

Richtlinie über die Gewährung von Billigkeitsleistungen zum Ausgleich von Schäden im öffentlichen Personennahverkehr im Zusammenhang mit dem Ausbruch von COVID-19 und dem temporär eingeführten 9-Euro-Ticket im Freistaat Thüringen (Richtlinie Corona-Hilfe ÖPNV Thüringen 2022)

Inhalt

- 1. Regelungszweck, Rechtsgrundlage**
- 2. Gegenstand der Billigkeitsleistung**
- 3. Begünstigte**
- 4. Voraussetzungen für die Gewährung der Billigkeitsleistung**
- 5. Art und Umfang, Höhe der Billigkeitsleistung**
- 6. Sonstige Bestimmungen**
- 7. Verfahren**
- 8. Inkrafttreten, Außerkrafttreten**

1 Regelungszweck, Rechtsgrundlage

Zum Ausgleich von Schäden der Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) im Zusammenhang mit dem Ausbruch von COVID-19 und der temporären Einführung des 9-Euro-Tickets gewährt das Land nach Maßgabe dieser Richtlinie, des § 53 Thüringer Landeshaushaltsordnung (ThürLHO) vom 19. September 2000 (GVBl. S. 282), zuletzt geändert durch Gesetz vom 21. Dezember 2020 (GVBl. S. 684) und der Bundesregelung Kleinbeihilfen 2020 sowie der Bundesregelung Fixkostenhilfe 2020 des Bundesministeriums für Wirtschaft und Klimaschutz in den jeweils geltenden Fassungen Billigkeitsleistungen.

Der ÖPNV umfasst die im Freistaat Thüringen beauftragten Leistungen des Straßenpersonennahverkehrs (StPNV) und des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV).

Es besteht kein Rechtsanspruch auf Gewährung der Billigkeitsleistung.

Die Bewilligungsbehörde entscheidet aufgrund ihres pflichtgemäßen Ermessens diskriminierungsfrei im Rahmen der verfügbaren Haushaltsmittel.

Für die Billigkeitsleistungen eingesetzt werden dem Land für den o. g. Zweck zusätzlich zur Verfügung gestellte Mittel nach dem Regionalisierungsgesetz (RegG) vom 27. Dezember 1993 (BGBl. I S. 2378, 2395) in der zuletzt durch Gesetz vom 25. Mai 2022 (BGBl. I S. 812) geänderten Fassung sowie zusätzliche Landesmittel.

2 Gegenstand der Billigkeitsleistung

Die Billigkeitsleistungen des Landes sind ein finanzieller Beitrag an die Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen im ÖPNV in Thüringen, deren Ausgaben in den Monaten Januar bis Dezember 2022 aufgrund der COVID-19-Pandemie und des in den Monaten Juni bis August 2022 eingeführten 9-Euro-Tickets

- 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) (EG-VO 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 Jahres 2019 nicht durch Einnahmen aus Fahrgeldern und Ausgleichszahlungen nach der EG-VO 1370/2007 oder aus allgemeinen Vorschriften im Sinne von Artikel 3 Absatz 3 der EG-VO 1370/2007 gedeckt werden können und damit einen Schaden darstellen.

3 Begünstigte

Begünstigte sind

- 3.1 Aufgabenträger im Sinne des Thüringer ÖPNV-Gesetzes (ThürÖPNVG).
- 3.2 Öffentliche und private Verkehrsunternehmen, soweit sie als Genehmigungsinhaber oder Betriebsführer nach dem Personenbeförderungsgesetz (PBefG) oder der Verordnung (EG) Nr. 1073/2009 ÖPNV auf dem Gebiet des Freistaats Thüringen und / oder aufgrund eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages gemeinwirtschaftliche Beförderungsleistungen im StPNV bzw. im SPNV erbringen.

4 Voraussetzungen für die Gewährung der Billigkeitsleistung

- 4.1 Billigkeitsleistungen an Verkehrsunternehmen dürfen nur gewährt werden, 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. März 2020 beschlossenen Gesellschaftereinlagen oder aufgrund von konzern- oder unternehmensinternen Regelungen (z. B. Ergebnisabführungsverträgen), die bereits am 01. 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 Eine Ausgleichsgewährung an Verkehrsunternehmen kann auf die Geänderte Bundesregelung Kleinbeihilfen 2020 in der jeweils geltenden Fassung gestützt werden. Es sind die dort genannten Voraussetzungen zu erfüllen und die Summe des Schadensausgleichs gemäß Nummer 5.3 und 5.4 sowie weiterer Beihilfen nach der Geänderten Bundesregelung Kleinbeihilfen 2020 in der jeweils geltenden Fassung darf für das gesamte Unternehmen den für Kleinbeihilfen maximal zulässigen Höchstbetrag (in der Fassung vom 21. Dezember 2021: 2.300.000 Euro) nicht übersteigen.

