



EUROPÄISCHE  
KOMMISSION

Brüssel, den 6.7.2022  
COM(2022) 327 final

2022/0209 (NLE)

Vorschlag für eine

**VERORDNUNG DES RATES**

**über die Anwendung der Artikel 93, 107 und 108 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union auf bestimmte Gruppen staatlicher Beihilfen im Eisenbahn-, Binnenschiffs- und multimodalen Verkehr**

(Text von Bedeutung für den EWR)

## **BEGRÜNDUNG**

### **1. KONTEXT DES VORSCHLAGS**

#### **• Gründe und Ziele des Vorschlags**

##### Kontext

Wie die Kommission in ihrer Jährlichen Strategie für nachhaltiges Wachstum 2021<sup>1</sup> dargelegt hat, können verkehrsbezogene Maßnahmen den ökologischen Wandel maßgeblich unterstützen, indem sie zu erheblichen Reduktionen der Treibhausgasemissionen und zur Verbesserung der Luftqualität führen, und gleichzeitig das Produktivitätswachstum fördern sowie die Widerstandsfähigkeit der industriellen Ökosysteme stärken. In diesem Zusammenhang hat die Kommission die Bedeutung von Investitionen in den Nahverkehr und in Infrastruktur hervorgehoben, die den Übergang zu einer nachhaltigeren und intelligenteren Mobilität unterstützen, einschließlich nahtloser und effizienter multimodaler europäischer Netze sowie des Ausbaus der transeuropäischen Verkehrsnetze für den Personen- und Güterverkehr.

Ein gut funktionierendes Eisenbahn-, Binnenschiffs- und multimodales Verkehrssystem ist von entscheidender Bedeutung für die Gewährleistung der Konnektivität in ganz Europa, die Schaffung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraums, die Förderung des wirtschaftlichen, sozialen und territorialen Zusammenhalts im Einklang mit den Artikeln 170 und 174 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (AEUV), die Verwirklichung der Klimaziele der EU („europäischer Grüner Deal“<sup>2</sup>) und die Unterstützung der Resilienz der EU-Industrie und ihrer Wertschöpfungsketten (aktualisierte „neue Industriestrategie“<sup>3</sup>), einschließlich der Ziele in Bezug auf den digitalen Wandel und die Digitalisierung („europäische Digitalstrategie“<sup>4</sup>). Am 9. Dezember 2020 hat die Kommission eine Mitteilung über ihre Strategie für nachhaltige und intelligente Mobilität<sup>5</sup> (im Folgenden „Strategie der Kommission für nachhaltige und intelligente Mobilität“) angenommen, in der die Stärkung des Eisenbahn- und Binnenschiffsverkehrs sowie des multimodalen Verkehrs eine wesentliche Grundlage für den ökologischen und digitalen Wandel des europäischen Verkehrs darstellen, der wiederum von zentraler Bedeutung für die Erreichung des Unionsziels der Klimaneutralität bis 2050 ist.

---

<sup>1</sup> Mitteilung der Kommission an das Europäische Parlament, den Europäischen Rat, den Rat, die Europäische Zentralbank, den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss, den Ausschuss der Regionen und die Europäische Investitionsbank – Jährliche Strategie für nachhaltiges Wachstum 2021 (COM(2020) 575 final).

<sup>2</sup> Mitteilung der Kommission an das Europäische Parlament, den Rat, den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und den Ausschuss der Regionen – Der europäische Grüne Deal (COM(2019) 640 final).

<sup>3</sup> Mitteilung der Kommission an das Europäische Parlament, den Europäischen Rat, den Rat, den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und den Ausschuss der Regionen – Eine neue Industriestrategie für Europa (COM(2020) 102 final vom 10. März 2020), aktualisiert durch die Mitteilung der Kommission an das Europäische Parlament, den Rat, den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und den Ausschuss der Regionen – Aktualisierung der neuen Industriestrategie von 2020: einen stärkeren Binnenmarkt für die Erholung Europas aufbauen (COM(2021) 350 final).

<sup>4</sup> Mitteilung der Kommission an das Europäische Parlament, den Rat, den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und den Ausschuss der Regionen – Gestaltung der digitalen Zukunft Europas (COM(2020) 67 final vom 19. Februar 2020).

<sup>5</sup> Mitteilung der Kommission an das Europäische Parlament, den Rat, den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und den Ausschuss der Regionen – Strategie für nachhaltige und intelligente Mobilität: Den Verkehr in Europa auf Zukunftskurs bringen (COM(2020) 789 final, SWD(2020) 331 final).

Diese Ziele können ohne umfangreiche Investitionen der Mitgliedstaaten nicht erreicht werden. Die Bandbreite der Investitionen, die die Mitgliedstaaten in Betracht ziehen können, um emissionsarme Verkehrsträger zu fördern, reicht von Investitionen in neue oder bestehende Flotten bis zu Investitionen in Eisenbahninfrastruktur, Umschlagterminals und Wartungswerkstätten. Solche Investitionen sollen auch die Nachfrage nach einer emissionsfreien Flotte und nach digitalen Lösungen steigern, die die Interoperabilität zwischen verschiedenen Verkehrsträgern und innerhalb der einzelnen Sektoren ermöglichen. Dies erfordert Beihilfavorschriften, die Investitionen in Bereichen ermöglichen, in denen eine solche öffentliche Unterstützung erforderlich ist, und gleichzeitig den Wettbewerb im Eisenbahn-, Binnenschiffs- und multimodalen Verkehr erhalten und stärken.

Nach Artikel 93 AEUV sind Beihilfen „[m]it den Verträgen vereinbar ..., die den Erfordernissen der Koordinierung des Verkehrs oder der Abgeltung bestimmter, mit dem Begriff des öffentlichen Dienstes zusammenhängender Leistungen entsprechen“. Artikel 93 AEUV ist Teil von „Titel VI – DER VERKEHR“, der gemäß Artikel 100 Absatz 1 AEUV ausschließlich für Beförderungen im Eisenbahn-, Straßen- und Binnenschiffsverkehr gilt. Der vorliegende Vorschlag deckt den Schienen- und den Binnenschiffsverkehr ab, einschließlich des multimodalen Verkehrs<sup>6</sup>.

- i) Beihilfen, die den Erfordernissen der Koordinierung des Verkehrs entsprechen

Die Gemeinschaftlichen Leitlinien für staatliche Beihilfen an Eisenbahnunternehmen aus dem Jahr 2008<sup>7</sup> (im Folgenden „Eisenbahnleitlinien“) zielten darauf ab, die Praxis der Kommission bei der Beurteilung der Vereinbarkeit von Beihilfen für Eisenbahnunternehmen mit dem Vertrag nach der Weiterentwicklung des sektorspezifischen Rechtsrahmens zu kodifizieren und zu aktualisieren, um insbesondere die schrittweise Öffnung des Marktes für den Wettbewerb zu begleiten. Die 2020 durchgeführte Eignungsprüfung<sup>8</sup> der Beihilfavorschriften, einschließlich der Eisenbahnleitlinien, bestätigte, dass angesichts der bedeutenden Regulierungs- und Marktentwicklungen seit 2008<sup>9</sup> eine Überarbeitung der

---

<sup>6</sup> Der Begriff „multimodaler Verkehr“ bezeichnet die Beförderung von Personen und/oder Gütern mit zwei oder mehr Verkehrsträgern im Sinne der Verordnung (EU) Nr. 1315/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Dezember 2013 über Leitlinien der Union für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes und zur Aufhebung des Beschlusses Nr. 661/2010/EU (ABl. L 348 vom 20.12.2013, S. 1).

