



Finanzierungsmöglichkeiten und Aufgabenträgerschaft im ÖPNV für kreisangehörige Städte

Gesprächspartner:

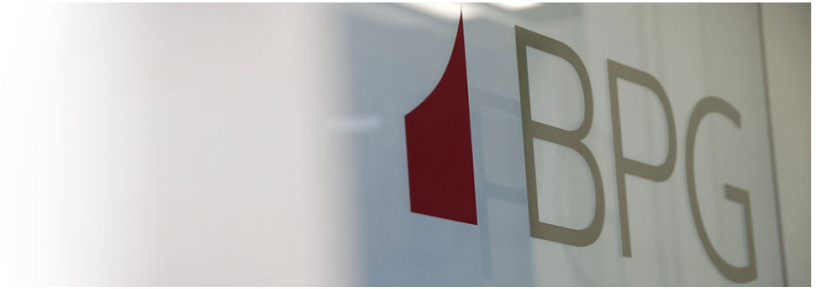
Tom Wolf, Steuerberater



Beratungs- und Prüfungsgesellschaft mbH
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft
Steuerberatungsgesellschaft

Olfen, 11.04.2018

Kurz zum Inhalt



1. Status quo
2. Gestaltungsmöglichkeiten
3. Handlungsbedarf und zeitliche Restriktionen
4. Ansprechpartner

Leistungserbringung von ÖPNV-Dienstleistungen durch kreisangehörige Städte



- Aufgabenträger für die Erbringung von ÖPNV-Verkehrsdienstleistungen auf dem Gebiet kreisangehöriger Städte ist i. d. R. der zuständige Kreis (§ 3 (1) OPNVG NRW)
 - Somit ist der Kreis auch zuständige Behörde im Sinne der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007

- Die Leistungserbringung wird aufgrund des Nichtvorhandenseins einer städtischen Gesellschaft durch eine Kreisverkehrsgesellschaft erbracht:
 - Vergabe an Dritte im Rahmen eines wettbewerblichen Vergabeverfahrens
 - Selbsterbringung

- Da ÖPNV-Verkehrsdienstleistungen i. d. R. nicht eigenwirtschaftlich erbracht werden können (Fahrgeldeinnahmen decken nicht die Kosten), müssen die kreisangehörigen Städte das Defizit ausgleichen:
 - Kreisumlage
 - Einlagen in Kreisverkehrsgesellschaft (sofern an dieser gesellschaftsrechtlich beteiligt)

- Weder die Kreisumlage noch die Einlage in die Kreisverkehrsgesellschaft sind für die Verrechnung im Rahmen des sog. steuerlichen Querverbundes nutzbar

1. Status quo

Mögliche Ziele hinsichtlich der „Rekommunalisierung“ von ÖPNV-Verkehrsdienstleistungen



- Höhere Einflussnahme auf die Durchführung von ÖPNV-Verkehrsdienstleistungen
 - Beeinflussung der Angebotsmenge
 - Beeinflussung der Fahrplangestaltung
 - Beeinflussung der Qualitätsstandards
 - Beeinflussung der Infrastrukturentwicklung
 - Entwicklung integrierter Mobilitätskonzepte
 - Verbesserung der Finanzkraft der Kommune
 - Verrechnung von Verkehrsverlusten mit Versorgungsgewinnen
 - Entfall der Kreisumlage bzw. Einlage in Kreisverkehrsgesellschaft
- ➡ Steuerrechtliche Voraussetzungen für die Verrechnung von Verkehrsdefiziten mit Versorgungsgewinnen müssen geschaffen werden