Das betreffende Unternehmen hat der beihilfegebenden Stelle in Schriftform, 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 Alternativ zur Geänderten Bundesregelung Kleinbeihilfen 2020 in der jeweils geltenden Fassung kann eine Ausgleichsgewährung an Verkehrsunternehmen auch auf die Bundesregelung Fixkostenhilfe 2020 in der jeweils geltenden Fassung gestützt werden. Es sind die dort genannten Voraussetzungen zu erfüllen und die Summe des Schadensausgleichs gemäß Nummer 5.3 und 5.4 darf für das gesamte Unternehmen den maximal zulässigen Höchstbetrag (in der Fassung vom 21. Dezember 2021: 12.000.000 Euro) nach dieser Regelung nicht übersteigen.

Das betreffende Unternehmen hat der beihilfegebenden Stelle in Schriftform, in elektronischer Form oder in Textform jede Fixkostenhilfe nach dieser Regelung anzugeben, die es bislang erhalten hat, sodass sichergestellt ist, dass der Höchstbetrag nicht überschritten wird.

- 4.5 Ein Verkehrsunternehmen kann auch isoliert für die Schäden durch die temporäre Anwendung des 9-Euro-Tickets Billigkeitsleistungen begrenzt auf den Zeitraum Juni bis August 2022 erhalten.

Voraussetzung ist, dass für das betreffende Netz des Verkehrsunternehmens kein Empfänger nach Nummer 3.1 Billigkeitsleistungen nach dieser Richtlinie erhält.

Der Ausgleich wird nur für Schäden nach den Nummern 5.4.2, 5.4.3 und 5.4.5 gewährt.

Die Beantragung des isolierten Schadensausgleichs für die temporäre Anwendung des 9-Euro-Tickets ist Verkehrsunternehmen vorbehalten.

5 Art und Umfang, Höhe der Billigkeitsleistung

- 5.1 Die Billigkeitsleistung wird als nicht rückzahlbarer Zuschuss gewährt.
- 5.2 Bei der Billigkeitsleistung handelt es sich um einen Ausgleich in Höhe von bis zu 100 Prozent der ausgleichsfähigen Schäden.
- 5.3 Die ausgleichsfähigen Schäden von Begünstigten nach Nummer 3.1 sind wie folgt zu ermitteln:
- 5.3.1 Für jeden Tarifbereich (Verbundtarife, Übergangstarife, landesweite Tarife, Haustarif, Beförderungsbedingungen DB (BBDB), Deutschlandtarif (DTV)) ist die Differenz zwischen den um die jeweiligen Tarifierpassungen auf das Jahr 2022 hochgerechneten tatsächlichen Fahrgeldeinnahmen der Monate Januar bis Dezember 2019 und den tatsächlichen Fahrgeldeinnahmen der jeweiligen Monate des Jahres 2022 ausgleichsfähig, soweit die Begünstigten 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, DTV und dem BBDB-Tarif gemäß der Einnahmeaufteilung unter Zugrundelegung des auf die Einnahmen der Jahre 2019 und 2022 anzuwendenden Aufteilungsschlüssels für das Jahr 2022 der jeweiligen Verbundorganisation.

Zur Berechnung der um die Tarifierpassungen auf den Zeitraum Januar bis Dezember 2022 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 Januar bis Dezember 2019 mit den für diese Kartenart und für die im Gültigkeitszeitraum entsprechende Preisstufe im jeweiligen Zeitraum des Jahres 2022 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.

Das temporär eingeführte 9-Euro-Ticket geht nicht in die Berechnung der durchschnittlichen prozentualen Tarifierhöhung ein.

Die Verbundorganisationen haben den Begünstigten 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. Juni 2020 getroffen wurde und der Gesamtumfang der Erstattungen für den gesamten Tarifraum fünf Prozent der Gesamtfahrgeldeinnahmen aus Abonnementverkäufen des Jahres 2019 nicht übersteigt.