<sup>7</sup> Mitteilung der Kommission – Gemeinschaftliche Leitlinien für staatliche Beihilfen an Eisenbahnunternehmen („Eisenbahnleitlinien“) (ABl. C 184 vom 22.7.2008, S. 13).

<sup>8</sup> Die Ergebnisse der 2019 und 2020 von der Kommission durchgeführten Eignungsprüfung der Eisenbahnleitlinien sind abrufbar unter: [https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/2044-Paket-zur-Modernisierung-der-staatlichen-Beihilfen-von-2012-Eisenbahnleitlinien-und-kurzfristige-Ausfuhrkreditversicherungen-Eignungsprüfung\\_de](https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/2044-Paket-zur-Modernisierung-der-staatlichen-Beihilfen-von-2012-Eisenbahnleitlinien-und-kurzfristige-Ausfuhrkreditversicherungen-Eignungsprüfung_de).

<sup>9</sup> Die Eisenbahnleitlinien wurden vor dem jüngsten Eisenbahnpaket (4. Eisenbahnpaket aus dem Jahr 2016) angenommen, mit dem die vollständige Liberalisierung und Marktöffnung des Eisenbahnsektors erreicht werden sollen ([https://transport.ec.europa.eu/transport-modes/rail/railway-packages/fourth-railway-package-2016\\_en](https://transport.ec.europa.eu/transport-modes/rail/railway-packages/fourth-railway-package-2016_en)). Weitere legislative Entwicklungen waren z. B. die Überarbeitung der Eurovignetten-Richtlinie (Richtlinie (EU) 2022/362 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 24. Februar 2022 zur Änderung der Richtlinien 1999/62/EG, 1999/37/EG und (EU) 2019/520 hinsichtlich der Erhebung von Gebühren für die Benutzung bestimmter Verkehrswege durch Fahrzeuge (ABl. L 69 vom 4.3.2022, S. 1), mit der bestimmte Änderungen am Gebührensystem für die Nutzung der Straßeninfrastruktur vorgenommen wurden. Dies kann sich wiederum darauf auswirken, wie Kostenunterschiede zwischen dem Straßenverkehr und anderen Verkehrsträgern berechnet werden, wenn Beihilfen zur Förderung der Verkehrsverlagerung von der Straße auf weniger umweltbelastende Verkehrsträger gewährt werden sollen.

Beihilfenvorschriften für den Eisenbahn-, Binnenschiffs- und intermodalen Verkehr erforderlich ist. Vor diesem Hintergrund erwägt die Kommission nicht nur eine Überarbeitung der Eisenbahnleitlinien, sondern auch den Erlass spezifischer Gruppenfreistellungsvorschriften, um den ökologischen und digitalen Wandel im Schienen-, Binnenschiffs- und multimodalen Verkehr (sowohl im Personen- als auch im Güterverkehr) voranzubringen.

Die Kommission möchte insbesondere die Rechtssicherheit erhöhen und den Verwaltungsaufwand bei bestimmten nationalen Beihilfemaßnahmen zur Förderung der Verlagerung des Güter- und Personenverkehrs von der Straße auf weniger umweltbelastende Verkehrsträger und -lösungen verringern, die auf der Grundlage der umfassenden Beschlusspraxis der Kommission so konzipiert sind, dass Wettbewerbsverfälschungen begrenzt werden. Gruppenfreistellungsverordnungen erhöhen die Rechtssicherheit für die Mitgliedstaaten und die Beihilfeempfänger bezüglich der Ausgestaltung der Maßnahmen. Gleichzeitig vereinfachen sie die Verfahren, indem bestimmte Maßnahmen von der Verpflichtung nach Artikel 108 Absatz 3 AEUV, die Maßnahmen vor ihrer Durchführung bei der Kommission anzumelden, freigestellt werden, wenn es möglich ist, auf der Grundlage der Beschlusspraxis der Kommission im Voraus Voraussetzungen für die Vereinbarkeit mit dem Binnenmarkt festzulegen, die gewährleisten, dass etwaige Wettbewerbsverfälschungen begrenzt bleiben.

Die Kommission hat umfangreiche Erfahrungen mit Beihilfen für die Koordinierung des Verkehrs gesammelt, die unter Abschnitt 6.3 der Eisenbahnleitlinien fallen, sowie mit Beihilfen zur Förderung von Verkehrsträgern und -lösungen, die sauberer und nachhaltiger sind als der reine Straßenverkehr, unter anderem mit Beihilfen zur Förderung des intermodalen Verkehrs<sup>10</sup> und des Binnenschiffsverkehrs. Nach den Erfahrungen der Kommission tragen Beihilfen für die Koordinierung des Verkehrs zur Verkehrsverlagerung bei und führen, sofern bestimmte Voraussetzungen erfüllt sind, zu keinen nennenswerten Wettbewerbsverfälschungen. Darüber hinaus haben viele Mitgliedstaaten eine Gruppenfreistellung für Beihilfen für die Koordinierung des Verkehrs gefordert. Es ist daher angezeigt, die Kommission zu ermächtigen, eine Gruppenfreistellung für Beihilfen zu erlassen, die von den Mitgliedstaaten zur Unterstützung solcher Maßnahmen gewährt werden, sofern bestimmte Voraussetzungen erfüllt sind.

Die Gruppenfreistellung würde Maßnahmen abdecken, die unter Artikel 93 AEUV fallen und die Verlagerung des Güter- und Personenverkehrs von stärker die Umwelt belastenden Verkehrsträgern (insbesondere dem Straßenverkehr) auf umweltfreundlichere und nachhaltigere Verkehrsträger und -lösungen im Einklang mit der Beschlusspraxis der Kommission unterstützen.

- ii) Beihilfen zur Abgeltung bestimmter, mit dem Begriff des öffentlichen Dienstes zusammenhängender Leistungen

Im Hinblick auf Beihilfen zur Abgeltung bestimmter, mit dem Begriff des öffentlichen Dienstes zusammenhängender Leistungen (die derzeit nicht unter die Eisenbahnleitlinien fallen) kann die Kommission unter bestimmten Voraussetzungen auch die Möglichkeit einer

---

<sup>10</sup> Der Begriff „intermodaler Verkehr“ bezeichnet den Transport von Gütern (in ein und derselben Ladeinheit oder demselben Fahrzeug) mit mehreren Verkehrsträgern, wobei ein Wechsel des Verkehrsträgers, aber kein Umschlag der transportierten Güter selbst erfolgt. Es handelt sich dabei somit um eine bestimmte Art des multimodalen Verkehrs (<https://stats.oecd.org/glossary/detail.asp?ID=4303>).

