

**Richtlinie
des Sächsischen Staatsministeriums
für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr
über die Gewährung von Billigkeitsleistungen zum Ausgleich von Schäden
im öffentlichen Personennahverkehr im Zusammenhang mit dem Ausbruch
von COVID-19 im Jahr 2021 im Freistaat Sachsen
(RL Corona-Billigkeitsleistungen ÖPNV 2021)**

Vom 12. August 2021

I.

Zweck der Billigkeitsleistungen, Rechtsgrundlagen

1. Der Freistaat Sachsen gewährt Billigkeitsleistungen zum Ausgleich von Schäden der Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) einschließlich des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) im Zusammenhang mit dem Ausbruch von COVID-19 nach Maßgabe
 - dieser Richtlinie,
 - § 53 der [Sächsischen Haushaltsordnung](#) in der Fassung der Bekanntmachung vom 10. April 2001 (SächsGVBl. S. 153), die zuletzt durch Artikel 1 des Gesetzes vom 21. Mai 2021 (SächsGVBl. S. 578) geändert worden ist, in der jeweils geltenden Fassung,
 - der Vierten Geänderten Regelung zur vorübergehenden Gewährung geringfügiger Beihilfen im Geltungsbereich der Bundesrepublik Deutschland im Zusammenhang mit dem Ausbruch von Covid-19 („Vierte Geänderte Bundesregelung Kleinbeihilfen 2020“) des Bundesministeriums für Wirtschaft und Energie vom 12. Februar 2021 und
 - der Regelung zur Gewährung von Unterstützung für ungedeckte Fixkosten im Geltungsbereich der Bundesrepublik Deutschland im Zusammenhang mit dem Ausbruch von COVID-19 („Bundesregelung Fixkostenhilfe 2020“) des Bundesministeriums für Wirtschaft und Energie vom 12. Februar 2021.
2. Ein Anspruch des Antragstellers auf Gewährung von Billigkeitsleistungen besteht nicht. Die Bewilligungsbehörde entscheidet aufgrund ihres pflichtgemäßen Ermessens diskriminierungsfrei im Rahmen der verfügbaren Haushaltsmittel.

II.

Gegenstand der Billigkeitsleistungen

Die Billigkeitsleistungen sind ein finanzieller Beitrag an die Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen im ÖPNV im Freistaat Sachsen, deren Ausgaben in den Monaten Januar bis Dezember 2021 aufgrund der COVID-19-Pandemie

1. 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), die durch Verordnung (EU) 2016/2338 (ABl. L 354 vom 23.12.2016, S. 22) geändert worden ist, in der jeweils geltenden Fassung (VO 1370), wegen geringerer Verkehrsdienstleistungen oder wegen verringerter Nachfrage und/oder
2. 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 VO 1370 oder aus allgemeinen Vorschriften im Sinne von Artikel 3 Absatz 3 der VO 1370 gedeckt werden können und damit einen Schaden darstellen.

III.

Antragsberechtigte und Empfänger der Billigkeitsleistungen

Antragsberechtigte und Empfänger für die Billigkeitsleistungen sind

1. Aufgabenträger und Zusammenschlüsse nach § 3 Absatz 1 und § 4 Absatz 1 des [Gesetzes über den](#)

öffentlichen Personennahverkehr im Freistaat Sachsen vom 14. Dezember 1995 (SächsGVBl. S. 412, 449), das zuletzt durch Artikel 36 des Gesetzes vom 27. Januar 2012 (SächsGVBl. S. 130) geändert worden ist, in der jeweils geltenden Fassung,

2. öffentliche und private Verkehrsunternehmen, soweit sie als Genehmigungsinhaber oder Betriebsführer nach dem **Personenbeförderungsgesetz** in der Fassung der Bekanntmachung vom 8. August 1990 (BGBl. I S. 1690), das zuletzt durch Artikel 1 des Gesetzes vom 16. April 2021 (BGBl. I S. 822) geändert worden ist, in der jeweils geltenden Fassung, oder der Verordnung (EG) Nr. 1073/2009 ÖPNV auf dem Gebiet des Landes und/oder aufgrund eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages Beförderungsleistungen im ÖPNV beziehungsweise im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) erbringen. Für die Eisenbahnverkehrsunternehmen ist eine getrennte Antragstellung und Bewilligung für die jeweiligen Regionalbereiche zulässig.

