



EUROPÄISCHE
KOMMISSION

Brüssel, den 30.1.2013
COM(2013) 28 final

2013/0028 (COD)

Vorschlag für eine

VERORDNUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES
zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 hinsichtlich der Öffnung des
Marktes für inländische Schienenpersonenverkehrsdienste

(Text von Bedeutung für den EWR)

{SWD(2013) 10 final}
{SWD(2013) 11 final}

BEGRÜNDUNG

1. KONTEXT DES VORSCHLAGS

In ihrem am 28. März 2011 angenommenen Weißbuch über die Verkehrspolitik 2011¹ legte die Kommission ihre Zielvorstellung von einem einheitlichen europäischen Eisenbahnverkehrsraum dar, der einen Eisenbahnbinnenmarkt beinhaltet, in dem europäische Eisenbahnunternehmen ohne unnötige technische oder administrative Hindernisse Dienstleistungen erbringen können.

Das Potenzial der Eisenbahninfrastruktur als Rückgrat des Binnenmarkts und als Motor für nachhaltiges Wachstum wurde bereits im Rahmen mehrerer politischer Initiativen erkannt. In seinen Schlussfolgerungen vom Januar 2012 hob der Europäische Rat die Bedeutung hervor, die der Freisetzung des Wachstumspotenzials eines voll integrierten Binnenmarkts, einschließlich Maßnahmen in Bezug auf netzgebundene Branchen, zukommt. In der am 30. Mai 2012 angenommenen Mitteilung „Maßnahmen für mehr Stabilität, Wachstum und Arbeitsplätze“ betonte die Kommission, dass der bürokratische Aufwand und die Marktzutrittsschranken im Eisenbahnsektor weiter abgebaut werden müssen. Auch in ihrer Mitteilung vom 6. Juni 2012 über die Stärkung der Steuerung des Binnenmarkts² stellte die Kommission die Bedeutung des Verkehrssektors heraus.

In den vergangenen zehn Jahren wurden drei „Eisenbahnpakete“ geschnürt, die auf die Öffnung der einzelstaatlichen Märkte sowie auf die Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit und die Verbesserung der Interoperabilität der Eisenbahn auf EU-Ebene gerichtet sind. Mit der im Dezember 2007 veröffentlichten Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße wird ein Rahmen für die Vergabe öffentlicher Dienstleistungsaufträge und die Ausgleichsleistungen für gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen aufgestellt, aber kein gemeinsames Konzept für die Vergabe von Aufträgen für den Schienenpersonenverkehr festgelegt. Trotz der neuen EU-Rechtsvorschriften bleibt der Anteil des Schienenverkehrs am Gesamtverkehrsaufkommen innerhalb der EU jedoch relativ gering.

1.2 Anstehende Probleme

Die beteiligten Interessenträger vertreten die Auffassung, dass unter dem gegenwärtigen rechtlichen Rahmen die Personenverkehrsdienste auf der Schiene in Bezug auf die Qualität der Dienste und die operative Effizienz hinter dem erforderlichen Leistungsniveau zurückbleiben. 54 % der Befragten der 2012 durchgeführten Eurobarometer-Umfrage sind mit ihrem nationalen und regionalen Eisenbahnsystem unzufrieden. Im Verbraucherbarometer 2011³ lag die allgemeine Zufriedenheit der Eisenbahnpassagiere bei 6,7/10 und damit deutlich unter dem Wert für den Großteil der Konsumgüter und Dienstleistungen. Unter den Verbrauchern schneiden Schienenverkehrsdienste schlechter ab als alle anderen Verkehrsträger (städtischer Nahverkehr und Fluggesellschaften insbesondere schnitten besser ab) und nehmen auf dem Dienstleistungsmarkt Platz 27 von 30 ein. Hinsichtlich der operativen Effizienz gibt es enorme Diskrepanzen zwischen den am besten und den am schlechtesten funktionierenden Eisenbahnsystemen. Diese Diskrepanzen zeugen von beträchtlichen Unterschieden bei der Nutzung der Wirtschaftsgüter wie Rollmaterial und Infrastruktur sowie Arbeitsproduktivität. Verglichen mit anderen Wirtschaftssektoren führen sie zu einem erheblichem Bedarf an finanzieller Unterstützung durch die öffentliche Hand

¹ Weißbuch:: „Fahrplan zu einem einheitlichen europäischen Verkehrsraum – Hin zu einem wettbewerbsorientierten und ressourcenschonenden Verkehrssystem“; COM(2011) 144.

² Bessere Governanc für den Binnenmarkt; KOM(2012) 259.

³ http://ec.europa.eu/consumers/consumer_research/cms_en.htm;

(abgesehen von der Infrastrukturfinanzierung), da viele Eisenbahnunternehmen Verluste einfahren.

Der Verbesserung der Qualität der Dienste und der operativen Effizienz von Eisenbahnunternehmen stehen zahlreiche Hindernisse im Weg. Diese haben vor allem mit dem Zugang zum Markt für inländische Personenverkehrsdienste und dem Mangel an Wettbewerbsdruck zu tun. In vielen Mitgliedstaaten ist dieser Markt für den Wettbewerb geschlossen, was nicht nur das Wachstum behindert, sondern auch Disparitäten schafft zwischen den Mitgliedstaaten, die ihre Märkte geöffnet haben, und denjenigen, die dies nicht getan haben. Durch die unterschiedlichen einzelstaatlichen Vorgehensweisen hinsichtlich der Öffnung des Marktes für inländische Schienenpersonenverkehrsdienste wird die Entstehung eines echten Binnenmarktes für den Schienenpersonenverkehr verhindert.

Allerdings werden inländische Personenverkehrsdienste größtenteils nicht auf kommerzieller Basis erbracht und daher zumeist auf der Grundlage öffentlicher Dienstleistungsaufträge angeboten. Da es keine gemeinsamen EU-Regeln für die Vergabe solcher Aufträge gibt, haben einige Mitgliedstaaten die wettbewerbliche Vergabe dieser Aufträge eingeführt, während die zuständigen Behörden in anderen Ländern sie direkt vergeben. Durch dieses Stückwerk der rechtlichen Systeme in der EU ist es für Eisenbahnunternehmen schwierig, ihr Potenzial für den Betrieb in einem Binnenmarkt vollständig zu entfalten. Dieses Legislativpaket befasst sich daher mit dem Wettbewerb um öffentliche Dienstleistungsaufträge, Aspekten, die dem Wettbewerb entgegenstehen, wie die Verfügbarkeit geeigneten Rollmaterials für potentielle Bieter, sowie dem diskriminierungsfreien Zugang zu Informationssystemen und integrierten Fahrscheinsystemen, soweit die Fahrgäste davon profitieren.