1. Status quo

Voraussetzungen zur Implementierung des steuerlichen Querverbundes

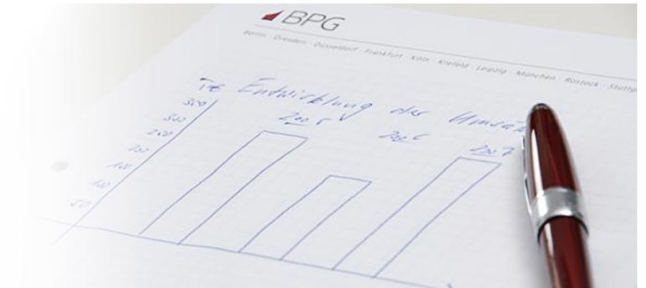


- Steuerlicher Querverbund ist durch Jahressteueränderungsgesetz (KStG) 2009 fest im Gesetz „verankert“
- Gemäß § 4 (6) Nr. 3 KStG i. V. m. § 4 (3) KStG können Verkehrsverluste mit Versorgungsgewinnen (Wasser, Energie, Gas, Wärme und Hafenbetrieb) verrechnet werden
- Wird die Erbringung der Verkehrsdienstleistung im Rahmen einer Körperschaft des privaten Rechts (GmbH, AG) erbracht, so sind die Rechtsfolgen einer verdeckten Gewinnausschüttung nicht zu ziehen, wenn
 - die Mehrheit der Stimmrechte (unmittelbar oder mittelbar) auf die Kommune entfällt und
 - ausschließlich dieser Gesellschafter für die Verlusttragung verantwortlich ist
- Verrechnungsfähigkeit muss geschaffen werden
 - gesellschaftsrechtliches Konstrukt mit Ergebnisabführungsverträgen
 - Neugründung einer Sparte bei jenem Unternehmen, welches Versorgungsgewinne erwirtschaftet
 - Verrechnungsposten müssen bei einem Steuersubjekt zusammenfallen
- Finanzieller Vorteil erstreckt sich auf Gewerbesteuer, Körperschaftsteuer und Kapitalertragsteuer

2. Gestaltungsmöglichkeiten

I. Betriebsführungsübertragungsmodell

a) Notwendige Schritte



- Gründung einer Verkehrsgesellschaft
 - Eigene Gesellschaft (EAV) oder Sparte des bestehenden Versorgungsunternehmens
 - Kommune muss mehrheitlich an Gesellschaft (unmittelbar oder mittelbar) beteiligt sein
 - Verkehrsgesellschaft soll „ressourcenlos“ sein (Fahrer, Fahrzeuge, Leitstelle etc.) und vergibt Leistungserbringung an Sub-Unternehmer
 - Verkehrsgesellschaft fungiert nur als Betriebsführer
- Ausschreibung der ÖPNV-Verkehrsdienstleistung und Übernahme der Betriebsführerschaft
 - Stadt (= jetzt zuständige Behörde i. S. d. Verordnung (EG) Nr. 1370/2007) vergibt öffentlichen Dienstleistungsauftrag im Rahmen eines wettbewerblichen Verfahrens
 - Obsiegendes Unternehmen ist verpflichtet, die Betriebsführung zur Durchführung der ÖPNV-Verkehrsdienstleistung an städtische Verkehrsgesellschaft zurück zu übertragen
 - Da städtisches Verkehrsunternehmen „ressourcenlos“ ist, beauftragt städtisches Verkehrsunternehmen im Wettbewerb obsiegendes Unternehmen mit der tatsächlichen Durchführung der ÖPNV-Verkehrsdienstleistung (Sub-Unternehmervertrag)

2. Gestaltungsmöglichkeiten

I. Betriebsführungsübertragungsmodell

a) Notwendige Schritte (2)

