

Magistrate der Mitgliedstädte
Bereiche: ÖPNV-Aufgabenträger

Unser Zeichen: TA 500.0 Sw/In
Durchwahl: 0611/1702-24
E-Mail: schweitzer@hess-staedtetag.de

Ausschuss für Umwelt und Verkehr

Datum: 12.08.2020
Rundschreiben: 634-2020

COVID-19 / ÖPNV-Rettungsschirm

Hessen erhält einen Anteil von 181 Mio. Euro am ÖPNV-Rettungsschirm des Bundes im Gesamtumfang von 2,5 Mrd. Euro. Die beihilferechtliche Genehmigung der EU KOM zur Bundesrahmenregelung liegt inzwischen vor. Eine Erstattungsrichtlinie wird vom Hessischen Verkehrsministerium derzeit vorbereitet. Erstattungsanträge sind bis 30.9.2020 zu stellen.

Sehr geehrte Damen und Herren,

die Regelungen zum ÖPNV-Rettungsschirm in Höhe von insgesamt 2,5 Mrd. Euro und seine Verteilung auf die Länder sind inzwischen gesetzlich festgelegt und in Kraft getreten ist. Hessen erhält einen Anteil von 181 Millionen Euro. Die Auszahlung erfolgt Mitte August 2020.

Organisiert werden soll damit der Ausgleich von finanziellen Nachteilen im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) in vier Entstehungskategorien:

- aufgrund geringerer Ausgleichsleistungen,
- aufgrund des Rückgangs von Fahrgeldeinnahmen,
- aufgrund des Rückgangs von Ausgleichszahlungen aus allgemeinen Vorschriften,
- aufgrund erhöhter Aufwendungen für Infektionsschutz.

Notifizierung

Die beihilferechtliche Genehmigung der EU-Kommission zur Bundesrahmenregelung liegt inzwischen ebenfalls vor. Aus rechtlichen Gründen hat die Kommission den Schadenszeitraum der Bundesrahmenregelung von März bis Dezember 2020 nun jedoch bis 31.8.2020 begrenzt.

Um gleichwohl in allen Fällen die vorgesehenen Schadensregulierungen durchführen zu können, werden nach Informationen des Deutschen Städtetags voraussichtlich von September bis Ende Dezember weitergehende Schäden bei den Aufgabenträgern im rechtlichen Sinne zu fingieren sein, soweit diese zuvor nicht originäre Anspruchsteller waren. Eine Schadensregulierung könne dann beihilfefrei nur als Billigkeitsausgleich gegenüber den Aufgabenträgern auf Basis einer zwischen den Ländern abgestimmten Muster-Erstattungsrichtlinie erfolgen. Dieser Zeitraum werde als Phase 2 bezeichnet.

Muster-Erstattungsrichtlinie

Auf der Basis der Muster-Erstattungsrichtlinie erarbeitet das Hessische Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen derzeit eine Hessische Richtlinie für das Erstattungsverfahren. Die Muster-Erstattungsrichtlinie hatte sich wegen der zuletzt noch ausstehenden Notifizierung noch in der Abstimmung befunden.

Fest steht aber schon, dass Erstattungsanträge bis 30.9.2020 zu stellen sind.

Der Deutsche Städtetag hatte noch vor dem Vorliegen der Notifizierung über das Erstattungsverfahren wie folgt berichtet:

„Entsprechend des erwarteten Ausgangs der beihilferechtlichen Prüfung sieht der Entwurf der Muster-Richtlinie eine unmittelbare Antragsbefugnis der Verkehrsunternehmen nur bis zum Ablauf der Geltungsdauer der Rahmenregelung des Bundes vor. Eine Antragstellung durch die Aufgabenträger lässt der Entwurf der Muster-Richtlinie bis Ende 2020 zu, da der Schadensausgleich gegenüber den Aufgabenträgern keine Beihilfe darstellt. Für den Zeitraum nach Ablauf der Rahmenregelung des Bundes müssen die Aufgabenträger eine beihilfenrechtskonforme Weiterleitung an die Verkehrsunternehmen sicherstellen. Dies kann z.B. über Notvergaben erfolgen.

*Die Erstellung der Musterrichtlinie hat das Land NRW im Auftrag der Verkehrsministerkonferenz übernommen. Der VDV, Vertreter der Verkehrsunternehmen, Aufgabenträger und Verbände sowie die kommunalen Spitzenverbände hatten Gelegenheit zur Stellungnahme. Die auf Basis der Muster-Richtlinie von den Ländern zu erlassenden endgültigen Richtlinien, können allerdings erst abgeschlossen werden, wenn die verbindliche Entscheidung der Europäischen Kommission vorliegt. Den weitgehend abgestimmten Entwurf der Musterrichtlinie vom 8.7.2020 geben wir zur Vorbereitung auf die Erstattungsanträge bereits zur Kenntnis (**Anlage**).*

Zur Frage, welche Positionen über den Rettungsschirm als ersatzfähige Schäden anzuerkennen sind, haben einige Länder noch Diskussionsbedarf angemeldet. Das betrifft z.B. die Frage der Anerkennung von sogenannten Kulanzmaßnahmen als Schadensposition, von bestimmten zusätzlichen Hygieneaufwendungen, von Kontrollmaßnahmen oder von Verlusten aus Leistungsausweitungen. Es bestehen noch Zweifel, ob die Länder diese über die bundeseinheitliche Schadensabwicklung hinaus aus Landesmitteln ausgleichen können, wenn sie nicht auf die Schadensermittlung angerechnet wird, die für die Verteilung der Bundesmittel herangezogen wird. Mit einer abschließenden Klärung wird in der nächsten Länder-Telefonschale gerechnet.

