



**RAT DER
EUROPÄISCHEN UNION**

**Brüssel, den 25. Februar 2002 (27.02)
(OR. fr)**

6530/02

**Interinstitutionelles Dossier:
2000/0212 (COD)**

**TRANS 60
CODEC 234**

ÜBERMITTLUNGSVERMERK

Absender:	Herr Sylvain BISARRE, Direktor (im Namen des Generalsekretärs der Europäischen Kommission)
Eingangsdatum:	22. Februar 2002
Empfänger:	der Generalsekretär/Hohe Vertreter, Herr Javier SOLANA
<u>Betr.:</u>	Geänderter Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über Maßnahmen der Mitgliedstaaten im Zusammenhang mit Anforderungen des öffentlichen Dienstes und der Vergabe öffentlicher Dienstleistungsaufträge für den Personenverkehr auf der Schiene, der Straße und auf Binnenschiffahrtswegen

Die Delegationen erhalten in der Anlage das Kommissionsdokument - KOM(2002) 107 endg.

Anl.: KOM(2002) 107 endg.



KOMMISSION DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN

Brüssel, den 21.2.2002
KOM(2002) 107 endgültig

2000/0212(COD)

.

Geänderter Vorschlag für eine

VERORDNUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

über Maßnahmen der Mitgliedstaaten im Zusammenhang mit Anforderungen des öffentlichen Dienstes und der Vergabe öffentlicher Dienstleistungsaufträge für den Personenverkehr auf der Schiene, der Straße und auf Binnenschiffahrtswegen

(Vorlage der Kommission gemäß Artikel 250 Absatz 2 EG-Vertrag)

BEGRÜNDUNG

A. Grundsätze

1. Im September 2000 hat die Kommission einen Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über Maßnahmen der Mitgliedstaaten im Zusammenhang mit Anforderungen des öffentlichen Dienstes und der Vergabe öffentlicher Dienstleistungsaufträge für den Personenverkehr auf der Schiene, der Straße und auf Binnenschiffahrtswegen (KOM (2000) 7 endg. - 2000/0212 (COD)) zur Annahme im Rahmen des Mitentscheidungsverfahrens gemäß Artikel 251 des Vertrags zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft vorgelegt.
2. Am 14 November 2001 verabschiedete das Europäische Parlament in erster Lesung eine Reihe von Abänderungen. Die Kommission hat ihre Stellungnahme zu diesen Änderungen abgegeben
3. und ihren Vorschlag dementsprechend geändert.
4. Ziel des ursprünglichen Kommissionsvorschlags war es:
 - a) durch kontrollierten Wettbewerb und andere Maßnahmen Anreize für einen effizienteren und attraktiveren öffentlichen Verkehr zu schaffen¹;
 - b) die Rechtssicherheit für Behörden und Betreiber zu fördern².

¹ Kontrollierter Wettbewerb wird mit einem effizienteren und attraktiveren öffentlichen Verkehr in Verbindung gebracht.
In der Tabelle werden Tendenzen im öffentlichen Verkehr in 30 großen Städten der EU in den neunziger Jahren verglichen. Die Städte mit kontrolliertem Wettbewerb zogen die meisten neuen Fahrgäste an. Sie verzeichneten auch die besten finanziellen Ergebnisse.

	Jährliche Veränderungsrate in Zahlen bei der Personenbeförderung	Jährliche Veränderungsrate beim Anteil der durch die Tarife gedeckten Betriebskosten
Städte mit kontrolliertem Wettbewerb	+ 1,8%	+ 1,7%
Städte ohne Wettbewerb im öffentlichen Verkehr	- 0,7%	+ 0,3%
Städte mit Deregulierung ohne wesentliche Kontrolle durch Behörden	- 3,1%	+ 0,3%

In den beiden Mitgliedstaaten, die am stärksten auf den kontrollierten Wettbewerb im Schienenverkehr setzten - im Vereinigten Königreich und in Schweden - wuchs der Eisenbahnverkehr zwischen 1994 und 1999 am schnellsten.

Die Vorteile des kontrollierten Wettbewerbs gegenüber der Deregulierung zeigt auch ein Vergleich zwischen London und dem übrigen England. Zwischen 1986 und 2000 stieg die Anzahl der Fahrten mit lokalen Bussen in London (im kontrollierten Wettbewerb) um 13%. Im übrigen England (dereguliert) sank die Zahl der Fahrten mit lokalen Bussen um 34%.

² Die Entwicklung eines internationalen Marktes für den öffentlichen Verkehr bedeutet, dass die Anforderungen des Wettbewerbsrechts der Gemeinschaft nun auch für den Sektor des öffentlichen Verkehrs gelten müssen. In anderen Bereichen wurde durch die Anwendung des EG-Wettbewerbsrechts die Organisation des Sektors - und insbesondere die Nutzung ausschließlicher Rechte - in Frage gestellt. Die Grundsätze, auf denen diese Urteile basieren, gelten gleichermaßen für den Bereich des öffentlichen Verkehrs. Der Europäische Gerichtshof behandelt bereits Fälle, die den öffentlichen Verkehr, allerdings nicht ausschließliche Rechte, betreffen. Die Alternative zur Annahme einer

Die beiden Ziele sind miteinander verknüpft. Die Rechtsunsicherheit behindert Pläne für einen besseren öffentlichen Verkehr.

5. Die gleichen Prinzipien liegen dem geänderten Vorschlag zugrunde. Er enthält neue Bestimmungen, um diese Ziele zu stärken oder auf einfachere Weise erreichen zu lassen.

B. Begründung der Änderungen

Erwägungsgründe

Die Kommission ändert die Erwägungsgründe, um die Logik der Verordnung klarzustellen und Änderungen widerzuspiegeln.

In den neuen Text wurden die Abänderungen des Parlaments 1, 2, 3, 5, 6, 7, 13, 14, 15 (teilweise), 17, 20, 21 und 132 (einige mit geändertem Wortlaut) aufgenommen. Nicht übernommen wurden die Abänderungen 4, 9, 12, 18, 19, 120 und 133.

In den neuen Erwägungsgründen 20-26 wird das Verhältnis zwischen dieser Verordnung und den Richtlinien für das öffentliche Auftragswesen präzisiert. Sie enthalten Abänderung 8 des Parlaments.

Artikel 1 - Zweck und Geltungsbereich

Die Kommission akzeptiert Abänderung 22 des Parlaments teilweise. Darin wird betont, dass das Ziel der Verordnung die Verbesserung des öffentlichen Personenverkehrs ist.

Die Verordnung gilt weiterhin für den gesamten Bereich des öffentlichen Verkehrs. Abänderung 23 des Parlaments würde sie auf den Nahverkehr beschränken. Die Kommission kann dies nicht akzeptieren.

Die Kommission akzeptiert den Teil von Abänderung 23, in dem historische Eisenbahnen vom Geltungsbereich der Verordnung ausgenommen werden. Der öffentliche Verkehr ist nicht der Hauptzweck der historischen Eisenbahndienste.

Artikel 2 - Verhältnis zum Recht der öffentlichen Auftragsvergabe

In den Richtlinien für die öffentliche Auftragsvergabe³ sind für einige Aufträge Wettbewerbsregeln festgelegt. Diese Regeln sind strenger als die in der Verordnung festgelegten.

Artikel 2 räumt den Vorschriften in den Richtlinien für die öffentliche Auftragsvergabe weiterhin Vorrang ein, sofern sie gelten.

Abänderung 24 des Parlaments würde den Bestimmungen der Verordnung Vorrang einräumen. Dies läuft jedoch der Verpflichtung der Gemeinschaft im Rahmen des Übereinkommens über das öffentliche Beschaffungswesen der Welthandelsorganisation zuwider. Die Kommission kann die Abänderung nicht akzeptieren.

Verordnung durch das Parlament und den Rat ist nicht 'business as usual', sondern die Wahrscheinlichkeit einer Reform des Sektors auf der Grundlage von Urteilen des EuGH.

³ Richtlinien 92/50/EWG, 93/36/EWG, 93/37/EWG und 93/38/EWG

Die Wettbewerbsregeln in den Richtlinien für die öffentliche Auftragsvergabe gelten nicht für alle Dienstleistungsaufträge. Sie gelten nicht für:

- Dienstleistungskonzessionen
- Aufträge für Eisenbahn-, Metro- und Binnenschiffahrtssdienste
- einige Fälle, in denen der Betreiber eng mit der Behörde, für die der Dienst erbracht wird, verbunden oder eine Körperschaft des öffentlichen Rechts ist.

Daher gelten für diese Dienstleistungsaufträge die Wettbewerbsregeln in der Verordnung.

Durch Abänderung 8 des Parlaments soll klargestellt werden, welche Dienstleistungsaufträge unter die Wettbewerbsregeln in der Verordnung fallen, und welche Dienstleistungsaufträge unter die Vorschriften der Richtlinien für die öffentliche Auftragsvergabe fallen. Die Kommission akzeptiert die Notwendigkeit einer Klarstellung. Indem sie diese Abänderung akzeptiert, ändert sie die Artikel 2 und 3 Buchstabe j Ziffer ii und fügt die neuen Erwägungsgründe 20-26 ein sowie einen neuen Artikel 3 Buchstabe Ziffer i ein, in dem Konzessionen im öffentlichen Verkehr definiert werden.

Artikel 3 - Begriffsbestimmungen

In Übereinstimmung mit der Streichung des ursprünglichen Artikel 7 Absatz 4 streicht die Kommission den ursprünglichen Artikel 3 Buchstabe d.

Im neuen Artikel 3 Buchstabe d wird 'Binnenwasserweg' entsprechend dem Grundsatz von Abänderung 26 des Parlaments definiert.

Gemäß den gemeinschaftlichen Rechtsvorschriften für staatliche Beihilfen kann der Ausgleich für die Erfüllung der Anforderungen des öffentlichen Dienstes einen angemessenen Gewinn für den Betreiber beinhalten. Die Kommission ändert Artikel 3 Buchstabe f, um dies klarzustellen.

Im neuen Artikel 3 Buchstabe g wird 'in ihrer Mobilität eingeschränkte Personen' definiert, wobei Abänderung 30 des Parlaments im Grundsatz akzeptiert wird.

Zur Unterstützung der Änderungen in Artikel 2 fügt die Kommission Artikel 3 Ziffer i ein und ändert Artikel 3 Buchstabe j Ziffer ii (zuvor Artikel 3 Buchstabe h) - womit sie Abänderung 29 des Parlaments im Grundsatz akzeptiert.

Die Kommission akzeptiert die Abänderungen 25, 27 28 und 107/119 des Parlaments nicht.

Artikel 4 - Aufgaben der zuständigen Behörden

Nach diesem Artikel, dem vormaligen Artikel 4 Absatz 1, müssen die Behörden in Anwendung der Verordnung gewährleisten, dass in ihrem Bereich angemessene öffentliche Personenverkehrsdienste verfügbar sind.

Abänderung 31 des Parlaments vertieft das Konzept des angemessenen Personenverkehrs. Gleichzeitig definiert sie dies als Ziel, das angestrebt werden sollte, nicht als Ergebnis, das unter allen Umständen erreicht werden muss.

Die Kommission ändert den Absatz entsprechend.

Artikel 4a - Kriterien

In Artikel 4a Absatz 1, vormals Artikel 4 Absatz 2, sind Faktoren aufgeführt, die in den Dienstleistungsaufträgen berücksichtigt werden sollten. Die Abänderungen 33-40, 43 und 45-48 stärken den Verbraucher- und Umweltschutz. Sie werden in den neuen Wortlaut aufgenommen (mit geändertem Wortlaut).

In den Abänderungen 41, 44 und 127 wird gefordert, in den Dienstleistungsaufträgen die vorherrschenden Arbeitsbedingungen sowie Gesundheit und Sicherheit des Personals zu berücksichtigen. Die Kommission akzeptiert dies und stellt den ersten Punkt klar.

Die Kommission akzeptiert die Abänderungen 49, 116 und 131 nicht.

Das Recht der öffentlichen Auftragsvergabe verbietet derzeit die Nutzung einiger in Artikel 4a Absatz 1 genannter Faktoren als Vergabekriterien. Um diesen Standpunkt beizubehalten ändert die Kommission Artikel 2: sie nimmt Artikel 4a Absatz 1 in das Verzeichnis der Vorschriften auf, die nicht gelten, wenn Dienstleistungsaufträge den Wettbewerbsverfahren der Richtlinien über die öffentliche Auftragsvergabe unterliegen.

Landesgrenzen sind oft ein Hindernis für regionale Verbindungen des öffentlichen Verkehrs. Aus den Abänderungen 40, 47, 61 (teilweise) und 84 gehen die diesbezüglichen Bedenken des Parlaments hervor. Die Kommission fügt den neuen Artikel 4a Absatz 2 ein, um den Behörden bei der Entwicklung eines grenzüberschreitenden Regionalverkehrs zu helfen.

Artikel 4b - Information der Fahrgäste

Die Kommission akzeptiert Abänderung 108 des Parlaments im Grundsatz. Dadurch wird die Information der Personen mit eingeschränkter Mobilität gemäß Artikel 4b (vormals Artikel 4 Absatz 3) verbessert.

Artikel 6 - Vergabe öffentlicher Dienstleistungsaufträge

Die Kommission ändert den einleitenden Satz und fügt einen neuen Schlusssatz ein, um zu zeigen, wie die einzelnen Teile der Verordnung zusammenpassen.

Abänderung 54 des Parlaments erhöht die Standardhöchstlaufzeit von Aufträgen von fünf auf acht Jahre (Bus) und fünfzehn Jahre (Schiene). Die Kommission ändert Artikel 6 Buchstabe c entsprechend.

Längere Verträge sind erforderlich, damit sich langlebige Investitionen amortisieren. Insbesondere im Schienenverkehr kann die Amortisationsdauer von Investitionen mehr als fünfzehn Jahre betragen. Abänderung 54 schlägt zur Lösung dieses Problems vor, dass neue Betreiber ihren Vorgängern eine Entschädigung zahlen sollen. Dadurch werden jedoch die traditionellen Betreibern bevorzugt sowie die Übertragung des Risikos auf die Betreiber begrenzt. Die Kommission akzeptiert diesen Teil der Abänderung nicht. Statt dessen werden im neuen Wortlaut wie im ursprünglichen Text sogar noch längere Laufzeiten für Verträge im Schienenverkehr vorgesehen, wenn die Investitionen dies erfordern. Die zuständigen Behörden können nichtdiskriminierende Entschädigungsvorschriften einführen, wenn sie dies wünschen.

Artikel 6a - Inhalt öffentlicher Dienstleistungsaufträge

Die Abänderungen 51 (teilweise) und 55-59 fördern vorbildliche Verfahren in der Auftragsvergabe. Durch den neuen Artikel 6a werden diese Abänderungen übernommen (mit geändertem Wortlaut).

Durch den neuen Artikel 6a Absatz 1 Buchstabe d werden Vorschriften für die geografische Reichweite der Aufträge in den Hauptteil aufgenommen (dies war vorher ein Erwägungsgrund).

Artikel 7 - Direktvergabe öffentlicher Dienstleistungsaufträge

Gemäß Artikel 7 Absatz 2 des ursprünglichen Vorschlags können die zuständigen Behörden Dienstleistungsaufträge für Metro- und Stadtbahnverkehrsdienste ohne Wettbewerb vergeben, wenn dies der effizienteste Ansatz ist.

Die Abänderungen 62 und 63 des Parlaments erweitern die Grundlage für diese Ausnahme.

Die Kommission ändert Artikel 7 Absatz 2 und fügt den neuen Artikel 7 Absatz 3 ein, um diese teilweise zu übernehmen.

Die Kommission akzeptiert Abänderung 65 des Parlaments, indem sie die Ausnahme vom Wettbewerb für bestimmte 'integrierte Dienste' in Artikel 7 Absatz 4 des ursprünglichen Vorschlags streicht.

Die Kommission akzeptiert Abänderung 66 des Parlaments. Darin wird die allgemeine 'de minimis'-Ausnahme in Artikel 7 Absatz 4 (vormals Artikel 7 Absatz 5) von einem jährlichen Wert von €400 000 auf €1 000 000 angehoben. Ferner wird die Ausnahme für kleine Netze von €800 000 auf €3 000 000 angehoben. Die zweite Änderung betrifft insbesondere den ländlichen Raum.

Die Kommission fügt den neuen Artikel 7 Absatz 6 ein, um zu zeigen, wie die einzelnen Teile der Deregulierung zusammenpassen.

