

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

EU-Wettbewerbskommission prüft Verlustübernahmen im DB-Konzern

Gleicht der DB-Konzern beihilferechtlich unzulässig Verluste einer Tochtergesellschaft aus? Das hessische Busunternehmen Frölich behauptet dies und legt Beihilfebeschwerde bei der EU-Wettbewerbskommission ein. In einer europaweiten Ausschreibung des Nordhessischen Verkehrsverbundes (NVV) für drei Linienbündel unterlag das Busunternehmen aufgrund höherer Preise der DB Regio Bus Mitte.

Die DB Regio Bus Mitte erwirtschaftete 2017-2019 jährlich ca. 10-19 Millionen Euro Verluste. Die Gewinn- und Verlustabführungsverträge im DB-Konzern führen nach Ansicht des Busunternehmens zu einer Wettbewerbsverzerrung. Die defizitäre Tochtergesellschaft erhalte eine Verlustausgleich und damit einen unzulässigen Wettbewerbsvorteil. Die geringen Angebotspreise seien unwirtschaftlich und darauf zurückzuführen, dass die DB Regio Bus Mitte keinen Gewinn erwirtschaften müsse.

Die Beschwerde zielt darauf ab, zu verhindern, den Wettbewerb im ÖPNV durch unzulässige Subventionen zu verzerren. Der deutsche Staat als Aktionär der DB AG darf seinen Tochtergesellschaften keine beihilferechtlichen Vorteile gewähren, die zur Folge haben, dass private Wettbewerber einen unzulässigen Wettbewerbsnachteil haben. Entscheidet die EU-Kommission im Sinne des Busunternehmens, könnte es auch zu einer Neuausschreibung der Buslinien kommen – mit möglichen Auswirkungen für eine Vielzahl anderer Buslinienvergaben, an denen DB-Tochterunternehmen teilnehmen.

EU-Parlament stimmt für Verschärfung der CO₂-Flottengrenzwerte

Das Europäische Parlament hat einen bereits mit dem Rat abgestimmten Vorschlag zur Verschärfung der CO₂-Reduktionsziele für neue schwere Nutzfahrzeuge wie Lastkraftwagen und Busse angenommen.

Die Verordnung sieht vor, dass neue große Lkw (einschließlich Berufsfahrzeugen wie Müllwagen, Kippen oder Betonmischern) und Bussen im Zeitraum 2030-2034 die Emissionen um 45 Prozent, und von 2035-2039 um 65 Prozent und ab 2040 um 90 Prozent reduzieren müssen. Auch neue Stadtbusse müssen die Emissionen um 90 Prozent senken und bis 2035 emissionsfrei sein. Bis 2027 soll die EU-Kommission



Dr. Ute Jasper

Johannes Baumann

HEUKING

Die Autoren:

die Wirksamkeit der Vorschriften überprüfen und untersuchen, welche Vorgaben für kleinere und für mit CO₂-neutralen Kraftstoffen betriebene Lkw gelten sollen.

Das Saubere-Fahrzeug-Beschaffungsgesetz enthält bereits Vorgaben für die Beschaffung von Fahrzeugen für die öffentliche Hand und setzt bisher geltende EU-Vorgaben um. Die neuen Vorgaben werden voraussichtlich die Vorgaben von Beschaffungsquoten von emissionsfreien Fahrzeugen für die öffentliche Hand weiter erhöhen. Die Bundesregierung hatte sich bereits zum Ziel gesetzt, dass die öffentliche Hand ab 2030 nur noch bilanziell emissionsfreie Fahrzeuge (insb. Nahverkehrs-Busse) beschafft.

Neues Verfahren zur Prüfung von Drittstaatensubventionen

Die EU-Kommission prüft, ob ein chinesischer Hersteller von Schienenfahrzeugen potenziell marktverzerrende Subventionen erhalten hat. Bei einer Ausschreibung des bulgarischen Verkehrsministeriums hatte sich das chinesische Unternehmen um den Auftrag beworben. Die EU-Kommission sah Anhaltspunkte, dass dieses Unternehmen unzulässige Subvention erhalten hat und leitete eine eingehende Prüfung nach der neuen Verordnung über Subventionen aus Drittstaaten ein.

Nach der Verordnung sind Unternehmen verpflichtet, Angebote im Rahmen öffentlicher Ausschreibungen in der EU zu melden, wenn der geschätzte Auftragswert 250 Mio. Euro übersteigt und wenn das Unternehmen in den letzten drei Jahren mindestens 4 Mio. Euro Zuwendungen von einem Drittland erhalten hat. Nun muss die EU-Kommission prüfen, ob das chinesische Unternehmen aufgrund der erhaltenen Subvention ein ungerechtfertigt günstiges Angebot abgegeben hat. Kommt die Kommission zu dem Ergebnis, dass eine unzulässige Subvention vorliegt, kann sie die Auftragsvergabe untersagen.