Gruppenfreistellung von Ausgleichsleistungen, die von den Mitgliedstaaten für die Erfüllung von Gemeinwohlverpflichtungen im Eisenbahn-, Binnenschiffs- und multimodalen Verkehr gewährt werden, in Betracht ziehen, sofern diese nicht unter die Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007<sup>11</sup> (im Folgenden „Verordnung (EG) Nr. 1370/2007“) fallen.

Insbesondere im Güterverkehr können Gemeinwohlverpflichtungen ein geeignetes Instrument zur Förderung von Leistungen in Gebieten und Segmenten sein, in denen der Güterverkehr andernfalls nur auf der Straße stattfinden würde.

Dieser Vorschlag gilt nicht für Beihilfen für den Ausgleich für die Erfüllung von Gemeinwohlverpflichtungen im Bereich des Personenverkehrs, die in Artikel 9 Absatz 1 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 geregelt sind. Nach diesem Artikel sind Ausgleichsleistungen für Gemeinwohlverpflichtungen beim Betrieb öffentlicher Personenverkehrsdienste oder für die Einhaltung von in allgemeinen Vorschriften festgelegten tariflichen Verpflichtungen, die gemäß der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 gewährt werden, von der Pflicht zur vorherigen Anmeldung befreit.

### Gegenstand der Initiative

Es sind spezifische Vorschriften erforderlich, um die Verfahren für Beihilfen für den Eisenbahn-, Binnenschiffs- und multimodalen Verkehr zu vereinfachen.

Nach der in Artikel 108 Absatz 4 und Artikel 109 AEUV vorgesehenen Aufteilung der Zuständigkeiten zwischen Rat und Kommission ist es Aufgabe des Rates, die Gruppen von Beihilfen festzulegen, die von der Anmeldepflicht freigestellt werden können, und Aufgabe der Kommission, die Verordnungen mit den Durchführungsbestimmungen für eine solche Freistellung zu erlassen.

Im Wege von Gruppenfreistellungsverordnungen stellt die Kommission die vom Rat festgelegten Gruppen von Beihilfemaßnahmen von der Anmeldepflicht nach Artikel 108 Absatz 3 AEUV frei, sodass die Mitgliedstaaten die Maßnahmen ohne vorherige Genehmigung durch die Kommission direkt durchführen können.

In der Verordnung (EU) 2015/1588 des Rates vom 13. Juli 2015 über die Anwendung der Artikel 107 und 108 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union auf bestimmte Gruppen horizontaler Beihilfen<sup>12</sup> (im Folgenden „Ermächtigungsverordnung von 2015“) sind verschiedene Gruppen von Beihilfen festgelegt, die von der Kommission von der Anmeldepflicht nach Artikel 108 Absatz 3 AEUV freigestellt werden können. Die Ermächtigungsverordnung von 2015 gilt jedoch nur für staatliche Beihilfen, die nach Artikel 107 Absatz 2 oder 3 AEUV für mit dem Binnenmarkt vereinbar erklärt werden, nicht jedoch für Beihilfemaßnahmen, deren Vereinbarkeit mit dem Binnenmarkt nach Artikel 93 AEUV geprüft wird.

Daher ist die Kommission der Auffassung, dass diese Lücke im Interesse einer Verfahrensvereinfachung für die Mitgliedstaaten, die staatliche Beihilfemaßnahmen für den

---

<sup>11</sup> Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße und zur Aufhebung der Verordnungen (EWG) Nr. 1191/69 und (EWG) Nr. 1107/70 des Rates (ABl. L 351 vom 3.12.2007, S. 1).

<sup>12</sup> ABl. L 248 vom 24.9.2015, S. 1.

Eisenbahn-, Binnenschiffs- oder multimodalen Verkehr einführen wollen, geschlossen werden sollte.

Da staatliche Beihilfen für den Eisenbahn-, Binnenschiffs- und multimodalen Verkehr unter Artikel 93 AEUV fallen, der eine Lex specialis gegenüber Artikel 107 Absätze 2 und 3 AEUV darstellt, erscheint eine spezifische Ermächtigungsverordnung des Rates für den Eisenbahn-, Binnenschiffs- und multimodalen Verkehr voll und ganz gerechtfertigt („Ermächtigungsverordnung für den Verkehr“). Nach Artikel 93 AEUV, der Teil von Titel VI „DER VERKEHR“ des dritten Teils des AEUV ist, sind staatliche Beihilfen mit den Verträgen vereinbar, die den Erfordernissen der Koordinierung des Verkehrs oder der Abgeltung bestimmter, mit dem Begriff des öffentlichen Dienstes zusammenhängender Leistungen entsprechen. Folglich ist die Vereinbarkeit einer staatlichen Beihilfe mit dem Binnenmarkt nach Artikel 93 AEUV davon abhängig, ob mit der Beihilfe die genannten Ziele verfolgt werden. Die Kommission würde in der entsprechenden Gruppenfreistellungsverordnung alle einschlägigen Kriterien festlegen.

Das Ziel des vorliegenden Vorschlags besteht darin, die Beihilfenvorschriften für den Eisenbahn-, Binnenschiffs- und multimodalen Verkehr mit der Strategie der Kommission für nachhaltige und intelligente Mobilität in Einklang zu bringen. Die Kommission wird auf der Grundlage der Ermächtigungsverordnung für den Verkehr Gruppenfreistellungsverordnungen für nach Artikel 93 AEUV gewährte Beihilfen, die nur ein begrenztes Risiko von Wettbewerbs- und Handelsverzerrungen mit sich bringen, erlassen können. Dieser Vorschlag ermöglicht es der Kommission, Gruppenfreistellungsverordnungen zu erlassen, wenn sie über ausreichende Erfahrungen verfügt, um klare Vereinbarkeitskriterien festzulegen, und gleichzeitig sichergestellt wird, dass die Auswirkungen auf den Wettbewerb und den Handel zwischen Mitgliedstaaten begrenzt sind.

Die Ermächtigungsverordnung für den Verkehr wird selbst keine unmittelbaren Auswirkungen haben, sondern die Rechtsgrundlage für den Erlass möglicher Gruppenfreistellungsverordnungen bilden. Die Kommission wird auf der Grundlage der Ermächtigungsverordnung für den Verkehr verschiedene politische Optionen für solche Gruppenfreistellungsverordnungen und ihre Auswirkungen im Rahmen einer Folgenabschätzung prüfen.

- **Übereinstimmung mit den bestehenden Vorschriften in diesem und in anderen Politikbereichen der Union**

Dieser Vorschlag trägt zu den allgemeinen Zielen der Union bei, insbesondere dem Ziel der Durchsetzung und Vereinfachung der Beihilfenvorschriften einerseits und der Umsetzung des europäischen Grünen Deals andererseits.

Die angestrebte Durchsetzung der Beihilfenvorschriften sollte sich, wie von der Kommission in ihrer Mitteilung über die Modernisierung des Beihilfenrechts<sup>13</sup> vom 8. Mai 2012 dargelegt, auf Fälle mit besonders großen Auswirkungen auf den Binnenmarkt konzentrieren. Voraussetzung dafür sind zum einen eine strengere Prüfung umfangreicher und möglicherweise wettbewerbsverzerrender Beihilfen und zum anderen eine vereinfachte Prüfung in Fällen, in denen nur geringe Auswirkungen auf Handel und Wettbewerb zu erwarten sind. Letzteres kann durch eine Freistellung dieser Gruppen von Beihilfen von der Anmeldepflicht erreicht werden.