Zusammenfassung der Vorschriften für die Direktvergabe	
Eisenbahn	- wenn nationale oder internationale Sicherheitsstandards für den Schienenverkehr nicht anders gewährleistet werden können - wenn der jährliche Wert des Auftrags unter €1 000 000 liegt - wenn der jährliche Wert des ganzen Netzes unter €3 000 000 liegt und es in einem einzigen Auftrag vergeben wird
Metro	- wenn aufgrund von Alter, Größe oder technischer Einmaligkeit der traditionelle Betreiber in einem Ausschreibungsverfahren einen wesentlichen Vorteil hätte - wenn die Direktvergabe dazu führt, dass öffentliche Gelder oder von der öffentlichen Hand finanzierte Wirtschaftsgüter effizienter genutzt werden. - wenn der jährliche Wert des Auftrags unter €1 000 000 liegt - wenn der jährliche Wert des ganzen Netzes unter €3 000 000 liegt und es in einem einzigen Auftrag vergeben wird
Stadtbahn	- wenn die Direktvergabe dazu führt, dass öffentliche Gelder oder von der öffentlichen Hand finanzierte Wirtschaftsgüter effizienter genutzt werden. - wenn der jährliche Wert des Auftrags unter €1 000 000 liegt - wenn der jährliche Wert des ganzen Netzes unter €3 000 000

	liegt und es in einem einzigen Auftrag vergeben wird
Busse und Binnenschifffahrt	- wenn der jährliche Wert des Auftrags unter €1 000 000 liegt - wenn der jährliche Wert des ganzen Netzes unter €3 000 000 liegt und es in einem einzigen Auftrag vergeben wird

Artikel 7a - Schutzmaßnahmen für direkt vergebene Aufträge

Um sicherzustellen, dass die Ausnahmen in Artikel 7 Absätze 1 bis 3 den Interessen der Fahrgäste dienen, enthält der neue Text drei Schutzmaßnahmen:

- die zuständigen Behörden müssen ihre Entscheidungen so treffen, dass eine öffentliche Debatte möglich ist (neuer Artikel 7a Absatz 1, vormals Artikel 7 Absatz 3)
- als Teil hiervon können Wettbewerber einen eigenen Alternativplan vorlegen (neuer Artikel 7a Absatz 2)
- die zuständigen Behörden müssen die Leistung des Betreibers alle fünf Jahre überprüfen (neuer Artikel 7a Absatz 3).

Die Kommission akzeptiert Abänderung 64 des Parlaments nicht. Dadurch würde der neue Artikel 7a Absatz 1 gestrichen.

Artikel 7b - Notmaßnahmen

Mit den Abänderungen 70, 78, 85 und 86 des Parlaments können die Behörden in Notfällen unmittelbar Verträge vergeben – etwa, wenn der Betreiber Konkurs erleidet. Die Kommission akzeptiert diese Abänderungen im Grundsatz und fasst sie im neuen Artikel 7b zusammen.

Artikel 8 - Qualitätsvergleich

Die Kommission ändert Artikel 8 Absatz 1, um zu zeigen, wie die einzelnen Teile der Deregulierung zusammenpassen.

Ein Qualitätsvergleich ist ein weniger transparentes Verfahren als eine Ausschreibung. Er sollte keinen indirekten Zugang zu großen Summen öffentlicher Gelder geben. Er sollte es einem einzelnen Betreiber nicht ermöglichen, ein ganzes öffentliches Verkehrsnetz 'abzuschotten'.

Die Kommission lehnt Abänderung 69 des Parlaments ab, die diese Grundsätze untergraben würde.

Sie fügt einen neuen Artikel 8 Absatz 2 ein.

Ohne diesen neuen Absatz würden die Änderungen in Artikel 10 den unbegrenzten Zugang zu öffentlichen Geldern für Aufträge ermöglichen, die durch Qualitätsvergleich vergeben wurden.

Artikel 9 - Schutzmaßnahmen

Zuweilen werden öffentliche Verkehrsmärkte am Ende von einigen wenigen Betreibern beherrscht. Artikel 9 Absätze 1 und 2 geben den zuständigen Behörden die Möglichkeit, dem entgegenzuwirken.

Die Kommission akzeptiert die Abänderungen 71 und 72 des Parlaments nicht, in denen diese Bestimmungen gestrichen werden. Der neue Wortlaut macht sie jedoch präziser und übernimmt Abänderung 79 des Parlaments im Grundsatz bzw. teilweise.

Artikel 9 Absatz 3 erweitert die Möglichkeiten für Behörden, Arbeitnehmer beim Vertragsübergang zu schützen. Im ursprünglichen Vorschlag der Kommission war diese Möglichkeit auf Fälle beschränkt, in denen es um ausschließliche Rechte geht. Im neuen Wortlaut fehlt diese Einschränkung. Die Kommission akzeptiert Abänderung 134 des Parlaments nicht, durch die diese Bestimmung obligatorisch würde.

Nach dem EG-Vertrag können die zuständigen Behörden darauf bestehen, dass Betreiber sich in dem betreffenden Mitgliedstaat niederlassen. Betreiber aus anderen Ländern sollten aber weiterhin ein Gebot einreichen können, ohne in dem betreffenden Mitgliedstaat niedergelassen zu sein. Dies ist in Artikel 9 Absatz 4 geregelt. Der neue Wortlaut präzisiert dies. Die Kommission akzeptiert Abänderung 74 des Parlaments nicht, durch die die Niederlassung obligatorisch würde.

Artikel 10 - Allgemeine Vorschriften

Die zuständigen Behörden können allgemeine Vorschriften erlassen, die für alle Betreiber gelten - beispielsweise die Beförderung älterer Personen zum halben Fahrpreis. Sie können Betreiber für die aus der Einhaltung dieser Vorschriften entstehenden Kosten entschädigen.

In Artikel 10 sind die Bedingungen hierfür festgelegt.

In den Abänderungen 77 und 130 des Parlaments werden einige dieser Bedingungen gestrichen. Die Kommission akzeptiert dies (Abänderung 130 einfacher formuliert).

Es ist wichtig, dass der Ausgleich für die Einhaltung allgemeiner Vorschriften in einer Form gezahlt wird, durch die Qualität und Effizienz erhöht werden. Der neue Wortlaut enthält daher in Artikel 10 Absatz 4 die Anforderung, dass die allgemeinen Vorschriften Qualitäts- und Zuverlässigkeitsstandards enthalten müssen. Mit diesem Absatz werden auch die Abänderungen 76 und 124 des Parlaments im Grundsatz übernommen.

Artikel 11 - Notifizierung

Dieser Artikel ist notwendig, um den Behörden Probleme zu ersparen. Ohne ihn müssten die Mitgliedstaaten der Kommission jeweils mitteilen, dass sie Beihilfen zum öffentlichen Verkehrsbetrieb gewähren möchten. Im Einklang mit Artikel 89 EG-Vertrag muss diese Ausnahme von den Vorschriften für staatliche Beihilfen in Form einer Verordnung (und nicht einer Richtlinie) festgelegt werden.

Artikel 12 - Vergabeverfahren

Der neue Wortlaut präzisiert diese Vorschriften. Dadurch werden die Abänderungen 79 (teilweise) und 80 des Parlaments übernommen.

Artikel 13 - Transparenz

Die Kommission ändert Artikel 13 Absatz 1, um zu zeigen, wie die einzelnen Teile der Deregulierung zusammenpassen.

Um Übereinstimmung mit der Änderung von Artikel 7 Absatz 4 zu gewährleisten, akzeptiert die Kommission Abänderung 81 des Parlaments, durch die die in Artikel 13 Absatz 2 genannten Grenzen für die Veröffentlichung aufgehoben werden.

Die Kommission akzeptiert Abänderung 82 des Parlaments. Dadurch müssen die gemäß Artikel 13 Absatz 3 veröffentlichten Informationen mehr Einzelheiten enthalten.

Die Kommission vereinfacht das Berichterstattungsverfahren gemäß Artikel 13 Absatz 5. Dadurch wird Abänderung 83 des Parlaments im Grundsatz übernommen.

Zur Unterstützung der Änderung von Artikel 19 Absatz 2 fügt die Kommission den neuen Artikel 13 Absatz 6 ein.

Artikel 14 - Rechtsbehelfe

Die Kommission vereinfacht dieses Verfahren. Sie übernimmt die Abänderungen 84 (im Grundsatz) und 87 des Parlaments.

Artikel 15 - Rechnungslegung

Betreiber sollten ihre Wettbewerbsposition nicht durch Missbrauch des Ausgleichs verbessern können, den sie für die Erbringung öffentlicher Dienstleistungen andernorts erhalten haben. Durch Artikel 15 soll dies sichergestellt werden. Als Reaktion auf die Bedenken des Parlaments in Bezug auf die Gegenseitigkeit werden im neuen Wortlaut diese Bestimmungen verstärkt. Dadurch werden die Abänderungen 79 (im Grundsatz und teilweise) und 88 des Parlaments übernommen. Ferner wird anerkannt, dass Betreiber in der Lage sein sollten, einen vernünftigen Gewinn zu erzielen.

Artikel 17 - Übergangsvorschriften

Die Abänderungen 90 und 93 weiten den Übergangszeitraum von drei auf acht Jahre aus. Die Kommission akzeptiert dies teilweise. Sie fügt den neuen Artikel 17 Absatz 4 hinzu, dem gemäß die zuständigen Behörden die Verordnung in zwei Schritten umsetzen, beginnend vier Jahre nach Inkrafttreten der Verordnung und endend nach acht Jahren.

Einige Mitgliedstaaten haben bereits Aufträge im fairen Wettbewerb vergeben. Einige dieser Aufträge haben längere Laufzeiten als gemäß Artikel 6 Buchstabe c zulässig. Abänderung 92 des Parlaments sieht vor, dass diese Aufträge normal weiterlaufen. In Artikel 17 Absatz 1 akzeptiert die Kommission dies im Grundsatz.

Sonderstatus für lokale Betreiber in öffentlichem Eigentum

Die weitreichendste Änderung des Parlaments ist Abänderung 61, durch die ein neuer Artikel 8 geschaffen wird. Dadurch würden die öffentlichen Personennahverkehrsdienste vor Wettbewerb geschützt, wenn die zuständige Behörde entscheidet, dass sie die Dienste selbst erbringen will.

In ihrem Bericht an den Europäischen Rat von Laeken über Leistungen der Daseinsvorsorge⁴ erkennt die Kommission an, dass "generell (...) es das Gemeinschaftsrecht den Mitgliedstaaten (überlässt), festzulegen, ob sie öffentliche Dienstleistungen direkt oder

⁴ KOM(2001) 598 endg.

indirekt (durch andere öffentliche Einrichtungen) selber erbringen oder die Leistungserbringung einem Dritten überlassen wollen".

Die vom Parlament verabschiedete Abänderung geht jedoch darüber hinaus. Sie würde es den zuständigen Behörden erlauben, ausschließliche Rechte für die Erbringung von Diensten im öffentlichen Personennahverkehr an sich selbst zu vergeben. Solche ausschließlichen Rechte verzerren den Wettbewerb und könnten nach den Bestimmungen des EG-Vertrags zum Wettbewerb angefochten werden.

Die Kommission entspricht daher Abänderung 61, indem sie einen neuen Artikel 17 Absätze 2 und 3 einfügt. Sie erlauben es den zuständigen Behörden, Busdienste für einen langen Übergangszeitraum von acht Jahren selbst zu erbringen, ohne verpflichtet zu sein, diese Vereinbarungen nach vier Jahren stufenweise auslaufen zu lassen. Nach diesem Zeitraum können die Behörden diese Vereinbarung weiterlaufen lassen, sofern keine ausschließlichen Rechte vergeben werden. Das bedeutet, dass es anderen Betreibern dann frei steht, den Bürgern in diesem Gebiet zusätzliche, wirtschaftlich lebensfähige Dienste anzubieten. Die Behörden sollten in diesen Fällen geeignete allgemeine Vorschriften erlassen für den Schutz von Qualität und Integration. Diese Fortführung der Vereinbarungen würde der Zustimmung der Kommission unterliegen.

Gegenseitigkeit

Strukturelle Gegenseitigkeitsklauseln, die in Fällen gelten, in denen das Gemeinschaftsrecht keine Marktöffnung vorschreibt, sind nicht mit den Vorschriften des EG-Vertrags zur Nichtsdiskriminierung vereinbar.

Dagegen kann das Gemeinschaftsrecht eine Marktöffnung vorschreiben, jedoch einen schrittweisen Übergang ermöglichen. In diesen Fällen ist - zur Vermeidung einer unausgewogenen Marktöffnung - eine ‚vorübergehende Gegenseitigkeitsklausel‘ nach dem Gemeinschaftsrecht zulässig. Dies sollte kein allgemeines Konzept sein, sondern nur ausnahmsweise gelten.

In Anerkennung der diesbezüglichen Bedenken des Parlaments enthält der neue Wortlaut eine vorübergehende Gegenseitigkeitsklausel in Artikel 17 Absatz 7.

Im Recht der öffentlichen Auftragsvergabe der Gemeinschaft findet sich keine Gegenseitigkeitsklausel. Um diesen Standpunkt beizubehalten ändert die Kommission Artikel 2: sie nimmt Artikel 17 Absatz 7 in das Verzeichnis der Vorschriften auf, die nicht gelten, wenn Dienstleistungsaufträge den Wettbewerbsverfahren der Richtlinien über die öffentliche Auftragsvergabe unterliegen.

Artikel 18 - Betreiber aus Drittländern

Die Kommission ändert den Artikel und streicht Anhang II, um deutlicher zu zeigen, wie die einzelnen Teile der Verordnung zusammenpassen, womit sie Abänderung 125 des Parlaments im Grundsatz akzeptiert.

Artikel 19 - Überwachung

Gemäß Artikel 19 Absatz 2 muss die Kommission fünf Jahre nach Inkrafttreten einen Bericht über die Anwendung der Verordnung erstellen.

Abänderung 95 des Parlaments enthält weitere Themen, die in diesem Bericht behandelt werden sollen. Die Kommission akzeptiert dies im Grundsatz.

Um diesen Bericht erstellen zu können benötigt die Kommission Informationen. Die Kommission fügt zu diesem Zweck Artikel 13 Absatz 6 ein.

Anhang I - Regeln für die Gewährung eines Ausgleichs bei Vergabe ohne Ausschreibung

Die Kommission vereinfacht die Regeln. Dies entspricht im Grundsatz den Abänderungen 89 und 96 des Parlaments.

Geänderter Vorschlag für eine

VERORDNUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

über Maßnahmen der Mitgliedstaaten im Zusammenhang mit Anforderungen des öffentlichen Dienstes und der Vergabe öffentlicher Dienstleistungsaufträge für den Personenverkehr auf der Schiene, der Straße und auf Binnenschiffahrtswegen

(Text von Bedeutung für den EWR)

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION -

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft, insbesondere auf die Artikel 71 und 89,

auf Vorschlag der Kommission¹,

Having regard to the opinion of the Economic and Social Committee²,

nach Stellungnahme des Ausschusses der Regionen³,

gemäß dem Verfahren nach Artikel 251 EG-Vertrag,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Die Entwicklung der höchstmöglichen Standards für die Erbringung öffentlicher Versorgungsleistungen im Personenverkehr auf der Schiene, der Straße, ~~der Schiene~~ und auf Binnenschiffahrtswegen ist eines der vorrangigen Ziele der Gemeinschaft im Rahmen der gemeinsamen Verkehrspolitik, um die Nutzung umweltfreundlicher Verkehrsträger zu fördern. Die Gemeinsame Verkehrspolitik zielt darüber hinaus auf eine wesentliche Verlagerung des Verkehrs auf umweltfreundliche Verkehrsträger ab. Der Europäische Rat von Göteborg vom 15. und 16. Juni 2001 hat die Verkehrsverlagerung in den Mittelpunkt der Strategie der Gemeinschaft für eine nachhaltige Entwicklung gestellt.
- (2) Viele in sozialer Hinsicht wichtige Verkehrsdienste können derzeit nicht kommerziell betrieben werden. Die zuständigen Behörden in den Mitgliedstaaten wenden vor allem drei Verfahren an, um dieses Ziel zu erreichen: den Abschluß öffentlicher Dienstleistungsaufträge mit Betreibern sollten in der Lage sein, einzugreifen, um die Erbringung dieser Dienste zu gewährleisten. Zu den Mechanismen, die die zuständigen Behörden nutzen können, um die Erbringung öffentlicher Personenverkehrsdienste zu gewährleisten, zählen: die Gewährung Vergabe ausschließlicher Rechte an einen Betreiber; die Gewährung eines finanziellen Ausgleichs für Betreiber; sowie die Festlegung von Mindeststandards

¹ ABl. C

² ABl. C 221/04 (7.8.01) S.31.

³ ABl. C 253/09 (12.09.01) S.9.

allgemeinen Vorschriften für öffentliche Verkehrsdienstleistungen, die für alle Betreiber gelten.