Die Muster-Richtlinie gibt die Grundregeln für Leistungen an Verkehrsunternehmen und an Aufgabenträger für Phase 1 vor: Dazu müssen Verkehrsunternehmen und Aufgabenträger in der Regel Anträge für den jeweils bei ihnen entstandenen Verlust bei der zuständigen Stelle des Landes stellen. Die Muster-Richtlinie regelt außerdem Leistungen an Aufgabenträger für Phase 2 bis Ende 2020. Damit können die Aufgabenträger zum einen für die bei ihnen selbst entstandenen Ausfälle Ausgleich erhalten (z. B. bei Brutto-Verkehrsverträgen). Außerdem erhalten die Aufgabenträger dadurch eine Refinanzierung für einen weitergehenden Billigkeitsausgleich an Verkehrsunternehmen in Phase 2, wenn sie das wirtschaftliche Risiko z. B. durch Vertragsanpassung nach § 132 GWB oder eine Notmaßnahme nach Art. 5 Abs. 5 der Verordnung (EU) Nr. 1370/2007 übernehmen.

Die unterschiedliche Vorgehensweise für Phase 1 und 2 ergibt sich daraus, dass das EU-Beihilferecht für die Gewährung von Mitteln an Unternehmen gilt. Demgegenüber sind Leistungen an Städte und Landkreise als ÖPNV-Aufgabenträger aus Sicht der EU innerstaatliche Geldströme, die für das Beihilferecht grundsätzlich unerheblich sind. Für die Ausgleichsleistungen der Phase 1 (Verkehrsunternehmen und Aufgabenträger) sowie der Phase 2 (nur Aufgabenträger) wird eine Antragstellung bis 30. September 2020 erforderlich sein. Einige Länder stellen bereits Antragsformulare und eigene Leitfäden bereit.

Erst wenn die verbindliche Entscheidung der Europäischen Kommission vorliegt, können allerdings die Muster-Richtlinie / die Länderrichtlinien endgefertigt und die Erstattungsanträge gestellt werden.

...

Bewertung:

Die Bereitschaft der Bundesebene zur Schadensregulierung beizutragen und die außerordentlich hohe Geschwindigkeit zur gesetzlichen Verankerung (Kabinettsbeschluss bis Verkündung in einem Monat) werden ausdrücklich begrüßt. Die Länderabstimmung zu einer Musterrichtlinie verlief zügig und konstruktiv, wobei erkennbar vielen unterschiedlichen Fallgestaltungen Rechnung getragen werden soll. Die Schadensregulierung wird nur dort in der Regel einfach, wo die Organisation des Verkehrs in der Hand eines (städtischen) Verkehrsunternehmens liegt, aber gleichzeitig sehr komplex dort, wo viele unterschiedliche Vertragsgestaltungen zur Erbringung der Verkehrsdienstleistungen bestehen. Die Hauptlast bei der Schadensermittlung tragen die Verbände und Verkehrsunternehmen im Hinblick auf den monatlichen Vergleich März bis Dezember 2019/2020. Hierfür sind ggf. verschiedene Korrekturfaktoren zu berücksichtigen.

Durch die zu erwartende Beihilfeentscheidung der EU wird das Erstattungsverfahren leider zusätzlich verkompliziert. Den Aufgabenträgern wird dabei eine bedeutend größere Rolle für einen Schadensausgleich im Rahmen einer notwendigen Phase 2 zukommen. In der Kürze der nach Veröffentlichung der Länderrichtlinien verbleibenden Zeit werden in der Frist bis 30.9.2020 Anträge gestellt und ggf. rückwirkende Vereinbarungen nachgeliefert werden müssen. Die Länder können die Antragsfrist für Aufgabenträger gegenüber der Frist für Verkehrsunternehmen zwar bis Ende des Jahres verlängern. Zur Effektivität des Schadensausgleichs werden die Länder aber allenfalls eine Verlängerung bis 31.10.2020 vorsehen. Daher regen wir an, dafür notwendige vertragliche Regeln / Maßnahmen in Abstimmung mit den Verkehrsunternehmen äußerst zügig vorzubereiten. Wir regen ferner an, dafür notwendige Vereinbarungen auf die Dauer des Rettungsschirms bis 31.12.2020 zu befristen und ggf. eine Verlängerungsoption für den Fall vorzusehen, dass ein Erstattungsverfahren über die bisherige Gültigkeit des Rettungsschirms hinaus verlängert wird. In Frage kommen grundsätzlich auch Notmaßnahmen für die Dauer von bis zu zwei Jahren; dann muss der Aufgabenträger aber für den überschießenden Teil nach Auslaufen des ÖPNV-Rettungsschirm die Finanzierung sicherstellen.

Die Aufgabenträger werden sich im Erstattungsverfahren auch ersparte Leistungen gegenrechnen lassen müssen. Wir regen daher an, Mittel aus ersparten Leistungen für die Verfügbarkeit im Rettungspaket zu sichern.

Zusammen mit dem VDV bereiten wir weitere Informationen vor, die bei der Umsetzung des ÖPNV-Rettungsschirms helfen sollen. Hierfür ist ein bundesweit anwendbarer Leitfaden zur Muster-Erstattungsrichtlinie in Vorbereitung, der wie die Richtlinie selbst kurz vor dem Abschluss steht. ...“

Mit freundlichen Grüßen

gez. Sandra Schweitzer
Referatsleiterin

Anlage

Entwurf, Stand: 23.07.2020

Muster-Richtlinie zum Ausgleich von Schäden im öffentlichen Personennahverkehr im Zusammenhang mit dem Ausbruch von COVID-19

I. Hinweise und Erläuterungen

Der nachfolgende Entwurf einer Muster-Richtlinie für den Corona-Schadensausgleich basiert auf dem Entwurf der Bundesrahmenregelung Beihilfen für den öffentlichen Personennahverkehr, der am 27.05.2020 der EU-Kommission zur Notifizierung vorgelegt wurde. Die Muster-Richtlinie ist in Abhängigkeit vom Ergebnis der Notifizierung ggfs. anzupassen. Die Vorgaben aus der Bundesrahmenregelung Beihilfen für den öffentlichen Personennahverkehr sind für eine beihilfenrechtskonforme Schadensabwicklung zwingend zu beachten.

