

Dienstvorschrift zum Erlass, zur Erstattung oder zur Vergütung der Mineralölsteuer für im öffentlichen Personennahverkehr verwendete Kraftstoffe

III A 1 - V 0365 - 2/03 vom 1. Dezember 2003

Meinen Erlass vom 5. Juni 2000 „Dienstvorschrift zum Erlass, zur Erstattung oder zur Vergütung der Mineralölsteuer für im öffentlichen Personennahverkehr verwendete Kraftstoffe“, veröffentlicht mit VSF N 25 2000 Nr. 228 vom 9. Juni 2000, hebe ich hiermit auf.

Zur Vermeidung von Mehrfachnennungen werden häufig wiederkehrende Begriffe wie folgt zusammenfassend bezeichnet oder abgekürzt wiedergegeben:

Einzelbegriffe	Bezeichnung/Abkürzung
„erlassen“, „erstattet“ und „vergütet“	„vergütet“
„Erlass“, „Erstattung“ und „Vergütung“	„Vergütung“
„Erlass-, Erstattungs- und Vergütungsabschnitt“	„Vergütungsabschnitt“
Alle nach § 25 Abs. 1 Satz 1 Nr. 4a und Abs. 3 MinöStG begünstigten Mineralöle	„begünstigte(r) Kraftstoff(e)“
„Verkehrsunternehmer“, „Verkehrsunternehmen“	„Verkehrsunternehmer“

Inhaltsübersicht

I. Öffentlicher Personennahverkehr mit Kraftfahrzeugen

- (1) - (8) Umfang der Begünstigung und Begriffsbestimmungen
- (9) - (10) Zuständige Behörde
- (11) - (13) Beantragung der Vergütung
- (14) - (16) Buchmäßiger Nachweis für die im öffentlichen Personennahverkehr eingesetzten Kraftfahrzeuge

- (17) Verkehrsunternehmer mit Geschäftssitz im Ausland

II. Öffentlicher Personennahverkehr mit Schienenbahnen

- (18) - (26) Umfang der Begünstigung und Begriffsbestimmungen
- (27) - (28) Zuständige Behörde
- (29) - (31) Beantragung der Vergütung
- (32) - (33) Buchmäßiger Nachweis für die im öffentlichen Personennahverkehr eingesetzten Schienenbahnen
- (34) Verkehrsunternehmer mit Geschäftssitz im Ausland

(35) **III. Nichtgewährung der Vergütung**

(36) **IV. Inkrafttreten der Begünstigung**

Anlagen

- Anlage 1** Auszug aus dem Personenbeförderungsgesetz (PBefG)
- Anlage 2** Auszug aus der Verordnung über die Befreiung bestimmter Beförderungsfälle von den Vorschriften des Personenbeförderungsgesetzes (Freistellungs-Verordnung)
- Anlage 3** Auszug aus der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Ausführung des Umsatzsteuergesetzes (Umsatzsteuer-Richtlinien 2000 - UStR 2000 -)
- Anlage 4** Auszug aus dem Gesetz über die Planung, Organisation und Gestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNVG) des Landes Baden-Württemberg
- Anlage 5** Auszug aus der Verordnung (EWG) Nr. 684/92 des Rates vom 16. März 1992 zur Einführung gemeinsamer Regeln für den grenzüberschreitenden Personenverkehr mit Kraftomnibussen

Vordrucke

- 1180** = Antrag auf Erlass, Erstattung oder Vergütung der Mineralölsteuer für Schienenbahnen (§ 25 Abs. 1 Nr. 4a Buchstabe a MinöStG)
- 1181** = Antrag auf Erlass, Erstattung oder Vergütung der Mineralölsteuer für Kraftfahrzeuge im Linienverkehr (§ 25 Abs. 1 Nr. 4a Buchstabe b MinöStG)
- 1182** = Berechnungsbogen A zum Antrag auf Erlass, Erstattung oder Vergütung der Mineralölsteuer nach § 25 Abs. 1 Nr. 4a Buchstabe b MinöStG
- 1183** = Berechnungsbogen B zum Antrag auf Erlass, Erstattung oder Vergütung der Mineralölsteuer nach § 25 Abs. 1 Nr. 4a Buchstabe b MinöStG
- 1184** = Berechnungsbogen C zum Antrag auf Erlass, Erstattung oder Vergütung der Mineralölsteuer nach § 25 Abs. 1 Nr. 4a Buchstabe b MinöStG
- 1185** = Berechnungsbogen D zum Antrag auf Erlass, Erstattung oder Vergütung der Mineralölsteuer nach § 25 Abs. 1 Nr. 4a Buchstabe b MinöStG
- 1186** = Berechnungsbogen E zum Antrag auf Erlass, Erstattung oder Vergütung der Mineralölsteuer nach § 25 Abs. 1 Nr. 4a Buchstabe b MinöStG

I. Öffentlicher Personennahverkehr mit Kraftfahrzeugen

Umfang der Begünstigung und Begriffsbestimmungen

(1) Verkehrsunternehmern, die zum Betrieb von Kraftfahrzeugen

- im genehmigten Linienverkehr nach den §§ 42 und 43 des **Personenbeförderungsgesetzes** (PBefG - siehe **Anlage 1**) in der Fassung der Bekanntmachung vom 8. August 1990 (BGBl. I S. 1690), zuletzt geändert durch Artikel 49 des Gesetzes vom 21. August 2002 (BGBl. I S. 3322, 3338) oder
- in Verkehren nach § 1 Nr. 4 Buchstaben d, g und i der **Freistellungs-Verordnung** vom 30. August 1962 - siehe **Anlage 2** (BGBl. I S. 601), zuletzt geändert durch Artikel 1 der Verordnung vom 30. Juni 1989 (BGBl. I S. 1273), **Kraftstoff verwenden**,

wird auf Antrag die Mineralölsteuer nach Maßgabe des § 25 Abs. 1 Satz 1 Nr. 4a und Abs. 3 Mineralölsteuergesetz (MinöStG) vergütet. Entsprechendes gilt für Betriebsführer im Sinne von § 2 Abs. 2 Nr. 3 PBefG sowie für Auftragsunternehmer (Subunternehmer), die für einen anderen Verkehrsunternehmer Beförderungen im öffentlichen Personennahverkehr erbringen, soweit sie die Mineralölsteuer tragen.

(2) **Verkehrsunternehmer** im Sinne des Absatzes 1 sind solche, die entgeltlich oder geschäftsmäßig Personen mit Kraftfahrzeugen im öffentlichen Personennahverkehr befördern. Unternehmer, die diese Tätigkeit nur in einem Teil ihres Betriebes, im Nebenbetrieb oder für Dritte ausüben, gelten insoweit als Verkehrsunternehmer.

(3) Für die Anwendung dieser Dienstvorschrift ist **öffentlicher Personennahverkehr** im Sinne des Absatzes 1 die Beförderung von Personen mit Kraftfahrzeugen

1. im genehmigten Linienverkehr gem. § 42 PBefG (einschließlich Schienenersatzverkehre),
2. in den Sonderformen des genehmigten Linienverkehrs gem. § 43 PBefG (Berufsverkehr, Schüler-, Markt- sowie Theaterfahrten),
3. mittels Taxen oder Mietwagen (Verkehr mit Anrufsammeltaxen, siehe § 2 Abs. 7 PBefG), die die Linienverkehre nach Nr. 1 und 2 ersetzt, ergänzt oder verdichtet (siehe § 8 Abs. 2 PBefG),

4. nach § 1 Nr. 4 Buchstabe d (Schülerfahrten) der Verordnung über die Befreiung bestimmter Beförderungsfälle von den Vorschriften des Personenbeförderungsgesetzes (Freistellungs-Verordnung vom 30. August 1962; BGBl. I S. 1273),
5. nach § 1 Nr. 4 Buchstabe g (Behindertenverkehre) der Freistellungs-Verordnung,
6. nach § 1 Nr. 4 Buchstabe i (Kindergartenverkehre) der Freistellungs-Verordnung,

wenn in der Mehrzahl der Beförderungsfälle eines Verkehrsmittels die gesamte Reiseweite 50 Kilometer oder die gesamte Reisezeit eine Stunde nicht übersteigt.

Bei Verkehren gem. Ziffer 4 bis 6 sieht die Freistellungsverordnung zum PBefG von dem Erfordernis einer Genehmigung für den Linienverkehr ab. Diese Beförderungen sind gleichwohl wie genehmigter Linienverkehr gem. § 43 PBefG zu behandeln (vgl. **UStR 2000**, Abschnitt 173 Absatz 6 - siehe **Anlage 3**).

- (4) Für die Qualifizierung als öffentlicher Personennahverkehr mit Kraftfahrzeugen kann auch darauf abgestellt werden, ob Verkehre dem **Regionalisierungsgesetz** bzw. den **ÖPNV - Gesetzen der Bundesländer** (siehe **Anlage 4**) unterfallen.
- (5) Der **Begriff des Verwendens** zum Betrieb von Kraftfahrzeugen im Sinne des Absatzes 1 umfasst zum Beispiel auch den Verbrauch von nachweislich nach § 2 MinöStG versteuertem Mineralöl zum Betrieb von Heizungen und Klimaanlage in Kraftfahrzeugen, die im öffentlichen Personennahverkehr eingesetzt werden. Er braucht im buchmäßigen Nachweis nicht besonders ausgewiesen zu werden.
- (6) **Begünstigt** ist der öffentliche Personennahverkehr mit Kraftfahrzeugen auf Linien oder Strecken im Steuergesetz nach § 1 Abs. 1 MinöStG und in den Zollanschlussgebieten. Begünstigt sind auch die damit zusammenhängenden notwendigen Betriebsfahrten.
- (7) **Notwendige Betriebsfahrten** im Sinne des Absatzes 6 sind
 1. An- und Abfahrten
 - vom und zum Betriebshof,
 - von der oder zur Wohnung des Fahrzeugführers (auch Sammeltransporte mit Fahrzeugen, die nicht im genehmigten Linienverkehr eingesetzt sind),
 - vom Endhaltepunkt einer Linie oder Strecke zum Anfangspunkt der nächsten Linie oder Strecke,

2. Fahrten zur Sicherstellung von Betriebsumläufen und Fahrplanwechseln,
3. Werkstattfahrten,
4. Ersatzwagengestellfahrten,
5. Überführungsfahrten,
6. Lehr- und Schulungsfahrten
 - zur Einweisung von Fahrzeugführern,
 - zur Aus-, Fort- und Weiterbildung, nicht jedoch zur Erlangung einer Fahrerlaubnis.