- (3) Die zuständigen Behörden in der Gemeinschaft erbringen öffentliche Personenverkehrsleistungen auf verschiedene Arten: direkt selbst, indirekt über Unternehmen, über die sie Kontrollbefugnisse ausüben, oder indem sie private oder öffentliche Dritte mit der Leistungserbringung betrauen.
- (34) Die rechtliche Stellung solcher Verfahren und Arten der Dienstleistung in bezug auf das Gemeinschaftsrecht muss geklärt werden. Die zuständigen Behörden sollten sicherstellen, dass ihre Maßnahmen mit den Regeln und Grundsätzen des EG-Vertrags vereinbar sind, die die Gleichbehandlung und den lautereren Wettbewerb zwischen Unternehmen zum Ziel haben.
- (45) Hinsichtlich der Beförderung im Inland verweist Artikel 73 EG-Vertrag auf bestimmte, mit dem Begriff des öffentlichen Dienstes zusammenhängende Verpflichtungen. Die Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 des Rates vom 26. Juni 1969 über das Vorgehen der Mitgliedstaaten bei mit dem Begriff des öffentlichen Dienstes verbundenen Verpflichtungen auf dem Gebiet des Eisenbahn-, Straßen- und Binnenschiffsverkehrs⁴ legt den gemeinschaftsrechtlichen Rahmen für den öffentlichen Personenverkehr fest, indem sie ~~diesen~~ jenen Artikel des EG-Vertrags durchführt und angibt, wie die zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten angemessene Verkehrsdienste gewährleisten können, die zu einer nachhaltigen Entwicklung, zu sozialer Integration, zu Verbesserungen im Bereich der Umwelt und regionaler Ausgewogenheit beitragen.
- (56) Zahlreiche Mitgliedstaaten haben Rechtsvorschriften erlassen, die zumindest für einen Teilbereich ihres Marktes des öffentlichen Verkehrs die Gewährung ausschließlicher Rechte und die Vergabe öffentlicher Dienstleistungsaufträge mit befristeter Geltungsdauer im Rahmen offener, transparenter und fairer Vergabeverfahren vorsehen. Aufgrund dieser Entwicklungen wurden bei der Anwendung gemeinschaftlicher Vorschriften in bezug auf die Niederlassungsfreiheit und beim öffentlichen Auftragswesen beträchtliche Fortschritte hinsichtlich des gemeinschafts-/EWG-weiten Marktzugangs im Bereich des öffentlichen Verkehrs erzielt. Dies hatte zur Folge, dass der Handel zwischen den Mitgliedstaaten erheblich zunahm und mehrere Betreiber inzwischen öffentliche Verkehrsdienstleistungen in mehr als einem Mitgliedstaat erbringen.
- (67) Die Öffnung des Marktes auf der Grundlage einzelstaatlicher Rechtsvorschriften führte jedoch zu uneinheitlichen Verfahren und Rechtsunsicherheit hinsichtlich der Rechte der Betreiber und der Pflichten der zuständigen Behörden.
- (78) Im Auftrag der Kommission durchgeführte Studien⁵ sowie die Erfahrungen der Mitgliedstaaten, in denen es schon seit einigen Jahren Wettbewerb im öffentlichen Verkehr gibt, zeigen, dass - sofern angemessene Schutzmaßnahmen vorgesehen

⁴ ABl. L 156 vom 28.6.1969 S. 1; zuletzt geändert durch die Verordnung (EG) Nr. 1893/91 (ABl. L 169 vom 29.06.1991, S.1)

⁵ ~~"Improved structure and organisation for urban transport operations of passengers in Europe" Isotope-Konsortium, CEC, 1998; "Community law relating to the public service obligations and contracts in the field of inland passenger transport", der Europäischen Kommission vorgelegt durch NEA Transport Research and Training, 1998.~~

werden - nach Einführung des ~~regulierten~~ **kontrollierten** Wettbewerbs zwischen EU-Betreibern in diesem Bereich das Dienstleistungsangebot attraktiver und billiger wird und nachteilige Auswirkungen auf die Leistungen im Bereich der spezifischen den Betreibern übertragenen Aufgaben nicht zu erwarten sind.

- (89) Eine Aktualisierung der gemeinschaftlichen Rahmenvorschriften ist erforderlich, um die Weiterentwicklung des **kontrollierten** Wettbewerbs im Bereich der Dienstleistungen im öffentlichen Personenverkehr zu gewährleisten und um dem neuen Ansatz Rechnung zu tragen, den die Mitgliedstaaten beim Erlass von Vorschriften für die Erbringung von Dienstleistungen im öffentlichen Personenverkehr anwenden. Dies entspricht den Schlussfolgerungen des Europäischen Rates von Lissabon vom 28. März 2000, ~~in denen~~ **auf dem** die Kommission, der Rat und die Mitgliedstaaten aufgefordert werden, jeweils im Rahmen ~~ihrer~~ **ihrer** Befugnisse die Liberalisierung in Bereichen wie dem Verkehr zu beschleunigen. Die Überarbeitung der gemeinschaftlichen Rahmenvorschriften bietet eine Gelegenheit, die reibungslose Öffnung des Marktes auf Gemeinschaftsebene sicherzustellen und die grundlegenden Elemente der wettbewerbsorientierten Verfahren in allen Mitgliedstaaten zu harmonisieren.
- (10) **Die Verfahren sollten sich im Hinblick auf die Eigentumsordnung gemäß Artikel 295 EG-Vertrag auf den Neutralitätsgrundsatz stützen sowie auf den Grundsatz der freien Gestaltung der Dienste von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse gemäß Artikel 16 EG-Vertrag und auf den Grundsatz der Verhältnismäßigkeit gemäß Artikel 5 EG-Vertrag.**
- (911) Nach Artikel 16 EG-Vertrag ist dafür Sorge zu tragen, dass die Grundsätze und Bedingungen für das Funktionieren der Dienste von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse so gestaltet sind, dass sie ihren Aufgaben nachkommen können. Die Entwicklung des Wettbewerbs sollte daher durch gemeinschaftliche Vorschriften geregelt werden, die den Schutz des allgemeinen Interesses in Bezug auf ~~eine angemessene Qualität und ein ausreichendes Angebot eines~~ **qualitativ hochwertigen öffentlichen Verkehrs zu angemessenen Preisen in allen Regionen sicherstellen fördern, der Menschen mit eingeschränkter Mobilität und allen Gesellschaftsschichten zugänglich ist. Der Ausdruck „eingeschränkte Mobilität“ bedeutet dabei nicht automatisch irgendeine Behinderung im medizinischen Sinne.** Dabei ist es wichtig, dass den Verbrauchern und Beteiligten integrierte Informationen über die bereitgestellten Dienste zur Verfügung stehen.
- (12) **Umweltschutzvorschriften sollten in die Anwendung dieser Verordnung integriert werden, um sicherzustellen, dass die zuständigen Behörden bei der Bewertung der Angemessenheit des öffentlichen Personenverkehrsnetzes, der Festlegung der Auswahl- und Vergabekriterien sowie der Vergabe öffentlicher Dienstleistungsaufträge Umweltschutzfaktoren berücksichtigen, insbesondere die rationale Energienutzung sowie lokale, nationale und internationale Standards und Normen, vor allem in Bezug auf Emissionen von luftverunreinigenden Schadstoffen, Lärm und Treibhausgasen.**
- (1013) Die Niederlassungsfreiheit ist eines der Grundprinzipien der gemeinsamen Verkehrspolitik und beinhaltet, dass für **alle** Betreiber ~~eines Mitgliedstaates~~, die **legal** in ~~einem anderen~~ Mitgliedstaat niedergelassen sind, der Zugang zum Markt des öffentlichen Personenverkehrs in diesem Staat in transparenter und nichtdiskriminierender Weise gewährleistet ist.

- (1414) Der EG-Vertrag enthält besondere Bestimmungen über Wettbewerbsbeschränkungen. Artikel 86 Absatz 1 verpflichtet die Mitgliedstaaten, ~~diese~~ **jene** Vorschriften im Falle von öffentlichen Unternehmen sowie von Unternehmen, denen sie besondere oder ausschließliche Rechte gewähren, zu beachten. Gemäß Artikel 86 Absatz 2 gelten diese Vorschriften unter bestimmten Bedingungen für Unternehmen, die mit Dienstleistungen von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse betraut sind.
- (15) **Zur Einhaltung der Vorschriften des EG-Vertrags für den Sektor des öffentlichen Personenverkehrs, insbesondere der Vorschriften in Bezug auf Dienstleistungen von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse und ausschließliche Rechte, sollte den Mitgliedstaaten ein breites Spektrum von Konzepten zur Verfügung stehen.**
- (16) **Die deregulierten Personenverkehrsmärkte, auf denen es keine ausschließlichen Rechte gibt, sollten ihre Merkmale und Funktionsweise behalten dürfen, sofern diese mit den Bestimmungen des EG-Vertrags vereinbar sind.**
- (17) **Als Alternative zur Deregulierung sollten die zuständigen Behörden kontrollierten Wettbewerb für Dienstleistungen von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse wählen können. Dabei kann es sich um den Wettbewerb bei der Vergabe ausschließlicher Rechte oder die Zuweisung bestimmter Aufgaben an staatliche Betreiber handeln, wobei auch andere Betreiber Dienstleistungen erbringen dürfen und für alle Betreiber Qualitäts- und Integrationsvorschriften gelten.**
- (1418) Zur Sicherstellung der Anwendung der Grundsätze der Nichtdiskriminierung und der Gleichbehandlung von miteinander im Wettbewerb stehenden Betreibern müssen einheitliche Basisverfahren festgelegt werden, die von den zuständigen Behörden bei der Vergabe öffentlicher Dienstleistungsaufträge oder bei der Festlegung von ~~Mindestkriterien~~ **allgemeinen Vorschriften** für Dienstleistungen im öffentlichen Verkehr anzuwenden sind. Entsprechend den Grundsätzen des Gemeinschaftsrechts müssen die zuständigen Behörden bei der Anwendung dieser Verfahren die Prinzipien der gegenseitigen Anerkennung technischer Normen und der Verhältnismäßigkeit der Auswahlkriterien ~~anzuwenden~~ **beachten**. Aufgrund des Subsidiaritätsprinzips sollten solche einheitlichen Basisverfahren den zuständigen Behörden in den Mitgliedstaaten jedoch gestatten, bei der Vergabe öffentlicher Dienstleistungsaufträge oder bei der Festlegung von ~~Mindestkriterien~~ **allgemeinen Vorschriften** für Dienstleistungen im öffentlichen Verkehr spezifische, auf nationaler oder regionaler Ebene gegebene rechtliche oder tatsächliche Umstände zu berücksichtigen.
- (1419) Studien und Erfahrungen zeigen, dass die Vergabe öffentlicher Dienstleistungsaufträge im Wege der Ausschreibung **in vielen Fällen** ein wirksames Mittel **sein kann** ~~ist~~, um die Vorteile des Wettbewerbs in Bezug auf Kosten, Effizienz und Innovation zu nutzen, ohne die Betreiber an der Leistung besonderer, ihnen im allgemeinen öffentlichen Interesse übertragener Aufgaben zu hindern.
- (1420) Die verbindlichen Ausschreibungsvorschriften für die Vergabe bestimmter Aufträge sind in den Richtlinien 92/50/EWG vom 18. Juni 1992 über die Koordinierung von

- Verfahren zur Vergabe öffentlicher Dienstleistungsaufträge⁵, 93/36/EWG vom 14. Juni 1993 über die Koordinierung der Verfahren zur Vergabe öffentlicher Lieferaufträge⁶, 93/37/EWG vom 14. Juni 1993 zur Koordinierung der Verfahren zur Vergabe öffentlicher Bauaufträge⁷ und 93/38/EWG vom 14. Juni 1993 zur Koordinierung der Auftragsvergabe durch Auftraggeber im Bereich der Wasser-, Energie- und Verkehrsversorgung sowie im Telekommunikationssektor⁸ festgelegt.
- (1421) ~~Finden solche Vorschriften~~ die verbindlichen Ausschreibungsvorschriften Anwendung, so gelten die in dieser Verordnung enthaltenen Bestimmungen nicht, in denen geregelt ist, ob Aufträge nur nach Ausschreibung vergeben werden dürfen und welche Methoden bei der Auswahl der Betreiber angewendet werden sollten.
- (22) Müssen die in diesen Richtlinien enthaltenen Ausschreibungsvorschriften nicht obligatorisch angewandt werden, so gilt diese Verordnung uneingeschränkt.
- (23) Die Ausschreibungsvorschriften in diesen Richtlinien müssen nicht auf öffentliche Dienstleistungskonzessionen angewandt werden. Um den zuständigen Behörden bei der ordnungsgemäßen Anwendung dieser Verordnung zu helfen, muss daher das Konzept öffentlicher Dienstleistungskonzessionen in Bezug auf den öffentlichen Personenverkehr definiert werden. Gemäß der Mitteilung der Kommission zu Auslegungsfragen im Bereich Konzessionen im Gemeinschaftsrecht⁹ beinhaltet eine Konzession die Gewährung des Rechts an einen Unternehmer, einen bestimmten Dienst zu betreiben, wobei dieser das damit verbundene wirtschaftliche Risiko tragen muss.
- (24) Die Ausschreibungsvorschriften in diesen Richtlinien müssen nicht angewandt werden, wenn eine zuständige Behörde beschließt, einen Betreiber, der Teil derselben Verwaltung ist, mit der Erbringung von Diensten zu betrauen. Sie müssen nicht angewandt werden, wenn eine zuständige Behörde beschließt, einen Betreiber mit der Erbringung von Diensten zu betrauen, über den sie eine Kontrolle wie über ihre eigenen Dienststellen ausübt und der gleichzeitig seine Tätigkeit im wesentlichen für die Kontrollbehörde(n) ausführt. Sie müssen nicht auf öffentliche Dienstleistungsaufträge angewandt werden, die ausschließlich Eisenbahn-, U-Bahn- oder Binnenschiffahrtssdienste und nicht Bus- oder Stadtbahnverkehrsdienste betreffen.
- (25) Die Ausschreibungsvorschriften der Richtlinien 92/59/EWG und 93/38/EWG müssen nicht angewandt werden, wenn eine Behörde den Auftrag auf der Grundlage bestimmter ausschließlicher Rechte an einen Betreiber vergibt, sofern das ausschließliche Recht mit dem EG-Vertrag vereinbar ist und es sich bei dem Betreiber um einen Staat, eine regionale oder lokale Behörde, eine Körperschaft

⁵ ABl. L 209 vom 24.07.92, S. 1. zuletzt geändert durch Richtlinie der Kommission 2001/78/EG (ABl. L 285 vom 29.10.2001, S.1)-97/52/EC (ABl. L 328 vom 28.11.1997, S. 1).

⁶ ABl. L 199 vom 09.08.1993, S. 1. zuletzt geändert durch die Richtlinie der Kommission 2001/78/EG (ABl. Nr. L 285 vom 29.10.2001, S. 1).

⁷ ABl. L 199 vom 09.08.1993, S. 54. zuletzt geändert durch die Richtlinie der Kommission 2001/78/EG (ABl. Nr. L 285 vom 29.10.2001, S. 1).

⁸ ABl. L 199 vom 09.08.1993, S. 84. zuletzt geändert durch Richtlinie der Kommission 2001/78/EG (ABl. L 285 vom 29.10.2001, S.1)-97/52/EC (ABl. L 101 vom 01.04.98, S. 1).

⁹ ABl. L 121 vom 29.04.2000, S. 2.

- des öffentlichen Rechts oder einen von einer oder mehreren Behörden oder Körperschaften gebildeten Verband handelt.
- (26) Die Ausschreibungsvorschriften der Richtlinie 93/38/EWG müssen nicht angewandt werden, wenn eine Behörde einen Auftrag an einen Betreiber vergibt, der gemäß den Bestimmungen der Richtlinie der zuständigen Behörde angegliedert ist.
- (27) Einige Schienenverkehrsdienste in den Mitgliedstaaten werden hauptsächlich aus Gründen der Erhaltung historischer Eisenbahnen oder der Freizeitgestaltung betrieben. Dazu zählen Dienste, bei denen Dampflokomotiven oder Schmalspurbahnen eingesetzt oder nicht an das öffentliche Schienennetz angeschlossene Strecken genutzt werden. Obwohl sie gelegentlich finanzielle Unterstützung von Körperschaften des öffentlichen Rechts erhalten können, hat ihr Betrieb nicht den Zweck, öffentliche Personenverkehrsdienste zu erbringen; daher sollten die für die Erfüllung von Anforderungen des öffentlichen Dienstes geltenden Vorschriften und Verfahren hier keine Anwendung finden.
- (4528) Das Ausschreibungsverfahren sollte für die Vergabe öffentlicher Dienstleistungsaufträge dann nicht vorgeschrieben werden, wenn dadurch die Einhaltung von Sicherheitsstandards bei der Erbringung von Eisenbahnverkehrsdiensten gefährdet würde.
- (4529) Das Ausschreibungsverfahren sollte ferner nicht vorgeschrieben werden ~~oder die Koordinierung eines Metro- oder Stadtbahnnetzes gefährdet würde,~~ wenn Alter, Komplexität oder besondere technische Merkmale eines U-Bahn-Netzes es unmöglich machen, Ausschreibungen für einzelne Linien oder Gruppen von Linien durchzuführen, ohne dass aller Wahrscheinlichkeit nach der traditionelle Betreiber der einzige realistische Bieter wäre, so dass de facto ein Monopol entstünde.
- (30) Auch wenn nach Ansicht der Behörden die durch die Vergabe eines Auftrags für die Erbringung von Metro- und Stadtbahndiensten im Wege einer Ausschreibung vernünftigerweise zu erwartenden Einsparungen durch zusätzliche Kosten aufgewogen werden, sollte die Ausschreibung ebenfalls nicht verbindlich vorgeschrieben werden. Bei der Bewertung sollten die zuständigen Behörden in der Lage sein, folgende Kosten zu berücksichtigen: die Kosten für die Koordinierung zwischen dem Betreiber und dem Verwalter der Infrastruktur; für die Koordinierung zwischen dem Betreiber und der Behörde; und die Kosten für Ausschreibung und Verwaltung des Auftrags. Diese Bedingung gilt normalerweise als erfüllt, wenn die Betriebskosten des Betreibers, der den direkten Zuschlag erhält, gegenüber den Betriebskosten vergleichbarer Betreiber wettbewerbsfähig sind, einschließlich insbesondere der Betreiber, deren Aufträge im Zuge einer Ausschreibung vergeben wurden.
- ~~(15) Die Beteiligten sollten dennoch die Gelegenheit erhalten, sich zu Plänen, Aufträgen in dieser Weise zu vergeben, so frühzeitig zu äußern, dass ihre Stellungnahmen noch berücksichtigt werden können. Sind in Schienenverkehrsdiensten, die im Rahmen von auf diese Weise vergebenen Aufträgen erbracht werden, Busverkehrsdienste voll integriert, sollten die Busverkehrsdienste in den gleichen Auftrag einbezogen werden können.~~

