

# Einheitliches Tarifsysteem für Mecklenburg-Vorpommern

Rechtliche Anforderungen an eine solche Tarifgestaltung und der Gewährung etwaiger Ausgleichszahlungen

Rechtsanwalt und Fachanwalt für Verwaltungsrecht  
Lothar H. Fiedler

VMV-Veranstaltung am 18. August 2011 in Schwerin

# AGENDA

- > **Rechtliche Anforderungen an (landesweite) Tarife nach dem PBefG**
- > Rechtliche Anforderungen an die Gewährung von Verlustausgleichen für die Anwendung von (landesweiten) Tarifen

## Einführung eines landesweiten Tarifs wird von PBefG und AEG beeinflusst

- Die Einführung eines landesweiten Tarifs, der für bzw. auf den Verkehrsunternehmen (VU) und Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) gelten soll wird durch das PBefG und das AEG beeinflusst
- Denn ein solcher Tarif unterliegt in Deutschland dem Genehmigungsrecht, d.h. die Einführung und Anwendung unterliegt den jeweils zuständigen Genehmigungsbehörden
- Dabei wird bislang eine Vereinheitlichung für VU und EVU oftmals nur auf Verbundebenen diskutiert bzw. praktiziert, nicht aber auf Landesebene (Ausnahme: Verbund entspricht einem oder mehreren Bundesländern – z.B. VBB oder erfolgte Einführungen wie in Schleswig-Holstein)

# Tarifkompetenz im PBefG

Folie 1 von 2

- Das derzeit geltende PBefG\* kennt keine hoheitliche Vorgabe eines einheitlichen integrierten Tarifes (Preisfestsetzung) für einen bestimmten lokalen Nahverkehrsmarkt im Sinne einer zwingenden Marktzugangsbedingung
- Initiative zur Tarifgestaltung liegt daher *de lege lata* bei den Verkehrsunternehmen
- Die von diesen beantragten Tarife bedürfen zu ihrer Wirksamkeit allerdings der hoheitlichen Zustimmung\*\* ( § 39 Abs. 1 S. 1 PBefG)

\* so auch gemäß Kabinettsbeschluss zur PBefG-Novelle aufgrund der VO 1370 vom 20.07.2011

\*\* Für den sog. Fernlinienverkehr soll gemäß o.g. Kabinettsbeschluss die Tarifgenehmigungspflicht allerdings entfallen

# Tarifkompetenz im PBefG

Folie 2 von 2

- > Historie und Gesetzesbegründung zur Genehmigungspflicht des Tarifes:
  - > Durch § 39 Abs. 2 S. 1 PBefG soll verhindert werden, dass der Genehmigungsinhaber als gesetzlich geschützter Monopolanbieter seine Fahrgäste „ausbeutet“
  - > Dieses dient auch der Sicherheit der Fahrgäste, weil „vermutet“ wird, dass unterkalkulierte Preise zur Unzuverlässigkeit bei den VU bei der Leistungserbringung führen
- > So ist die Tarifgenehmigung z.B. zu versagen, sofern die Struktur und Höhe des Tarifes mit gesetzlichen Vorgaben bzw. dem öffentlichen Interesse nicht übereinstimmen ( § 39 Abs. 2 S. 2 PBefG) (= Preisregulierung im öffentlichen Interesse)

## Missbrauchsaufsicht nach dem PBefG

Aufgrund der Monopolstellung (Liniengenehmigung = ausschließliches/exklusives Recht?!) ist in § 39 Abs. 2 S. 1 PBefG auch eine Missbrauchsaufsicht geregelt, d.h.:

- > Genehmigungsfähig sind nur solche Tarife, die kosten-deckende Erlöse (Fahrgeldeinnahmen und sonstige Erträge sowie einschließlich eines Gewinns) bewirken
- > Unzulässig sind daher unangemessen hohe Tarife (*Ausbeutungsmissbrauch*)
- > Unangemessen niedrige Tarife können hingegen abgelehnt werden, sofern dieses zu unerwünschten Verdrängungseffekten führt und daher langfristig höhere Tarife zu erwarten sind (*Marktmissbrauch*, Stichwort: Dumping) oder wenn aufgrund zu niedriger Tarife der Verkehr finanziell nicht überlebensfähig ist und deswegen der Unternehmer unzuverlässig werden muss (*Sicherheitsaufsicht*)

# „Pflicht“ zum Gemeinschaftstarif?

Folie 1 von 2

Eine gewisse „Pflicht“ zur Schaffung eines gemeinsamen / einheitlichen Tarifes kann aus dem PBefG zumindest für Verkehrsverbände hergeleitet werden:

- § 8 Abs. 3 S. 1 PBefG:  
*„Die Genehmigungsbehörden haben im Interesse einer ausreichenden (= angemessenen) Bedienung und wirtschaftlichen Verkehrsgestaltung im Zusammenwirken mit AT und VU u.a. für die Abstimmung oder den Verbund von Beförderungserlösen zu sorgen.“*
- Der Entwurf vom 20.07.2011 sieht in § 8 Abs. 3 S. 1 PBefG-E eine Beibehaltung vor; ergänzt diese „Pflicht“ aber noch durch gesonderte Erwähnung der Verbundorganisationen

# „Pflicht“ zum Gemeinschaftstarif?

Folie 2 von 2

- Öffentliches Verkehrsinteresse ist ein möglicher Ver-  
sagungsgrund nach § 13 Abs. 2 PBefG als objektives  
Verkehrsinteresse (Beurteilungsspielraum der  
Genehmigungsbehörden) und nach § 13 Abs. 2a PBefG  
Gegenstand der ausreichenden Verkehrsbedienung  
(= Nahverkehrsplans durch den AT)
- Frage: Gilt das auch für landesweite Tarife? Das ÖPNVG  
M-V führt hierzu in § 2 Abs. 4 S. 1 aus:

*„Der ÖPNV ist unter Einbeziehung aller Verkehrsmittel als  
ganzheitliches System zu einem integrierten  
Bedienungsangebot mit aufeinander abgestimmten  
Fahrplänen und **Tarifen** zu entwickeln“*



## Tarifkompetenz und „Pflicht“ zum Gemeinschaftstarif nach dem AEG

- Das derzeit geltende AEG kennt ebenfalls keine hoheitliche Vorgabe eines einheitlichen integrierten Tarifes (Preisfestsetzung) für einen bestimmten lokalen Nahverkehrsmarkt im Sinne einer zwingenden Marktzugangsbedingung
- Initiative zur Tarifgestaltung liegt daher auch dort *de lege lata* bei den Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU)
- Jedoch sind die EVU verpflichtet, im Personenverkehr durchgehende Tarife anzuwenden ( § 12 Abs. 1 Nr. 2 AEG)
- Allerdings ist die Tarifgenehmigung „einfacher“ als im PBefG, da entsprechende Prüfungskompetenzen im AEG fehlen und eine Genehmigung in bestimmten Fällen als erteilt gilt ( § 12 Abs. 4 AEG)

# AGENDA

- > Rechtliche Anforderungen an (landesweite) Tarife nach dem PBefG
- > **Rechtliche Anforderungen an die Gewährung von Verlustausgleichen für die Anwendung von (landesweiten) Tarifen**

**BBG  
und  
Partner**

Rechtsanwälte

## Zuschussgewährungen der öffentlichen Hand unterliegen dem Beihilfenrecht

- Sofern die Einführung/Anwendung eines landesweiten Tarifes Verluste bei den VU/EVU auslöst und das Land diese ausgleichen möchte, ist dies rechtskonform zu regeln
- „Instrument“ hierfür könnten seit dem 03.12.2009 die Regelungen aus der VO 1370/2007 sein
- Diese sieht verschiedene Möglichkeiten vor, wie die öffentliche Hand „in den Markt“ eingreifen und finanzieren kann
- Dabei bestehen aber derzeit Schwierigkeiten wegen der noch fehlenden Kompatibilität des PBefG/AEG mit der VO 1370/2007

