

Entwurf, Stand: 15.06.2020

Muster-Richtlinie zum Ausgleich von Schäden im öffentlichen Personennahverkehr im Zusammenhang mit dem Ausbruch von COVID-19

I. Hinweise und Erläuterungen

Der nachfolgende Entwurf einer Muster-Richtlinie für den Corona-Schadensausgleich basiert auf dem Entwurf der Rahmenregelung des Bundes, der am 27.05.2020 der EU-Kommission zur Notifizierung vorgelegt wurde. Die Muster-Richtlinie ist in Abhängigkeit vom Ergebnis der Notifizierung ggfs. anzupassen. Die Vorgaben aus der Rahmenregelung des Bundes sind für eine beihilfenrechtskonforme Schadensabwicklung zwingend zu beachten.

In die Erarbeitung des Entwurfs der Muster-Richtlinie wurden VDV, BDO, BAG SPNV, Mofair und die kommunalen Spitzenverbände eingebunden. Daraus resultierende Anregungen wurden in weiten Teilen übernommen. Nicht möglich ist eine zusätzliche Einbeziehung von Subunternehmen in die Ausgleichsregelung, da der Entwurf der Rahmenregelung des Bundes dies nicht zulässt.

Für die zwischen den Ländern vereinbarte einheitliche Bemessung des Schadens, der ausgeglichen werden soll, sind einheitliche Definitionen der förderfähigen Schäden und der zu berücksichtigenden Einsparungen der Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen erforderlich. Dafür müssen unabhängig von der konkreten verfahrensmäßigen Gestaltung durch die Länder die die Förderfähigkeit regelnden Passagen durch alle Länder übernommen werden.

Hinsichtlich des Fördersatzes besteht innerhalb der Länder ein Regelungsspielraum in Abhängigkeit von der noch nicht getroffenen Entscheidung der EU-Kommission zur Notifizierung. Gleiches gilt für die Anerkennung von zusätzlichen Aufwendungen für Hygienemaßnahmen. Denkbar wäre nach dem Entwurf der Rahmenregelung des Bundes eine Vollfinanzierung der Mindervergütungen und Einnahmeausfälle und Nicht-Anerkennung der zusätzlichen Hygieneaufwände als Eigenanteil der Verkehrsunternehmen.

Der Entwurf der Muster-Richtlinie ist entsprechend dem Gliederungsschema einer Förderrichtlinie für Zuwendungen aufgebaut. In Abhängigkeit von der im jeweiligen Land zu treffenden Entscheidung über die verfahrensmäßige Abwicklung des Schadensausgleichs auf der Grundlage einer gesetzlichen Regelung, einer Zuwendungsregelung (mit Zuwendungsbescheiden oder –verträgen) oder einer Billigkeitsleistungsregelung (z. B. § 53 LHO NRW) sind insbesondere die verfahrensmäßigen Regelungen aus der Muster-Richtlinie anzupassen. Dies gilt auch in Bezug auf die im jeweiligen Land zu treffende Zuständigkeitsregelung für die Ausgleichsgewährung.

Im nachfolgenden Entwurf sind auf der Grundlage dieser Hinweise hinter der Gliederungsnummer der Regelung Hinweise ausgebracht, ob die Regelungen

- obligatorisch wegen der Rahmenregelung des Bundes oder aus Gründen der Einheitlichkeit bzw.
- fakultativ

von allen Ländern zu beachten sind.

II. Entwurf Muster-Richtlinie

Richtlinien über die Gewährung von Zuwendungen zum Ausgleich von Schäden im öffentlichen Personennahverkehr im Zusammenhang mit dem Ausbruch von COVID-19 in Land XXX (Richtlinien Corona-Beihilfen ÖPNV)

Runderlass des Ministeriums für
vom XX. Juli 2020

1 (fakultativ)

Zuwendungszweck, Rechtsgrundlage

Zum Ausgleich von Schäden der Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) einschließlich des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) im Zusammenhang mit dem Ausbruch von COVID-19 gewährt das Land nach Maßgabe dieser Richtlinien, den §§ 23, 44 der Landeshaushaltsordnung (LHO) und der „Bundesrahmenregelung Beihilfen für den öffentlichen Personennahverkehr“ vom XX.XX.2020 Zuwendungen.

