

## Empfehlungen

für eine Festlegung der PRM-Umlage in Einklang mit der  
Verordnung 1107/2006

### Rechtsgrundlagen

Das PRM-Entgelt ist Teil der Flughafenentgeltregelung (siehe [FEG §3 Abs 5 iVm Abs 4](#)) und als solche von der Bundesministerin zu genehmigen.

Die Anforderungen an das PRM-Entgelt ergeben sich insbes. aus Artikel 8 Abs. 3 und 4 der [Verordnung \(EG\) 1107/2006](#), der besagt, dass die „besondere Umlage“ (=PRM-Entgelt) „angemessen, kostenabhängig [und] transparent“ festgesetzt werden muss.

Im Anhang I wird zudem beschrieben, welche Hilfeleistungen behinderten Menschen und Personen mit eingeschränkter Mobilität zur Verfügung gestellt werden müssen, wodurch auch Rückschlüsse darauf gezogen werden können, welche Kosten in die Berechnung der PRM-Umlage einfließen dürfen.

Des Weiteren hat die Europäische Kommission [Auslegungsleitlinien](#) zur Anwendung der Verordnung 1107/2006 herausgegeben. Siehe hier insbesondere die Fragen F12 und F13, die sich auf die Umlage beziehen.

### Praktische Hinweise

Aus der Prüfung der Entgeltanträge 2020 bezügl. PRM-Entgelt ergeben sich zudem folgende praktische Hinweise:

- **Kalkulatorische Abgrenzung** der PRM-Kosten durch eine eigene Kostenstelle oder andere geeignete Abgrenzungsmethoden: Laut Artikel 8 Abs. 5 der EU-Verordnung 1107/2006 hat das Flughafenleitungsorgan „über seine Tätigkeiten in Verbindung mit

der Bereitstellung von Hilfe für behinderte Menschen und Personen mit eingeschränkter Mobilität und seine sonstigen Aktivitäten – entsprechend dem üblichen Handelsbrauch – getrennt Buch“ zu führen.

- **Anlagenverzeichnis:** Eine Abstimmung des Jahresabschlusses mit einem (detaillierten) Auszug aus dem Anlagenverzeichnis sollte für alle PRM-relevanten Anlagegüter möglich sein.
- **Abschreibung von Investitionen:** Bereits über die volle Abschreibungsdauer steuerlich bzw. kalkulatorisch abgeschriebene Investitionen können in die Berechnung der PRM-Umlage nicht einfließen.
- **Verrechnung tatsächlicher Kosten** in Bezug auf Fremdkapital: Werden Fremdkapitalkosten für die Berechnung des PRM-Entgelt angesetzt (was bei den meisten Flughäfen derzeit ohnehin nicht der Fall ist), so muss ein Nachweis über die tatsächlich angefallenen Fremdkapitalkosten für den konkreten Flughafen vorliegen. Es können keine fiktiven Fremdkapitalkosten verrechnet werden.<sup>1</sup>

**Herleitungen:** Wird bei der Entgeltberechnung eine anteilmäßige Zuordnung von Kosten vorgenommen (z.B. Raummiete oder sonstige Infrastruktur, Vorhaltung von Personal), so gilt lt. den Auslegungsleitlinien der Europäischen Kommission folgendes: „Wird dagegen Infrastruktur, die auch von anderen Fluggästen benutzt werden kann, zu dem Zweck installiert, den Bedürfnissen von behinderten Menschen und Personen mit eingeschränkter Mobilität nachzukommen (z. B. Einbau eines Aufzugs anstelle einer vorher vorhandenen Rolltreppe), so kann diese nur zum Teil über die ‚besondere Umlage‘ finanziert werden, wobei dieser Anteil dem Verhältnis zwischen den Nutzern mit Behinderung oder eingeschränkter Mobilität und der Gesamtzahl der Nutzer entsprechen muss. In diesem Zusammenhang gelten die üblichen Grundsätze der Kostenrechnung.“ Eine Schätzung alleine wäre daher nicht sachgerecht. Es sollte eine Herleitung auf Basis von geeigneten Referenzdaten erfolgen (z.B. Verhältnis Stunden PRM-Betreuung / Gesamtstunden Personal). Diese Herleitung sollte nachvollziehbar dokumentiert werden.
- **Datenbasis:** Um die zukünftige Entwicklung abzubilden, soll eine Planrechnung für das Folgejahr vorgelegt werden. Die PLAN-Kosten sind den tatsächlich angefallenen IST-Kosten gegenüberzustellen um einen etwaigen Überschuss oder eine Unterdeckung zu ermitteln. Ein Überschuss muss und eine Unterdeckung kann im Folgejahr bei der Entgeltberechnung einfließen.
- **Kaufmännische Rundung:** Bei der Berechnung der Kosten pro Passagier ist kaufmännisch auf einen Cent-Betrag auf- bzw. abzurunden.

---

<sup>1</sup> Eigenkapitalkosten dürfen lt. PRM-Auslegungsleitlinien der EU-Kom angesetzt werden.

## Vorgangsweise

1. Nach Ablauf eines Geschäftsjahres ist ein Bericht gemäß den Grundsätzen zur Durchführung sonstiger Prüfungen (KFS/PG 13) der Kammer der Steuerberater und Wirtschaftsprüfer über die PRM-Kosten durch einen vom Flughafen beauftragten, unabhängigen Wirtschaftsprüfer zu erstellen (andernfalls ist das BMK rechtzeitig zu informieren und behält sich vor, seinerseits einen Wirtschaftsprüfer zu beauftragen).
2. Dieser Bericht wird spätestens zwei Wochen vor dem Nutzerausschuss dem BMK übermittelt.
3. Der Entgeltantrag für das folgende Geschäftsjahr (inkl. Hochrechnung für das laufende und Planrechnung für das folgende Geschäftsjahr) und der Bericht sind im Nutzerausschuss zu besprechen. Die Planwerte für das folgende Geschäftsjahr bilden die Basis für die Genehmigung des PRM-Entgelts.

## Inhalt des Berichts

Der Bericht hat den Anforderungen aus den oben zitierten Rechtsquellen zu entsprechen und insbes. zu bestätigen, dass die Berechnung im Einklang mit der VO 1107/2006 ist. Nötige Prüfungshandlungen dafür sind vom Wirtschaftsprüfer festzulegen, umfassen aber insbes.

- Prüfung der rechnerischen Richtigkeit sowie die stichprobenartige Einholung der Kostenkomponenten des errechneten PRM-Entgelts,
- Durchsicht des Protokolls des letzten Nutzerausschusses.

Der Bericht enthält jedenfalls die IST-Kosten für das abgelaufene Geschäftsjahr. Die IST-Kosten sind in tabellarischer Form darzustellen und in mind. 2–3 Details zu untergliedern. Bei der Berechnung sind die oben angeführten Hinweise zu beachten.

### Erstellt von

Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie  
Abteilung L1 – Strategie und Internationales

Erstellt am: 29. April 2021