1.3 Allgemeine Ziele

Das übergeordnete Ziel der Verkehrspolitik der Europäischen Union besteht darin, einen Verkehrsbinnenmarkt zu errichten und damit zu einem hohen Maß an Wettbewerbsfähigkeit und der ausgewogenen und nachhaltigen Entwicklung der Wirtschaftstätigkeiten beizutragen. Im Weißbuch von 2011 wurde gefordert, dass bis 2050 der Großteil der Personenbeförderung über mittlere Entfernungen auf die Eisenbahn entfallen sollte. Diese „Verkehrsträgerverlagerung“ würde zur Verringerung der Treibhausgasemissionen um 20 % beitragen, die in der Strategie Europa 2020 für intelligentes, nachhaltiges und integratives Wachstum⁴ vorgesehen ist. Im Weißbuch kam die Kommission zu dem Schluss, dass ohne eine ausreichende Eisenbahn-Infrastruktur und ohne einen intelligenteren Ansatz für ihre Nutzung keine große Veränderung im Verkehrsbereich möglich sein wird.

Allgemeines Ziel dieses Vorschlags, der zum vierten Eisenbahnpaket gehört, ist es, die Qualität des Schienenpersonenverkehrs zu verbessern und seine operative Effizienz zu steigern. Dadurch sollen Wettbewerbsfähigkeit und Attraktivität der Schiene gegenüber anderen Verkehrsträgern erhöht und so der einheitliche europäische Eisenbahnverkehrsraum weiterentwickelt werden.

1.4 Einzelziele

Dieser Vorschlag beinhaltet gemeinsame Regeln für die Vergabe öffentlicher Dienstleistungsaufträge für den Schienenpersonenverkehr, gekoppelt mit Begleitmaßnahmen, damit wettbewerbliche Vergabeverfahren erfolgreicher verlaufen.

⁴ Mitteilung der Kommission: „Europa 2020 – Eine Strategie für intelligentes, nachhaltiges und integratives Wachstum“, KOM(2010) 2020.

Das Ziel der obligatorischen wettbewerblichen Vergabe von öffentlichen Dienstleistungsaufträgen liegt darin, den Wettbewerbsdruck auf den inländischen Eisenbahnmärkten zu intensivieren, damit Quantität und Qualität von Personenverkehrsdiensten erhöht werden. Durch eine wettbewerbliche Vergabe von Aufträgen im Schienenverkehr wird zudem eine kostenwirksamere Verwendung der für das öffentliche Verkehrswesen eingesetzten Mittel sichergestellt. Gemeinsame Regeln für das Vergabeverfahren tragen dazu bei, dass einheitlichere Geschäftsbedingungen für Eisenbahnunternehmen entstehen. Diese Vorschläge sind in Zusammenhang mit den Änderungsvorschlägen für die Richtlinie 2012/34/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. November 2012 zur Schaffung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraums (Neufassung)⁵ zu sehen, mit denen Rechte auf freien Zugang für Eisenbahnunternehmen eingeführt und die Bestimmungen für einen diskriminierungsfreien Zugang zur Eisenbahninfrastruktur erweitert werden.

2. ERGEBNISSE DER KONSULTATIONEN DER INTERESSIERTEN KREISE UND DER FOLGENABSCHÄTZUNGEN

Um die Kommission bei der Folgenabschätzung zu unterstützen, wurde ein externer Berater damit beauftragt, eine unterstützende Studie zu erstellen und eine gezielte Konsultation durchzuführen. Mit der Studie wurde im Dezember 2011 begonnen und der Abschlussbericht wurde im September 2012 vorgelegt.

Um die Ansichten der beteiligten Akteure einzuholen, wurde einer breiten Palette gezielter Befragungen der Vorzug vor einer öffentlichen Konsultation gegeben. Zwischen dem 1. März und dem 16. April 2012 erhielten insgesamt 427 Interessenträger im Eisenbahnsektor (Eisenbahnunternehmen, Infrastrukturbetreiber, Verkehrsministerien, Sicherheitsbehörden, Ministerien, Verbände, Arbeitnehmerorganisationen usw.) maßgeschneiderte Fragebögen. Die Ansichten der Fahrgäste wurden im Rahmen einer Eurobarometer-Umfrage eingeholt, an der insgesamt 25 000 Personen – gleichmäßig über die 25 Mitgliedstaaten, die über eine Eisenbahn verfügen, verteilt – teilnahmen. Das Netzwerk des Ausschusses der Regionen wurde in Anspruch genommen, um auch lokale und regionale Gebietskörperschaften zu befragen.

Die Konsultationen wurden ergänzt durch eine Anhörung der Interessenträger am 29. Mai 2012 (mit rund 85 Teilnehmern), eine Konferenz am 24. September 2012 (mit rund 420 Teilnehmern) und durch Gespräche mit einzelnen Akteuren, die das ganze Jahr 2012 hindurch stattfanden. Kommissionsbedienstete kamen mit Vertretern der Gemeinschaft der Europäischen Bahnen (als Vertreter der Eisenbahnunternehmen), der „European Passenger Transport Operators“, der Europäischen Transportarbeiter-Föderation, des Europäischen Fahrgastverbands, der „European Rail Infrastructure Managers“ und des UITP (Internationaler Verband für das öffentliche Verkehrswesen) zusammen. Gezielte Zusammenkünfte mit Interessenträgern wurden auch in Deutschland, Frankreich, den Niederlanden, Polen, Schweden und dem Vereinigten Königreich durchgeführt.

Die Mehrheit der Befragten (60 %) stimmten zu, dass zusätzliche neue Rechte auf freien Zugang, verbindliche wettbewerbliche Vergabeverfahren oder eine Mischung davon die Marktintegration voranbringen könnten. Der freie Zugang zum inländischen Schienenpersonenverkehr, der einer Prüfung des wirtschaftlichen Gleichgewichts unterzogen wird, bei der die möglichen Folgen für die Tragfähigkeit öffentlicher Dienstleistungsaufträge bewertet wird, war die beliebteste Option (55 % Befürworter). Die derzeitigen Regelungen wurden sehr negativ beurteilt (nur 20 % Befürworter). Arbeitnehmervertreter erwarten, dass

⁵ ABL L 343 vom 14.12.2012, S. 32.

jede Form der Öffnung des Marktes für inländische Schienenpersonenverkehrsdienste zu schlechteren Arbeitsbedingungen und mehr Streiks führen wird.

Was die obligatorische wettbewerbliche Vergabe angeht, so sprachen sich 45 % der Befragten für flexible Regelungen aus, die denen der Verhandlungsverfahren im öffentlichen Beschaffungswesen entsprechen, und für Übergangsfristen für die schrittweise Verwirklichung der Ausschreibung sämtlicher öffentlicher Dienstleistungsaufträge (80 % Befürworter).

Die Mehrheit der Befragten (60 %) stimmte zu, dass die Schaffung von Leasing-Unternehmen für Rollmaterial dabei helfen würde, den Zugang zu Rollmaterial zu verbessern, und eine große Mehrheit (75 %) forderte vollständigen Zugriff auf die technischen Informationen, die der Infrastrukturbetreiber vorzulegen hat. Hinsichtlich integrierter Fahrausweissysteme wurde nicht verbindlichen Bestimmungen oder aber Klauseln der Vorzug gegeben, die freiwillige Vereinbarungen ermöglichen, gegenüber zwingend vorgeschriebenen Maßnahmen auf EU- oder Mitgliedstaatsebene.

