

**9240            Richtlinien über die Gewährung  
                  von Billigkeitsleistungen zum Ausgleich  
von Schäden im öffentlichen Personennahverkehr  
im Zusammenhang mit dem Ausbruch von  
                  COVID-19 in Rheinland-Pfalz  
(Richtlinien Corona-Billigkeitsleistungen ÖPNV)**

**Verwaltungsvorschrift des Ministeriums für  
Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau  
vom 14. September 2020 (8706)**

**1            Leistungszweck, Rechtsgrundlagen**

**1.1        Leistungszweck**

Die Corona-Pandemie mit den zeitweise verordneten Ausgangsbeschränkungen und Kontaktverboten hat im öffentlichen Personennahverkehr einschließlich des Schienenpersonennahverkehrs (ÖPNV) zu einem deutlichen Rückgang des Fahrgastaufkommens und damit der Fahrgeldeinnahmen geführt. Daher hat der Bund den Ländern zusätzliche Finanzmittel zur Verfügung gestellt, aus denen die Schäden ausgeglichen werden sollen. Das Land Rheinland-Pfalz stockt diese Finanzmittel im Wege des Sondervermögens „Nachhaltige Bewältigung der Corona-Pandemie“ um Landesmittel auf und gewährt freiwillig Billigkeitsleistungen.

Eine unmittelbare Antragsbefugnis der konzessionierten Verkehrsunternehmen besteht für Beihilfen für den öffentlichen Personennahverkehr hinsichtlich Schäden aus dem Zeitraum 1. März bis 31. August 2020. Für bis zum 31. Dezember 2020 entstehende Schäden können die Aufgabenträger Anträge nach dieser Verwaltungsvorschrift des Landes Rheinland-Pfalz stellen.

**1.2        Rechtsgrundlagen**

Zum Ausgleich von Schäden der Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen im ÖPNV im Zusammenhang mit dem Ausbruch von COVID-19 gewährt das Land Rheinland-Pfalz nach Maßgabe dieser Verwaltungsvorschrift, des § 53 der Landeshaushaltsordnung (LHO) vom 20. Dezember 1971 (GVBl. 1972 S. 2, BS 63-1) sowie der dazu ergangenen Verwaltungsvorschrift zum Vollzug der Landeshaushaltsordnung (VV-LHO) vom 20. Dezember 2002 (MinBl. 2003 S. 22, 324; 2017 S. 340) in der jeweils geltenden Fassung, 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), oder alternativ unter den gleichen Bedingungen 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 3. August 2020 (BAnz AT 11.08.2020 B1) Billigkeitsleistungen.

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

**2            Gegenstand der Billigkeitsleistungen**

Die Billigkeitsleistungen sind Leistungen an die Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen im ÖPNV in Rheinland-Pfalz, deren Ausgaben in den Monaten März bis Dezember 2020 infolge 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. EU Nr. L 315 S. 1) (Verordnung (EG) Nr. 1370/2007) 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 und/oder
- c) durch erhöhte Aufwendungen für den Infektionsschutz, z. B. für personalbezogene Hygienemaßnahmen und/oder Fahrzeugumbauten, jedoch ohne Ausweitungen der Verkehrsleistungen,

nicht durch Einnahmen aus Fahrgeldern und Ausgleichszahlungen nach der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 oder aus allgemeinen Vorschriften im Sinne von Artikel 3 Absatz 3 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 gedeckt werden können und damit einen Schaden darstellen.

### 3 Leistungsempfänger der Billigkeitsleistung

Leistungsempfänger sind

- 3.1 Aufgabenträger des straßengebundenen ÖPNV oder des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) im Sinne des Nahverkehrsgesetzes vom 17. November 1995 (GVBl. S. 450), zuletzt geändert durch § 12 des Gesetzes vom 22. Dezember 2015 (GVBl. S. 516), BS 924-8.
- 3.2 öffentliche und private Verkehrsunternehmen, soweit sie als Genehmigungsinhaber oder Betriebsführer nach dem Personenbeförderungsgesetz oder der Verordnung (EG) Nr. 1073/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. Oktober 2009 über gemeinsame Regeln für den Zugang zum grenzüberschreitenden Personenkraftverkehrsmarkt und zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 (ABl. EU Nr. L 300 S. 88) ÖPNV und/oder aufgrund eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages Beförderungsleistungen im straßengebundenen ÖPNV bzw. im SPNV auf dem Gebiet des Landes erbringen.

