

www.pwclegal.de

Beihilferechtliche Fragen der Finanzierung des ÖPNV

Investitionsförderung im ÖPNV

3. November 2017

Investitionsförderung im ÖPNV war und ist von hoher Bedeutung

Fahrzeugförderung
(insb. Modernisierung,
Neuanschaffung)

**Bürgerbus-
förderung**

Infrastruktur
(Beschleunigung, Betriebshof,
U-/StrBa-Infrastruktur etc.)

**Digitale
Vernetzung im
ÖPNV**

**Förderung innovativer
Antriebstechniken**

Das Beihilfeverbot des AEUV

Art. 107 Abs. 1 AEUV

„Aus staatlichen Mitteln gewährte Beihilfen gleich welcher Art, die durch die Begünstigung bestimmter Unternehmen oder Produktionszweige den Wettbewerb verfälschen oder zu verfälschen drohen, sind mit dem Binnenmarkt unvereinbar.“

- Beihilferelevanz von Infrastrukturförderungen wurde in der Praxis immer wieder diskutiert
- Inzwischen aber (fast) einhellige Rechtsauffassung, dass der weit überwiegende Teil der praktisch vorkommenden Förderung beihilferelevant ist

Der ÖPNV ist beihilferechtlich an spezifischen Anforderungen zu messen

Gem. **Art. 93 AEUV** (lex specialis für den Landverkehr) sind Beihilfen zulässig, wenn sie

- zur Koordinierung des Verkehrs dienen (Koordinierungsbeihilfen) oder
- mit dem Begriff des öffentlichen Dienstes zusammenhängende Leistungen abgelten (Abgeltungsbeihilfen)

Abgeltungsbeihilfe nach der VO 1370/2007

	Öffentlicher Dienstleistungsauftrag (Art. 3 Abs. 1 VO 1370/2007)				Allgemeine Vorschrift (Art. 3 Abs. 2 VO 1370/07)
Gemeinwirtschaftliche Verpflichtung	Erbringung von öffentlichen Personenverkehrsdiensten				Festlegung von Höchsttarifen für alle Fahrgäste oder bestimmte Gruppen von Fahrgästen
	Wettbewerbliche Vergabe	Direktvergaben an kommunale/private VU			
		Interner Betreiber	Unterschwelle	Notvergabe	
Zuständigkeit	zuständige Behörde				zuständige Behörde
Inhaltliche Ausgestaltung	VO 1370/07				VO 1370/07
Notifizierung	nein				nein



VO aber nicht abschließend (s. z.B. Art. 9 Abs. 2 VO 1370/2007)

Zudem ist die Förderung nach der De-minimis-VO weit verbreitet („Bagatellbeihilfen“)

Voraussetzung der **De-minimis-VO (VO 1407/2013)**:

- Gesamtsumme der gewährten Beihilfen max. 200 T€ in 3 Steuerjahren
 - Zusammenfassung von „verbundenen Unternehmen“
 - Kumulierungsverbot zu beachten
- Abgabe Eigenerklärung / Erteilung von De-minimis-Bescheinigungen



Fällt nicht in Anwendungsbereich Art. 107 AUEV und damit weder Notifizierung, noch Betrauung erforderlich

Weitere beihilferechtliche Möglichkeiten werden hingegen kaum genutzt

- **AGVO** sieht Anwendung im ÖPNV ausdrücklich bei Umweltbeihilfe zur Fahrzeugmodernisierung vor