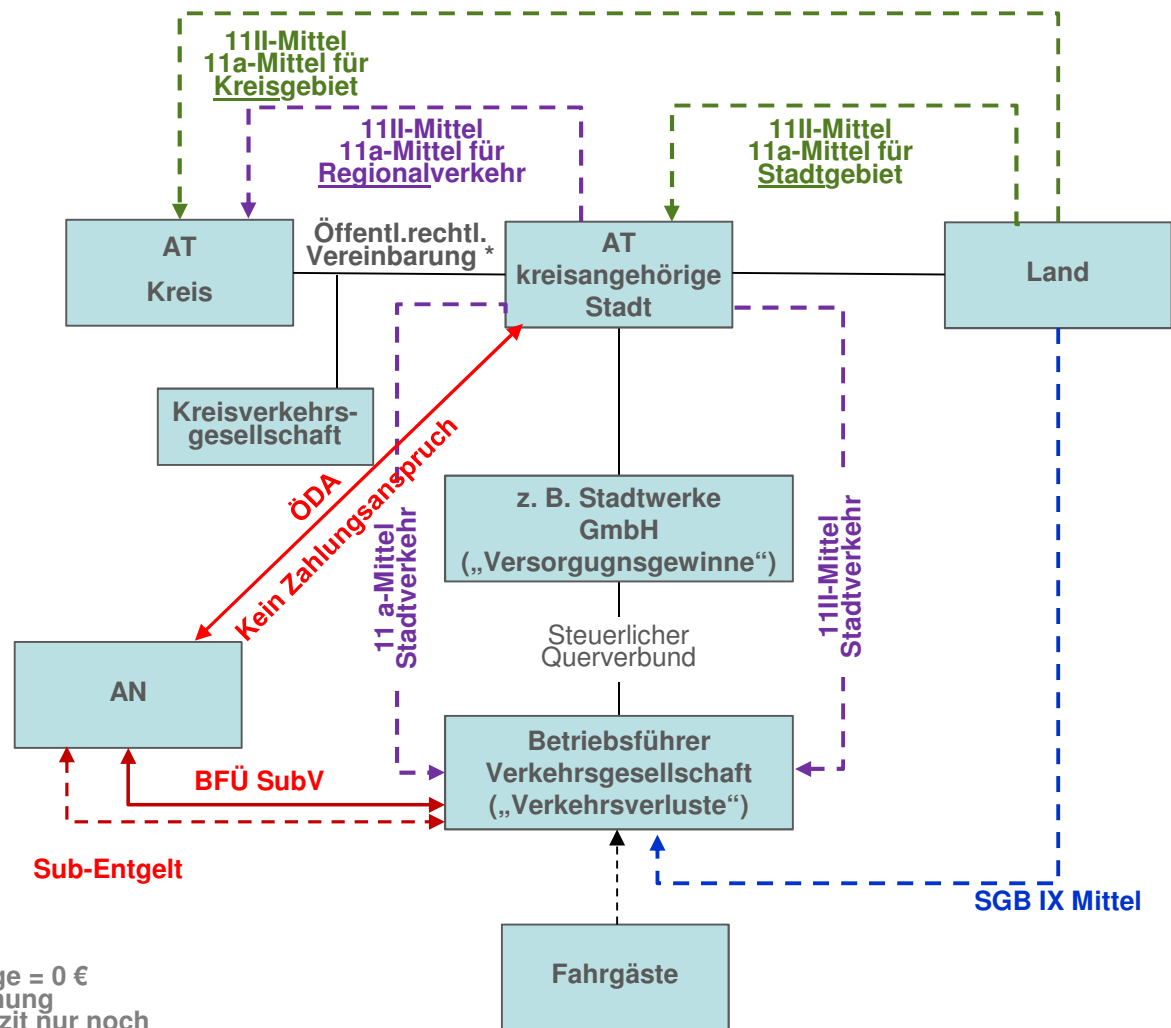
- Erwerb des Aufgabenträgerstatus der Kommune
 - Gemäß § 3 (1) bzw. § 4 (1) ÖPNVG NRW möglich
 - Klärung Problematik „ein- und ausbrechender Verkehre“ (Regionalverkehr)
- Tragung des Verkehrsdefizites durch kreisangehörige Stadt
 - Voraussetzung zur Erfüllung der Anforderungen des steuerlichen Querverbundes



2. Gestaltungsmöglichkeiten

I. Betriebsführungsübertragungsmodell

b) Finanzflüsse



* ÖPNV-Umlage = 0 €
Spitzabrechnung
Verkehrsdefizit nur noch
Kreisverkehr

2. Gestaltungsmöglichkeiten

II. Direktvergabe gemäß Artikel 5 Abs. 2 (EG) VO 1370/2007 (Betrauungsmodell)



- Gegen die Umsetzung des Betrauungsmodells spricht die Regelung des Artikel 5 Abs. 2 lit. e) (EG) VO 1370/2007, wonach das betraute Verkehrsunternehmen verpflichtet ist, einen bedeutenden Teil der Verkehrsleistung selbst zu erbringen (h. M.: 66,6%).
 - Vor diesem Hintergrund wird auf weitere Ausführungen zum Betrauungsmodell verzichtet!