Der Ausschusses für den sektoralen Dialog „Eisenbahn“ wurde am 26. März und am 19. Juni angehört, insbesondere zu den Optionen und der Beurteilung ihrer sozialen Folgen.

Gestützt auf die vorgenannte externe Studie und die Schlussfolgerungen des Konsultationsprozesses hat die Kommission die verschiedenen Optionen für die Modernisierung des bestehenden Regulierungsrahmens einer qualitativen und quantitativen Folgenabschätzung unterzogen.

Die Folgenabschätzung ergab, dass eine Kombination aus dem Folgenden in wirtschaftlicher, ökologischer und sozialer Hinsicht die besten Ergebnisse erzielen und im Zeitraum von 2019 bis 2035 einen Nettogegenwartswert zwischen 21 und 29 Milliarden EUR einbringen würde:

- weit definierte Rechte auf freien Zugang, der einer Prüfung des wirtschaftlichen Gleichgewichts von öffentlichen Dienstleistungsaufträgen unterzogen wird;
- im Wettbewerb vergebene öffentliche Dienstleistungsaufträge;
- freiwillige nationale integrierte Fahrausweissysteme und
- eine Verpflichtung für die Mitgliedstaaten, Eisenbahnunternehmen, die sich an einem öffentlichen Ausschreibungsverfahren beteiligen möchten, einen diskriminierungsfreien Zugang zu geeignetem Rollmaterial zu ermöglichen.

3. RECHTLICHE ASPEKTE DES VORSCHLAGS

3.1 Definition einer zuständigen örtlichen Behörde (Artikel 2 Buchstabe c)

Durch diese Änderung wird die Rechtsicherheit erhöht, indem spezifiziert wird, dass eine „zuständige örtliche Behörde“ für städtische Ballungsräume und ländliche Bezirke zuständig ist und nicht für größere Teile des Staatsgebiets.

3.2 Spezifikationen zur Definition gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen und des geografischen Geltungsbereichs öffentlicher Dienstleistungsaufträge durch die zuständigen Behörden (Artikel 2 Buchstabe e und neuer Artikel 2a)

In diesem Artikel wird ein flexibles, aber formalisiertes und transparentes Verfahren festgelegt, nach dem die zuständigen Behörden gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen und den geografischen Geltungsbereich öffentlicher Dienstleistungsaufträge definieren, wenn sie der Auffassung sind, dass ein Eingreifen der öffentlichen Hand erforderlich ist, um ein politisch wünschenswertes Maß an Mobilität in ihrem jeweiligen Zuständigkeitsgebiet zu gewährleisten. Es verlangt von den zuständigen Behörden, Pläne für den öffentlichen Verkehr

aufzustellen, in denen die Ziele der Politik auf dem Gebiet des öffentlichen Personenverkehrs sowie Vorgaben für Angebot und Leistungsfähigkeit des öffentlichen Personenverkehrs festgelegt werden. Außerdem verlangt es von den zuständigen Behörden, die Art und den Umfang der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen, die sie Betreibern des öffentlichen Verkehrswesens aufzuerlegen beabsichtigen, sowie den Geltungsbereich öffentlicher Dienstleistungsaufträge im Hinblick auf die Erreichung der in den Plänen für den öffentlichen Verkehr festgelegten Ziele zu begründen. Sie müssen Kriterien anwenden, die auf Grundsätzen des AEU-Vertrags wie Zweckmäßigkeit, Notwendigkeit und Verhältnismäßigkeit beruhen, sowie wirtschaftliche Kriterien wie Kostenwirksamkeit und finanzielle Tragfähigkeit. Ferner werden die zuständigen Behörden in diesem Artikel verpflichtet, für eine angemessene Konsultation der interessierten Parteien – wie z. B. Fahrgastvereinigungen und Arbeitnehmerverbände sowie Verkehrsunternehmen – zu sorgen. Für den Schienenverkehr wird eine rechtliche Überprüfung des Verfahrens durch unabhängige Eisenbahn-Regulierungsstellen verlangt. Daneben wird in diesem Artikel für den Personenverkehr auf der Schiene ein flexibler Schwellenwert für den maximalen Personenbeförderungsumfang im Rahmen einzelner öffentlicher Dienstleistungsaufträge festgelegt, damit ein effektiver Wettbewerb entsteht. Dabei wird Unterschieden beim Umfang und bei den Verwaltungsstrukturen der Märkte für den Schienenpersonenverkehr in den Mitgliedstaaten Rechnung getragen.

3.3 Bereitstellung operationeller, technischer und finanzieller Informationen über den öffentlichen Personenverkehr, für den ein öffentlicher Dienstleistungsauftrag im Wege einer Ausschreibung zu vergeben ist (Artikel 4 Absatz 6 und neuer Artikel 4 Absatz 8)

Mit dieser neuen Bestimmung in Artikel 4 Absatz 8 wird von den zuständigen Behörden verlangt, potenziellen Bieter für einen öffentlichen Dienstleistungsauftrag bestimmte operationelle, technische und finanzielle Daten vorzulegen, damit sie ein fundiertes Angebot ausarbeiten können und dadurch der Wettbewerb verbessert wird. Durch die Änderung des Artikels 4 Absatz 6 wird klargestellt, dass die zuständigen Behörden in den Unterlagen des wettbewerblichen Vergabeverfahrens eindeutig angeben müssen, ob sie die Betreiber eines öffentlichen Dienstes verpflichten, Sozialstandards oder –kriterien einzuhalten.

3.4 Obergrenzen für die Direktvergabe von Aufträgen kleinen Umfangs und Direktvergabe an kleine und mittlere Unternehmen (Artikel 5 Absatz 4)

Mit dieser Vorschrift werden für die Direktvergabe von Aufträgen kleinen Umfangs für den Schienenverkehr spezielle Obergrenzen hinsichtlich des Auftragswerts eingeführt. Die bestehenden Obergrenzen orientieren sich an Busverkehrsdiensten und Verkehrsdiensten mit anderen schienengestützten Verkehrsträgern als der Eisenbahn. Der vorgeschlagene Grenzwert für die Eisenbahn folgt der Logik, eine Direktvergabe zuzulassen, wenn die Kosten für die Organisation eines Ausschreibungsverfahrens höher sind als der erwartete Nutzen. Der entsprechende in Bahnkilometern ausgedrückte Grenzwert spiegelt die durchschnittlichen Kosten pro Einheit für den Schienenverkehr wider.

3.5 Obligatorische wettbewerbliche Vergabe von Aufträgen im Eisenbahnverkehr (Artikel 5 Absatz 6 und Artikel 4)

Mit der Streichung von Artikel 5 Absatz 6 wird den zuständigen Behörden die Möglichkeit genommen, zu entscheiden, ob sie einen öffentlichen Dienstleistungsauftrag für den Eisenbahnverkehr direkt oder in einem wettbewerblichen Ausschreibungsverfahren vergeben. Die allgemeine Regel der wettbewerblichen Vergabe wird auch für die Eisenbahn gelten.