Fahrten zu Dienst- oder Einsatzbesprechungen oder zum Austausch von Fahrplänen an Haltestellen sind **keine** notwendigen Betriebsfahrten im Sinne von Absatz 6.

- (8) **Verkehrsunternehmer mit Geschäftssitz im Ausland**, die Personen im grenzüberschreitenden Linienverkehr mit Kraftfahrzeugen nach § 52 PBefG in Verbindung mit **VO (EWG) Nr. 684/92** des Rates vom 16. März 1992 zur Einführung gemeinsamer Regeln für den grenzüberschreitenden Personenverkehr mit Kraftomnibussen, geändert durch **VO (EG) Nr. 11/98** des Rates vom 11. Dezember 1997 (siehe **Anlage 5**), befördern, erhalten - vorbehaltlich des Absatzes 17 - die Begünstigung für Verkehrsleistungen in den in Absatz 6 genannten Gebieten.

Zuständige Behörde

- (9) Zuständig für Anträge auf Vergütung der Mineralölsteuer nach § 25 Abs. 1 Satz 1 Nr. 4a Buchstabe b MinöStG ist das für den Geschäftssitz des Verkehrsunternehmers zuständige Hauptzollamt.
- (10) Zuständig für Anträge von Betriebsführern im Sinne des § 2 Abs. 2 Nr. 3 PBefG ist das für dieses Unternehmen zuständige Hauptzollamt. Für Verkehrsunternehmer mit Geschäftssitz im Ausland ist das Hauptzollamt zuständig, in dessen Bezirk der öffentliche Personennahverkehr überwiegend betrieben wird.

Beantragung der Vergütung

(11) Die Vergütung ist nach amtlich vorgeschriebenem Vordruck beim zuständigen Hauptzollamt zu beantragen.

Dabei kann die Vergütung entweder auf Grund des Durchschnittsverbrauchs des Gesamtfuhrparks der im genehmigten Linienverkehr eingesetzten Kraftfahrzeuge (**Berechnung A**), jeder Fahrzeuggruppe wie z.B. Gelenkbusse oder Kleinbusse (**Berechnung B**) oder auf Grund des Durchschnittsverbrauchs je Fahrzeug (**Berechnung C**) errechnet werden.

Bei der Berechnung der Vergütung kann alternativ ein pauschalierter Durchschnittsverbrauch je Fahrzeug herangezogen werden (**Berechnung D** für Taxen und Mietwagen im Anrufsammeltaxenverkehr; **Berechnung E** für sonstige im genehmigten Linienverkehr eingesetzte Kraftfahrzeuge).

(12) Der Antrag **muss** folgende Angaben enthalten:

1. Für jeden Vergütungsabschnitt (vgl. § 47 Abs. 3 der Mineralölsteuer-Durchführungsverordnung; MinöStV)

a) entweder für alle Fahrzeuge, für die eine Vergütung beansprucht wird, insgesamt (**Berechnung A**) oder für jede Fahrzeuggruppe (**Berechnung B**) oder für jedes Fahrzeug, für das die Vergütung beansprucht wird (**Berechnung C**)

- aa) die sich aus dem buchmäßigen Nachweis (Absatz 14) ergebenden Fahrkilometer, aufgeteilt nach begünstigten und nicht begünstigten Beförderungen,

- bb) die Literzahl, Kilogrammmenge oder die Kilowattstunden des getankten Kraftstoffs,

- cc) den Durchschnittsverbrauch je 100 Kilometer Fahrleistung, der sich aus Doppelbuchstaben aa und bb ergibt, auf eine Dezimalstelle gerundet, wobei Teile von weniger als 0,05 entfallen und Teile von 0,05 und mehr als 1 Zehntel anzusetzen sind,

- dd) den Verbrauch bei den begünstigten Beförderungen, errechnet aus dem Durchschnittsverbrauch gemäß Doppelbuchstaben cc und der begünstigten Kilometerleistung gemäß Doppelbuchstaben aa, auf volle Liter, Kilogramm bzw. Kilowattstunden gerundet, wobei Teile von weniger als 0,5 entfallen und Teile von 0,5 oder mehr als volle Einheit anzusetzen sind.

b) für Kraftfahrzeuge, deren buchmäßiger Nachweis gemäß Absatz 15 geführt wird (**Berechnung D** für Taxen und Mietwagen im Anrufsammeltaxenverkehr; **Berechnung E** für sonstige im genehmigten Linienverkehr eingesetzte Kraftfahrzeuge)

- aa) die sich aus dem buchmäßigen Nachweis ergebende begünstigte Kilometerleistung,
- bb) den Durchschnittsverbrauch je 100 Kilometer Fahrleistung gem. Absatz 14 Nr. 5,
- cc) den Verbrauch bei den begünstigten Beförderungen, errechnet aus dem Durchschnittsverbrauch gemäß Doppelbuchstaben bb und der begünstigten Kilometerleistung gemäß Doppelbuchstaben aa, auf volle Liter, Kilogramm bzw. Kilowattstunden gerundet, wobei Teile von weniger als 0,5 entfallen und Teile von 0,5 oder mehr als volle Einheit anzusetzen sind.

2. die vom Antragsteller auf Grund der Angaben zu Nummer 1 errechnete Vergütung für den Vergütungsabschnitt (Gesamtverbrauch an Kraftstoff für die begünstigten Beförderungen innerhalb des Vergütungsabschnittes multipliziert mit dem Vergütungsbetrag je 1.000 Liter, 1.000 Kilogramm oder je Megawattstunde und dividiert durch 1000).

Erhebliche Abweichungen der nach Nummer 2 errechneten Vergütung gegenüber der für den vorangegangenen Vergütungsabschnitt bewilligten Vergütung sind zu erläutern.

(13) Der erstmalige Antrag auf Vergütung **muss** darüber hinaus folgende Angaben enthalten:

1. Name und Zweck des Unternehmens,
2. Name des Betriebsinhabers (außer bei Kapitalgesellschaften) und, soweit ein solcher bestellt ist, des Betriebsleiters und seines Stellvertreters. Bei juristischen Personen und Personengesellschaften sind die nach Gesetz, Gesellschaftsvertrag oder Satzung zur Vertretung berechtigten Personen anzugeben,
3. Verzeichnis der dem Antragsteller selbst genehmigten Linien, ferner derjenigen Linien, für die ihm die aus der Genehmigung erwachsenden Rechte und Pflichten übertragen worden sind (Genehmigungsübertragung), sowie der Linien, die der Antragsteller auf Grund einer Übertragung der Betriebsführung bedient. Bei sämtlichen Linien Angabe der Linienlänge (längster Linienweg) und der Behörde, welche die Genehmigung für den Linienverkehr nach den §§ 42 und 43 des PBefG erteilt oder die Übertragung der aus der Genehmigung erwachsenden Rechte und Pflichten bzw. die Übertragung der Betriebsführung nach § 2 Abs. 2 Nr. 3 PBefG bewilligt hat,
4. Verzeichnis der vom Antragsteller im eigenen Namen, unter eigener Verantwortung und für eigene Rechnung oder im Auftrag betriebenen Beförderungen nach § 1 Nr. 4 Buchstaben d, g und i der Freistellungsverordnung unter Angabe des Schulträgers bzw. der jeweiligen Einrichtung,

5. Angabe des Rechtsverhältnisses (z.B. Auftragsverkehr), soweit der Antragsteller für einen anderen Verkehrsunternehmer Beförderungen im öffentlichen Personennahverkehr erbringt,
6. Erklärung, dass auf den einzelnen Linien oder Strecken, für die eine Vergütung beantragt wird, in der Mehrzahl der Beförderungsfälle die gesamte Reiseweite 50 Kilometer oder die gesamte Reisezeit eine Stunde nicht übersteigt,
7. Verzeichnis der Verkehrsunternehmer, die im Auftrage des Antragstellers begünstigte Beförderungen durchführen, unter Angabe der übertragenen Linien oder Strecken.

Auf einzelne, hier geforderte Angaben kann dabei verzichtet werden, sofern diese aus Sicht des zuständigen Hauptzollamtes nicht zur Prüfung erforderlich sind.

Buchmäßiger Nachweis für die im öffentlichen Personennahverkehr eingesetzten Kraftfahrzeuge

(14) Der Vergütungsberechtigte **hat** - vorbehaltlich des Absatzes 15 - für jedes Fahrzeug, für das er eine Vergütung beansprucht, in geeigneter Art und Weise einen **buchmäßigen Nachweis** mit folgenden Angaben **zu führen**:

1. Amtliches Kennzeichen des Fahrzeuges,
2. Tag des Einsatzes,
3. Zahl der einsatztäglich gefahrenen Kilometer, aufgeteilt nach begünstigten und nicht begünstigten Beförderungen,
4. Menge und Art des getankten Kraftstoffes.

Das zuständige Hauptzollamt kann auf Antrag zulassen, dass der buchmäßige Nachweis den betrieblichen Notwendigkeiten angepasst wird.

(15) Der **buchmäßige Nachweis** kann **alternativ** wie folgt geführt werden:

1. Amtliches Kennzeichen des Fahrzeuges,
2. Begünstigungsfähige Einsatztage während des jeweiligen Vergütungsabschnittes,

3. Zahl der während des Vergütungsabschnittes im Rahmen begünstigter Beförderungen gefahrenen Kilometer,
4. Nachweis des Einsatzes für begünstigte Beförderungen im öffentlichen Personennahverkehr,
5. Menge des innerhalb des Vergütungsabschnittes im Rahmen begünstigter Beförderungen verbrauchten Kraftstoffes. Die Mengenermittlung geschieht wie folgt:

Durchschnittsverbrauch je 100 Kilometer Fahrleistung gemäß den Fahrzeugunterlagen (zum Beispiel Verbrauchsangaben in der Betriebsanleitung oder in fahrzeugspezifischen Datenblättern) plus einem pauschalen Zuschlag in Höhe von 20 Prozent des Durchschnittsverbrauchs multipliziert mit der Zahl der während des Vergütungsabschnittes im Rahmen begünstigter Beförderungen gefahrenen Kilometer geteilt durch 100.

