

Aktuelle Informationen

Ausgabe 3,
Mai und Juni 2014

Public Services Legal News Verkehr und Infrastruktur

pwc

Vorwort

Liebe Leserinnen, liebe Leser,

wir freuen uns, Ihnen die neueste Ausgabe unseres PDF-Newsletters *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 11-köpfigen Beraterteams an den Niederlassungen Düsseldorf, Bielefeld, Hannover und Hamburg (siehe hierzu Seite 10). Außerdem erhalten Sie Informationen zu unseren regelmäßig stattfindenden Praxisseminaren.

Viel Spaß beim Lesen.

Ihre

Christiane Kappe

Inhalt

Verkehr – Recht und Steuern	2
Subunternehmervergaben fallen nicht in den Anwendungsbereich des NTVergG	2
Energiesteuerliche Entlastung beim Einsatz von Kraftstoff in Standheizungen	3
Merkblatt des BAFA zu Begrenzung der EEG-Umlage für Schienenbahnen am 20.05.2014 veröffentlicht	4
Allgemeines Beihilferecht	5
EU-Kommission vereinfacht Bearbeitung von Beihilfebeschwerden durch Formular	5
Hürden für Privatisierung werden höher	6
Allgemeines Vergaberecht	7
EuGH: Beschränkte Kontrolle nicht ausreichend für vergaberechtsfreie Inhouse- Geschäfte	7
Veranstaltungen	9

Das Team..... 10

Bestellung und Abbestellung..... 11

Verkehr – Recht und Steuern

Subunternehmervergaben fallen nicht in den Anwendungsbereich des NTVergG

Das niedersächsische Tariftreue- und Vergabegesetz (nachfolgend: NTVergG) ist zum 1. Januar 2014 in Kraft getreten. Ebenso wie andere Landestariftreuegesetze sieht es insbesondere die Mindestvergütung von Arbeitnehmern vor, die in die Erbringung öffentlicher Aufträge einbezogen sind, sowie die Verpflichtung zur Tariftreue im Bereich des ÖPNV (vgl. unseren Newsletter vom September 2013). Obgleich sich das Gesetz am nordrhein-westfälischen Tariftreue- und Vergabegesetz (TVgG-NRW) orientiert, das sich seit nunmehr zwei Jahren in der Praxis erproben durfte, blieben bislang zwei elementare Fragen offen:

- 1) Ist das NTVergG auch auf Subunternehmervergaben im ÖPNV anwendbar?
- 2) Erstreckt sich das NTVergG auch auf Dienstleistungskonzessionen im Bereich des ÖPNV?

Eine entsprechende Anfrage von PWC Legal im Auftrag der Verkehrsgesellschaft Hameln-Pyrmont mbH (VHP) und der Kraftverkehrsgesellschaft Hameln mbH (KVG) beim Niedersächsischen Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr führte zu folgenden Antworten:

1) Nachunternehmerleistungen unterliegen nach Ansicht des Ministeriums nicht der Tariftreuepflicht, sondern sind lediglich an den Mindestlohn in Höhe von 8,50 EUR gebunden. Dies sei darauf zurückzuführen, dass die Pflicht zur Tariftreue ausdrücklich an die Vergabe eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages (ÖDA) im Sinne der **Verordnung (EG) Nr. 1370/2007** (VO 1370) seitens einer Behörde gebunden ist. Bei einem Unterauftrag zwischen Auftragnehmer und Nachunternehmer sei aber gerade keine Behörde beteiligt, so dass auch kein öffentlicher Dienstleistungsauftrag vorliegt.

2) Das NTVergG umfasst nach Auffassung des Ministeriums auch Dienstleistungskonzessionen im ÖPNV. Dies folge aus dem Verweis in § 2 Abs. 3 NTVergG auf die VO 1370/2007. Dort sei in Art. 2 lit. i ausdrücklich definiert, dass unter einem ÖDA jeder rechtsverbindliche Akt zwischen einem Aufgabenträger als zuständiger Behörde und einem Betreiber der öffentlichen Personenverkehrsdienste zu verstehen sei. Rechtsverbindliche Akte können – laut dieser Legaldefinition – neben einem Vertrag auch Gesetze oder Verwaltungsakte sein. Dies habe zur Folge, dass unter den Begriff des öffentlichen Auftrags in § 2 Abs. 3 NTVergG nicht bloß Aufträge im engeren Sinne des Vergaberechts, sondern auch

im weiteren Sinne der VO 1370 fallen würden. Im Ergebnis dürfen nach Auffassung des Ministeriums auch Dienstleistungskonzessionen im ÖPNV nur an Unternehmen vergeben werden, die eine entsprechende Tariftreueerklärung abgeben.