- (4631) ~~Auch~~ Für die Vergabe öffentlicher Dienstleistungsaufträge von geringem Wert sollte **gleichfalls** die Ausschreibung nicht zwingend vorgeschrieben werden. Dieser Wert sollte für die Ausschreibung eines ganzen Netzes höher sein ~~als für die Ausschreibung eines Teils des Netzes oder einer einzelnen Straße.~~
- (4732) Angesichts der Tatsache, dass bestimmte Bereiche des öffentlichen Verkehrsmarktes auch bei kommerziellem Betrieb wirtschaftlich tragbar sind, sollten die zuständigen Behörden ~~die Möglichkeit haben~~ **dazu ermächtigt sein**, zur Förderung neuer Initiativen, die der Markt hervorbringt, und durch die Lücken geschlossen werden, die bisher von keinem Betreiber bedient wurden, auf Antrag des Betreibers **und ohne finanziellen Ausgleich für Verluste bei den Betriebskosten** ein ausschließliches Recht zur Erbringung von Diensten auf einer bestimmten Strecke zu gewähren. Dies kann ohne Ausschreibungsverfahren geschehen, sofern das Recht befristet und nicht erneuerbar ist.
- (4833) Die Behörden sollten ein ausschließliches Recht ohne direkten finanziellen Ausgleich im Wege eines vereinfachten Verfahrens gewähren ~~können~~ **dürfen**, bei dem jedoch der nichtdiskriminierende Wettbewerb zwischen den Betreibern gewährleistet ist.
- (34) **Die für die Betreiber geltenden Bestimmungen dieser Verordnung sollten auch in den Fällen Anwendung finden, in denen die öffentlichen Verkehrsdienste von einer staatlichen Einrichtung erbracht werden, die keine Rechtspersönlichkeit hat, die von der staatlichen Einrichtung unterschieden werden kann, die als zuständige Behörde tätig wird. Andere Lösungen, bei denen diese Bestimmungen nicht für die Fälle gelten, in denen der Staat als Unternehmer auftritt, könnten eine nichtdiskriminierende Anwendung des Gemeinschaftsrechts nicht gewährleisten. Die Anwendung dieses Ansatzes sollte jedoch nicht verhindern, dass die zuständigen Behörden weiterhin bei der Erbringung von Verkehrsdiensten, entweder durch die Behörde selbst oder durch von ihnen kontrollierte Betreiber, eine Rolle spielen, wenn dies im öffentlichen Interesse liegt.**
- (35) **Zuständige Behörden, die Busdienste selbst erbringen oder durch von ihnen kontrollierte Betreiber erbringen lassen, sollten diese Vereinbarungen bis zum Ende der langen Übergangsfrist weiterführen dürfen.**
- (36) **Außerdem sollten die zuständigen Behörden die Möglichkeit haben, über das Ende des Übergangszeitraums hinaus der Kommission Vorschläge zu unterbreiten für die Fortführung der direkten Erbringung von Busdiensten und finanziellen Ausgleich zu gewähren, um die Erbringung von in sozialer Hinsicht wichtigen Diensten sicherzustellen, und zwar ohne Ausschreibungsverfahren, sofern andere Betreiber innerhalb der Grenzen, die durch nichtdiskriminierende Vorschriften gesetzt werden, zusätzliche Dienste anbieten können.**
- (37) **Möchte eine Behörde jedoch aus verkehrspolitischen Gründen alle anderen Betreiber vom Angebot der Verkehrsdienste im selben Bereich ausschließen, so sollte dies in einer Weise zu geschehen, durch die die Wettbewerbsbeschränkung möglichst gering gehalten wird. Ein faires Ausschreibungsverfahren für die Vergabe ausschließlicher Rechte dürfte unter normalen Umständen diese Anforderung erfüllen.**

- (38) Im Eisenbahnverkehr müssen jedoch gemäß der Richtlinie 91/440/EWG¹⁰ vom 29. Juli 1991 zur Entwicklung der Eisenbahnunternehmen in der Gemeinschaft Eisenbahnunternehmen unabhängig vom Staat verwaltet werden. Daher ist die direkte Erbringung von Eisenbahndiensten durch Behörden ausgeschlossen.
- (39) Die zuständigen Behörden sind verantwortlich für das Netzmanagement, d.h. für andere Tätigkeiten als die Erbringung von öffentlichen Personenverkehrsdiensten, die zur Schaffung eines integrierten Netzes von öffentlichen Personenverkehrsdiensten beitragen. Zu diesen Tätigkeiten kann zählen: die Festlegung allgemeiner Vorschriften für den öffentlichen Personenverkehr; Werbung für das Netz und Bereitstellung von Informationen für Nutzer und potenzielle Nutzer; die Koordinierung der Zeitpläne der Dienste; Gestaltung und Verwaltung integrierter Fahrscheinsysteme, einschließlich Vereinbarungen über die Erstattung zwischen den Betreibern; Koordinierung oder Schaffung von Sicherheits- und Kontrollregelungen; Organisation von Diensten, um auf kurzfristige Veränderungen der Nachfrage oder Störungen zu reagieren; Bereitstellung oder Verwaltung von Infrastruktur; oder Bereitstellung von Fahrzeugen. Es sollte den Behörden gestattet sein, diese Aufgaben selbst auszuführen, sie an einen in öffentliches Eigentum befindlichen Betreiber oder andere Agenturen zu delegieren oder einige bzw. alle diese Aufgaben in einen im Zuge einer Ausschreibung vergebenen Auftrag einzubeziehen.
- (1940) ~~Die Behörden sollten die Möglichkeit haben~~ Es sollte den Behörden gestattet sein, den Betreibern einen finanziellen Ausgleich nicht nur für die Kosten zu gewähren, die ihnen durch die Einhaltung der Mindestkriterien allgemeinen Vorschriften für öffentliche Verkehrsdienste entstehen, sondern auch für die Kosten bzw. Einkommenseinbußen, die ihnen aus Tätigkeiten zur Förderung der Nutzung des öffentlichen Verkehrs erwachsen, sofern dieser Ausgleich gerecht berechnet werden kann und mit Anforderungen verbunden ist, nicht eine solche Größenordnung erreicht, dass der die Druck auf die Betreiber ausüben gemindert wird, ihre Dienste in erster Linie auf den Bedarf der Fahrgäste auszurichten. Um Transparenz zu gewährleisten, sollten vereinfachte Auftragserteilungsverfahren und die Direktvergabe ausschließlicher Rechte für innovative Dienste nur Anwendung finden, wenn der für die Einhaltung der allgemeinen Vorschriften zu zahlende Ausgleichsbetrag im Verhältnis zum Gesamtwert des Dienstes gering ist.
- (2041) ~~Die für die Betreiber geltenden Bestimmungen dieser Verordnung sollten auch in den Fällen Anwendung finden, in denen die öffentlichen Verkehrsdienste von einer staatlichen Einrichtung erbracht werden, die keine Rechtspersönlichkeit hat, die von der staatlichen Einrichtung unterschieden werden kann, die als zuständige Behörde tätig wird. Andere Lösungen, bei denen diese Bestimmungen nicht für die Fälle gelten, in denen der Staat als Unternehmer auftritt, könnten eine nichtdiskriminierende Anwendung des Gemeinschaftsrechts nicht gewährleisten. Fahrgäste und die breite Öffentlichkeit sollten die Möglichkeit haben, sich zu den Plänen für eine direkte Auftragsvergabe so frühzeitig zu äußern, dass ihre Stellungnahmen noch berücksichtigt werden können.~~

¹⁰

ABL L 237 vom 24.08.1991, S. 25. zuletzt geändert durch Richtlinie 2001/12/EG des Europäischen Parlaments und des Rates, ABL L 75 vom 15.3.2001, S.1.

- (42) Schlägt eine zuständige Behörde die Vergabe eines Auftrags ohne Ausschreibung vor, sollten potenzielle Betreiber, die dadurch von der Angebotsabgabe für Dienste ausgeschlossen würden, Gelegenheit haben, Alternativvorschläge zu unterbreiten. Wird ein solcher Vorschlag unterbreitet, sollte die Behörde ihn in Betracht ziehen und seine Annahme oder Ablehnung schriftlich begründen.
- (43) Um die Interessen der Fahrgäste und der breiten Öffentlichkeit zu schützen, müssten die Betreiber, die Aufträge durch Direktvergabe erhalten, das in sie gesetzte Vertrauen rechtfertigen, indem sie regelmäßig nachweisen, dass ihre Leistung in Bezug auf die Gewinnung von Fahrgästen und Durchführung ihrer Dienste mit Unterstützung aus öffentlichen Mitteln der Leistung vergleichbarer Betreiber und ihrer eigenen, früheren Leistung entspricht. Durch eine mangelhafte Leistung würde in Frage gestellt, ob der Betreiber die ihm auferlegten gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen erfüllt oder ob durch eine Alternativlösung für die Fahrgäste und im Interesse der breiten Öffentlichkeit bessere Ergebnisse erzielt würden.
- (44) Sehen Behörden die Gefahr einer ernsthaften Störung bei der Erbringung von Diensten, sollten sie befugt sein, kurzfristig Notfallmaßnahmen zu ergreifen, bis ein neuer öffentlicher Dienstleistungsauftrag vergeben wurde.
- (2145) ~~Studien und Erfahrungen zeigen, dass in den Fällen, in denen Dienstleistungen im Rahmen von öffentlichen Dienstleistungsaufträgen erbracht werden, die auf fünf Jahre befristet sind, sich dies nicht unbedingt nachteilig auf die Leistungen im Rahmen der den Betreibern übertragenen Aufgaben auswirkt.~~ öffentliche Dienstleistungsaufträge mit zu kurzer oder zu langer Laufzeit Nachteile haben. Bei Dienstleistungsaufträgen mit zu kurzer Laufzeit gibt es Probleme in Bezug auf Kontinuität, Investitionen und Stabilität beim Personal. Durch Dienstleistungsaufträge mit langer Laufzeit kann der Markt länger als erforderlich geschlossen bleiben, wodurch sich die Vorteile des Wettbewerbsdrucks verringern. Um den Wettbewerb möglichst wenig zu beeinträchtigen und gleichzeitig die Qualität der Dienste zu schützen sollten öffentliche Dienstleistungsaufträge daher in der Regel auf diese Laufzeit höchstens acht Jahre für Busdienste und fünfzehn Jahre für Schienen- und Binnenschiffahrtendienste befristet sein. Dies gibt den zuständigen Behörden die notwendige Flexibilität, um den Vertrag an die örtlichen Gegebenheiten anzupassen.
- (2146) Es kann jedoch erforderlich sein, Dienstleistungsaufträge mit längeren Laufzeiten können jedoch erforderlich sein vorzusehen, wenn der Betreiber Investitionen in Infrastruktur, rollendes Material oder andere Fahrzeuge tätigen muss, die an spezielle, geografisch festgelegte Verkehrsdienste gebunden sind und eine lange Amortisationsdauer haben, die länger ist als die Standardvertragslaufzeit. Alternativ sollte es den zuständigen Behörden gestattet sein, Leasingsysteme für Fahrzeuge und rollendes Material oder nichtdiskriminierende Entschädigungsvereinbarungen einzuführen, die weder dem traditionellen noch einem neuen Betreiber Vorteile gewähren.
- 22 — ~~Entsprechend dem Grundsatz der Nichtdiskriminierung sollten die zuständigen Behörden sicherstellen, dass öffentliche Dienstleistungsaufträge kein größeres geographisches Gebiet abdecken, als es das allgemeine Interesse insbesondere die Notwendigkeit, integrierte Dienste für große Gruppen von Fahrgästen bereitzustellen,~~

die gewöhnlich während der gleichen Fahrt mehr als eine Verbindung im öffentlichen Verkehrsnetz benutzen—erfordert.

- (47) Die Dienstleistungsaufträge sollten Bestimmungen enthalten zum Schutz der zuständigen Behörden und der Fahrgäste vor mangelhafter Leistung des Betreibers. Sie sollten ferner erforderlichenfalls Anreize für die Betreiber enthalten, den für die Öffentlichkeit erbrachten Dienst zu verbessern. Die Dienstleistungsaufträge können in Einklang mit den von den Vertragsparteien vereinbarten Bestimmungen geändert werden, doch sollten im Sinne der Transparenz keine übermäßigen Steigerungen des Auftragswertes vorgenommen werden.
- (48) Die Integration grenzüberschreitender Dienste ist besonders wichtig für Fahrgäste, die Dienste nutzen müssen, für die mehr als ein Betreiber oder mehr als eine Behörde zuständig ist. Innerhalb der Mitgliedstaaten können einzelstaatliche Vorschriften oder Verfahren gewährleisten, dass die Behörden zusammenarbeiten. Sind jedoch benachbarte Behörden durch eine Landesgrenze getrennt, gibt es keine zuständige Behörde, die die Zusammenarbeit dieser Behörden sicherstellt. In vielen Fällen kann diese Zusammenarbeit auf bilateralem Wege erreicht werden. Ist dies jedoch nicht der Fall, sollten Behörden ermächtigt sein, einer zweiten Behörde Vorschläge für die Ausweitung ihres integrierten Systems zu unterbreiten, die auch angenommen werden müssten, sofern die zweite Behörde keinen guten Grund für ihre Ablehnung vorbringen kann.
- (2349) Könnte der Abschluss eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags zu einem Wechsel des Betreibers führen und halten es die zuständigen Behörden im Sinne des allgemeinen Interesses für erforderlich, die Arbeitnehmer zu schützen, sollten sie die Betreiber verpflichten können, die einschlägigen Bestimmungen der Richtlinie 77/187/EWG des Rates vom 14. Februar 1977 2001/23/EG vom 12. März 2001 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über die Wahrung von Ansprüchen der Arbeitnehmer beim Übergang von Unternehmen, Betrieben oder Unternehmens- oder Betriebsteilen anzuwenden¹¹.
- (50) Bei der Durchführung dieser Verordnung sollten die zuständigen Behörden sicherstellen, dass alle Betreiber die im europäischen und einzelstaatlichen Recht niedergelegten sozialen Verpflichtungen und die Bestimmungen allgemein geltender Tarifverträge vollständig einhalten. Diese sollten ohne Diskriminierung angewandt werden. Es ist ferner angemessen, dass die zuständigen Behörden von den Betreibern, an die öffentliche Dienstleistungsaufträge vergeben wurden, die Einhaltung anderer sozialer Verpflichtungen fordern können, einschließlich der in Tarifvereinbarungen festgelegten Verpflichtungen, die an dem Ort gelten, an dem die Dienstleistungen erbracht werden, sofern jene Verpflichtungen mit dem Gemeinschaftsrecht vereinbar sind.
- (51) Die zuständigen Behörden können zur Auflage machen, dass alle Betreiber, die Dienste auf ihrem Hoheitsgebiet erbringen in dem Mitgliedstaat niedergelassen sein müssen, zu dem die Behörde gehört, es sei denn, das Gemeinschaftsrecht

¹¹ ABl. L 82 vom 27.03.2001, S. 16. ABl. L 61 vom 05.03.1977, S. 26. zuletzt geändert durch die Richtlinie 98/50/EG (ABl. Nr. L 201 vom 17.07.1998, S. 88).

bestimmt etwas anderes. Die Betreiber sollten alle Genehmigungsvorschriften der Mitgliedstaaten erfüllen. Um die Nichtdiskriminierung zu gewährleisten, sollten Betreiber nicht vom Ausschreibungsverfahren ausgeschlossen werden, weil sie noch nicht in dem Mitgliedstaat niedergelassen sind oder die notwendigen Genehmigungen noch nicht erhalten haben.

(52) Gemäß den Bestimmungen dieser Verordnung sollten die zuständigen Behörden gewährleisten können, dass kleine und mittlere Unternehmen sich weiterhin Marktanteile im Personennahverkehr sichern können. Dies sollte insbesondere durch eine Beschränkung der Aufträge auf eine angemessene geografische Fläche und durch Maßnahmen erreicht werden, mit denen die Entwicklung eines Oligopols auf Märkten, die dem kontrollierten Wettbewerb unterliegen, unter Kontrolle gehalten wird.

(53) Für die Ausschreibung hochwertiger Aufträge müssen die zuständigen Behörden komplexe Systeme entwerfen und erläutern. Daher sollten die Behörden ermächtigt sein, bei der Vergabe solcher Aufträge die Einzelheiten des Auftrags mit einigen oder allen potenziellen Betreibern auszuhandeln, nachdem die Gebote abgegeben sind. Dieses Verfahren sollte nichtdiskriminierend sein.

(2454) Die gemäß mit dieser Verordnung eingeführten Verfahren müssen transparent sein und es müssen Rechtsbehelfe gegen die Entscheidungen der zuständigen Behörden ~~vorgesehen~~ verfügbar sein. Ferner sollten die Behörden die Unterlagen ihrer Entscheidungen entsprechend der in Artikel 15 der Verordnung (EG) Nr. 659/1999 des Rates über Verfahren für staatliche Beihilfen vorgesehenen Frist zehn Jahre lang aufbewahren¹².

(2555) Gemäß der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 sind Betriebskosten und Erträge, Gemeinkosten, Wirtschaftsgüter und Passiva, die mit der Erfüllung der Anforderungen des öffentlichen Dienstes in Zusammenhang stehen, buchhalterisch getrennt zu erfassen. Diese Anforderung sollte in modernisierter und verstärkter Form beibehalten werden, damit sichergestellt ist, dass die Behörden ein angemessenes Preis/Leistungs-Verhältnis erzielen und als Ausgleich gedachte Mittelzuwendungen nicht zur Verfälschung des Wettbewerbs missbraucht werden. Es ist angemessen, als Teil der Kosten eines Betreibers einen angemessenen Gewinn zu akzeptieren. Daher sollte es den zuständigen Behörden gestattet sein, von Betreibern Sicherheitsleistungen zu verlangen, die gegebenenfalls von Dritten erbracht werden können, sofern dabei der Betreiber oder der Dritte nicht Mittel, die ihnen von einer Körperschaft des öffentlichen Rechts für einen anderen Zweck zur Verfügung gestellt wurden, missbräuchlich verwenden.

