

Rechtsticker Nahverkehr

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

EEG-Novelle – Schienenbahnen werden nun doch verschont

Nach Protesten in der Verkehrsbranche bleibt es im Gesetzesentwurf für eine EEG-Novelle nun doch bei der völligen Umlagebefreiung für (große) Schienenbahnen. Bundeswirtschaftsminister Gabriel (SPD) reagiert damit auf Warnungen von Verkehrsunternehmen, Verbraucher- und Bestellerverbänden vor steigenden Fahrpreisen und einer Belastung des Verkehrssystems Schiene. Ursprünglich sollten nach dem Referentenentwurf des Bundeswirtschaftsministeriums zwar mehr Schienenbahnen bei der EEG-Umlage begünstigt werden, die Höhe der Rabatte jedoch sinken. Schienenbahnen sollten bereits ab 3 GWh Jahresverbrauch begünstigt werden, derzeit sind es 10 GWh. Als Ausgleich sollten die Begünstigten schon 2015 mit 15 % der vollen EEG-Umlage belastet werden. Bis 2018 war eine Steigerung auf 30 % vorgesehen.

Zwar ist der Vorteil der Schienenbahnen nicht Gegenstand des derzeit laufenden EEG-Beihilfeprüfverfahrens der EU-Kommission. Allerdings behält sich die EU-Kommission eine zweite EEG-Beihilfeprüfung vor, in der es konkret um den derzeitigen § 42 EEG, also den Vorteil für Schienenbahnen, gehen könnte (S. 7, Fußnote 8 zum EEG-Prüfbericht, EU-Amtsblatt C 37/80 vom 07.02.2014).



Dr. Ute Jasper



Dr. Kristina Neven-Daroussis



Dr. Isabel Niedergöcker
Mag. rer. publ.

HEUKING KÜHN LÜER WOJTEK
Düsseldorf

EU-Parlament nimmt 4. Eisenbahnpaket an

In erster Lesung hat das EU-Parlament am 26.02.2014 über die Einzelgesetze zum 4. Eisenbahnpaket, dem zukünftigen Rechtsrahmen für europäische Eisenbahnen, abgestimmt. Die vom Verkehrsausschuss vorgegebene Richtung wurde teilweise deutlich korrigiert. So lehnten die Abgeordneten die von Verkehrskommissar Siim Kallas geforderte strikte Trennung von Infrastruktur- und Betriebssparten innerhalb integrierter Konzerne, wie der Deutschen Bahn AG, mehrheitlich ab.

Den Bericht von Mathieu Grosch zu den „inländischen Schienenpersonenverkehrsdiensten“, in dem es auch um Vorgaben für ÖPNV-Direktvergaben geht, bestätigte das Plenum weitgehend. So wird künftig die Möglichkeit zur Direktvergabe auf Bagatellfälle beschränkt, was allerdings in Deutschland angesichts der strengeren nationalen Regelungen nicht so relevant ist.

Das Parlament bestätigte zudem ein Unterkompensationsverbot für den gemeinwirtschaftlichen öffentlichen Nah-

verkehr. Darin sehen einige, wie beispielsweise der Verband deutscher Verkehrsunternehmen (VdV), ein faktisches Verbot des steuerlichen Querverbundes.

Die erste Lesung der Gesetze bindet die Abgeordneten des neu zu wählenden EU-Parlaments. Dieses

muss nach den Wahlen im Mai das Gesetzesprojekt in zweiter und womöglich dritter Lesung abschließen.

Vertragsänderungen nach dem Zuschlag führen nur zur Nichtigkeit eines Verkehrsvertrages, wenn sie wesentlich sind

Das OLG Rostock (Beschluss vom 25.09.2013, Az. 17 Verg 3/13) zieht bei der Frage, ob ein Verkehrsvertrag wegen nachträglicher Vertragsanpassungen nichtig ist, die Grundsätze der Pressemit-Entscheidung des EuGH heran.

Eine Vertragsänderung ist danach nur dann wesentlich, wenn sie wettbewerblich relevant ist. Dazu muss sie den ursprünglichen Bieterkreis erweitern oder zur Annahme eines anderen Angebotes im Vergabeverfahren führen können.

Im zu entscheidenden Fall hielt das OLG die Vertragsänderungen nicht für wettbewerblich relevant, weil sich nur zwei Verkehrsunternehmen am Vergabeverfahren beteiligt hatten. Ein Unternehmen gab wegen einer konzerninternen Umstrukturierung kein Angebot ab.