

# **Richtlinien des Ministeriums für Infrastruktur und Landesplanung über die Gewährung von Billigkeitsleistungen zum Ausgleich von Schäden im öffentlichen Personennahverkehr im Zusammenhang mit dem Ausbruch von COVID-19 (Richtlinien Corona-Billigkeitsleistungen ÖPNV)**

vom 04. September 2020

## **0 Vorbemerkungen**

Die nachfolgende Richtlinie für den Corona-Schadensausgleich basiert auf der Bundesrahmenregelung Beihilfen für den öffentlichen Personennahverkehr, der am 07.08.2020 nach Notifizierung bei der EU-Kommission durch das BMVI veröffentlicht wurde. Die Vorgaben aus der Bundesrahmenregelung Beihilfen für den öffentlichen Personennahverkehr sind für eine beihilfenrechtskonforme Schadensabwicklung zwingend zu beachten.

Die Bundesrahmenregelung Beihilfen für den öffentlichen Personennahverkehr lässt nur einen erstattungsfähigen Schadenszeitraum bis zum 31.08.2020 zu. Daher sieht die 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 Richtlinie wird auf den Zeitraum bis Dezember 2020 begrenzt, was eine zeitlich darüberhinausgehende Notvergabe nicht ausschließt.

Alternativ kann – unter Anwendung der gleichen Kriterien – den Unternehmen ein Schadensausgleich bis Dezember 2020 auf Basis der Zweiten 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 Richtlinie zuzüglich aller weiteren Beihilfen auf Grundlage der Zweiten Geänderten Bundesregelung Kleinbeihilfen 2020 einen Gesamtnennbetrag von 800 000 Euro nicht übersteigt.

Die Inhalte der Richtlinie wurden mit VDV, BDO, BAG SPNV, Mofair und den kommunalen Spitzenverbänden abgestimmt. 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 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 würde das Land einen höheren Schadensausgleich leisten, obwohl die Mittel zur Finanzierung des öffentlichen Dienstleistungsauftrags beim Aufgabenträger veranschlagt waren. Zur Vereinfachung des Schadensausgleichs nach der 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.

## **1 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 07.08.2020, veröffentlicht unter [www.bmvi.de/beihilfen-oePNV](http://www.bmvi.de/beihilfen-oePNV) und der Zweiten Geänderten Regelung zur vorübergehenden Gewährung geringfügiger Beihilfen im Geltungsbereich der Bundesrepublik Deutschland im Zusammenhang mit dem Ausbruch von Covid-19 („Zweite Geänderte Bundesregelung Kleinbeihilfen 2020“) des Bundesministeriums für Wirtschaft und Energie vom 03. August 2020 (BAnz AT 11.08.2020 B1) Billigkeitsleistungen.

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

## **2 Gegenstand der Billigkeitsleistungen**

Die Billigkeitsleistungen sind ein finanzieller Beitrag an die Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen im ÖPNV im Land Brandenburg, 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 und/oder

b) durch den Rückgang der Fahrgeldeinnahmen oder Ausgleichszahlungen aus allgemeinen Vorschriften im Vergleich zum Referenzzeitraum des vorausgegangenen Jahres 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**

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

#### **3.2**

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**

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**

Aufgabenträger des ÖPNV im Sinne des ÖPNV-Gesetzes des Landes Brandenburg 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**

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**

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

Alternativ zur Bundesrahmenregelung Beihilfen für den öffentlichen Personennahverkehr kann eine Ausgleichsgewährung auch auf die Zweite Geänderte Bundesregelung Kleinbeihilfen 2020 gestützt werden, wenn die dort genannten Voraussetzungen erfüllt sind und die Summe des Schadensausgleichs gemäß Nummer 5.4 sowie weiterer Beihilfen nach der Zweiten 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

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

### 5.2

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

### 5.3

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

### 5.4

Die ausgleichsfähigen Schäden sind wie folgt zu ermitteln:

#### 5.4.1

Empfänger nach Nummer 3.1:

##### 5.4.1.1

Für jeden Tarifbereich (Verbundtarife, Übergangstarife, landesweite Tarife, Haustarif, Beförderungsbedingungen DB (BBDB)) ist die Differenz zwischen den um die jeweiligen Tarifierhöhungen 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 Tarifierhöhungen 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 Tarifierhöhung 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

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

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

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

Von den nach den Nummern 5.4.1.1 bis 5.4.1.4 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.

#### 5.4.1.6

Die Summe der gemäß den Nummern 5.4.1.1 bis 5.4.1.4 errechneten Schäden abzüglich der vermiedenen oder ersparten Aufwendungen gemäß Nummer 5.4.1.5 ist der ausgleichsfähige Gesamtschaden des Empfängers nach Nummer 3.1.

#### 5.4.2

Empfänger nach Nummer 3.2:

##### 5.4.2.1

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

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

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

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

Von den nach den Nummern 5.4.2.1 bis 5.4.2.4 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.

#### 5.4.2.6

Die Summe der gemäß den Nummern 5.4.2.1 bis 5.4.2.4 errechneten Schäden abzüglich der vermiedenen oder ersparten Aufwendungen gemäß Nummer 5.4.2.5 ist der ausgleichsfähige Gesamtschaden des Empfängers nach Nummer 3.2.

## **6 Sonstige Bestimmungen**

### 6.1

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

### 6.2

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

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

Billigkeitsleistungen, die über den reinen Schadensausgleich hinausgehen, sind vom Empfänger zurückzufordern. Die von Empfängern nach Nummer 3.2 zurückgeforderten Beträge sind vom Zeitpunkt des Erhalts bis zum Zeitpunkt der Rückerstattung mit einem Prozentpunkt über dem jeweiligen Basiszinssatz zu verzinsen. In der Regel sind die von Empfängern nach Nummer 3.1 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

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

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 30. Oktober 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 schriftlich zu stellen.

### 7.2

Bewilligungsbehörde im Land Brandenburg ist das Landesamt für Bauen und Verkehr.

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

Die Modalitäten der Auszahlung werden im Bewilligungsbescheid näher geregelt.



## **8 Inkrafttreten/Außerkräfttreten**

Dieser Richtlinie tritt am 04. September 2020 in Kraft und am 31. Dezember 2021 außer Kraft.