(2656) Übersteigen die Ausgleichszahlungen die Nettokosten, die einem Betreiber durch die Erfüllung einer Anforderung des öffentlichen Dienstes entstehen, so werden sie an Hand der gemeinschaftlichen Rechtsvorschriften für staatliche Beihilfen geprüft. Daher ist es angebracht, dass die Gemeinschaft Regeln dafür festlegt, wann ein Ausgleich als nicht übermäßig zu betrachten ist. Durch die Vergabe von Aufträgen im Wege der Ausschreibung kann wirkungsvoll sichergestellt werden, dass kein übermäßiger Ausgleich gewährt wird, sofern die Ergebnisse der Ausschreibung fairen und realistischen Marktbedingungen entsprechen.

¹² ABl. L 83 vom 27.03.1999, S. 1.

- (2757) Nach der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 sind Ausgleichszahlungen im Rahmen dieser Verordnung aus dem Meldeverfahren für staatliche Beihilfen gemäß Artikel 88 Absatz 3 des Vertrags ausgenommen. Die vorliegende Verordnung legt neue detaillierte Vorschriften, unter anderem modernisierte Anforderungen in Bezug auf die getrennte Rechnungsführung, für die spezifischen Bedingungen des öffentlichen Personenverkehrs fest, um zu gewährleisten, dass der Ausgleich im Einklang mit den gemeinschaftlichen Rechtsvorschriften für staatliche Beihilfen steht. Darüber hinaus legt sie im einzelnen neue Verfahren fest, die es der Kommission ermöglichen, diese Zahlungen zu überwachen. Daher ist es angemessen, dass Ausgleichszahlungen im Rahmen dieser Verordnung auch weiterhin aus dem ~~Melde~~ **Notifizierungsverfahren** für staatliche Beihilfen ausgenommen bleiben.
- (2858) Zur Verbesserung des Wirkungsgrades dieser Verordnung sollte die Kommission im Lichte neuer Erfahrungswerte ~~über die Wirkung der Rechtsvorschriften der Gemeinschaft und~~ über die Anwendung dieser Verordnung Bericht erstatten. **Um diese Vorschrift einzuhalten, wird es erforderlich sein, dass die Mitgliedstaaten der Kommission bestimmte Informationen zur Verfügung stellen.**
- (2959) Da die zuständigen Behörden in den Mitgliedstaaten und die Betreiber Zeit brauchen, um den Bestimmungen dieser Verordnung Folge zu leisten, sollten Übergangsregelungen vorgesehen werden. **Darüber hinaus sollten langfristige Übergangsvereinbarungen vorgesehen werden für bestehende Busdienste, die direkt von der Behörde oder durch einen von ihr kontrollierten Betreiber erbracht werden.**
- (60) **Während des Übergangszeitraums werden die zuständigen Behörden die Vorschriften dieser Verordnung wahrscheinlich zu unterschiedlichen Zeitpunkten anwenden. Daher könnten während dieses Zeitraums Betreiber aus Märkten, die noch nicht von den Bestimmungen dieser Verordnung betroffen sind, Geboten für Aufträge in Märkten einreichen, die bereits zu einem früheren Zeitpunkt für den kontrollierten Wettbewerb geöffnet worden waren. Um Unausgewogenheit bei der Öffnung des öffentlichen Verkehrsmarktes zu vermeiden, sollten die zuständigen Behörden in der Lage sein, Gebote von Unternehmen abzulehnen, die in Märkten tätig sind, die erst später geöffnet werden, sofern dies ohne Diskriminierung geschieht und vor Veröffentlichung der Ausschreibung beschlossen wird.**
- (3061) Aufgrund der internationalen Verpflichtungen der Gemeinschaft wurde bestimmten Drittlandsbetreibern unter bestimmten Umständen Zugang zu den Märkten des öffentlichen Verkehrs der Mitgliedstaaten gewährt. Dieser Marktzugang wird durch diese Verordnung nicht eingeschränkt. **Ist es gemäß diesen Vereinbarungen zulässig, dass sich Betreiber aus Drittländern in den Mitgliedstaaten niederlassen, so sollten diese Betreiber die in dem Hoheitsgebiet, in dem die Dienstleistung erbracht wird, geltenden Rechtsvorschriften einschließlich der Verpflichtungen zur Nichtdiskriminierung in Bezug auf Arbeitskräfte, Werkstoffe und Verwaltung einhalten. Diese Verordnung sollte keine zusätzlichen Rechte für Betreiber aus Drittländern gewähren.**
- (3462) Die Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 wird durch diese Verordnung ersetzt und sollte daher aufgehoben werden.

(3263) Die Verordnung (EWG) Nr. 1107/70 des Rates vom 4. Juni 1970 über Beihilfen im Eisenbahn-, Straßen- und Binnenschiffsverkehr¹³ enthält eine Vorschrift für die Abgeltung von Leistungen, die mit dem Begriff des öffentlichen Dienstes zusammenhängen. Diese Vorschrift, die ausdrücklich bis zum Inkrafttreten entsprechender gemeinschaftlicher Regelungen befristet ist, wird nun überflüssig und sollte gestrichen werden -

HABEN FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

KAPITEL I

Geltungsbereich und Begriffsbestimmungen

Artikel 1

Zweck und Geltungsbereich

1. **Zweck dieser Verordnung ist es, unter Berücksichtigung von Stadtplanung, Regionalentwicklung und Umweltschutz den öffentlichen Personenverkehr in der Gemeinschaft als Teil einer integrierten, der nachhaltigen Mobilität verpflichteten Verkehrspolitik effizienter und attraktiver zu gestalten und die Rechtssicherheit in Bezug auf Maßnahmen der zuständigen Behörden im öffentlichen Personenverkehr zu fördern.**
2. Diese Verordnung gilt für den innerstaatlichen und grenzüberschreitenden öffentlichen Personenverkehr auf der Schiene, der Straße und auf Binnenschiffahrtswegen. Sie legt fest, unter welchen Bedingungen die zuständigen Behörden den Betreibern einen Ausgleich für die ihnen durch die Erfüllung von Anforderungen des öffentlichen Dienstes entstehenden Kosten sowie ausschließliche Rechte für öffentliche Personenverkehrsdienste gewähren können. ~~Dabei berücksichtigt sie in angemessener Form die Verfolgung berechtigter Ziele des öffentlichen Dienstes im Rahmen eines geordneten Wettbewerbs.~~
3. **Diese Verordnung gilt nicht für Schienenverkehrsdienste, deren Hauptzweck die Erhaltung historischer Eisenbahnen oder ein Freizeitangebot ist.**

Artikel 2

Verhältnis zum Recht der öffentlichen Auftragsvergabe

Diese Verordnung berührt nicht die Verpflichtungen der zuständigen Behörden nach den Richtlinien 92/50/EWG, **93/36/EWG, 93/37/EWG** und 93/38/EWG.

Schreibt ~~eine~~ **eine** dieser Richtlinien für einen öffentlichen Dienstleistungsauftrag das Ausschreibungsverfahren vor, so finden die Artikel **4a Absatz 1**, ~~6 Absatz 1 a~~, **7a, 7b**, 8, 12, 13 Absätze 1 **und** 2, ~~sowie 14~~ **und 17 Absatz 7** dieser Verordnung keine Anwendung auf die Vergabe dieses Auftrags.

Die Bestimmungen dieser Verordnung gelten uneingeschränkt für die Vergabe aller übrigen öffentlichen Dienstleistungsaufträge, einschließlich aller öffentlichen Dienstleistungskonzessionen.

¹³ ABl. L 130 vom 15.06.1970, S. 1. zuletzt geändert durch die Verordnung (EG) Nr. 543/97 (ABl. L 84 vom 26.03.1997, S.6)

Artikel 3
Begriffsbestimmungen

Für die Zwecke dieser Verordnung gelten folgende Begriffsbestimmungen:

- (a) **'zuständige Behörde'** ist jede staatliche Einrichtung, die befugt ist, in die Märkte des öffentlichen Personenverkehrs einzugreifen, oder jede andere Einrichtung, der solche staatlichen Befugnisse übertragen wurden;
- (b) **'Direktvergabe'** ist die Vergabe eines Auftrags an einen bestimmten Betreiber nach einem Verfahren, an dem sich kein anderer Betreiber beteiligen kann;
- (c) **'ausschließliches Recht'** ist ein Recht, das einen Betreiber berechtigt, eine bestimmte Art von Personenverkehrsdiensten auf einer bestimmten Strecke oder in einem bestimmten Streckennetz oder Gebiet unter Ausschluss anderer möglicher Betreiber durchzuführen;
- (d) ~~'integrierte Dienste' sind Schienen- und Busverkehrsdienste, die von einem Betreiber zusammen und unmittelbar im Rahmen eines einzigen öffentlichen Dienstleistungsauftrags, von demselben Personal mit demselben vertraglichen Status, unter Verwendung eines einzigen Betriebskontos und mit einem einzigen Informationsdienst, einer einzigen Fahrausweisregelung und einem einzigen Fahrplan erbracht werden;~~ **'Binnenschiffahrtsweg' bedeutet für den Schiffsverkehr geeignete Flüsse, Kanäle und Seen;**
- (e) ~~„Betreiber“ ist ein privat- oder öffentlich-rechtliches Unternehmen das öffentlichen Personenverkehr durchführt oder ein Teil desselben, das das öffentlichen Personenverkehr durchführt, oder ein-der Teil einer öffentlichen Verwaltung, der öffentlichen Personenverkehr durchführt;~~
- (f) ~~'Amortisationsdauer' eines Wirtschaftsguts für einen Betreiber ist der Zeitraum, während dessen, unter Zugrundelegung angemessener Abzinsungssätze, zu erwarten ist, dass die Kosten des eines Wirtschaftsguts für den einen Betreiber unter Berücksichtigung der mit der Investition verbundenen Risiken und~~ abzüglich des Wiederverkaufswerts die Nettoeinnahmen des Betreibers im Zusammenhang mit dem Wirtschaftsgut, insbesondere aus Fahrgastentgelten und von Behörden, übersteigen;
- (g) **„Personen mit eingeschränkter Mobilität“ sind alle Personen, die bei der Nutzung des öffentlichen Verkehrs besondere Schwierigkeiten haben; dazu zählen ältere Leute, Behinderte, Personen mit sensorischen Beeinträchtigungen und Rollstuhlfahrer, Schwangere, Personen in Begleitung kleiner Kinder oder Personen mit schwerem oder unhandlichem Gepäck;**
- (gh) **'öffentlicher Personenverkehr'** ist ein Verkehrsdienst, der fortlaufend für die Öffentlichkeit erbracht wird;
- (i) **„öffentliche Dienstleistungskonzession“ ist ein öffentlicher Dienstleistungsauftrag, der einem Betreiber das Recht gibt, einen bestimmten Dienst zu betreiben, und die Pflicht, das damit verbundene wirtschaftliche Risiko zu tragen. Folglich**
(i) stammt der größte Teil der Einnahmen des Betreibers von den Fahrgästen, vor allem durch die Erhebung von Entgelten;

- (ii) trägt der Betreiber den Großteil der finanziellen Auswirkungen von Änderungen der Tarife und Schwankungen der Zahl der Fahrgäste;
 - (iii) kann der Betreiber, wenn die Behörde Höchsttarife festsetzt, niedrigere Tarife festlegen;
 - (iv) kann der Betreiber, wenn die Behörde ein Mindestniveau für die Leistungserbringung festsetzt, ein höheres Leistungsniveau erbringen;
- (h*j*) 'öffentlicher Dienstleistungsauftrag' ist jede rechtlich durchsetzbare Vereinbarung zwischen einer zuständigen Behörde und einem Betreiber über die Erfüllung von Anforderungen des öffentlichen Dienstes. Für die Zwecke dieser Verordnung ist ein öffentlicher Dienstleistungsauftrag darüber hinaus:
- (i) eine Vereinbarung im Rahmen einer rechtlich durchsetzbaren Entscheidung, die mit vorheriger Zustimmung des Betreibers getroffen wird, und mit der eine zuständige Behörde einen Betreiber mit der Erbringung von Diensten betraut; oder
 - (ii) Bedingungen, die einer Entscheidung einer zuständigen Behörde angefügt sind, mit der Erbringung von Dienstleistungen einen Betreiber, der Teil der gleichen öffentlichen Stelle ist, mit der Erbringung von Dienstleistungen oder einen Betreiber zu betrauen, über den die Behörde eine Kontrolle wie über ihre eigenen Dienststellen ausübt und der gleichzeitig seine Tätigkeit im wesentlichen für die Kontrollbehörde(n) ausführt;
- (i*k*) 'Anforderung des öffentlichen Dienstes' ist eine von einer zuständigen Behörde festgelegte Anforderung, mit der angemessene öffentliche Personenverkehrsdienste sichergestellt werden sollen;
- (j*l*) der 'Wert' eines Verkehrsdienstes, einer Strecke, eines Auftrags, einer Ausgleichsregelung oder eines Markts ~~des öffentlichen Personenverkehrs~~ für den öffentlichen Personenverkehr entspricht den Gesamteinnahmen ohne Mehrwertsteuer des Betreibers oder der Betreiber, einschließlich insbesondere der Ausgleichszahlungen der öffentlichen Hand und aller Einnahmen aus Fahrgastentgelten, die nicht an die betroffene zuständige Behörde abgeführt werden.

KAPITEL II

Gewährleistung der Qualität des öffentlichen Personenverkehrs

Artikel 4

Aufgaben der zuständigen Behörden

1. — In Anwendung dieser Verordnung sind die zuständigen Behörden **bestrebt**, angemessene, **verbraucherorientierte** öffentliche Personenverkehrsdienste von hoher Qualität **und zu angemessenen Preisen und Verfügbarkeit sowie Integration, Kontinuität, Sicherheit und die vollständige Abdeckung aller Gesellschaftsschichten** zu gewährleisten, indem sie öffentliche Dienstleistungsaufträge gemäß Abschnitt 3 vergeben oder ~~Mindestkriterien~~ **allgemeine Vorschriften** für den öffentlichen Personenverkehr gemäß Abschnitt 4 festlegen.

Artikel 4a
Kriterien

21. Bei der Bewertung der Angemessenheit öffentlicher Personenverkehrsdienste, der Festlegung von Auswahl- und Vergabekriterien und bei der Vergabe öffentlicher Dienstleistungsaufträge berücksichtigen die zuständigen Behörden zumindest die folgenden Kriterien:

- (a) die Gesamtqualität der für die Verbraucher erbrachten Dienste und besondere Verbraucherschutzfaktoren einschliesslich der Zugänglichkeit der Dienste hinsichtlich ihrer Häufigkeit, Schnelligkeit, Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit sowie den Umfang und die Kapazität des Streckennetzes und die bereitgestellten Fahrgastinformationen;
- (b) die von der Behörde oder dem Betreiber festgesetzte Höhe der Tarife für verschiedene Gruppen von Nutzern und die Tariftransparenz;
- (c) die Integration verschiedener Verkehrsdienste, einschliesslich der Integration der Information, Fahrausweise, Fahrpläne und Verbraucherrechte sowie der Umsteigemöglichkeiten einschliesslich der Integration zwischen verschiedenen Betreibern und Diensten, für die benachbarte Behörden zuständig sind;
- (d) die Zugänglichkeit für in ihrer Mobilität eingeschränkte Personen;
- (e) die Umweltfaktoren, unter anderem die rationale Energienutzung sowie lokale, nationale und internationale Standards und Normen, insbesondere jene für Emissionen von Luftschadstoffen, Lärm und Treibhausgasen;
- (f) die Spezifikationen und der Zustand der Fahrzeuge, Schiffe und des rollenden Materials, der Infrastruktur und anderer Wirtschaftsgüter, die zur Erbringung der Dienste eingesetzt werden sowie die Vereinbarungen über Wartung und Erneuerung jener Wirtschaftsgüter;
- (fg) die ausgewogene Entwicklung der Regionen, einschliesslich der Integration der lokalen, regionalen und Langstreckenverkehrssysteme;
- (gh) die Beförderungsbedürfnisse der Menschen in weniger dicht bevölkerten Regionen;
- (i) die Beförderungsbedürfnisse von Menschen in Grenzregionen, einschliesslich der grenzübergreifenden Integration von Informationen, Fahrplänen, Fahrausweisen und Diensten allgemein;
- (hj) die Sicherheit und Gesundheit ~~und Sicherheit der Fahrgäste~~ der Arbeitnehmer und Fahrgäste;
- (ik) die Qualifikation des Personals und die von den Betreibern durchgeführte interne Aus- und Weiterbildung;
- (l) die Bezahlung und andere Beschäftigungs- und soziale Bedingungen, die in dem Mitgliedstaat, der Region oder der Kommune gelten, wo die Dienste

erbracht werden, einschließlich besonderer Bedingungen, deren Anwendung die Behörde selbst zugesagt hat;

(j~~m~~) die Art, in der Beschwerden bearbeitet und Streitigkeiten zwischen Fahrgästen und Betreibern beigelegt werden sowie ein Ausgleich für Mängel des Dienstes geleistet wird; und

(n) die Kosten der Erbringung der Dienste.

2. Für die Zwecke von Absatz 1 Ziffer (i) können die für die lokalen und regionalen öffentlichen Personenverkehrsdienste, Informationsdienste oder Fahrausweisregelungen zuständigen Behörden auf der einen Seite einer nationalen Grenze Vorschläge unterbreiten zur Ausweitung dieser Dienste und Regelungen auf die Gebiete auf der anderen Seite der Grenze.