Die Mindereinnahmen im Zusammenhang mit der temporären Einführung des 9-Euro-Tickets dürfen berücksichtigt werden.

Nicht berücksichtigt werden dürfen dagegen Mindereinnahmen aus Erstattungen von Fahrgeldern an Kunden insbesondere für Abonnements, soweit die Entscheidung über die Erstattungen nach dem 01. Juni 2020 getroffen wurde und keine Rechtspflicht für die Erstattung bestanden hat.

- 5.3.2 Zur Berechnung der Minderung der Erstattungsleistungen gemäß §§ 228 ff. Neuntes Buch Sozialgesetzbuch IX (SGB IX) vom 23. Dezember 2016 (BGBl. I S. 3234), das zuletzt durch Artikel 13 des Gesetzes vom 24. Juni 2022 (BGBl. I S. 959) geändert worden ist, sind die um die Tarifierhöhungen gemäß Nummer 5.3.1 Sätze 3, 4 und 8 hochgerechneten Fahrgeldeinnahmen des Zeitraumes Januar bis Dezember 2019 bzw. die Fahrgeldeinnahmen für den Zeitraum Januar bis Dezember 2022 zu ermitteln und für diese die Erstattungsleistung aufgrund des jeweiligen für 2022 festgelegten oder nachgewiesenen Vomhundertsatz zu berechnen.

Maßgebend sind dabei die Netto-Fahrgeldeinnahmen (ohne Umsatzsteuer), bei Verbundtarifen, Übergangstarifen, landesweiten Tarifen, DTV und dem BBDB-Tarif gemäß der Einnahmeaufteilung der jeweiligen Verbundorganisation.

Ausgleichsfähig ist die Differenz der so errechneten Beträge, soweit die Begünstigten gemäß den zur Erbringung der Verkehrsleistungen bestehenden öffentlichen Dienstleistungsaufträgen das wirtschaftliche Risiko tragen.

- 5.3.3 In entsprechender Weise, aber auf Grundlage der Brutto-Fahrgeldeinnahmen, sind die ebenfalls ausgleichsfähigen Schäden aus der Minderung anderer Ausgleichszahlungen aus allgemeinen Vorschriften zu berechnen, soweit die Begünstigten gemäß den zur Erbringung der Verkehrsleistungen bestehenden öffentlichen Dienstleistungsaufträgen das wirtschaftliche Risiko tragen.

- 5.3.4 Darüber hinaus sind erhöhte Ausgleichszahlungen aus vor dem 01. Juni 2020 erlassenen allgemeinen Vorschriften der Begünstigten an Verkehrsunternehmen für den Zeitraum von Januar bis Dezember 2022 ausgleichsfähig, soweit die Erhöhung der Ausgleichszahlungen aufgrund eines gesonderten Nachweises pandemiebedingt auf geringere Fahrgeldeinnahmen der Verkehrsunternehmen im Vergleich zum Referenzzeitraum in den Monaten Januar bis Dezember 2019 zurückzuführen ist.

- 5.3.5 Ebenfalls ausgleichsfähig sind die Schäden aus Ausgaben der Begünstigten für Ausgleichszahlungen an Verkehrsunternehmen für den Zeitraum vom 01. Januar 2022 bis 31. Dezember 2022, soweit sie auf Maßnahmen zum Schadensausgleich beruhen.

Ausgleichsfähig sind dabei nur Ausgaben im Umfang des Ausgleichs, der sich bei Anwendung der Nummer 5.4.1 bis 5.4.7 als Ausgleich an die Unternehmen rechnerisch ergäbe.

Als Maßnahmen zum Schadensausgleich gelten insbesondere Notvergaben nach Artikel 5 Absatz 5 EG-VO 1370/2007 oder nach allgemeinem Vergaberecht, Änderungen des öffentlichen Dienstleistungsauftrages im Sinne von § 132 des Gesetzes gegen Wettbewerbsbeschränkungen (GWB), Anpassungen der Vergütung aus ergänzender Vertragsauslegung oder nach § 313 des Bürgerlichen Gesetzbuchs (BGB) Gesellschaftereinlagen sowie weitere Maßnahmen im Einklang mit der EG-VO 1370/2007, soweit sie nach dem 01. März 2020 zum Ausgleich der Schäden veranlasst oder umgesetzt wurden.

