

853

Erlass des Landes Hessen über die Gewährung von Billigkeitsleistungen zum Ausgleich von Schäden im öffentlichen Personennahverkehr im Zusammenhang mit dem Ausbruch von COVID-19 (Erlass Corona-Billigkeitsleistungen ÖPNV HE)

Inhalt

- I. Grundsätze und Rechtsgrundlage
- II. Gegenstand der Ausgleichsleistung
- III. Antragsberechtigte
- IV. Art und Umfang
- V. Höhe und Berechnung der Ausgleichsleistung
- VI. Sonstige Leistungsbestimmungen
- VII. Verfahren
- VIII. Besondere Prüfberechtigungen und Berichtspflichten
- IX. Inkrafttreten, Geltungsdauer

I. Grundsätze und Rechtsgrundlage

Das Land gewährt nach Maßgabe dieses Erlasses, § 53 der Landeshaushaltsordnung (LHO), der „Bundesrahmenregelung Beihilfen für den öffentlichen Personennahverkehr“¹ und der „Zweiten Geänderten Bundesregelung Kleinbeihilfen 2020“² in der jeweils geltenden Fassung Billigkeitsleistungen für den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) einschließlich des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) zum Ausgleich von Schäden im Zusammenhang mit dem Ausbruch von COVID-19.

Zweck dieses Erlasses ist es, einen Beitrag zur Sicherung des ÖPNV als Daseinsvorsorge zu leisten, indem eine Ausgleichszahlung für pandemiebedingte Einnahmeausfälle zur Verfügung gestellt wird. Ziel ist es, in Hessen ein verlässliches Grundangebot an ÖPNV-Leistungen dauerhaft zur Verfügung zu stellen.

Die Ausgleichsleistung stellt eine freiwillige Leistung aus dem Landeshaushalt dar. Ein Anspruch auf Gewährung einer Ausgleichsleistung besteht nicht. Vielmehr entscheidet die Bewilligungsbehörde aufgrund ihres pflichtgemäßen Ermessens im Rahmen der verfügbaren Haushaltsmittel.

II. Gegenstand der Ausgleichsleistung

- Ausgleichsleistungen aufgrund geringerer Ausgleichszahlungen aus öffentlichen Dienstleistungsaufträgen (öDA) 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 Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 und (EWG) Nr. 1107/70 des Rates (ABl. L 315 vom 3. Dezember 2007, S. 1) (VO 1370) wegen geringerer Verkehrsdienstleistungen oder wegen verringerteter Nachfrage.
- Ausgleichsleistungen für rückläufige Fahrgeldeinnahmen oder fehlende Ausgleichsleistungen aus allgemeinen Vorschriften im Vergleich zum Referenzzeitraum des vorausgegangenen Jahres, welche nicht durch Einnahmen aus Fahrgeldern und Ausgleichszahlungen nach der VO 1370 oder aus allgemeinen Vorschriften im Sinne von Art. 3 Abs. 3 der VO 1370 gedeckt werden können und einen Schaden darstellen.

Der für die Billigkeitsleistung geltende berücksichtigungsfähige Zeitraum liegt zwischen dem 1. März 2020 und 31. Dezember 2020.

III. Antragsberechtigte

Antragsberechtigt sind:

1. Aufgabenträger und Aufgabenträgerorganisationen

Aufgabenträger und Aufgabenträgerorganisationen des ÖPNV nach dem Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Hessen vom 1. Dezember 2005 (ÖPNVG) (GVBl. I S. 786), zuletzt

geändert durch Verordnung vom 29. August 2018 (GVBl. S. 551), sofern sie gemäß den zur Erbringung der Verkehrsleistungen bestehenden öffentlichen Dienstleistungsaufträgen das wirtschaftliche Risiko tragen.

Den Aufgabenträgern und Aufgabenträgerorganisationen sind Gemeinden gleichgestellt, welche freiwillig Aufgaben des ÖPNV nach § 5 Abs. 3 ÖPNVG wahrnehmen, sofern sie gemäß den zur Erbringung der Verkehrsleistungen bestehenden öffentlichen Dienstleistungsaufträgen das wirtschaftliche Risiko tragen.

