

Newsletter

Inhalt

Überkompensationsregelung ohne Rückzahlungsmechanismus abgesegnet	2
EuGH: Keine hinreichende Transparenz, aber auch kein Wettbewerbsverstoß nachweisbar	2
VK Hessen zum Tätigkeitskriterium der VO 1370/2007.....	3
VK Bund/OLG Düsseldorf: Inhouse-Fähigkeit bei Beteiligung der DB AG	4
VG Düsseldorf/Stuttgart/VGH München: Fahrverbote für Diesel-PKW	5
VG Düsseldorf: Beweislast des VU bei der Individualerstattung nach SGB IX6	
EuGH: Zur Nachforderung von Unterlagen des Bieters	7
Veranstaltungen.....	8
Ihre Ansprechpartner	9
Bestellung und Abbestellung.....	9

Liebe Leserinnen, liebe Leser,

wir freuen uns, Ihnen die neueste Ausgabe unseres PDF-Newsletter *Public Services Legal News – Verkehr und Infrastruktur* übersenden zu können.

Mit unserem Newsletter wollen wir den eiligen Leser auf prägnante und übersichtliche Weise über die aktuellen Themen aus den Bereichen Verkehr und Infrastruktur informieren. Sie profitieren dabei von dem Expertenwissen unseres 10-köpfigen ÖPNV-Teams an den Niederlassungen Düsseldorf, Frankfurt, Hannover und Hamburg. Außerdem erhalten Sie Informationen zu unseren regelmäßig stattfindenden Veranstaltungen.

Viel Spaß beim Lesen.

Ihre
Christiane Kappe

Überkompensationsregelung ohne Rückzahlungsmechanismus abgesegnet

Die EU-Kommission hat für einen Betrauungsakt eines kommunalen Unternehmens eine Überkompensationsregelung ohne Rückzahlungsmechanismus als beihilferechtlich ausreichend akzeptiert. Der Abstimmungsfall betraf zwar keinen ÖPNV-Fall, sondern den Fall einer Parkraumbetrauung nach dem sog. Freistellungsbeschluss der Kommission. U.E. sind die Aussagen der Kommission aber unmittelbar auf den ÖPNV übertragbar.

Nach allgemeiner beihilferechtlicher Meinung der Kommission sind Überkompensationsregelungen in Betrauungen und öffentlichen Dienstleistungsaufträgen unabdingbar und müssen zu ihrer Wirksamkeit Rückzahlungsmechanismen enthalten. Diese Anforderung ist speziell festgehalten im Freistellungsbeschluss, wird aber nach allgemeiner Meinung auch auf die VO 1370/2007 übertragen.

Solche beihilferechtlich erforderlichen Rückzahlungsmechanismen zu Lasten des Unternehmens hat die Finanzverwaltung im Jahr 2004 als Vorbehalt hinsichtlich der tatsächlichen Durchführung eines Ergebnisabführungsvertrages angesehen. Über einen Ergebnisabführungsvertrag muss nämlich immer der gesamte handelsrechtliche Verlust eines Unternehmens abgedeckt werden. Eine in einem öDA festgelegte Pflicht, Überkompensationen zurück zu gewähren, könnte damit eine Verletzung des Durchführungsgebotes darstellen und würde damit zum Zeitpunkt des Wirksamwerdens des öDA die steuerliche Querverbundverrechnung beschädigen.

Die der Kommission vorgestellte Überkompensationsregelung ist im Wesentlichen identisch mit der Formulierung, die PwC im Jahr 2004 für Verkehrsunternehmen, die in kommunalen Querverbundkonzernen finanziert werden, bei der Finanzverwaltung bundesweit als steuerunschädlich durchgesetzt hatte. Wir waren dabei immer überzeugt, dass eine solche Überkompensationsregelung auch beihilferechtlich trägt. Dies wurde nun von der Kommission erstmals bestätigt. Diese bestätigt damit auch, dass die beihilferechtlichen Anforderungen an Betrauungen und öffentliche Dienstleistungsaufträge nach EU-Recht mit den Anforderungen an Konzernfinanzierungen nach deutschem Steuerrecht kompatibel gemacht werden können.