3.6 Vergabebeschränkungen (neuer Artikel 5 Absatz 6)

Um nach Einführung der wettbewerblichen Vergabeverfahren für Aufträge im Eisenbahnbereich den Wettbewerb zu verbessern, wird es den zuständigen Behörden mit dieser Bestimmung ermöglicht, zu beschließen, dass Aufträge für den Schienenpersonenverkehr, die Teile desselben Netzes oder Streckenpakets betreffen, an unterschiedliche Eisenbahnunternehmen vergeben werden. Zu diesem Zweck können die zuständigen Behörden beschließen, die Zahl der Aufträge zu begrenzen, die im Anschluss an ein wettbewerbliches Vergabeverfahren an ein- und dasselbe Eisenbahnunternehmen vergeben werden.

3.7 Zugang zu Rollmaterial (neuer Artikel 5a und neuer Artikel 9a)

Mit der Einführung einer Verpflichtung für die Mitgliedstaaten, einen effektiven und diskriminierungsfreien Zugang zu geeignetem Eisenbahn-Rollmaterial für Betreiber zu gewährleisten, die öffentliche Personenverkehrsdienste auf der Schiene erbringen möchten, soll ein entscheidendes Hemmnis für einen effektiven Wettbewerb für öffentliche Dienstleistungsaufträge aus dem Weg geräumt werden. In Mitgliedstaaten, in denen es keine gut funktionierenden Leasingmärkte für Schienenfahrzeuge gibt, ist es Aufgabe der Mitgliedstaaten, Maßnahmen zu treffen, damit der Zugang zum Rollmaterial gewährleistet und dadurch der Markt geöffnet wird. Da die Situation und der Bedarf von Land zu Land unterschiedlich sein können, lässt die neue Bestimmung den zuständigen Behörden jedoch einen großen Spielraum bei der Wahl der Maßnahmen, die am geeignetsten sind, um das Ziel zu erreichen. Dennoch sind in der Vorschrift die am häufigsten eingesetzten Maßnahmen angegeben. Die Einzelheiten des Verfahrens und die Maßnahmen zur Gewährleistung des Zugangs zu Rollmaterial sind in Durchführungsrechtsakten auf der Grundlage des in Artikel 9a der Verordnung genannten Überprüfungsverfahrens festzulegen.

3.8 Veröffentlichung bestimmter Informationen zu öffentlichen Dienstleistungsaufträgen (Artikel 7 Absätze 1 und 2)

Mit dieser Bestimmung werden die zuständigen Behörden verpflichtet, in ihren jährlichen Berichten über die gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen sowie in ihren Vorinformationen über geplante Ausschreibungsverfahren Angaben zu Beginn und Laufzeit der öffentlichen Dienstleistungsaufträge zu machen. Dank dieser zusätzlichen Informationen und der Verpflichtung der Mitgliedstaaten, den Zugang zu den von den zuständigen Behörden veröffentlichten Jahresberichten zu vereinfachen, wird die Transparenz hinsichtlich der vergebenen öffentlichen Dienstleistungsaufträge und der voraussichtlichen Neuvergabe erhöht und es damit den Verkehrsunternehmen leichter gemacht, sich auf künftige Ausschreibungsverfahren vorzubereiten.

3.9 Übergangszeitraum für die wettbewerbliche Vergabe (Artikel 8 Absatz 2)

In dieser Bestimmung wird klargestellt, dass der zehnjährige Übergangszeitraum bis zum 2. Dezember 2019 nur für Artikel 5 Absatz 3 (Verpflichtung der zuständigen Behörden, ein wettbewerbliches Vergabeverfahren durchzuführen) gilt. Alle anderen Bestimmungen des Artikels 5 (z. B. über die Möglichkeit der Direktvergabe an einen internen Betreiber im Fall eines Auftrags kleinen Umfangs und als Notmaßnahme sowie die rechtliche Überprüfung der Vergabeentscheidung) sind sofort anwendbar.

3.10 Übergangszeitraum für bestehende direkt vergebene Eisenbahnaufträge (neuer Artikel 8 Absatz 2a)

Mit dieser Bestimmung wird ein zusätzlicher Übergangszeitraum für öffentliche Dienstleistungsaufträge im Eisenbahnbereich eingeführt, die zwischen dem 1. Januar 2013 und dem 2. Dezember 2019 direkt vergeben werden. Diese Verträge können bis zu ihrem Auslaufen weiter in Kraft bleiben, jedoch längstens bis zum 31. Dezember 2022. Dies gibt

den Eisenbahnunternehmen, die einen öffentlichen Dienstleistungsauftrag in direkter Vergabe erhalten haben, genügend Zeit, um sich umzustellen und auf ein wettbewerbliches Vergabeverfahren vorzubereiten.

3.11 Anpassung der Bestimmungen der Verordnung 1370/2007 hinsichtlich der Befreiung von der Meldepflicht für staatliche Beihilfen und der Bedingungen für die Vereinbarkeit staatlicher Beihilfen aufgrund von Anforderungen des AEUV

In ihren vorgeschlagenen Änderungsentwürfen für die Verordnung (EG) Nr. 994/98 (Ermächtigungsverordnung)⁶ hat die Kommission auch eine Änderung der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 vorgeschlagen, mit der im Einklang mit den in Artikel 108 Absatz 4 und Artikel 109 AEUV vorgesehenen Verfahren Beihilfen zur Koordinierung des Verkehrs oder zur Abgeltung bestimmter, mit dem Begriff des öffentlichen Dienstes zusammenhängender Leistungen nach Artikel 93 AEUV in den Geltungsbereich der Ermächtigungsverordnung aufgenommen werden. Die Kommission erwartet derzeit eine sich daraus ergebende, künftige Gruppenfreistellungsverordnung, die den Inhalt der derzeitigen Freistellung übernimmt, ausgenommen insoweit, als die Verordnung 1370/2007 durch diesen Legislativvorschlag in Bezug auf den Eisenbahnsektor geändert wird.

⁶ Vorschlag für eine Verordnung des Rates zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 994/98 des Rates vom 7. Mai 1998 über die Anwendung der Artikel 92 und 93 des Vertrags zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft auf bestimmte Gruppen horizontaler Beihilfen und der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße, COM(2012) 730 endg. vom 5.12.2012.