Im Falle von Überschneidungen von Betriebsleistungen in zwei Verbundgebieten sind Anträge entsprechend der Nutzwagen- beziehungsweise Zug-Kilometer des Jahres 2020 im jeweiligen Gebiet der Verbünde zuzuordnen. Die Verbünde können eine abweichende Aufteilung mit Zustimmung der Bewilligungsbehörde vereinbaren.

2. Öffentliche und private Verkehrsunternehmen

Öffentliche und private Verkehrsunternehmen, soweit sie als Genehmigungsinhaber nach dem Personenbeförderungsgesetz (PBefG) oder der VO (EG) Nr. 1073/2009 oder aufgrund eines öDA Beförderungsleistungen im ÖPNV oder im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) auf dem Gebiet des Landes Hessen erbringen und hierfür das wirtschaftliche Risiko tragen. Für die Eisenbahnverkehrsunternehmen ist eine getrennte Antragsstellung und Bewilligung für die jeweiligen Regionalbereiche zulässig.

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

Unternehmen, die sich am 31. Dezember 2019 bereits in Schwierigkeiten befanden nach Art. 2 Abs. 18 der Allgemeinen Gruppenfreistellungsverordnung (AGVO) dürfen keine Beihilfen nach dieser Regelung gewährt werden und sind nicht antragsberechtigt.

Ebenfalls nicht antragsberechtigt sind Unternehmen, über deren Vermögen ein Insolvenzverfahren beantragt oder eröffnet worden ist. Dasselbe gilt auch für Unternehmen, deren Geschäftsführung zur Abgabe einer Vermögensauskunft nach § 802c der Zivilprozessordnung (ZPO) oder § 284 der Abgabenordnung (AO) verpflichtet ist oder bei dem diese abgenommen wurde. Ist die Antragsstellerin oder der Antragsteller eine durch einen gesetzlichen Vertreter vertretene juristische Person, gilt dies, sofern den gesetzlichen Vertreter aufgrund seiner Verpflichtungen als gesetzlicher Vertreter der juristischen Person die entsprechende Verpflichtung aus § 802c ZPO oder § 284 AO treffen.

3. Sammelantragssteller

Die hessischen Verkehrsverbünde übernehmen die Funktion als Sammelantragssteller für die Aufgabenträger und Aufgabenträgerorganisationen, die dem Verbund angeschlossen sind. Der Sammelantragssteller kann auch selbst Antragsstellerin oder Antragssteller sein.

IV. Art und Umfang

Die Ausgleichszahlung wird als nicht rückzahlbarer Zuschuss beziehungsweise Zuweisung in Form einer Billigkeitsleistung nach § 53 LHO gewährt. Ausgleichsfähig sind die Schäden, soweit für sie kein anderweitiger Ausgleich gewährt worden ist. Verlustausgleiche aufgrund von vor dem 1. März 2020 beschlossenen Gesellschaftereinlagen oder aufgrund von konzern- oder unternehmensinternen Regelungen, die bereits am 1. März 2020 bestanden, bewirken keinen Ausgleich im Sinne der Sätze 1 oder 2.

Bei der Finanzierungsart handelt es sich um eine Anteilsfinanzierung in Höhe von bis zu 100 Prozent der ausgleichsfähigen Schäden.

V. Höhe und Berechnung der Ausgleichsleistung

1. Aufgabenträger und Aufgabenträgerorganisationen

1.1. Schadenspositionen

1.1.1. Schaden aus Einnahmeausfall/Mindereinnahmen

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 2019 bis Dezember 2019 und den tatsächlichen Fahrgeldeinnahmen der jeweiligen Monate des Jahres

¹ „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 7. August 2020, veröffentlicht unter www.bmvi.de/beihilfen-oepnv.

² „Zweite Geänderte Regelung zur vorübergehenden Gewährung geringfügiger Beihilfen im Geltungsbereich der Bundesrepublik Deutschland im Zusammenhang mit dem Ausbruch von COVID-19“ des Bundesministeriums für Wirtschaft und Energie vom 3. August 2020 (BAnz AT 11. August 2020 B1).