Die Erörterung des Entwurfs der Bundesrahmenregelung Beihilfen für den öffentlichen Personennahverkehr mit der EU-Kommission lässt erwarten, dass der erstattungsfähige Schadenszeitraum nicht bis Dezember 2020 festgelegt werden kann. Daher sieht der Entwurf der Muster-Richtlinie eine unmittelbare Antragsbefugnis der Verkehrsunternehmen nur bis zum Ablauf der Geltungsdauer der Bundesrahmenregelung Beihilfen für den öffentlichen Personennahverkehr vor und lässt eine Antragstellung durch die Aufgabenträger für den Zeitraum bis Ende 2020 zu, da der Schadensausgleich gegenüber den Aufgabenträgern keine Beihilfe darstellt. Für den Zeitraum nach Ablauf der Bundesrahmenregelung Beihilfen für den öffentlichen Personennahverkehr müssen die Aufgabenträger eine beihilfenrechtskonforme Weiterleitung z. B. über Notvergaben an die Verkehrsunternehmen sicherstellen. Notvergaben können über einen Zeitraum von bis zu zwei Jahren durchgeführt werden. Lediglich die Erstattung der Mehrausgaben durch die Länder aufgrund dieser Muster-Richtlinie wird im Richtlinienentwurf auf den Zeitraum bis Dezember 2020 begrenzt, was eine zeitlich darüber hinausgehende Notvergabe nicht ausschließt.

Alternativ kann – unter Anwendung der gleichen Kriterien – den Unternehmen ein Schadensausgleich bis Dezember 2020 auf Basis der Geänderten Bundesregelung Kleinbeihilfen 2020 gewährt werden. Dies setzt voraus, dass der Ausgleich von Corona bedingten Schäden des gesamten Unternehmens für den Zeitraum März bis Dezember 2020 nach dieser Muster-Richtlinie zuzüglich aller weiteren Beihilfen auf Grundlage der Geänderten Bundesregelung Kleinbeihilfen 2020 einen Gesamtnennbetrag von 800 000 Euro nicht übersteigt.

In die Erarbeitung des Entwurfs der Muster-Richtlinie wurden VDV, BDO, BAG SPNV, Mofair und die kommunalen Spitzenverbände eingebunden. Daraus resultierende Anregungen wurden in weiten Teilen übernommen. Nicht möglich ist eine zusätzliche unmittelbare Ausgleichsgewährung an Subunternehmen, da der Entwurf der Bundesrahmenregelung Beihilfen für den öffentlichen Personennahverkehr nur einen direkten Schadensausgleich an die verantwortlichen Verkehrsunternehmen zulässt. Für Subunternehmen sind allein die ggfs. für einen coronabedingten Ausgleich angepassten vertraglichen Regelungen mit dem beauftragenden Verkehrsunternehmen relevant. Ausgeschlossen ist auch die Einbeziehung des allgemeinen Taxi- und Mietwagenverkehrs außerhalb des ÖPNV.

Die Muster-Richtlinie sieht in Nummer 2 Buchstabe a) in Verbindung mit Nummer 5.4.2.1 einen Ausgleich an Verkehrsunternehmen für Schäden wegen geringerer Ausgleichszahlungen aus öffentlichen Dienstleistungsaufträgen vor. Der Schadensausgleich wird jedoch an die Bedingung

geknüpft, dass der jeweilige Aufgabenträger die Verringerung der Ausgleichszahlungen als Ersparnis bei der Beantragung seines Schadensausgleichs mindernd berücksichtigt. Andernfalls würden die Länder einen höheren Schadensausgleich leisten, obwohl die Mittel zur Finanzierung des öffentlichen Dienstleistungsauftrags beim Aufgabenträger veranschlagt waren. Zur Vereinfachung des Schadensausgleichs nach der Muster-Richtlinie wird empfohlen, dass der Schadensausgleich für diese Minderleistungen unmittelbar zwischen dem Aufgabenträger und dem Verkehrsunternehmen stattfindet. Die Zahlungen des Aufgabenträgers können beihilfenrechtlich ebenfalls auf die Bundesrahmenregelung Beihilfen für den öffentlichen Personennahverkehr bzw. alternativ die Bundesregelung Kleinbeihilfen 2020 gestützt werden.

Für die zwischen den Ländern vereinbarte einheitliche Bemessung des Schadens, der ausgeglichen werden soll, sind einheitliche Definitionen der ausgleichsfähigen Schäden und der zu berücksichtigenden Einsparungen der Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen erforderlich. Dafür müssen unabhängig von der konkreten verfahrensmäßigen Gestaltung durch die Länder die die Erstattungsfähigkeit regelnden Passagen durch alle Länder übernommen werden.

Hinsichtlich des Fördersatzes besteht innerhalb der Länder ein Regelungsspielraum in Abhängigkeit von der noch nicht getroffenen Entscheidung der EU-Kommission zur Notifizierung. Gleiches gilt für die Anerkennung von zusätzlichen Aufwendungen für Hygienemaßnahmen. Denkbar wäre nach dem Entwurf der Bundesrahmenregelung Beihilfen für den öffentlichen Personennahverkehr eine Vollfinanzierung der Mindervergütungen und Einnahmeausfälle und Nicht-Anerkennung der zusätzlichen Hygieneaufwände als Eigenanteil der Verkehrsunternehmen.

Der Entwurf der Muster-Richtlinie ist entsprechend dem Gliederungsschema einer Förderrichtlinie als Richtlinie für Billigkeitsleistungen abgefasst. In Abhängigkeit von der im jeweiligen Land zu treffenden Entscheidung über die verfahrensmäßige Abwicklung des Schadensausgleichs auf der Grundlage einer gesetzlichen Regelung, einer Zuwendungsregelung (mit Zuwendungsbescheiden oder –verträgen) oder einer Billigkeitsleistungsregelung sind insbesondere die verfahrensmäßigen Regelungen aus der Muster-Richtlinie anzupassen. Dies gilt auch in Bezug auf die im jeweiligen Land zu treffende Zuständigkeitsregelung für die Ausgleichsgewährung.

Im nachfolgenden Entwurf sind auf der Grundlage dieser Hinweise hinter der Gliederungsnummer der Regelung Hinweise ausgebracht, ob die Regelungen

- obligatorisch wegen der Bundesrahmenregelung Beihilfen für den öffentlichen Personennahverkehr oder aus Gründen der Einheitlichkeit bzw.
- fakultativ

von allen Ländern zu beachten sind.