Vorschlag für eine

VERORDNUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 hinsichtlich der Öffnung des Marktes für inländische Schienenpersonenverkehrsdienste

(Text von Bedeutung für den EWR)

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION -
gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union, insbesondere auf Artikel 91,

auf Vorschlag der Europäischen Kommission,

nach Zuleitung des Entwurfs des Gesetzgebungsakts an die nationalen Parlamente,

nach Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses⁷,

nach Stellungnahme des Ausschusses der Regionen⁸,

gemäß dem ordentlichen Gesetzgebungsverfahren,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) In den letzten Jahrzehnten hat der Schienenpersonenverkehr nicht in einem Ausmaß zugenommen, dass er – gegenüber dem Straßen- und Flugverkehr – seinen Anteil am Gesamtverkehrsvolumen vergrößern konnte. Vielmehr ist der Verkehrsträgeranteil der Schiene innerhalb der Europäischen Union mit seinen 6 % mehr oder weniger konstant geblieben. Schienenpersonenverkehrsdienste haben mit den sich wandelnden Anforderungen an Verfügbarkeit und Qualität nicht Schritt gehalten.
- (2) Der EU-Markt für internationale Schienenpersonenverkehrsdienste ist seit 2010 für den Wettbewerb geöffnet. Darüber hinaus haben einige Mitgliedstaaten ihre inländischen Personenverkehrsdienste für den Wettbewerb geöffnet, entweder durch die Einführung von Rechten auf freien Zugang oder durch die wettbewerbliche Vergabe öffentlicher Dienstleistungsaufträge oder durch beides.
- (3) In ihrem Weißbuch über die Verkehrspolitik vom 28. März 2011⁹ kündigte die Kommission ihre Absicht an, den Eisenbahn-Binnenmarkt zu vollenden, damit die Eisenbahnunternehmen der Union sämtliche Arten von Schienenverkehrsdiensten ohne unnötige technische und administrative Hindernisse erbringen können.
- (4) Bei der Planung ihrer öffentlichen Personenverkehrsdienste müssen die zuständigen Behörden dafür sorgen, dass gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen und der geografische Geltungsbereich öffentlicher Dienstleistungsaufträge zweckmäßig, notwendig und verhältnismäßig sind, damit sie die Ziele der Strategie für den

⁷ ABl. C vom , S. .

⁸ ABl. C vom , S. .

⁹ Weißbuch.: „Fahrplan zu einem einheitlichen europäischen Verkehrsraum – Hin zu einem wettbewerbsorientierten und ressourcenschonenden Verkehrssystem“, KOM (2011) 144.

öffentlichen Personenverkehr in ihrem Zuständigkeitsgebiet verwirklichen können. Diese Strategie sollte in Plänen für den öffentlichen Verkehr festgelegt werden, die Spielraum für marktorientierte Verkehrslösungen lassen. Relevante Interessenträger, einschließlich potenzieller neuer Akteure auf dem Markt, sollten Einblick haben in den Vorgang der Festlegung von Plänen für den öffentlichen Verkehr und von öffentlichen Dienstleistungsaufträgen.

- (5) Um eine solide Finanzierung des öffentlichen Verkehrs gemäß den Zielen der Pläne für den öffentlichen Verkehr zu sichern, müssen die zuständigen Behörden gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen so gestalten, dass die Zielsetzungen des öffentlichen Verkehrs auf kostenwirksame Weise erreicht werden, wobei die Ausgleichsleistung für die finanziellen Nettoauswirkungen dieser Verpflichtungen zu berücksichtigen ist; außerdem müssen sie die langfristige finanzielle Tragfähigkeit des öffentlichen Verkehrssystems, das mit Hilfe von öffentlichen Dienstleistungsaufträgen betrieben wird, gewährleisten.
- (6) Die Einhaltung dieser Kriterien für gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen und den Geltungsbereich öffentlicher Dienstleistungsaufträge durch die zuständigen Behörden ist besonders wichtig, damit der Markt für den öffentlichen Schienenpersonenverkehr reibungslos funktionieren kann, da Verkehrsdienste, die mit freiem Zugang angeboten werden, mit den Verkehrsdiensten, die im Rahmen öffentlicher Dienstleistungsaufträge erbracht werden, gut koordiniert werden müssen. Aus diesem Grund sollte die unabhängige Eisenbahn-Regulierungsstelle dafür sorgen, dass dieses Verfahren ordnungsgemäß angewandt wird und transparent ist.
- (7) Es sollte ein maximaler jährlicher Umfang eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags für den Personenverkehr auf der Schiene festgesetzt werden, damit der Wettbewerb für solche Aufträge gefördert und gleichzeitig den zuständigen Behörden eine gewisse Flexibilität eingeräumt wird, um den Beförderungsumfang unter wirtschaftlichen und operativen Gesichtspunkten zu optimieren.
- (8) Damit die Ausarbeitung von Angeboten erleichtert und dadurch der Wettbewerb vergrößert wird, müssen die zuständigen Behörden dafür sorgen, dass alle Betreiber eines öffentlichen Dienstes, die ein Angebot einreichen wollen, bestimmte Informationen zu den Verkehrsdiensten und der Infrastruktur erhalten, die Gegenstand des öffentlichen Dienstleistungsauftrags sind.
- (9) Bestimmte Obergrenzen für die Direktvergabe von öffentlichen Dienstleistungsaufträgen für den Schienenverkehr müssen den besonderen wirtschaftlichen Bedingungen angepasst werden, zu denen Vergabeverfahren in diesem Sektor stattfinden.
- (10) Die Schaffung eines Binnenmarktes für den Schienenpersonenverkehr erfordert gemeinsame Regeln für die wettbewerbliche Vergabe von öffentlichen Dienstleistungsaufträgen in diesem Sektor, die in allen Mitgliedstaaten auf harmonisierte Weise anzuwenden sind.
- (11) Angesichts der Schaffung von Rahmenbedingungen, unter denen die Gesellschaft die Vorzüge einer effektiven Öffnung des Marktes für inländische Schienenpersonenverkehrsdienste uneingeschränkt nutzen kann, ist es wichtig, dass die Mitgliedstaaten einen angemessenen sozialen Schutz für die Mitarbeiter von Betreibern öffentlicher Dienste gewährleisten.
- (12) Die zuständigen Behörden müssen Betreibern eines öffentlichen Dienstes mit Hilfe angemessener und effektiver Maßnahmen den Zugang zu Rollmaterial ermöglichen,

wenn der Markt dies nicht unter wirtschaftlichen und diskriminierungsfreien Bedingungen leistet.

- (13) Bestimmte zentrale Merkmale anstehender Ausschreibungsverfahren für öffentliche Dienstleistungsaufträge müssen vollständig transparent sein, damit sich der Markt besser darauf einstellen kann.
- (14) Entsprechend der inneren Logik der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 sollte deutlich gemacht werden, dass der bis zum 2. Dezember 2019 angesetzte Übergangszeitraum sich lediglich auf die Verpflichtung zur Organisation von wettbewerblichen Vergabeverfahren für öffentliche Dienstleistungsaufträge bezieht.
- (15) Für die Vorbereitung auf die obligatorische wettbewerbliche Vergabe von öffentlichen Dienstleistungsaufträgen benötigen Eisenbahnunternehmen, an die in der Vergangenheit solche Aufträge direkt vergeben wurden, zusätzlich Zeit für eine wirkungsvolle, nachhaltige interne Umstrukturierung. Daher sind für Aufträge, die zwischen dem Inkrafttreten dieser Verordnung und dem 3. Dezember 2019 direkt vergeben werden, Übergangsmaßnahmen erforderlich.
- (16) Sobald die Öffnung des Marktes für inländische Schienenpersonenverkehrsdienste verwirklicht worden ist, sollten geeignete Vorschriften vorgesehen werden, da die zuständigen Behörden eventuell Maßnahmen treffen müssen, um durch Beschränkung der Zahl an Aufträgen, die sie an ein und dasselbe Eisenbahnunternehmen vergeben, ein hohes Maß an Wettbewerb zu gewährleisten.
- (17) Damit für die Umsetzung des Artikels 5a dieser Verordnung einheitliche Bedingungen gewährleistet sind, sollten der Kommission Durchführungsbefugnisse übertragen werden. Diese Befugnisse sollten gemäß der Verordnung (EU) Nr. 182/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. Februar 2011 zur Festlegung der allgemeinen Regeln und Grundsätze, nach denen die Mitgliedstaaten die Wahrnehmung der Durchführungsbefugnisse durch die Kommission kontrollieren¹⁰, ausgeübt werden.
- (18) Im Zusammenhang mit den Änderungen an der Verordnung (EG) Nr. 994/98 (Ermächtigungsverordnung)¹¹ hat die Kommission auch eine Änderung der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 (KOM(2012) 730/3) vorgeschlagen. Um den Ansatz für die Gruppenfreistellungsverordnungen im Bereich staatlicher Beihilfen zu harmonisieren und im Einklang mit den in Artikel 108 Absatz 4 und Artikel 109 AEUV vorgesehenen Verfahren sollten Beihilfen zur Koordinierung des Verkehrs oder zur Abgeltung bestimmter, mit dem Begriff des öffentlichen Dienstes zusammenhängender Leistungen nach Artikel 93 AEUV in den Geltungsbereich der Ermächtigungsverordnung aufgenommen werden.
- (19) Die Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 sollte entsprechend geändert werden -