2020 ausgleichsfähig. 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 1. März 2020 bis Dezember 2020 hochgerechneten tatsächlichen Fahrgeldeinnahmen des Zeitraums in 2019 sind die im jeweiligen Monat verkauften Fahrausweise der jeweiligen Kartenart und Preisstufe der Monate März 2019 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 Antragstellern die für die Antragsstellung 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 Erstattung vor dem 1. Juni 2020 getroffen wurde und der Gesamtfumfang 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 insbesondere aus Abonnements, soweit die Entscheidung über die Erstattungen nach dem 1. Juni 2020 getroffen wurde und keine Rechtspflicht für die Erstattung bestanden hat.

1.1.2. Schaden aus Minderung der Erstattungsleistungen nach dem SGB IX

Zur Berechnung der Minderung der Erstattungsleistungen nach dem Neunten Buch Sozialgesetzbuch (SGB IX) vom 23. Dezember 2016 (BGBl. I S. 3234), zuletzt geändert durch Gesetz vom 14. Dezember 2019 (BGBl. I S. 2789), sind die um die Tarifanpassungen (nach Nr. 1.1. Satz 3 und 4) hochgerechneten Fahrgeldeinnahmen des Zeitraums 1. März 2019 bis 31. Dezember 2019 beziehungsweise die Fahrgeldeinnahmen für den Zeitraum 1. März 2020 bis 31. 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.

1.1.3. Schaden aus Minderung von Ausgleichszahlungen aus allgemeinen Vorschriften

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 1. Juni 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 1. März 2020 bis Dezember 2019 zurückzuführen sind.

1.1.4. Schaden für Ausgleichsleistungen an Verkehrsunternehmen

Ebenfalls ausgleichsfähig sind die Schäden aus Ausgaben der Empfänger für Ausgleichszahlungen an Verkehrsunternehmen für den Zeitraum vom 1. März 2020 bis 31. Dezember 2020, soweit sie auf Maßnahmen zum Schadensausgleich beruhen. Ausgleichsfähig sind dabei nur Ausgaben im Umfang des Ausgleichs, der sich bei Anwendung der Nr. 2.1. bis 2.3. als Ausgleich an die Unternehmen rechnerisch ergäbe. Als Maßnahmen zum Schadensausgleich gelten insbesondere Notvergaben nach Art. 5 Abs. 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 sowie Gesellschaftereinlagen, soweit sie nach dem 1. März 2020 zum Ausgleich der Schäden veranlasst oder umgesetzt wurden. Ausgleichsfähig sind für den Zeitraum vom 1. September 2020 darüber hinaus auch Verlustausgleiche im Sinne von Nr. IV. Satz 3 bis zu der in Satz 2 geregelten Höhe.

1.2. Ersparte Aufwendungen

Der Aufgabenträger muss seine Einsparungen grundsätzlich vollständig einbringen. Die Einsparungen werden mit den Mindereinnahmen saldiert. Von den nach der Nr. 1.1. 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 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 (Nr. 2.1.1.) oder aus allgemeinen Vorschriften des jeweiligen Empfängers (Nr. 2.1.4.),
- eingesparte Personalkosten (zum Beispiel 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 Nr. 1.1.1. bis 1.1.4. berechneten Schäden,
- weitere Ersparnisse.

1.3. Feststellung des Gesamtschadens

Die Summe der nach Nr. 1.1. errechneten Schäden abzüglich der vermiedenen oder ersparten Aufwendungen nach Nr. 1.2. ist der ausgleichsfähige Gesamtschaden.

2. Öffentliche und private Verkehrsunternehmen

2.1. Schadenspositionen

2.1.1. Schaden aus Minderung der Ausgleichsleistungen aus öDA

Ausgleichsfähig ist die Differenz zwischen der regulär erwarteten Ausgleichsleistung aus dem öDA 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 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 zum Beispiel Personalkosten, Strom- oder Kraftstoffpreise und Personalkosten, berücksichtigt werden. Die Schäden sind jedoch nur ausgleichsfähig, soweit der jeweilige Aufgabenträger einen Antrag stellt und dabei seine geringeren Ausgleichszahlungen berücksichtigt hat.