- (16) Die **Aufzeichnungen** sind entsprechend dem jeweiligen Vergütungsabschnitt gem. § 47 Abs. 3 MinöStV abzuschließen. Werden betriebliche Aufzeichnungen geführt, die den Nachweis des begünstigten Verbrauchs an Kraftstoff für jeden Vergütungsabschnitt auf andere Weise als in Absatz 12 Nr. 1 beschrieben sicherstellen (z.B. unter Zuhilfenahme von Daten aus einer betrieblichen Leistungsstatistik oder dem Konzernauftrag der Deutschen Bahn AG), so können diese auf Antrag vom zuständigen Hauptzollamt als buchmäßige Nachweise zugelassen werden. Die Zahlen des Vergütungsabschnittes sind auf volle Kilometer, Liter, Kilogramm oder Kilowattstunden zu runden, wobei Teile eines Kilometers, Liters, Kilogramms oder einer Kilowattstunde von weniger als 0,5 außer Betracht bleiben und Teile von 0,5 oder mehr als volle Einheit anzusetzen sind.

Verkehrsunternehmer mit Geschäftssitz im Ausland

- (17) Verkehrsunternehmern mit Geschäftssitz im Ausland wird eine Vergütung nur gewährt, wenn nachgewiesen ist, dass eine den begünstigten Beförderungen entsprechende Menge Kraftstoff verwendet wurde, die im Erhebungsgebiet des Mineralölsteuergesetzes durch den begünstigten Verkehrsunternehmer versteuert bezogen oder die bei der Einfuhr durch diesen versteuert worden ist. Der **Nachweis** kann zum Beispiel durch Zahlungsbelege oder Lieferbescheinigungen erbracht werden, in denen der Tag der Lieferung, die gelieferte Menge, der Empfänger und die Anschrift des Lieferers angegeben sind. Das Hauptzollamt kann weitere Nachweise fordern.

II. Öffentlicher Personennahverkehr mit Schienenbahnen

Umfang der Begünstigung und Begriffsbestimmungen

- (18) Verkehrsunternehmern, die zum Betrieb von Schienenbahnen gem. § 25 Abs. 1 Satz 1 Nr. 4a Buchstabe a MinöStG (öffentlicher Personennahverkehr mit Schienenbahnen) Kraftstoff **verwenden**, wird auf Antrag die Mineralölsteuer nach Maßgabe des § 25 Abs. 1 Satz 1 Nr. 4a Buchstabe a und Abs. 3 MinöStG vergütet.
- (19) Für die Anwendung dieser Dienstvorschrift ist **öffentlicher Personennahverkehr mit Schienenbahnen** im Sinne des Absatzes 18 die Beförderung von Personen in zur allgemein zugänglichen Beförderung von Personen bestimmten Schienenbahnen mit Ausnahme von Bergbahnen, wenn in der Mehrzahl der Beförderungsfälle eines Verkehrsmittels die gesamte Reiseweite 50 Kilometer oder die gesamte Reisezeit eine Stunde nicht übersteigt.
- (20) **Verkehrsunternehmer** im Sinne des Absatzes 18 sind solche, die entgeltlich oder geschäftsmäßig Personen mit schienengebundenen Fahrzeugen im öffentlichen Personennahverkehr befördern. Unternehmer, die diese Tätigkeit nur in einem Teil ihres Betriebes oder im Nebenbetrieb ausüben, gelten insoweit als Verkehrsunternehmer. Soweit Werkverkehr betrieben wird, liegt kein Verkehrsunternehmer im Sinne dieses Erlasses vor.
- (21) Unter **Werkverkehr** im Sinne des Absatzes 20 sind grundsätzlich alle Beförderungen eines gewerblichen Unternehmens oder einer sonstigen wirtschaftlichen Einrichtung mit schienengebundenen Fahrzeugen ausschließlich für eigene Zwecke zu verstehen. Unerheblich ist, ob diese Verkehre in Form einer besonderen Betriebsabteilung mit eigener Kosten- und Ertragsrechnung geführt werden.
- (22) Für die Qualifizierung als öffentlicher Personennahverkehr mit Schienenbahnen kann auch darauf abgestellt werden, ob Verkehre dem **Regionalisierungsgesetz** bzw. den **ÖPNV-Gesetzen der Bundesländer** (siehe **Anlage 4**) unterfallen.
- (23) Der **Begriff des Verwendens** zum Betrieb von Schienenfahrzeugen im Sinne des Absatzes 18 umfasst zum Beispiel auch den Verbrauch von nachweislich nach § 2 MinöStG versteuertem Mineralöl zum Betrieb von Heizungen und Klimaanlage in schienengebundenen Fahrzeugen, die im öffentlichen Personennahverkehr eingesetzt werden. Er braucht im buchmäßigen Nachweis nicht besonders ausgewiesen zu werden.

(24) **Begünstigt** ist der öffentliche Personennahverkehr mit Schienenbahnen auf Strecken im Steuergebiet nach § 1 Abs. 1 MinöStG und in den Zollanschlussgebieten. Begünstigt sind auch die damit zusammenhängenden notwendigen Betriebsfahrten.

(25) **Notwendige Betriebsfahrten** im Sinne des Absatzes 24 sind

1. An- und Abfahrten von und zur Einsatzstelle,
2. Fahrten zur Sicherstellung von Betriebsumläufen und Fahrplanwechseln (z.B. Rangierfahrten),
3. Werkstattfahrten,
4. Hilfszugeinsatzfahrten,
5. Überführungsfahrten,
6. Lehr- und Schulungsfahrten
zur Einweisung von Fahrzeugführern,
zur Aus-, Fort- und Weiterbildung.

Fahrten zu Dienst- oder Einsatzbesprechungen oder zum Austausch von Fahrplänen an Haltestellen sind **keine** notwendigen Betriebsfahrten im Sinne von Absatz 24. Dabei ist es unerheblich, ob diese Fahrten mit Kraftfahrzeugen oder Schienenfahrzeugen erfolgen.

(26) **Verkehrsunternehmer mit Geschäftssitz im Ausland**, die mit Schienenbahnen Personen im grenzüberschreitenden öffentlichen Personennahverkehr befördern, erhalten - vorbehaltlich des Absatzes 34 - die Begünstigung für Verkehrsleistungen in den in Absatz 24 genannten Gebieten.

Zuständige Behörde

(27) Zuständig für Anträge auf Vergütung der Mineralölsteuer nach § 25 Abs. 1 Satz 1 Nr. 4a Buchstabe a MinöStG ist das für den Geschäftssitz des Verkehrsunternehmers zuständige Hauptzollamt.

(28) Für Anträge von Verkehrsunternehmern, welche die Führung ihrer Geschäfte einem anderen Unternehmen übertragen haben, ist das für dieses Unternehmen zuständige Hauptzollamt zuständig. Für Verkehrsunternehmer mit Geschäftssitz im Ausland ist das Hauptzollamt zuständig, in dessen Bezirk der öffentliche Personennahverkehr überwiegend betrieben wird.

Beantragung der Vergütung

(29) Die Inanspruchnahme der Vergütung ist nach amtlich vorgeschriebenem Vordruck beim zuständigen Hauptzollamt zu beantragen.

(30) Der Antrag **muss** folgende Angaben enthalten:

1. Für jeden Vergütungsabschnitt (vgl. § 47 Abs. 3 MinöStV) die sich aus dem buchmäßigen Nachweis (Absatz 32) ergebenden begünstigten Kraftstoffmengen,
2. die vom Antragsteller auf Grund der Angaben zu Nummer 1 errechnete Vergütung für den Vergütungsabschnitt (Gesamtverbrauch an Kraftstoff für die begünstigten Beförderungen innerhalb des Vergütungsabschnittes multipliziert mit dem Vergütungsbetrag je 1.000 Liter, 1.000 Kilogramm oder je Megawattstunde und dividiert durch 1000).

Erhebliche Abweichungen der nach Nummer 2 errechneten Vergütung gegenüber der für den vorangegangenen Vergütungsabschnitt bewilligten Vergütung sind zu erläutern.

(31) Der erstmalige Antrag auf Vergütung **muss** darüber hinaus folgende Angaben enthalten:

1. Name und Zweck des Unternehmens,
2. Name des Betriebsinhabers (außer bei Kapitalgesellschaften) und, soweit ein solcher bestellt ist, des Betriebsleiters und seines Stellvertreters. Bei juristischen Personen und Personengesellschaften sind die nach Gesetz, Gesellschaftsvertrag oder Satzung zur Vertretung berechtigten Personen anzugeben,
3. Bezeichnung der mit Schienenbahnen befahrenen Strecken (z.B. Strecken-Nummer),
4. befahrene Streckenlänge in Kilometern,
5. Angabe des Rechtsverhältnisses, soweit der Antragsteller für einen anderen Verkehrsunternehmer Beförderungen im öffentlichen Personennahverkehr erbringt,
6. Verzeichnis der im Schienenverkehr eingesetzten Fahrzeuge, für deren Verbrauch an Kraftstoffen die Vergütung beansprucht wird, unter Angabe des Typs oder der Baureihe, der Motornummer(n), der Fabriknummer und der installierten Leistung in Kilowatt,
7. Spezifischer Kraftstoffverbrauch je Motortyp (g/kWh).

Auf einzelne, hier geforderte Angaben kann dabei verzichtet werden, sofern diese aus Sicht des zuständigen Hauptzollamtes nicht zur Prüfung erforderlich sind.

Buchmäßiger Nachweis für die im öffentlichen Personennahverkehr eingesetzten Schienenbahnen

(32) Der Vergütungsberechtigte **hat** für jedes schienengebundene Fahrzeug, für das er eine Vergütung beansprucht, in geeigneter Art und Weise einen **buchmäßigen Nachweis** mit folgenden Angaben **zu führen**:

1. Betriebsbezeichnung (Typ oder Baureihe) des Fahrzeugs,
2. Tag des Einsatzes,
3. Zahl der einsatztäglich gefahrenen Kilometer, ggf. aufgeteilt nach begünstigten und nicht begünstigten sonstigen Verkehrsleistungen,
4. Menge des getankten Kraftstoffs.

Das zuständige Hauptzollamt kann auf Antrag zulassen, dass der buchmäßige Nachweis den betrieblichen Notwendigkeiten angepasst wird.

(33) Die **Aufzeichnungen** sind entsprechend dem jeweiligen Vergütungsabschnitt gem. § 47 Abs. 3 MinöStV abzuschließen. Werden betriebliche Aufzeichnungen geführt, die den Nachweis des begünstigten Verbrauchs an Kraftstoff für jeden Vergütungsabschnitt auf andere Weise sicherstellen (z.B. unter Zuhilfenahme von Daten aus einer betrieblichen Leistungsstatistik oder dem Konzernauftrag der Deutschen Bahn AG), so können diese auf Antrag vom zuständigen Hauptzollamt als buchmäßige Nachweise zugelassen werden. Die Zahlen des Vergütungsabschnittes sind auf volle Kilometer, Liter, Kilogramm oder Kilowattstunden zu runden, wobei Teile eines Kilometers, Liters, Kilogramms oder einer Kilowattstunde von weniger als 0,5 außer Betracht bleiben und Teile von 0,5 oder mehr als volle Einheit anzusetzen sind.

