

Bijlage 1 – CIRCULAIRE

Geactualiseerde versie januari 2022

Circulaire voor doorbetaling doelgroepenvervoer en staatssteun II vanwege COVID-19 – verlenging (geactualiseerde versie) uit financiering vanuit het Gemeentefonds conform artikel 6 van de Financiële-verhoudingswet en conform artikel 108 juncto 160 van de Gemeentewet, behorende bij de brief van de minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties d.d. 21 januari 2022 met kenmerk 2022-0000036211.

Bij het toepassen van deze maatregel kan er sprake zijn van staatssteun. Dit kader geeft aan onder welke voorwaarden compensatie die kwalificeert als staatssteun geoorloofd kan worden verstrekt.

Hieronder treft u de cumulatieve voorwaarden waaronder doorbetaling van doelgroepenvervoer kan worden verleend op basis van goedkeuring wegens staatssteun door de Europese Commissie (besluit SA nr. 101235). Dit besluit regelt de herintroductie van deze steunmaatregel, zodat gemeenten dergelijke staatssteun kunnen toekennen tot en met uiterlijk 30 juni 2022, en een verhoging van het steunbedrag voor de loonkosten van maximaal € 10 mln. naar maximaal € 12 mln.

1. Inhoud van de maatregel Doelgroepenvervoer en staatssteun II COVID-19 – verlenging (geactualiseerde versie)

De maatregel houdt in de niet-uitgevoerde ritten, die vervoersbedrijven voor doelgroepenvervoer op grond van bestaande contracten met gemeenten normaliter uitvoeren, in de periode 14 oktober 2020 tot 1 oktober 2021 voor maximaal 70% te blijven financieren als compensatie ter herstel van de schade als gevolg van COVID-19 uitbraak en de daarvoor door de overheid (dat wil zeggen de rijksoverheid of de bevoegde autoriteit in de betreffende gemeente of veiligheidsregio) uitgevaardigde maatregelen.

2. Type vervoer

De maatregel geldt voor al het vraagafhankelijk vervoer met als stromen

- vervoer ten behoeve van bewoners in afgelegen en stedelijke gebieden, welke niet onder Wmo- of routegebondenvervoer valt (CVV/Regiotaxi),
- Wmo-vraagafhankelijk vervoer,
- alle routegebonden vervoer met als stromen:
 - leerlingenvervoer,
 - Participatiewetvervoer,
 - vervoer voor activiteiten op grond van Wmo-dagbesteding en Jeugdwet (behandeling/dagbesteding).

3. Voorwaarden in verband met staatssteun

Voor zover de maatregel, afhankelijk van de financieringsconstructie bij de gemeente en/of het contract van de gemeente met de vervoerder van bovengenoemd type vervoer, leidt tot compensatie van niet-gereden diensten die kwalificeert als staatssteun in de zin van artikel 107, lid 3, onder b), van het VWEU en het daarop gebaseerde Tijdelijk Steunkader COVID-19 zoals geamendeerd, gelden de volgende voorwaarden:

- Slechts de niet uitgevoerde ritten in de onder punt 1. genoemde periode ten gevolge van COVID-19 komen in aanmerking voor compensatie op basis van deze maatregel;
- De schade wordt niet gedekt door een verzekering van het vervoersbedrijf en is evenmin op anderen te verhalen via beroepsprocedures, arbitrage of andere bron van schadevergoeding;

