

## **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“)**

#### **Präambel**

Der öffentliche Personennahverkehr („ÖPNV“) einschließlich des Schienenpersonennahverkehrs („SPNV“) ist eine Aufgabe der Daseinsvorsorge. Europarechtliche Grundlage für die Finanzierung der Verkehrsleistungen ist die Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße („VO 1370“). Für die aus der Erbringung der vorgenannten Verkehrsleistungen resultierenden gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen oder die Anwendung von Höchsttarifen erfolgt eine Finanzierung über öffentliche Dienstleistungsaufträge (Artikel 3 Absatz 1 VO 1370) oder allgemeine Vorschriften (Artikel 3 Absatz 2 und 3 VO 1370) an die Verkehrsunternehmen.

Die COVID-19-Pandemie hat bei den Verkehrsunternehmen bereits zu erheblichen Einnahmeausfällen geführt und wird im Jahr 2020 zu weiteren Einnahmeverlusten führen, da zum einen Verkehrsleistungen abbestellt worden sind und zum anderen dennoch fortlaufende Kosten und Zusatzkosten nicht ausgeglichen werden. Der ÖPNV ist systemrelevant und erfüllt unabdingbare Aufgaben der Daseinsvorsorge. Ein kostendeckender Vollbetrieb wird aufgrund sinkender Fahrgastzahlen und der verminderten Fahrgeldeinnahmen jedoch überwiegend nicht möglich sein.

Die Bundesregierung ist bestrebt, in dieser Sonderlage die rechtlichen Voraussetzungen dafür zu schaffen, dass den Verkehrsunternehmen die pandemiebedingten Schäden erstattet werden können.

Die Organisation, Ausgestaltung und Finanzierung des ÖPNV in der Bundesrepublik Deutschland liegt in der Zuständigkeit der Länder bzw. der Kommunen.

Um eine Vielzahl von Einzelbeihilfen zu verhindern wurde auf der Grundlage von Artikel 107 Absatz 2 b des Vertrages über die Arbeitsweise der Europäischen Union („AEUV“) in Abstimmung mit den Ländern die nachfolgende Bundesrahmenregelung erarbeitet, angemeldet und von der Europäischen Kommission genehmigt:

## **§1**

### **Anwendungsbereich**

(1) Auf Grundlage dieser Regelung können beihilfegebende Stellen Beihilfen in Form von direkten finanziellen Zuwendungen an Verkehrsunternehmen gewähren, die auf dem Hoheitsgebiet der Bundesrepublik Deutschland Verkehrsleistungen im ÖPNV erbringen und deren Kosten aufgrund der COVID-19-Pandemie

- a) aufgrund geringerer Ausgleichszahlungen aus öffentlichen Dienstleistungsaufträgen oder allgemeinen Vorschriften nach der VO 1370 wegen geringerer Verkehrsleistungen sowie
- 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 Hygienemaßnahmen, Fahrzeugumbauten, jedoch ohne Ausweitungen der Verkehrsleistungen,

nicht durch Einnahmen aus Fahrgeldern und Ausgleichszahlungen nach der VO 1370 gedeckt werden können und damit einen Schaden darstellen.

(2) Die Zuwendung nach Absatz 1 darf nur erfolgen, soweit die öffentlichen Dienstleistungsaufträge oder die allgemeinen Vorschriften nicht bereits Regelungen enthalten, die einen Ausgleich der oben genannten Schäden bewirken.

## **§ 2**

### **Antragsberechtigte**

(1) Antragsberechtigt sind öffentliche und private Verkehrsunternehmen, soweit sie als Genehmigungsinhaber nach dem Personenbeförderungsgesetz oder der Verordnung (EG) Nr. 1073/2009 ÖPNV auf dem Gebiet der Bundesrepublik Deutschland und/oder aufgrund eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages Beförderungsleistungen im ÖPNV bzw. im SPNV erbringen und direkt durch die COVID-19-Pandemie entstandene Schäden nachweisen können.

(2) Eine Antragstellung ist bis zum 30. September 2020 möglich.