IV. Voraussetzungen

1. Billigkeitsleistungen an Verkehrsunternehmen dürfen nur erfolgen, 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 1. März 2020 beschlossenen Gesellschaftereinlagen oder aufgrund von konzern- oder unternehmensinternen Regelungen (zum Beispiel Ergebnisabführungsverträgen), die bereits am 1. März 2020 bestanden, bewirken keinen Ausgleich im Sinne der Sätze 1 oder 2.
2. Billigkeitsleistungen gemäß dieser Richtlinie an Eisenbahnen und 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.
3. Eine Ausgleichsgewährung kann auch auf die Vierte Geänderte Bundesregelung Kleinbeihilfen 2020 gestützt werden. Es sind die dort genannten Voraussetzungen zu erfüllen und die Summe des Schadensausgleichs gemäß Ziffer V Nummer 2 sowie weiterer Beihilfen nach der Vierten Geänderten Bundesregelung Kleinbeihilfen 2020 darf für das gesamte Unternehmen den Gesamtnennbetrag von 1 800 000 Euro nicht übersteigen. Das Unternehmen 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. Alternativ zur Vierten Geänderten Bundesregelung Kleinbeihilfen 2020 kann eine Ausgleichsgewährung auch auf die Bundesregelung Fixkostenhilfe 2020 gestützt werden. Es sind die dort genannten Voraussetzungen zu erfüllen und die Summe des Schadensausgleichs gemäß Ziffer V Nummer 2 sowie weiterer Beihilfen nach der Bundesregelung Fixkostenhilfe 2020 darf für das gesamte Unternehmen den Höchstbetrag von 10 000 000 Euro nicht übersteigen. Das Unternehmen hat der beihilfegebenden Stelle schriftlich in Papierform, 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.

V. Art und Umfang, Höhe der Billigkeitsleistung

1. Bei der Finanzierungsart handelt es sich um einen anteiligen Ausgleich in Höhe von bis zu 100 Prozent der ausgleichsfähigen Schäden.
2. Die ausgleichsfähigen Schäden sind wie folgt zu ermitteln:
 - a) Empfänger nach Ziffer III Nummer 1:
 - aa) Für jeden Tarifbereich (Verbundtarife, Übergangstarife, landesweite Tarife, Haustarif, Beförderungsbedingungen DB (BBDB)) ist die Differenz zwischen den um die jeweiligen Tarifanpassungen auf das Jahr 2021 hochgerechneten tatsächlichen Fahrgeldeinnahmen der Monate Januar bis Dezember 2019 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), bei Verbundtarifen, Übergangstarifen, landesweiten Tarifen und dem BBDB-Tarif gemäß der Einnahmenaufteilung unter Zugrundelegung des auf die Einnahmen der Jahre 2019 und 2021 anzuwendenden Aufteilungsschlüssels für das Jahr 2021 der jeweiligen

Verbundorganisation. Zur Berechnung der um die Tarifierpassungen auf den Zeitraum Januar bis Dezember 2021 hochgerechneten tatsächlichen Fahrgeldeinnahmen des Zeitraums in 2019 sind die im jeweiligen Monat verkauften beziehungsweise 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 2021 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 Tarifierpassung für die Hochrechnung maßgebend. Die Verbundorganisationen haben den Empfängern 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 1. Juni 2020 getroffen wurde und der Gesamtumfang 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 an Kunden insbesondere für Abonnements, soweit die Entscheidung über die Erstattungen nach dem 01.06.2020 getroffen wurde und keine Rechtspflicht für die Erstattung bestanden hat.