- De schade is niet veroorzaakt of verergerd door het handelen of nalaten van het vervoerbedrijf;
- Eventuele andere commerciële activiteiten van het vervoersbedrijf die vallen buiten het contract van de gemeente met de vervoerder over het onder punt 2. genoemde type vervoer, komen niet voor deze compensatie in aanmerking. Om cumulatie te voorkomen moeten vervoersbedrijven daarin bij aanvraag duidelijk onderscheid maken;
- Uitgevoerde ritten (zoals urgente ritten van bijvoorbeeld kinderen en ouderen) worden vergoed op basis van het contract en komen niet op basis van deze maatregel in aanmerking voor compensatie.
- De schade wordt vergoed voor maximaal 70% van de niet uitgevoerde ritten en de compensatie mag niet meer bedragen dan de daadwerkelijk geleden schade als gevolg van de niet uitgevoerde ritten. Daarbij is de schade gelijk aan de niet-genoten inkomsten minus de variabele kosten voor de niet uitgevoerde ritten.
- De vergoeding wordt als volgt bepaald:
 - A1. de in aanmerking komende kosten in de onder 1. genoemde periode voor de toepassing van artikel 3.1 van het Tijdelijke Steunkader COVID-19 zoals geamendeerd¹ (TSK) betreffen de algemene kosten en de volgende capaciteitskosten: afschrijving, rente, verzekering, stalling, overige capaciteitskosten.
 - A2. de totale steun voor de onder A1 genoemde in aanmerking komende kosten bedraagt conform punt 22) van het TSK niet meer dan 1.800.000 EUR per onderneming. Daarbij wordt ook eventueel verleende steun onder toepassing van de Circulaire voor doorbetaling doelgroepenvervoer en staatssteun II vanwege COVID-19 meegeteld.
 - B1. de in aanmerking komende kosten in de onder 1. Genoemde periode voor de toepassing van artikel 3.12 van het Tijdelijk Steunkader COVID-19 zoals geamendeerd (TSK) betreffen de volgende loonkosten: arbeidsloon en overige personeelskosten.
 - B2. de totale steun voor de onder B1 genoemde in aanmerking komende kosten bedraagt conform punt 87) d van het TSK niet meer dan 12.000.000 EUR per onderneming. Daarbij wordt ook eventueel verleende steun onder toepassing van de Circulaire voor doorbetaling doelgroepenvervoer en staatssteun II vanwege COVID-19 of de verlenging daarvan meegeteld.
 - B3. Bij de onder B1 en B2 genoemde steun gelden de volgende aanvullende voorwaarden:
 - o de omzet in de subsidiabele periode is met ten minste 30% gedaald ten opzichte van dezelfde periode in 2019 conform punt 87) b van het TSK ;
 - o de steunintensiteit mag niet meer bedragen dan 70% van de niet-gedekte vaste kosten conform punt 87) c van het TSK;
 - o de niet-gedekte vaste kosten zijn de vaste kosten die ondernemingen hebben gemaakt tijdens de subsidiabele periode die niet worden gedekt door de winstbijdrage (d.w.z. inkomsten minus variabele kosten) tijdens dezelfde periode en die niet worden gedekt door andere bronnen, zoals verzekeringen, tijdelijke steunmaatregelen die onder het TSK vallen of steun uit andere bronnen conform (punt 87) c van het TSK). Voor de toepassing van dit punt hebben de kosten betrekking op vaste en variabele kosten: de vaste kosten worden gemaakt onafhankelijk van het niveau van de output, terwijl de variabele kosten afhankelijk zijn van het niveau van de output;
 - o Voor de toepassing van punt 87) c van het TSK worden de verliezen van ondernemingen op hun winst- en verliesrekening tijdens de subsidiabele periode beschouwd als niet-gedekte vaste kosten. Daarbij geldt tijdens de subsidiabele periode: eenmalige bijzondere waardeverminderv verliezen zijn niet opgenomen in de berekening van de verliezen in het kader van deze bepaling.

¹ De geconsolideerde versie van de Mededeling van de Commissie, Tijdelijke kaderregeling inzake staatssteun ter ondersteuning van de economie vanwege de huidige COVID-19 uitbraak is beschikbaar op de website van de Europese Commissie via https://ec.europa.eu/competition-policy/system/files/2021-11/TF_consolidated_version_amended_18_nov_2021_en_2.pdf. Authentiek zijn alleen de versies van de op 19 maart 2020 vastgestelde tijdelijke kaderregeling (C(2020) 1863) en de wijzigingen daarvan, vastgesteld op 3 april 2020 (C(2020) 2215), 8 mei 2020 (C(2020) 3156), 29 juni 2020 (C(2020) 4509), 13 oktober 2020 (C(2020) 7127) en 28 januari 2021 (C(2021) 564), zoals die in het Publicatieblad van de Europese Unie zijn bekendgemaakt. Voor de gewijzigde bedragen is uitgegaan van de 6^e wijziging vastgesteld op 18 november 2021 (C(2021) 8442).

De steun in het kader van deze maatregel mag worden verleend op basis van geraamde verliezen, terwijl het definitieve steunbedrag wordt bepaald na de realisatie van de verliezen op basis van gecontroleerde rekeningen. Betalingen die het eindbedrag van de steun overschrijden, moeten worden teruggevorderd; en