## **§ 3**

### **Ausgleichsfähige Kosten / Berechnung**

(1) Ausgleichsfähig sind die nicht durch Einnahmen aus Fahrgeldern sowie Ausgleichszahlungen aus öffentlichen Dienstleistungsaufträgen oder allgemeinen Vorschriften gedeckten Kosten der Verkehrsunternehmen gemäß § 1 und damit der Schäden, soweit sie in einer direkten Verbindung zur COVID-19-Pandemie stehen.

(2) Ausgleichsfähig sind die vom 1. März 2020 bis zum 31. August 2020 gemäß Absatz 1 entstandenen Schäden.

(3) Zur Berechnung des voraussichtlichen Schadens ermitteln die Verkehrsunternehmen auf der Grundlage der Regelungen des öffentlichen Dienstleistungsauftrages für das Jahr 2020 bzw. des gleichen Referenzzeitraumes des Vorjahres (1. März 2019 - 31. August 2019) die unter Absatz 4 aufgeführten Posten. Sofern das Verkehrsunternehmen keine Vorjahreswerte vorweisen kann, ist ausnahmsweise eine Schätzung auf der Grundlage der Unternehmensplanung für das Jahr 2020 möglich.

(4) Zur Berechnung des beihilfefähigen Schadens gemäß Absatz 1 wird

a) die Kostenunterdeckung als Differenz zwischen der regulär erwarteten Ausgleichsleistung auf der Basis des Referenzzeitraums im Vorjahr oder aus dem öffentlichen Dienstleistungsauftrag für das Jahr 2020 für das ungekürzte Leistungsangebot im Schadenszeitraum und den tatsächlich erhaltenen Ausgleichsleistungen unter Berücksichtigung der in Satz 3 bis Satz 5 genannten Abzugspositionen,

(b) die Kostenunterdeckung als Differenz zwischen den regulär erwarteten Fahrgeldeinnahmen und Ausgleichszahlungen aus allgemeinen Vorschriften auf der Basis des Referenzzeitraums im Vorjahr zuzüglich der seitdem eingetretenen Tarifanpassungen und den tatsächlich erhaltenen Fahrgeldeinnahmen und Ausgleichszahlungen aus allgemeinen Vorschriften unter Berücksichtigung der in Satz 3 bis Satz 5 genannten Abzugspositionen sowie

c) die Kostenunterdeckung aus erhöhten Aufwendungen im Schadenszeitraum gemäß Absatz 2 für den Infektionsschutz, z. B. für Hygienemaßnahmen, Fahrzeugumbauten,

herangezogen.

Bei der Berechnung der ausgleichsfähigen Kosten sind Änderungen von zentralen Parametern im Vergleich zum Vorjahreszeitraum, wie z. B. Strom- oder Kraftstoffpreise, zu berücksichtigen.

Die Verkehrsunternehmen sind verpflichtet, alle zumutbaren Maßnahmen zu ergreifen, um den ihnen entstandenen Schaden so gering wie möglich zu halten. Daher sind vermiedene oder ersparte Aufwendungen sowie auf anderweitiger Grundlage erhaltene Zuschüsse in Abzug zu bringen. Hierzu zählen unter anderem folgende Posten:

- Energie- und Kraftstoffeinsparungen,
- eingesparte Personalkosten (z. B. durch Kurzarbeitergeld),
- nicht entstandene Kosten (z. B. Wartungsarbeiten und Reparaturen),
- nicht angefallene Infrastrukturentgelte.

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

(5) Die unter Anwendung der vorgenannten Berechnungsgrundlage ermittelten Schäden sind bis zu 100 % beihilfefähig. Die hiernach geleisteten Beihilfen sind als Einnahmen zu erfassen.

(6) Zahlungen von Beihilfen im Rahmen der angemeldeten Beihilferegulation an Verkehrsunternehmen, die eine rechtswidrige Beihilfe erhalten haben, die durch Beschluss der Kommission für mit dem Binnenmarkt unvereinbar erklärt wurde, werden ausgesetzt, 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**

### **Kumulierung**

(1) Andere Beihilfen zum Ausgleich der unter § 1 Absatz 1 genannten Schäden werden auf die Beihilfen nach dieser Bundesrahmenregelung angerechnet.