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

2 (obligatorisch Buchstaben a) und b), fakultativ Buchstabe c))

Gegenstand der Förderung

Die Zuwendungen sind ein finanzieller Beitrag an die Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen im Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) in Land XXX,

deren Ausgaben in den Monaten März bis Dezember 2020 aufgrund 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. L 315 vom 3.12.2007, S. 1) (VO 1370) wegen geringerer Verkehrsdienstleistungen oder wegen verringerter Nachfrage,

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."

3

Zuwendungsempfänger

Zuwendungsempfänger sind

3.1 obligatorisch

Aufgabenträger und Aufgabenträgerorganisationen des ÖPNV im Sinne des ÖPNV-Gesetzes des Landes XXX, soweit sie gemäß den zur Erbringung der Verkehrsleistungen bestehenden öffentlichen Dienstleistungsaufträgen das wirtschaftliche Risiko tragen,

3.2 obligatorisch

öffentliche und private Verkehrsunternehmen, soweit sie als Genehmigungsinhaber nach dem Personenbeförderungsgesetz oder der Verordnung (EG) Nr. 1073/2009 ÖPNV auf dem Gebiet des Landes und/oder aufgrund eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages Beförderungsleistungen im ÖPNV bzw. im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) erbringen.

3.3 fakultativ

Zweckverbände oder Verbundorganisationen als Sammelantragsteller für die Zuwendungsempfänger gemäß den Nummern 3.1 und 3.2, soweit sie im Bezirk des Zweckverbandes Verkehrsleistungen erbringen oder an die Verbundorganisation angeschlossen sind. Erbringt ein Zuwendungsempfänger gemäß Nummer 3.2 Betriebsleistungen in mehreren Zweckverbandsgebieten oder Verbänden und können die Schäden bzw. vermiedenen oder ersparten Aufwendungen nicht eindeutig der Betriebsleistung in dem betreffenden Zweckverbandsgebiet oder Verbund zugeordnet werden, sind diese auf der Grundlage der Nutzwagen- bzw. Zug-Kilometer des Jahres 2020 im jeweiligen Gebiet den Zweckverbänden bzw. Verbundorganisationen zuzuordnen.

3.4 fakultativ

Aufgabenträger des ÖPNV im Sinne des ÖPNV-Gesetzes des Landes XXX als Sammelantragsteller zur eigenen Verwendung, soweit sie gemäß den zur Erbringung der Verkehrsleistungen bestehenden öffentlichen Dienstleistungsaufträgen erlösverantwortlich sind, sowie für die Zuwendungsempfänger gemäß Nummer 3.2, soweit sie im Gebiet des Aufgabenträgers Verkehrsleistungen erbringen. Erbringt ein Zuwendungsempfänger gemäß Nummer 3.2 Betriebsleistungen in mehreren Aufgabenträgergebieten und können die Schäden bzw. vermiedenen oder ersparten Aufwendungen nicht eindeutig der Betriebsleistung in dem betreffenden Aufgabenträgergebiet zugeordnet werden, sind diese auf der Grundlage der Wagen- bzw. Zug-Kilometer des Jahres 2020 im jeweiligen Gebiet den Aufgabenträgern zuzuordnen.

4

Zuwendungsvoraussetzungen

4.1 obligatorisch wegen Rahmenregelung Bund

Zuwendungen an Verkehrsunternehmen dürfen nur erfolgen, soweit die öffentlichen Dienstleistungsaufträge oder die allgemeinen Vorschriften nicht bereits Regelungen enthalten, die einen Ausgleich der Schäden bewirken.

4.2 obligatorisch wegen Rahmenregelung Bund

Zuwendungsfähig sind die Schäden, soweit für sie kein anderweitiger Ausgleich gewährt worden ist.

4.3 obligatorisch wegen Rahmenregelung Bund

Zuwendungen 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.