- de steun in het kader van deze maatregel mag niet met andere staatssteun voor dezelfde in aanmerking komende kosten worden gecumuleerd conform punt 87) e van het TSK.
 - Voor het bepalen van de winst- en verliesrekening geldt voorts het volgende: aangezien de verliezen worden gezien als niet-gedekte vaste kosten moet bij het bepalen van de verliezen rekening worden gehouden met een vergoeding op grond van art. 3.1. van het TSK zoals geamendeerd, conform de punten A1 en A2 van dit kader omdat het dezelfde periode betreft.
- Er is cumulatie mogelijk in de onder 1 genoemde periode voor de onder A genoemde kosten met een bijdrage op grond van de de minimisverordening² (kortgezegd: maximaal 200.000 EUR in drie jaar) of de algemene groepsvrijstellingsverordening³, op voorwaarde dat de bepalingen en cumuleringsregels van die verordeningen in acht worden genomen.
 - Er mag geen sprake zijn van cumulatie met rijksregelingen, zoals de generieke Tijdelijke Noodmaatregel Overbrugging voor Werkgelegenheid (NOW) tot vergoeding van een deel van de personeelskosten. Voor zover er al uitbetaling heeft plaatsgevonden voor schade voor niet uitgevoerde ritten op basis van een generieke regeling, bestaat er geen recht op compensatie op grond van deze maatregel.
 - Doorbetaling van onderaannemers vindt plaats onder dezelfde voorwaarden.
 - Het vervoersbedrijf was vóór 31 december 2019 geen onderneming in moeilijkheden als bedoeld in artikel 2, achttiende lid, van de algemene groepsvrijstellingsverordening;
 - Het vervoerbedrijf is geen onderneming ten aanzien waarvan een bevel tot terugvordering van steun uitstaat als bedoeld in artikel 1, vierde lid, onder a, van de algemene groepsvrijstellingsverordening
 - Voor de hoogte van de compensatie wordt geen onderscheid gemaakt tussen een KMO-onderneming conform de definitie in bijlage I bij de algemene groepsvrijstellingsverordening en een bedrijf dat niet aan de definitie voldoet.
 - De compensatie wordt uiterlijk 30 juni 2022 verleend.

4. Verantwoording

Na afloop van de periode wordt een afrekening opgesteld om te bezien of er geen sprake is van overcompensatie aan de hand van:

- alle niet-geleverde geplande ritten vanwege het COVID-19 coronavirus,
- alle niet-geleverde ritten op aanvraag die niet zijn aangevraagd vanwege het COVID-19 coronavirus, waarbij als referentieperiode wordt genomen dezelfde maanden in 2019 op basis van een dergelijk contract dat de gemeente in 2019 had met de vervoerder.

Indien er in 2019 geen contract was tussen de gemeente en de betreffende vervoerder wordt een benchmark uitgevoerd over dezelfde periode aan de hand van het contract dat er wel was in 2019.

- alle uitgevoerde ritten (zoals urgente ritten van bijvoorbeeld kinderen en ouderen),
- eventuele andere commerciële activiteiten van het vervoersbedrijf.

5. Terugvordering van teveel betaalde compensatie

Het bedrag dat ingevolge het bepaalde onder 3 en 4 ten onrechte aan het vervoersbedrijf is betaald wordt door de gemeente teruggevorderd.

² Verordening (EU) nr. 1407/2013 van de Commissie van 18 december 2013 betreffende de toepassing van de artikelen 107 en 108 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie op de minimissteun (PB L 352 van 24.12.2013, blz. 1)

³ Verordening (EU) nr. 651/2014 van de Commissie van 17 juni 2014 waarbij bepaalde categorieën steun op grond van de artikelen 107 en 108 van het Verdrag met de interne markt verenigbaar worden verklaard ("de algemene groepsvrijstellingsverordening", PB L 187 van 26.6.2014, blz. 1).

6. Rapportage en monitoring

De gemeente stelt aan het ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties ten behoeve van rapportage aan de Europese Commissie, binnen 1 jaar na goedkeuring van deze steunmaatregel (SA nr. 101235) voor alle vervoersbedrijven die gebruik maken van deze compensatie verleend door de betreffende gemeente de volgende gegevens beschikbaar:

- a. het bedrag aan compensatie
- b. het bedrag aan teruggevorderd voordeel.

De gemeente stelt conform punt 88 van het TSK ten behoeve van de monitoring van de toegekende steun de nodige informatie beschikbaar over elke in het kader van deze maatregel toegekende individuele steunmaatregel boven 100.000 EUR, door middel van het binnen twaalf maanden na de toekenning ervan, te voorzien in het bekendmaken op de uitgebreide staatssteunwebsite of via het IT-instrument van de Commissie⁴.

7. Bewaren van gegevens

De onder punt 6 genoemde gegevens worden 10 jaar bewaard om aan eventuele verdere onderzoeksverplichtingen vanuit de Europese Commissie op grond van de staatssteunregels te kunnen voldoen.

Toelichting

Aanhef over juridische grondslag

Artikel 6 van de Financiële-verhoudingswet bepaalt dat gemeenten over ieder jaar recht hebben op een algemene uitkering uit het gemeentefonds. De algemene uitkering staat ter vrije beschikking van de gemeente, waarbij het budgetrecht bij de direct gekozen gemeenteraad ligt. Gemeenten zijn vrij in regeling en bestuur en kunnen dus in het algemeen belang voor die gemeente alle besluiten nemen die zij zelf nodig acht (artikel 108, eerste lid, Gemeentewet). Het college van burgemeester en wethouders voert op grond van artikel 160, eerste lid, onderdeel a, van de Gemeentewet het dagelijks bestuur van de gemeente en neemt in dat kader alle benodigde besluiten. Ook over private rechtshandelingen beslist het college op grond van artikel 160, eerste lid, onderdeel d, van de Gemeentewet.