---

<sup>13</sup> COM(2012) 209 final.

Im Hinblick auf die angestrebte Vereinfachung der Beihilfenvorschriften muss in den Verfahren, die Beihilfen in Form von Ausgleichsleistungen für die Erfüllung von Gemeinwohlverpflichtungen im Personen- und/oder im Güterverkehr betreffen, ein kohärenter Ansatz verfolgt werden. Artikel 9 Absatz 1 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 sieht bereits eine Befreiung von der Pflicht zur vorherigen Anmeldung von Ausgleichsleistungen für Gemeinwohlverpflichtungen im Einklang mit den Beihilfenvorschriften für öffentliche Personenverkehrsdienste vor. Eine ähnliche Gruppenfreistellung für Ausgleichsleistungen für Gemeinwohlverpflichtungen im Güterverkehr gibt es jedoch derzeit nicht. Daher sollten Beihilfen zur Abgeltung bestimmter, mit dem Begriff des öffentlichen Dienstes zusammenhängender Leistungen im Eisenbahn-, Binnenschiffs- und intermodalen Güterverkehr im Sinne des Artikels 93 AEUV Gegenstand einer Ermächtigungsverordnung für den Verkehr werden.

Dieser Vorschlag wird auch einen Beitrag zum europäischen Grünen Deal leisten, da er die Förderung eines umweltfreundlichen, effizienten und vernetzten multimodalen Verkehrssystems erleichtern wird, damit das Unionsziel der Klimaneutralität bis 2050 erreicht werden kann. In dieser Hinsicht besteht ein eindeutiger Zusammenhang zwischen diesem Vorschlag und der geplanten Überarbeitung der Eisenbahnleitlinien, da beide die öffentliche Finanzierung der Verkehrsverlagerung von der Straße auf die Schiene, die Binnenschifffahrt und nachhaltigere multimodale Verkehrslösungen erleichtern und letztlich den ökologischen und digitalen Wandel im europäischen Verkehrssektor unterstützen; gleichzeitig stellen sie sicher, dass Wettbewerbsverfälschungen begrenzt bleiben. Die vorgeschlagene Ermächtigungsverordnung für den Verkehr würde Maßnahmen, die unter Artikel 93 AEUV fallen und für die eindeutige Vereinbarkeitsvoraussetzungen festgelegt werden können, von der Anmeldepflicht freistellen.

## **2. RECHTSGRUNDLAGE, SUBSIDIARITÄT UND VERHÄLTNISMÄßIGKEIT**

### **• Rechtsgrundlage**

Rechtsgrundlage dieses Vorschlags ist Artikel 109 AEUV, der den Rat ermächtigt, alle zweckdienlichen Verordnungen zu erlassen und insbesondere die Bedingungen für die Anwendung des Artikels 108 Absatz 3 AEUV sowie diejenigen Gruppen von Beihilfen festzulegen, die von diesem Verfahren ausgenommen werden können.

Die Zuständigkeit des Rates nach Artikel 109 AEUV<sup>14</sup> für den Erlass zweckdienlicher Verordnungen zur Festlegung der Gruppen von Beihilfen, die von der Anmeldepflicht freigestellt werden können, bezieht sich auf alle unter Artikel 93 AEUV fallenden staatlichen Beihilfemaßnahmen, so auch solche im Eisenbahn-, Binnenschiffs- und multimodalen Verkehr.

### **• Subsidiarität und Verhältnismäßigkeit**

Der Vorschlag fällt unter die ausschließliche Zuständigkeit der Union. Nach Artikel 3 AEUV hat die „Union ... ausschließliche Zuständigkeit in folgenden Bereichen: ... b) Festlegung der für das Funktionieren des Binnenmarkts erforderlichen Wettbewerbsregeln“. Daher findet das Subsidiaritätsprinzip keine Anwendung.

---

<sup>14</sup> „Der Rat kann auf Vorschlag der Kommission und nach Anhörung des Europäischen Parlaments alle zweckdienlichen Durchführungsverordnungen zu den Artikeln 107 und 108 erlassen und insbesondere die Bedingungen für die Anwendung des Artikels 108 Absatz 3 sowie diejenigen Arten von Beihilfen festlegen, die von diesem Verfahren ausgenommen sind“.

**Der Vorschlag geht nicht über das hinaus, was erforderlich ist, um sein Ziel zu erreichen, d. h., die Kommission zu ermächtigen, Beihilfen für die Koordinierung des Verkehrs und Beihilfen zur Abgeltung bestimmter, mit dem Begriff des öffentlichen Dienstes zusammenhängender Leistungen von der Anmeldepflicht freizustellen, sofern bestimmte Voraussetzungen erfüllt sind. Der Vorschlag steht daher mit dem Subsidiaritätsprinzip im Einklang.**  
**Wahl des Instruments**

Als Rechtsinstrument wird eine Verordnung des Rates vorgeschlagen.

Nach Artikel 109 AEUV ist eine Verordnung das einzige dem Rat zur Verfügung stehende Rechtsinstrument, um die Bedingungen für die Anwendung des Artikels 108 Absatz 3 AEUV sowie diejenigen Gruppen von Beihilfen festzulegen, die von diesem Verfahren ausgenommen sind.

### **3. ERGEBNISSE DER EX-POST-EVALUIERUNG, DER KONSULTATION DER INTERESSENTRÄGER UND DER FOLGENABSCHÄTZUNG**

#### **• Ex-post-Evaluierung/Eignungsprüfungen bestehender Rechtsvorschriften**

Die Eignungsprüfung der Eisenbahnleitlinien ergab, dass diese Leitlinien umfassend überarbeitet werden müssen, um sie an die Markt- und Regulierungsentwicklungen sowie an die neuen übergeordneten Prioritäten der Agenda für den Grünen Deal anzupassen. Sie zeigte ferner auf, dass eine Gruppenfreistellung insbesondere für verschiedene Arten von Beihilfen für die Koordinierung des Verkehrs angezeigt ist, die die Kommission in den letzten zehn Jahren ohne Durchführung eines förmlichen Prüfverfahrens im Wege von Beschlüssen, keine Einwände zu erheben<sup>15</sup>, genehmigt hat. Bei der Evaluierung von Abschnitt 6.3 der Eisenbahnleitlinien, der Beihilfen für die Koordinierung des Verkehrs betrifft, zeigte sich, dass in allen Fällen – in der Regel schon kurz nach der Anmeldung – beschlossen wurde, keine Einwände zu erheben.<sup>16</sup>

Die Eignungsprüfung der Eisenbahnleitlinien stützte sich auf eine umfassende Überprüfung der Beihilfebeschlüsse der Kommission, die nach den Eisenbahnleitlinien und/oder Artikel 93 AEUV erlassen wurden, sowie auf Rückmeldungen von Mitgliedstaaten und Interessenträgern im Rahmen der öffentlichen Konsultation. Vor dem Hintergrund des europäischen Grünen Deals und der zunehmenden Bedeutung einer Verlagerung auf nachhaltigere Verkehrsträger wie den Eisenbahn-, Binnenschiffs- und den multimodalen Verkehr mit Blick auf die bis 2050 angestrebte Emissionssenkung ist der Erlass einer Ermächtigungsverordnung für den Verkehr noch dringender erforderlich.