Verkehrsunternehmer mit Geschäftssitz im Ausland

- (34) Verkehrsunternehmern mit Geschäftssitz im Ausland wird eine Vergütung nur gewährt, wenn nachgewiesen ist, dass eine den begünstigten Beförderungen entsprechende Menge Kraftstoff verwendet wurde, die im Erhebungsgebiet des Mineralölsteuergesetzes durch den begünstigten Verkehrsunternehmer versteuert bezogen worden ist. Der **Nachweis** kann zum Beispiel durch Zahlungsbelege oder Lieferbescheinigungen erbracht werden, in denen der Tag der Lieferung, die gelieferte Menge, der Empfänger und die Anschrift des Lieferers angegeben sind. Das Hauptzollamt kann weitere Nachweise fordern.

III. Nichtgewährung der Vergütung

- (35) Gemäß § 25 Abs. 5 MinöStG wird eine Vergütung **nicht** gewährt, wenn der Vergütungsbetrag weniger als 50 Euro je Kalenderjahr beträgt.

IV. Inkrafttreten der Begünstigung

- (36) Die Regelung nach § 25 Abs. 1 Satz 1 Nr. 4a MinöStG über die Begünstigung des Personenbeförderungsverkehrs trat am **15. Februar 2000 um 00.00 Uhr** in Kraft (vgl. § 33a MinöStG - Tag der beihilferechtlichen Genehmigung durch die Kommission der Europäischen Gemeinschaften).

Anlage 1

der Dienstvorschrift zum Erlass, zur Erstattung oder zur Vergütung der Mineralölsteuer für im öffentlichen Personennahverkehr verwendete Kraftstoffe

Auszug aus dem Personenbeförderungsgesetz (PBefG)

In der Fassung der Bekanntmachung vom 8. August 1990 (Ursprünglich vom 21. März 1961; BGBl. I S. 241). In Kraft getreten am 1. Juli 1990 (BGBl. I S. 1690), zuletzt geändert durch Artikel 49 des Gesetzes vom 21. August 2002 (BGBl. I S. 3322, 3338).

I. Allgemeine Vorschriften

§ 1 Sachlicher Geltungsbereich

(1) Den Vorschriften dieses Gesetzes unterliegt die entgeltliche oder geschäftsmäßige Beförderung von Personen mit Straßenbahnen, mit Oberleitungsbussen (Obussen) und mit Kraftfahrzeugen. Als Entgelt sind auch wirtschaftliche Vorteile anzusehen, die mittelbar für die Wirtschaftlichkeit einer auf diese Weise geförderten Erwerbstätigkeit erstrebt werden.

(2) Diesem Gesetz unterliegen nicht Beförderungen

1. mit Personenkraftwagen, wenn das Gesamtentgelt die Betriebskosten der Fahrt nicht übersteigt;
2. mit Krankenkraftwagen, wenn damit kranke, verletzte oder sonstige hilfsbedürftige Personen befördert werden, die während der Fahrt einer medizinisch fachlichen Betreuung oder der besonderen Einrichtungen des Krankenkraftwagens bedürfen oder bei denen solches auf Grund ihres Zustandes zu erwarten ist.

§ 2 Genehmigungspflicht

(1) Wer im Sinne des § 1 Abs. 1

1. mit Straßenbahnen,
2. mit Obussen,
3. mit Kraftfahrzeugen im Linienverkehr (§§ 42 und 43) oder
4. mit Kraftfahrzeugen im Gelegenheitsverkehr (§ 46)

Personen befördert, muss im Besitz einer Genehmigung sein. Er ist Unternehmer im Sinne dieses Gesetzes.

(2) Der Genehmigung bedarf auch

1. jede Erweiterung oder wesentliche Änderung des Unternehmens,
2. die Übertragung der aus der Genehmigung erwachsenden Rechte und Pflichten (Genehmigungsübertragung) sowie
3. die Übertragung der Betriebsführung auf einen anderen.

(3) Abweichend von Absatz 2 Nr. 2 dürfen im Verkehr mit Taxen die aus der Genehmigung erwachsenden Rechte und Pflichten nur übertragen werden, wenn gleichzeitig das ganze Unternehmen oder wesentliche selbständige und abgrenzbare Teile des Unternehmens übertragen werden.

(4) Die Genehmigungsbehörde kann bei einem Linienverkehr nach § 43 dieses Gesetzes und bei Beförderungen nach § 1 Nr. 4 Buchstaben d und i der Freistellungs-Verordnung Befreiung vom Verbot der Mitnahme anderer Fahrgäste erteilen, wenn dies im öffentlichen Verkehrsinteresse geboten und mit Rücksicht auf bestehende öffentliche Verkehrseinrichtungen wirtschaftlich vertretbar ist.

(5) Einer Genehmigung bedarf es nicht zum vorübergehenden Einsatz von Kraftfahrzeugen bei Notständen und Betriebsstörungen im Verkehr, insbesondere im Schienen-, Bergbahn- oder Obusverkehr. Wenn die Störungen länger als 72 Stunden dauern, haben die Unternehmer der von der Störung betroffenen Betriebe der Genehmigungsbehörde (§ 11) Art, Umfang und voraussichtliche Dauer eines solchen vorübergehenden Einsatzes von Kraftfahrzeugen unverzüglich mitzuteilen.

(5a) Wer Gelegenheitsverkehre in der Form der Ausflugsfahrt (§ 48 Abs. 1) oder der Ferientour-Reise (§ 48 Abs. 2) plant, organisiert und anbietet, dabei gegenüber den Teilnehmern jedoch eindeutig zum Ausdruck bringt, dass die Beförderungen nicht von ihm selbst, sondern von einem bestimmten Unternehmer, der Inhaber einer Genehmigung nach diesem Gesetz ist, durchgeführt werden, muss selbst nicht im Besitz einer Genehmigung sein.

(6) Beförderungen, die in besonders gelagerten Einzelfällen nicht alle Merkmale einer Verkehrsart oder Verkehrsform dieses Gesetzes erfüllen, können nach denjenigen Vorschriften dieses Gesetzes genehmigt werden, denen diese Beförderungen am meisten entsprechen.

(7) Zur praktischen Erprobung neuer Verkehrsarten oder Verkehrsmittel kann die Genehmigungsbehörde auf Antrag im Einzelfall Abweichungen von Vorschriften dieses Gesetzes oder von auf Grund dieses Gesetzes erlassenen Vorschriften für die Dauer von höchstens vier Jahren genehmigen, soweit öffentliche Verkehrsinteressen nicht entgegenstehen.

...

§ 8 Förderung der Verkehrsbedienung und Ausgleich der Verkehrsinteressen im öffentlichen Personennahverkehr

(1) Öffentlicher Personennahverkehr im Sinne dieses Gesetzes ist die allgemein zugängliche Beförderung von Personen mit Straßenbahnen, Obussen und Kraftfahrzeugen im Linienverkehr, die überwiegend dazu bestimmt sind, die Verkehrsnachfrage im Stadt-, Vorort- oder Regionalverkehr zu befriedigen. Das ist im Zweifel der Fall, wenn in der Mehrzahl der Beförderungsfälle eines Verkehrsmittels die gesamte Reiseweite 50 Kilometer oder die gesamte Reisezeit eine Stunde nicht übersteigt.

(2) Öffentlicher Personennahverkehr ist auch der Verkehr mit Taxen oder Mietwagen, der eine der in Absatz 1 genannten Verkehrsarten ersetzt, ergänzt oder verdichtet.

(3) Die Genehmigungsbehörde hat im Zusammenwirken mit dem Aufgabenträger des öffentlichen Personennahverkehrs (Aufgabenträger) und mit den Verkehrsunternehmen im Interesse einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr sowie einer wirtschaftlichen Verkehrsgestaltung für eine Integration der Nahverkehrsbedienung, insbesondere für Verkehrskooperationen, für die Abstimmung oder den Verbund der Beförderungsentgelte und für die Abstimmung der Fahrpläne, zu sorgen. Sie hat dabei einen vom Aufgabenträger beschlossenen Nahverkehrsplan zu berücksichtigen, der vorhandene Verkehrsstrukturen beachtet, unter Mitwirkung der vorhandenen Unternehmer zustande gekommen ist und nicht zur Ungleichbehandlung von Unternehmern führt. Der Nahverkehrsplan hat die Belange behinderter und anderer Menschen mit Mobilitätsbeeinträchtigung mit dem Ziel zu berücksichtigen, für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs eine möglichst weitreichende Barrierefreiheit zu erreichen; im Nahverkehrsplan werden Aussagen über zeitliche Vorgaben und erforderliche Maßnahmen getroffen. Bei seiner Aufstellung sind Behindertenbeauftragte oder Behindertenbeiräte der Aufgabenträger soweit vorhanden anzuhören. Dieser Nahverkehrsplan bildet den Rahmen für die Entwicklung des öffentlichen Personennahverkehrs. Die Aufstellung von Nahverkehrsplänen sowie die Bestimmung des Aufgabenträgers regeln die Länder. Für Vereinbarungen von Verkehrsunternehmen und für Beschlüsse und Empfehlungen von Vereinigungen dieser Unternehmen gelten die §§ 1 und 22 Abs. 1 des Gesetzes gegen Wettbewerbsbeschränkungen nicht, soweit sie den Zielen des Satzes 1 dienen. Sie bedürfen zu ihrer Wirksamkeit der Anmeldung bei der Genehmigungsbehörde, die diese Anmeldung an die Kartellbehörde weiterleitet. § 12 Abs. 1 und § 22 Abs. 6 des Gesetzes gegen Wettbewerbsbeschränkungen gelten entsprechend. Verfügungen der Kartellbehörde, die solche Vereinbarungen, Beschlüsse oder Empfehlungen betreffen, ergehen im Benehmen mit der zuständigen Genehmigungsbehörde.

...

III. Sonderbestimmungen für die einzelnen Verkehrsarten

...

C. Linienverkehr mit Kraftfahrzeugen

§ 42 Begriffsbestimmung Linienverkehr

Linienverkehr ist eine zwischen bestimmten Ausgangs- und Endpunkten eingerichtete regelmäßige Verkehrsverbindung, auf der Fahrgäste an bestimmten Haltestellen ein- und aussteigen können. Er setzt nicht voraus, dass ein Fahrplan mit bestimmten Abfahrts- und Ankunftszeiten besteht oder Zwischenhaltestellen eingerichtet sind.