¹⁰ ABl. L 55 vom 28.2.2011, S. 13.

¹¹ Vorschlag für eine Verordnung des Rates zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 994/98 des Rates vom 7. Mai 1998 über die Anwendung der Artikel 92 und 93 des Vertrags zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft auf bestimmte Gruppen horizontaler Beihilfen und der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße, COM(2012) 730 endg. vom 5.12.2012.

HABEN FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

Artikel 1

Die Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 wird wie folgt geändert:

1. a) Artikel 2 Buchstabe c erhält folgende Fassung:
„c) „zuständige örtliche Behörde“ jede zuständige Behörde, deren geografischer Zuständigkeitsbereich sich nicht auf das gesamte Staatsgebiet erstreckt und die sich mit dem Verkehrsbedarf eines städtischen Ballungsraums oder eines ländlichen Bezirks befasst;“
b) Artikel 2 Buchstabe e wird wie folgt ergänzt:
„Der Anwendungsbereich gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen schließt sämtliche öffentlichen Verkehrsdienste aus, die über das hinausgehen, was erforderlich ist, um lokale, regionale oder subnationale Netzeffekte auszuschöpfen.“
2. Folgender Artikel 2a wird eingefügt:
„Artikel 2a
Pläne für den öffentlichen Verkehr und gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen
1. Die zuständigen Behörden stellen für das Gebiet, für das sie zuständig sind, Pläne für den öffentlichen Personenverkehr auf, die sich auf sämtliche relevanten Verkehrsträger erstrecken, und aktualisieren diese regelmäßig. In diesen Plänen für den öffentlichen Verkehr werden die Ziele der Politik auf dem Gebiet des öffentlichen Verkehrs und die Mittel zu ihrer Umsetzung festgelegt, die sich für das Gebiet, für das sie zuständig sind, auf sämtliche relevanten Verkehrsträger erstrecken. Sie enthalten zumindest Folgendes:
 - (a) die Struktur des Netzes oder der Strecken;
 - (b) grundlegende Anforderungen, die das Angebot öffentlicher Verkehrsdienste erfüllen muss, wie zum Beispiel Zugänglichkeit, territoriale Anbindung, Sicherheit, modale und intermodale Verbindungen an den Hauptverkehrsknotenpunkten, Angebotsmerkmale wie Betriebszeiten, Frequenz der Dienste und Mindestmaß an Kapazitätsauslastung;
 - (c) Qualitätsstandards in Bezug auf Aspekte wie Ausstattungsmerkmale der Haltestellen und des Rollmaterials, Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit, Sauberkeit, Kundendienst und Information, Umgang mit Beschwerden und Rechtsbehelfe, Überwachung der Qualität der Dienste;
 - (d) Grundsätze der Tarifpolitik;
 - (e) operationelle Anforderungen wie die Beförderung von Fahrrädern, Verkehrsmanagement, Notfallplan für Störungen.

Bei der Aufstellung der Pläne für den öffentlichen Verkehr achten die zuständigen Behörden insbesondere auf die geltenden Regeln auf dem Gebiet der Fahrgastrechte sowie des Sozial-, Beschäftigungs- und Umweltschutzes.

Die zuständigen Behörden beschließen die Pläne für den öffentlichen Verkehr nach Konsultation der relevanten Interessenträger und veröffentlichen sie. Für die Zwecke dieser Verordnung sind zu berücksichtigende relevante Interessenträger zumindest

die Verkehrsunternehmen, gegebenenfalls die Infrastrukturbetreiber sowie repräsentative Fahrgastvereinigungen und Arbeitnehmerverbände.

2. Die Aufstellung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen und die Vergabe öffentlicher Dienstleistungsaufträge müssen mit den geltenden Plänen für den öffentlichen Verkehr in Einklang stehen.
3. Bei der Festlegung der Spezifikationen der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen für den öffentlichen Personenverkehr und ihres Anwendungsbereichs ist Folgendes zu beachten:
 - (a) Sie werden gemäß Artikel 2 Buchstabe e festgelegt;
 - (b) sie müssen im Hinblick auf die Verwirklichung der Ziele des Plans für den öffentlichen Verkehr zweckmäßig sein;
 - (c) sie dürfen nicht über das hinausgehen, was zur Verwirklichung der Ziele des Plans für den öffentlichen Verkehr notwendig und verhältnismäßig ist.

Bei der Bewertung der Zweckmäßigkeit im Sinne von Buchstabe b ist zu berücksichtigen, ob eine Intervention der öffentlichen Hand ein geeignetes Mittel ist, um die Ziele des Plans für den öffentlichen Verkehr zu verwirklichen.

Für den öffentlichen Schienenpersonenverkehr sind bei der Bewertung der Notwendigkeit und Verhältnismäßigkeit im Sinne von Buchstabe c die Verkehrsdienste zu berücksichtigen, die gemäß Artikel 10 Absatz 2 der Richtlinie 2012/34/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. November 2012 zur Schaffung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraums (Neufassung)¹² erbracht werden, und darüber hinaus sämtliche Informationen, die Infrastrukturbetreibern und Regulierungsstellen gemäß Artikel 38 Absatz 4 erster Satz derselben Richtlinie bereitgestellt werden.

4. Die Spezifikationen gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen und die entsprechende Ausgleichsleistung für finanzielle Nettoauswirkungen gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen müssen
 - (a) die Ziele des Plans für den öffentlichen Verkehr auf die kostenwirksamste Weise erreichen,
 - (b) die Erbringung öffentlicher Personenverkehrsdienste gemäß den im Plan für den öffentlichen Verkehr festgelegten Anforderungen langfristig finanziell sichern.
5. Bei der Ausarbeitung der Spezifikationen erstellt die zuständige Behörde die Spezifikationsentwürfe für gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen und legt deren Anwendungsbereich, die grundlegenden Schritte bei der Bewertung der Erfüllung der in den Absätzen 2, 3 und 4 festgelegten Anforderungen sowie die Ergebnisse der Bewertung fest.