5

Art und Umfang, Höhe der Zuwendung

5.1 fakultativ

Bei der Zuwendungsart handelt es sich um Projektförderung.

5.2 fakultativ

Bei der Finanzierungsart handelt es sich um Anteilfinanzierung in Höhe von bis zu 90 Prozent der zuwendungsfähigen Schäden.

5.3 fakultativ

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

5.4 obligatorisch wegen Rahmenregelung Bund und Einheitlichkeit

Die zuwendungsfähigen Schäden sind wie folgt zu ermitteln:

5.4.1 obligatorisch

Zuwendungsempfänger nach Nummer 3.1:

5.4.1.1 obligatorisch

Für jeden Tarifbereich (Verbundtarife, Übergangstarife, landesweite Tarife, Haustarif, BBDB) ist die Differenz zwischen den um den jeweiligen Durchschnittswert der prozentualen Tarifanpassungen auf das Jahr 2020 hochgerechneten tatsächlichen Fahrgeldeinnahmen der Monate März bis Dezember 2019 und den tatsächlichen Fahrgeldeinnahmen der jeweiligen Monate des Jahres 2020 zuwendungsfähig. 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. Die Verbundorganisationen haben den Zuwendungsempfängern die für die Antragstellung erforderlichen Daten zu liefern. 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.

5.4.1.2 obligatorisch

Zur Berechnung der Minderung der Erstattungsleistungen nach dem Neunten Buch des Sozialgesetzbuches ... (SGB IX) sind die um den jeweiligen Durchschnittswert der prozentualen Tarifanpassungen hochgerechneten Fahrgeldeinnahmen des Zeitraumes März bis Dezember 2019 bzw. die Fahrgeldeinnahmen für den Zeitraum März bis Dezember 2020 zu ermitteln und auf diese die jeweiligen für das entsprechende Jahr festgelegten oder nachgewiesenen Vohundertsätze anzuwenden. Maßgebend sind dabei die Netto-Fahrgeldeinnahmen (ohne Umsatzsteuer), bei Verbundtarifen, Übergangstarifen, landesweiten Tarifen und dem BBDB-Tarif gemäß der Einnahmenaufteilung der jeweiligen Verbundorganisation. Zuwendungsfähig ist die Differenz der so errechneten Beträge.

5.4.1.3 obligatorisch

In entsprechender Weise sind die ebenfalls zuwendungsfähigen Schäden aus der Minderung anderer Ausgleichszahlungen aus allgemeinen Vorschriften zu berechnen.

5.4.1.4 fakultativ

Zuwendungsfähig sind darüber hinaus im Einzelfall nachgewiesene erhöhte Ausgaben der Zuwendungsempfänger und auch der Subunternehmen im Schadenszeitraum vom 01.03.2020 bis 31.12.2020 für den Infektionsschutz. Dies sind insbesondere erhöhte Ausgaben für

- Desinfektionsmaßnahmen einschließlich Lackbeschichtungen in Fahrzeugen, Werkstätten und Verkaufsstellen,
- zusätzliche Reinigungen durch verkürzte Reinigungsintervalle und Intensivierung der Reinigung der Fahrzeuge,

- Bauliche Schutzmaßnahmen wie Trennscheiben an Fahrerarbeitsplätzen in den Fahrzeugen, Trennscheiben in den Verkaufsstellen sowie
- Mund-Nasen-Schutz und Desinfektionsmittel für das Personal, jedoch nicht für die Fahrgäste.

Nicht zuwendungsfähig sind erhöhte Ausgaben für zusätzliche Betriebsleistungen.

5.4.1.5 obligatorisch

Von den nach den Nummern 5.4.1.1 bis 5.4.1.4 ermittelten Schäden sind in direktem ursächlichem Zusammenhang mit der Pandemie vermiedene oder ersparte Aufwendungen der Zuwendungsempfänger in Abzug zu bringen. Dies sind insbesondere

- verringerte Verkaufsprovisionen aufgrund geringerer Fahrausweisverkäufe, soweit diesen keine rechtskräftig festgestellten oder 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 Zuwendungsempfängers (Nummer 5.4.2.4),
- eingesparte Personalkosten (z. B. durch Kurzarbeitergeld),
- Energie- und Kraftstoffeinsparungen,
- nicht entstandene Kosten für Wartungsarbeiten und Reparaturen,
- nicht angefallene Infrastrukturentgelte,
- von anderen Stellen erhaltene anderweitige Ausgleichszahlungen für die nach den Nummern 5.4.1.1 bis 5.4.1.4 berechneten Schäden,
- weitere Ersparnisse.