Praxishinweis:

Die Antwort 1 des Ministeriums stellt eine erhebliche finanzielle Erleichterung für Subunternehmervergaben dar. Entsprechend brauchen die Auftraggeber im Rahmen von Nachunternehmervergaben in Niedersachsen lediglich einen Mindestlohn in Höhe von 8,50 EUR als verpflichtend zugrunde zu legen. Es stellt sich die Frage, ob diese Feststellungen auch auf das Tariftreue- und Vergabegesetz Nordrhein-Westfalen (TVgG-NRW) übertragbar sind, da die nordrhein-westfälische Regelung mit der niedersächsischen fast identisch ist.

Die Antwort 2 verwundert insofern, als sie von der FAQ-Liste (Stand: 15. Mai 2014) abweicht. Dort hält das Niedersächsische Ministerium explizit fest, dass das NTVergG auf Dienstleistungskonzessionen und Direktvergaben keine Anwendung findet. Dies wird u.E. auch durch den Gesetzeswortlaut selbst untermauert, der den Spartentarifvertrag Nahverkehrsbetriebe Niedersachsen (TV-N Nds.) nur für solche öffentlichen Dienstleistungsaufträge vorsieht, die gleichzeitig öffentliche Aufträge im Sinne des Vergaberechts sind. Vor diesem Hintergrund ist die Auffassung des Ministeriums, dass auch für Dienstleistungskonzessionen und Direktvergaben nach der VO 1370 der TV-N Nds. zur Anwendung kommt, u.E. durchaus angreifbar.

Über die weiteren Entwicklungen werden wir Sie auf dem Laufenden halten.

RAin/StBin Maren Weber, Tel.: +49 511 5357-5853,
maren.weber@de.pwc.com

RAin Bettina Werres, Tel.: +49 211 981-24966, bettina.werres@de.pwc.com

Energiesteuerliche Entlastung beim Einsatz von Kraftstoff in Standheizungen

Das Finanzgericht Düsseldorf hat entschieden, dass beim Einsatz von ungekennzeichnetem Diesel in Standheizungen von Bussen eine Energiesteuerentlastung gewährt werden müsse, wenn das besondere wirtschaftliche Bedürfnis für die Verwendung des Dieselkraftstoffs zum Verheizen vorliege. Bei dem zu beurteilenden „besonderen wirtschaftlichen Bedürfnis“ seien lediglich die wirtschaftlichen Alternativen und die damit verbundenen Kosten im Vergleich zu möglichen Vergütungsbeträgen einander gegenüberzustellen.

Die Klägerin betrieb Omnibusse, die mit Dieselmotoren angetrieben wurden. Für das Beheizen der Busse mit Standheizungen verwendete die Klägerin ebenfalls den ungekennzeichneten Dieselkraftstoff aus den vorhandenen Tanks. Der Kraftstoffverbrauch „zum Verheizen“ in den Standheizungen wurde unter Berücksichtigung der Betriebsdauer der Heizungen und deren stundenweisem

Verbrauch je Bus ermittelt und eine Entlastung nach § 49 des Energiesteuergesetzes (EnergieStG) beantragt. Das Hauptzollamt verweigerte diese Entlastung, da das erforderliche wirtschaftliche Bedürfnis nicht vorliege.

Das Finanzgericht hat dagegen das besondere wirtschaftliche Bedürfnis für die Verwendung von Dieselkraftstoff zum Verheizen bejaht. Denn hätte die Klägerin die Standheizungen ihrer Busse mit Heizöl betreiben wollen, hätte sie für ihre Busse nicht nur einen eigenen Lagertank und eine Tankanlage für das HEL beschaffen müssen, da gekennzeichnetes Heizöl getrennt von Dieselkraftstoff gelagert und für das Befüllen der Heizöltanks in den Bussen bereit gehalten werden müsste, sondern auch noch ihre Busse umrüsten müssen. Weiterhin wären der Klägerin höhere Personalkosten entstanden, weil sie ihre Busse bedingt durch kleinere Tanks für Fahr-Diesel öfter hätte betanken müssen. Die mögliche Vergütung stand angesichts dieser Kosten, die zur Erlangung der Vergütung bei den vom Beklagten verlangten gesonderten Heizöltanks aufzuwenden wären, völlig außerhalb eines wirtschaftlich vertretbaren Verhältnisses, so dass zu Gunsten der Klägerin für die Verwendung von Diesel in den Standheizungen ihrer Busse ein besonderes wirtschaftliches Bedürfnis anzunehmen war.