Die zuständige Behörde konsultiert auf angemessene Weise die relevanten Interessenträger, d. h. zumindest die Verkehrsunternehmen, gegebenenfalls die Infrastrukturbetreiber sowie repräsentative Fahrgastvereinigungen und Arbeitnehmerverbände, zu diesen Spezifikationen und trägt deren Standpunkten Rechnung.

¹²

ABl. L 343 vom 14.12.2012, S. 32.

6. Für den öffentlichen Schienenpersonenverkehr

- (a) wird die Übereinstimmung der Bewertung und des Verfahrens mit den Bestimmungen dieses Artikels von der in Artikel 55 der Richtlinie 2012/34/EU genannten Regulierungsstelle gewährleistet, die auch auf eigene Veranlassung tätig werden kann.
- (b) entspricht der maximale jährliche in Bahnkilometern ausgedrückte Umfang eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags 10 Millionen Bahnkilometern beziehungsweise einem Drittel des gesamten Beförderungsumfangs des öffentlichen Personenverkehrs eines Mitgliedstaats, der im Rahmen öffentlicher Dienstleistungsaufträge geleistet wird, je nachdem, welcher Wert höher ist.“

3. Artikel 4 wird wie folgt geändert:

(a) Absatz 1 Buchstabe a erhält folgende Fassung:

„a) sind die vom Betreiber eines öffentlichen Dienstes zu erfüllenden gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen im Sinne von Artikel 2 Buchstabe e und Artikel 2a und die betreffenden geografischen Geltungsbereiche klar zu definieren;“

(b) Absatz 1 Buchstabe b letzter Satz erhält folgende Fassung:

„Bei öffentlichen Dienstleistungsaufträgen, die nicht gemäß Artikel 5 Absatz 3 vergeben werden, werden diese Parameter so bestimmt, dass die Ausgleichsleistung den Betrag nicht übersteigen kann, der erforderlich ist, um die finanziellen Nettoauswirkungen auf die Kosten und Einnahmen zu decken, die auf die Erfüllung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen zurückzuführen sind, wobei die vom Betreiber eines öffentlichen Dienstes erzielten und einbehaltenen Einnahmen und ein angemessener Gewinn berücksichtigt werden;“

(c) Absatz 6 erhält folgende Fassung:

„Verpflichtet die zuständige Behörde die Betreiber eines öffentlichen Dienstes im Einklang mit nationalem Recht dazu, bestimmte Qualitäts- und Sozialstandards einzuhalten oder soziale und qualitative Kriterien aufzustellen, so werden diese Standards und Kriterien in die Unterlagen des wettbewerblichen Vergabeverfahrens und die öffentlichen Dienstleistungsaufträge aufgenommen.“

(d) Folgender Absatz 8 wird angefügt:

„8. Die zuständigen Behörden stellen allen interessierten Parteien relevante Informationen für die Vorbereitung eines Angebots im Rahmen eines wettbewerblichen Vergabeverfahrens zur Verfügung. Dazu gehören Informationen über Fahrgastnachfrage, Tarife, Kosten und Einnahmen im Zusammenhang mit den öffentlichen Personenverkehrsdiensten, die Gegenstand der Ausschreibung sind, sowie Einzelheiten der Infrastrukturspezifikationen, die für den Betrieb der erforderlichen Fahrzeuge bzw. des erforderlichen Rollmaterials relevant sind, um ihnen die Abfassung fundierter Geschäftspläne zu ermöglichen. Schieneninfrastrukturbetreiber unterstützen die zuständigen Behörden bei der Bereitstellung aller einschlägigen Infrastrukturspezifikationen. Die Nichteinhaltung der oben genannten Bestimmungen ist Gegenstand einer rechtlichen Überprüfung im Sinne von Artikel 5 Absatz 7.“

4. Artikel 5 wird wie folgt geändert:

(a) Absatz 4 erhält folgende Fassung:

„4. Sofern dies nicht nach nationalem Recht untersagt ist, können die zuständigen Behörden entscheiden, öffentliche Dienstleistungsaufträge direkt zu vergeben, wenn

- (a) ihr Jahresdurchschnittswert auf weniger als 1 000 000 EUR bzw. – im Fall eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags, der öffentliche Schienenverkehrsdienste beinhaltet – weniger als 5 000 000 EUR veranschlagt wird oder
- (b) sie eine jährliche öffentliche Personenverkehrsleistung von weniger als 300 000 km bzw. – im Fall eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags, der öffentliche Schienenverkehrsdienste beinhaltet – von weniger als 150 000 km aufweisen.

Im Falle von öffentlichen Dienstleistungsaufträgen, die direkt an kleine oder mittlere Unternehmen vergeben werden, die nicht mehr als 23 Straßenfahrzeuge betreiben, können diese Schwellen entweder auf einen veranschlagten Jahresdurchschnittswert von weniger als 2 000 000 EUR oder auf eine jährliche öffentliche Personenverkehrsleistung von weniger als 600 000 km erhöht werden.“

(b) Absatz 6 erhält folgende Fassung:

„Um den Wettbewerb zwischen den Eisenbahnunternehmen zu steigern, können die zuständigen Behörden beschließen, dass Aufträge für den öffentlichen Schienenpersonenverkehr, die Teile desselben Netzes oder Streckenpakets betreffen, an unterschiedliche Eisenbahnunternehmen zu vergeben sind. Zu diesem Zweck können die zuständigen Behörden vor Anlaufen des Ausschreibungsverfahrens beschließen, die Zahl der Aufträge zu begrenzen, die an ein und dasselbe Eisenbahnunternehmen vergeben werden.“

5. Folgender Artikel 5a wird eingefügt:

„Artikel 5a

Rollmaterial

1. Die Mitgliedstaaten ergreifen unter Einhaltung der Regeln für staatliche Beihilfen die erforderlichen Maßnahmen, um einen effektiven und diskriminierungsfreien Zugang zu geeignetem Rollmaterial für Betreiber zu gewährleisten, die im Rahmen eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags öffentliche Schienenpersonenverkehrsdienste erbringen möchten.
2. Wenn es auf dem jeweiligen Verkehrsmarkt keine Leasing-Unternehmen gibt, die das Leasing von Rollmaterial im Sinne von Absatz 1 unter diskriminierungsfreien und kommerziell tragfähigen Bedingungen für alle betroffenen Verkehrsunternehmen des öffentlichen Schienenpersonenverkehrs anbieten, sorgen die Mitgliedstaaten dafür, dass das Restwertisiko des Rollmaterials von der zuständigen Behörde unter Einhaltung der Regeln für staatliche Beihilfen getragen wird, falls Betreiber, die sich an Ausschreibungsverfahren für öffentliche Dienstleistungsaufträge beteiligen möchten und können, dies beantragen, um an Ausschreibungsverfahren teilnehmen zu können.