#### **• Konsultation der Interessenträger**

Dieser Vorschlag erfordert keine Konsultation der Interessenträger.

---

<sup>15</sup> Siehe Artikel 4 Absatz 3 der Verordnung (EU) 2015/1589 des Rates vom 13. Juli 2015 über besondere Vorschriften für die Anwendung von Artikel 108 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (ABl. L 248 vom 24.9.2015, S. 9).

<sup>16</sup> Siehe Arbeitsunterlage der Kommissionsdienststellen – Fitness Check of the 2012 State aid modernisation package, railways guidelines and short-term export credit insurance (Eignungsprüfung des 2012 angenommenen Pakets zur Modernisierung des Beihilferechts, der Eisenbahnleitlinien und der Mitteilung über die kurzfristige Exportkreditversicherung){SEC(2020) 372 final} – {SWD(2020) 258 final}, Teil 3/4, S. 139 und Fußnote 211, verfügbar unter [https://ec.europa.eu/info/sites/default/files/fitness\\_check\\_-\\_annexes\\_part3\\_en.pdf](https://ec.europa.eu/info/sites/default/files/fitness_check_-_annexes_part3_en.pdf).

Die vorgeschlagene Ermächtigungsverordnung für den Verkehr wird per se keine direkten Auswirkungen auf die Interessenträger haben, da sie für die Kommission lediglich eine Rechtsgrundlage für den Erlass von Gruppenfreistellungsverordnungen bildet. Angesichts des technischen Charakters dieses Vorschlags, der lediglich den Weg für künftige Gruppenfreistellungsverordnungen bereitet, wird keine öffentliche Konsultation durchgeführt. Gleichwohl hat die Kommission am 1. Oktober 2021 einen Fahrplan für die Initiative zur Ausarbeitung des vorliegenden Vorschlags veröffentlicht. Die Interessenträger hatten vier Wochen Zeit, um zu dem Fahrplan Stellung zu nehmen.<sup>17</sup>

Zur Überarbeitung der Eisenbahnleitlinien, in deren Rahmen auch die Vorschriften über staatliche Beihilfen für die Koordinierung des Verkehrs durch eine Gruppenfreistellungsverordnung vereinfacht werden sollen, wird eine öffentliche Konsultation durchgeführt werden. Außerdem wird eine spezifische öffentliche Konsultation für künftige Gruppenfreistellungsverordnungen der Kommission durchgeführt werden.

- **Folgenabschätzung**

Für diesen Vorschlag muss keine Folgenabschätzung durchgeführt werden. Ziel des Vorschlags ist der Erlass einer Ermächtigungsverordnung für den Verkehr durch den Rat, damit die Kommission Gruppenfreistellungsverordnungen für Beihilfen für den Eisenbahn-, Binnenschiffs- und multimodalen Verkehr erlassen kann, bei denen das Risiko von Handels- und Wettbewerbsverzerrungen begrenzt ist. Dieser Vorschlag bewirkt keine unmittelbare Gruppenfreistellung für die unter die geplante Ermächtigungsverordnung für den Verkehr fallenden Beihilfegruppen, sondern ermöglicht es der Kommission, zu einem späteren Zeitpunkt Gruppenfreistellungsverordnungen zu erlassen.

Zum Inhalt der künftigen Gruppenfreistellungsverordnungen der Kommission wird eine Folgenabschätzung durchgeführt werden.

- **Effizienz der Rechtsetzung und Vereinfachung**

Dieser Vorschlag zielt unter anderem darauf ab, die bestehenden Vorschriften für staatliche Beihilfen für die Koordinierung des Verkehrs und für staatliche Beihilfen zur Abgeltung für die Erfüllung von Gemeinwohlverpflichtungen im Eisenbahn-, Binnenschiffs- und multimodalen Verkehr zu vereinfachen und die Anzahl der Anmeldungen staatlicher Beihilfen und die damit verbundenen Regulierungskosten zu verringern.

Die vorgeschlagene Ermächtigungsverordnung für den Verkehr ermöglicht es der Kommission, Gruppenfreistellungsverordnungen für Beihilfen im Eisenbahn-, Binnenschiffs- und multimodalen Verkehr zu erlassen. Der Erlass solcher Gruppenfreistellungsverordnungen wird der gesamten Union Vorteile bringen. Erstens wird dies einen grundlegenden ökologischen und digitalen Wandel des europäischen Verkehrssektors im Einklang mit den Zielen des europäischen Grünen Deals fördern. Zweitens wird es den Verwaltungsaufwand und die Kosten für Investitionen in emissionsarme Verkehrsträger und für die Konsolidierung/Erweiterung bestehender Verkehrsträger und Lösungen, die weniger umweltbelastend sind als der Straßenverkehr, deutlich verringern. Drittens wird die Genehmigung von Beihilfen für die Abgeltung bestimmter, mit dem Begriff des öffentlichen Dienstes zusammenhängender Leistungen vereinfacht, und es werden sauberere

---

<sup>17</sup> Siehe <https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/13153-Umweltfreundlicherer-Landverkehr-vereinfachte-Vorschriften-fur-staatliche-Beihilfen-neue-Ermachtigungsverordnung-fur-Landverkehr-de>

Verkehrsträger und -lösungen in Gebieten und Segmenten unterstützt, in denen der Verkehr ansonsten nur auf der Straße stattfinden würde.

- **Grundrechte**

Der Vorschlag hat keine Auswirkungen auf den Schutz der Grundrechte.

#### **4. AUSWIRKUNGEN AUF DEN HAUSHALT**

**DER VORSCHLAG HAT KEINE NEGATIVEN AUSWIRKUNGEN AUF DEN HAUSHALT DER UNION.**

- **Durchführungspläne sowie Monitoring-, Evaluierungs- und Berichterstattungsmodalitäten**

Die vorgeschlagene Ermächtigungsverordnung für den Verkehr wird in allen ihren Teilen verbindlich sein und unmittelbar in allen Mitgliedstaaten gelten, sobald sie in Kraft tritt.

Nach Artikel 6 der vorgeschlagenen Ermächtigungsverordnung für den Verkehr legt die Kommission dem Europäischen Parlament und dem Rat alle fünf Jahre einen Bericht über die Anwendung dieser Ermächtigungsverordnung vor. Zudem wird dem in Artikel 5 der vorgeschlagenen Ermächtigungsverordnung genannten Beratenden Ausschuss für staatliche Beihilfen im Voraus ein Berichtsentwurf zur Prüfung vorgelegt. Nach Artikel 5 Absatz 1 der vorgeschlagenen Ermächtigungsverordnung für den Verkehr konsultiert die Kommission den Ausschuss auch, wenn sie die Absicht hat, eine Gruppenfreistellungsverordnung zu erlassen, sowie vor dem tatsächlichen Erlass einer solchen Verordnung.