### 4 Antragsberechtigung

- 4.1 Billigkeitsleistungen an Verkehrsunternehmen dürfen nur erfolgen, soweit die öffentlichen Dienstleistungsaufträge oder die allgemeinen Vorschriften nicht bereits Regelungen enthalten, die einen Ausgleich der Schäden bewirken. 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 (z. B. Ergebnisabführungsverträgen), die bereits am 1. März 2020 bestanden, bewirken keinen Ausgleich im Sinne der Sätze 1 oder 2.
- 4.2 Billigkeitsleistungen gemäß dieser Richtlinie an 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 Verkehrsunternehmen 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.

- 4.4 Für Subunternehmen sind die vertraglichen Regelungen mit dem beauftragenden Verkehrsunternehmen relevant. Das konzessionierte Verkehrsunternehmen, welches Ausgleichsmittel nach dieser Verwaltungsvorschrift beantragt, bringt ersparte Aufwendungen gegenüber seinen Subunternehmen nach Nummer 5.4.2.6 in Abzug. Für die im Vertragsverhältnis bereits geleisteten Pauschalen übersteigende Schäden des Subunternehmers gilt Nummer 6.6. Die Nachweisführung durch den Subunternehmer erfolgt per Testat eines Steuerberaters oder Wirtschaftsprüfers. Das Testat des Subunternehmens muss auch die erhöhten Ausgaben gemäß 5.4.1.5 und 5.4.2.5 umfassen. Das antragstellende Verkehrsunternehmen wird damit für diesen Teil von der Haftung freigestellt.

### 5 Art und Umfang, Höhe der Billigkeitsleistung

- 5.1 Bei der Leistung handelt es sich um eine Billigkeitsleistung gemäß § 53 LHO.
- 5.2 Auf die nach dieser Verwaltungsvorschrift ausgleichsfähigen Schäden wird unter Zugrundelegung einer durchzuführenden Prognose zunächst ein Abschlag in Höhe von 90 v. H. geleistet. Die Schlussabrechnung auf Basis der IST-Werte der Verkehrsverbände aus dem Jahr 2020 erfolgt im Jahr 2021 nach den Vorgaben der Nummer 7, was zu einem vollständigen Ausgleich der nach dieser Verwaltungsvorschrift ausgleichsfähigen Schäden führen kann.
- 5.3 Die Billigkeitsleistung wird in Form eines Zuschusses gewährt.
- 5.4 Die ausgleichsfähigen Schäden sind wie folgt zu ermitteln:
  - 5.4.1 Ausgleich für Leistungsempfänger 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 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 bzw. der einnahmeaufteilenden Stellen. 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 Pauschalgebote, ist die aus der Berechnung nach Satz 3 abgeleitete durchschnittliche prozentuale Tarifanpassung für die Hochrechnung maßgebend.

Die Verbundorganisationen bzw. die einnahmearaufteilenden Stellen haben den Leistungsempfängern die für die Antragstellung erforderlichen Daten zu liefern. Berücksichtigt werden dürfen Mindereinnahmen aus ohne Rechtsverpflichtung vorgenommenen Erstattungen von Fahrgeldern an Kunden und Kundinnen insbesondere für Abonnements, soweit die Entscheidung über die Erstattungen vor dem 1. Juni 2020 getroffen wurde und der Gesamtumfang der Erstattungen für den gesamten Tarifraum 5 v. H. der Gesamtfahrgeldeinnahmen aus Abonnementverkäufen des Jahres 2019 nicht übersteigt.

- 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), zuletzt geändert durch Artikel 8 des Gesetzes vom 14. Dezember 2019 (BGBl. I S. 2789), sind die um die Tarifanpassungen 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 Einnahmearaufteilung der jeweiligen Verbundorganisation bzw. einnahmearaufteilenden Stelle. Ausgleichsfähig ist die Differenz der so errechneten Beträge, soweit die Leistungsempfänger 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 Leistungsempfänger 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 Aufgabenträger an Verkehrsunternehmen für den Zeitraum von März bis Ende 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 Ende Dezember 2019 zurückzuführen sind.
- 5.4.1.4 Ebenfalls ausgleichsfähig sind die Schäden aus Ausgaben der Aufgabenträger 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 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 Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 oder nach allgemeinem Vergaberecht, Änderungen des öffentlichen Dienstleistungsauftrages im Sinne von § 132 des Gesetzes gegen Wettbewerbsbeschränkungen in der Fassung vom 26. Juni 2013 (BGBl. I S. 1750, 3245), zuletzt geändert durch Artikel 2 Abs. 8 des Gesetzes vom 25. Juni 2020 (BGBl. I S. 1474), Anpassungen der Vergütung aus ergänzender Vertragsauslegung oder nach § 313 BGB, Gesellschaftereinlagen sowie