5.4.1.6 obligatorisch

Die Summe der gemäß den Nummern 5.4.1.1 bis 5.4.1.4 errechneten Schäden abzüglich der vermiedenen oder ersparten Aufwendungen gemäß Nummer 5.4.1.5 ist der zuwendungsfähige Gesamtschaden des Zuwendungsempfängers nach Nummer 3.1.

5.4.2 obligatorisch

Zuwendungsempfänger nach Nummer 3.2:

5.4.2.1 obligatorisch

Zuwendungsfähig ist die 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 einschließlich ergänzender Dienstleistungen wie Zugbegleitung oder Besetzung von Verkaufsstellen im Schadenszeitraum 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 Vorjahreszeitraum, wie z. B. Personalkosten, Strom- oder Kraftstoffpreise und Personalkosten, berücksichtigt werden.

5.4.2.2 obligatorisch

Die entsprechend Nummer 5.4.1.1 berechnete Differenz der Fahrgeldeinnahmen ist zuwendungsfähig, soweit die Zuwendungsempfänger selbst erlösverantwortlich sind.

5.4.2.3 obligatorisch

Zur Berechnung der Minderung der Erstattungsleistungen nach dem SGB IX ist entsprechend Nummer 5.4.1.2 zu verfahren.

5.4.2.4 obligatorisch

In entsprechender Weise sind die ebenfalls zuwendungsfähigen Schäden aus der Minderung anderer Ausgleichszahlungen aus allgemeinen Vorschriften zu berechnen.

5.4.2.5 fakultativ

Zuwendungsfähig sind darüber hinaus im Einzelfall nachgewiesene erhöhte Ausgaben im Schadenszeitraum vom 01. März 2020 bis 31. Dezember 2020 für Infektionsschutzmaßnahmen entsprechend Nummer 5.4.1.4. Nicht zuwendungsfähig sind erhöhte Ausgaben für zusätzliche Betriebsleistungen.

5.4.2.6 obligatorisch

Von den nach den Nummern 5.4.2.1 bis 5.4.2.5 ermittelten Schäden sind in direktem ursächlichem Zusammenhang mit der Pandemie vermiedene oder ersparte Aufwendungen der Zuwendungsempfänger in Abzug zu bringen. Dies sind insbesondere

- Verringerte Verkaufsprovisionen aufgrund geringerer Fahrausweisverkäufe,
- Im direkten Zusammenhang mit der Covid-19-Pandemie stehende geringere Vergütungsleistungen an Subunternehmen aufgrund geringerer Verkehrsleistungen,
- eingesparte Personalkosten (z. B. durch Kurzarbeitergeld),
- Energie- und Kraftstoffeinsparungen,
- nicht entstandene Kosten für 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 obligatorisch

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 zuwendungsfähige Gesamtschaden des Zuwendungsempfängers nach Nummer 3.2.

6

Sonstige Zuwendungsbestimmungen

6.1 obligatorisch wegen Rahmenregelung Bund

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

6.2 obligatorisch wegen Rahmenregelung Bund

Die Zuwendungsempfänger sind zu verpflichten, beantragte oder erhaltene finanzielle Leistungen aufgrund der COVID-19-Pandemie im Rahmen einer Selbstauskunft anzugeben. Die Zuwendungsempfänger 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.

6.3 obligatorisch wegen Rahmenregelung Bund und Einheitlichkeit

Die Zuwendungsempfänger sind zu verpflichten, bis zum 30.09.2021 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. 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 Jahre 2019 und 2020 sowie ein Testat eines Wirtschaftsprüfers über die Fahrgeldeinnahmen 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.