EuGH: Zwar keine hinreichende Transparenz, aber Wettbewerbsverstoß nicht nachweisbar

Der EuGH befand mit seinem Urteil vom 28.06.2017 über ein Vertragsverletzungsverfahren der EU-Kommission gegen Deutschland. Die Klage der EU-Kommission richtete sich gegen die zwischen den Konzernteilen Infrastruktur und Betrieb getroffenen Gewinnabführungsregelungen. Die Kommission hatte dies Verfahren nach erfolglosem Vorverfahren im Oktober 2014 vor dem EuGH gegen Deutschland eingeleitet und die Feststellung von vier Verstößen gegen EU-Sekundärrecht, insbesondere gegen Vorschriften des Eisenbahnregulierungsrechts zur Schaffung von Transparenz im Rechnungswesen beantragt.

Der EuGH stellte zunächst fest, dass die von den DB-Infrastrukturgesellschaften vereinnahmten öffentlichen Gelder, seien es Zuschüsse oder Subventionen, in deren

Bilanzen nicht eindeutig identifizierbar seien. Ursache dafür sei, dass Deutschland nicht alle Maßnahmen ergriffen habe, um eine entsprechende Transparenz in der Rechnungslegung und damit die Einhaltung des Verbots der Übertragung von öffentlichen Geldern für den Betrieb von Eisenbahninfrastruktur auf Verkehrsleistungen sicherzustellen. Dieses Versäumnis mache es unmöglich, von außen zu prüfen, inwieweit sich Gewinne aus dem Infrastrukturbereich aus öffentlichen Mitteln speisen und in der Folge solche Gewinne über die DB AG zur Verlustfinanzierung des Betriebs genutzt werden würden. Hierdurch habe die Bundesrepublik Deutschland gegen das buchhalterische Transparenzgebot aus Art. 6 Abs. 1 der RL 91/440/EWG (jetzt Art. 6 Abs. 4 RL 2012/34/EU) verstoßen.

Drei weitere Anträge der Kommission wies der EuGH hingegen ab: Dies betraf zum einen zwei Anträge, denen die Behauptung zu Grunde lag, dass es bereits zu unzulässigen Quersubventionen auf Grund von fehlender Transparenz gekommen sei. Hier war die Kommission aus Sicht des EuGH aber den Nachweisen für ihre Behauptungen schuldig geblieben, so dass er diese Punkte ohne Überprüfung der Rechtsfragen ablehnte. Zum anderen einen Antrag mit dem die Kommission feststellen lassen wollte, dass eine „globale“ bzw. konsolidierte Ausweisung von öffentlichen Geldern, die aufgrund verschiedener Verträge bzw. Regelwerke gewährt werden, unzulässig sei. Der EuGH kam hingegen zu dem Ergebnis, dass die derzeitigen Vorgaben im Bereich Eisenbahnregulierung nicht dahingehend auszulegen seien, dass Ausgleichsleistungen für gemeinwirtschaftliche Verkehrsleistungen in den einzelnen Jahresabschlüssen individuell nach Verträgen/Zuwendungsverhältnissen auszuweisen seien. Vielmehr reiche die bestehende Pflicht zur buchhalterischen Trennung der verschiedenen Geschäftsbereiche aus.

Praxishinweis:

Der deutsche Gesetzgeber hatte erst jüngst neue Vorgaben zur buchhalterischen Trennung von Netz und Betrieb in das Eisenbahnregulierungsgesetz aufgenommen. Vor dem Hintergrund dieser Entscheidung ist davon auszugehen, dass auch dieses Gesetz im Sinne der vom EuGH geforderten Transparenz ebenfalls nachgebessert werden muss.

VK Hessen zum Tätigkeitskriterium der VO 1370/2007

Die VK Hessen untersagte mit ihrem Beschluss vom 23.02.2017 eine beabsichtigte Direktvergabe an einen internen Betreiber gem. Art. 5 Abs. 2 VO 1370/2007.

Die Absicht zur Direktvergabe der Verkehrsleistungen war zuvor von den Antragsgegnerinnen – beide zuständige Behörde im Sinne der VO 1370/2007 – als Gruppe von Behörden europaweit bekannt gemacht worden. Ein hiergegen gerichteter Nachprüfungsantrag eines anderen Verkehrsunternehmens rügte insbesondere einen Verstoß gegen das Tätigkeitskriteriums des Art. 5 Abs. 2 VO 1370/2007.