## VO 1370 und Tarif – Zentrale Begriffe der VO

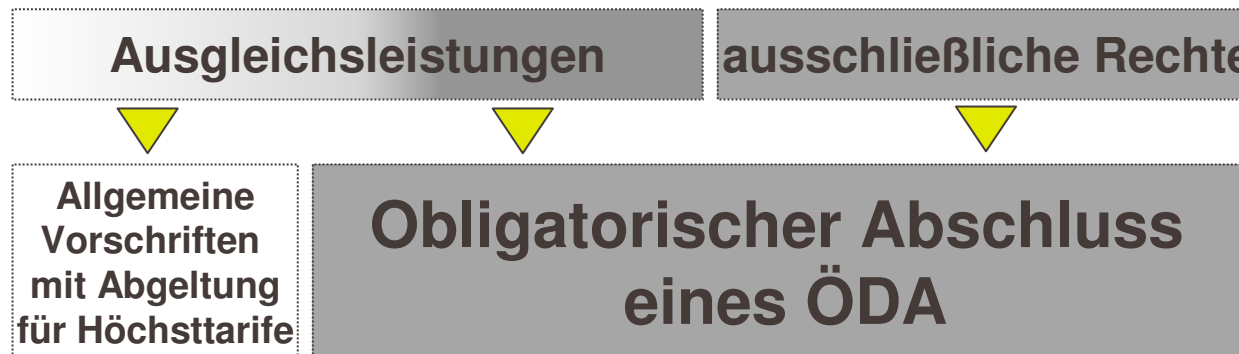
VO 1370	Übersetzung*
<b>Zuständige Behörde</b>	
Jede zur Intervention im ÖPNV befugte Stelle	ÖPNV-Aufgabenträger (nicht Genehmigungsbehörde)
<b>Ausgleichsleistung</b>	
Jeder Vorteil, insbesondere Finanzierung, im Zeitraum einer gemeinwirtsch. Verpflichtung	Alle Zahlungen der öff. Hand (auch mittelbar gewährte und Belastungsminderungen)
<b>Ausschließlichkeitsrecht</b>	
Recht zum Betrieb unter Ausschluss aller Anderen	PBefG-Genehmigung ist kein Ausschließlichkeitsrecht
<b>Öffentlicher Dienstleistungsauftrag (ÖDA)</b>	
Übereinkunft oder Entscheidung über gemeinwirtsch. Verpflichtung im Einzelfall	Regelung zu Verkehr (insbes. über Finanzierung) gegenüber VU außer PBefG-Genehmigung

\* Unter Berücksichtigung des PBefG-Entwurfs vom 20.07.2011

# Überblick zu Regelungsansätzen der VO 1370

Folie 1 von 2

- Befugnisse der zuständigen Behörden  
= Option für Mitgliedstaaten (nationales Recht):



Z.B. Verkehrsvertrag

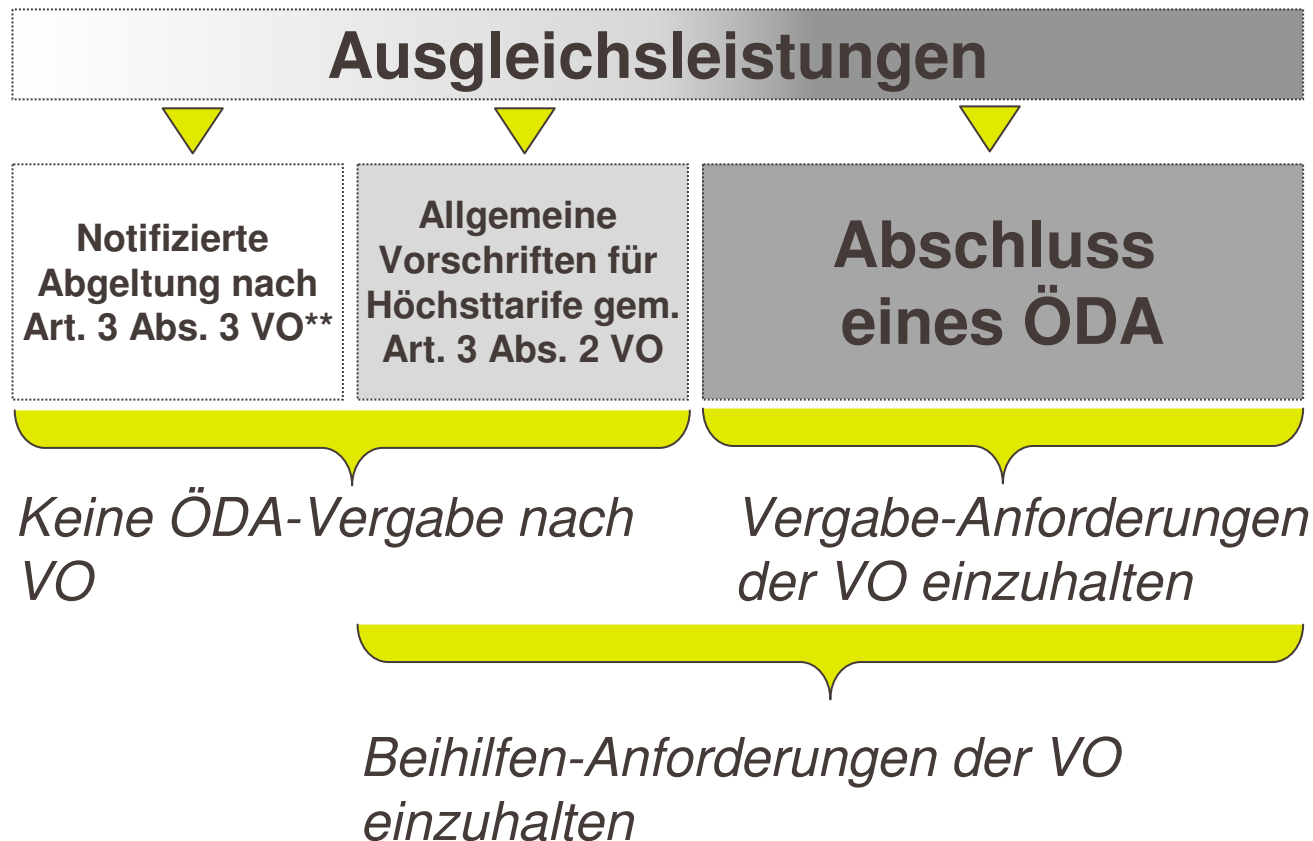
- Finanzierung außerhalb allgemeiner Vorschriften für Tarifvorgaben erfordert Abschluss eines öDA
- PBefG-Liniengenehmigungen sind nach Auffassung fast aller Bundesländer und dem PBefG-Entwurf vom 20.07.2011 keine Ausschließlichkeitsrechte