II. Entwurf Muster-Richtlinie

Richtlinien über die Gewährung von Billigkeitsleistungen zum Ausgleich von Schäden im öffentlichen Personennahverkehr im Zusammenhang mit dem Ausbruch von COVID-19 in Land XXX (Richtlinien Corona-Billigkeitsleistungen ÖPNV)

Runderlass des Ministeriums für
vom XX. Juli 2020

1 (fakultativ)

Rechtsgrundlage

Zum Ausgleich von Schäden der Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) einschließlich des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) im Zusammenhang mit dem Ausbruch von COVID-19 gewährt das Land nach Maßgabe dieser Richtlinien, § 53 der Landeshaushaltsordnung (LHO), der „Regelung zur vorübergehenden Gewährung von Beihilfen zum Ausgleich von Schäden im öffentlichen Personennahverkehr im Geltungsbereich der Bundesrepublik Deutschland im Zusammenhang mit dem Ausbruch von COVID-19“ („Bundesrahmenregelung Beihilfen für den öffentlichen Personennahverkehr“) des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur vom XX.XX.2020, (BAnz ...) und der Geänderten Regelung zur vorübergehenden Gewährung geringfügiger Beihilfen im Geltungsbereich der Bundesrepublik Deutschland im Zusammenhang mit dem Ausbruch von Covid-19 („Geänderten Bundesregelung Kleinbeihilfen 2020“) des Bundesministeriums für Wirtschaft und Energie vom 11. April 2020 (BAnz AT 24.04.2020 B1) Billigkeitsleistungen.

Es besteht kein Rechtsanspruch auf Gewährung der Leistung. Die Bewilligungsbehörde entscheidet aufgrund ihres pflichtgemäßen Ermessens diskriminierungsfrei im Rahmen der verfügbaren Haushaltsmittel.

2 (obligatorisch Buchstaben a) und b), fakultativ Buchstabe c))

Gegenstand der Förderung

Die Billigkeitsleistungen sind ein finanzieller Beitrag an die Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen im ÖPNV in Land XXX, deren Ausgaben in den Monaten März bis Dezember 2020 aufgrund der COVID-19-Pandemie

- a) aufgrund geringerer Ausgleichszahlungen aus öffentlichen Dienstleistungsaufträgen nach der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße und zur Aufhebung der Verordnungen (EWG) Nr. 1191/69 und (EWG) Nr. 1107/70 des Rates (ABl. L 315 vom 3.12.2007, S. 1) (VO 1370) wegen geringerer Verkehrsdienstleistungen oder wegen verringerter Nachfrage,
- b) durch den Rückgang der Fahrgeldeinnahmen oder Ausgleichszahlungen aus allgemeinen Vorschriften im Vergleich zum Referenzzeitraum des vorausgegangenen Jahres und/oder
- c) durch erhöhte Aufwendungen für den Infektionsschutz, z. B. für Hygienemaßnahmen, Fahrzeugumbauten, jedoch ohne Ausweitungen der Verkehrsleistungen,

nicht durch Einnahmen aus Fahrgeldern und Ausgleichszahlungen nach der VO 1370 oder aus allgemeinen Vorschriften im Sinne von Artikel 3 Absatz 3 der VO 1370 gedeckt werden können und damit einen Schaden darstellen."

3

Empfänger der Billigkeitsleistung

Empfänger sind

3.1 obligatorisch

Aufgabenträger und Aufgabenträgerorganisationen des ÖPNV im Sinne des ÖPNV-Gesetzes des Landes XXX,

3.2 obligatorisch

öffentliche und private Verkehrsunternehmen, soweit sie als Genehmigungsinhaber oder Betriebsführer nach dem Personenbeförderungsgesetz oder der Verordnung (EG) Nr. 1073/2009 ÖPNV auf dem Gebiet des Landes und/oder aufgrund eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages Beförderungsleistungen im ÖPNV bzw. im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) erbringen. Für die Eisenbahnverkehrsunternehmen ist eine getrennte Antragstellung und Bewilligung für die jeweiligen Regionalbereiche zulässig.

3.3 fakultativ

Zweckverbände oder Verbundorganisationen als Sammelantragsteller für die Empfänger gemäß den Nummern 3.1 und 3.2, soweit sie im Bezirk des Zweckverbandes Verkehrsleistungen erbringen oder an die Verbundorganisation angeschlossen sind. Erbringt ein Empfänger gemäß Nummer 3.2 Betriebsleistungen in mehreren Zweckverbandsgebieten oder Verbänden und können die Schäden bzw. vermiedenen oder ersparten Aufwendungen nicht eindeutig der Betriebsleistung in dem betreffenden Zweckverbandsgebiet oder Verbund zugeordnet werden, sind diese auf der Grundlage der Nutzwagen- bzw. Zug-Kilometer des Jahres 2020 im jeweiligen Gebiet den Zweckverbänden bzw. Verbundorganisationen zuzuordnen.

3.4 fakultativ

Aufgabenträger des ÖPNV im Sinne des ÖPNV-Gesetzes des Landes XXX als Sammelantragsteller für die Empfänger gemäß Nummer 3.2, soweit sie im Gebiet des Aufgabenträgers Verkehrsleistungen erbringen. Erbringt ein Empfänger gemäß Nummer 3.2 Betriebsleistungen in mehreren Aufgabenträgergebieten und können die Schäden bzw. vermiedenen oder ersparten Aufwendungen nicht eindeutig der Betriebsleistung in dem betreffenden Aufgabenträgergebiet zugeordnet werden, sind diese auf der Grundlage der Wagen- bzw. Zug-Kilometer des Jahres 2020 im jeweiligen Gebiet den Aufgabenträgern zuzuordnen.

4

Voraussetzungen

4.1 obligatorisch wegen Rahmenregelung Bund

Billigkeitsleistungen an Verkehrsunternehmen dürfen nur erfolgen, soweit die öffentlichen Dienstleistungsaufträge oder die allgemeinen Vorschriften nicht bereits Regelungen enthalten, die ohne Weiteres einen Ausgleich der Schäden bewirken. Ausgleichsfähig sind die Schäden, soweit für sie kein anderweitiger Ausgleich gewährt worden ist. Verlustausgleiche aufgrund von vor dem 01.03.2020 beschlossenen Gesellschaftereinlagen oder aufgrund von konzern- oder unternehmensinternen Regelungen (z. B. Ergebnisabführungsverträgen), die bereits am 01.03.2020 bestanden, bewirken keinen Ausgleich im Sinne der Sätze 1 oder 2.

