

Richtlinie über die Gewährung von Billigkeitsleistungen im Jahr 2021 zum Ausgleich von Schäden im öffentlichen Personennahverkehr im Zusammenhang mit dem Ausbruch von COVID-19 im Saarland (Richtlinie Corona-Billigkeitsleistungen ÖPNV)

Runderlass des Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit, Energie und Verkehr des Saarlandes
vom 26. März 2021

1. Rechtsgrundlage

Zum Ausgleich von Schäden der Aufgabenträger im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) einschließlich des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) im Zusammenhang mit dem Ausbruch von COVID-19 gewährt das Land nach Maßgabe dieser Richtlinien und des § 53 der Landeshaushaltsordnung (LHO) 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 Förderung

Die Billigkeitsleistungen sind ein finanzieller Beitrag an die Aufgabenträger für den ÖPNV **im Saarland**, denen in den Monaten April bis Juni 2021 ein durch die COVID-19-Pandemie bedingter Schaden entstanden ist. In diesem Sinne kann sich ein Schaden ergeben aufgrund

- a) des Rückgangs der Fahrgeldeinnahmen oder von Ausgleichszahlungen aus allgemeinen Vorschriften im Vergleich zum Referenzzeitraum des Jahres 2019, der 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 kann und damit einen pandemiebedingten Schaden darstellt,
- b) von Schäden aus Ausgaben der Empfänger für Ausgleichszahlungen an Verkehrsunternehmen, soweit sie auf Maßnahmen zum Schadensausgleich beruhen.

3. Empfänger der Billigkeitsleistung

Empfänger sind Aufgabenträger des ÖPNV im Sinne des § 5 sowie Aufgabenträgerorganisationen im Sinne des § 6 des Gesetzes über den Öffentlichen Personennahverkehr im Saarland (ÖPNVG).

4. Art und Umfang, Höhe der Billigkeitsleistung

4.1

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

4.2

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

4.3

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

4.4

Die ausgleichsfähigen Schäden sind wie folgt zu ermitteln:

4.4.1

Für die Tarifbereiche Verbundtarif des Saarländischen Verkehrsverbunds (saarVV) sowie Haustarife innerhalb des saarVV ist die Differenz zwischen den tatsächlichen Fahrgeldeinnahmen der Monate April bis Juni 2019 erhöht um die Tarifierhöhungen der Jahre 2020 sowie 2021 und den tatsächlichen Fahrgeldeinnahmen der jeweiligen Monate des Jahres 2021 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) gemäß der Einnahmeverteilung unter Zugrundelegung des auf die Einnahmen der Jahre 2019 und 2021 anzuwendenden Verteilungsschlüssels der Saarländischen Nahverkehrs-Service GmbH.

Für die Tarifbereiche Übergangstarife, länderübergreifende Haustarife, Sondereinnahmen sowie Beförderungsbedingungen DB (BBDB) ist die Differenz zwischen den tatsächlichen Fahrgeldeinnahmen der Monate April bis Juni 2019 erhöht um die jeweiligen Tarifierhöhungen der Jahre 2020 sowie 2021 und den tatsächlichen Fahrgeldeinnahmen der jeweiligen Monate des Jahres 2021 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) gemäß der Einnahmeverteilung unter Zugrundelegung des auf die Einnahmen der Jahre 2019 und 2021 anzuwendenden Verteilungsschlüssels der jeweiligen Verbundorganisation. Zur Berechnung der um die jeweiligen Tarifierhöhungen der Jahre 2020 sowie 2021 erhöhten Fahrgeldeinnahmen der Monate April bis Juni 2019 sind die im jeweiligen Monat verkauften bzw. dem Verbund gemeldeten Fahrausweise der jeweiligen Kartenart und Preisstufe der Monate April bis Juni 2019 mit den für diese Kartenart und für die im Gültigkeitszeitraum entsprechenden Preisstufe im jeweiligen Zeitraum des Jahres 2021 geltenden Preisen zu multiplizieren. Lassen sich keine entsprechenden Referenzpreise zuordnen oder handelt es sich um stückzahlunabhängige Pauschalangebote, sind die aus der Berechnung nach Satz 3 abgeleiteten durchschnittlichen prozentualen Tarifierhöhungen für die Berechnung maßgebend. Die Verbundorganisationen haben den Empfängern die für die Antragstellung erforderlichen Daten zu liefern.