Die VK Hessen gab dem Nachprüfungsantrag statt. Sie stellte fest, dass ein Schwesterunternehmen des avisierten internen Betreibers Verkehrsleistungen außerhalb des Zuständigkeitsgebiets der Behördengruppe erbringe. Da die Schwesterunternehmen mit demselben Geschäftsführer besetzt seien, käme es zu personellen Verflechtungen, bei denen von einer Einflussnahme im Sinne des Art. 5 Abs. 2 S. 2 lit. b VO 1370 auszugehen sei. Die Tätigkeiten des Schwesterunternehmens seien insofern zu berücksichtigen und

würden insoweit zu einem Verstoß gegen Tätigkeitsverbot auf Seiten des internen Betreibers führen.

Zwar waren zum Zeitpunkt der Vorabbekanntmachung der Direktvergabeabsicht bereits Umstrukturierungsmaßnahmen zur personellen Entflechtung der Schwestergesellschaften beschlossen. Die VK Hessen war jedoch der Ansicht, dass die Voraussetzungen des Art. 5 Abs. 2 S. 2 lit. b VO 1370 bereits im Zeitpunkt der Vorinformation erfüllt sein müssen. Dies ergebe sich aus dem Wortlaut des Art. 5 Abs. 2 S. 2 VO 1370, der auf die Beschlussfassung der örtlich zuständigen Behörde abstelle. Die Vorabbekanntmachung im Sinne des Art. 7 Abs. 2 VO 1370/2007 manifestiere diese Beschlussfassung nach außen.

Hinsichtlich der Dokumentationspflicht der Behörde sei zudem zu beachten, dass insbesondere auch der Prozess zu erfassen sei, der zu der Entscheidung zu Gunsten einer Direktvergabe führte. Um den Anforderungen des Art. 7 Abs. 4 VO 1370 und dem Transparenzgebot aus § 97 Abs. 2 GWB zu genügen, müsse zumindest dokumentiert sein, ob eine sorgfältige Prüfung der rechtlichen Voraussetzungen durchgeführt wurde. Auch die Abwägung zwischen der Direktvergabe und einem wettbewerblichen Verfahren unter Berücksichtigung der Vor- und Nachteile beider Varianten sei nachvollziehbar zu erfassen. Dieser Prozess sei ebenfalls schon vor Bekanntgabe der Direktvergabe, also im Zeitpunkt der Vorinformation abzuschließen.

Praxishinweis:

Die Frage nach dem Zeitpunkt für das Vorliegen der einzelnen Direktvergabevoraussetzungen ist bereits Teil einer Vorlagefrage des OLG Düsseldorf beim EuGH in einer anderen Sache (s. unsere Sonderausgabe des Newsletters vom Juni 2017). Wir sind in der Sache der Meinung, dass die Entscheidung der VK Hessen falsch ist. Mit dem vorliegenden OLG Düsseldorf halten wir die Erfüllung aller Direktvergabevoraussetzungen frühestens zum Zeitpunkt des Beschlusses über die Direktvergabe für relevant.

Unter Berücksichtigung der offenen Rechtslage sollten die Aufgabenträger jedoch bis zur Entscheidung des EuGH (voraussichtlich Herbst 2018) dafür Sorge zu tragen, dass die Anforderungen an eine Direktvergabe gem. Art. 5 Abs. 2 VO 1370/2007 möglichst zum Vorabveröffentlichungszeitpunkt erfüllt und dokumentiert sind.

VK Bund/OLG Düsseldorf: Inhouse-Fähigkeit bei Beteiligung der DB AG

Die VK Bund (VK) sowie das OLG Düsseldorf (OLG) entschieden mit Beschluss vom 18.05.2016 bzw. 02.11.2016 über folgenden Sachverhalt:

Die Bundesrepublik Deutschland (Antragsgegnerin) informierte Anfang 2016 die Antragstellerin über ihre Absicht, die Chauffeurdienstleistungen für die Abgeordneten des Deutschen Bundestages, sog. „Mandatsfahrten“, nach Auslaufen des Vertrags mit der Antragstellerin zum 31.07.2017 an die „bundeseigene“ BwFuhrparkService GmbH (Beigeladene) zu übertragen. Gesellschafter der Beigeladenen sind die Bundesrepublik Deutschland (Bund) mit 75,1% der Anteile, und die Deutsche Bahn AG (DB AG) mit 24,9% der Anteile. Alleiniger Anteilseigner an der DB AG ist ebenfalls der Bund. Die Antragstellerin griff die geplante Beauftragung der Beigeladenen mittels eines Nachprüfungsantrags an. Dabei berief sie sich auf die Argumentation eines älteren Beschlusses des OLG Celle, wonach die Voraussetzungen für ein Inhouse-Geschäft nicht vorlägen, da die Tochterunternehmen der DB AG gewerblich auf dem Markt tätig seien

und sich dem Wettbewerb stellten, so dass die Beteiligung der DB AG der Beteiligung privaten Kapitals gleichzusetzen sei.

Die VK prüfte die Kriterien der Inhouse-Vergabe auf Grundlage des Vergaberechts vor der Vergaberechtsnovelle 2016. Sie erstreckte Ihre Ansicht auf die Auslegung des aktuellen Vergaberechts, da sie der Vergaberichtlinie 2014/24/EU eine Vorwirkung zuspricht. Die VK sah keine direkte private Kapitalbeteiligung; die Beteiligung der DB AG sei inhouse-unschädlich. Mit dem Tatbestandsmerkmal „keine direkte private Kapitalbeteiligung“ sei lediglich die Beteiligung eines privaten Wirtschaftsteilnehmers gemeint. Die VK führte aus, dass es sich bei der Beteiligung der DB AG nicht um eine private Beteiligung in diesem Sinne handele, weil sich die DB AG zu 100 % in Bundeseigentum befindet.

Das OLG sah zwar keine Vorwirkung der Vergaberichtlinie, darüber hinaus bestätigte es den Beschluss der VK jedoch vollumfänglich.

Praxishinweis:

Nach dieser Entscheidung sind Kooperationen von öffentlichen Verkehrsunternehmen unter Beteiligung der DB AG möglich. Maßstab sind dabei allein die 3 Inhouse-Kriterien des § 108 Abs. 1 GWB, nämlich Kontrolle, Wesentlichkeit und keine direkte private Kapitalbeteiligung. Die gewerbliche Tätigkeit auf dem Markt ist kein solches Kriterium. Allerdings ist bei Kooperationen mit der DB AG besonders darauf zu achten, dass das Wesentlichkeitskriterium eingehalten wird. Danach muss der Auftragnehmer seine Leistungen überwiegend für den oder die Auftraggeber erzielen.

VG Düsseldorf/Stuttgart/VGH München: Fahrverbote für Diesel-PKW

Wir berichten über drei verwaltungsgerichtliche Verfahren, die ein mögliches Fahrverbot für Diesel-PKW zum Gegenstand hatten (VG Düsseldorf vom 13.09.2016, VGH München vom 27.02.2017, VG Stuttgart vom 26.07.2017). In allen drei Verfahren klagte ein anerkannter Umweltverband auf die Fortschreibung des Luftreinhalteplans für das jeweilige Stadtgebiet. Luftreinhaltepläne werden gem. § 47 Abs. 1, § 48 a BImSchG aufgestellt, wenn die Immissionsgrenzwerte der 39. BImSchV überschritten werden. Sie enthalten Maßnahmen, die einer Überschreitung der Grenzwerte schnellstmöglich entgegen wirken sollen. Der seit dem 01.01.2010 bestehende Grenzwert für Stickstoffdioxid (NO₂) wird trotz bestehender Luftreinhaltepläne für die betroffenen Stadtgebieten seit Jahren nicht eingehalten und teilweise sogar um das Doppelte überschritten.