4.2 obligatorisch wegen Rahmenregelung Bund

Billigkeitsleistungen gemäß dieser Richtlinie an Eisenbahnen und Verkehrsunternehmen, die eine rechtswidrige Beihilfe erhalten haben, die durch Beschluss der Kommission für mit dem

Binnenmarkt unvereinbar erklärt wurde, sind auszusetzen, bis das betreffende Verkehrsunternehmen den Gesamtbetrag der rechtswidrigen und mit dem Binnenmarkt unvereinbaren Beihilfe einschließlich der entsprechenden Rückforderungszinsen zurückgezahlt oder auf ein Sperrkonto überwiesen hat.

4.3 obligatorisch wegen Kleinbeihilfenregelung Bund

Alternativ zur Bundesrahmenregelung Beihilfen für den öffentlichen Personennahverkehr kann eine Ausgleichsgewährung auch auf die Geänderte Bundesregelung Kleinbeihilfen 2020 gewährt werden, wenn die dort genannten Voraussetzungen erfüllt sind und die Summe des Schadensausgleichs gemäß Nummer 5.4 sowie weiterer Beihilfen nach der Geänderten Bundesregelung Kleinbeihilfen 2020 für das gesamte Unternehmen den Gesamtnennbetrag von 800 000 Euro nicht übersteigt. Das betreffende Unternehmen hat der beihilfegebenden Stelle schriftlich in Papierform, in elektronischer Form oder in Textform jede Kleinbeihilfe nach dieser Regelung anzugeben, die es bislang erhalten hat, sodass sichergestellt ist, dass der Höchstbetrag nicht überschritten wird.

5

Art und Umfang, Höhe der Billigkeitsleistung

5.1 fakultativ

Bei der Leistung handelt es sich um eine Billigkeitsleistung gemäß § 53 LHO

5.2 fakultativ

Bei der Finanzierungsart handelt es sich um einen anteiligen Ausgleich in Höhe von bis zu 100 Prozent der ausgleichsfähigen Schäden.

5.3 fakultativ

Die Billigkeitsleistung wird in Form einer Zuweisung bzw. eines Zuschusses gewährt.

5.4 obligatorisch wegen Rahmenregelung Bund und Einheitlichkeit

Die ausgleichsfähigen Schäden sind wie folgt zu ermitteln:

5.4.1 obligatorisch

Empfänger nach Nummer 3.1:

5.4.1.1 obligatorisch

Für jeden Tarifbereich (Verbundtarife, Übergangstarife, landesweite Tarife, Haustarif, Beförderungsbedingungen DB (BBDB)) ist die Differenz zwischen den um die jeweiligen Tarifanpassungen auf das Jahr 2020 hochgerechneten tatsächlichen Fahrgeldeinnahmen der Monate März bis Dezember 2019 und den tatsächlichen Fahrgeldeinnahmen der jeweiligen Monate des Jahres 2020 ausgleichsfähig soweit die Empfänger gemäß den zur Erbringung der Verkehrsleistungen bestehenden öffentlichen Dienstleistungsaufträgen das wirtschaftliche Risiko tragen. Maßgebend sind dabei die Netto-Fahrgeldeinnahmen (ohne Umsatzsteuer), bei Verbundtarifen, Übergangstarifen, landesweiten Tarifen und dem BBDB-Tarif gemäß der Einnahmenaufteilung unter Zugrundelegung des auf die Einnahmen der Jahre 2019 und 2020 anzuwendenden Aufteilungsschlüssels für das Jahr 2020 der jeweiligen Verbundorganisation. Zur Berechnung der um die Tarifanpassungen auf den Zeitraum März bis Dezember 2020 hochgerechneten tatsächlichen Fahrgeldeinnahmen des Zeitraums in 2019 sind die im jeweiligen Monat verkauften bzw. dem Verbund gemeldeten Fahrausweise der jeweiligen Kartenart und Preisstufe der Monate März Bis Dezember 2019 mit den für diese Kartenart und für die im Gültigkeitszeitraum entsprechende Preisstufe im jeweiligen Zeitraum des Jahres 2020 geltenden Preisen zu multiplizieren. Lassen sich in Einzelfällen keine entsprechenden Referenzpreise zuordnen oder handelt es sich um stückzahlunabhängige Pauschalangebote, ist die aus der Berechnung nach Satz 3 abgeleitete durchschnittliche prozentuale Tarifanpassung für die Hochrechnung maßgebend. Die Verbundorganisationen haben den Empfängern die für die

Antragstellung erforderlichen Daten zu liefern. Berücksichtigt werden dürfen Mindereinnahmen aus ohne Rechtsverpflichtung vorgenommenen Erstattungen von Fahrgeldern an Kunden insbesondere für Abonnements, soweit die Entscheidung über die Erstattungen vor dem 01.06.2020 getroffen wurde und der Gesamtumfang der Erstattungen für den gesamten Tarifraum 5 Prozent der Gesamtfahrgeldeinnahmen aus Abonnementverkäufen des Jahres 2019 nicht übersteigt. Nicht berücksichtigt werden dürfen dagegen Mindereinnahmen aus Erstattungen von Fahrgeldern an Kunden insbesondere für Abonnements, soweit die Entscheidung über die Erstattungen nach dem 01.06.2020 getroffen wurde und keine Rechtspflicht für die Erstattung bestanden hat.