 Von Notifizierung freigestellt

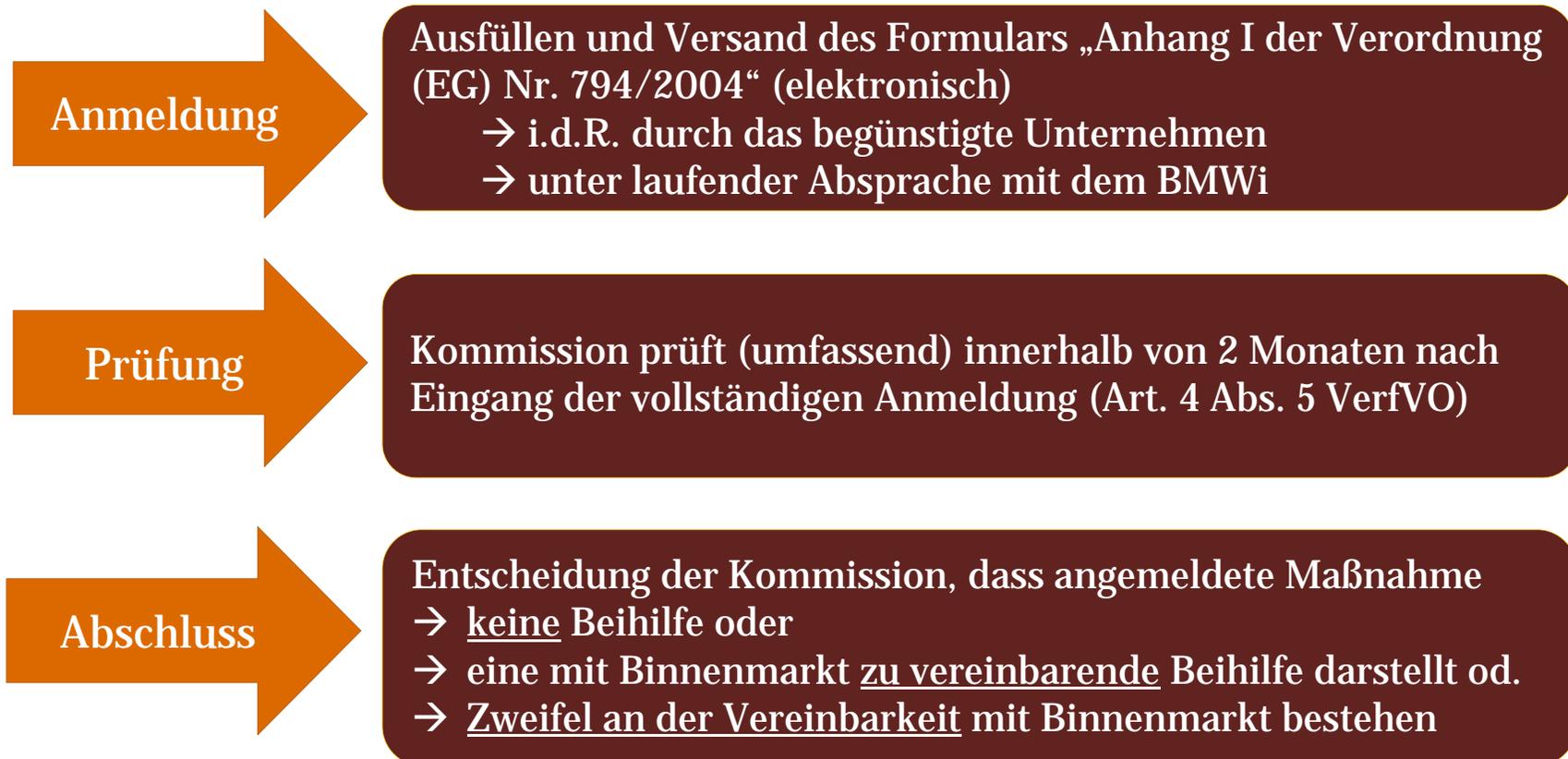
- Einzelgenehmigungen nach **Art. 107 Abs. 3** i.V.m. Art. 108 AEUV möglich, insb. von Bedeutung
 - Art. 107 Abs. 3 lit b) 1. Alt. – Förderung im besonderen gemeinsamen Interesse
 - Art. 107 Abs. 3 lit. c) – Förderung der Entwicklung gewisser Wirtschaftszweige

 Genehmigung durch Kommission erforderlich

Notifizierung künftiger Beihilfen

Schritt I: Vorprüfungsverfahren gem. Art. 4 BeihilfeVerfO

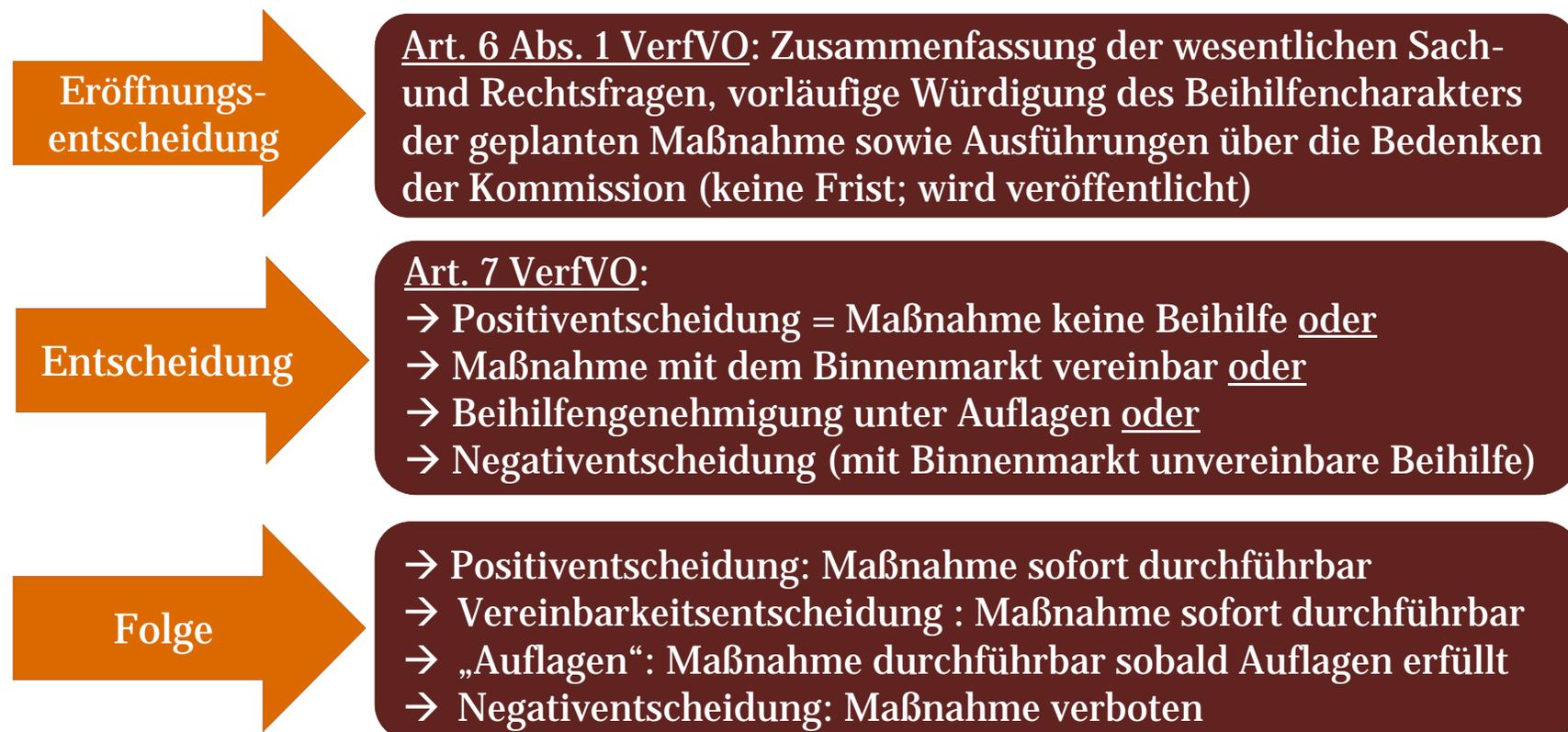
Ggfs. vorab: Durchführung eines unverbindlichen
Pränotifizierungsgesprächs (BMWi mit Kommission)