Ausgleichsfähig sind darüber hinaus auch Verlustausgleiche im Sinne von Nummer 4.1 Satz 3 bis zu der in Satz 2 geregelten Höhe.

- 5.3.6 Erstattungsfähig sind darüber hinaus erhöhte Ausgaben für die Anpassung der Vertriebsprozesse zur Ausgabe des temporär eingeführten 9-Euro-Tickets. Dabei wird pauschal für jedes ausgegebene Ticket, erstattete Ticket und preismäßig reduzierte Ticket eine Aufwandspauschale gewährt.

a) Die Aufwandspauschale beträgt für im personenbedienten Verkauf erworbene Tickets sowie Abonnements und Großkundenverträge mit Einzelabwicklung 1,55 Euro.

b) Für über digitale Kanäle, den Fahrerverkauf, den Automatenverkauf und den Verkauf durch Zugbegleiter erworbene 9-Euro-Tickets beträgt die Aufwandspauschale 0,60 Euro.

c) 9-Euro-Tickets, deren Ausgabe und Abwicklung durch Dritte erfolgt (insbesondere Semestertickets, Jobtickets, Sozialtickets) beträgt die Aufwandspauschale 0,30 Euro.

Für den gesamten Aktionszeitraum gültige und zu 9-Euro Tickets umgewandelte Dauerfahrausweise gelten als 3 Tickets im Sinne dieser Regelung.

Weiterhin kann der Empfänger Ausgaben für die Endkundenkommunikation zum temporären 9-Euro-Ticket geltend machen. Erstattungsfähig sind an Dritte geleistete nachgewiesene Ausgaben in Höhe von bis zu 0,10 Euro je 9-Euro-Ticket.

Von der pauschalen Erstattung sind die über den von der Deutschland Mobil 2030 GmbH eingerichteten Vertrieb verkauften 9-Euro-Tickets ausgenommen.

Für im Verbund ausgegebene 9-Euro-Tickets werden die Pauschalbeträge für Vertrieb und Kommunikation durch die Verbundorganisation im Rahmen der Einnahmearteilung zugewiesen.

Weiterhin können Empfänger an die Deutschland Mobil 2030 GmbH geleistete Ausgaben für die Beteiligung an einer bundesweit koordinierten und branchenweit getragenen Bereitstellung eines Kampagnen- und Vertriebsbaukastens zum 9-Euro-Ticket geltend machen.

Nicht erstattungsfähig sind erhöhte Ausgaben für zusätzliche Betriebsleistungen.

- 5.3.7 Wird nicht nachgewiesen, dass die Betriebsleistungen im Gebiet oder Netz des Empfängers im Jahr 2022 in Wagen- bzw. Zugkilometern mindestens dem Umfang der des Jahres 2019 entsprechen, sind von den nach den Nummern 5.3.1 bis 5.3.6 ermittelten Schäden in direktem ursächlichem Zusammenhang mit der Pandemie vermiedene oder ersparte Aufwendungen der Begünstigten in Abzug zu bringen.

Dies sind insbesondere

- a) verringerte Verkaufsprovisionen aufgrund geringerer Fahrausweisverkäufe, soweit diesen keine rechtskräftig festgestellten oder zwischen den Parteien unbestrittenen pandemiebedingten und 9-Euro-Ticket bedingten Forderungen des Vertriebsdienstleisters auf Anpassung der Vergütung aus ergänzender Vertragsauslegung oder nach § 313 BGB gegenüberstehen,
 - b) im direkten Zusammenhang mit der Covid-19-Pandemie stehende geringere Ausgleichszahlungen an Verkehrsunternehmen aus öffentlichen Dienstleistungsaufträgen aufgrund geringerer Verkehrsdienstleistungen (Nummer 5.4.1) oder aus allgemeinen Vorschriften des jeweiligen Begünstigten (Nummer 5.4.4),
 - c) eingesparte Personalkosten (z. B. durch Kurzarbeitergeld oder Überstundenabbau),
 - d) Energie- und Kraftstoffkosteneinsparungen,
 - e) nicht entstandene Kosten für Wartungsarbeiten und Reparaturen,
 - f) nicht angefallene Infrastrukturentgelte,
 - g) von anderen Stellen erhaltene anderweitige Ausgleichszahlungen für die nach den Nummern 5.3.1 bis 5.3.6 berechneten Schäden,
 - h) weitere Ersparnisse.
- 5.3.8 Die Summe der gemäß den Nummern 5.3.1 bis 5.3.6 errechneten Schäden abzüglich der vermiedenen oder ersparten Aufwendungen gemäß Nummer 5.3.7 ist der ausgleichsfähige Gesamtschaden des Begünstigten nach Nummer 3.1.
- 5.4 Die ausgleichsfähigen Schäden von Begünstigten nach Nummer 3.2 sind wie folgt zu ermitteln:

- 5.4.1 Ausgleichsfähig ist die Differenz zwischen der regulär erwarteten Ausgleichsleistung aus dem öffentlichen Dienstleistungsauftrag für das Jahr 2022 oder alternativ auf der Basis des Referenzzeitraums im Jahr 2019 für das ungekürzte Leistungsangebot einschließlich ergänzender Dienstleistungen wie Zugbegleitung oder Besetzung von Verkaufsstellen im Schadenszeitraum von Januar bis Juni 2022 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 Referenzzeitraum 2019, wie z. B. Personalkosten, Strom- oder Kraftstoffpreise berücksichtigt werden.

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

- 5.4.2 Die entsprechend Nummer 5.3.1 berechnete Differenz der Fahrgeldeinnahmen ist für den Schadenszeitraum von Januar bis Juni 2022 ausgleichsfähig, soweit die Begünstigten selbst das wirtschaftliche Risiko tragen oder lediglich Verlustausgleiche im Sinne von Nummer 4.1 Satz 3 erhalten.

Nummer 5.3.1 Satz 8 kann entsprechend angewendet werden.

Für den Nachweis isolierter Schäden aus der temporären Einführung des 9-Euro-Tickets berechnet der Empfänger für den Zeitraum Juni bis August die Differenz der Fahrgeldeinnahmen entsprechend Nummer 5.3.1.

Mit der endgültigen Festsetzung reduziert die Bewilligungsbehörde die berechnete Differenz um die Pandemieeffekte. Dabei addiert die Bewilligungsbehörde die Schäden des Empfängers jeweils für die Zeiträume Januar bis Mai und September bis Dezember, ermittelt einen durchschnittlichen Schaden je Monat für die beiden Zeiträume, berechnet durch Durchschnittsbildung den absoluten Pandemieschaden eines Monats im 9 Euro-Ticket Aktionszeitraum und rechnet diesen durchschnittlichen Monat auf den Zeitraum Juni bis August hoch.

Der Anteil des absoluten Pandemieschadens dieser Empfänger an der Summe aller Schäden des Empfängers im Zeitraum Juni bis August ist auch der prozentuale Reduzierungsbetrag zur Ermittlung der isolierten Effekte aus der Anerkennung des 9-Euro-Tickets.

- 5.4.3 Zur Berechnung der Minderung der Erstattungsleistungen gem. § 228 ff. SGB IX im Schadenszeitraum von Januar bis Juni 2022 ist entsprechend Nummer 5.3.2 zu verfahren.

Für den Nachweis isolierter Schäden aus der temporären Einführung des 9-Euro-Tickets berechnet der Empfänger für den Zeitraum Juni bis August die Schäden entsprechend Nummer 5.3.2.

Im Rahmen der Schlussabrechnung reduziert die Bewilligungsbehörde mit der endgültigen Festsetzung die berechnete Differenz um die Pandemieeffekte in Analogie zu dem in Nummer 5.4.2 beschriebenen Verfahren.

- 5.4.4 In entsprechender Weise, aber auf Grundlage der Brutto-Fahrgeldeinnahmen, sind die ebenfalls ausgleichsfähigen Schäden im Schadenszeitraum von Januar bis Juni 2022 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 Begünstigter gemäß Nummer 3.1 stellt und dabei seine geringeren Ausgleichszahlungen berücksichtigt hat.

- 5.4.5 Erstattungsfähig sind darüber hinaus erhöhte Ausgaben für die Anpassung der Vertriebsprozesse zur Ausgabe des temporär eingeführten 9-Euro-Tickets und zur Endkundenkommunikation. Die Erstattungshöhe berechnet sich nach Nummer 5.3.6.

