



## Fahrzeugförderung im AVV ab dem Jahr 2013

Wie bereits in vorangegangenen Sitzungen der Verbandsversammlung erläutert, ist es aufgrund der Anforderungen des Gemeinschaftsrechts erforderlich, die Fahrzeugförderung im Verbundgebiet neu zu konzeptionieren.

Diesbezüglich wurde im Rahmen von Tagesordnungspunkt 8 „Verwendung der ÖPNV-Pauschale nach § 11 Abs. 2 ÖPNVG NRW“ der letzten Sitzung am 27.06.2012 mitgeteilt, dass sich zwischenzeitlich herausgestellt hat, dass die ursprünglich vorgesehene Umstellung auf eine konsumtive Förderung – einer jährlichen Bezuschussung der gefahrenen Kilometer im Linienverkehr – voraussichtlich nicht das Ziel erreicht, dass auch Subunternehmer frühzeitig neue Fahrzeuge beschaffen und die hohe Fahrzeugqualität im Verbundgebiet erhalten bleibt. Begründet ist dies im Wesentlichen durch die mangelnde erforderliche Planungssicherheit für die Verkehrsunternehmen, in einem bestimmten Zeitraum einen Zuschuss in vergleichbarer Höhe wie aktuell zu erhalten, die aus diversen Gründen nicht gegeben ist.

Im Rahmen von neuerlichen Beratungen mit dem Gutachter, Herrn Marszalek, PwC, hat dieser jedoch eine neue Option für eine investive Fahrzeugförderung – das heißt, der Förderbetrag wird, wie bisher praktiziert, in einer Summe an den jeweiligen Zuwendungsempfänger ausgereicht – an der auch weiterhin Fahrauftragnehmer partizipieren können, aufgezeigt. Diese Option basiert primär auf einer neuen De-minimis-Verordnung für Dienstleistungen von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse (Verordnung (EU) Nr. 360/2012). Diesbezüglich wird auf die beigefügte von Herrn Marszalek erstellte **Anlage** verwiesen, in der Eckpunkte für die Konzeption einer neuen AVV-Förderrichtlinie zur Verwendung der Mittel nach § 11 Abs. 2 ÖPNVG NRW vorgestellt werden. Die Rahmenbedingungen sind im Detail, beispielsweise die erforderliche Laufleistung betreffend, noch mit Vertretern der Verbandsmitglieder sowie mit den Verbundverkehrsunternehmen abzustimmen.

### **Beschlussempfehlung Nr. 30/2012**

Die Verbandsversammlung nimmt die Ausführungen zustimmend zur Kenntnis und beauftragt die Geschäftsführung der AVV GmbH, in Zusammenarbeit mit PwC auf Basis der dargelegten Eckpunkte eine AVV-Förderrichtlinie zur Verwendung der ÖPNV-Pauschale gemäß § 11 Abs. 2 ÖPNVG NRW zu erarbeiten und der Verbandsversammlung zur Beschlussfassung vorzulegen.