In den Urteilen setzten sich die Gerichte mit den verschiedenen Maßnahmen der jeweiligen Luftreinhaltepläne auseinander. In allen drei Urteilen kamen sie zu der Überzeugung, dass die angeführten Maßnahmen nicht zu einer baldigen Einhaltung der Grenzwerte führen würden, und dass nur eine Reduktion der Dieselfahrzeuge auf den zu hoch mit NO₂ belasteten Straßen als effektive Maßnahme in Betracht komme. Vom VGH München und vom VG Stuttgart wurde zudem festgestellt, dass eine Aufrüstung einzelner Fahrzeuge, die zu einer erheblichen Verbesserung des Emissionsverhaltens führe, als weniger belastender Eingriff grundsätzlich vorzugswürdiger sei („Software- oder Hardware-Lösung“). Diese Maßnahme könne allerdings nicht in einen Luftreinhalteplan aufgenommen werden, weil die zuständige Behörde auf ihre Umsetzung keinen Einfluss habe.

Auch bei der Bewertung der Verhältnismäßigkeit kommen alle drei Gerichte zu dem Ergebnis, dass der Schutz der menschlichen Gesundheit der betroffenen Bevölkerung

gegenüber der Einschränkung der allgemeinen Handlungsfreiheit durch ein Fahrverbot überwiege.

Lediglich in der rechtlichen Bewertung zur materiellen Rechtmäßigkeit eines Fahrverbotes und dessen Bekanntgabe divergieren die Urteile.

Hinsichtlich der materiellen Rechtmäßigkeit eines Fahrverbotes äußerte der VGH München Bedenken zur Verfassungsmäßigkeit eines solchen Fahrverbotes. Die Regelung des § 1 Abs. 2 35. BImSchV, welche lediglich eine Ausnahme für die Versorgung mit lebensnotwendigen Gütern oder Dienstleistungen und die unaufschiebbaren Interessen Einzelner vorsieht, sei zu eng formuliert und könne in Einzelfällen eine Härte nach sich ziehen, die mit dem Verhältnismäßigkeitsgrundsatz nicht mehr vereinbar wäre. Ein Rückgriff auf den Tatbestand des § 46 Abs. 1 Nr. 11 StVO, der einen grundsätzlich offenen Ausnahmetatbestand normiert, sei fraglich, weil noch nicht abschließend geklärt sei, ob dieser auch auf Fahrverbote nach § 40 Abs. 1 BImSchG anwendbar sei. Das VG Stuttgart ist hingegen der Auffassung, dass solche etwaigen Härtefälle bereits durch Befreiungs- und Ausnahmetatbestände im Luftreinhalteplan berücksichtigt werden könnten.

Kontrovers wird allerdings die Frage nach der rechtskonformen Bekanntgabe der Verkehrsverbote diskutiert. Das VG Düsseldorf und das VG Stuttgart sind der Ansicht, dass ein Verkehrsverbot bereits mit den bestehenden Instrumenten der StVO bekannt gegeben werden könne. Hier kämen mehrere Umsetzungsmöglichkeiten in Betracht, die im Wesentlichen immer ein bereits bestehendes Verkehrszeichen (bspw. Zeichen: 251, 253, 255, 260 und 270.1) mit einem noch zu erstellenden Zusatzzeichen, auf dem in etwa „Diesel“ oder „gilt für Diesel“ stehen sollte, kombinieren. Die Zusatzzeichen seien nicht abschließend geregelt und die jeweilige Straßenverkehrsbehörde habe die Befugnis neue Zusatzzeichen zu genehmigen und einzuführen. Der VGH München vertritt die Auffassung, dass ein solches Vorgehen nicht möglich sei.

Gegen das Urteil des VG Düsseldorf wird derzeit eine Sprungrevision durch das Land NRW beim BVerwG geführt. Gleiches gilt im Fall des Urteils des VG Stuttgart gegen das Land Baden-Württemberg Sprungrevision eingelegt hat.

Praxishinweis:

Sollte das BVerwG zu der Auffassung gelangen, dass Fahrverbote schon jetzt rechtlich zulässig sind und rechtmäßig bekannt gegeben werden können, könnten ab Anfang 2018 Fahrverbote in deutschen Städten Realität werden. Es ist sehr unwahrscheinlich, dass die Grenzwerte allein durch die derzeitigen Nachrüstungsbemühungen der Autohersteller, die von den Verbrauchern auch erst in Anspruch genommen werden müssten, in der gebotenen kurzen Zeit eingehalten werden können.