- **Ausführliche Erläuterung einzelner Bestimmungen des Vorschlags**

In Artikel 1 Absatz 1 des Vorschlags für eine Ermächtigungsverordnung für den Verkehr sind zwei Gruppen von Beihilfen aufgeführt, die nach Artikel 108 Absatz 3 AEUV von der Anmeldepflicht freigestellt sind: i) Beihilfen für die Koordinierung des Verkehrs und ii) Beihilfen zur Abgeltung bestimmter, mit dem Begriff des öffentlichen Dienstes zusammenhängender Leistungen. Diese Gruppen spiegeln den Anwendungsbereich von Artikel 93 AEUV wider. Der Anwendungsbereich der vorgeschlagenen Ermächtigungsverordnung für den Verkehr erstreckt sich jedoch nicht auf Ausgleichsleistungen, die für Gemeinwohlverpflichtungen beim Betrieb öffentlicher Personenverkehrsdienste oder für die Einhaltung von in allgemeinen Vorschriften festgelegten tariflichen Verpflichtungen gewährt werden und unter die Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 fallen.

In Artikel 1 Absatz 2 der vorgeschlagenen Ermächtigungsverordnung für den Verkehr sind die Elemente aufgeführt, die die Kommission dann in Verordnungen zur Freistellung der oben genannten Gruppen von Beihilfen von der Anmeldepflicht nach Artikel 108 Absatz 3 AEUV festlegen wird. Diese Gruppen entsprechen den in der Ermächtigungsverordnung von 2015 genannten Gruppen.

In Artikel 1 Absatz 3 der vorgeschlagenen Ermächtigungsverordnung für den Verkehr sind die Arten von Bedingungen aufgeführt, die die Kommission dann in Gruppenfreistellungsverordnungen festlegen kann, um die Vereinbarkeit der unter diesen Vorschlag fallenden Beihilfen mit dem Binnenmarkt zu gewährleisten. Insbesondere kann die Kommission nach Artikel 1 Absatz 3 Buchstabe b bestimmte Wirtschaftszweige vom Anwendungsbereich der Gruppenfreistellungsverordnungen ausnehmen. Diese Bestimmung

trägt der Tatsache Rechnung, dass dieser Vorschlag es der Kommission ermöglicht, Gruppenfreistellungsverordnungen zu erlassen, wenn sie über ausreichende Erfahrung verfügt, um klare Vereinbarkeitskriterien festzulegen, und gleichzeitig sichergestellt ist, dass die Auswirkungen auf den Wettbewerb und den Handel zwischen Mitgliedstaaten begrenzt sind.

In Bezug auf Transparenz und Überwachung, die Geltungsdauer und die Änderung von Verordnungen, die Anhörung der Beteiligten, den Beratenden Ausschuss für staatliche Beihilfen und dessen Konsultation sowie den Evaluierungsbericht spiegeln die Artikel 2 bis 6 der vorgeschlagenen Ermächtigungsverordnung für den Verkehr die Bestimmungen der Ermächtigungsverordnung von 2015 wider.

Vorschlag für eine

## **VERORDNUNG DES RATES**

### **über die Anwendung der Artikel 93, 107 und 108 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union auf bestimmte Gruppen staatlicher Beihilfen im Eisenbahn-, Binnenschiffs- und multimodalen Verkehr**

(Text von Bedeutung für den EWR)

DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union, insbesondere auf Artikel 109,

auf Vorschlag der Europäischen Kommission,

nach Stellungnahme des Europäischen Parlaments<sup>18</sup>,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Mit der Verordnung (EU) 2015/1588 des Rates<sup>19</sup> wird die Kommission ermächtigt, mittels Verordnungen zu erklären, dass die aufgeführten Gruppen von Beihilfen mit dem Binnenmarkt vereinbar und von der Anmeldepflicht nach Artikel 108 Absatz 3 AEUV freigestellt sind. Die Verordnung (EU) 2015/1588<sup>20</sup> gilt für bestimmte Gruppen von Beihilfen für Unternehmen aus verschiedenen Wirtschaftszweigen, z. B. für Umweltschutzbeihilfen, deckt aber unter anderem keine Beihilfen für den Eisenbahn- und den Binnenschiffsverkehr ab, so auch keine Beihilfen für den multimodalen Verkehr. Vor dem Hintergrund des europäischen Grünen Deals<sup>21</sup> und der Strategie der Kommission für nachhaltige und intelligente Mobilität<sup>22</sup> haben der Eisenbahn-, der Binnenschiffs- und der multimodale Verkehr auf Unionsebene zunehmend an Bedeutung gewonnen.

---

<sup>18</sup> ABl. C vom , S. .

<sup>19</sup> Verordnung (EU) 2015/1588 des Rates vom 13. Juli 2015 über die Anwendung der Artikel 107 und 108 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union auf bestimmte Gruppen horizontaler Beihilfen (ABl. L 248 vom 24.9.2015, S. 1). Mit der Verordnung (EU) 2015/1588 des Rates wurde die Verordnung (EG) Nr. 994/98 des Rates vom 7. Mai 1998 über die Anwendung der Artikel 92 und 93 des Vertrags zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft auf bestimmte Gruppen horizontaler Beihilfen (ABl. L 142 vom 14.5.1998, S. 1) aufgehoben.

<sup>20</sup> Der Begriff „multimodaler Verkehr“ bezeichnet die Beförderung von Personen und/oder Gütern mit zwei oder mehr Verkehrsträgern im Sinne der Verordnung (EU) Nr. 1315/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Dezember 2013 über Leitlinien der Union für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes und zur Aufhebung des Beschlusses Nr. 661/2010/EU (ABl. L 348 vom 20.12.2013, S. 1).

<sup>21</sup> Mitteilung der Kommission an das Europäische Parlament, den Rat, den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und den Ausschuss der Regionen – Der europäische Grüne Deal (COM(2019) 640 final).

<sup>22</sup> Mitteilung der Kommission an das Europäische Parlament, den Rat, den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und den Ausschuss der Regionen – Strategie für nachhaltige und intelligente Mobilität: Den Verkehr in Europa auf Zukunftskurs bringen (COM(2020) 789 final, SWD(2020) 331 final).