Die zuständigen Behörden, bei denen diese Vorschläge eingehen, prüfen sie und teilen der Kommission gegebenenfalls ihre Ablehnung mit.

Artikel 4b Information der Fahrgäste

3. — Die Betreiber öffentlicher Personenverkehrsdienste stellen auf Anfrage in zugänglichen Formaten und innerhalb einer angemessenen Zeitspanne vollständige und aktuelle Informationen zu den Fahrplänen, den Tarifen und der Zugänglichkeit der Verkehrsdienste für Personen ~~mit verschiedenen Mobilitätshandicaps~~ mit eingeschränkter Mobilität sowie deren Fahrplänen und Tarifen bereit. Das von den Betreibern dafür verlangte Entgelt darf nur die administrativen Grenzkosten der Bereitstellung der Informationen abdecken.

KAPITEL III Öffentliche Dienstleistungsaufträge

Artikel 5

Zwingend vorgeschriebene Verwendung der Form des öffentlichen Dienstleistungsauftrags

Ein öffentlicher Dienstleistungsauftrag ist zu vergeben für die Auszahlung jeglichen finanziellen Ausgleichs für die durch die Erfüllung der Anforderungen des öffentlichen Dienstes entstandenen Kosten, auch von Ausgleich in Form der unter Marktwert berechneten Nutzung von Wirtschaftsgütern, im Rahmen eines gemeinwirtschaftlichen Vertrages, mit Ausnahme des Ausgleichs für die Einhaltung der allgemeinen Vorschriften für den öffentlichen Personenverkehr gemäß Artikel 10.

Ein öffentlicher Dienstleistungsauftrag ist ferner zu vergeben für die Gewährung sämtlicher ausschließlicher Rechte.

Artikel 6

Die Vergabe öffentlicher Dienstleistungsaufträge

~~Die im Rahmen dieser Verordnung~~ Öffentliche Dienstleistungsaufträge, die gemäß den Bestimmungen von Artikel 5 vergeben werden müssen, müssen folgende Anforderungen erfüllen:

- (a) Die Aufträge werden in Übereinstimmung mit Artikel 12 außer in den in den Artikeln 7, 7b und 8 vorgesehenen Fällen, im Wege der Ausschreibung vergeben.
- (b) In den Aufträgen ist festgelegt, dass der Betreiber zumindest die Kosten für die Erbringung der Verkehrsdienste ~~trägt~~ tragen soll, auf die sich der öffentliche Dienstleistungsauftrag bezieht, einschließlich insbesondere der Personalkosten, der Energiekosten sowie der Kosten für Wartung und Instandsetzung von Fahrzeugen und rollendem Material.
- (c) Die Aufträge sind befristet und haben eine Laufzeit von höchstens ~~fünf~~ acht Jahren für Busdienste und von fünfzehn Jahren für Schienenverkehrs- und Binnenschiffahrtsdienste. Die Laufzeit kann jedoch der Amortisationsdauer Rechnung tragen, ~~wenn falls~~
 - (i) der Auftrag den Betreiber zur Bereitstellung von rollendem Material für Eisenbahn, Stadtbahn oder Metro, anderen Fahrzeugen technisch besonders fortschrittlicher Art, Schiffen oder Infrastruktur verpflichtet, die an spezifische, geografisch festgelegte Verkehrsdienste gebunden sind, und
 - (ii) diese Wirtschaftsgüter für den Betreiber eine Amortisationsdauer haben, ~~von mehr als fünf Jahren~~ die die ansonsten im Rahmen der Bestimmungen dieses Absatzes zulässige Vertragslaufzeit überschreitet.

In solchen Fällen berücksichtigt ~~der~~ die Vertragslaufzeit darüber hinaus die relative wirtschaftliche Bedeutung des Wertes der betreffenden Wirtschaftsgüter im Verhältnis zum geschätzten Gesamtwert der von dem Auftrag abgedeckten Verkehrsdienste.

Bei Diensten, die im Rahmen von Verträgen erbracht werden, kann gleichzeitig ein finanzieller Ausgleich für die aus der Einhaltung der allgemeinen Vorschriften gemäß Kapitel IV entstehenden Kosten geleistet werden.

Artikel 6a

Inhalt öffentlicher Dienstleistungsaufträge

1. Öffentliche Dienstleistungsaufträge

- (a) verpflichten die Betreiber, den zuständigen Behörden die Informationen zu übermitteln, die zur Überwachung und Bewertung ihrer Leistung sowie der Leistung des gesamten Verkehrsnetzes erforderlich sind. Sie verpflichten die Betreiber insbesondere, den zuständigen Behörden jährlich für jede Strecke getrennt Informationen über die erbrachten Dienste, die angewendeten Tarife, die Zahl der beförderten Fahrgäste und der eingegangenen Beschwerden sowie alle die Sicherheit betreffenden Probleme oder Vorfälle vorzulegen. Diese Informationen sind getrennt für jede Strecke vorzulegen. Benachbarte Strecken können jedoch zu diesem Zweck zusammengefasst werden, sofern die Gruppe insgesamt einen jährlichen Wert von weniger als EUR 3 000 000 hat;
- (b) enthalten Vorschriften, die die Wartung der dem Betreiber zur Verfügung gestellten öffentlichen Wirtschaftsgüter, einschließlich Tunnels, Eisenbahninfrastruktur, Busbahnhöfe und Bahnstationen sowie Umsteigemöglichkeiten, Depots, Werkstätten, Fahrzeugen, Schiffen und

rollendem Material sicherstellen. Sie präzisieren insbesondere die Verpflichtungen des Betreibers, der zuständigen Behörde und anderer Agenturen in Bezug auf die Wartung dieser Wirtschaftsgüter;

- (c) geben klar die Vertragsstrafen an, die bei Nichteinhaltung der im Vertrag genannten Anforderungen Anwendung finden, sowie den Zeitplan und das Verfahren für ihre Anwendung. Zu diesen Strafen kann die vorzeitige Vertragsbeendigung zählen; und
 - (d) decken kein größeres geografisches Gebiet ab, als es das allgemeine Interesse - insbesondere die Notwendigkeit, Dienste für große Gruppen von Fahrgästen bereitzustellen, die gewöhnlich während der gleichen Fahrt mehr als eine Verbindung im öffentlichen Verkehrsnetz benutzen - erfordert.
- 2. Die Verträge können ein auf der Leistung des Betreibers basierendes System von Prämien und Vertragsstrafen enthalten, wobei die Leistung anhand von quantitativen Daten, Verbraucherbefragungen, unabhängiger Überwachung und Kontrolle oder auf andere Weise gemessen wird. In den Verträgen können ferner Sicherheitsleistungen des Betreibers oder von Dritten festgelegt werden.
 - 3. In den Verträgen kann die Aushandlung oder Auferlegung von Änderungen ihres Inhalts geregelt werden. Führen diese Änderungen zu einem höheren finanziellen Ausgleich oder neuen ausschließlichen Rechten, so kann die zuständige Behörde jedoch gemäß den Bestimmungen dieser Verordnung ein neues Auftragsvergabeverfahren einleiten, wenn der kumulierte jährliche Wert dieser Änderungen ein Fünftel des jährlichen Werts der vom ursprünglichen Auftrag abgedeckten Dienste übersteigt.
 - 4. Der Inhalt der Verträge kann nur geändert werden, wenn dies in den Vertragsbedingungen vorgesehen ist.

Artikel 7

Direktvergabe öffentlicher Dienstleistungsaufträge

- 1. Die zuständigen Behörden können im Einzelfall gemäß Absatz 3 Artikel 7a entscheiden, öffentliche Dienstleistungsaufträge für ~~Eisenbahn-, Metro- oder Stadtbahn~~ Eisenbahnverkehrsdienste direkt zu vergeben, wenn nationale oder internationale Sicherheitsstandards für den Schienenverkehr nicht anders gewährleistet werden können.
- 2. Die zuständigen Behörden können im Einzelfall und vorbehaltlich des Artikels 7a entscheiden, öffentliche Dienstleistungsaufträge für Metroverkehrsdienste entweder direkt an sich selbst oder einen von ihnen kontrollierten Betreiber zu vergeben, wenn:

 - (a) aufgrund von Größe oder technischer Einmaligkeit der traditionelle Betreiber in einem Ausschreibungsverfahren einen wesentlichen Vorteil hätte oder
 - (b) dies dazu führt, dass öffentliche Gelder oder von der öffentlichen Hand finanzierte Wirtschaftsgüter effizienter genutzt werden.

23. Die zuständigen Behörden können im Einzelfall gemäß Absatz 3 Artikel 7a entscheiden, öffentliche Dienstleistungsaufträge für Metro—oder Stadtbahnverkehrsdienste **entweder an sich selbst oder einen von ihnen kontrollierten Betreiber** direkt zu vergeben, **wenn dies eine effizientere Nutzung öffentlicher Mittel oder von der öffentlichen Hand finanzierter Wirtschaftsgüter begünstigt**, ~~wenn eine andere Lösung zusätzliche Kosten für die Koordinierung zwischen dem Betreiber und dem Verwalter der Infrastruktur mit sich bringen würde, die nicht durch einen zusätzlichen Nutzen ausgeglichen werden.~~

- ~~3. Die zuständigen Behörden, die einen Auftrag gemäß Absatz 1 oder 2 zu vergeben beabsichtigen, machen diese vorbereitende Entscheidung mindestens ein Jahr zuvor gemäß Artikel 13 bekannt und veröffentlichen das Beweismaterial und Untersuchungen, auf denen sie beruht.~~

- ~~4. Erbringt ein Betreiber zum Zeitpunkt des Inkrafttretens dieser Verordnung unmittelbar integrierte Dienste und sind die Bedingungen der Absätze 1 und 2 erfüllt, so kann die zuständige Behörde die nicht schienengebundenen Dienste, einschließlich Busdienste, des Betreibers in den öffentlichen Dienstleistungsauftrag einbeziehen, der direkt an den Betreiber vergeben wird, sofern der betroffene Mitgliedstaat dies genehmigt und die Kommission unter Angabe der Gründe und Vorlage geeigneter vergleichender Leistungsindikatoren davon unterrichtet.~~

54. Die zuständigen Behörden können im Einzelfall entscheiden, öffentliche Dienstleistungsaufträge für Dienste mit, einem geschätzten jährlichen Wert unter 400 000 **1 000 000** EUR direkt zu vergeben. Fasst eine zuständige Behörde alle ihre Anforderungen des öffentlichen Dienstes in einem einzigen öffentlichen Dienstleistungsauftrag zusammen, so kann sie diesen öffentlichen Dienstleistungsauftrag direkt vergeben, sofern sein geschätzter jährlicher Wert weniger als 800 000 **3 000 000** EUR beträgt.

~~Die Aufteilung einer Anforderung für Dienste eines bestimmten Betrags zur Umgehung einer **Die zuständigen Behörden dürfen Aufträge oder Netze nicht aufteilen, um eine** Ausschreibung ist unzulässig **zu vermeiden**.~~

56. Schlägt ein Betreiber eine Initiative vor, durch die in einem bestimmten Bereich ein völlig neuer Dienst eingerichtet wird, kann die zuständige Behörde diesem Betreiber das ausschließliche Recht zur Erbringung dieses neuen Dienstes direkt gewähren, sofern für diesen Dienst kein finanzieller Ausgleich im Rahmen eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags vorgesehen ist.

Ein öffentlicher Dienstleistungsauftrag kann für einen Dienst nur einmal nach den Bestimmungen von Unterabsatz 1 direkt vergeben werden.

6. Jeder finanzielle Ausgleich für direkt vergebene Aufträge entspricht den Vorschriften von Artikel 16 und Anhang I.

Artikel 7a

Schutzmaßnahmen für direkt vergebene Aufträge

1. Die zuständigen Behörden, die einen Vertrag gemäß Artikel 7 Absätze 1, 2 oder 3 direkt zu vergeben beabsichtigen, machen diese vorläufige Entscheidung

mindestens ein Jahr zuvor in Übereinstimmung mit Artikel 13 bekannt und veröffentlichen die Nachweise und Untersuchungen, auf denen sie beruht.

2. Werden Aufträge gemäß den Bestimmungen von Artikel 7 Absätze 1, 2 oder 3 direkt vergeben, so können gemäß Absatz 1 während der auf die Veröffentlichung folgenden sechs Monate andere potenzielle Betreiber der zuständigen Behörde ein Alternativangebot unterbreiten, in dem sie die zuvor von dem Betreiber, an den die Direktvergabe erfolgen soll, erzielten Ergebnisse bestreiten und Alternativlösungen zum Erreichen der Ziele des neuen Vertrags vorschlagen. Die zuständige Behörde zieht diese Angebote in Betracht und veröffentlicht in Übereinstimmung mit Artikel 13 die Gründe, aus denen sie sie annimmt oder ablehnt.

3. Die zuständigen Behörden gewährleisten Effizienz und Effektivität der Dienste, die unter gemäß Artikel 7 Absätze 1, 2 oder 3 direkt vergebene Aufträge fallen, insbesondere durch:

Zu diesem Zweck tun sie insbesondere folgendes:

(a) Sie führen mindestens einmal alle fünf Jahre eine Bestandsaufnahme der Tendenzen bei den Kosten pro Einheit und den Nutzungsraten dieser Dienste im Verhältnis zur eigenen früheren Leistung des Betreibers, den Leistungsstandards in der Industrie insgesamt und der Leistung vergleichbarer, von anderen Betreibern erbrachter Dienste durch;

(b) sie bewerten die Ergebnisse der Bestandsaufnahme und entscheiden darüber, ob die Auftragsvergabe ohne Wettbewerb gerechtfertigt war oder ob eine deutlich mangelhafte Leistung klar nachgewiesen ist;;

(c) bei deutlich nachgewiesener mangelhafter Leistung entscheiden sie über die Schritte, die sie selbst zur Verbesserung der Leistung unternehmen und fordern den Betreiber nach den Bestimmungen des Vertrags auf, dasselbe zu tun;

(d) sie prüfen die unter Buchstabe c genannten Fälle nach drei Jahren erneut. Zeigt sich dabei keine wesentliche Verbesserung der Leistung, so beendet die Behörde den Vertrag. Einen neuen Auftrag für die betreffenden Dienste darf sie erst nach einem Ausschreibungsverfahren gemäß Artikel 12 vergeben;

(e) sie veröffentlichen gemäß Artikel 13 Absätze 1 und 2

(i) die Informationen nach Artikel 13 Absatz 3;

(ii) die Ergebnisse der Bestandsaufnahmen;

(iii) ihre Bewertung der Ergebnisse;

(iv) ihre eigenen Pläne und die des Betreibers zur Verbesserung der Leistung in Fällen von deutlich mangelhafter Leistung.

Artikel 7b
Notmaßnahmen

Eine zuständige Behörde kann Notfallmaßnahmen ergreifen, um die Erbringung angemessener öffentlicher Personenverkehrsdienste sicherzustellen, wenn:

- (a) im Rahmen einer diskriminierungsfreien Ausschreibung keine Gebote eingegangen sind, die den genannten Anforderungen entsprechen;**
- (b) aufgrund einer richterlichen Entscheidung oder der Entscheidung einer Berufungsinstanz zur Auftragsvergabe der Abschluss eines neuen Vertrags gemäß den Bestimmungen dieser Verordnung vor dem Auslaufen der bestehenden Vereinbarungen unmöglich ist;**
- (c) ein Betreiber regelmäßig die in einem öffentlichen Dienstleistungsauftrag festgelegten Standards nicht einhält, und dies nach den Bestimmungen des Auftrags zu seiner vorzeitigen Beendigung führt;**
- (d) ein Betreiber den öffentlichen Dienstleistungsauftrag wegen Zahlungsunfähigkeit nicht ausführen kann; oder**
- (e) ein Betreiber einen Dienst nicht mehr erbringen will, der nicht Gegenstand eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags ist.**

Die zuständigen Behörden können Betreiber auffordern, die Einstellung eines von ihnen betriebenen öffentlichen Personenverkehrsdienstes bis zu sechs Monate im Voraus anzukündigen.

Die Notfallmaßnahme besteht in der Direktvergabe oder der vereinbarten Ausweitung eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags.

Die Direktvergabe oder vereinbarte Ausweitung eines Auftrags als Notfallmaßnahme ist nur solange gültig, bis die zuständige Behörde ein neues Auftragsvergabeverfahren gemäß den Bestimmungen dieser Verordnung durchgeführt hat, längstens jedoch für ein Jahr, außer wenn die Notfallmaßnahme gemäß Unterabsatz a getroffen wurde und beim neuen Vergabeverfahren kein Gebot den gestellten Anforderungen entspricht.

Artikel 8
Vergabe öffentlicher Dienstleistungsaufträge nach Qualitätsvergleich

- 1. Eine zuständige Behörde kann einen öffentlichen Dienstleistungsauftrag für einen Verkehrsdienst, der auf eine einzelne Strecke beschränkt ist und für den kein finanzieller Ausgleich im Rahmen eines gemeinwirtschaftlichen Vertrags gewährt wird, ohne Ausschreibung vergeben, sofern gemäß den Verfahren von Artikel 12:**
 - (a) eine Aufforderung zur Einreichung von Vorschlägen veröffentlicht wurde; und
 - (b) die Behörde durch Vergleich der Qualität der daraufhin eingegangenen Vorschläge den Betreiber oder die Betreiber mit der besten Dienstleistung für die Öffentlichkeit ausgewählt hat.
- 2. Ein Betreiber, an den nach Artikel 7 Absatz 5 oder Absatz 1 ein Auftrag vergeben wurde, kann einen Ausgleich für die Einhaltung von allgemeinen**

Vorschriften erhalten, die gemäß Artikel 10 festgelegt wurden und die unter den Auftrag fallenden Dienste betreffen. Die Höhe dieses Ausgleichsbetrags darf in einem Jahr ein Fünftel des Wertes der unter den Auftrag fallenden Dienste nicht überschreiten.

