

**Unter welchen Voraussetzungen kann ein Mindesttarif
für Mietwagen nach § 51a Abs. 1 PBefG eingeführt
werden?**

**Ergänzende Ausführungen zur rechtsgutachterliche Stellungnahme
vom 18. Mai 2023 bezüglich der Auswirkungen von**

**EuGH, Urteil v. 8. Juni 2023 – C-50/21 (Prestige and Limou-
sine)**

im Auftrag des

Bundesverband Taxi und Mietwagen e.V. (BVTM)

von

Prof. Dr. Matthias Knauff, LL.M. Eur.

A. Anlass

Der EuGH hat mit Urteil v. 8. Juni 2023 – C-50/21 (Prestige and Limousine) eine Entscheidung getroffen, die geeignet ist, die Diskussion um die Einführung von tarifbezogenen Regelungen, insbesondere Mindestbeförderungsentgelten, für Mietwagen auf Grundlage von § 51a Abs. 1 PBefG zu beeinflussen. Vor diesem Hintergrund hat mich der Bundesverband Taxi und Mietwagen e.V. (BVTM) gebeten, die Entscheidung ergänzend zu meinem Gutachten vom 18. Mai 2023 rechtlich einzuordnen. Bereits an dieser Stelle sei darauf hingewiesen, dass die Entscheidung des EuGH zu den darin enthaltenen Ausführungen nicht in Widerspruch steht, sondern diese vielmehr unterstreicht.

B. Die Entscheidung des EuGH

Die im Vorabentscheidungsverfahren ergangene Entscheidung des EuGH weist keinen unmittelbaren Bezug zur Rechtslage in Deutschland auf. Vielmehr betraf sie einen Rechtsstreit in Spanien. Der EuGH hat sich entsprechend seiner Funktion ausschließlich zu den europarechtlichen Dimensionen geäußert.¹

Für die vorliegende Fragestellung nach der Zulässigkeit und Ausgestaltung von tarifbezogenen Regelungen für Mietwagen ist die Entscheidung nur insoweit relevant, als sich der EuGH zu den Auswirkungen der Niederlassungsfreiheit, Art. 49 AEUV, geäußert hat. Insoweit hatte der EuGH zwei Konstellationen zu beurteilen, von denen jedoch nur eine im vorliegenden Kontext von Interesse ist, nämlich die Begrenzung der Mietwagenkonzessionen auf 1/30 der Zahl der Taxikonzessionen.² Diesbezüglich entschied das Gericht, dass

„Art. 49 AEUV ... einer in einem Großraum geltenden Regelung entgegen [steht], wonach die Anzahl der Lizenzen für Dienstleistungen der Vermietung von Personenkraftwagen mit Fahrer auf ein Dreißigstel der für diesen Großraum erteilten Anzahl der Lizenzen für Taxidienste begrenzt ist, sofern weder feststeht, dass diese Maßnahme geeignet ist, die Verwirklichung der Ziele einer guten Organisation der Beförderung, des Verkehrs und des öffentlichen Raums dieses Großraums sowie des Ziels des Umweltschutzes zu gewährleisten, noch,

¹ Dazu Knauff, in: Gärditz, VwGO, 2. Aufl. 2018, Art. 267 AEUV Rn. 9 ff.

² Daneben stand die Zulässigkeit der Notwendigkeit einer zusätzlichen lokalen Genehmigung in Frage. Insoweit entschied der EuGH, dass „Art. 49 AEUV ... einer in einem Großraum geltenden Regelung nicht entgegen[steht], wonach zusätzlich zu der nationalen Genehmigung, die für die Erbringung von städtischen und überörtlichen Dienstleistungen der Vermietung von Personenkraftwagen mit Fahrer erforderlich ist, eine besondere Genehmigung erforderlich ist, um in diesem Großraum Dienstleistungen der Vermietung von Personenkraftwagen mit Fahrer auszuüben, wenn diese besondere Genehmigung auf objektiven, nicht diskriminierenden und im Voraus bekannten Kriterien beruht, die jede Willkür ausschließen und sich nicht mit Kontrollen überschneiden, die bereits im Rahmen des nationalen Genehmigungsverfahrens durchgeführt wurden, sondern besonderen Bedürfnissen dieses Großraums entsprechen.“

dass sie nicht über das hinausgeht, was zur Erreichung der genannten Ziele erforderlich ist.“ (3. Leitsatz)

Mithin qualifiziert der EuGH eine nicht nachvollziehbare Einschränkung des Mietwagenverkehrs als europarechtswidrig. Der Eingriff in die Niederlassungsfreiheit sei nicht gerechtfertigt. In der Entscheidung heißt es begründend, dass

„das Ziel, die wirtschaftliche Lebensfähigkeit der Taxidienste zu gewährleisten, als rein wirtschaftliches Motiv anzusehen [ist], das keinen zwingenden Grund des Allgemeininteresses ... darstellen kann.“ (Rn. 71)

Dies entspricht der ständigen Rechtsprechung des EuGH zur Einschränkung von Grundfreiheiten.³ Dies bedeutet jedoch nicht, dass Eingriffe in die Niederlassungsfreiheit von Mietwagenunternehmern stets unzulässig sind. Vielmehr führt der EuGH weiter aus, dass

„die Ziele zum einen einer guten Organisation der Beförderung, des Verkehrs und des öffentlichen Raums und zum anderen des Umweltschutzes als zwingende Gründe des Allgemeininteresses herangezogen werden [können], um die im Ausgangsverfahren fraglichen Maßnahmen zu rechtfertigen.“ (Rn. 83)

Damit verweist der EuGH letztlich auf den Maßstab der – in nationaler Terminologie – öffentlichen Verkehrsinteressen. Deren – im Ausgangsfall nicht hinreichend dargelegter – Schutz kann (anders als rein wirtschaftliche Ziele) Eingriffe in die Niederlassungsfreiheit rechtfertigen.

Gilt dies sogar für die vom EuGH beurteilten Kontingentierungen, beansprucht dessen rechtliche Wertung erst recht für weniger belastende Eingriffe in Form von tarifbezogenen Regelungen (arg. a maiore ad minus). Für § 51a Abs. 1 PBefG bedeutet dies, dass diese entsprechend den Ausführungen im Gutachten vom 18. Mai 2023 (insb. S. 8 ff.) zum Schutz der öffentlichen Verkehrsinteressen erfolgen können. Die Notwendigkeit der Beachtung des Gebots der Verhältnismäßigkeit (ebd. S. 18 ff.) folgt insoweit auch aus dem Europarecht,⁴ ohne dass sich hieraus Abweichungen ergäben.

Bad Mergentheim, den 13.7.2023


Prof. Dr. Matthias Knauf, LL.M. Eur.

³ Dazu im Überblick Knauff, Öffentliches Wirtschaftsrecht, 3. Aufl. 2023, § 3 Rn. 16 ff., 28 f., 46.

⁴ EuGH, Urteil v. 8. Juni 2023 – C-50/21 (Prestige and Limousine), Rn. 94 ff.