3. Handlungsbedarf und zeitliche Restriktionen im BFÜ-Modell

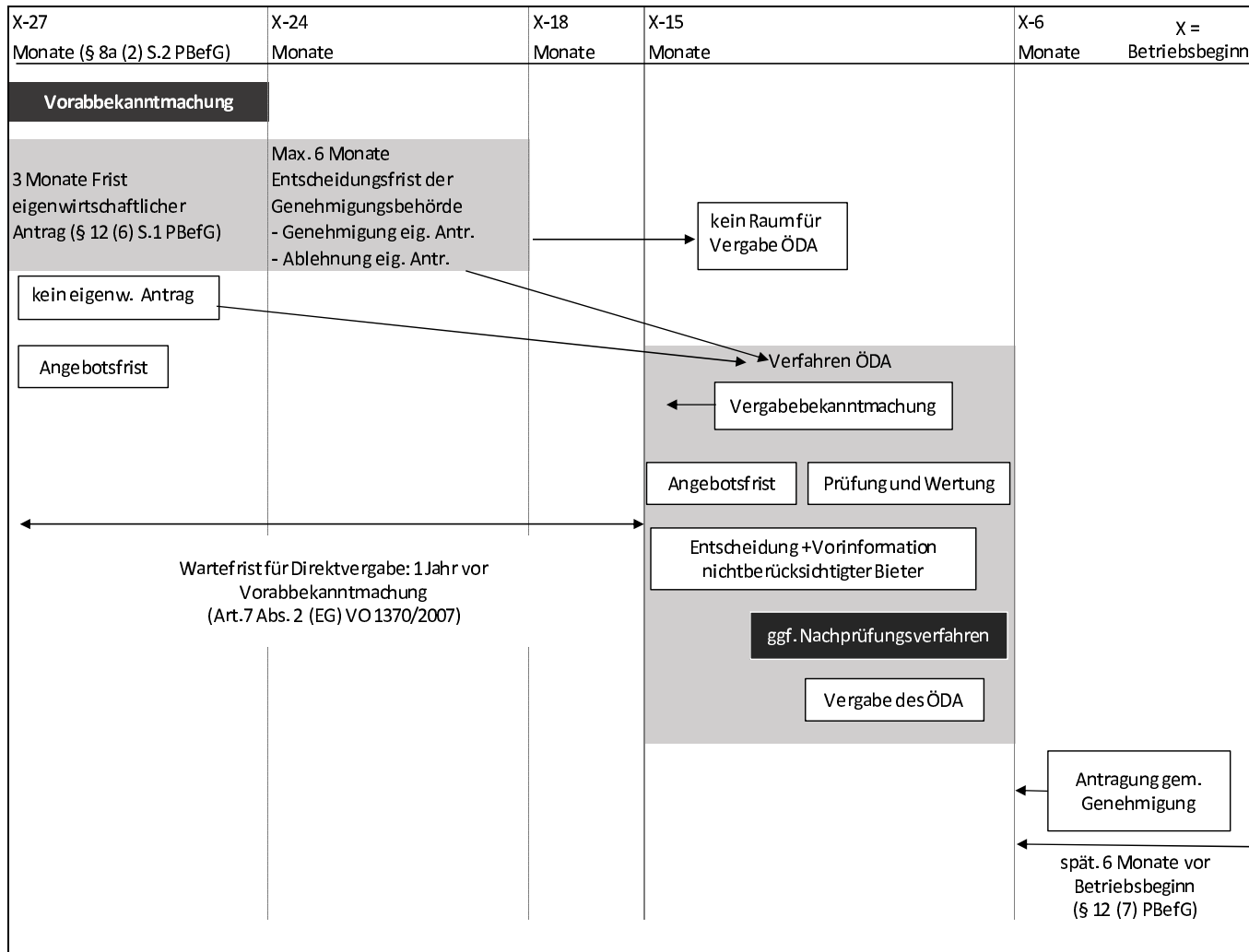
a) Schaffung der notwendigen Voraussetzungen



- Feststellung der Konzessionslaufzeit
 - BFÜ-Modell benötigt Vorlaufzeit von ca. 27 Monaten
- Identifikation möglicher verrechenbarer Verkehrsdefizite
 - Vergleich mit Transaktionskosten und laufenden Kosten zur Unterhaltung der Verkehrsgesellschaft
- Vorhandensein von Stadtbuslinien
 - Nur für diese Linien liegt Aufgabenträgerschaft bei kreisangehöriger Stadt
- Treffen einer politischen Richtungsentscheidung der Stadt hinsichtlich der „Selbsterbringung“ von ÖPNV-Verkehrsdienstleistungen
- Übernahme Aufgabenträgerschaft durch Kommune
- Organisation eines wettbewerblichen Ausschreibungsverfahrens

3. Handlungsbedarf und zeitliche Restriktionen im BFÜ-Modell

b) Zeitplan bei wettbewerblichen Verfahren bzw. Ausschreibungen



4. Ansprechpartner

Kontakt Daten



■ Tom Wolf

Steuerberater

Tel: +49 (0)2151 508 465

Fax: +49 (0)2151 508 4365

Mail: wolf@bpg.de

■ Dr. Peter Kraushaar

Wirtschaftsprüfer

Geschäftsführer

Tel: +49 (0)2151 508 420

Fax: +49 (0)2151 508 4320

Mail: kraushaar@bpg.de

■ BPG

Beratungs- und Prüfungsgesellschaft mbH

Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Steuerberatungsgesellschaft

Uerdinger Straße 532

47800 Krefeld

Telefon 02151 508-400

Telefax 02151 508-401

■ BPG Gruppe

Berlin

Dresden

Düsseldorf

Frankfurt

Köln

Krefeld

Leipzig

München

Riga

Rostock

Stuttgart

Warschau

Breslau