Artikel 9
Schutzmaßnahmen der Behörden

1. **Um sicherzustellen, dass potenzielle alternative Anbieter von öffentlichen Personenverkehrsdiensten weiterhin existieren können oder dass der kontrollierte Wettbewerb die Teilnahme von kleinen und mittleren Unternehmen nicht verhindert,** kann eine zuständige Behörde den gewählten Betreiber verpflichten, Unteraufträge für einen festgelegten Teil der vertragsgegenständlichen Dienste an Dritte zu vergeben, mit denen sie **weder die zuständige Behörde noch der Betreiber** nicht verbunden sind. Die Verpflichtung der Unterauftragsvergabe darf sich nicht auf mehr als die Hälfte des Werts der vertragsgegenständlichen Dienste erstrecken. **Die zuständige Behörde benennt nicht die Unterauftragnehmer.**
2. Eine zuständige Behörde kann entscheiden, keine öffentlichen Dienstleistungsaufträge an einen Betreiber zu vergeben, wenn dieser dadurch mehr als ein Viertel des relevanten Marktes der öffentlichen Personenverkehrsdienste erhält **oder bereits erhalten hat. Die Mitgliedstaaten können zu diesem Zweck insbesondere festlegen, dass:**
 - (a) **für Stadtbahn-, Metro, Binnenschifffahrts- sowie lokale und regionale Busdienste der relevante Markt der regionale Markt für öffentlichen Personenverkehr ist; und**
 - (b) **für Eisenbahn- und Busfernverkehrsdienste der relevante Markt der nationale Markt für diesen öffentlichen Verkehrsträger ist.**

Dieser Absatz gilt unbeschadet des Rechts der zuständigen Behörden, Aufträge für das gesamte in ihre Zuständigkeit fallende Hoheitsgebiet gemäß den Bestimmungen von Artikel 6a Absatz 1 Buchstabe d an einen einzigen Betreiber zu vergeben.

Dieser Absatz gilt unbeschadet der Verfahren und Entscheidungen der Wettbewerbsbehörden der Gemeinschaft und der Mitgliedstaaten.

3. ~~Umfasst ein gemeinwirtschaftlicher Vertrag ein ausschließliches Recht,~~ die Eine zuständige Behörde kann den gewählten Betreiber verpflichten, den Arbeitnehmern, die vor der Vertragsvergabe eingestellt wurden, die Rechte anzubieten, auf die sie Anspruch gehabt hätten, wenn ein Übergang im Sinne der Richtlinie **77/187/EWG 2001/23/EG** stattgefunden hätte. Die Behörde führt die Arbeitnehmer und ihre vertraglich festgelegten Rechte im einzelnen auf.
4. Die zuständigen Behörden können den gewählten Betreiber verpflichten, sich in dem betreffenden Mitgliedstaat niederzulassen, sofern nicht bereits auf der Grundlage von Artikel 71 EG-Vertrag erlassene gemeinschaftliche Rechtsvorschriften die Dienstleistungsfreiheit vorsehen. Die zuständigen Behörden dürfen jedoch bei der Vergabe öffentlicher Dienstleistungsaufträge potenzielle Betreiber, die in einem anderen Mitgliedstaat niedergelassen sind, nicht deshalb diskriminieren, weil sie noch

nicht in dem fraglichen Mitgliedstaat niedergelassen oder noch nicht im Besitz der für die Erbringung von Verkehrsdiensten erforderlichen Lizenz sind. **Die zuständigen Behörden können potenzielle Betreiber verpflichten, eine Genehmigung zu beantragen und allen übrigen zumutbaren Forderungen nachzukommen, um zu beweisen, dass sie in der Lage sind, die erforderlichen Genehmigungen zu erhalten. Die zuständigen Behörden gewähren ausreichend Zeit zwischen Auftragsvergabe und Beginn der Dienstleistung, damit der Betreiber sich niederlassen und die erforderliche Lizenz beschaffen kann.**

5. Wenden die zuständigen Behörden eine der in den Absätzen 1 bis 4 genannten Vorschriften an, so unterrichten sie die potenziellen Betreiber bei Einleitung des Vergabeverfahrens für öffentliche Dienstleistungsaufträge über alle sachdienlichen Einzelheiten.

KAPITEL IV

Mindestkriterien Allgemeine Vorschriften für öffentliche Personenverkehrsdienste

Artikel 10

1. ~~Unbeschadet der gemäß Kapitel III vergebenen öffentlichen Dienstleistungsaufträge~~ Die zuständigen Behörden können allgemeine Vorschriften oder Mindestkriterien festlegen, die von allen Betreibern einzuhalten sind. Diese Vorschriften ~~und Kriterien~~ gelten in dem geografischen Bereich, für den die Behörde zuständig ist, ohne Diskriminierung auch für alle Verkehrsdienste mit ähnlichem Charakter.
2. **Zu den allgemeinen Vorschriften können zählen:**
 - (a) **Anforderung an die Betreiber, Fahrzeuge, Schiffe, rollendes Material und Infrastruktur einzusetzen, die den festgelegten Standards hinsichtlich Qualität, Umweltverträglichkeit, Zugänglichkeit oder Erscheinungsbild entsprechen;**
 - (b) **Anforderung an die Betreiber, sich an integrierten Fahrausweis-, Zeitplan- und Informationsdiensten zu beteiligen; oder**
 - (c) **ohne Diskriminierung auf alle Betreiber angewandte Beschränkungen der Gesamtzahl der Fahrzeuge, die einen bestimmten Straßenabschnitt befahren, aus Gründen der öffentlichen Sicherheit oder des Umweltschutzes.**
3. **In den allgemeinen Vorschriften können tarifliche Verpflichtungen in Form von Höchsttarifen für einige oder alle Fahrten festgelegt werden.**
4. ~~Solche~~ allgemeinen Vorschriften ~~oder Mindestkriterien~~ können auch den Ausgleich für die Kosten umfassen, die aus ihrer Einhaltung entstehen (**berechnet nach Artikel 16 und Anhang I**), sofern folgende Voraussetzungen erfüllt sind:
 - (a) ~~Die Regelung gilt nur für bestimmte Kategorien von Fahrgästen, sofern durch die allgemeine Vorschrift oder das Kriterium Tarife begrenzt werden;~~
 - (b) ~~der Ausgleichsbetrag für die Erfüllung allgemeiner Vorschriften oder Mindestkriterien, der einem Betreiber innerhalb eines Jahres für den Bereich gewährt~~

~~werden kann, für den die betreffende Vorschriften oder das betreffende Mindestkriterium gilt, darf höchstens einem Fünftel des Wertes der Dienste des Betreibers in diesem Bereich entsprechen, und~~

~~(e)~~—Ausgleich wird allen Betreibern in nichtdiskriminierender Weise gewährt.

und

(b) die betreffende allgemeine Vorschrift bezieht sich auf Qualitäts- und Zuverlässigkeitsstandards für die Dienste, die sie betrifft, sowie auf angemessene Vertragsstrafen, mit denen Betreiber belegt werden, die diese Standards nicht einhalten.

KAPITEL V

Verfahren

Artikel 11 Notifizierung

Ausgleichszahlungen im Rahmen dieser Verordnung sind vom Anmeldeverfahren gemäß Artikel 88 Absatz 3 EG-Vertrag ausgenommen.

Artikel 12 Vergabeverfahren

1. The procedure adopted for competitive tendering or quality comparison shall be fair, open and non-discriminatory.
2. Zu diesem Verfahren gehört die Veröffentlichung gemäß Artikel 13.
3. Das Ausschreibungsverfahren umfasst folgendes:
 - (a) Auswahlkriterien, unter Berücksichtigung der Kriterien gemäß Artikel **4a** Absatz **21**, die die Mindestanforderungen der Behörde festlegen;
 - (b) Vergabekriterien, unter Berücksichtigung der Kriterien gemäß Artikel **4a** Absatz **21**, die festlegen, aufgrund welcher Elemente die Behörde zwischen den Angeboten auswählt, die die Auswahlkriterien erfüllen; und
 - (c) technische Spezifikationen, die die Anforderungen des öffentlichen Dienstes aufführen, die Gegenstand des Auftrags sind, und gegebenenfalls die Wirtschaftsgüter beschreiben, die dem erfolgreichen Bieter zur Verfügung gestellt werden und die hierfür geltenden Bestimmungen und Bedingungen angeben.

Die Frist für den Eingang der Angebote beträgt mindestens 52 Tage, gerechnet vom Tag der Absendung der Ausschreibung an.

4. Die zuständigen Behörden fügen den Informationen, die sie den potenziellen Betreibern übermitteln, die ihnen gemäß den Bedingungen für öffentliche

Dienstleistungsaufträge vorliegenden sachdienlichen Informationen über die Dienste der Betreiber, Tarife und Fahrgastzahlen in den letzten fünf Jahren bei.

5. Die zuständigen Behörden verpflichten potenzielle Betreiber, ihre Pläne zur Erbringung der ausgeschriebenen Dienste einschließlich des Einsatzes von Personal und Wirtschaftsgütern zu erläutern.
6. Bei Ausschreibungen für Aufträge mit einem geschätzten jährlichen Wert von mehr als EUR 3 000 000 können die zuständigen Behörden mit potenziellen Betreibern über die von ihnen eingereichten Angebote verhandeln. Die Behörden können als Ergebnis von Verhandlungen nach der Ausschreibung kein Angebot annehmen, das in Bezug auf die in Absatz 3 Buchstabe b genannten Vergabekriterien ungünstiger ist als ein Angebot, das von einem anderen Bieter eingereicht wurde und den Auswahlkriterien in Absatz 3 Buchstabe a entspricht.

Artikel 13
Transparenz

1. Ausschreibungen, Aufforderungen zur Einreichung von Vorschlägen im Verfahren des Qualitätsvergleichs, Informationen über neue allgemeine Vorschriften und dazugehörige Ausgleichszahlungen, vorbereitende Entscheidungen über die Direktvergabe von Aufträgen gemäß Artikel 7a Absatz 1 und andere Mitteilungen und Entscheidungen ~~und vorbereitende Entscheidungen~~ gemäß dieser Verordnung werden in geeigneter Weise veröffentlicht, im Falle von Entscheidungen und vorbereitenden Entscheidungen unter Angabe der Gründe, auf denen sie beruhen.
2. Die zuständigen Behörden übermitteln dem Amt für amtliche Veröffentlichungen der Europäischen Gemeinschaften zur Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften* auf dem geeignetsten Wege Mitteilungen und Entscheidungen im Zusammenhang mit öffentlichen Dienstleistungsaufträgen und Ausgleichsregelungen mit einem geschätzten jährlichen Wert von ~~400 000~~ 1 000 000 EUR oder mehr, ~~oder~~ und von ~~800 000~~ 3 000 000 EUR oder mehr.

Der höhere in Unterabsatz 1 genannte Höchstbetrag kommt nur zur Anwendung, wenn eine zuständige Behörde alle ihre Anforderungen des öffentlichen Dienstes in einem einzigen öffentlichen Dienstleistungsauftrag zusammengefasst hat.

3. Die zuständigen Behörden stellen auf Anfrage zur Verfügung:
 - (a) die Bestimmungen aller von ihnen vergebenen öffentlichen Dienstleistungsaufträge sowie für direkt vergebene Aufträge die Art der Berechnung des Ausgleichs in Übereinstimmung mit Artikel 16 und Anhang I;
 - (b) alle von ihnen festgelegten allgemeinen Vorschriften für öffentliche Verkehrsdienste, einschließlich der Einzelheiten über tarifliche Verpflichtungen und die Methode zur Festsetzung des Ausgleichsatzes; und
 - (c) die Informationen, die ihnen aufgrund der öffentlichen Dienstleistungsaufträge über die Dienste der Betreiber, Tarife, ~~und~~ Fahrgastzahlen und die allgemeine Tendenz der Qualität des Dienstes vorliegen.

4. Die Behörden bewahren mindestens zehn Jahre lang die Unterlagen zu allen Vergabeverfahren für öffentliche Dienstleistungsaufträge auf, die für eine Rechtfertigung der Entscheidungen zu einem späteren Zeitpunkt ausreichen. Zusammenfassungen dieser Unterlagen sind den Beteiligten auf Antrag zur Verfügung zu stellen.
5. Die Mitgliedstaaten übermitteln der Kommission bis zum Ende des Monats ~~März~~ **Juni** ~~jeden~~ **jeden geraden** Jahres:
 - (a) jeweils ~~für das~~ **bezogen auf** die vorhergehenden **zwei Kalenderjahre** eine Aufstellung von Anzahl, geschätztem Wert und Geltungsdauer der von den zuständigen Behörden vergebenen gemeinwirtschaftlichen Verträge, aufgeschlüsselt nach Schienen-, Bus- und Binnenschiffahrtendiensten sowie nach Verträgen, die im Wege der Ausschreibung, des Qualitätsvergleichs oder direkt vergeben wurden; und
 - (b) eine Zusammenfassung von Umfang und Inhalt der allgemeinen Vorschriften oder Mindestkriterien, die in den vorhergehenden **zwei Kalenderjahren** in Kraft waren und für die Ausgleich geleistet wurde, sowie der Höhe der Ausgleichszahlungen;
 - (c) **die Erkenntnisse von Leistungsüberprüfungen, die gemäß Artikel 7a Absatz 3 in den vorhergehenden Kalenderjahren durchgeführt wurden.**
6. **Für die Zwecke der politischen Analyse und Überprüfung, einschließlich des Berichts gemäß Artikel 19 Absatz 2, enthält die in Absatz 5 Unterabsatz a genannte Aufstellung Einzelheiten zu:**
 - (a) **Nutzungsgraden;**
 - (b) **der Kundenzufriedenheit;**
 - (c) **der Anzahl der Arbeitskräfte und Änderungen der Arbeitsorganisation und Beschäftigungsbedingungen; und**
 - (d) **den Kosten der Erbringung der Dienste, unterschieden nach:**
 - (i) **finanziellem Ausgleich gemäß dieser Verordnung, einschließlich des Ausgleichs für die Einhaltung der allgemeinen Vorschriften; und**
 - (ii) **allen anderen relevanten privaten oder öffentlichen Investitionen, einschließlich Investitionen in Infrastruktur, Fahrzeuge, Schiffe und rollendes Material, die nicht unter diese Verordnung fallen.**

Artikel 14
Rechtsbehelfe

1. Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass die Betreiber und andere Beteiligte bei einer öffentlichen **oder gerichtlichen** Stelle einen Rechtsbehelf gegen Entscheidungen und vorläufige Entscheidungen einlegen können, die zuständige Behörden im Rahmen dieser Verordnung getroffen haben.

2. ~~Diese in Absatz 1 genannte Stelle muss hinsichtlich ihrer Organisation, Finanzierung, rechtlichen Struktur und Entscheidungsprozesse unabhängig von allen betroffenen zuständigen Behörden und Betreibern sein; sie ist befugt, einschlägige Informationen von allen relevanten Parteien einzuholen, bindende Entscheidungen zu treffen und Schadenersatz zuzuerkennen.~~
3. ~~Die Stellen, die Rechtsbehelfe bearbeiten, bearbeiten diese und ergreifen Abhilfemaßnahmen innerhalb einer Frist von zwei Monaten ab Eingang aller Informationen. **Handelt es sich nicht um eine gerichtliche Stelle, so werden ihre Entscheidungen gerichtlich überprüft.**~~
4. ~~Vorbehaltlich Absatz 5 sind Entscheidungen von Stellen, die Rechtsbehelfe bearbeiten, für alle von diesen Entscheidungen betroffenen Parteien verbindlich. **Die Einzelheiten der Durchführung des Rechtsbehelfsverfahrens werden von den Mitgliedstaaten festgelegt.**~~
5. ~~Die Mitgliedstaaten treffen die erforderlichen Maßnahmen, um sicherzustellen, dass Entscheidungen von Stellen, die Rechtsbehelfe bearbeiten, gerichtlich überprüfbar sind. **Bei grenzüberschreitenden Diensten einigen sich die beteiligten Behörden darauf, welche Rechtsbehelfe bearbeitende Stelle gerichtlich zuständig ist.**~~

Artikel 15 *Rechnungslegung*

1. Dienste, die Gegenstand öffentlicher Dienstleistungsaufträge mit einer besonderen zuständigen Behörde sind, werden für die Zwecke der Rechnungslegung als eine gesonderte Tätigkeit angesehen und als gesonderte, von den anderen Tätigkeiten des Unternehmens getrennte Rechnungslegungseinheit betrieben, unabhängig davon, ob die anderen Tätigkeiten mit dem Personenverkehr im Zusammenhang stehen.
2. **Gemäß Artikel 7 Absätze 1, 2 oder 3 direkt vergebene Einzelaufträge sowie alle Aufträge mit einem jährlichen Wert von mehr als EUR 3 000 000 werden als gesonderte Rechnungslegungseinheit betrieben.**
23. Jede Rechnungslegungseinheit muss die folgenden Voraussetzungen erfüllen:
 - (a) Es werden getrennte Betriebskonten geführt;
 - (b) die Anteile an den Gemeinkosten, Wirtschaftsgütern und Passiva für jede Tätigkeit werden entsprechend ihrer tatsächlichen Inanspruchnahme zugewiesen;
 - (c) die Kostenrechnungsgrundsätze, nach denen getrennte Konten geführt werden, werden eindeutig festgelegt;
 - (d) die Ausgaben für jede Tätigkeit werden durch die **Gesamtbetriebseinnahmen** der betreffenden Dienste und durch Ausgleichszahlungen staatlicher Behörden für die Kosten der Erfüllung der betreffenden Anforderungen des öffentlichen Dienstes gedeckt, ohne dass die Möglichkeit besteht, Finanzmittel **von einer oder** auf eine andere Tätigkeit zu übertragen. **Zu diesem Ausgleich kann ein angemessener Gewinn des Betreibers zählen.**

34. Die Betreiber, die gemäß Artikel 10 einen Ausgleich für die Erfüllung von ~~Mindestkriterien~~ **allgemeinen Vorschriften** für Verkehrsdienste erhalten, weisen in ihrer Rechnungslegung getrennt aus, welche Kosten ihnen durch die Erfüllung der betreffenden allgemeinen Vorschriften ~~beziehungsweise Kriterien~~ entstanden sind, welche zusätzlichen Erträge sie aufgrund der Erfüllung dieser Vorschrift ~~oder dieses Kriteriums~~ erzielt haben und welche Ausgleichszahlungen erfolgt sind. Die Ausgleichszahlungen und die erzielten zusätzlichen Erträge sollen die entstandenen Kosten ausgleichen, ohne dass eine Übertragung **von einer oder** auf eine Tätigkeit, die nicht Gegenstand der betreffenden Vorschriften ~~beziehungsweise Kriterien~~ ist, möglich ist. **Zu diesem Ausgleich kann ein angemessener Gewinn des Betreibers zählen.**
5. **Betreiber von Diensten, für die gemäß Artikel 7 Absätze 1, 2 oder 3 oder Artikel 17 Absatz 3 der Auftrag direkt vergeben wurde, legen ihre Bücher in einer Form offen, anhand derer die Einhaltung der Bestimmungen dieses Artikels und der Artikel 7a Absätze 1 und 3, Artikel 8 Absatz 2 und Artikel 16 überprüft werden kann.**

KAPITEL VI

Schlussbestimmungen

Artikel 16 Ausgleich

Die zuständigen Behörden gewähren keinen höheren Ausgleich und wenden keine weniger strengen Verfahren an als in Anhang I vorgesehen; ausgenommen hiervon sind öffentliche Dienstleistungsaufträge, die im Wege der Ausschreibung vergeben werden.