# Überblick zu Regelungsansätzen der VO 1370

Folie 2 von 2

- > Anforderungen an Ausgleichsleistungen
  - > Vermeidung Überkompensation
  - > Falls keine wettbewerbliche Vergabe eines öDA:  
Abrechnung gemäß Anhang der VO
- > Anforderungen an öDA-Vergabe
  - > Vorrang der allgemeinen Vergabe-Richtlinien
  - > Direktvergabe-Optionen
  - > Grundsatz wettbewerbliche Vergabeverfahren
- > Anforderungen an Transparenz
  - > Ex-ante-Bekanntmachung von öDA-Vergaben
  - > Berichts- und Begründungspflichten

# Wie kann die ÖPNV-Finanzierung gestaltet werden? Optionen nach Art. 3\* VO 1370



\* Andere Finanzierung außerhalb der VO 1370 wegen Beihilfenverbot bzw. Notifizierungserfordernis (Art. 9 Abs. 2 VO, Art. 87, 88 EG) vermutlich von geringer Praxisrelevanz

\*\* Notifizierungsverfahren für §§ 45a PBefG bzw. 148 SGB IX wohl nicht mehr von Bedeutung, weitere Notifizierungen nach Art. 3 Abs. 3 VO 1370 vermutl. von geringer Praxisrelevanz

## Finanzierung von Gemeinschaftstarifen über allg. Vorschriften gemäß Art. 3 Abs. 2 VO

VO 1370	Gemeinschaftstarifffinanzierung
<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Allgemeine Vorschrift i.S.d. Art. 2 lit. g)</li> <li>➤ Nicht-diskriminierend gestaltet</li> <li>➤ Mit Festlegung von Höchsttarif, Art. 3 Abs. 2</li> <li>➤ Mit Ausgleichs-Parametern gem. Art. 4               <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Auf Tarifpflicht bezogen</li> <li>➤ Keine Überkompensation</li> </ul> </li> <li>➤ Mit Anreizen für Wirtschaftlichkeit u. Qualität</li> <li>➤ Ex-post-Abrechnung nach Anhang d. VO</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Landesweite Geltung durch Verbundverträge etc./ Kompetenz zur Tarifvorgabe? ?</li> <li>➤ Zugänglichkeit für new-comer, Transparenz EAV ?</li> <li>➤ Ausgleich               <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Mindereinnahmen (DTV, HV, Alteinnahmen, Haustarife) ?</li> <li>➤ Sonstige Verbundkosten ?</li> <li>➤ Anpassung bei Leistungsänderungen ?</li> <li>➤ Gegenrechnung von Verbundnutzen ?</li> </ul> </li> <li>➤ Anreize ?</li> <li>➤ Einzel-Nachweise der VU ?</li> </ul>



Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!

**Rückfragen / Kontakt:**

BBG und Partner, Rechtsanwälte

Lothar H. Fiedler

Rechtsanwalt und Fachanwalt für Verwaltungsrecht

Contrescarpe 75 A, 28195 Bremen

Tel. 0421/3354140, Fax 0421/3354115

[www.bbgundpartner.de](http://www.bbgundpartner.de)

[fiedler@bbgundpartner.de](mailto:fiedler@bbgundpartner.de)