- 5.4.6 Wird nicht nachgewiesen, dass die Betriebsleistungen im der Schadensberechnung zugrundeliegenden Netz im Jahr 2022 in Wagen- bzw. Zugkilometern mindestens dem Umfang der des Jahres 2019 entsprechen, sind von den nach den Nummern 5.4.1 bis 5.4.5 ermittelten Schäden im Schadenszeitraum von Januar bis Juni 2022 in direktem ursächlichem Zusammenhang mit der Pandemie vermiedene oder ersparte Aufwendungen der Begünstigten in Abzug zu bringen.

Dies sind insbesondere

- a) verringerte Verkaufsprovisionen aufgrund geringerer Fahrausweisverkäufe, soweit diesen keine rechtskräftig festgestellten oder zwischen den Parteien unbestrittenen

pandemiebedingten und 9-Euro-Ticket-bedingten Forderungen des Vertriebsdienstleisters auf Anpassung der Vergütung aus ergänzender Vertragsauslegung oder nach § 313 BGB gegenüberstehen,

- b) 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,
- c) eingesparte Personalkosten (z. B. durch Kurzarbeitergeld oder Überstundenabbau),
- d) Energie- und Kraftstoffkosteneinsparungen,
- e) nicht entstandene Kosten für Wartungsarbeiten und Reparaturen,
- f) nicht angefallene Infrastrukturnutzungsentgelte,
- g) von anderen Stellen erhaltene anderweitige Ausgleichszahlungen für die nach den Nummern 5.4.1 bis 5.4.5 berechneten Schäden,
- h) weitere Ersparnisse.

5.4.7 Die Summe der gemäß den Nummern 5.4.1 bis 5.4.5 errechneten Schäden abzüglich der vermiedenen oder ersparten Aufwendungen gemäß Nummer 5.4.6 ist der ausgleichsfähige Gesamtschaden des Begünstigten nach Nummer 3.2.

5.4.8 Wenn ein Unternehmen einen Schadensausgleich auf Grundlage der Bundesregelung Fixkostenhilfe 2020 gemäß Nummer 4.4 geltend macht, so sind die danach möglichen Fixkostenhilfen dem nach Nummer 5.4.7 errechneten Schaden gegenüberzustellen. Unterschreiten die möglichen Fixkostenhilfen den nach Nummer 5.4.7 errechneten Schaden, ist der Schadensausgleich auf den Betrag der möglichen Fixkostenhilfe zu begrenzen.

In den übrigen Fällen ist der nach Nummer 5.4.7 errechnete Schaden ausgleichsfähig.

5.4.9 Für die Antragstellung gelten die Regelungen der Nummer 5.4 für die SPNV-Unternehmen entsprechend für den Zeitraum Januar bis Dezember 2022.

6 Sonstige Bestimmungen

6.1 Eine Doppelförderung ist ausgeschlossen.

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

6.3 Die Begünstigten sind verpflichtet, beantragte oder erhaltene finanzielle Leistungen aufgrund der COVID-19-Pandemie im Rahmen einer Selbstauskunft anzugeben.

6.4 Die Begünstigten nach Nummer 3.2 sind verpflichtet, bis zum 31. Oktober 2023 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 zu übermitteln. Diese Informationen sind der Bewilligungsbehörde zudem nach Festsetzung des endgültigen Ausgleichsanspruchs nach Nummer 7.4.2 bis zum 31. Dezember 2024 zu übermitteln.

6.5 Für das Antrags- und Bewilligungsverfahren gelten die Vorschriften des Strafgesetzbuches (StGB) und des Subventionsgesetzes - SubvG - (insbesondere § 264 StGB Subventionsbetrug) und § 1 ThürSubvG in Verbindung mit den §§ 2 - 6 SubvG.

- 6.6 Sofern in Einzelfällen zur Berechnung der ausgleichsfähigen Schäden keine belastbaren Werte des Referenzzeitraums 2019 existieren (z.B. bei Betreiberwechseln), kann mit Zustimmung der Bewilligungsbehörde ausnahmsweise eine Schätzung auf Grundlage einer Prognose für das Jahr 2022 vorgenommen werden.

7 Verfahren

7.1 Antragsverfahren

- 7.1.1 Ein Antrag auf Gewährung der Billigkeitsleistung (die Formulare werden durch die Bewilligungsbehörde auf ihrer Internetseite bereitgestellt) ist für Begünstigte nach Nummer 3.1 und 3.2 bis zum 30. September 2022 zu stellen.

