Rechtsticker Nahverkehr

+++aktuelle Urteile+++neue Vorschriften+++Vergaben+++

Dr. Ute Jasper Rebecca Dreps
HEUKING KÜHN LÜER WOJTEK
Düsseldorf

Neue Umweltziele für die Beschaffung von Straßenfahrzeugen

Am 01.08.2019 ist die geänderte Richtlinie 2009/33/EG über die Förderung sauberer Fahrzeuge in Kraft getreten. Die Richtlinie ergänzt das EU-Vergaberecht durch Umweltkriterien für die Beschaffung emmissionsarmer Straßenfahrzeuge. Sie formuliert zwingende Ziele für Kauf, Leasing, Miete und Mietkauf energieeffizienter Fahrzeuge durch öffentliche Auftraggeber und setzt länderspezifische Beschaffungsquoten fest. Die Richtlinie soll dafür sorgen, dass öffentliche Auftraggeber bei der Beschaffung von Straßenfahrzeugen die Energie- und Umweltauswirkungen, einschließlich des Energieverbrauchs, der CO_2-Emissionen und bestimmter Schadstoffemissionen während der gesamten Lebensdauer berücksichtigen.

Die EU-Mitgliedsstaaten haben nun zwei Jahre Zeit, die Richtlinie in nationales Recht umzusetzen. Für die Bundesrepublik Deutschland sieht die Richtlinie folgende Beschaffungsquoten vor: Bis 2025 müssen 10 % aller beschafften LKWs alternative Antriebe vorweisen, bis 2030 15 %. Bei Bussen der Fahrzeugklasse M3 (mehr als acht Sitzplätze, zulässige Gesamtmasse über 5 Tonnen) müssen öffentliche Auftraggeber bis 2025 eine Quote von 45 % und bis 2030 eine Quote von 65 % erreichen. Da die Beschaffungsquoten lediglich Mindestziele darstellen, kann der deutsche Gesetzgeber aber auch höhere Ziele formulieren.

Tariftreuepflicht: Repräsentativität von Tarifverträgen

Das OLG Celle hat sich zur Repräsentativität von Tarifverträgen im Sinne des § 5 Abs. 1 TVergG Niedersachsen geäußert: Öffentliche Auftraggeber in Niedersachsen dürfen auch solche Tarifverträge als verbindlich vorgeben, die nicht in der Liste repräsentativer Tarifverträge des zuständigen Ministeriums enthalten sind (13 Verg 10/18, 08.05.2019).

Die Liste des Ministeriums sei nicht abschließend verbindlich, solange das Ministerium nicht über den in Rede stehenden Tarifvertrag konkret entschieden hätte. Ob ein Tarifvertrag nach niedersächsischem Recht repräsentativ sei, müsse der Auftraggeber in diesem Fall anhand einer wertenden Gesamtschau beurteilen. Dabei käme es insbesondere darauf an, wie viele Unternehmen an den Tarifvertrag originär gebunden seien (Verbreitungsgrad) sowie auf das Verhältnis der vereinbarten Entgelthöhe zu den in anderen Tarifverträgen vereinbarten Entgelten.

Das Urteil schafft für niedersächsische Aufgabenträger neue Unsicherheiten. Nach der Entscheidung trägt der öffentliche Auftraggeber das Risiko, ob ein vorgegebener Tarifvertrag repräsentativ ist, wenn dieser (noch) nicht vom Ministerium für repräsentativ erklärt wurde. Für NRW hat das OLG Düsseldorf dagegen 2015 entschieden, dass eine Tariftreueverordnung, die nicht alle repräsentativen Tarifverträge aufführt, rechtswidrig ist und nicht angewendet werden darf (19.10.2015, 7 Verg 30/13).

Baden-Württemberg: Kein Anspruch auf Ausgleichsmittel im Ausbildungsverkehr

Das Verwaltungsgericht Karlsruhe bestätigt, dass die Länder einen weiten Ausgestaltungspielraum haben, wenn sie die Ausgleichspflicht für rabattierte Zeitfahrkarten im Ausbildungsverkehr nach § 45a) PBefG durch eine landesrechtliche Regelung ersetzen (9 K 6379/18, 14.12.2018).

Der Antragssteller hatte im einstweiligen Rechtsschutz beanstandet, dass er nach den neuen baden-württembergischen Regelungen weniger Ausgleichsmittel erhalte als nach § 45a) PBefG. Er verlangte, dass der Aufgabenträger die Mittel aufstockt.

Ohne Erfolg! Das VG Karlsruhe entschied, dass Verkehrsunternehmen keinen Anspruch auf Ausgleichsleistungen in bestimmter Höhe hätten. Insbesondere ergäbe sich ein solcher Anspruch nicht aus § 16 ÖPNVG BW. § 16 ÖPNVG BW regele nur die objektive Plicht der Aufgabenträger, die Finanzmittel für den Ausgleich an die Verkehrsunternehmen weiterzuleiten, statuiere aber – anders als § 45a) PBefG – keinen subjektiven Anspruch der Verkehrsunternehmen auf einen solchen Ausgleich.