2.1.2. Schaden aus Einnahmeausfall/Mindereinnahmen

Die entsprechend Nr. 1.1.1. berechnete Differenz der Fahrgeldeinnahmen ist für den Schadenszeitraum ausgleichsfähig, soweit die Empfänger selbst das wirtschaftliche Risiko tragen oder lediglich Verlustausgleiche im Sinne von Nr. IV. Satz 3 erhalten.

2.1.3. Schaden aus Minderung der Erstattungsleistungen nach dem SGB IX

Zur Berechnung der Minderung der Erstattungsleistungen nach dem SGB IX im Schadenszeitraum der Rahmenregelung des Bundes 1. März 2020 bis 31. August 2020 oder nach der Bundesregelung Kleinbeihilfen 1. März 2020 bis 31. Dezember 2020 ist entsprechend Nr. 1.1.2. zu verfahren.

2.1.4. Schaden aus Minderung von Ausgleichszahlungen aus allgemeinen Vorschriften

In entsprechender Weise sind die ebenfalls ausgleichsfähigen Schäden in den oben genannten Schadenszeiträumen 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 oder die jeweilige Auf-

gabenträgerorganisation einen Antrag stellt und dabei geringere Ausgleichszahlungen berücksichtigt hat.

2.2. Ersparte Aufwendungen

Von den nach der Nr. 2.1. ermittelten Schäden in den oben genannten Schadenszeiträumen 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 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 unbestrittenen pandemiebedingten Forderungen des Subunternehmens auf Anpassung der Vergütung aus ergänzender Vertragsauslegung oder nach § 313 BGB gegenüberstehen,
- eingesparte Personalkosten (zum Beispiel 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 Nr. 2.1.1. bis 2.1.4. berechneten Schäden,
- weitere Ersparnisse.

2.3. Feststellung des Gesamtschadens

Die Summe der nach Nr. 2.1. errechneten Schäden abzüglich der vermiedenen oder ersparten Aufwendungen nach Nr. 2.2. ist der ausgleichsfähige Gesamtschaden des Antragstellers.

VI. Sonstige Leistungsbestimmungen

1. Überkompensation

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

2. Subventionserheblichkeit

Die Antragsteller sind verpflichtet, beantragte oder erhaltene finanzielle Leistungen aufgrund der COVID-19-Pandemie im Rahmen einer Selbstauskunft anzugeben. Bei der im Rahmen dieses Erlasses gewährten Ausgleichszahlung kann es sich um eine Subvention im Sinne von § 264 Strafgesetzbuch (StGB) handeln. Einige der im Antragsverfahren zu machenden Angaben sind daher subventionserheblich im Sinne von § 264 StGB in Verbindung mit § 2 Subventionsgesetz. In diesem Fall wird die oder der Antragsberechtigte vor der Bewilligung der Ausgleichszahlung über die subventionserheblichen Tatsachen in Kenntnis gesetzt. Der Antragsberechtigte hat darüber zwingend erforderliche schriftliche Bestätigung zur Kenntnis zu geben.

3. Nachweispflicht

Die Empfängerinnen und Empfänger sind verpflichtet, bis zum 30. September 2021 den tatsächlich entstandenen Schaden auf der Grundlage der in Nr. V genannten Berechnungsmethode nachzuweisen und von einem Steuerberater oder Wirtschaftsprüfer oder vom Rechnungsprüfungsamt testieren zu lassen. Dies schließt eine Mitteilung über die regulär über den öDA 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 Fahrgeldeinnahme der Monate März bis Dezember der Jahre 2019 und 2020 im Haustarif beziehungsweise nach BBDB beizufügen. Für Schäden der Verkehrsunternehmen (nach Nr. V.2.1.) sind Bestätigungen der betreffenden Aufgabenträger über die Höhe des Schadens beizufügen.