weitere Maßnahmen im Einklang mit der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007, soweit sie nach dem 1. März 2020 zum Ausgleich der Schäden veranlasst oder umgesetzt wurden. Ausgleichsfähig sind für den Zeitraum ab dem 1. September 2020 darüber hinaus auch Verlustausgleiche im Sinne von Nummer 4.1 Satz 3 bis zur nach Satz 2 geregelten Höhe.

- 5.4.1.5 Ausgleichsfähig sind darüber hinaus im Einzelfall nachgewiesene erhöhte Ausgaben der Leistungsempfänger und auch der Subunternehmen im Schadenszeitraum vom 1. März 2020 bis 31. Dezember 2020 für den Infektionsschutz.

Dies sind erhöhte Ausgaben für

- Desinfektionsmaßnahmen (Personalkosten, keine Desinfektionsmittel) und Lackbeschichtungen in Fahrzeugen, Werkstätten und Verkaufsstellen,
- Personalkosten für zusätzliche Reinigungen durch verkürzte Reinigungsintervalle und Intensivierung der Reinigung der Fahrzeuge,
- bauliche Schutzmaßnahmen einschließlich Einbau wie Verbundstofffolien und Trennscheiben an Fahrerarbeitsplätzen in den Fahrzeugen, Trennscheiben in den Verkaufsstellen,
- Mund-Nasen-Schutzmasken für das Fahr-, Kontroll- und Vertriebspersonal.

Die Schäden sind durch Rechnungsbelege sowie Personaleinsatzpläne nachzuweisen. Nicht ausgleichsfähig sind erhöhte Ausgaben für zusätzliche Betriebsleistungen.

- 5.4.1.6 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 laufbedingte Kosten wie Wartungsarbeiten und Reparaturen,
- nicht angefallene Infrastrukturentgelte,
- von anderen Stellen erhaltene anderweitige Ausgleichszahlungen für die nach den Nummern 5.4.1.1 bis 5.4.1.5 berechneten Schäden,
- weitere Ersparnisse.

- 5.4.1.7 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 Ausgleich für Leistungsempfänger 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 Regelungen mit dem jeweiligen Aufgabenträger. Bei der Berechnung können die Änderungen von zentralen Parametern im Vergleich zum Vorjahreszeitraum, wie z. B. Personalkosten, Strom- oder Kraftstoffpreise, berücksichtigt werden. Die Schäden sind jedoch nur ausgleichsfähig, soweit der jeweilige Aufgabenträger einen Antrag als Leistungsempfänger gemäß Nummer 3.1 oder einen Sammelantrag nach Nummer 6.2.2 stellt und dabei seine geringeren Ausgleichszahlungen berücksichtigt.