§ 43 Sonderformen des Linienverkehrs

Als Linienverkehr gilt, unabhängig davon, wer den Ablauf der Fahrten bestimmt, auch der Verkehr, der unter Ausschluss anderer Fahrgäste der regelmäßigen Beförderung von

1. Berufstätigen zwischen Wohnung und Arbeitsstelle (Berufsverkehr),
2. Schülern zwischen Wohnung und Lehranstalt (Schülerfahrten),
3. Personen zum Besuch von Märkten (Marktfahrten),
4. Theaterbesuchern

dient. Die Regelmäßigkeit wird nicht dadurch ausgeschlossen, dass der Ablauf der Fahrten wechselnden Bedürfnissen der Beteiligten angepasst wird.

...

E. Gelegenheitsverkehr mit Kraftomnibussen

§ 46 Formen des Gelegenheitsverkehrs

(1) Gelegenheitsverkehr ist die Beförderung von Personen mit Kraftfahrzeugen, die nicht Linienverkehr nach den §§ 42 und 43 ist.

(2) Als Formen des Gelegenheitsverkehrs sind nur zulässig

1. Verkehr mit Taxen (§ 47),
2. Ausflugsfahrten und Ferienziel-Reisen (§ 48),
3. Verkehr mit Mietomnibussen und mit Mietwagen (§ 49).

(3) In Orten mit mehr als 50.000 Einwohnern oder in den von der höheren Verwaltungsbehörde bestimmten Orten unter 50.000 Einwohnern darf eine Genehmigung für den Taxenverkehr und den Mietwagenverkehr nicht für denselben Personenkraftwagen erteilt werden.

§ 47 Verkehr mit Taxen

(1) Verkehr mit Taxen ist die Beförderung von Personen mit Personenkraftwagen, die der Unternehmer an behördlich zugelassenen Stellen bereithält und mit denen er Fahrten zu einem vom Fahrgast bestimmten Ziel ausführt. Der Unternehmer kann Beförderungsaufträge auch während einer Fahrt oder am Betriebsitz entgegennehmen.

...

§ 48 Ausflugsfahrten und Ferienziel-Reisen

(1) Ausflugsfahrten sind Fahrten, die der Unternehmer mit Kraftomnibussen oder Personenkraftwagen nach einem bestimmten, von ihm aufgestellten Plan und zu einem für alle Teilnehmer gleichen und gemeinsam verfolgten Ausflugszweck anbietet und ausführt. Die Fahrt muss wieder an den Ausgangsort zurückführen. Die Fahrgäste müssen im Besitz eines für die gesamte Fahrt gültigen Fahrscheins sein, der die Beförderungstrecke und das Beförderungsentgelt ausweist. Bei Ausflugsfahrten, die als Pauschalfahrten ausgeführt werden, genügt im Fahrschein die Angabe des Gesamtentgelts an Stelle des Beförderungsentgelts.

(2) Ferienziel-Reisen sind Reisen zu Erholungsaufenthalten, die der Unternehmer mit Kraftomnibussen oder Personenkraftwagen nach einem bestimmten, von ihm aufgestellten Plan zu einem Gesamtentgelt für Beförderung und Unterkunft mit oder ohne Verpflegung anbietet und ausführt. Es dürfen nur Rückfahrtscheine und diese nur auf den Namen des Reisenden ausgegeben werden. Die Fahrgäste sind zu einem für alle Teilnehmer gleichen Reiseziel zu bringen und an den Ausgangspunkt der Reise zurückzubefördern. Auf der Rückfahrt dürfen nur Reisende befördert werden, die der Unternehmer zum Reiseziel gebracht hat. Die Genehmigung darf nur solchen Unternehmern erteilt werden, die auf dem Gebiet des Reiseverkehrs über ausreichende Erfahrungen verfügen.

(3) Es ist unzulässig, unterwegs Fahrgäste aufzunehmen. Dies gilt nicht für benachbarte Orte oder in ländlichen Räumen für bis zu 30 km voneinander entfernte Orte. Im Übrigen kann die Genehmigungsbehörde Ausnahmen gestatten, wenn dadurch die öffentlichen Verkehrsinteressen nicht beeinträchtigt werden.

...

§ 49 Verkehr mit Mietomnibussen und mit Mietwagen

(1) Verkehr mit Mietomnibussen ist für die Beförderung von Personen mit Kraftomnibussen, die nur im ganzen zur Beförderung angemietet werden und mit denen der Unternehmer Fahrten ausführt, deren Zweck, Ziel und Ablauf der Mieter bestimmt. Die Teilnehmer müssen ein zusammengehöriger Personenkreis und über Ziel und Ablauf der Fahrt einig sein.

(2) Die Voraussetzungen des Absatzes 1 Satz 1 sind nicht gegeben, wenn Fahrten unter Angabe des Fahrtziels vermittelt werden. Mietomnibusse dürfen nicht durch Bereitstellen auf öffentlichen Straßen oder Plätzen angeboten werden.

(3) ...

(4) Verkehr mit Mietwagen ist die Beförderung von Personen mit Personenkraftwagen, die nur im ganzen zur Beförderung gemietet werden und mit denen der Unternehmer Fahrten ausführt, deren Zweck, Ziel und Ablauf der Mieter bestimmt und die nicht Verkehr mit Taxen nach § 47 sind.

...

IV. Auslandsverkehr

§ 52 Grenzüberschreitender Verkehr

(1) Für die Beförderung von Personen im grenzüberschreitenden Verkehr mit Kraftfahrzeugen durch Unternehmer, die ihren Betriebssitz im Inland oder Ausland haben, gelten, soweit nichts anderes bestimmt ist, die Vorschriften dieses Gesetzes und die hierzu erlassenen Rechtsverordnungen.

(2) Die nach diesem Gesetz erforderliche Genehmigung eines grenzüberschreitenden Linienverkehrs erteilt für die deutsche Teilstrecke die von der Landesregierung bestimmte Behörde im Benehmen mit dem Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen. § 11 Abs. 2 bis 4 ist entsprechend anzuwenden.

(3) Einer Genehmigung für den grenzüberschreitenden Gelegenheitsverkehr von Unternehmern, die ihren Betriebssitz im Ausland haben, bedarf es nicht, soweit entsprechende Übereinkommen mit dem Ausland bestehen. Besteht ein solches Übereinkommen nicht oder soll abweichend von den Bedingungen des Übereinkommens grenzüberschreitender Gelegenheitsverkehr ausgeführt werden, so kann das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen oder eine von ihm beauftragte Behörde entsprechenden Anträgen stattgeben. Die nach diesem Gesetz erforderliche Genehmigung für grenzüberschreitende Ferienziel-Reisen erteilt für die deutsche Teilstrecke die von der Landesregierung bestimmte Behörde, in deren Gebiet die Ferienziel-Reise endet.

(4) Die Grenzpolizei und die Zollstellen an den Grenzen sind berechtigt, Kraftfahrzeuge zurückzuweisen, wenn nicht die erforderliche Genehmigung vorgelegt wird, deren Mitführung vorgeschrieben ist. Das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen kann Unternehmen mit Betriebssitz außerhalb des Geltungsbereichs dieses Gesetzes bei wiederholten oder schweren Verstößen gegen Vorschriften dieses Gesetzes und der auf diesem Gesetz beruhenden Verordnungen sowie gegen Vorschriften der Verordnungen der Europäischen Gemeinschaften und internationalen Übereinkommen über den grenzüberschreitenden Verkehr dauernd oder vorübergehend vom Verkehr in oder durch die Bundesrepublik Deutschland ausschließen.

...

Anlage 2

der Dienstvorschrift zum Erlass, zur Erstattung oder zur Vergütung der Mineralölsteuer für im öffentlichen Personennahverkehr verwendete Kraftstoffe

Auszug aus der Verordnung über die Befreiung bestimmter Beförderungsfälle von den Vorschriften des Personenbeförderungsgesetzes (Freistellungs-Verordnung)

In der Fassung der Bekanntmachung vom 30. August 1962 (BGBl. I S. 601), zuletzt geändert durch Artikel 1 der Verordnung vom 30. Juli 1989
(BGBl. I S. 1273)

§ 1 Freistellung vom Personenbeförderungsgesetz (PBefG)

Von den Vorschriften des Personenbeförderungsgesetzes werden freigestellt

1. Beförderungen mit Kraftfahrzeugen außerhalb öffentlicher Straßen und Plätze im Sinne des Straßenverkehrsgesetzes;
2. Beförderungen mit Kraftfahrzeugen in Ausübung hoheitlicher Tätigkeit;
3. Beförderungen mit Personenkraftwagen, die nach ihrer Bauart und Ausstattung zur Beförderung von nicht mehr als sechs Personen (einschließlich Führer) geeignet und bestimmt sind, es sei denn, dass für die Beförderungen ein Entgelt zu entrichten ist;
4. Beförderungen
 - a) von Berufstätigen mit Kraftfahrzeugen zu und von ihrer Eigenart nach wechselnden Arbeitsstellen, insbesondere Baustellen, sofern nicht ein solcher Verkehr zwischen gleich bleibenden Ausgangs- und Endpunkten länger als ein Jahr betrieben wird,
 - b) von Berufstätigen mit Kraftfahrzeugen zu und von Arbeitsstellen in der Land- und Forstwirtschaft,
 - c) mit Kraftfahrzeugen durch oder für Kirchen oder sonstige Religionsgesellschaften zu und von Gottesdiensten,
 - d) mit Kraftfahrzeugen durch oder für Schulträger zum und vom Unterricht,
 - e) von Kranken aus Gründen der Beschäftigungstherapie oder zu sonstigen Behandlungszwecken durch Krankenhäuser oder Heilanstalten mit eigenen Kraftfahrzeugen,
 - f) von Berufstätigen mit Personenkraftwagen von und zu ihren Arbeitsstellen,
 - g) von körperlich, geistig oder seelisch behinderten Personen mit Kraftfahrzeugen zu und von Einrichtungen, die der Betreuung dieser Personen dienen,
 - h) von Arbeitnehmern durch den Arbeitgeber zu betrieblichen Zwecken zwischen Arbeitsstätten desselben Betriebes,
 - i) mit Kraftfahrzeugen durch oder für Kindergartenträger zwischen Wohnung und Kindergarten,es sei denn, dass von den Beförderten ein Entgelt zu entrichten ist;
5. Beförderungen durch die Streitkräfte mit eigenen Kraftfahrzeugen;
6. Beförderungen durch die Polizei mit eigenen Kraftfahrzeugen;
7. Die Mitnahme von
 - a) umziehenden Personen in besonders für Möbelbeförderung eingerichteten Fahrzeugen,
 - b) Personen in Kraftfahrzeugen, die zur Leichenbeförderung bestimmt sind.