Städte sollten für Fahrzeuge, die im ÖPNV eingesetzt werden, eine Ausnahmeregelung in ihren Luftreinhalteplänen vorsehen. Sofern eine solche nicht vorliegt, sollten Verkehrsunternehmen eine Ausnahmeregelung für ihre Fahrzeuge nach § 1 Abs. 2 35. BImSchV ggf. iVm § 46 Abs. 1 Nr. 11 StVO beantragen.

VG Düsseldorf: Beweislast des VU bei der Individualerstattung nach SGB IX

Anders als das VG Minden im Urteil vom 19.02.2016 entschied das VG Düsseldorf mit Urteil vom 21.04.2017, dass im Falle der Feststellung von Verstößen bei

Fahrgastzählungen durch Stichprobenkontrollen der Nachweis zur Anwendung des betriebsindividuellen Schwerbehindertenquotienten nicht erbracht ist.

In dem Verfahren hatte ein Verkehrsunternehmen die Erstattung von Fahrgeldausfällen im Nahverkehr auf der Basis der unternehmensindividuellen Schwerbehindertenquote beantragt. Bei Stichprobenkontrollen stellte die zuständige Behörde auf 12 Beobachtungsfahrten in $\frac{3}{4}$ der Fälle Verstöße des zur Verkehrszählung eingesetzten Zählpersonals gegen die Richtlinie zur Erstattung von Fahrgeldausfällen nach SGB IX fest. Die zuständige Behörde wies daraufhin den Antrag auf Erstattung auf Basis der unternehmensindividuellen Schwerbehindertenquote mit der Begründung ab, dass aufgrund von Erhebungsfehlern und Richtlinienverstößen die Verkehrszählung fehlerhaft sei und diese daher nicht zum Nachweis einer höheren Erstattungsquote dienen könne.

Das Unternehmen verwies in der gegen die Ablehnung gerichteten Klage u.a. auf eine sorgfältige Auswahl und Schulung seiner Mitarbeiter. Daneben argumentierte das Unternehmen damit, dass die Überprüfung lediglich eine Stichprobe von 0,52 % der Zählfahrten ausmache und damit für die Gesamtzählung nicht repräsentativ sei. Das VG Düsseldorf folgte dieser Argumentation nicht und wies die Klage des Verkehrsunternehmens ab.

Das Gericht betont in seiner Entscheidung, dass § 148 Abs. 5 SGB IX den Charakter einer Ausnahmenvorschrift habe und damit unternehmensindividuelle Erstattungen von Fahrgeldausfällen nur ausnahmsweise genehmigt werden können. Auch stichprobenartig festgestellte Verstöße gingen zu Lasten des Unternehmens, da das Gesetz eine dahingehend klare Regelung der materiellen Beweislast enthielte. Anders als das VG Minden ließ das VG Düsseldorf auch den Einwand nicht gelten, dass dem Zählpersonal einige Fahrgäste persönlich bekannt gewesen seien und daher teilweise auf eine genaue Prüfung der Freifahrtberechtigungen hätte verzichtet werden könne.

Praxishinweis:

Unternehmen sollten größten Wert auf die ordnungsgemäße Durchführung und Protokollierung von Fahrgasterhebungen zum Nachweis ihrer unternehmensindividuellen Schwerbehindertenquote legen, da bereits stichprobenartige Feststellungen von Erhebungsfehlern zur vollständigen Aberkennung der höheren Individualerstattung nach §§ 145, 148 SGB IX führen können.

EuGH: Zur Nachforderung von Unterlagen des Bieters

Mit Urteil vom 11. Mai 2017 befasste sich der EuGH in einem Vorabentscheidungsverfahren u.a. mit der Auslegung von Art. 10 der Richtlinie 2004/17/EG, in der der Grundsatz der Gleichbehandlung aller Wirtschaftsteilnehmer geregelt ist.

Der EuGH hatte den folgenden Fall zu beurteilen: Ein polnischer Auftraggeber schrieb einen öffentlichen Dienstleistungsauftrag aus, in dessen Verdingungsunterlagen u.a. gefordert wurde, dem Angebot eine Arbeitsprobe beizufügen. Nach Ablauf der Angebotsfrist sah sich der Auftraggeber aufgrund einer Vorschrift des polnischen Vergaberechts dazu verpflichtet, den Bieter zur Einreichung einer neuen Arbeitsprobe aufzufordern. Das vorliegende Gericht stellte u.a. die Frage, ob eine nationale Vorschrift, die den öffentlichen Auftraggeber dazu verpflichtet, die Einreichung von Unterlagen oder

Erklärungen von Bietern zu fordern, dem Grundsatz der Gleichbehandlung der Wirtschaftsteilnehmer entgegensteht.