- 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 Leistungsempfänger 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 Neunten Buch Sozialgesetzbuch 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 Leistungsempfänger gemäß Nummer 3.1 oder einen Sammelantrag nach Nummer 6.2.2 stellt und dabei seine geringeren Ausgleichszahlungen berücksichtigt hat.
- 5.4.2.5 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 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 Leistungsempfänger 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 laufbedingte Kosten wie 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 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 Leistungsempfängers nach Nummer 3.2.
- Ausgeschlossen sind Schäden des allgemeinen Taxi- und Mietwagenverkehrs außerhalb des ÖPNV.
- ## 6 Antragstellung
- ### 6.1 Antragsfristen
- Anträge der Leistungsempfänger nach Nummer 3.2 für im Zeitraum 1. März bis 31. August 2020 entstandene Schäden sind bis zum 30. September 2020 bei der jeweiligen Bewilligungsstelle einzureichen.
- Einzel- oder Sammelanträge der Leistungsempfänger nach Nummer 3.1 für im Zeitraum 1. März bis 31. Dezember 2020 entstandene bzw. prognostizierte Schäden sind bis zum 31. Oktober 2020 bei der jeweiligen Bewilligungsstelle einzureichen.
- ### 6.2 Form und Inhalt des Antrags
- #### 6.2.1 Der Antrag ist schriftlich oder elektronisch mit dem von der Bewilligungsstelle zur Verfügung gestellten Antragsformular zu stellen.
- #### 6.2.2 Sammelanträge
- SPNV-Zweckverbände und Verbundorganisationen können Sammelanträge für die Leistungsempfänger nach Nummern 3.1 und 3.2, soweit sie an die Verbundorganisation angeschlossen sind oder im jeweiligen Zweckverbandsgebiet Verkehrsleistungen erbringen, stellen.
- Aufgabenträger können die Antragstellung über die jeweilige Verbundorganisation vornehmen.
- Der Sammelantrag kann entweder die Gesamtheit der Einzelanträge der Leistungsempfänger umfassen oder als gebündelter Antrag für alle im Antrag ausgewiesenen Leistungsempfänger gestellt und bewilligt werden.
- Sammelanträgen sind die Anträge der Leistungsempfänger nach Nummern 3.1 und 3.2 beizufügen. Bei gebündelten Anträgen sind die Herleitungen für die jeweiligen Leistungsempfänger transparent darzustellen.
- Prognosen der Verbundorganisationen bzw. der einnahmeaufteilenden Stellen über die Schäden gemäß Nummern 5.4.1.1 bzw. 5.4.2.2 sowie weitere begründende Unterlagen sind beizufügen. Für einen Antrag auf Ausgleich des Schadens nach Nummer 5.4.2.1 reicht eine mit dem Aufgabenträger abgestimmte Schätzung aus.
- Für die Eisenbahnverkehrsunternehmen ist eine getrennte Antragstellung und Bewilligung für die jeweiligen Regionalbereiche zulässig.

### 6.3 Zuordnung im Falle von länder- oder gebietsübergreifenden Verkehrsleistungen

Erbringt ein Leistungsempfänger nach Nummer 3.2 Verkehrsleistungen in mehreren Zweckverbandsgebieten, Verkehrsverbänden oder Ländern und können die Schäden oder vermiedenen bzw. ersparten Aufwendungen nicht eindeutig der Verkehrsleistung in einem Zweckverbandsgebiet, Verbundgebiet oder Land zugeordnet werden, sind diese auf der Grundlage der im jeweiligen Zweckverbandsgebiet, Verbundgebiet oder Land erbrachten Wagen- bzw. Zug-Kilometer des Jahres 2020 den Gebieten zuzuordnen. Die beteiligten Bewilligungsstellen können eine abweichende Aufteilung vereinbaren.

### 6.4 Bewilligungsstellen

Bewilligungsstelle für Anträge bzw. für Sammelanträge nach Nummer 6.2.2 im Bereich des SPNV ist das Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau Rheinland-Pfalz.

Bewilligungsstellen für Anträge im Bereich des straßengebundenen ÖPNV sind für das jeweilige Verbundgebiet der Zweckverband Verkehrsverbund Region Trier, der Zweckverband Rhein-Nahe-Nahverkehrsverbund, der Zweckverband Rhein-Neckar sowie im Verbundgebiet Rhein-Mosel die Verkehrsverbund Rhein-Mosel GmbH.

Für Verkehre, die in der Aufgabenträgerschaft des ZVRT Zweckverband Verkehrsverbund Region Trier im Zweckverbandsgebiet Kreisgrenzen überschreitend fahren, ist der Landesbetrieb Mobilität Rheinland-Pfalz Bewilligungsstelle.

### 6.5 Auszahlungsstelle

Auszahlende Stelle ist für den Bereich des straßengebundenen ÖPNV der Landesbetrieb Mobilität Rheinland-Pfalz, für den Bereich des SPNV das Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau Rheinland-Pfalz.

### 6.6 Besondere Pflichten der Leistungsempfänger

Aufgabenträger, die Sammelanträge für Leistungsempfänger nach Nummer 3.2 gestellt haben, haben die Billigkeitsleistungen aus bewilligten Anträgen bzw. Sammelanträgen an die Leistungsempfänger nach Nummer 3.2 weiterzuleiten und dabei sicherzustellen, dass die maßgeblichen Bestimmungen des Bewilligungsbescheides auch diesen auferlegt werden.

Leistungsempfänger nach Nummer 3.2 haben im Falle von jenen im Vertragsverhältnis bereits geleisteten Pauschalen übersteigende Schäden ihrer Subunternehmen die dafür erhaltenen Billigkeitsleistungen im Rahmen der coronabedingten Anpassung der Vertragsbestimmungen gegenüber den Subunternehmen entsprechend zu berücksichtigen.