Nach Ansicht des Gerichts seien zur Ermittlung des besonderen wirtschaftlichen Bedürfnisses die Alternativen - der Betrieb der Busse allein mit Dieselkraftstoff einerseits und mit gekennzeichnetem Heizöl zu ihrem Beheizen andererseits - und die damit verbundenen Kosten im Vergleich zu möglichen Vergütungsbeträgen einander gegenüberzustellen. Stellt sich danach der Einsatz von Dieselkraftstoff zum Verheizen als einzig sinnvolle wirtschaftliche Alternative dar, ist ein besonderes wirtschaftliches Bedürfnis im Sinne des § 49 Abs. 1 EnergieStG für die Verwendung von Dieselkraftstoff anzunehmen.

Praxishinweis:

Betroffenen Unternehmen ist zu raten, bei Vorliegen der entsprechenden Voraussetzungen Entlastungsanträge für den Einsatz von Diesel in Standheizungen nach § 49 Abs. 1 EnergieStG zu stellen bzw. abweichende Festsetzungen offen zu halten.

Soweit der Betrieb von Heizungen bereits nach § 56 EnergieStG entlastet wird, sollte ein Wechsel der Entlastungen geprüft werden, da die Begünstigung nach § 49 Abs. 1 EnergieStG i.d.R. zu einer höheren Entlastung führt als nach § 56 EnergieStG. Wenn Sie Rückfragen haben, sprechen Sie uns bitte an.

RA Erik Pelizäus, Tel.: +49 40 6378-1323, erik.pelizaesus@de.pwc.com

Merkblatt des BAFA zu Begrenzung der EEG-Umlage für Schienenbahnen am 20.05.2014 veröffentlicht

In einem am 20.05.2014 veröffentlichten neuen Merkblatt informiert das BAFA über die Antragsstellung für Schienenbahnen im Zusammenhang mit der besonderen Ausgleichsregelung des Erneuerbare Energien Gesetzes (EEG).

Im Rahmen des Merkblattes werden insbesondere die neuen Anspruchsvoraussetzungen und die erforderlichen Nachweise für Schienenbahnen erläutert. In diesem Zusammenhang erfolgt ferner eine ausführliche Darstellung des zukünftigen Antragsverfahrens.

Vor dem Hintergrund der geänderten Voraussetzungen empfehlen wir Ihnen, sich anhand der veröffentlichten Kabinettsfassung des EEG vom 08.05.2014 sowie des o.g. Merkblatts möglichst frühzeitig mit den neuen Regelungen vertraut zu machen. Wenn Sie Fragen oder Unterstützung im Zusammenhang mit den neuen Regelungen für Schienenbahnen, der Antragsstellung oder sonstige Fragen zum EEG haben, sprechen Sie uns gerne an.

RA Erik Pelizäus, Tel.: +49 40 6378-1323, erik.pelizaesus@de.pwc.com

Allgemeines Beihilferecht

EU-Kommission vereinfacht Bearbeitung von Beihilfeschwerden durch Formular

Die EU-Kommission hat ein neues, vorgeschriebenes Beschwerdeformular eingeführt, das es den Beschwerdeführern ermöglichen soll, der Kommission in einem einzigen Schreiben die zentralen Aspekte mitzuteilen, die erforderlich sind, damit diese möglicherweise unzulässigen Beihilfen nachgehen kann. Auf diese Weise wird es für die Beschwerdeführer einfacher, zu wissen, welche Informationen die Kommission für ihre Prüfung benötigt. Ferner kann die Kommission dadurch bei einem vermuteten Verstoß gegen die Beihilfavorschriften schneller handeln. Bereits im Juli 2013 war diesem Formular ein Beschluss des EU-Ministerrats zur Reform der Verfahrensverordnung für staatliche Beihilfen vorangegangen. Das Beschwerdeformular stellt somit lediglich einen letzten Schritt dar, damit die Reform ihre beabsichtigte Wirkung entfalten kann.