Der EuGH bejahte im Grundsatz die Frage des vorlegenden Gerichts. Er ergänzte jedoch, dass der Gleichbehandlungsgrundsatz nicht untersage, dass Angebote in einzelnen Punkten berichtigt oder ergänzt werden, wenn eine Erläuterung offensichtlich geboten ist.

Praxishinweis:

Das Urteil des EuGH erging zu noch zur alten Rechtslage, die keine Nachforderungsmöglichkeit vorsah. Die Grundsätze sind u.E. allerdings auf das neue Recht übertragbar. Nach § 51 Abs. 2 SektVO hat der Auftraggeber ein Ermessen über die Nachforderung von Unterlagen. Hierbei sind die Grundsätze der Gleichbehandlung und Transparenz einzuhalten. Danach dürfen – anders als im polnischen Ausgangsfall – grundsätzlich keine fehlenden, wertungsrelevanten Unterlagen nachgefordert werden, deren Übermittlung nach den Verdingungsunterlagen gefordert war und die nicht innerhalb der Frist zur Einreichung der Angebote vorgelegt worden sind.

Veranstaltungen

PwC Roadshow „ÖPNV 2017“

Wie bereits seit 2008 wollen wir auch in diesem Jahr allen Marktteilnehmern im ÖPNV die Gelegenheit bieten, sich über neueste rechtliche und wirtschaftliche Entwicklungen im ÖPNV zu informieren und auszutauschen.

Merken Sie sich bereits jetzt die folgenden Termine und Standorte vor:

13. November 2017
Hamburg

14. November 2017
Hannover

21. November 2017
Düsseldorf

22. November 2017
Frankfurt

28. November 2017
Stuttgart

29. November 2017
München

5. Dezember 2017
Leipzig

Weitere Informationen erfragen Sie bitte bei

Frau RA/StB Christiane Kappe

Tel.: +49 211 981 - 2700, christiane.kappe@de.pwc.com
oder unter www.pwc.de/events

Ihre Ansprechpartner

RA/StB Christiane Kappe

Düsseldorf

Tel.: +49 211 981-2700

christiane.kappe@de.pwc.com

RA/StB Maren Weber

Düsseldorf

Tel.: +49 211 981-4853

maren.weber@de.pwc.com

Bestellung und Abbestellung

Wenn Sie den PDF-Newsletter bestellen möchten, senden Sie bitte eine leere E-Mail mit der Betreffzeile "Bestellung" an:

SUBSCRIBE_PS_Legal_News_Verkehr_und_Infrastruktur@de.pwc.com.

Wenn Sie den PDF-Newsletter abbestellen möchten, senden Sie bitte eine leere E-Mail mit der Betreffzeile "Abbestellung" an:

UNSUBSCRIBE_PS_Legal_News_Verkehr_und_Infrastruktur@de.pwc.com.

Die Beiträge sind als Hinweise für unsere Mandanten bestimmt. Für die Lösung einschlägiger Probleme greifen Sie bitte auf die angegebenen Quellen oder die Unterstützung unserer Büros zurück. Teile dieser Veröffentlichung/Information dürfen nur nach vorheriger schriftlicher Zustimmung durch den Herausgeber nachgedruckt und vervielfältigt werden. Meinungsbeiträge geben die Auffassung der einzelnen Autoren wieder.

© Oktober 2017 PricewaterhouseCoopers Legal Aktiengesellschaft Rechtsanwaltskanzlei. Alle Rechte vorbehalten. „PwC Legal“ bezeichnet in diesem Dokument die PricewaterhouseCoopers Legal Aktiengesellschaft Rechtsanwaltskanzlei, die zum Netzwerk der PricewaterhouseCoopers International Limited (PwCIL) gehört. Jede der Mitgliedsgesellschaften der PwCIL ist eine rechtlich selbstständige Gesellschaft.