4. Rückforderung

Leistungen, die über den reinen Schadensausgleich hinausgehen, sind vom Empfänger zurückzufordern. Bei einem Verstoß gegen eine im Bewilligungsbescheid genannte Obliegenheit oder Verpflichtung kann die Ausgleichszahlung zurückgefordert werden. Die von Verkehrsunternehmen zurückgeforderten Beiträge 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 den Aufgabenträgern und Auf-

gabenträgerorganisationen sowie diesen Gleichgestellten 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.

5. Veröffentlichungspflicht

Die Empfänger sind verpflichtet, bis zum 31. Oktober 2021 der Bewilligungsbehörde alle relevanten Informationen³ zu jeder auf der Grundlage dieses Erlasses gewährten Einzelbeihilfe zum Zwecke der Veröffentlichung zu übermitteln. Diese werden innerhalb von zwölf Monaten ab dem Zeitpunkt ihrer Gewährung auf einer ausführlichen Beihilfenwebsite oder über das IT-Instrument der Kommission⁴ veröffentlicht.

6. Ausgleich an Verkehrsunternehmen nach der Bundesrahmenregelung

Ausgleichsleistungen an Verkehrsunternehmen (inklusive Eisenbahnen) nach der Bundesrahmenregelung dürfen nur bewilligt werden soweit nachweislich

- der öDA oder die allgemeinen Vorschriften nicht bereits Regelungen enthalten, die ohne Weiteres einen Ausgleich der Schäden bewirken,
- nach den Regeln über die ergänzende Vertragsauslegung ein Ausgleich der Schäden nicht möglich ist,
- eine Anpassung auf Grundlage der Störung der Geschäftsgrundlage nicht erfolgen kann.

Ausgleichsleistungen an Verkehrsunternehmen im Rahmen der Bundesrahmenregelung dürfen bewilligt werden, wenn die Gesamtsumme der beantragten Ausgleichsleistung 800.000 Euro überschreitet oder die Antragsstellerin oder der Antragssteller glaubhaft machen kann, dass die Summe der insgesamt beantragten Kleinbeihilfen 800.000 Euro übersteigen wird. Die Schadensberechnung erfolgt nach Nr. V.2. dieses Erlasses.

VII. Verfahren

1. Bewilligungsbehörde

Bewilligungsbehörde ist die Landesbehörde, in deren Bezirk die Antragstellerin oder der Antragssteller seinen Sitz hat. Bewilligungsbehörde für Verkehrsunternehmen im SPNV ist jeweils die Landesbehörde, in deren Bezirk die Aufgabenträgerin oder der Aufgabenträger, in dessen Bezirk die Antragstellerin oder der Antragssteller die Leistung erbringt. Hat das Verkehrsunternehmen keinen Sitz im Land, ist außer in den Fällen des Satzes 2 die Bewilligungsbehörde zuständig, in deren Bezirk die überwiegende Betriebsleistung in Nutzwagen- beziehungsweise Zug-Kilometer des Empfängers im Jahr 2020 im Land erbracht wird. Abweichende Regelungen können im Rahmen der Verwaltungsvereinfachung durch die zuständigen Bewilligungsbehörden im Einzelfall getroffen werden.

Bewilligungsbehörde des Landes:

Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen (HMWEVW)
Kaiser-Friedrich-Ring 75
65185 Wiesbaden
Tel.: 0611 815-2374
E-Mail: Referat-V6@wirtschaft.hessen.de

2. Antrag

2.1. Form

Von der Bewilligungsbehörde werden Antragsformulare zur Verfügung gestellt, welche zwingend zu verwenden sind.

Im Falle von Nr. VI.6. ist ein formloser Antrag möglich.

³ Dabei handelt es sich um die in Anhang III der Verordnung (EU) Nr. 651/2014 der Kommission vom 17. Juni 2014 und Anhang III der Verordnung (EU) Nr. 702/2014 der Kommission geforderten Informationen. Bei rückzahlbaren Vorschüssen, Garantien, Darlehen, nachrangigen Darlehen und sonstigen Formen der Beihilfe wird der Nennwert des zugrundeliegenden Beihilfeinstruments pro Empfänger angegeben. Bei Steuervortellen und Vergünstigungen in Bezug auf andere Zahlungen können die einzelnen Beihilfebeträge in Spannen angegeben werden.