Der Antrag hat die Berechnung bzw. Schätzung des voraussichtlichen Schadens auf der Grundlage der in Nummer 5.3 und Nummer 5.4 genannten Berechnungsmethode zu enthalten.

Für den Ausgleich des Schadens nach Nummer 5.4.1 reicht eine mit dem Aufgabenträger abgestimmte Schätzung aus.

- 7.1.2 Dem Antrag sind, soweit zutreffend, Prognosen der Verbundorganisationen über die Schäden gemäß den Nummern 5.3.1 bzw. 5.4.2 sowie weitere begründende Unterlagen beizufügen.

- 7.1.3 Erbringt ein Begünstigter gemäß Nummer 3.2 Betriebsleistungen im Gebiet mehrerer Aufgabenträger und können die Schäden oder vermiedenen bzw. ersparten Aufwendungen nicht eindeutig der Betriebsleistung im Aufgabenträgergebiet zugeordnet werden, sind diese auf der Grundlage der im jeweiligen Land erbrachten Fahrplan- bzw. Zug-Kilometer des Jahres 2022 den Ländern zuzuordnen.

Die beteiligten Bewilligungsbehörden können eine abweichende Aufteilung vereinbaren.

- 7.1.4 Der Antrag ist schriftlich bei der Bewilligungsbehörde zu stellen und dieser zusätzlich elektronisch (per E-Mail) zu übermitteln.

- 7.1.5 Der Empfänger kann einen ersten vereinfachten Antrag auf vorläufigen Ausgleich und dessen Auszahlung für 2022 an das Thüringer Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft (TMIL) stellen.

- 7.1.6 Das TMIL bzw. das TLBV (für SPNV Bruttoverträge) gewährt auf den Antrag nach Nummer 7.1.5 eine vorläufige Abschlagszahlung.

7.2 Bewilligungsverfahren

- 7.2.1 Die Thüringer Aufbaubank (TAB), Postfach 90 02 44, 99105 Erfurt ist Antrags- und Bewilligungsbehörde für Anträge des Straßenpersonennahverkehrs (StPNV). Das Thüringer Landesamt für Bau und Verkehr, Hallesche Str. 15/16, 99085 Erfurt ist Antrags- und Bewilligungsbehörde für Anträge des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV).

- 7.2.2 Die Anträge werden zunächst auf fachliche Plausibilität geprüft.

7.3 Anforderungs- und Auszahlungsverfahren

- 7.3.1 Auf den Antrag nach Nummer 7.1.1 erfolgt nach Plausibilitätsprüfung (Nummer 7.2.2) und Bewilligung im Jahr 2022 unter Berücksichtigung der Zahlung nach Nummer 7.1.6 die Auszahlung in Höhe von 65 % des plausibilisierten Schadens und im Jahr 2023 in Höhe von 25 % des plausibilisierten Schadens.

Soweit durch die Abschlagszahlung nach Nummer 7.1.6 im Jahr 2022 mehr als 65 % des als plausibel eingeschätzten Schadens zur Auszahlung gelangten, gilt Nummer 7.4.3.

- 7.3.2 Die Restzahlung erfolgt nach Feststellung des tatsächlich entstandenen Schadens (Nummer 7.4.1).

7.4 Verwendungsnachweisverfahren

- 7.4.1 Die Begünstigten sind verpflichtet, der Bewilligungsbehörde bis zum 31. März 2024 den tatsächlich entstandenen Schaden auf der Grundlage der in Nummer 5.3 und 5.4 genannten Berechnungsmethode nachzuweisen und von einem Steuerberater oder Wirtschaftsprüfer oder vom Rechnungsprüfungsamt bescheinigen zu lassen.

Dies schließt eine Mitteilung über die regulär über den öffentlichen Dienstleistungsauftrag oder über allgemeine Vorschriften erhaltene Ausgleichsleistungen mit ein.

Dem Nachweis sind, soweit zutreffend, Bestätigungen der Verbundorganisationen über die aufzuteilenden Einnahmen des Jahres 2019 und die Einnahmeverteilung des Jahres 2022 sowie ein Testat eines Wirtschaftsprüfers über die Fahrgeldeinnahmen der Jahre 2019 und 2022 beizufügen.