Allereerst bekijkt de gemeente de financieringsconstructie van het onder punt 2. genoemde type vervoer. Voor zover bekend is het vervoer gecontracteerd, met inachtneming van de aanbestedingsregels. De gemeente beziet of er ruimte is op basis van het contract om tot compensatie over te gaan. Is die situatie aan de orde, dan is er geen sprake van staatssteun en hoeft over de maximaal 70% doorbetaling van het vervoer geen opgave wegens staatssteun conform dit kader te worden gedaan. Indien het contract geen ruimte tot compensatie voor niet-geleverde diensten door het vervoerbedrijf biedt, dan kan er sprake zijn van staatssteun.

Deze circulaire biedt een kader om staatssteun die de gemeente verleent als regeling in de zin van de staatssteunregels te zien, zodat geen ad hoc aanmelding ter goedkeuring van de staatssteun nodig is. Daarvoor moeten de cumulatieve voorwaarden in deze circulaire worden nageleefd. Gemeenten in Nederland zijn zelf verantwoordelijk voor het correct toepassen van de staatssteunregels. Dit kader biedt daarvoor een handvat. Om te voldoen aan de staatssteunbepalingen van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie (artikelen 107-109 VWEU) is dit kader aangemeld en op 19 januari 2022 door de Europese Commissie onder SA nr.101235 goedgekeurd op basis van art.107, derde lid, onder b, VWEU en het Tijdelijk Steunkader COVID-19 zoals geamendeerd (hierna: TSK). Dit biedt de mogelijkheid om onder voorwaarden:

- met tijdelijke beperkte steunbedragen voor ondernemingen die plotseling met een tekort aan of zelfs de niet-beschikbaarheid van liquiditeit kampen, in de huidige

⁴ Zie voetnoot 78 in het Tijdelijk Steunkader COVID-19: "De publieke zoekpagina "State Aid Transparency" geeft toegang tot gegevens over individuele steunverleningen die lidstaten hebben verstrekt om te voldoen aan de Europese eisen inzake transparantie over staatssteun. Deze zijn te vinden op: <https://webgate.ec.europa.eu/competition/transparency/public?lang=en>".

omstandigheden een geschikte, noodzakelijke en gerichte oplossing te bieden (onderdeel 3.1, punt 21 TSK) en

- bij te dragen aan de niet-gedekte vaste kosten van ondernemingen waarvoor de COVID-19-uitbraak heeft geleid tot de opschorting of vermindering van hun bedrijfsactiviteiten (onderdeel 3.12, punt 86 TSK).

De gemeente moet de toepassing van het kader zelf ter hand nemen. Dit betekent het beoordelen van de bestaande contracten en het toezien op het voorkomen van cumulatie van de vergoeding van kosten. Ook zal de gemeente zelf moeten voorzien in een juridische grondslag conform de Gemeentewet voor het doen van de betalingen aan de vervoersbedrijven.

Ad 1. Inhoud van de maatregel

De maatregel houdt in een doorbetaling van maximaal 70% van de contractueel verwachte maar niet uitgevoerde ritten voor het onder punt 2 genoemde type doelgroepenvervoer in het sociaal domein wegens de uitbraak van het COVID-19 coronavirus en de maatregelen van de overheid die als gevolg van een 'tweede golf' van besmettingen zijn genomen en die per 14 oktober hebben geleid tot een gedeeltelijke lockdown, zoals het niet toestaan van sporten voor volwassenen en met de sluiting van alle horecagelegenheden en veel sociale activiteiten zoals buurthuizen, bibliotheken, musea, bioscopen en kunstinstellingen.

Ook daarna zijn er op meerdere momenten verdergaande overheidsmaatregelen genomen inclusief het instellen van een avondklok, die over de periode vanaf 14 oktober 2020 tot 1 oktober 2021 hebben geleid tot grote economische gevolgen voor het doelgroepenvervoer in het sociaal domein.

De duur van deze maatregel is daarom gesteld op de periode die volgt op de periode van de Circulaire voor doorbetaling doelgroepenvervoer en staatssteun II vanwege COVID-19, die bij besluit van 9 februari 2021 is goedgekeurd door de EC (kenmerknr. SA.61360) en daardoor loopt van 14 oktober 2020 tot 1 oktober 2021, een periode van 11,5 maanden.

De voorwaarden zijn gelijklopend aan die van de Circulaire voor doorbetaling doelgroepenvervoer en staatssteun II vanwege COVID-19.

Het maximaal 80% doorbetalen van niet uitgevoerde ritten is bij de goedkeuring door de EC van 29 juni 2020 onder SA.57554 gebaseerd op het rapport van Panteia, zie <https://www.panteia.nl/nieuws/compensatie-effecten-coronacrisis-zorgvervoer/>.