Notifizierung künftiger Beihilfen

Schritt II: Hauptprüfungsverfahren („förmliches Prüfverfahren“) gem. Art. 6 BeihilfeVerfO

„Dialog zwischen Kommission und Mitgliedstaat“



Zudem diskutiert wird die Anwendung der DAWI-De-minimis-VO sowie die Altmark-Rechtsprechung

DAWI-De-minimis (VO 360/2012)

- Kann es „Dienstleistungen von allgemein wirtschaftlichem Interesse“ im ÖPNV außerhalb der VO 1370/2007 geben?

Altmark Trans-Rechtsprechung

- Ist die Altmark-Trans-Rechtsprechung im ÖPNV noch anwendbar?
- Welche gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen kommen hier noch in Betracht?
- Kann und wenn ja, wie wird K4 („durchschnittlich gut geführtes Unternehmen“) gemessen?

EU-Kommission – Region Île-de-France

Beschluss vom 02.02.2017 (Anschaffung/Ausrüstung Bus)

Überprüft wurde die Förderung zur Anschaffung/Ausrüstung von Bussen

Da Förderung in 2008 erfolgte, wurden zunächst die Altmark-Kriterien mit folgendem Ergebnis geprüft:

- teilweise fehlte bereits die Betrauung mit gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen
 - aber als „Förderung bestimmter Wirtschaftszweige“ gem. Art 107 Abs. 3 lit. c) AEUV zulässig, da mit EU-politischen Zielen hinsichtlich Mobilität und Umweltschutz kompatibel
- teilweise wurde zwar eine gemeinwirtschaftliche Verpflichtung anerkannt, aber das 4. Kriterium als nicht erfüllt erachtet
 - obwohl formelle Anforderungen der VO 1370/2007 nicht erfüllt waren, wurde Förderung wegen Einhaltung materieller Voraussetzungen als vereinbar erachtet

Zusammenfassung / Fazit

- Es besteht heute und insb. auch in der Zukunft unzweifelhaft die Notwendigkeit zur Ausreichung von Investitionsförderungen im ÖPNV
- Der Gestaltungsspielraum für unterschiedlichste Förderungen ist u.E. auch vorhanden, aber es gibt noch eine Reihe offener Fragen
- Nach unserer Wahrnehmung schrecken insbesondere die Aufgabenträger, aber auch viele Bundesländer noch vor einem Abstimmungs-/Notifizierungsverfahren mit der Kommission zurück
- Druck auf Grund der alternativen Antriebsformen und der anstehenden umweltpolitischen Umwälzungen wächst

Ihre Fragen....



Maren Weber

Local Partner

Rechtsanwältin, Steuerberaterin

Tel.: 0211 / 981 - 4853

Mobil: 0151 / 1614 8488

maren.weber@de.pwc.com

© 2017 PricewaterhouseCoopers Legal Aktiengesellschaft Rechtsanwaltsgesellschaft.

Alle Rechte vorbehalten. „PwC Legal“ bezeichnet in diesem Dokument die PricewaterhouseCoopers Legal Aktiengesellschaft Rechtsanwaltsgesellschaft, die zum Netzwerk der PricewaterhouseCoopers International Limited (PwCIL) gehört. Jede der Mitgliedsgesellschaften der PwCIL ist eine rechtlich selbstständige Gesellschaft.