...

Anlage 3

der Dienstvorschrift zum Erlass, zur Erstattung oder zur Vergütung der Mineralölsteuer für im öffentlichen Personennahverkehr verwendete Kraftstoffe

Auszug aus der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Ausführung des Umsatzsteuergesetzes

(Umsatzsteuer-Richtlinien 2000 - UStR 2000 -)

In der Fassung der Bekanntmachung vom 10. Dezember 1999 (BStBl S2 1999 Seite 3)

...

173. Begünstigte Verkehrsarten

(1) Die einzelnen Verkehrsarten sind grundsätzlich nach dem Verkehrsrecht abzugrenzen.

Verkehr mit Schienenbahnen mit Ausnahme der Bergbahnen

(2) Schienenbahnen sind die Vollbahnen - Haupt- und Nebenbahnen - und die Kleinbahnen der Eisenbahnen des Bundes und der nicht zu den Eisenbahnen des Bundes gehörenden Eisenbahnen sowie die sonstigen Eisenbahnen, z.B. Anschlussbahnen, die Straßenbahnen, die straßenbahnähnlichen Bahnen, z.B. Schienenschwebebahnen, und die Bahnen besonderer Bauart, z.B. Hoch- und Untergrundbahnen sowie Schwebebahnen. Zu den Schienenbahnen gehören auch Kleinbahnen in Tierparks und Ausstellungen (BFH-Urteil vom 14.12.1951 - BStBl. 1952 III S. 22). Nicht zu den Schienenbahnen zählen die Seilschwebebahnen (RFH-Urteil vom 31.5.1927 - RStBl S. 163) sowie die Sessellifte und Skilifte - Schleplifte.

(3) Die von der Begünstigung ausgenommenen Bergbahnen sind Bahnen, die Verbindungen auf Berge herstellen und wegen der Steigungsverhältnisse oder wegen eines durch den gebirgigen Charakter der Landschaft bedingten großen Bodenabstandes besonderer Sicherungseinrichtungen bedürfen (BFH-Urteile vom 16.5.1974 - BStBl II S. 649 - und vom 26.8.1976 - BStBl 1977 II S. 105). Danach sind Beförderungen im Schienenbahnverkehr insoweit Beförderungen mit Bergbahnen, als auf den Fahrstrecken besondere technische Sicherungseinrichtungen für die Bergfahrt vorhanden sind. Als Fahrstrecke ist jeweils der Fahrweg zwischen zwei Haltestellen anzusehen. Hieraus folgt:

1. Eine Beförderung, die ausschließlich auf Fahrstrecken ohne besondere technische Sicherungseinrichtungen für die Bergfahrt bewirkt wird, unterliegt bei Vorliegen der sonstigen Voraussetzungen nach § 12 Abs. 2 Nr. 10 Buchstabe b UStG dem ermäßigten Steuersatz.
2. Eine Beförderung, die ausschließlich auf Fahrstrecken mit besonderen technischen Sicherungseinrichtungen für die Bergfahrt bewirkt wird, unterliegt dem allgemeinen Steuersatz. Eine Beförderung auf einer Fahrstrecke, auf der nur zum Teil besondere Sicherungseinrichtungen benötigt werden, ist insgesamt als nicht begünstigte Leistung zu behandeln.
3. Wird eine Beförderung sowohl auf Fahrstrecken der unter Nummer 1 als auch auf Fahrstrecken der unter Nummer 2 bezeichneten Art ausgeführt, ist nur der auf die Strecken der unter Nummer 2 bezeichneten Art entfallende Teil der Beförderung mit dem allgemeinen Steuersatz zu versteuern. Für den anderen Teil der Beförderung gilt nach § 12 Abs. 2 Nr. 10 Buchstabe b UStG bei Vorliegen der sonstigen Voraussetzungen der ermäßigte Steuersatz. Das Entgelt ist erforderlichenfalls im Schätzungswege aufzuteilen.

Verkehr mit Oberleitungsnibussen

(4) Oberleitungsnibusse sind nach § 4 Abs. 3 PBefG elektrisch angetriebene, nicht an Schienen gebundene Straßenfahrzeuge, die ihre Antriebsenergie einer Fahrleitung entnehmen.

Genehmigter Linienverkehr mit Kraftfahrzeugen

(5) Linienverkehr mit Kraftfahrzeugen ist eine zwischen bestimmten Ausgangs- und Endpunkten eingerichtete regelmäßige Verkehrsverbindung, auf der Fahrgäste an bestimmten Haltestellen ein- und aussteigen können (§ 42 PBefG). Er setzt nicht voraus, dass ein Fahrplan mit bestimmten Abfahrts- und Ankunftszeiten besteht oder Zwischenhaltestellen eingerichtet sind. Als Linienverkehr gelten auch die Sonderformen der Personenbeförderung im Sinne des PBefG. Danach gilt als Linienverkehr die Beförderung von

1. Berufstätigen zwischen Wohnung und Arbeitsstelle (Berufsverkehr);
2. Schülern zwischen Wohnung und Lehranstalt (Schülerfahrten; hierzu gehören z.B. Fahrten zum Schwimmunterricht, nicht jedoch Klassenfahrten);
3. Kindern zwischen Wohnung und Kindergarten (Kindergartenfahrten);

4. Personen zum Besuch von Märkten (Marktfahrten);
5. Theaterbesuchern.

Linienverkehr kann mit Kraftomnibussen und mit Personenkraftwagen sowie in besonderen Ausnahmefällen auch mit Lastkraftwagen betrieben werden.

(6) Beförderungen im Linienverkehr mit Kraftfahrzeugen sind jedoch nur dann begünstigt, wenn der Linienverkehr genehmigt ist oder unter die Freistellungsverordnung zum PBefG fällt oder eine genehmigungsfreie Sonderform des Linienverkehrs im Sinne der Verordnung (EWG) Nr. 684/92 vom 16.3.1992 (ABl. EG Nr. L 74 S. 1) darstellt. Über die Genehmigung muss eine entsprechende Genehmigungsurkunde oder eine einstweilige Erlaubnis der zuständigen Genehmigungsstelle vorliegen. Im Falle der Betriebsübertragung nach § 2 Abs. 2 PBefG gelten die vom Betriebsführungsberechtigten ausgeführten Beförderungsleistungen als solche im genehmigten Linienverkehr, sofern die Betriebsübertragung von der zuständigen Behörde (§ 11 PBefG) genehmigt worden ist. Für bestimmte Beförderungen im Linienverkehr sieht die Freistellungsverordnung zum PBefG von dem Erfordernis einer Genehmigung für den Linienverkehr ab. Hierbei handelt es sich um Beförderungen durch die Streitkräfte oder durch die Polizei mit eigenen Kraftfahrzeugen sowie um die folgenden Beförderungen, wenn von den beförderten Personen selbst ein Entgelt nicht zu entrichten ist:

1. Beförderungen von Berufstätigen mit Kraftfahrzeugen zu und von ihrer Eigenart nach wechselnden Arbeitsstellen, insbesondere Baustellen, sofern nicht ein solcher Verkehr zwischen gleich bleibenden Ausgangs- und Endpunkten länger als ein Jahr betrieben wird;
2. Beförderungen von Berufstätigen mit Kraftfahrzeugen zu und von Arbeitsstellen in der Land- und Forstwirtschaft;
3. Beförderungen mit Kraftfahrzeugen durch oder für Kirchen oder sonstigen Religionsgesellschaften zu und von Gottesdiensten;
4. Beförderungen mit Kraftfahrzeugen durch oder für Schulträger zum und vom Unterricht;
5. Beförderungen von Kranken wegen einer Beschäftigungstherapie oder zu sonstigen Behandlungszwecken durch Krankenhäuser oder Heilanstalten mit eigenen Fahrzeugen;
6. Beförderungen von Berufstätigen mit Personenkraftwagen von und zu ihren Arbeitsstellen;
7. Beförderungen von körperlich, geistig oder seelisch behinderten Personen mit Kraftfahrzeugen zu und von Einrichtungen, die der Betreuung dieser Personenkreise dienen;
8. Beförderungen von Arbeitnehmern durch den Arbeitgeber zu betrieblichen Zwecken zwischen Arbeitsstätten desselben Betriebes;
9. Beförderungen mit Kraftfahrzeugen durch oder für Kindergartenträger zwischen Wohnung und Kindergarten.

Diese Beförderungen sind deshalb wie genehmigter Linienverkehr zu behandeln. Ebenso zu behandeln sind folgende, nach der Verordnung (EWG) Nr. 684/92 genehmigungsfreie Sonderformen des grenzüberschreitenden Linienverkehrs, der der regelmäßigen ausschließlichen Beförderung bestimmter Gruppen von Fahrgästen dient, wenn der besondere Linienverkehr zwischen dem Veranstalter und dem Verkehrsunternehmer vertraglich geregelt ist:

1. die Beförderung von Arbeitnehmern zwischen Wohnort und Arbeitsstätte;
2. die Beförderung von Schülern und Studenten zwischen Wohnort und Lehranstalt;
3. die Beförderung von Angehörigen der Streitkräfte und ihren Familien zwischen Herkunftsland und Stationierungsort;
4. der Nahverkehr im Grenzgebiet.

Der Verkehrsunternehmer muss neben der in Satz 7 genannten vertraglichen Regelung die Genehmigung für Personenbeförderungen im Linien-, Pendel- oder Gelegenheitsverkehr mit Kraftomnibussen durch den Niederlassungsstaat erhalten haben, die Voraussetzungen der gemeinschaftlichen Rechtsvorschriften über den Zugang zum Beruf des Personenkraftverkehrsunternehmers im innerstaatlichen und grenzüberschreitenden Verkehr sowie die Rechtsvorschriften über die Sicherheit im Straßenverkehr für Fahrer und Fahrzeuge erfüllen. Der Nachweis über das Vorliegen einer genehmigungsfreien Sonderform des Linienverkehrs nach der Verordnung (EWG) Nr. 684/92 kann durch die Vorlage der von der zuständigen Genehmigungsbehörde ausgestellten Genehmigungsurkunde im Original bzw. in beglaubigter Abschrift und des zwischen dem Veranstalter und dem Verkehrsunternehmer abgeschlossenen Beförderungsvertrages erbracht werden.