De 80% gaat uit van een stilstaande vloot (taxi's/busjes). Het niet vergoeden van 20% ziet op kosten die er niet zijn als de vloot stilstaat (benzine / afschrijving). Wanneer ritten wel worden gereden hebben vervoersbedrijven die kosten wél.

De vaste en variabele kosten zijn ook nu nog op dit rapport te baseren. Hierbij wordt de maximale compensatie evenwel verlaagd van 80 naar 70%, zoals veel andere maatregelen ook naarmate de uitbraak van het COVID-19 coronavirus langer duurt in hoogte worden beperkt vanwege het redelijkerwijs te verwachten ondernemersrisico in deze nieuwe situatie.

De contracten voor zorgvervoer tussen gemeenten en vervoersbedrijven zijn gebaseerd op het uitvoeren van ritten. Aangezien deze kunnen fluctueren is er geen sprake van een vastgestelde prijs die op basis van het contract wordt betaald. Aanbesteding heeft plaatsgevonden op basis van een inschatting van de omzet (aantal routes en verwachte vraagafhankelijk vervoer op basis van historische gegevens en een daarop gebaseerde prijs per rit/km). Voor deze maatregel geldt het volgende. Uitgevoerde ritten worden regulier vergoed (100%) op grond van het contract. Niet-uitgevoerde ritten worden met deze maatregel voor maximaal 70% vergoed. In een voorbeeld betekent dat: als de omzet van dit type vervoer 100 euro was en daarvan 10% van de ritten zijn gereden ontvangt het bedrijf die 10 % gereden ritten volledig conform contract + de 90% niet gereden ritten worden vergoed voor maximaal 70 %. Dat is $10 + 63 = € 73$.

Over het uitsluiten van eventueel daarnaast gereden commerciële ritten die niet onder het contract met de gemeente vallen, zie de toelichting bij punt 3.

Dit is een compensatie voor de dienstverlening die het vervoersbedrijf niet heeft kunnen bieden als gevolg van de maatregelen die het kabinet of de bevoegde autoriteit in de betreffende gemeente of veiligheidsregio heeft afgekondigd ter bestrijding van de COVID-19 uitbraak in Nederland.

Voor vervoer ten behoeve van bewoners in afgelegen en stedelijke gebieden (CVV/Regiotaxi) geldt, dat het vanwege het feit dat het om ritten op aanvraag gaat, sterk afhankelijk is van het openstellen van de betreffende bijeenkomst of activiteit en van de mogelijkheid voor de individuele cliënt om gebruik te maken van de dienst.

Voor het Wmo-vraagafhankelijk vervoer geldt, dat het vanwege de doelgroep (ouderen) en het feit dat het om ritten op aanvraag gaat, sterk afhankelijk is van het openstellen van de betreffende bijeenkomst of activiteit en van de mogelijkheid voor de individuele cliënt om gebruik te maken van de dienst.

Voor het routegebonden vervoer geldt daarbij specifiek het volgende:

- Leerlingenvervoer: De scholen in het primair, secundair en speciaal onderwijs zijn conform de landelijke maatregel per 8 juni 2020 geheel geopend en dit liep door tot na het einde van de periode van deze maatregel; er zijn echter ook situaties bekend dat een school weer tijdelijk wordt gesloten of dat een leerling te kwetsbaar is zodat ouders afzien van het gebruik maken van het vervoer;
- Participatiewetvervoer: ook hiervoor geldt dat een arbeidsbeperkte zich te kwetsbaar kan achten en afziet van het gebruik maken van het vervoer;
- Vervoer op grond van Wmo-dagbesteding en Jeugdwet (dagbesteding/behandeling): hiervoor is allereerst noodzakelijk dat de dagbesteding/behandeling plaatsvindt en daarnaast geldt ook hiervoor dat de cliënt/ouders zich te kwetsbaar kan achten en afziet van het gebruik maken van het vervoer.

Bovendien geldt voor alle vormen van vervoer dat niet alleen overheidsmaatregelen of de mogelijkheid van de cliënt de mate van het gebruik van het doelgroepenvervoer beïnvloedt. Dit kan eveneens worden beïnvloed doordat behandelaars, verzorgenden, vrijwilligers of te bezoeken familie of vrienden besmet raken of moeten worden getest en daardoor activiteiten geheel of gedeeltelijk niet doorgaan.

Over de maatregel is informatie verstrekt in brieven van het kabinet aan het parlement en via de website van de Vereniging Nederlandse Gemeenten (<https://vnq.nl/artikelen/vragen-en-antwoorden-corona-sociaal-domein>).

