

# *12. Deutscher Nahverkehrstag*

Mittelstandsfreundliche  
Fördermaßnahmen gestaltbar  
oder rechtlich unmöglich?

25. April 2018

# *Investitionsförderung im ÖPNV war und ist von hoher Bedeutung*

**Fahrzeugförderung**

**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 1370/2007)
<b>Gemeinwirtschaftliche Verpflichtung</b>	Erbringung von öffentlichen Personenverkehrsdiensten				Festlegung von Höchsttarifen für alle Fahrgäste oder bestimmte Gruppen von Fahrgästen
	Wettbewerbliche Vergabe	Direktvergaben an kommunale/private VU			
		Interner Betreiber	Unterschwellen	Notvergabe	
<b>Zuständigkeit</b>	zuständige Behörde				zuständige Behörde
<b>Inhaltliche Ausgestaltung</b>	VO 1370/2007				VO 1370/2007
<b>Notifizierung</b>	nein				nein

Keine eigenwirtschaftlichen PBefG-Genehmigungen möglich



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 AEUV und damit weder Notifizierung, noch Betrauung/öDA erforderlich

U.E. eigenwirtschaftliche PBefG-  
Genehmigungen möglich

## *Weitere beihilferechtliche Möglichkeiten werden hingegen kaum genutzt*

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

 Von Notifizierung freigestellt

U.E. eigenwirtschaftliche PBefG-Genehmigungen möglich

- 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

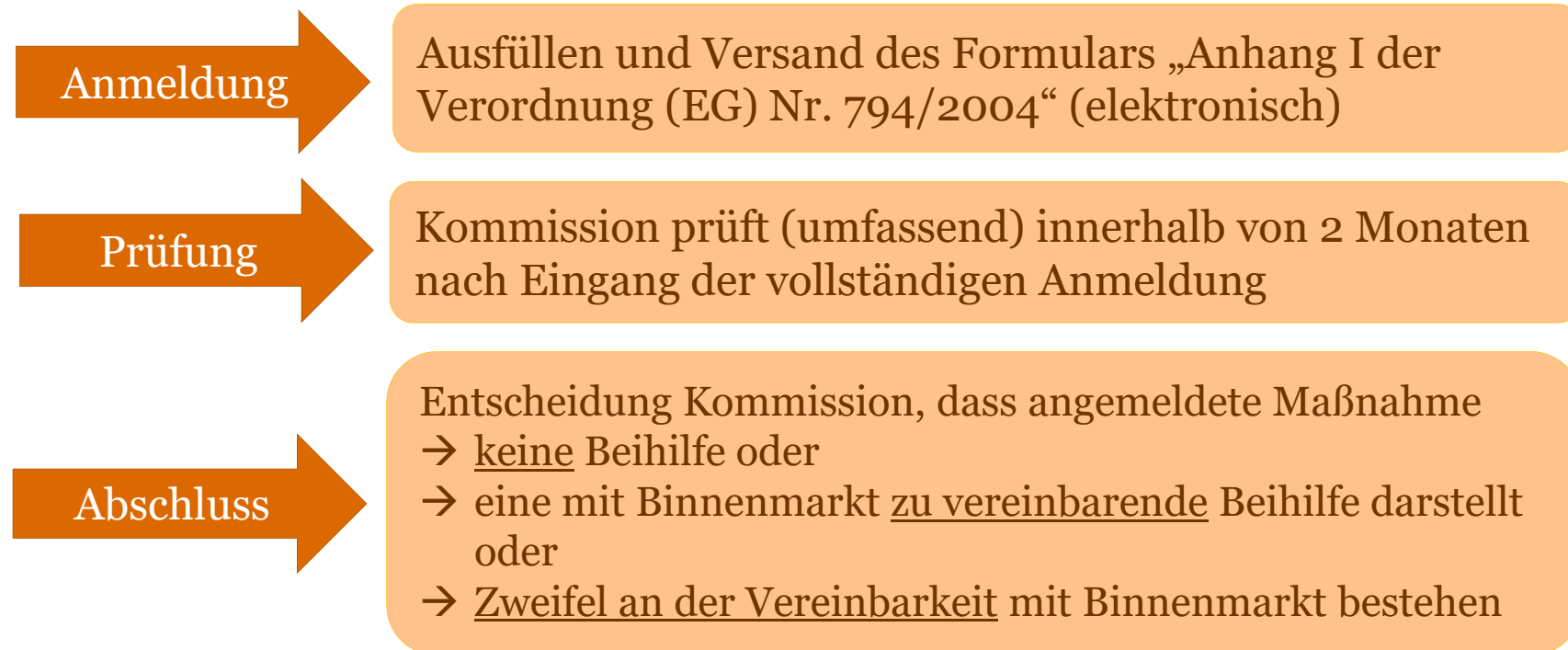
U.E. eigenwirtschaftliche PBefG-Genehmigungen möglich

# **Notifizierung künftiger Beihilfen**

## *Vorprüfungsverfahren gem. Art. 4 BeihilfeVerfO*

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

Durchführungs-  
verbot





# Notifizierung künftiger Beihilfen

## Hauptprüfungsverfahren („förmliches Prüfverfahren“)

Durchführungs-  
verbot

Eröffnungs-  
entscheidung

Zusammenfassung der wesentlichen Sach-/Rechtsfragen, vorläufige Würdigung sowie Ausführungen über die Bedenken der Kommission

„Dialog zwischen Kommission und Mitgliedstaat“

Entscheidung

Positiventscheidung = Maßnahme keine Beihilfe oder  
→ Maßnahme mit dem Binnenmarkt vereinbar oder  
→ Beihilfengenehmigung unter Auflagen oder  
→ Negativentscheidung (mit Binnenmarkt unvereinbare Beihilfe)

Folge

→ Positiventscheidung: Maßnahme sofort durchführbar  
→ Vereinbarkeitsentscheidung: Maßnahme sofort durchführbar  
→ „Auflagen“: Maßnahme durchführbar, sobald Auflagen erfüllt  
→ Negativentscheidung: Maßnahme verboten

---

## ***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

---

## ***EU-Kommission – Region Île-de-France***

### **Altmark-Kriterium 4b (K4b)**

### **Beschluss als Ansatz zur Fortentwicklung der Altmark-Trans Kriterien**

- Das Abstellen auf die mit einer Fahrzeugförderung in unmittelbarem Zusammenhang stehenden Kosten (Anschaffungskosten, Abschreibung und Zinsen) eröffnet die Möglichkeit, Vorgaben für eine „gute Investitionspraxis“ bei der Fahrzeugbeschaffung zu definieren (K4b)
- Der Aufgabenträger könnte diese ggf. vorgeben und entsprechende Nachweise mit der Antragstellung verlangen (Gleichbehandlung/Transparenz)
- Eine Fördersatzhöhe von 60 % für „umweltfreundliche“ Busse ist in den Augen der Kommission „maßvoll“

U.E. eigenwirtschaftliche PBefG-  
Genehmigungen möglich

---

# *Ihre Fragen....*



## **Maren Weber**

Partner

Rechtsanwältin, Steuerberaterin

Tel.: 0211 / 981 - 4853

Mobil: 0151 / 1614 8488

[maren.weber@de.pwc.com](mailto:maren.weber@de.pwc.com)

© 2018 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.