...

Anlage 4

der Dienstvorschrift zum Erlass, zur Erstattung oder zur Vergütung der Mineralölsteuer für im öffentlichen Personennahverkehr verwendete Kraftstoffe

Mit dem Gesetz zur Regionalisierung des öffentlichen Personennahverkehrs vom 27. Dezember 1993 (BGBl. I 1993, S. 2378, 2395) wurde die Zuständigkeit für den ÖPNV den Bundesländern übertragen. Diese schufen in der Folgezeit eigene ÖPNV-Gesetze in denen unter anderem die Aufstellung und Pflege von Nahverkehrsplänen festgeschrieben wurde. Diese Nahverkehrspläne sind periodisch zu aktualisieren und können auch bei der Prüfung, ob eine bestimmte Linie oder Strecke als öffentlicher Personennahverkehr anzusehen ist, herangezogen werden.

Am Beispiel des ÖPNV-Gesetzes von Baden-Württemberg werden die Landesregelungen zum ÖPNV auszugsweise aufgezeigt.

Auszug aus dem Gesetz über die Planung, Organisation und Gestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNVG)

Vom 8. Juni 1995 [GBl. S. 417]

**[Verkündet am 22. Juni 1995 als Artikel 1 des Gesetzes zur Umsetzung der Bahnstrukturreform und zur Gestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs in Baden-Württemberg (GBl. S. 417);
in Kraft getreten am Tag nach der Verkündung]**

Änderungen seit Inkrafttreten:

- §§ 2, 7 und 10 geändert durch Artikel 37 der 5. Anpassungsverordnung vom 17. Juni 1997 [GBl. S. 278, 282]

§ 1 Zielsetzung

Öffentlicher Personennahverkehr soll im gesamten Landesgebiet im Rahmen eines integrierten Gesamtverkehrssystems als eine vollwertige Alternative zum motorisierten Individualverkehr zur Verfügung stehen. Er soll dazu beitragen, dass die Mobilität der Bevölkerung gewährleistet, die Attraktivität des Wirtschaftsstandortes Baden-Württemberg gesichert und verbessert sowie den Belangen des Umweltschutzes, der Energieeinsparung und der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs Rechnung getragen wird. Jedes Verkehrsmittel im öffentlichen Personennahverkehr soll im Rahmen seiner besonderen Vorteile eingesetzt werden. Das Eisenbahnnetz soll für eine leistungsfähige und bedarfsgerechte verkehrliche Erschließung erhalten und ausgebaut werden. Ferner ist anzustreben, dass auf diesem Netz ein attraktives und nach Möglichkeit vertaktetes Angebot im Schienenpersonennahverkehr zur Verfügung steht.

§ 2 Begriffsbestimmungen

(1) Öffentlicher Personennahverkehr im Sinne dieses Gesetzes ist die allgemein zugängliche Beförderung von Personen mit Verkehrsmitteln im Linienverkehr, die überwiegend dazu bestimmt sind, die Verkehrsnachfrage im Stadt-, Vorort- oder Regionalverkehr zu befriedigen. Das ist im Zweifel der Fall, wenn in der Mehrzahl der Beförderungsfälle eines Verkehrsmittels die gesamte Reiseweite 50 Kilometer oder die gesamte Reisezeit eine Stunde nicht übersteigt.

(2) Öffentlicher Personennahverkehr ist auch der Verkehr mit Taxen oder Mietwagen, der einen Verkehr nach Absatz 1 ersetzt, ergänzt oder verdichtet.

(3) Das Ministerium für Umwelt und Verkehr entscheidet im Zweifelsfall, ob die Voraussetzungen der Absätze 1 und 2 vorliegen.

§ 3 Grundsätze der Planung

- (1) Die Planungen für den öffentlichen Personennahverkehr sind mit den Grundsätzen und Zielen der Raumordnung und Landesplanung sowie der kommunalen Bauleitplanung abzustimmen.
- (2) Die Landes-, Regional- und Bauleitplanung soll eine ausreichende Verknüpfung von Wohn- und Erholungsbereichen, Arbeitsstätten, öffentlichen, sozialen und kulturellen Einrichtungen durch den öffentlichen Personennahverkehr vorsehen.
- (3) Bei der Planung soll dem öffentlichen Personennahverkehr vor allem in verdichteten Räumen Vorrang vor dem motorisierten Individualverkehr eingeräumt werden, soweit dies mit dem öffentlichen Verkehrsinteresse und dem Grundsatz der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit vereinbar ist. Dabei soll der Ausbau vorhandener Verkehrswege gegenüber dem Neubau Vorrang erhalten.

§ 4 Leitlinien für die Gestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs

- (1) Die Aufgabenträger nach § 6 sollen im Rahmen der freiwilligen Aufgabenerfüllung die in den Absätzen 2 bis 8 enthaltenen Leitlinien für die Gestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs berücksichtigen.
- (2) Die Linienführungen und Fahrpläne im öffentlichen Personennahverkehr sollen bedarfsgerecht gestaltet und mit dem Ziel der Bildung eines integrierten Gesamtverkehrssystems fortentwickelt werden.
- (3) In ausreichendem Umfang sollen Umsteigeanlagen für den Übergang zwischen den Linien und Verkehrsmitteln des öffentlichen Personennahverkehrs sowie zum Fernverkehr und zum Individualverkehr vorgesehen und benutzerfreundlich gestaltet werden.
- (4) In den Fahrplänen soll ein bedarfsgerechter Bedienungstakt mit Umsteigemöglichkeiten an den Verknüpfungspunkten angestrebt werden. Die Einführung durchgehender und vergleichbar gestalteter Informationssysteme soll unterstützt werden.
- (5) Soweit schienengebundene Verkehre bestehen oder ausgebaut werden, sollen sie als Grundangebot ausgestaltet und die übrigen Leistungen im öffentlichen Personennahverkehr darauf ausgerichtet werden.
- (6) Entsprechend dem zeitlich und räumlich unterschiedlichen Bedarf für Verkehrsleistungen sollen abgestufte Bedienungskonzepte verwirklicht werden. Dabei sollen auch alternative Bedienungsformen genutzt werden.
- (7) Zur Stärkung des öffentlichen Personennahverkehrs sollen Sonderlinienverkehre nach § 43 des Personenbeförderungsgesetzes - PBefG - in der Fassung vom 8. August 1990 (BGBl. I S. 1691) in der jeweils geltenden Fassung in geeigneten Fällen in Linienverkehre nach § 42 PBefG überführt werden. Auf eine Aufhebung bestehender Bedienungsverbote soll hingewirkt werden.
- (8) Bei der Planung und Gestaltung der Verkehrsinfrastruktur, der Fahrzeuge und der Verkehrsangebote im öffentlichen Personennahverkehr sollen die Belange von Familien mit Kindern und von Frauen besonders berücksichtigt werden. Dies gilt auch für Personen, die in ihrer Mobilität eingeschränkt sind; für diese Personengruppe soll der barrierefreie Zugang und in geeigneten Fällen die Beförderung in behindertengerecht ausgerüsteten Fahrzeugen vorgesehen werden.

...

§ 6 Aufgabenträger

- (1) Träger der freiwilligen Aufgabe nach § 5 sind mit Ausnahme der Regelung des Absatzes 2 die Stadt- und Landkreise in eigener Verantwortung. Die Befugnis der Gemeinden, Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr zu fördern oder durch eigene Verkehrsunternehmen zu erbringen, bleibt unberührt. Sieht eine Gemeinde davon ab, weiterhin entsprechend Satz 2 tätig zu werden, so wird hierdurch nicht die Verpflichtung des Aufgabenträgers begründet, diese Leistungen fortzuführen oder selbst zu erbringen.
- (2) Träger der Aufgabe des Schienenpersonennahverkehrs nach § 2 Abs. 5 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes - AEG - vom 27. Dezember 1993 (BGBl. I S. 2378, 2396) ist das Land, soweit nicht durch Rechtsverordnung nach § 7 etwas anderes bestimmt ist. § 3 Abs. 1 Nr. 4 in Verbindung mit § 4 Abs. 1 Nr. 1 des Gesetzes über die Errichtung des Verbands Region Stuttgart vom 7. Februar 1994 (GBl. S. 92) in der jeweils geltenden Fassung bleibt unberührt.
- (3) Die Aufgabenträger nach Absatz 1 Satz 1 und Absatz 2 Satz 1 sowie der Verband Region Stuttgart nach Maßgabe des § 3 Abs. 1 Nr. 4 in Verbindung mit § 4 Abs. 1 Nr. 1 des Gesetzes über die Errichtung des Verbands Region Stuttgart sind zugleich zuständige Behörden nach § 4 Satz 2 des Regionalisierungsgesetzes vom 27. Dezember 1993 (BGBl. I S. 2378, 2395), § 15 Abs. 1 Satz 2 AEG sowie § 8 Abs. 4 Satz 4 und § 13a Abs. 1 Satz 3 PBefG in der Fassung von Artikel 6 Abs. 116 des Gesetzes vom 27. Dezember 1993 (BGBl. I S. 2378).

...

§ 11 Nahverkehrsplan

(1) Die Aufgabenträger nach § 6 Abs. 1 Satz 1 haben für ihr Gebiet zur Sicherung und zur Verbesserung des öffentlichen Personennahverkehrs einen Nahverkehrsplan im Sinne des § 8 Abs. 3 PBefG aufzustellen (weisungsfreie Pflichtaufgabe). Benachbarte Aufgabenträger können einen gemeinsamen Nahverkehrsplan aufstellen.

(2) Bei der Aufstellung des Nahverkehrsplans sind die Regelungen der §§ 1 und 3 sowie die Zielsetzungen, die den Regelungen des § 4 zugrunde liegen, zu beachten. Nahverkehrspläne haben integrierte Gesamtverkehrskonzepte zu berücksichtigen und können Bestandteil solcher Konzepte sein. Aufgabenträger im Verbandsgebiet des Verbandes Region Stuttgart haben zusätzlich dessen Regionalverkehrsplanung zu beachten.

(3) Der Nahverkehrsplan bildet den Rahmen für die Entwicklung des öffentlichen Personennahverkehrs. Er hat mindestens zu enthalten:

1. eine Bestandsaufnahme der vorhandenen Einrichtungen und Strukturen sowie der Bedienung im öffentlichen Personennahverkehr;
2. eine Bewertung der Bestandsaufnahme (Verkehrsanalyse);
3. eine Abschätzung des im Planungszeitraum zu erwartenden Verkehrsaufkommens im motorisierten Individualverkehr und im öffentlichen Personennahverkehr (Verkehrsprognose);
4. Ziele und Rahmenvorgaben für die Gestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs.