Ad 2. Type vervoer

De maatregel betreft het maximaal 70% doorbetalen van het doelgroepenvervoer in het sociaal domein, zoals nader is omschreven in punt 2. Onder de diverse vervoersstromen die dit vraagafhankelijk vervoer op basis van contracten met gemeenten verzorgen wordt het volgende verstaan:

- vervoer ten behoeve van bewoners in afgelegen en stedelijke gebieden, welke niet onder Wmo- of routegebonden valt (CVV/Regiotaxi): dit is vervoer voor bewoners in plattelandsgebieden en stedelijke gebieden, om te voorkomen dat zij in een sociaal isolement terechtkomen omdat ze niet zelf naar sociale activiteiten kunnen gaan (veelal ouderen). Maar ook om verbinding te bieden met het regulier openbaar vervoer; dit vervoer wordt meestal gecombineerd met Wmo-vraagafhankelijk vervoer.
- Wmo-vraagafhankelijk vervoer: dit is vervoer voor ouderen die op verzoek naar een sociale activiteit naar eigen keuze worden gebracht maar door mobiliteitsbeperkingen daar niet zelf naar toe kunnen gaan.
- alle routegebonden vervoer met als stromen:
 - leerlingenvervoer: dit is vervoer voor leerlingen van het primair, secundair en speciaal onderwijs die vanwege sociale omstandigheden/medische indicatie niet zelfstandig naar de onderwijsinstelling kunnen gaan.
 - Participatiewetvervoer: dit is vervoer voor arbeidsbeperkten die niet zelf naar aangepaste arbeid kunnen gaan.
 - vervoer voor activiteiten op grond van Wmo-dagbesteding en Jeugdwet (behandeling/dagbesteding): dit is vervoer voor sociaal beperkte volwassenen en voor kinderen en

jongeren die door sociale omstandigheden/medische indicatie niet zelf naar een dagbesteding of behandeling in een instelling kunnen gaan.

Ad 3. Voorwaarden in verband met staatssteun

Voor zover de compensatie van niet-gereden ritten, afhankelijk van de financieringsconstructie bij de gemeente en/of het contract van de gemeente met de vervoerder van bovengenoemd type vervoer, leidt tot staatssteun, moeten de onder punt 3 genoemde voorwaarden in acht genomen worden om deze geoorloofd te kunnen verstrekken. Om staatssteun te mogen verlenen op grond van het in de aanhef aangehaalde besluit van de Europese Commissie gelden de voorwaarden, waardoor het betalen van teveel of onrechtmatige compensatie wordt voorkomen. Hierna worden de voorwaarden toegelicht.

- Slechts de niet uitgevoerde ritten in de onder punt 1. genoemde periode ten gevolge van COVID-19 komen in aanmerking voor compensatie op basis van deze maatregel. Hiermee wordt een duidelijke afbakening gegeven waarvoor de compensatie is bedoeld;
- De schade wordt niet gedekt door een verzekering van het vervoersbedrijf en is evenmin op anderen te verhalen via beroepsprocedures, arbitrage of andere bron van schadevergoeding: indien de kosten op grond van een verzekering worden gedekt ligt het op de weg van de vervoerder om te claimen op grond van de verzekering. Dit moet zijn onderzocht dan wel de claim moet zijn afgewezen. Hetzelfde geldt voor het verhalen van de kosten bij anderen. De vervoerder moet hierover naar waarheid verklaren.
- Eventuele andere commerciële activiteiten van het vervoersbedrijf komen niet voor deze compensatie in aanmerking. De inhoud van de maatregel en het type vervoer dat voor compensatie in aanmerking komt is duidelijk omschreven. Andere vervoersactiviteiten komen op grond van deze regeling niet voor vergoeding in aanmerking. Om cumulatie te voorkomen moeten vervoersbedrijven daarin bij aanvraag duidelijk onderscheid maken.
- Uitgevoerde ritten (zoals urgente ritten van bijvoorbeeld kinderen en ouderen) worden vergoed op basis van het contract en komen niet op basis van deze maatregel in aanmerking voor compensatie: indien er nog ritten zijn uitgevoerd is de dienst geleverd en betaald en bestaat er geen noodzaak om op andere wijze de kosten voor de rit te vergoeden.
- De schade wordt vergoed voor maximaal 70% van de niet uitgevoerde ritten en de compensatie mag niet meer bedragen dan de daadwerkelijk geleden schade als gevolg van de niet uitgevoerde ritten. Daarbij is de schade gelijk aan de niet-genoten inkomsten minus de variabele kosten voor de niet uitgevoerde ritten. Dit betekent dat, indien de vervoerder minder dan 80% vaste lasten heeft die ook bij niet-uitgevoerde ritten doorlopen, de schade lager is en slechts die lagere schade wordt vergoed. Hiermee wordt overcompensatie voorkomen.
- Onder A1, A2 en B1, B2 en B3 staan de voorwaarden opgenomen waaronder diverse kosten voor vergoeding door middel van een bijdrage (rechtstreekse subsidie of betaling) in aanmerking komen. Deze voorwaarden zijn ontleend aan art. 3. 1 en 3.12 van het Tijdelijke Steunkader COVID-19 zoals geamendeerd (TSK). De kostensoorten zijn bepaald aan de hand van de kostensoorten zoals deze zijn vermeld in het Panteia-rapport van 30 maart 2020 en betreffen conform de NEA-index (zoals opgenomen in tabel 1, p.8 van het Panteia-rapport, zie <https://www.panteia.nl/nieuws/compensatie-effecten-coronacrisis-zorgvervoer/>) de algemene kosten en de volgende capaciteitskosten: afschrijving, rente, verzekering, stalling, overige capaciteitskosten (A1) en de volgende loonkosten: arbeidsloon en overige personeelskosten (B1). Het steunbedrag per onderneming is voor de kosten onder A1 gemaximeerd op 1.800.000 EUR en voor de kosten onder B1 gemaximeerd op 12 miljoen EUR over de gehele periode van steun op basis van het Tijdelijk Steunkader (Doelgroepenvervoer II en Doelgroepenvervoer II – verlenging). Voor de vergoeding van loonkosten gelden aanvullende voorwaarden (zie B2 en B3) , conform art. 3.12 van het TSK. Met name is van belang, dat er sprake moet zijn van een omzetverlies van minimaal 30% en daarbij maximaal 70% van het verlies mag worden vergoed. Wat onder verlies wordt verstaan is met het aanhalen van de bepalingen van art.3.12 van het TSK opgenomen in dit kader onder B3.
- Tijdelijke steunmaatregelen die onder het Tijdelijk Steunkader COVID-19 vallen, mogen worden gecumuleerd met steun op grond van de-minimisverordeningen of met steun op grond van groepsvrijstellingsverordeningen, op voorwaarde dat de bepalingen en cumuleringsregels van die verordeningen in acht worden genomen.