Das Beschwerdeformular kann von folgender Website heruntergeladen werden:

http://ec.europa.eu/competition/forms/download_de.html

Praxishinweis:

Beschwerden müssen für ihre Bearbeitung durch die Kommission vollständig sein und unter Verwendung dieses Beschwerdeformulars übersandt werden. Hierdurch werden zunächst die beihilferechtlich relevanten Unterlagen gefiltert, das Beschwerdeverfahren für den Beschwerdeführer erleichtert und die Kommission letztendlich entlastet.

Von RA Dr. Christian Behling, Tel.: +49 211 981-1505,
christian.behling@de.pwc.com

Hürden für Privatisierung werden höher

Der Europäische Gerichtshof (EuGH) hatte sich in seiner mit Spannung erwarteten Entscheidung im Fall Bank Burgenland (Urteil vom 24. Oktober 2013 – Rs. C-214/12 P, C-215/12 P und C-223/12) mit der Thematik auseinanderzusetzen, unter welchen Bedingungen eine Unternehmensveräußerung/Privatisierung beihilferechtlich zu beanstanden ist.

Der EuGH beschäftigte sich insbesondere mit der Frage der richtigen Bewertung des Unternehmens, die für eine Vielzahl von Privatisierungen und andere Unternehmensverkäufe wesentlich sei kann.

Der Entscheidung zugrunde lag der Fall, dass das veräußernde Land die Veräußerung der Bank Burgenland öffentlich ausgeschrieben hatte, dann jedoch lediglich das zweitbeste Angebot bezuschlagte, da das Land bei der Veräußerung auch die finanzielle Stabilität des Erwerbs berücksichtigte und diese – durchaus verständlich – bei dem Bestbieter verneinte. Dies begründete das Land damit, dass es bei einem Ausfall des Erwerbers aufgrund einer bestehenden Ausfallhaftung für Verbindlichkeiten der Bank in einem Umfang hätte haften müssen, der den Landeshaushalt um ein Vielfaches überstiegen hätte. Diese Überlegungen bezog das Land daher im Rahmen der Zuschlagserteilung ein. Der EuGH hat dieses Vorgehen – wie zuvor bereits die Europäische Kommission und das Gericht der EU (EuG) – missbilligt und kam zu dem Ergebnis, dass jedenfalls das beste Gebot – unabhängig von sonstigen Begleitumständen und somit auch von der finanziellen Stabilität des Bieters – hätte bezuschlagt werden müssen.

Praxishinweis:

Die Entscheidung de EuGH hat weitreichende Folgen für Unternehmensveräußerungen öffentlicher Stellen. Denn die Haftungsfrage des Veräußerers bei einer finanziellen Schieflage des Erwerbs stellt sich durchaus häufig bei derartigen Veräußerungsprozessen. Diese Überlegungen dürfen jedoch nach Auffassung des EuGH nicht berücksichtigt werden, vielmehr ist stets das höchste Gebot zu beschlagen. Eine Haftung will der (öffentliche) Veräußerer jedoch regelmäßig möglichst reduzieren, wenn nicht gar ausschließen. Kann der (öffentliche) Veräußerer die Frage einer möglichen Haftung jedoch zukünftig gar nicht mehr berücksichtigen, so kann die Veräußerung zu einer Unwägbarkeit werden.

Eine weitere Frage, die im Anschluss an die Entscheidung in der Literatur diskutiert wird, ist jene, ob dem Urteil ein absoluter Vorrang der öffentlichen Ausschreibung gegenüber der Ermittlung des Unternehmenswerts im Wege eines Wertgutachtens zu entnehmen sei. Das Urteil selbst enthält hierzu keine direkte Äußerung. Allerdings hielt der EuGH mehrere Sachverständigengutachten für unerheblich, die belegen sollten, dass der Marktwert des Unternehmens nicht dem Bestgebot entsprach, sondern deutlich niedriger anzusetzen sei. Ob hieraus nun zu lesen ist, dass Wertgutachten für die Marktwertermittlung von Unternehmen zukünftig gänzlich ausscheiden, ist fraglich. Festzuhalten ist jedenfalls, dass der EuGH Wertgutachten – wie zuvor auch schon die Kommission, Leitfa-

den zur beihilfenkonformen (...) Privatisierung staatseigener Unternehmen vom

12.02.2012, SWD (2012) 14 final, S. 12 – eine geringere Beweiskraft als öffentlichen Ausschreibungen zukommen lässt. Der EuGH hat sich in der Entscheidung jedoch nur mit der Frage befasst, ob derartige Gutachten das zuvor in der öffentlichen Vergabe ermittelte Ergebnis zu relativeren vermögen.