## 7 Schlussabrechnung

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

7.2 Die Leistungsempfänger sind zu verpflichten, bis zum 30. September 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.

Der Verwendungsnachweis gegenüber der jeweiligen Bewilligungsstelle erfolgt auf der Grundlage der von den Verbundorganisationen bzw. Einnahmearbeitenden Stellen ermittelten IST-Werte des Jahres 2020. Dies schließt eine Mitteilung über die regulär über den öffentlichen Dienstleistungsauftrag oder über allgemeine Vorschriften erhaltenen Ausgleichsleistungen mit ein.

Dem Nachweis sind Bestätigungen der Verbundorganisationen bzw. der Einnahmearbeitenden Stellen über die Einnahmearbeitenden 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.

7.3 Billigkeitsleistungen, die über den entstandenen Schaden hinausgehen, sind vom Leistungsempfänger zurückzufordern. Die von Leistungsempfängern 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. Grundsätzlich sind die von Leistungsempfängern 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.

7.4 Die Leistungsempfänger sind zu verpflichten, bis zum 31. Oktober 2021 der Bewilligungsbehörde sämtliche in Anhang III der Verordnung (EU) Nr. 651/2014<sup>1</sup>, Anhang III der Verordnung (EU) Nr. 702/2014<sup>2</sup> und Anhang III der Verordnung (EU) Nr. 1388/2014<sup>3</sup> geforderten Informationen zwecks Veröffentlichung auf einer Beihilfenwebsite oder über das IT-Instrument der Europäischen Kommission zu übermitteln.

## 8 Strafrechtliche Hinweise

Die Leistungsempfänger sind zu verpflichten, beantragte oder erhaltene finanzielle Leistungen aufgrund der COVID-19-Pandemie im Rahmen einer Selbstauskunft anzugeben. Eine Doppelförderung ist ausgeschlossen.

Die Leistungsempfänger sind im Antragsformular darauf hinzuweisen, dass es sich bei den Angaben im Antrag sowie in den dazu eingereichten ergänzenden Unterlagen - soweit für die Bewilligung, Gewährung, Rückforderung und Weitergewährung oder das Belassen der Hilfen von Bedeutung - um subventionserhebliche Tatsachen im Sinne von § 264 des Strafgesetzbuches in Verbindung mit § 2 des Subventionsgesetzes vom 29. Juli 1976 (BGBl. I S. 2034, 2037) und § 1 des Landessubventionsgesetzes vom 7. Juni 1977 (GVBl. S. 168, BS 452-2) handelt und dass Subventionsbetrug nach dieser Vorschrift strafbar ist.

## 9 Prüfrechte

Prüfrechte haben das Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau Rheinland-Pfalz, der Landesbetrieb Mobilität Rheinland-Pfalz, der Landesrechnungshof Rheinland-Pfalz nach den §§ 91 und 100 LHO.

<sup>1</sup> Verordnung (EU) Nr. 651/2014 der Kommission vom 17. Juni 2014 zur Feststellung der Vereinbarkeit bestimmter Gruppen von Beihilfen mit dem Binnenmarkt in Anwendung der Artikel 107 und 108 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (ABl. EU Nr. L 187 S. 1)

<sup>2</sup> Verordnung (EU) Nr. 702/2014 der Kommission vom 25. Juni 2014 zur Feststellung der Vereinbarkeit bestimmter Arten von Beihilfen im Agrar- und Forstsektor und in ländlichen Gebieten mit dem Binnenmarkt in Anwendung der Artikel 107 und 108 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (ABl. EU Nr. L 193 S. 1)

<sup>3</sup> Verordnung (EU) Nr. 1388/2014 der Kommission vom 16. Dezember 2014 zur Feststellung der Vereinbarkeit bestimmter Gruppen von Beihilfen zugunsten von in der Erzeugung, Verarbeitung und Vermarktung von Erzeugnissen der Fischerei und der Aquakultur tätigen Unternehmen mit dem Binnenmarkt in Anwendung der Artikel 107 und 108 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (ABl. EU Nr. L 369 S. 37)

**10 Inkrafttreten/Außerkräfttreten**

Diese Verwaltungsvorschrift tritt mit Wirkung vom 14. September 2020 in Kraft und mit Ablauf des 31. Dezember 2023 außer Kraft.

MinBl. 2020, S. 193