Die Bestätigungen der Verbundorganisationen schließen auch die nach Verkaufskanälen aufgegliederten und nach den Nummern 5.3.6 bzw. 5.4.5 ansatzfähigen Stückzahlen des 9-Euro-Tickets ein.

Für Schäden gemäß Nummer 5.4.1 sind Bestätigungen der betreffenden Aufgabenträger über die Höhe des Schadens beizufügen.

Bei einer auf die Bundesregelung Fixkostenhilfe 2020 gestützten Antragstellung ist den Antragsunterlagen zusätzlich eine von einem Steuerberater oder Wirtschaftsprüfer bescheinigte Berechnung der möglichen Fixkostenhilfen nach Maßgabe der Bundesregelung Fixkostenhilfe 2020 beizufügen.

Dabei sind die Schäden und Einsparungen auf die Teilabschnitte Januar bis Mai, Juni bis August und September bis Dezember des Jahres 2022 aufzuteilen. Alle im Zusammenhang mit der temporären Einführung des 9-Euro-Tickets erfolgten Erstattungen oder Gutschriften für bereits zum Regeltarif erworbene Fahrausweise sind unabhängig vom tatsächlichen Abwicklungszeitpunkt dem Abschnitt Juni bis August zuzuordnen. Gleiches gilt für die Mehraufwendungen nach den Nummern 5.3.6 bzw. 5.4.5.

Die Bescheinigung eines Steuerberaters oder Wirtschaftsprüfers oder Rechnungsprüfungsamtes kann entfallen, wenn der Empfänger den Nachweis erbringt, dass die Betriebsleistungen in Wagen- bzw. Zugkilometern des Jahres 2022 für das Gebiet des Empfängers nach Nummer 3.1 oder für das vom Empfänger nach Nummer 3.2 betriebene Netz mindestens dem Umfang des Jahres 2019 entspricht.

Die Pflicht zur Vorlage des Testats eines Wirtschaftsprüfers über die Fahrgeldeinnahmen der Jahre 2019 und 2022 im Haustarif bzw. nach BBDB entfällt dadurch nicht. Dieses Testat schließt auch die nach Verkaufskanälen aufgegliederten und nach den Nummern 5.3.6 bzw. 5.4.5 ansatzfähigen Stückzahlen des 9-Euro-Tickets ein.

7.4.2 Die endgültige Festsetzung des Ausgleichsanspruchs sowie die Auszahlung der Restzahlung nach Nummer 7.3.2 erfolgt auf Grundlage der Unterlagen gemäß Nummer 7.4.1 durch die TAB.

7.4.3 Billigkeitsleistungen, die über den reinen Schadensausgleich hinausgehen, sind zurückzuzahlen.

Die von Begünstigten 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 Begünstigten nach Nummer 3.1 zurückgeforderten Beträge nicht zu verzinsen, wenn sie in der gesetzten Frist erstattet werden.

Soweit sich herausstellt, dass der tatsächliche Schaden den prognostizierten übersteigt, ist eine Anpassung der gewährten Billigkeitsleistung vorzunehmen.

7.4.4 Die Bewilligungsbehörde behält sich vor, den Bewilligungsbescheid mit Wirkung für die Vergangenheit ganz oder teilweise unverzüglich zurückzunehmen und die Billigkeitsleistung, auch wenn sie bereits verwendet worden ist, zurückzufordern, wenn der Nachweis nach Nummer 7.4.1 nicht fristgerecht vorgelegt wird.

Die Verzinsung des Erstattungsanspruchs richtet sich in diesen Fällen sowohl für Begünstigte nach Nummer 3.1 als auch für Begünstigte nach Nummer 3.2 nach Nummer 7.4.3.

7.4.5 Die Bewilligungsbehörde und das TMIL behalten sich vor, die zweckentsprechende Verwendung der Billigkeitsleistungen durch die Begünstigten zu prüfen.

7.5 Zu beachtende Vorschriften

Es gilt das Prüfungsrecht des Thüringer Rechnungshofs gemäß § 91 ThürLHO.

8 Inkrafttreten, Außerkrafttreten

Diese Richtlinie tritt am Tag nach der Veröffentlichung in Kraft und mit Ablauf des 31. Dezember 2024 außer Kraft.

Erfurt, den

Susanna Karawanskij
Ministerin für Infrastruktur und Landwirtschaft