Voor de kosten die op grond van art. 3.1 van het TSK worden vergoed (de in A1 van het kader genoemde algemene kosten en capaciteitskosten) is een cumulatie met steun voor dezelfde kosten op grond van de-minimissteun voor dezelfde kosten mogelijk, mits aan de voorwaarden van de de-minimisverordening wordt voldaan. Daarvoor is het noodzakelijk om een de-minimisverklaring te laten invullen door de onderneming. Hiervoor is een gezamenlijk te gebruiken model ontwikkeld door het Interdepartementaal Staatssteunoverleg, zie de voorbeeldverklaring uit de Handreiking Staatssteun voor de Overheid (versie juli 2016): <https://europadecentraal.nl/wp-content/uploads/2018/02/Voorbeeldverklaring-de-minimis-2016.pdf> .

Hierdoor kan maximaal 2 mln. EUR (max.1.800.000 EUR op grond van het TSK en max. 200.000 EUR op grond van de de-minimisverordening) over de periode van 14 oktober 2020 tot 1 oktober 2021 worden vergoed, mits de drempel voor de minimissteun niet is bereikt.

Cumulatie met de algemene groepsvrijstellingsverordening is ook mogelijk, mits de bepalingen en cumuleringsregels van die verordeningen in acht worden genomen, maar is voor de genoemde kostensoorten niet aan de orde.

Voor de niet-gedekte vaste kosten die op grond van art. 3.12 van het TSK worden vergoed (de loonkosten) is cumulatie met steun voor dezelfde kosten uitgesloten, zodat daarbij noch een combinatie met de minimissteun noch met de algemene groepsvrijstellingsverordening voor dezelfde kosten mogelijk is. Hierdoor kan maximaal 12 miljoen EUR over de periode van 14 oktober 2020 tot 1 oktober 2021 worden vergoed.

De 70% moet worden berekend gebaseerd op de winst- en verliesrekening tijdens de subsidiabele periode, rekening houdend met een bijdrage voor de algemene kosten en de capaciteitskosten. Hierna volgt een rekenvoorbeeld. In een situatie waarin vervoersbedrijf A 1,8 mln. EUR ontving onder art. 3.1 TSK, zal dit bedrag op de winst- en verliesrekening van vervoerder A staan opgevoerd, dus het verlies is 1,8 mln. lager dan in geval dit bedrag niet werd verleend. Dus wanneer zonder steun op grond van art. 3.1 TSK het verlies voor vervoersbedrijf A 4 mln. zou bedragen, is het verlies met de steun op grond van art. 3.1 TSK 2,2 mln. Het verlies van vervoersbedrijf A voor de berekening van een bijdrage onder art. 3.12 TSK is dus 2,2 mln. Hiervan kan max. 70% worden vergoed = 1.540.000 EUR. De totale te vergoeden bijdrage is in dit rekenvoorbeeld dus 1,8 mln. + 1,54 mln. = 3,34 mln. EUR.