⁴ Die öffentliche Suchfunktion der Beihilfentransparenzdatenbank bietet gemäß den diesbezüglichen europäischen Transparenzanforderungen Zugang zu den von den Mitgliedstaaten bereitgestellten Angaben über die einzelnen Beihilfen. Sie kann unter folgender Adresse aufgerufen werden: <https://webgate.ec.europa.eu/competition/transparency/public?lang=de>.

2.2. Frist

Eine Antragstellung ist bis spätestens 13. November 2020 bei der Bewilligungsbehörde möglich. Es gilt das Datum des elektronischen Eingangs des Antrags bei der Bewilligungsbehörde.

Im Falle von Nr. VI.6. ist ein Antrag des Verkehrsunternehmens bis zum 30. September 2020 formlos bei der Bewilligungsbehörde zu stellen.

2.3. Inhalt

Der Antrag hat die Berechnung beziehungsweise Schätzung des voraussichtlichen Schadens auf der Grundlage der in Nr. V. genannten Berechnungsmethode zu enthalten.

Für den Ausgleich des Schadens der Verkehrsunternehmen reicht eine mit dem Aufgabenträger oder der Aufgabenträgerorganisation abgestimmte Schätzung aus.

Dem Antrag sind Prognosen der Verbundorganisationen über die Schäden nach Nr. V sowie weitere begründende Unterlagen beizufügen.

2.4. Antragsstellung

Aufgabenträger und Aufgabenträgerorganisationen haben ihre Anträge über die Verbünde als Sammelantragssteller zu stellen.

Verkehrsunternehmen, die eigenwirtschaftlich Verkehrsleistungen erbringen oder Nr. VI.6. unterfallen stellen ihren Antrag direkt bei der Bewilligungsbehörde.

Sammelanträgen sind die gestellten Einzelanträge der Aufgabenträger, Aufgabenträgerorganisationen beizufügen. Der Sammelantrag ist elektronisch zu stellen.

Die Bewilligungsbehörde kann nach eigenem Ermessen, insbesondere zur Vervollständigung des Antrags, Unterlagen nachfordern. Für die Nachreichung der Unterlagen gilt eine Frist von zwei Wochen.

3. Bewilligung, Auszahlung und Abrechnung

Die Auszahlung erfolgt nach Bewilligung des Antrags unbar auf das vom Antragsteller oder der Antragsstellerin benannte Konto.

Eine Abtretung ist nicht zulässig. Weitere Modalitäten der Auszahlung werden im Bewilligungsbescheid näher geregelt. Die Auszahlung erfolgt unter dem Vorbehalt der Rückforderung.

Sammelantragssteller sind verpflichtet die bewilligten Mittel an die Antragsteller weiterzuleiten.

Für die Bewilligung, Auszahlung und Abrechnung der Ausgleichszahlung sowie für den Nachweis und die Prüfung der entstandenen Vorhalte- und Vorleistungskosten sowie die gegebenenfalls erforderliche Aufhebung des Bewilligungsbescheides und die Rückforderung der gewährten finanziellen Ausgleichszahlung gelten die §§ 48 bis 49a HVwVfG.

Ausgleichsleistungen an Verkehrsunternehmen, die eine rechtswidrige Beihilfe erhalten haben und die durch Beschluss der Kommission für mit dem Binnenmarkt unvereinbar erklärt wurden, 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.

VIII. Besondere Prüfberechtigungen und Berichtspflichten

- Das HMWEVW ist zu stichprobenartigen Nachprüfungen befugt.
- Der Bundesrechnungshof und der Landesrechnungshof sind zur Prüfung berechtigt.
- Über die Maßnahme ist gegenüber der Europäischen Kommission zu berichten.

IX. Inkrafttreten, Geltungsdauer

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

Wiesbaden, den 4. September 2020

**Hessisches Ministerium für Wirtschaft,
Energie, Verkehr und Wohnen**
V 6-900#018

StAnz. 40/2020 S. 998