## Förderung des ÖPNV im Aachener Verkehrsverbund

### Erlass einer neuen AVV-Förderrichtlinie zur Verwendung der Mittel nach § 11 Abs. 2 ÖPNVG NRW

#### Eckpunkte

---

#### 1. Anlass für eine Neuregelung

- (1) Der Zweckverband fördert den ÖPNV aus den vom Land an die kommunalen Aufgabenträger gewährten Mittel. Für die Förderung des Ausbildungsverkehrs aus den Mitteln gemäß § 11a ÖPNVG NRW hat der Zweckverband eine Förderrichtlinie erlassen, die ab 2011 gilt.
- (2) Für die Verwendung der Mittel gemäß § 11 Abs. 2 ÖPNVG NRW wird nach wie vor die von der ZV-Versammlung am 16.12.2009 verabschiedete AVV-Förderrichtlinie zur Verwendung der Mittel nach § 11 Abs. 2 ÖPNVG NRW (Fahrzeugförderung) angewandt.
- (3) In dieser ZV-Versammlung wurde bereits vom Berater des Zweckverbands (Rechtsanwalt Dieter Marszalek von der WIBERA/PwC Legal) darauf hingewiesen, dass die Fahrzeugförderung an die seit dem 03.12.2009 geltenden verschärften Anforderung des Unionsrechtes an die Gewährung öffentlicher Ausgleichsleistungen für den ÖPNV (VO 1370/2007) angepasst werden muss. Bis zum Inkrafttreten einer Neuregelung wurde die Geltung der alten Förderrichtlinie prolongiert.
- (4) Nach intensiven internen Diskussionen und mit dem Berater des Zweckverbands wurden die folgenden Eckpunkte für eine neue Förderrichtlinien definiert, die zum 01.01.2013 in Kraft treten soll.

## 2. Eckpunkte

- (5) Die bisherige Fahrzeugförderung mit dem Ziel, dass Fahrzeuge mit hohen Qualitätsstandards und möglichst niedrigem Durchschnittsalter im Verbundverkehr eingesetzt werden, hat sich bewährt und soll fortgeführt werden. Allerdings muss die Förderung aus Rechtsgründen auf gemeinwirtschaftliche Anforderungen beschränkt werden, die ein Verkehrsunternehmen aus rein unternehmerischem Antrieb nicht erfüllen würde.
- (6) Künftig sollen Fahrzeugausstattungen, die über die gesetzlichen Bestimmungen hinaus gehen und der Einsatz junger Fahrzeuge gefördert werden. Eine Kumulation beider Fördertatbestände ist möglich.
- (7) Die förderfähigen Fahrzeugausstattungen lassen sich grob untergliedern in emissionsmindernde Antriebsformen und Ausstattungen zur Steigerung des Fahrgastkomforts. Die Förderbeträge sollen durch Herstellerabfragen ermittelt und pauschaliert werden.
- (8) Zur Schaffung eines Anreizes, junge Fahrzeuge einzusetzen soll ein Zuschuss zur Anschaffung neuer Fahrzeuge unter der Bedingung gewährt werden, dass die Fahrzeuge in den ersten Jahren eine sehr hohe Laufleistung im Linienverkehr erbringen. Geringe Laufleistungen außerhalb des Verbundverkehrs sollen gestattet werden. Durch die sehr hohe Laufleistung in den ersten Jahren verringert sich die Gesamtnutzungsdauer eines Fahrzeug mit der Folge erhöhter Abschreibungen, für die dem Verkehrsunternehmen ein Ausgleich in Form eines Anschaffungskostenzuschusses gewährt wird, der nach Fahrzeugtypen differenziert pauschal festgesetzt wird.
- (9) Die Förderung anderer fahrzeugbezogener Maßnahmen soll durch eine Öffnungsklausel ermöglicht werden.
- (10) Als Zuwendungsempfänger sollen wie bisher alle Verkehrsunternehmen gefördert werden, die Fahrzeuge im Verbundverkehr einsetzen, einschließlich der Auftragsunternehmen.
- (11) Die neue Förderrichtlinie muss mit dem Beihilfenrecht vereinbar sein. Es sollen unterschiedliche Beihilfenregime in Bezug genommen werden.
- (12) Für die Auftragsunternehmen soll die neue De-minimis-Verordnung für Dienstleistungen von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse zur Anwendung gelangen, die die

Gewährung von Beihilfen bis zu 500.000 € in drei Steuerjahren an ein Unternehmen gestattet.

- (13) Für die kommunalen Verkehrsunternehmen sowie RVE und Taeter sollen die Ausgleichsleistungen auf der Grundlage der VO 1370/2007 gewährt werden.
- (14) Trotz unterschiedlicher Beihilfenregime erfolgt die rechtliche Umsetzung auf der Grundlage einer einheitlichen Förderrichtlinie, die zuwendungsrechtlich ausgestaltet ist. Bewährte Regelungen der alten Förderrichtlinie sollen übernommen werden.

Ende des Entwurfs