4.4.2

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 3 Absatz 6 des Gesetzes vom 9. Oktober 2020 (BGBl. I S. 2075) geändert worden ist, sind die tatsächlichen Fahrgeldeinnahmen der Monate April bis Juni 2019 erhöht um die Tarifanpassungen gemäß Nummer 4.4.1 der Jahre 2020 sowie 2021 bzw. die Fahrgeldeinnahmen für den Zeitraum April bis Juni 2021 zu ermitteln und für diese die Erstattungsleistung aufgrund der jeweiligen für das entsprechende Jahr festgelegten oder nachgewiesenen Vomhundertsätze 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.

4.4.3

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

4.4.4

Ebenfalls ausgleichsfähig sind die Schäden aus Ausgaben der Empfänger für Ausgleichszahlungen an Verkehrsunternehmen für den Zeitraum vom 01.04.2021 bis 30.06.2021, soweit sie auf Maßnahmen zum Schadensausgleich beruhen. Ausgleichsfähig sind dabei nur Ausgaben im Umfang des Ausgleichs, der sich bei Anwendung der Nummern 4.4.1 bis 4.4.3 (Schäden) abzüglich der eingesparten Kosten nach Nummer 4.4.5 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.

4.4.5

Von den nach den Nummern 4.4.1 bis 4.4.4 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 oder aus allgemeinen Vorschriften des jeweiligen Empfängers,
- 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 4.4.1 bis 4.4.4 berechneten Schäden,
- weitere Ersparnisse.

4.6

Die Summe der gemäß den Nummern 4.4.1 bis 4.4.4 errechneten Schäden abzüglich der vermiedenen oder ersparten Aufwendungen gemäß Nummer 4.4.5 ist der ausgleichsfähige Gesamtschaden des Empfängers.

5. Sonstige Bestimmungen

5.1

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

5.2

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.

5.3

Die Empfänger sind zu verpflichten, bis zum 30.09.2022 den tatsächlich entstandenen Schaden auf der Grundlage der in Nummer 4.4 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 April bis Juni der Jahre 2019 und 2021 sowie ein Testat eines Wirtschaftsprüfers über die Fahrgeldeinnahmen der Monate April bis Juni der Jahre 2019 und 2021 im Haustarif bzw. nach BBDB beizufügen.

5.4

Billigkeitsleistungen, die über den reinen Schadensausgleich hinausgehen, sind vom Empfänger zurückzufordern. In der Regel sind die von Empfängern 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. Verfahren

6.1

Ein Antrag auf Gewährung der Billigkeitsleistung ist durch die Empfänger bis zum 28. Mai 2021 zu stellen. Er hat die Berechnung bzw. Schätzung des voraussichtlichen Schadens auf der Grundlage der in Nummer 4.4 genannten Berechnungsmethode zu enthalten.

Dem Antrag sind Prognosen der Verbundorganisationen über die Schäden gemäß der Nummer 4.4.1 sowie weitere begründende Unterlagen beizufügen. Erbringt ein vom Empfänger beauftragtes Verkehrsunternehmen 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 Fahrplan- bzw. Zug-Kilometer des Jahres 2021 den Ländern zuzuordnen. Für den Fall, dass andere Länder in 2021 ebenfalls Billigkeitsleistungen gewähren, können die beteiligten Bewilligungsbehörden eine abweichende Aufteilung vereinbaren.

Der Antrag ist anhand eines den Empfängern zur Verfügung gestellten Antragsformulars schriftlich oder elektronisch zu stellen.

6.2

Bewilligungsbehörde ist das Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Energie und Verkehr des Saarlandes, Referat D/4.

6.3

Die Modalitäten der Auszahlung werden im Bewilligungsbescheid näher geregelt.

7. Inkrafttreten/Außerkräfttreten

Dieser Runderlass tritt am Tag nach der Veröffentlichung in Kraft und am 31. Dezember 2022 außer Kraft.

Saarbrücken, den 26. März 2021

Die Ministerin für Wirtschaft, Arbeit, Energie und Verkehr

Rehlinger