- bb) Zur Berechnung der Minderung der Erstattungsleistungen nach dem **Neunten Buch Sozialgesetzbuch** vom 23. Dezember 2016 (BGBl. I S. 3234), das zuletzt durch Artikel 8 Absatz 5 des Gesetzes vom 16. Juni 2021 (BGBl. I S. 1810) geändert worden ist, sind die um die Tarifierpassungen gemäß Buchstabe a Doppelbuchstabe aa Sätze 3 und 4 hochgerechneten Fahrgeldeinnahmen des Zeitraumes Januar bis Dezember 2019 beziehungsweise die Fahrgeldeinnahmen für den Zeitraum Januar bis Dezember 2021 zu ermitteln und für diese die Erstattungsleistung aufgrund der jeweiligen für das entsprechende Jahr festgelegten oder nachgewiesenen Vomhundertsätze (2019 für hochgerechnete und 2021 für Ist-Fahrgeldeinnahmen 2021) 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.
- cc) 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 Januar bis Dezember 2021 ausgleichsfähig, soweit die Erhöhung der Ausgleichszahlungen aufgrund eines gesonderten Nachweises pandemiebedingt auf geringeren Fahrgeldeinnahmen der Verkehrsunternehmen im Vergleich zum Referenzzeitraum in den Monaten Januar bis Dezember 2019 zurückzuführen sind.
- dd) Ebenfalls ausgleichsfähig sind die Schäden aus Ausgaben der Empfänger für Ausgleichszahlungen an Verkehrsunternehmen für den Zeitraum vom 1. Januar 2021 bis 31. Dezember 2021, soweit sie auf Maßnahmen zum Schadensausgleich beruhen. Ausgleichsfähig sind dabei nur Ausgaben im Umfang des Ausgleichs, der sich bei Anwendung von Buchstabe b Doppelbuchstaben aa bis gg 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 des **Gesetzes gegen Wettbewerbsbeschränkungen** in der Fassung der Bekanntmachung vom 26. Juni 2013 (BGBl. I S. 1750, 3245), das zuletzt durch Artikel 10 Absatz 2 des Gesetzes vom 27. Juli 2021 (BGBl. I S. 3274) geändert worden ist, Anpassungen der Vergütung aus ergänzender Vertragsauslegung oder nach § 313 **BGB**, Gesellschaftereinlagen sowie weitere Maßnahmen im Einklang mit der VO 1370, soweit sie nach dem 1. März 2020 zum Ausgleich der Schäden veranlasst oder umgesetzt wurden. Ausgleichsfähig sind darüber hinaus auch Verlustausgleiche im Sinne von Ziffer IV Nummer 1 Satz 3 bis zu der in Satz 2 geregelten Höhe.
- ee) Von den nach Doppelbuchstabe aa bis dd 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 (Buchstabe b Doppelbuchstabe aa) oder aus allgemeinen Vorschriften des jeweiligen Empfängers (Buchstabe b Doppelbuchstabe dd),
- 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 Doppelbuchstaben aa bis dd berechneten Schäden,
- weitere Ersparnisse.

ff) Die Summe der gemäß den Doppelbuchstaben aa bis dd errechneten Schäden abzüglich der vermiedenen oder ersparten Aufwendungen gemäß Doppelbuchstabe ee ist der ausgleichsfähige Gesamtschaden des Empfängers nach Ziffer III Nummer 1.

b) Empfänger nach Ziffer III Nummer 2:

- aa) Ausgleichsfähig ist die Differenz zwischen der regulär erwarteten Ausgleichsleistung aus dem öffentlichen Dienstleistungsauftrag für das Jahr 2021 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 Dezember 2021 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 zum Beispiel Personalkosten, Strom- oder Kraftstoffpreise, berücksichtigt werden. Die Schäden sind jedoch nur ausgleichsfähig, soweit der jeweilige Aufgabenträger einen Antrag als Empfänger gemäß Ziffer III Nummer 1 stellt und dabei seine geringeren Ausgleichszahlungen berücksichtigt hat.
- bb) Die entsprechend Buchstabe a Doppelbuchstabe aa berechnete Differenz der Fahrgeldeinnahmen ist für den Schadenszeitraum von Januar bis Dezember 2021 ausgleichsfähig, soweit die Empfänger selbst das wirtschaftliche Risiko tragen oder lediglich Verlustausgleiche im Sinne von Ziffer IV Nummer 3 erhalten.
- cc) Zur Berechnung der Minderung der Erstattungsleistungen nach dem **Neunten Buch Sozialgesetzbuch** vom 23. Dezember 2016 (BGBl. I S. 3234), das zuletzt durch Artikel 8 Absatz 5 des Gesetzes vom 16. Juni 2021 (BGBl. I S. 1810) geändert worden ist, ist im Schadenszeitraum Januar bis Dezember 2021 entsprechend Buchstabe a Doppelbuchstabe bb zu verfahren.
- dd) In entsprechender Weise sind die ebenfalls ausgleichsfähigen Schäden im Schadenszeitraum von Januar bis Dezember 2021 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 Empfänger gemäß Ziffer III Nummer 1 stellt und dabei seine geringeren Ausgleichszahlungen berücksichtigt hat.
- ee) Von den nach den Doppelbuchstaben aa bis dd ermittelten Schäden im Schadenszeitraum von Januar bis Dezember 2021 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 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 (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 Doppelbuchstaben aa bis dd berechneten Schäden,
 - weitere Ersparnisse.
- ff) Die Summe der gemäß den Doppelbuchstaben aa bis dd errechneten Schäden abzüglich der vermiedenen oder ersparten Aufwendungen gemäß Doppelbuchstabe ee ist der ausgleichsfähige Gesamtschaden des Empfängers nach Ziffer III Nummer 2.
- gg) Wenn ein Unternehmen einen Schadensausgleich auf Grundlage der Bundesregelung Fixkostenhilfe 2020 gemäß Ziffer IV Nummer 4 geltend macht, so sind die danach möglichen Fixkostenhilfen dem nach Doppelbuchstabe ff errechneten Schaden gegenüberzustellen. Unterschreiten die möglichen Fixkostenhilfen den nach Doppelbuchstabe ff errechneten Schaden, ist der Schadensausgleich auf den Betrag der möglichen Fixkostenhilfen zu begrenzen. In den übrigen Fällen ist der nach Doppelbuchstabe ff errechnete Schaden ausgleichsfähig.