Jedenfalls ist bei zukünftigen Privatisierungen, bei denen der Unternehmenswert lediglich durch Sachverständigengutachten ermittelt wird, Vorsicht geboten.

Von RA Dr. Christian Behling, Tel.: +49 211 981-1505,
christian.behling@de.pwc.com

Allgemeines Vergaberecht

EuGH: Beschränkte Kontrolle nicht ausreichend für vergaberechtsfreie Inhouse-Geschäfte

Der EuGH hatte kürzlich Gelegenheit seine Inhouse-Rechtsprechung weiter zu konkretisieren (EuGH, Urteil vom 08.05.2014 - C-15/13). Gegenstand des Vorabentscheidungsverfahrens waren zwei Vorlagefragen des hanseatischen Oberlandesgerichts Hamburg.

Zum einen sollte geklärt werden, ob Auftragsvergaben vergaberechtsfrei erfolgen können, bei denen sowohl der Auftraggeber als auch der Auftragnehmer von demselben Träger, der seinerseits öffentlicher Auftraggeber ist, kontrolliert werden und beide im Wesentlichen für ihren gemeinsamen Träger tätig sind (so genanntes horizontales Inhouse-Geschäfte). Zum anderen stellte sich die Frage, ob sich die Kontrolle wie über eine eigene Dienststelle auf die gesamte Tätigkeit des Auftragnehmers erstrecken muss oder ob es genügt, wenn sie sich auf den Beschaffungsbereich beschränkt.

Beide Fragestellungen besitzen eine enorme Bedeutung für die Beschaffungspraxis von öffentlichen Auftraggebern, die in Konzernen oder innerhalb von konzernähnlichen Strukturen aufgebaut sind. Dies gilt beispielsweise für kommunale Stadtwerke und deren Konzernunternehmen. Vor diesem Hintergrund wurde die Entscheidung des EuGH mit großer Spannung erwartet.

Der EuGH entschied allerdings nur die zweite Vorlagefrage. Dabei stellte er klar, dass eine beschränkte Kontrolle auf den Beschaffungsbereich nicht ausreichend ist, um das Kontrollkriterium im Sinne der tradierten EuGH-Rechtsprechung zu erfüllen. Dies setzt vielmehr voraus, dass der öffentliche Auftraggeber sowohl auf die strategischen Ziele als auch auf die wichtigen Entscheidungen der beauftragten Einrichtung ausschlaggebend Einfluss nehmen kann, so dass die ausgeübte Kontrolle wirksam, strukturell und funktionell sein muss.

Ob darüber hinaus die Ausnahme für die Inhouse-Vergabe auf so genannte horizontale Inhouse-Geschäfte angewendet werden kann, musste der EuGH nicht entscheiden, da bereits kein ausreichendes Kontrollverhältnis im vorstehenden Sinne bestand.

Praxishinweis:

Im Ergebnis bleibt der EuGH seinem Grundsatz treu, dass Ausnahmen von der Ausschreibungspflicht grundsätzlich einschränkend ausgelegt werden müssen. Dies hat zur Folge, dass die Kontrolle wie über eine eigene Dienststelle, stets alle Tätigkeitsbereiche eines Auftragsunternehmens umfassen muss. Für kommunale Mischunternehmen (Verkehr, Versorgung, Entsorgung) bedeutet dies, dass ein Inhouse-Geschäft nicht möglich ist, wenn lediglich ein Spartenbereich kontrolliert wird.

Der EuGH legt eine formale Betrachtung zugrunde. Für Holdingkonstruktionen bedeutet dies, dass für die Beurteilung der Kontrolle auf die jeweilige Sparten-gesellschaft abzustellen ist. Entscheidend ist, dass diese über die Holding vollständig kontrolliert werden kann.

Nach wie vor ungeklärt ist, ob Beschaffungsverhältnisse zwischen kommunalen Schwesterunternehmen, die einer gemeinsamen Kontrolle unterliegen, vergabe-rechtsfrei sind. Eine endgültige Klärung dieser Frage wird voraussichtlich erst im Rahmen einer erneuten Entscheidung des EuGH erfolgen.