Indien de minimissteun wordt verleend in combinatie met art. 3.1. TSK is het verlies waarover op grond van art. 3.12 TSK max. 70% mag worden vergoed navenant lager en komt het totaal in dit rekenvoorbeeld op 2 mln. + 1,4 mln. = 3,4 mln. EUR.

- Er mag geen sprake zijn van cumulatie met rijksregelingen, zoals de generieke NOW-regeling tot vergoeding van personeelskosten. Voor zover er al uitbetaling heeft plaatsgevonden voor schade voor niet uitgevoerde ritten op basis van een generieke regeling, bestaat er geen recht op compensatie op grond van deze maatregel. De in aanmerking komende kosten mogen slechts eenmaal worden vergoed om het ontvangen van teveel compensatie te voorkomen.
- Doorbetaling van onderaannemers vindt plaats onder dezelfde voorwaarden: indien het vervoersbedrijf derden inschakelt om de ritten uit te voeren, gelden daarvoor dezelfde voorwaarden zodat een level playing field voor alle vervoersbedrijven die op basis van een contract actief zijn voor dit type vervoer dat direct of indirect door gemeenten wordt vergoed.
- Het vervoersbedrijf was vóór 31 december 2019 geen onderneming in moeilijkheden als bedoeld in artikel 2, achtste lid, van de algemene groepsvrijstellingsverordening: deze voorwaarde geldt om staatssteun aan vervoersbedrijven die reeds zonder de COVID-maatregelen in moeilijkheden waren te voorkomen. Met de algemene groepsvrijstellingsverordening wordt bedoeld: de Algemene Groepsvrijstellingsverordening (Verordening (EU) nr. 651/2014 van de Commissie van 17 juni 2014 waarbij bepaalde categorieën steun op grond van de artikelen 107 en 108 van het Verdrag met de interne markt verenigbaar worden verklaard.
- Het vervoerbedrijf is geen onderneming ten aanzien waarvan een bevel tot terugvordering van steun uitstaat als bedoeld in artikel 1, vierde lid, onder a, van de algemene groepsvrijstellingsverordening: deze voorwaarde geldt om staatssteun aan vervoersbedrijven die nog een terugvordering wegens door de Europese Commissie verklaarde onrechtmatige staatssteun betalen, totdat de onderneming het bedrag heeft terugbetaald of op een geblokkeerde rekening heeft gezet, daarbij de rente over de periode van de onrechtmatigheid inbegrepen.
- Er geldt voor de hoogte van de compensatie geen onderscheid tussen een MKB-bedrijf en een grote onderneming. In staatssteuntermen wordt een MKB-bedrijf gedefinieerd als een Kleine of middelgrote onderneming (KMO-onderneming). Grote ondernemingen en KMO-ondernemingen worden voor deze compensatie op gelijke wijze gecompenseerd.

- De compensatie wordt uiterlijk 30 juni 2022 verleend: deze uiterste termijn geldt op grond van punt 22) d en punt 87) a van het Tijdelijk steunkader COVID-19 van de Europese Commissie.

Ad 4. Verantwoording

Het vervoerbedrijf moet inzicht geven in de ritten dit wel en niet zijn uitgevoerd en om welke redenen verwachte ritten niet zijn uitgevoerd, volgens de specificaties zoals opgenomen in punt 4.

Ad 5. Terugvordering van teveel betaalde compensatie

Teveel betaalde compensatie moet door de gemeente worden teruggevorderd.

Ad 6. Rapportage en monitoring

De gegevens over het bedrag aan compensatie op grond van dit kader dat is verleend als staatssteun en het eventueel teruggevorderde bedrag moet worden opgegeven om aan de rapportageverplichting jegens de Europese Commissie te kunnen voldoen. Het niet voldoen aan de jaarlijkse rapportageverplichting kan ertoe leiden dat de Europese Commissie haar goedkeuring aan het kader intrekt.

De gemeente zal de gegevens voor individuele steunverlening aan een vervoersbedrijf op grond van deze maatregel ter grootte van een bedrag boven 100.000 EUR in de Transparency Aid Module (TAM) moeten invoeren. Het ministerie van BZK is behulpzaam bij het uitgeven van een TAM-account en bij vragen over het invullen daarvan. Voor nadere informatie zie het onderdeel 'Meer weten over de TAM?' op de website van Kenniscentrum Europa Decentraal via de volgende link: <https://europadecentraal.nl/onderwerp/staatssteun/procedures-staatssteun/transparantie/>

Ad 7. Bewaren van gegevens

Het bewaren van gegevens is van belang om te voldoen aan de transparantieverplichting, de rapportageverplichting en het kunnen voldoen aan eventueel ad hoc onderzoek van de Europese Commissie.