VI.

Sonstige Bestimmungen

1. Es ist sicherzustellen, dass eine Überkompensation der pandemiebedingten wirtschaftlichen Nachteile ausgeschlossen ist.
2. Die Empfänger nach Ziffer III 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.
3. Die Empfänger nach Ziffer III sind zu verpflichten, bis zum 30. September 2022 den tatsächlich entstandenen Schaden auf der Grundlage der in Ziffer V Nummer 2 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 aufzuteilenden Einnahmen des Jahres 2019 und die Einnahmearteilung des Jahres 2021 sowie ein Testat eines Wirtschaftsprüfers über die Fahrgeldeinnahmen der Monate Januar bis Dezember der Jahre 2019 und 2021 im Haustarif beziehungsweise nach BBDB beizufügen. Für Schäden gemäß Ziffer V Nummer 2 Buchstabe b Doppelbuchstabe aa 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 testierte Berechnung der möglichen Fixkostenhilfen nach Maßgabe der Bundesregelung Fixkostenhilfe 2020 beizufügen.
4. Billigkeitsleistungen, die über den reinen Schadensausgleich hinausgehen, sind vom Empfänger zurückzufordern. Die von Empfängern nach Ziffer III Nummer 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 Empfängern nach Ziffer III Nummer 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.
5. Die Empfänger sind zu verpflichten, bis zum 31. Oktober 2022 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.

VII. Verfahren

1. Die Empfänger melden alle ausgleichsfähigen Schäden an. Ein Antrag auf Gewährung der Billigkeitsleistung ist für Empfänger nach Ziffer III bis zum 15. Oktober 2021 mit einem vom Landesamt für Straßenbau und Verkehr bereitgestellten Formular zu stellen. Er hat die Berechnung beziehungsweise Schätzung des voraussichtlichen Schadens auf der Grundlage der in Ziffer V Nummer 2 genannten Berechnungsmethode zu enthalten.
2. Für den Ausgleich des Schadens nach Ziffer V Nummer 2 Buchstabe b Doppelbuchstabe aa reicht eine mit dem Aufgabenträger abgestimmte Schätzung aus.
3. Die Empfänger nach Ziffer III können spätestens bis zum 31. August 2021 einen ersten vereinfachten Antrag auf vorläufigen Ausgleich und dessen Auszahlung stellen. Dem Antrag auf vorläufigen Ausgleich sind aussagekräftige Prognosen über die Schäden gemäß der Ziffer V Nummer 2 Buchstabe a Doppelbuchstabe ff beziehungsweise Ziffer V Nummer 2 Buchstabe b Doppelbuchstabe ff beizufügen. Dabei kann auf die Vorjahreszahlen Bezug genommen werden. Der vorläufige Ausgleich erfolgt in Höhe von 60 bis 80 Prozent der ausgleichsfähigen Schäden.
4. Erbringt ein Empfänger gemäß Ziffer III Nummer 2 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 2021 den Ländern zuzuordnen. Die beteiligten Bewilligungsbehörden können eine abweichende Aufteilung vereinbaren.
5. Bewilligungsbehörde ist das Landesamt für Straßenbau und Verkehr.
6. Die Modalitäten der Auszahlung werden im Bewilligungsbescheid näher geregelt.

VIII. Inkrafttreten/Außerkräftreten

Diese Richtlinie tritt mit Wirkung vom 12. August 2021 in Kraft und am 30. Juni 2023 außer Kraft.

Dresden, den 12. August 2021

Der Staatsminister für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr
In Vertretung
Dr. Hartmut Mangold
Staatssekretär

Enthalten in

Verwaltungsvorschrift des Sächsischen Staatsministeriums für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr über die geltenden Verwaltungsvorschriften des Staatsministeriums für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr

vom 28. November 2021 (SächsABl. SDr. S. S 224)