Die zuständige Behörde kann die in Unterabsatz 1 enthaltene Anforderung auf eine der folgenden Arten erfüllen:

- (a) durch Erwerb des für die Ausführung des öffentlichen Dienstleistungsauftrags zu verwendenden Rollmaterials im Hinblick auf

die Bereitstellung für den ausgewählten Betreiber des öffentlichen Dienstes zu Marktpreisen oder als Teil des öffentlichen Dienstleistungsauftrags gemäß Artikel 4 Absatz 1 Buchstabe b, Artikel 6 und gegebenenfalls dem Anhang,

- (b) durch Übernahme einer Bürgschaft für die Finanzierung des für die Ausführung des öffentlichen Dienstleistungsauftrags zu verwendenden Rollmaterials zu Marktpreisen oder als Teil des öffentlichen Dienstleistungsauftrags gemäß Artikel 4 Absatz 1 Buchstabe b, Artikel 6 und gegebenenfalls dem Anhang. Eine solche Bürgschaft kann das Restwertrisiko des Rollmaterials abdecken, wobei gegebenenfalls die einschlägigen Regeln für staatliche Beihilfen zu beachten sind,
- (c) durch Eingehen einer Verpflichtung in dem öffentlichen Dienstleistungsauftrag für die Übernahme des Rollmaterials zu Marktpreisen am Ende der Laufzeit des Auftrags.

In den unter den Buchstaben b und c genannten Fällen hat die zuständige Behörde das Recht, vom Betreiber eines öffentlichen Dienstes zu verlangen, das Rollmaterial nach Auslaufen des öffentlichen Dienstleistungsauftrags an einen neuen Betreiber, an den ein Auftrag vergeben wird, zu übergeben. Die zuständige Behörde kann den neuen Betreiber eines öffentlichen Verkehrsdienstes verpflichten, das Rollmaterial zu übernehmen. Die Übergabe erfolgt zu Marktpreisen.

- 3. Im Falle der Übergabe von Rollmaterial an einen neuen Betreiber eines öffentlichen Verkehrsdienstes stellt die zuständige Behörde detaillierte Informationen über die Kosten für die Instandhaltung des Rollmaterials und seinen physischen Zustand zur Verfügung.
 - 4. Bis zum [18 Monate nach Inkrafttreten dieser Verordnung] erlässt die Kommission Maßnahmen mit den Einzelheiten des Verfahrens, das für die Anwendung der Absätze 2 und 3 einzuhalten ist. Die betreffenden Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem Prüfverfahren nach Artikel 9a Absatz 2 erlassen.“
6. Artikel 6 Absatz 1 erhält folgende Fassung:
- „1. Jede Ausgleichsleistung im Zusammenhang mit einer allgemeinen Vorschrift oder einem öffentlichen Dienstleistungsauftrag entspricht unabhängig von den Vergabemodalitäten Artikel 4. Jede wie auch immer beschaffene Ausgleichsleistung im Zusammenhang mit einem öffentlichen Dienstleistungsauftrag, der nicht gemäß Artikel 5 Absatz 3 vergeben wurde, oder im Zusammenhang mit einer allgemeinen Vorschrift unterliegt darüber hinaus den Bestimmungen des Anhangs.“
7. Artikel 7 wird wie folgt geändert:
- (a) Absatz 1 erhält folgende Fassung:
- „1. Jede zuständige Behörde macht einmal jährlich einen Gesamtbericht über die in ihren Zuständigkeitsbereich fallenden gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen, den Beginn und die Laufzeit der öffentlichen Dienstleistungsverträge, die ausgewählten Betreiber öffentlicher Dienste sowie die diesen Betreibern zur Abgeltung gewährten Ausgleichsleistungen und ausschließlichen Rechte öffentlich zugänglich. Der Bericht unterscheidet nach Busverkehr und schienengebundenem Verkehr, er muss eine Kontrolle und Beurteilung der Leistungen, der Qualität und der Finanzierung des

öffentlichen Verkehrsnetzes ermöglichen und gegebenenfalls Informationen über Art und Umfang der gewährten Ausschließlichkeit enthalten. Die Mitgliedstaaten erleichtern den Zugang zu diesen Berichten, zum Beispiel über ein gemeinsames Web-Portal.“

(b) Absatz 2 wird folgender Buchstabe angefügt:

„d) der geplante Beginn und die geplante Laufzeit des öffentlichen Dienstleistungsauftrags.“

8. Artikel 8 wird wie folgt geändert:

(a) Absatz 2 Unterabsatz 1 erhält folgende Fassung:

„2. Unbeschadet des Absatzes 3 erfolgt die Vergabe öffentlicher Dienstleistungsaufträge im Eisenbahnverkehr - mit Ausnahme anderer schienengestützter Verkehrsträger wie Untergrund- oder Straßenbahnen - ab dem 3. Dezember 2019 im Einklang mit Artikel 5 Absatz 3. Spätestens am 3. Dezember 2019 muss sichergestellt sein, dass alle öffentlichen Dienstleistungsaufträge, die andere schienengestützte Verkehrsträger und den Straßenverkehr betreffen, im Einklang mit Artikel 5 Absatz 3 vergeben worden sind. Während des Übergangszeitraums bis zum 3. Dezember 2019 treffen die Mitgliedstaaten Maßnahmen, um Artikel 5 Absatz 3 schrittweise anzuwenden und ernste strukturelle Probleme insbesondere hinsichtlich der Transportkapazität zu vermeiden.“

(b) Folgender Absatz 2a wird eingefügt:

„2a. Öffentliche Dienstleistungsaufträge für den öffentlichen Schienenpersonenverkehr, die zwischen dem 1. Januar 2013 und dem 2. Dezember 2019 direkt vergeben werden, können für ihre vorgesehene Laufzeit gültig bleiben. Sie dürfen jedoch keinesfalls nach dem 31. Dezember 2022 fortbestehen.“

(c) Absatz 3 Unterabsatz 2 letzter Satz erhält folgende Fassung:

„Die unter Buchstabe d genannten Aufträge können für ihre vorgesehene Laufzeit gültig bleiben, sofern ihre Laufzeit begrenzt ist und den in Artikel 4 genannten Laufzeiten entspricht.“

9. Folgender Artikel 9a wird eingefügt:

„Artikel 9a

Ausschussverfahren

1. Die Kommission wird von dem Ausschuss für den einheitlichen europäischen Eisenbahnraum unterstützt, der gemäß Artikel 62 der Richtlinie 2012/34/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. November 2012 zur Schaffung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraums (Neufassung)¹³ eingerichtet worden ist. Dieser Ausschuss ist ein Ausschuss im Sinne der Verordnung (EU) Nr. 182/2011.
2. Wird auf diesen Absatz Bezug genommen, so gilt Artikel 5 der Verordnung (EU) Nr. 182/2011.“

¹³

ABL L 343 vom 14.12.2012, S. 32.

Artikel 2

Diese Verordnung tritt am Tag nach ihrer Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* in Kraft.

Diese Verordnung ist in allen ihren Teilen verbindlich und gilt unmittelbar in jedem Mitgliedstaat.

Geschehen zu Brüssel am [...]

Im Namen des Europäischen Parlaments
Der Präsident/Die Präsidentin

Im Namen des Rates
Der Präsident/Die Präsidentin