(2) Die beihilfegebende Stelle hat den Beihilfeempfänger zu verpflichten, beantragte oder erhaltene Beihilfen aufgrund der COVID-19-Pandemie im Rahmen einer Selbstauskunft anzugeben. Sie hat den Beihilfeempfänger 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**

### **Durchführung**

(1) Die Finanzierung, Durchführung, Überprüfung und Auszahlung der Beihilfen auf Grundlage dieser Bundesregelung obliegt den Ländern. Sie bestimmen die jeweils beihilfegebende Stelle.

(2) Die Beihilfeempfänger sind verpflichtet, bis zum 30. September 2021 den beihilfegebenden Stellen den tatsächlich entstandenen Schaden auf der Grundlage der in § 3 genannten Berechnungsmethode nachzuweisen. Dies schließt eine Mitteilung über die regulär über den öffentlichen Dienstleistungsauftrag oder über allgemeine Vorschriften erhaltene Ausgleichsleistungen mit ein.

(3) Die beihilfegebende Stelle ist verpflichtet, jede Beihilfe, die über den reinen Schadensausgleich hinausgeht, vom Beihilfeempfänger zurückzufordern. Sollte sich herausstellen, dass der tatsächliche Schaden den prognostizierten übersteigt, kann die beihilfegebende Stelle eine Anpassung der gewährten Beihilfe vornehmen.

(4) Soweit erforderlich, können die Länder ergänzende Durchführungsbestimmungen zur verwaltungsmäßigen Abwicklung und Überprüfung der gewährten Beihilfen erlassen. Abweichungen von den inhaltlichen Bestimmungen dieser Bundesregelung sind nicht zulässig.

## **§ 6**

### **Überwachung**

(1) Die beihilfegebenden Stellen müssen alle Unterlagen über gewährte Beihilfen nach dieser Regelung, die die Einhaltung der vorliegend genannten Voraussetzungen belegen, für 10 Jahre nach Gewährung der Beihilfe aufbewahren. Sie sind der Europäischen Kommission auf Verlangen herauszugeben.

(2) Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur stellt der Europäischen Kommission bis zum 07.02.2022 eine vollständige Liste mit den gewährten Einzelbeihilfen zur Verfügung, die auf der Grundlage dieser Regelung gewährt wurden. Hierfür übermitteln die Länder dem

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur rechtzeitig, aber spätestens zum 07.01.2022 die erforderlichen Informationen der beihilfegebenden Stellen.

(3) Die beihilfegebende Stelle stellt sicher, dass zu jeder auf der Grundlage dieser Regelung gewährten Einzelbeihilfe bis zum 07.01.2022 alle relevanten Informationen<sup>1</sup> auf einer Beihilfenwebsite oder über das IT-Instrument der Europäischen Kommission veröffentlicht werden.<sup>2</sup>

## § 7

### Geltungsdauer

Diese Regelung tritt am Tag ihrer Genehmigung durch die Europäische Kommission in Kraft. Sie tritt am 31. Dezember 2020 außer Kraft, d. h. Gewährungen von Beihilfen nach dieser Regelung sind nur bis zu diesem Zeitpunkt möglich.<sup>3</sup> Davon bleiben § 5 Abs. 2 und 3 sowie § 6 unberührt.

Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur

Berlin, den 07.08.2020

---

<sup>1</sup> Dabei handelt es sich um die 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.

<sup>2</sup> 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>.

<sup>3</sup> Wenn sich die Beihilfen der beihilfegebenden Stellen im Rahmen dieser Regelung halten, müssen diese Maßnahmen nicht gesondert bei der Europäischen Kommission notifiziert werden, da diese Bundesrahmenregelung als „aid scheme“ gilt, d. h. bei der Vergabe von Beihilfen nach dieser Regelung ist ein Rechtsgrundlagenverweis hierauf notwendig.