(4) Im Nahverkehrsplan sollen geplante Investitionen für Zwecke des öffentlichen Personennahverkehrs mit ihren voraussichtlichen Kosten und der Finanzierung dargestellt werden.

(5) Der Nahverkehrsplan soll durch einen Nahverkehrsentwicklungsplan ergänzt werden, der Aussagen enthält

1. zur angestrebten Entwicklung der Verkehrssituation, die auch über den Planungszeitraum des Nahverkehrsplans hinaus reichen (langfristige Verkehrsentwicklungsprognose);
2. zu angestrebten Angebotsverbesserungen in betrieblicher und tariflicher Hinsicht mit Darstellung der Fördermöglichkeiten.

§ 12 Aufstellung des Nahverkehrsplans

(1) Bei der Vorbereitung des Nahverkehrsplanes sind die Gemeinden im Gebiet des Aufgabenträgers, der örtlich zuständige Träger der Regionalplanung, die Straßenbaulastträger, die vorhandenen Verkehrsunternehmer sowie die für die Erteilung von Genehmigungen für Linienverkehre nach dem Personenbeförderungsgesetz zuständigen Behörden zu beteiligen. Andere Stellen können beteiligt werden.

(2) Soweit Schienenpersonennahverkehr im Sinne von § 2 Abs. 5 AEG betroffen ist, erfolgt die Aufstellung im Benehmen mit den hierfür zuständigen Aufgabenträgern oder den von ihnen beauftragten Stellen.

(3) Soweit Gemeinden in erheblichem Umfang Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr fördern oder durch eigene Verkehrsunternehmen erbringen, ist ihr Einvernehmen zu den ihr Gebiet betreffenden Inhalten des Nahverkehrsplans erforderlich.

(4) Nahverkehrspläne benachbarter Aufgabenträger sowie von Aufgabenträgern innerhalb von Verkehrskooperationen sind aufeinander abzustimmen.

(5) Die Aufstellung des Nahverkehrsplans erfolgt durch Beschluss des Aufgabenträgers. Der Aufgabenträger kann Dritte oder Regionalverbände mit dem Entwurf des Nahverkehrsplans beauftragen. Der Nahverkehrsplan ist beim Aufgabenträger zur kostenlosen Einsicht durch jedermann während der Sprechzeiten aufzulegen.

(6) Der Nahverkehrsplan ist dem Regierungspräsidium anzuzeigen.

(7) Der Nahverkehrsplan nach § 11 ist bis spätestens 31. Dezember 1998 aufzustellen. Spätestens nach Ablauf von fünf Jahren ist der Nahverkehrsplan zu überprüfen und bei Bedarf fortzuschreiben. Für die Überprüfung und Fortschreibung gelten die Vorschriften für die Aufstellung des Nahverkehrsplans.

...

Anlage 5

der Dienstvorschrift zum Erlass, zur Erstattung oder zur Vergütung der Mineralölsteuer für im öffentlichen Personennahverkehr verwendete Kraftstoffe

Auszug aus der Verordnung (EWG) Nr. 684/92 DES RATES vom 16. März 1992 zur Einführung gemeinsamer Regeln für den grenzüberschreitenden Personenverkehr mit Kraftomnibussen

Zuletzt geändert durch Verordnung (EG) Nr. 11/98 des Rates vom 11. Dezember 1997

ABSCHNITT I - ALLGEMEINES

Artikel 1

Geltungsbereich

(1) Diese Verordnung gilt für den grenzüberschreitenden Personenverkehr mit Kraftomnibussen im Gebiet der Gemeinschaft, der von in einem Mitgliedstaat gemäß dessen Rechtsvorschriften niedergelassenen Unternehmen gewerblich oder im Werkverkehr mit Fahrzeugen durchgeführt wird, die in diesem Mitgliedstaat zugelassen und die nach ihrer Bauart und Ausstattung geeignet und dazu bestimmt sind, mehr als neun Personen - einschließlich des Fahrers - zu befördern, sowie für Leerfahrten im Zusammenhang mit diesem Verkehr.

Wird die Beförderung durch eine Wegstrecke unterbrochen, die mit einem anderen Verkehrsträger zurückgelegt wird, oder wird bei dieser Beförderung das Fahrzeug gewechselt, so berührt dies nicht die Anwendung dieser Verordnung.

(2) Bei Beförderungen aus einem Mitgliedstaat nach einem Drittland und umgekehrt gilt diese Verordnung für die in dem Gebiet des Mitgliedstaats der Aufnahme oder des Absetzens zurückgelegte Wegstrecke, sobald das hierfür erforderliche Abkommen zwischen der Gemeinschaft und dem betreffenden Drittland geschlossen ist.

(3) Bis zum Abschluss von Abkommen zwischen der Gemeinschaft und den betroffenen Drittländern werden die in zweiseitigen Abkommen zwischen Mitgliedstaaten und den jeweiligen Drittländern enthaltenen Vorschriften über die in Absatz 2 genannten Beförderungen von dieser Verordnung nicht berührt. Die Mitgliedstaaten bemühen sich jedoch um eine Anpassung dieser Abkommen, damit der Grundsatz der Nichtdiskriminierung gemeinschaftlicher Beförderungsunternehmer gewahrt wird.

Artikel 2

Begriffsbestimmungen

Im Sinne dieser Verordnung gelten nachstehende Begriffsbestimmungen:

1. Linienverkehr

1.1. Linienverkehr ist die regelmäßige Beförderung von Fahrgästen auf einer bestimmten Verkehrsverbindung, wobei Fahrgäste an vorher festgelegten Haltestellen aufgenommen oder abgesetzt werden können. Linienverkehr ist ungeachtet einer etwaigen Verpflichtung zur Buchung für jedermann zugänglich.

Eine Anpassung der Beförderungsbedingungen eines solchen Verkehrsdienstes beeinträchtigt nicht seinen Charakter als Linienverkehr.

1.2. Als Linienverkehr gilt unabhängig davon, wer Veranstalter der Fahrten ist, auch die regelmäßige Beförderung bestimmter Gruppen von Fahrgästen unter Ausschluss anderer Fahrgäste, soweit solche Verkehrsdienste entsprechend Nummer 1.1 betrieben werden. Solche Verkehrsdienste werden im Folgenden als "Sonderformen des Linienverkehrs" bezeichnet.

Zu den **Sonderformen des Linienverkehrs** zählen insbesondere

- a) die Beförderung von Arbeitnehmern zwischen Wohnort und Arbeitsstätte;
- b) die Beförderung von Schülern und Studenten zwischen Wohnort und Lehranstalt;
- c) die Beförderung von Angehörigen der Streitkräfte und ihren Familien zwischen Herkunftsland und Stationierungsort.

Die Regelmäßigkeit der Sonderformen des Linienverkehrs wird nicht dadurch berührt, dass der Ablauf wechselnden Bedürfnissen der Nutzer angepasst wird.

1.3. Die Durchführung von parallelen oder zeitlich befristeten Verkehrsdiensten, die auf die Benutzer der bestehenden Liniendienste ausgerichtet sind, der Einsatz zusätzlicher Fahrzeuge und die Durchführung von außerplanmäßigen Zusatzfahrten, die Nichtbedienung bestimmter Haltestellen oder die Bedienung zusätzlicher Haltestellen durch bestehende Liniendienste unterliegen den gleichen Regeln wie die bestehenden Liniendienste.

2. Pendelverkehr

2.1. Pendelverkehr ist der Verkehrsdienst, bei dem vorab gebildete Gruppen von Fahrgästen bei mehreren Hin- und Rückfahrten von demselben Ausgangsgebiet zu demselben Zielgebiet befördert werden. Diese Gruppen, die aus Fahrgästen bestehen, die die Hinfahrt zurückgelegt haben, werden bei einer späteren Fahrt zum Ausgangsort zurückgebracht. Unter Ausgangsgebiet und Zielgebiet sind der Ort des Reiseantritts und der Ort des Reiseziels sowie die in einem Umkreis von 50 km gelegenen Orte zu verstehen.

Gruppen können außerhalb des Ausgangsgebiets und des Zielgebiets an höchstens drei verschiedenen Stellen aufgenommen beziehungsweise abgesetzt werden.

Das Ausgangsgebiet oder das Zielgebiet und die zusätzlichen Aufnahme- und Absetzpunkte können sich im Hoheitsgebiet eines oder mehrerer Mitgliedstaaten befinden.

...

2.3. Im Sinne dieser Nummer 2 ist unter einer vorab gebildeten Fahrgastgruppe eine Gruppe zu verstehen, für die eine nach den Vorschriften des Niederlassungsstaats verantwortliche Stelle bzw. Person den Abschluss des Vertrages oder die Sammelbegleichung der Leistung übernommen hat oder alle Buchungen und die Zahlungen vor der Abfahrt erhalten hat.

3. Gelegenheitsverkehr

3.1. Gelegenheitsverkehr ist der Verkehrsdienst, der nicht der Begriffsbestimmung des Linienverkehrs, einschließlich der Sonderformen des Linienverkehrs entspricht und für den insbesondere kennzeichnend ist, dass auf Initiative eines Auftraggebers oder des Verkehrsunternehmers selbst vorab gebildete Fahrgastgruppen befördert werden.

Die Durchführung von parallelen oder zeitlich befristeten Verkehrsdiensten, die bestehenden Liniendiensten vergleichbar und auf deren Benutzer ausgerichtet sind, unterliegt der Pflicht zur Genehmigung nach dem in Abschnitt II festgelegten Verfahren

...

3.3. Die in dieser Nummer 3 genannten Fahrten verlieren die Eigenschaft des Gelegenheitsverkehrs auch dann nicht, wenn sie mit einer gewissen Häufigkeit ausgeführt werden.

...

4. Werkverkehr

Werkverkehr ist der nichtkommerzielle Verkehrsdienst ohne Erwerbszweck, den eine natürliche oder juristische Person unter folgenden Bedingungen durchführt:

- Bei der Beförderungstätigkeit handelt es sich lediglich um eine Nebentätigkeit der natürlichen oder juristischen Person;
- die eingesetzten Fahrzeuge sind Eigentum der natürlichen oder juristischen Person oder wurden von ihr im Rahmen eines Abzahlungsgeschäftes gekauft oder sind Gegenstand eines Langzeitleasing-Vertrags und werden von einem Angehörigen des Personals der natürlichen oder juristischen Person oder von der natürlichen Person selbst geführt.

...