- (2) Nach Artikel 93 AEUV sind Beihilfen im Eisenbahn-, Binnenschiffs- und multimodalen Verkehr, die den Erfordernissen der Koordinierung des Verkehrs oder der Abgeltung bestimmter, mit dem Begriff des öffentlichen Dienstes zusammenhängender Leistungen entsprechen, mit den Verträgen vereinbar.
- (3) Die Kommission hat Artikel 93, Artikel 107 Absatz 1 und Artikel 108 AEUV in zahlreichen Beschlüssen angewandt, die bestimmte Gruppen staatlicher Beihilfen zugunsten von im Eisenbahn-, Binnenschiffs- oder intermodalen Verkehr tätigen Unternehmen betreffen, und für die Prüfung bestimmter Gruppen staatlicher Beihilfen, bei denen davon ausgegangen werden kann, dass sie den Erfordernissen der Koordinierung des Verkehrs entsprechen, Leitlinien ausgearbeitet.<sup>23</sup> Nach Erfahrung der Kommission bewirken derartige Beihilfen keine erheblichen Wettbewerbsverfälschungen, sofern sie auf der Grundlage offener, transparenter und diskriminierungsfreier Verfahren gewährt werden und sofern auf der Grundlage der gewonnenen Erfahrung eindeutige Voraussetzungen für die Vereinbarkeit mit dem Binnenmarkt festgelegt werden können.
- (4) Um die Verwaltung in Fällen zu vereinfachen, in denen Wettbewerbsverfälschungen auf ein Minimum beschränkt sind, sollte die Kommission daher ermächtigt werden, im Wege von Verordnungen zu erklären, dass Beihilfen für die Koordinierung des Verkehrs oder zur Abgeltung bestimmter, mit dem Begriff des öffentlichen Dienstes zusammenhängender Leistungen im Sinne des Artikels 93 AEUV mit dem Binnenmarkt vereinbar und von der Anmeldepflicht nach Artikel 108 Absatz 3 AEUV freigestellt sind.
- (5) Staatliche Beihilfen, die eine Abgeltung für die Erfüllung von Gemeinwohlverpflichtungen im Zusammenhang mit öffentlichen Personenverkehrsdiensten darstellen, fallen bereits unter die Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>24</sup>, auch wenn Mitgliedstaaten sich dafür entscheiden, die genannte Verordnung im Sinne ihres Artikels 1 Absatz 2 auf den öffentlichen Personenverkehr auf Binnenschiffahrtswegen oder auf dem Meer innerhalb der Hoheitsgewässer anzuwenden. Ausgleichsleistungen für Gemeinwohlverpflichtungen im öffentlichen Personenverkehr sollten daher vom Anwendungsbereich der vorliegenden Verordnung ausgenommen werden.
- (6) Beim Erlass von Verordnungen zur Freistellung bestimmter Gruppen von Beihilfen von der Anmeldepflicht nach Artikel 108 Absatz 3 AEUV (im Folgenden „Gruppenfreistellungsverordnungen“) sollte die Kommission den Zweck der Beihilfen, die Gruppen von Beihilfeempfängern und die Schwellenwerte, bis zu denen die Beihilfen freigestellt sind, die Bedingungen für die Kumulierung von Beihilfen und für die Überwachung angeben und ggf. weitere detaillierte Bedingungen festlegen, um die Vereinbarkeit der unter diese Verordnung fallenden Beihilfen mit dem Binnenmarkt zu gewährleisten.
- (7) Es ist wichtig, dass alle Beteiligten überprüfen können, ob eine Beihilfe im Einklang mit den geltenden Vorschriften gewährt wird. Die Transparenz staatlicher Beihilfen ist daher für die korrekte Anwendung der Vertragsvorschriften unerlässlich und führt zu einer besseren Einhaltung der Vorschriften, einer stärkeren Rechenschaftspflicht, einer

---

<sup>23</sup> Mitteilung der Kommission – Gemeinschaftliche Leitlinien für staatliche Beihilfen an Eisenbahnunternehmen (ABl. C 184 vom 22.7.2008, S. 13).

<sup>24</sup> Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße und zur Aufhebung der Verordnungen (EWG) Nr. 1191/69 und (EWG) Nr. 1107/70 des Rates (ABl. L 351 vom 3.12.2007, S. 1).

gegenseitigen Überprüfung und letztlich wirksameren öffentlichen Ausgaben. Aus diesem Grund sollten die Mitgliedstaaten Zusammenfassungen der Informationen über die von ihnen auf der Grundlage einer Gruppenfreistellungsverordnung gewährten Beihilfen vorlegen müssen. Um die Transparenz der von den Mitgliedstaaten erlassenen Maßnahmen zu gewährleisten, sollten diese Zusammenfassungen von der Kommission veröffentlicht werden.

- (8) Nach Artikel 108 Absatz 1 AEUV überprüft die Kommission in Zusammenarbeit mit den Mitgliedstaaten fortlaufend alle bestehenden Beihilferegelungen. Zu diesem Zweck und um ein Höchstmaß an Transparenz und angemessene Kontrolle zu gewährleisten, sollte die Kommission sicherstellen, dass die Mitgliedstaaten Informationen über die Anwendung der von der Kommission erlassenen Gruppenfreistellungsverordnungen erfassen und speichern. Die Kommission sollte auch sicherstellen, dass die Mitgliedstaaten ihr mindestens einmal jährlich einen Bericht über die Anwendung dieser Gruppenfreistellungsverordnungen vorlegen. Diese Berichte sollten allen Mitgliedstaaten zugänglich sein.
- (9) Bevor die Kommission auf der Grundlage dieser Verordnung Gruppenfreistellungsverordnungen erlässt, sollte sie allen Beteiligten Gelegenheit zur Stellungnahme geben, um auf diese Weise möglichst umfassende und möglichst repräsentative Rückmeldungen einzuholen. Zu diesem Zweck sollte sie einen Entwurf der betreffenden Gruppenfreistellungsverordnungen veröffentlichen.
- (10) Der mit Artikel 7 der Verordnung (EU) 2015/1588 eingesetzte Beratende Ausschuss für staatliche Beihilfen sollte zum Zeitpunkt der Veröffentlichung von Verordnungsentwürfen konsultiert werden. Im Interesse von Transparenz sollte der betreffende Verordnungsentwurf jedoch bereits zum Zeitpunkt der ersten Konsultation des Beratenden Ausschusses durch die Kommission auf der Website der Kommission veröffentlicht werden.
- (11) Die Beihilfenkontrolle erfordert eine Vielzahl äußerst komplexer sachlicher, rechtlicher und wirtschaftlicher Erwägungen in einem sich ständig verändernden Umfeld. Die Kommission sollte deshalb regelmäßig die Gruppen von Beihilfen überprüfen, die von der Anmeldepflicht freizustellen sind. Zu diesem Zweck sollte sie dem Europäischen Parlament und dem Rat alle fünf Jahre einen Evaluierungsbericht vorlegen —

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

#### *Artikel 1*

#### **Gruppenfreistellungen**

- (1) Die Kommission kann im Wege von Verordnungen, die nach dem in Artikel 5 beschriebenen Verfahren erlassen werden, erklären, dass die folgenden Gruppen von Beihilfen im Sinne des Artikels 107 Absatz 1 AEUV mit dem Binnenmarkt vereinbar sind und nicht der Anmeldepflicht nach Artikel 108 Absatz 3 AEUV unterliegen:
  - a) Beihilfen für die Koordinierung des Verkehrs,
  - b) Beihilfen für die Abgeltung bestimmter, mit dem Begriff des öffentlichen Dienstes zusammenhängender Leistungen, mit Ausnahme von Ausgleichsleistungen für die Erfüllung von Gemeinwohlverpflichtungen im

Zusammenhang mit öffentlichen Personenverkehrsdiensten, die unter die Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 fallen.