6.4 obligatorisch wegen Rahmenregelung Bund und Einheitlichkeit

Zuwendungen, die über den reinen Schadensausgleich hinausgehen, sind vom Zuwendungsempfänger zurückzufordern. In der Regel sind die 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 Zuwendung vorgenommen werden.

6.5 obligatorisch wegen Rahmenregelung Bund

Die Zuwendungsempfänger sind zu verpflichten, bis zum 31.10.2021 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 zwecks Veröffentlichung auf einer Beihilfenwebsite oder über das IT-Instrument der Europäischen Kommission zu übermitteln.

6.6 fakultativ

Die Allgemeinen Nebenbestimmungen für Zuwendungen zur Projektförderung im Zusammenhang mit der Bewältigung der Corona-Krise (ANBest-P-Corona) sind zum Bestandteil des Zuwendungsbescheides zu machen.

6.7 fakultativ

Nr. 1.3 des Teils I der VV zu § 44 LHO (VV für Zuwendungen an den außergemeindlichen Bereich bzw. des Teils II der VV zu § 44 LHO (VV für Zuwendungen an den gemeindlichen Bereich (VVG)) finden keine Anwendung.

7

Verfahren

7.1 Antragsfrist obligatorisch wegen Rahmenregelung Bund, im übrigen fakultativ

Ein Antrag auf Gewährung der Zuwendung ist bis zum 30. September 2020 zu stellen. Er hat die Berechnung bzw. Schätzung des voraussichtlichen Schadens auf der Grundlage der in Nummer 5.4 genannten Berechnungsmethode zu enthalten.

Zur Berechnung des voraussichtlichen Schadens ermitteln die Zuwendungsempfänger gemäß Nummer 3.2 auf der Grundlage der Regelungen des öffentlichen Dienstleistungsauftrages für das Jahr 2020 bzw. des gleichen Referenzzeitraumes des Vorjahres (1.03.2019 bis 31.12.2019) die Schäden gemäß Nummer 5.4.2.1. Sofern keine Vorjahreswerte existieren, ist ausnahmsweise eine Schätzung auf der Grundlage einer Prognose für das Jahr 2020 möglich.

Dem Antrag sind Prognosen der Verbundorganisationen über die Schäden gemäß den Nummern 5.4.1.1 bzw. 5.4.2.2 sowie weitere begründende Unterlagen beizufügen.

Erbringt ein Zuwendungsempfänger gemäß Nummer 3.2 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 Wagen- bzw. Zug-Kilometer des Jahres 2020 den Ländern zuzuordnen. Die beteiligten Bewilligungsbehörden können eine abweichende Aufteilung vereinbaren.

Sammelanträgen von Zuwendungsempfängern gemäß den Nummern 3.3 und 3.4 sind die Anträge der Zuwendungsempfänger gemäß den Nummern 3.1 und 3.2 beizufügen. Der Antrag ist formlos schriftlich oder elektronisch zu stellen.

7.2 fakultativ

Bewilligungsbehörde ist die Landesbehörde, in deren Bezirk der Zuwendungsempfänger seinen Sitz hat. Hat ein Zuwendungsempfänger gemäß Nummer 3.2 keinen Sitz im Land, ist die Bewilligungsbehörde zuständig, in deren Bezirk die überwiegende Betriebsleistung in

Nutzwagen- bzw. Zug-Kilometer des Zuwendungsempfängers im Jahr 2020 im Land erbracht wird.

Zuwendungsempfänger gemäß den Nummern 3.3 und 3.4 haben die Zuwendungen an die Zuwendungsempfänger weiterzuleiten und dabei sicherzustellen, dass die maßgeblichen Bestimmungen des Zuwendungsbescheides auch den Empfängern auferlegt werden. Dies schließt ausdrücklich die Nachweisführung ein.

7.3 fakultativ

Die Modalitäten der Auszahlung werden im Zuwendungsbescheid näher geregelt.

8 fakultativ

Inkrafttreten/Außerkräftreten

Dieser Runderlass tritt am Tag nach der Veröffentlichung in Kraft und am 31. Dezember 2021 außer Kraft.