5.4.1.2 obligatorisch

Zur Berechnung der Minderung der Erstattungsleistungen nach dem Neunten Buch Sozialgesetzbuch (SGB IX) vom 23. Dezember 2016 (BGBl. I S. 3234), das zuletzt durch Artikel 8 des Gesetzes vom 14. Dezember 2019 (BGBl. I S. 2789) geändert worden ist, sind die um die Tarifierpassungen gemäß Nummer 5.4.1.1 Sätze 3 und 4 hochgerechneten Fahrgeldeinnahmen des Zeitraumes März bis Dezember 2019 bzw. die Fahrgeldeinnahmen für den Zeitraum März bis Dezember 2020 zu ermitteln und für diese die Erstattungsleistung aufgrund der jeweiligen für das entsprechende Jahr festgelegten oder nachgewiesenen Vomhundertsätze (2019 für hochgerechnete und 2020 für Ist-Fahrgeldeinnahmen 2020) zu berechnen. Maßgebend sind dabei die Netto-Fahrgeldeinnahmen (ohne Umsatzsteuer), bei Verbundtarifen, Übergangstarifen, landesweiten Tarifen und dem BBDB-Tarif gemäß der Einnahmenaufteilung der jeweiligen Verbundorganisation. Ausgleichsfähig ist die Differenz der so errechneten Beträge, soweit die Empfänger gemäß den zur Erbringung der Verkehrsleistungen bestehenden öffentlichen Dienstleistungsaufträgen das wirtschaftliche Risiko tragen.

5.4.1.3 obligatorisch

In entsprechender Weise sind die ebenfalls ausgleichsfähigen Schäden aus der Minderung anderer Ausgleichszahlungen aus allgemeinen Vorschriften zu berechnen, soweit die Empfänger gemäß den zur Erbringung der Verkehrsleistungen bestehenden öffentlichen Dienstleistungsaufträgen das wirtschaftliche Risiko tragen.

Darüber hinaus sind erhöhte Ausgleichszahlungen aus vor dem 01.06.2020 erlassenen allgemeinen Vorschriften der Empfänger an Verkehrsunternehmen für den Zeitraum von März bis Dezember 2020 ausgleichsfähig, soweit die Erhöhung der Ausgleichszahlungen aufgrund eines gesonderten Nachweises pandemiebedingt auf geringeren Fahrgeldeinnahmen der Verkehrsunternehmen im Vergleich zum Referenzzeitraum in den Monaten März bis Dezember 2019 zurückzuführen sind.

5.4.1.4 obligatorisch

Ebenfalls ausgleichsfähig sind die Schäden aus Ausgaben der Empfänger für Ausgleichszahlungen an Verkehrsunternehmen für den Zeitraum vom 01.03.2020 bis 31.12.2020, soweit sie auf Maßnahmen zum Schadensausgleich beruhen. Ausgleichsfähig sind dabei nur Ausgaben im Umfang des Ausgleichs, der sich bei Anwendung der Nummern 5.4.2.1 bis 5.4.2.7 als Ausgleich an die Unternehmen rechnerisch ergäbe. Als Maßnahmen zum Schadensausgleich gelten insbesondere Notvergaben nach Artikel 5 Absatz 5 VO 1370 oder nach allgemeinem Vergaberecht, Änderungen des öffentlichen Dienstleistungsauftrages im Sinne von § 132 GWB, Anpassungen der Vergütung aus ergänzender Vertragsauslegung oder nach § 313 BGB, Gesellschaftereinlagen sowie weitere Maßnahmen im Einklang mit der VO 1370, soweit sie nach dem 01.03.2020 zum Ausgleich der Schäden veranlasst oder umgesetzt wurden. Ausgleichsfähig sind für den Zeitraum vom 01.09.2020/01.10.2020 (Tag nach Ende Rahmenregelung Bund) darüber hinaus auch Verlustausgleiche im Sinne von Nummer 4.1 Satz 3 bis zu der in Satz 2 geregelten Höhe.

(5.4.1.5 fakultativ

Ausgleichsfähig sind darüber hinaus im Einzelfall nachgewiesene erhöhte Ausgaben der Empfänger und auch der Subunternehmen im Schadenszeitraum vom 01.03.2020 bis 31.12.2020 für den Infektionsschutz. Dies sind insbesondere erhöhte Ausgaben für

- *Desinfektionsmaßnahmen einschließlich Lackbeschichtungen in Fahrzeugen, Werkstätten und Verkaufsstellen,*
- *zusätzliche Reinigungen durch verkürzte Reinigungsintervalle und Intensivierung der Reinigung der Fahrzeuge,*
- *Bauliche Schutzmaßnahmen wie Trennscheiben an Fahrerarbeitsplätzen in den Fahrzeugen, Trennscheiben in den Verkaufsstellen sowie*
- *Mund-Nasen-Schutz und Desinfektionsmittel für das Personal, jedoch nicht für die Fahrgäste.*

Nicht ausgleichsfähig sind erhöhte Ausgaben für zusätzliche Betriebsleistungen.)

5.4.1.6 obligatorisch

Von den nach den Nummern 5.4.1.1 bis 5.4.1.5 ermittelten Schäden sind in direktem ursächlichem Zusammenhang mit der Pandemie vermiedene oder ersparte Aufwendungen der Empfänger in Abzug zu bringen. Dies sind insbesondere

- verringerte Verkaufsprovisionen aufgrund geringerer Fahrausweisverkäufe, soweit diesen keine rechtskräftig festgestellten oder zwischen den Parteien unbestrittenen pandemiebedingten Forderungen des Vertriebsdienstleisters auf Anpassung der Vergütung aus ergänzender Vertragsauslegung oder nach § 313 BGB gegenüberstehen,
- im direkten Zusammenhang mit der Covid-19-Pandemie stehende geringere Ausgleichszahlungen an Verkehrs- und Eisenbahnunternehmen aus öffentlichen Dienstleistungsaufträgen aufgrund geringerer Verkehrsdienstleistungen (Nummer 5.4.2.1) oder aus allgemeinen Vorschriften des jeweiligen Empfängers (Nummer 5.4.2.4),
- eingesparte Personalkosten (z. B. durch Kurzarbeitergeld oder Überstundenabbau),
- Energie- und Kraftstoffkosteneinsparungen,
- nicht entstandene Kosten für Wartungsarbeiten und Reparaturen,
- nicht angefallene Infrastrukturentgelte,
- von anderen Stellen erhaltene anderweitige Ausgleichszahlungen für die nach den Nummern 5.4.1.1 bis 5.4.1.4 berechneten Schäden,
- weitere Ersparnisse.