- (2) In den Verordnungen, die nach Absatz 1 erlassen werden, ist für jede Gruppe von Beihilfen Folgendes festzulegen:
- a) der Zweck der Beihilfen,
  - b) die Gruppen von Beihilfeempfängern,
  - c) die entweder als Beihilfeintensitäten in Bezug auf eine Reihe bestimmter beihilfefähiger Kosten oder als Beihilfehöchstbeträge oder – bei bestimmten Arten von Beihilfen, bei denen es möglicherweise schwierig ist, die Beihilfeintensität oder den Beihilfebetrag präzise zu ermitteln, insbesondere bei Finanzierungsinstrumenten oder Risikokapitalinvestitionen oder ähnlichen Maßnahmen – als Höchstsätze der staatlichen Förderung für diese Maßnahmen oder im Zusammenhang mit diesen Maßnahmen ausgedrückten Schwellenwerte, unbeschadet der Einstufung der betreffenden Maßnahmen gemäß Artikel 107 Absatz 1 AEUV,
  - d) die Bedingungen für die Kumulierung von Beihilfen,
  - e) die Transparenz- und Überwachungsbedingungen im Einklang mit Artikel 2.
- (3) Darüber hinaus können in den Verordnungen, die nach Absatz 1 erlassen werden, insbesondere
- a) Schwellenwerte oder sonstige Bedingungen für die Anmeldung von Einzelbeihilfen festgesetzt werden,
  - b) bestimmte Wirtschaftszweige vom Anwendungsbereich der Verordnungen ausgenommen werden,
  - c) zusätzliche Bedingungen für die Vereinbarkeit der nach solchen Verordnungen freigestellten Beihilfen vorgesehen werden.

## *Artikel 2*

### **Transparenz und Überwachung**

- (1) Die nach Artikel 1 Absatz 1 erlassenen Verordnungen enthalten detaillierte Vorschriften, um die Transparenz und die Überwachung der unter diese Verordnungen fallenden Beihilfen zu gewährleisten.
- (2) Wenn die Mitgliedstaaten Beihilferegeln oder Einzelbeihilfen durchführen, die nach den in Artikel 1 Absatz 1 genannten Verordnungen von der Anmeldepflicht freigestellt sind, übermitteln sie der Kommission eine Zusammenfassung der Informationen über diese Beihilfen zur Veröffentlichung.
- (3) Die Mitgliedstaaten erfassen und speichern alle Informationen über die Anwendung der nach Artikel 1 Absatz 1 erlassenen Verordnungen. Liegen der Kommission Informationen vor, die Grund zu der Annahme geben, dass eine nach Artikel 1 Absatz 1 erlassene Verordnung nicht ordnungsgemäß angewandt wird, so übermittelt der betreffende Mitgliedstaat ihr alle Informationen, die die Kommission als erforderlich erachtet, um zu beurteilen, ob die auf der Grundlage der in Rede stehenden Verordnung erlassenen Beihilfen alle darin festgelegten Voraussetzungen erfüllen.

- (4) Die Mitgliedstaaten übermitteln der Kommission mindestens einmal jährlich gemäß den besonderen Anforderungen der Kommission – vorzugsweise in elektronischer Form – einen Bericht über die Anwendung der nach Artikel 1 Absatz 1 erlassenen Verordnungen. Die Kommission macht diese Berichte allen Mitgliedstaaten zugänglich. Einmal jährlich werden diese Berichte von dem in Artikel 5 genannten Ausschuss geprüft und evaluiert.

### *Artikel 3*

#### **Geltungsdauer und Änderung der Verordnungen**

- (1) In den nach Artikel 1 Absatz 1 erlassenen Verordnungen wird ihre Geltungsdauer festgelegt. Die Verordnungen sehen einen Übergangszeitraum für den Fall vor, dass ihre Geltungsdauer nach ihrem Ablauf nicht verlängert wird.
- (2) Werden nach Artikel 1 Absatz 1 erlassene Verordnungen durch eine neue Verordnung aufgehoben oder geändert, so sieht die neue Verordnung einen Übergangszeitraum von sechs Monaten vor, um die Anpassung der Beihilfen zu ermöglichen, die unter die aufgehobene oder geänderte Verordnung fallen.

### *Artikel 4*

#### **Anhörung von Beteiligten**

Vor Erlass einer Verordnung nach Artikel 1 Absatz 1 veröffentlicht die Kommission den Verordnungsentwurf, damit alle interessierten Personen und Organisationen innerhalb einer von der Kommission festgesetzten Frist dazu Stellung nehmen können. Diese Frist beträgt mindestens einen Monat, es sei denn, die Kommission hält eine kürzere Frist aufgrund dringender Umstände für angebracht.

### *Artikel 5*

#### **Konsultation des Beratenden Ausschusses für staatliche Beihilfen**

- (1) Die Kommission konsultiert den Beratenden Ausschuss für staatliche Beihilfen (im Folgenden „Ausschuss“)
- a) zum Zeitpunkt der Veröffentlichung eines Verordnungsentwurfs nach Artikel 4 und
- b) vor Erlass einer Verordnung nach Artikel 1 Absatz 1.
- (2) Die Konsultation des Ausschusses erfolgt im Rahmen einer Sitzung, die von der Kommission mittels elektronischer Kommunikation einberufen wird. Die zu prüfenden Entwürfe und Dokumente sind der elektronischen Kommunikation beizufügen. Die Sitzung findet frühestens zwei Monate nach der elektronischen Kommunikation statt. Diese Frist kann im Falle von Konsultationen nach Absatz 1 sowie in begründeten dringenden Fällen oder im Falle einer Verlängerung der Geltungsdauer einer Verordnung verkürzt werden.
- (3) Der Vertreter der Kommission unterbreitet dem Ausschuss einen Entwurf der zu treffenden Maßnahmen. Der Ausschuss gibt – gegebenenfalls nach Abstimmung – seine Stellungnahme zu diesem Entwurf innerhalb einer Frist ab, die die/der Vorsitzende unter Berücksichtigung der Dringlichkeit der betreffenden Angelegenheit festsetzen kann.

- (4) Die Stellungnahme wird in das Protokoll aufgenommen. Darüber hinaus hat jeder Mitgliedstaat das Recht zu verlangen, dass sein Standpunkt im Protokoll festgehalten wird. Der Ausschuss kann empfehlen, dass diese Stellungnahme im *Amtsblatt der Europäischen Union* veröffentlicht wird.
- (5) Die Kommission trägt der Stellungnahme des Ausschusses Rechnung. Sie unterrichtet den Ausschuss darüber, inwieweit sie seine Stellungnahme berücksichtigt hat.

#### *Artikel 6*

#### **Evaluierungsbericht**

Alle fünf Jahre legt die Kommission dem Europäischen Parlament und dem Rat einen Bericht über die Anwendung dieser Verordnung vor. Dem in Artikel 5 genannten Ausschuss wird ein Berichtsentwurf zur Prüfung unterbreitet.

#### *Artikel 7*

#### **Inkrafttreten**

Diese Verordnung tritt am zwanzigsten Tag nach ihrer Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* in Kraft.

Diese Verordnung ist in allen ihren Teilen verbindlich und gilt unmittelbar in jedem Mitgliedstaat.

Geschehen zu Brüssel am [...]

*Im Namen des Rates  
Der Präsident*