Von RA Sascha F. Schaefer, Tel.: +49 211 981-2549,
sascha.schaefer@de.pwc.com

Veranstaltungen

ÖPNV – Die Räder drehen sich weiter

Ob rein tatsächlich auf der Straße bzw. Schiene oder rechtlich auf nationaler und europäischer Ebene: Die Räder im ÖPNV stehen nicht still. Gerade mit Blick auf das 4. Eisenbahnpaket der EU-Kommission und die damit verbundene Gefahren für Querverbund und Dienstleistungskonzession, die geplanten Leitlinien zur VO 1370 oder aktuelle Rechtsprechung zur Eigenwirtschaftlichkeit – es gibt wieder eine Menge Themen, deren praktischen Auswirkungen wir mit Ihnen diskutieren möchten. Dazu laden wir Sie herzlich zu unserem diesjährigen Talk am Nachmittag ein:

***18. Juni 2014 von 13:30 Uhr – 16:15 Uhr, Talk am Mittag,
PWC-Niederlassung Hamburg***

Wie immer wenden wir uns mit diesen Themen an Verkehrsunternehmen, Verbände, Verbände, Aufgabenträger, Genehmigungsbehörden und Fachministerien und würden uns sehr freuen, wenn wir Sie zu einer unserer Veranstaltungen begrüßen dürfen.

Weitere Informationen erfragen Sie bitte bei

Frau RA/StB Christiane Kappe

Tel.: +49 211 981 - 2700, christiane.kappe@de.pwc.com

Das Team

Für Ihre Fragen, Hinweise und Anmerkungen zum Newsletter stehen Ihnen die nachfolgenden Ansprechpartner gern zur Verfügung. Wir freuen uns auf Ihr Feedback.

RA/StB Christiane Kappe

Tel.: +49 211 981-2700
christiane.kappe@de.pwc.com

RA/StB Michael Prechtl

Tel.: +49 211 981-4775
michael.prechtl@de.pwc.com

RA Jörg Manka

Tel.: +49 211 981-4737
joerg.manka@de.pwc.com

RA Bettina Werres

Tel.: +49 211 981-4966
bettina.werres@de.pwc.com

RA/StB Maren Weber

Tel.: 49 511 5357-5853
maren.weber@de.pwc.com

RA Erik Pelizäus

Tel.: +49 40 6378-1323
erik.pelizaeus@de.pwc.com

RA Sascha Schaefer

Tel.: +49 211 981-2549
sascha.schaefer@de.pwc.com

RA Jurkea Wachtendorf

Tel.: +49 40 6378-1258
jurkea.wachtendorf@de.pwc.com

RA Nils Rickert

Tel.: +49 211 981-2886
nils.rickert@de.pwc.com

RA Stefan Bahrenberg

Tel.: +49 211 981-2242
stefan.bahrenberg@de.pwc.com

RA Dr. jur. Christian Behling

Tel.: +49 211 981-1505
christian.behling@de.pwc.com

Bestellung und Abbestellung

Für Fragen stehen Ihnen die in dem Newsletter genannten Ansprechpartner gerne zur Verfügung.

Sollten weitere Personen Interesse an diesem Newsletter haben, können Sie diese E-Mail gerne weiterleiten.

Die Interessenten können sich hier anmelden: SUBSCRIBE_PS_Legal_News_Verkehr_und_Infrastruktur@de.pwc.com.

Sofern Sie unseren Newsletter zukünftig nicht mehr erhalten möchten, bitten wir Sie um eine kurze Benachrichtigung an UNSUBSCRIBE_PS_Legal_News_Verkehr_und_Infrastruktur@de.pwc.com.

Die Beiträge dieser Publikation sind zur Information unserer Mandanten bestimmt. Für die Lösung einschlägiger Probleme greifen Sie bitte auf die angegebenen Quellen oder die Unterstützung unserer Büros zurück. Meinungsbeiträge geben die Auffassung der einzelnen Autoren wieder.

© Oktober 2012 PricewaterhouseCoopers Legal Aktiengesellschaft Rechtsanwaltskanzlei. Alle Rechte vorbehalten.

„PwC Legal“ bezeichnet in diesem Dokument die PricewaterhouseCoopers Legal Aktiengesellschaft Rechtsanwaltskanzlei, die zum Netzwerk von PricewaterhouseCoopers International Limited (PwCIL) gehört. Jede der Netzwerkgesellschaften der PwCIL ist eine rechtlich selbstständige Gesellschaft.