5.4.1.7 obligatorisch

Die Summe der gemäß den Nummern 5.4.1.1 bis 5.4.1.5 errechneten Schäden abzüglich der vermiedenen oder ersparten Aufwendungen gemäß Nummer 5.4.1.6 ist der ausgleichsfähige Gesamtschaden des Empfängers nach Nummer 3.1.

5.4.2 obligatorisch

Empfänger nach Nummer 3.2:

5.4.2.1 obligatorisch

Ausgleichsfähig ist die Differenz zwischen der regulär erwarteten Ausgleichsleistung aus dem öffentlichen Dienstleistungsauftrag für das Jahr 2020 oder alternativ auf der Basis des Referenzzeitraums im Vorjahr für das ungekürzte Leistungsangebot einschließlich ergänzender Dienstleistungen wie Zugbegleitung oder Besetzung von Verkaufsstellen im Schadenszeitraum der Bundesrahmenregelung Beihilfen für den öffentlichen Personennahverkehr oder im Falle der Nummer 4.3 im Zeitraum von März bis Dezember 2020 und den tatsächlich erhaltenen Ausgleichsleistungen jeweils einschließlich Sanktionen sowie Boni und Mali aus Anreizregelungen. Bei der Berechnung können die Änderungen von zentralen Parametern im Vergleich zum Vorjahreszeitraum, wie z. B. Personalkosten, Strom- oder Kraftstoffpreise und

Personalkosten, berücksichtigt werden. Die Schäden sind jedoch nur ausgleichsfähig, soweit der jeweilige Aufgabenträger einen Antrag als Empfänger gemäß Nummer 3.1 stellt und dabei seine geringeren Ausgleichszahlungen berücksichtigt hat.

5.4.2.2 obligatorisch

Die entsprechend Nummer 5.4.1.1 berechnete Differenz der Fahrgeldeinnahmen ist für den Schadenszeitraum der Bundesrahmenregelung Beihilfen für den öffentlichen Personennahverkehr oder im Falle der Nummer 4.3 im Zeitraum von März bis Dezember 2020 ausgleichsfähig, soweit die Empfänger selbst das wirtschaftliche Risiko tragen oder lediglich Verlustausgleiche im Sinne von Nummer 4.1 Satz 3 erhalten.

5.4.2.3 obligatorisch

Zur Berechnung der Minderung der Erstattungsleistungen nach dem SGB IX im Schadenszeitraum der Bundesrahmenregelung Beihilfen für den öffentlichen Personennahverkehr oder im Falle der Nummer 4.3 im Zeitraum von März bis Dezember 2020 ist entsprechend Nummer 5.4.1.2 zu verfahren.

5.4.2.4 obligatorisch

In entsprechender Weise sind die ebenfalls ausgleichsfähigen Schäden im Schadenszeitraum der Bundesrahmenregelung Beihilfen für den öffentlichen Personennahverkehr oder im Falle der Nummer 4.3 im Zeitraum von März bis Dezember 2020 aus der Minderung anderer Ausgleichszahlungen aus allgemeinen Vorschriften zu berechnen. Die Schäden sind in Bezug auf allgemeine Vorschriften der Aufgabenträger jedoch nur ausgleichsfähig, soweit der jeweilige Aufgabenträger einen Antrag als Empfänger gemäß Nummer 3.1 stellt und dabei seine geringeren Ausgleichszahlungen berücksichtigt hat.

(5.4.2.5 fakultativ

Ausgleichsfähig sind darüber hinaus im Einzelfall nachgewiesene erhöhte Ausgaben für den Schadenszeitraum der Bundesrahmenregelung Beihilfen für den öffentlichen Personennahverkehr oder im Falle der Nummer 4.3 für den Zeitraum von März bis Dezember 2020 für Infektionsschutzmaßnahmen entsprechend Nummer 5.4.1.5. Nicht ausgleichsfähig sind erhöhte Ausgaben für zusätzliche Betriebsleistungen.)

5.4.2.6 obligatorisch

Von den nach den Nummern 5.4.2.1 bis 5.4.2.5 ermittelten Schäden im Schadenszeitraum der Bundesrahmenregelung Beihilfen für den öffentlichen Personennahverkehr oder im Falle der Nummer 4.3 im Zeitraum von März bis Dezember 2020 sind in direktem ursächlichem Zusammenhang mit der Pandemie vermiedene oder ersparte Aufwendungen der Empfänger in Abzug zu bringen. Dies sind insbesondere

- verringerte Verkaufsprovisionen aufgrund geringerer Fahrausweisverkäufe, soweit diesen keine rechtskräftig festgestellten oder zwischen den Parteien unbestrittenen pandemiebedingten Forderungen des Vertriebsdienstleisters auf Anpassung der Vergütung aus ergänzender Vertragsauslegung oder nach § 313 BGB gegenüberstehen,
- Im direkten Zusammenhang mit der Covid-19-Pandemie stehende geringere Vergütungsleistungen an Subunternehmen aufgrund geringerer Verkehrsleistungen, soweit diesen keine rechtskräftig festgestellten oder zwischen den Parteien unbestrittenen pandemiebedingten Forderungen des Subunternehmens auf Anpassung der Vergütung aus ergänzender Vertragsauslegung oder nach § 313 BGB gegenüberstehen,
- eingesparte Personalkosten (z. B. durch Kurzarbeitergeld oder Überstundenabbau),
- Energie- und Kraftstoffkosteneinsparungen,
- nicht entstandene Kosten für Wartungsarbeiten und Reparaturen,
- nicht angefallene Infrastrukturnutzungsentgelte,

- von anderen Stellen erhaltene anderweitige Ausgleichszahlungen für die nach den Nummern 5.4.2.1 bis 5.4.2.5 berechneten Schäden,
- weitere Ersparnisse.

5.4.2.7 obligatorisch

Die Summe der gemäß den Nummern 5.4.2.1 bis 5.4.2.5 errechneten Schäden abzüglich der vermiedenen oder ersparten Aufwendungen gemäß Nummer 5.4.2.6 ist der ausgleichsfähige Gesamtschaden des Empfängers nach Nummer 3.2.

6

Sonstige Bestimmungen

6.1 obligatorisch wegen Rahmenregelung Bund

Es ist sicherzustellen, dass eine Überkompensation der pandemiebedingten wirtschaftlichen Nachteile ausgeschlossen ist.

6.2 obligatorisch wegen Rahmenregelung Bund

Die Empfänger sind zu verpflichten, beantragte oder erhaltene finanzielle Leistungen aufgrund der COVID-19-Pandemie im Rahmen einer Selbstauskunft anzugeben. Die Empfänger sind darauf hinzuweisen, dass es sich bei den Angaben um subventionserhebliche Tatsachen im Sinne von § 264 des Strafgesetzbuches handelt und dass Subventionsbetrug nach dieser Vorschrift strafbar ist. Eine Doppelförderung ist ausgeschlossen.

6.3 obligatorisch wegen Rahmenregelung Bund und Einheitlichkeit

Die Empfänger sind zu verpflichten, bis zum 30.09.2021 den tatsächlich entstandenen Schaden auf der Grundlage der in Nummer 5.4 genannten Berechnungsmethode nachzuweisen und von einem Steuerberater oder Wirtschaftsprüfer oder vom Rechnungsprüfungsamt testieren zu lassen. Dies schließt eine Mitteilung über die regulär über den öffentlichen Dienstleistungsauftrag oder über allgemeine Vorschriften erhaltene Ausgleichsleistungen mit ein. Dem Nachweis sind Bestätigungen der Verbundorganisationen über die Einnahmeaufteilungen der Monate März bis Dezember der Jahre 2019 und 2020 sowie ein Testat eines Wirtschaftsprüfers über die Fahrgeldeinnahmen der Monate März bis Dezember der Jahre 2019 und 2020 im Haustarif bzw. nach BBDB beizufügen. Für Schäden gemäß Nummer 5.4.2.1 sind Bestätigungen der betreffenden Aufgabenträger über die Höhe des Schadens beizufügen.

6.4 obligatorisch wegen Rahmenregelung Bund und Einheitlichkeit

Billigkeitsleistungen, die über den reinen Schadensausgleich hinausgehen, sind vom Empfänger zurückzufordern. In der Regel sind die zurückgeforderten Beträge nicht zu verzinsen, wenn sie in der gesetzten Frist erstattet werden. Sollte sich herausstellen, dass der tatsächliche Schaden den prognostizierten übersteigt, kann eine Anpassung der gewährten Billigkeitsleistung vorgenommen werden.

6.5 obligatorisch wegen Rahmenregelung Bund

Die Empfänger sind zu verpflichten, bis zum 31.10.2021 der Bewilligungsbehörde sämtliche in Anhang III der Verordnung (EU) Nr. 651/2014 der Kommission vom 17. Juni 2014, Anhang III der Verordnung (EU) Nr. 702/2014 der Kommission und Anhang III der Verordnung (EU) Nr. 1388/2014 der Kommission vom 16. Dezember 2014 geforderten Informationen zwecks Veröffentlichung auf einer Beihilfenwebsite oder über das IT-Instrument der Europäischen Kommission zu übermitteln.

7

Verfahren

7.1 Antragsfrist obligatorisch wegen Rahmenregelung Bund, im Übrigen fakultativ

Ein Antrag auf Gewährung der Billigkeitsleistung ist für Empfänger nach Nummer 3.2 bis zum 30. September 2020 und für die übrigen Empfänger bis zum XX.XX.2020 zu stellen. Er hat die Berechnung bzw. Schätzung des voraussichtlichen Schadens auf der Grundlage der in Nummer 5.4 genannten Berechnungsmethode zu enthalten.

Für den Ausgleich des Schadens nach Nummer 5.4.2.1 reicht eine mit dem Aufgabenträger abgestimmte Schätzung aus.

Dem Antrag sind Prognosen der Verbundorganisationen über die Schäden gemäß den Nummern 5.4.1.1 bzw. 5.4.2.2 sowie weitere begründende Unterlagen beizufügen.

Erbringt ein Empfänger gemäß Nummer 3.2 Betriebsleistungen in mehreren Ländern und können die Schäden oder vermiedenen bzw. ersparten Aufwendungen nicht eindeutig der Betriebsleistung in einem Land zugeordnet werden, sind diese auf der Grundlage der im jeweiligen Land erbrachten Wagen- bzw. Zug-Kilometer des Jahres 2020 den Ländern zuzuordnen. Die beteiligten Bewilligungsbehörden können eine abweichende Aufteilung vereinbaren.

Sammelanträgen von Empfängern gemäß den Nummern 3.3 und 3.4 sind die Anträge der Empfänger gemäß den Nummern 3.1 und 3.2 beizufügen. Der Antrag ist formlos schriftlich oder elektronisch zu stellen.

7.2 fakultativ

Bewilligungsbehörde ist die Landesbehörde, in deren Bezirk der Empfänger seinen Sitz hat.

Bewilligungsbehörde für Empfänger nach Nummer 3.2 im SPNV ist jeweils die Landesbehörde, in deren Bezirk der Aufgabenträger seinen Sitz hat, in dessen Bezirk der Empfänger die Leistung erbringt. Hat ein Empfänger gemäß Nummer 3.2 keinen Sitz im Land, ist außer in den Fällen des Satzes 2 die Bewilligungsbehörde zuständig, in deren Bezirk die überwiegende Betriebsleistung in Nutzwagen- bzw. Zug-Kilometer des Empfängers im Jahr 2020 im Land erbracht wird.

Empfänger gemäß den Nummern 3.3 und 3.4 haben die Billigkeitsleistungen an die Empfänger gemäß den Nummern 3.1 und 3.2 weiterzuleiten und dabei sicherzustellen, dass die maßgeblichen Bestimmungen des Bewilligungsbescheides auch den Empfängern auferlegt werden. Dies schließt ausdrücklich die Nachweisführung ein.

7.3 fakultativ

Die Modalitäten der Auszahlung werden im Bewilligungsbescheid näher geregelt.

8 fakultativ

Inkrafttreten/Außerkräftreten

Dieser Runderlass tritt am Tag nach der Veröffentlichung in Kraft und am 31. Dezember 2021 außer Kraft.