Artikel 17 Übergangsbestimmungen

1. ~~Die Mitgliedstaaten ergreifen die erforderlichen Maßnahmen, um sicherzustellen, dass geltende Regelungen, Verträge oder Vereinbarungen, die nicht mit dieser Verordnung in Einklang stehen, innerhalb von drei Jahren nach Inkrafttreten dieser Verordnung außer Kraft gesetzt werden.~~
2. ~~Ist ein Betreiber zum Zeitpunkt des Inkrafttretens dieser Verordnung aufgrund eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags verpflichtet, Investitionen in Schieneninfrastruktur zu tätigen, und beträgt die Amortisationsdauer für diese Schieneninfrastruktur noch mehr als drei Jahre, so kann die zuständige Behörde die in Absatz 1 festgesetzte Übergangsfrist von drei Jahren unter Berücksichtigung dieser Amortisationsdauer und der relativen wirtschaftlichen Bedeutung der betreffenden Wirtschaftsgüter gegenüber dem geschätzten Gesamtwert der von dem Auftrag betroffenen Dienste um bis zu drei Jahre zu verlängern.~~
1. **Vor Inkrafttreten dieser Verordnung nach einem an die Bestimmungen der Richtlinien 92/50/EWG, 93/36/EWG, 93/37/EWG oder 93/38/EWG angepassten Verfahren oder einem anderen gerechten Ausschreibungsverfahren vergebene Aufträge können für ihre vertraglich festgelegte Laufzeit gültig bleiben, sofern diese begrenzt und angemessen ist.**

2. Eine zuständige Behörde, die vor Inkrafttreten dieser Verordnung einen Busdienst selbst oder durch einen von ihr kontrollierten Betreiber erbracht hat, kann diesen Dienst in den acht Jahren nach Inkrafttreten der Verordnung ohne Ausschreibung weiterhin erbringen.
3. Unter außergewöhnlichen Umständen und unbeschadet des gemäß Artikel 5 vorgeschriebenen Auftrags und der Vorschriften für die Auftragslaufzeit gemäß Artikel 6 Buchstabe c sowie vorbehaltlich der vorhergehenden Genehmigung durch die Kommission können die zuständigen Behörden die Befristung nach Absatz 2 verlängern, sofern:
- (a) sie Artikel 7a anwenden
 - (b) durch den Auftrag kein ausschließliches Recht vergeben wird
 - (c) ein Ausgleich für tarifliche Verpflichtungen gemäß Artikel 10 angewandt wird.
4. Unbeschadet der Absätze 1, 2 und 3 stellt jede zuständige Behörde sicher, dass:
- (a) binnen vier Jahren nach Inkrafttreten dieser Verordnung gemessen am Wert mindestens ein Drittel ihrer öffentlichen Dienstleistungsaufträge nach den Bestimmungen dieser Verordnung vergeben werden; und
 - (b) alle ihre öffentlichen Dienstleistungsaufträge binnen acht Jahren nach den Bestimmungen dieser Verordnung vergeben werden.
- Bei der Anwendung der in Unterabsatz 12 genannten Bestimmungen und der Berechnung der Anteile berücksichtigen die zuständigen Behörden weder die öffentlichen Dienstleistungsaufträge, die nach dem 1. Februar 2003 gemäß den Bestimmungen von Artikel 7 Absätze 1, 2, 3 und 45 vergeben wurden, noch Aufträge gemäß den Bestimmungen der Absätze 1, 2 und 3.
5. Die Mitgliedstaaten und die zuständigen Behörden ergreifen die erforderlichen Maßnahmen, um sicherzustellen, dass andere als die in Absatz 1 genannten geltenden Regelungen, Verträge oder Vereinbarungen, die nicht mit dieser Verordnung in Einklang stehen, so rechtzeitig außer Kraft gesetzt werden, dass die zuständigen Behörden die Bestimmungen nach den Absätzen 2 und 4 einhalten können.
36. Bis zu dem Zeitpunkt, an dem die in Absatz 1 und Absatz 2 4 genannten Regelungen, Verträge oder Vereinbarungen außer Kraft treten, gelten für sie weiterhin die Vorschriften der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69, die vor Inkrafttreten dieser Verordnung auf sie Anwendung fanden.
7. Die zuständigen Behörden können während der in Absatz 4 genannten Übergangszeiträume Betreiber, die ausschließliche Rechte genießen oder einen finanziellen Ausgleich für den Betrieb öffentlicher Verkehrsdienste erhalten, die nicht nach den Bestimmungen dieser Verordnung vergeben wurden, von der Teilnahme am Auftragsvergabeverfahren ausschließen.

Wenden die zuständigen Behörden Unterabsatz 1 an, so geschieht dies ohne Diskriminierung; sie schließen alle potenziellen Betreiber aus, die diese

Bedingung erfüllen, und unterrichten potenzielle Betreiber zu Beginn des Vergabeverfahrens für öffentliche Dienstleistungsaufträge über ihre Entscheidung.

Sie teilen der Kommission ihre diesbezügliche Absicht mindestens zwei Monate vor der Veröffentlichung der Ausschreibung oder der Aufforderung zur Einreichung von Vorschlägen im Rahmen des Qualitätsvergleichsverfahrens mit.

Betreiber sind von den Bestimmung des ersten Unterabsatzes ausgenommen, wenn sie nachweisen können, dass der Wert der von ihnen gemäß dieser Verordnung erbrachten öffentlichen Verkehrsdienste den Wert der Dienste, für die nach anderen Bestimmungen als nach dieser Verordnung ein ausschließliches Recht vergeben oder ein finanzieller Ausgleich gewährt wurde, übersteigt.

Artikel 18

Betreiber aus Drittländern

Für die Zwecke dieser Verordnung und unbeschadet des Artikels 9 Absatz 4 gelten die Betreiber aus der in Anhang II aufgeführten Drittländern, die Partei eines Abkommens mit der Gemeinschaft sind, das Betreiber aus diesen Ländern das Recht gibt, sich in den Mitgliedstaaten niederzulassen, gemäß den Bestimmungen des Abkommens zwischen dem jeweiligen Land und der Gemeinschaft, als Unternehmen der Gemeinschaft. ~~Die Kommission aktualisiert diesen Anhang, wenn eine Änderung der internationalen Verpflichtungen der Gemeinschaft dies erfordert, durch Veröffentlichung eines Vermerks im Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften (Reihe L).~~

Artikel 19

Überwachung durch die Kommission

1. Die Mitgliedstaaten konsultieren die Kommission bezüglich aller für die ~~Umsetzung~~ Anwendung dieser Verordnung erforderlichen Rechts- und Verwaltungsvorschriften.
2. Die Kommission erstellt innerhalb von fünf Jahren nach Inkrafttreten dieser Verordnung einen Bericht über die Anwendung der Verordnung in den Mitgliedstaaten und die quantitativen und qualitativen Auswirkungen für die Fahrgäste, das Personal, die Behörden und die von ihnen bedienten Gemeinden und schlägt erforderlichenfalls Änderungen vor. Dieser Bericht umfasst eine Prüfung der Funktionsweise der Ausnahmeregelungen des Artikels 7.

Artikel 20

Aufhebung und Änderung

1. Die Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 wird aufgehoben.
2. Artikel 3 Absatz 2 der Verordnung (EWG) Nr. 1107/70 wird gestrichen.

Artikel 21
Inkrafttreten

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

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

Geschehen zu Brüssel am

<i>Im Namen des Europäischen Parlaments</i>	<i>Im Namen des Rates</i>
<i>Die Präsidentin</i>	<i>Der Präsident</i>

ANHANG I

Regeln für die Gewährung eines Ausgleichs bei Vergabe ohne Ausschreibung

1. ~~Gewährt eine zuständige Behörde einem Betreiber einen finanziellen Ausgleich für die Erfüllung einer Anforderung des öffentlichen Dienstes aufgrund dieser Verordnung und wird dieser Ausgleich nicht im Rahmen eines im Wege der Ausschreibung vergebenen öffentlichen Dienstleistungsauftrags geleistet, darf der entsprechende Ausgleichsbetrag nicht den nach den Regeln dieses Anhangs berechneten finanziellen Nettoeffekt der Erfüllung der Anforderung des öffentlichen Dienstes übersteigen.~~
2. ~~Der finanzielle Nettoeffekt entspricht der Summe~~
 - (i) ~~der Effekte, die die Erfüllung der Anforderung des öffentlichen Dienstes für die Ausgaben des Betreibers hat (vermiedene Kosten abzüglich getätigte zusätzliche Ausgaben); und~~
 - (ii) ~~der Effekte, die die Erfüllung der Anforderung des öffentlichen Dienstes für die Einnahmen des Betreibers hat (zusätzliche Einnahmen abzüglich entgangene Einnahmen).~~
3. ~~Bei der Bestimmung des finanziellen Nettoeffekts wird berücksichtigt, welche Effekte die Erfüllung der Anforderung des öffentlichen Dienstes für die Aktivitäten des Betreibers insgesamt hat.~~
4. ~~Zur Berechnung des finanziellen Nettoeffekt wird ein Vergleich angestellt zwischen der Situation, in der die Anforderung des öffentlichen Dienstes erfüllt wird, und der Situation, die eingetreten wäre, wenn diese Anforderung nicht erfüllt worden wäre und die Kosten der von dieser Anforderung betroffenen Dienste statt dessen auf kommerzieller Grundlage festgelegt worden wären.~~
5. ~~Für die Situation, die eingetreten wäre, wenn die Anforderung des öffentlichen Dienstes nicht erfüllt worden wäre (der Referenzfall), sollten Schätzwerte für Tarifsätze, Fahrgastzahlen und Kosten berechnet werden.~~
6. ~~Der Referenzfall kann berechnet werden:~~
 - (i) ~~anhand von Angaben über die Situation, bevor der Betreiber die gemeinwirtschaftliche Anforderung erfüllte, sofern sich die Umstände nicht in einem Maße geändert haben, dass diese Angaben als Referenzwert für die derzeitigen Tarifsätze, Fahrgastzahlen und Kosten unzuverlässig sind; oder~~
 - (ii) ~~durch Vergleich mit Angaben über vergleichbare Dienste, die auf kommerzieller Grundlage betrieben werden; oder~~
 - (iii) ~~durch Abschätzung der Kosten der Dienste und der Nachfrage dafür.~~

~~Bei der Berechnung des Referenzfalls sollte den Entwicklungen, die den entsprechenden Verkehrsmarkt beeinflussen, angemessen Rechnung getragen werden.~~
7. ~~Bei der Berechnung der Effekte der Erfüllung einer Anforderung des öffentlichen Dienstes für die Einkommen sind insbesondere Änderungen der Tarife und der~~

~~Fahrgastzahlen zu berücksichtigen. Die Berechnung muss den Effekten der Erfüllung der Anforderung und den sich daraus ergebenden Änderungen hinsichtlich der Qualität, der Quantität und der Preise der erbrachten Dienste auf die Nachfrage nach Verkehrsdiensten Rechnung tragen. Diese Bewertung beschränkt sich nicht auf den Teil des Netzes, in dem die Anforderung direkt erfüllt wird, sondern bezieht auch Effekte in anderen Teilen des Netzes mit ein.~~

- ~~8. Die Berechnung der Effekte der Erfüllung einer gemeinwirtschaftlichen Anforderung für die Kosten erfolgt analog zur Berechnung der Effekte für die Einnahmen. Betrifft die Anforderung nur einige der Dienste, die ein Betreiber erbringt, werden die nur einmal anfallenden Kosten wie beispielsweise Gemeinkosten auf diese und die anderen Dienste entsprechend dem Wert jedes Dienstleistungspakets aufgeteilt.~~
- ~~9. Bei der Berechnung der Kosten, die durch die Erfüllung gemeinwirtschaftlicher Anforderungen entstehen, geht man von einem effizienten Management seitens des Betreibers und von der Erbringung von Verkehrsdiensten angemessener Qualität aus.~~

~~Der Ausgleichsbetrag wird im Voraus für die Laufzeit des Vertrags oder der Ausgleichsregelung festgelegt, ausgenommen die Fälle, in denen im Vertrag oder in der Ausgleichsregelung vorgesehen ist, dass der Ausgleichsbetrag anhand vorher festgelegter Faktoren angepasst wird. In jedem Fall bleiben die Ausgleichsbeträge mindestens ein Jahr lang unverändert.~~

~~Ein Ausgleich für die Erfüllung der Anforderungen des öffentlichen Dienstes kann nur gewährt werden, wenn der betreffende Betreiber unter Berücksichtigung seiner eigenen kommerziellen Interessen diese Anforderung nicht oder nicht im gleichen Umfang oder unter den gleichen Bedingungen erfüllen würde, wenn er keinen Ausgleich erhielte.~~

- 1. Die Vorschriften dieses Anhangs gelten für jeden finanziellen Ausgleich für die Erfüllung von Anforderungen des öffentlichen Dienstes gemäß dieser Verordnung, der nicht im Anschluss an ein Ausschreibungsverfahren vergeben wurde. Dazu zählt der für die Einhaltung der allgemeinen Vorschriften gemäß Artikel 10 gezahlte Ausgleich. Die Vorschriften gelten nicht für Ausnahmen von einigen oder allen finanziellen Effekten einer Verbrauchsteuer auf Kraftstoff.**
- 2. Der Betrag des Ausgleichs darf die Differenz zwischen den Extrakosten, die dem Betreiber durch die Erbringung der Dienste entstehen, und den zusätzlichen Einnahmen des Betreibers durch den Dienst nicht übersteigen, wobei die gesamte Tätigkeit des Betreibers zu berücksichtigen ist, einschließlich profitabler Dienste.**
- 3. In die Berechnung der Extrakosten des Betreibers können einbezogen werden:**
 - (i) die zusätzlichen mit der Erfüllung der Anforderung des öffentlichen Dienstes verbundenen direkten Kosten**
 - (ii) ein verhältnismäßiger Anteil an den in die Erbringung des Dienstes einbezogenen Gemeinkosten, Wirtschaftsgütern und Passiva**
 - (iii) ein angemessener Gewinn**
 - (iv) aufgrund der Anwendung der Anforderung des öffentlichen Dienstes entgangene Einnahmen.**

4. In die Berechnung der zusätzlichen Einnahmen des Betreibers können einbezogen werden:

(i) zusätzliche Einnahmen des Betreibers aus Fahrpreisen und anderen direkt mit dem Dienst verbundenen Tätigkeiten wie Werbung und Erfrischungen an Bord.

(ii) alle durch die Erbringung des Dienstes vermiedenen Kosten.

5. Ein Ausgleich für die in Artikel 10 Absatz 3 niedergelegten tariflichen Verpflichtungen, die die meisten oder alle Fahrten betreffen, wird zum gleichen Satz je Fahrt an alle Betreiber von Diensten ähnlicher Art gezahlt. Dieser Satz basiert auf einer Schätzung des durchschnittlichen finanziellen Effekts der Verpflichtung auf alle von ihr betroffenen Betreiber.

6. Bei der Berechnung der Kosten, die durch die Erfüllung der Anforderungen des öffentlichen Dienstes entstehen, geht man von einem effizienten Management seitens des Betreibers und von der Erbringung von Verkehrsdiensten angemessener Qualität aus.

Der Ausgleichsbetrag wird im Voraus für die Laufzeit des Vertrags oder der Ausgleichsregelung festgelegt. Verträge oder Ausgleichsregelungen können jedoch Verfahren für die Anpassung des Ausgleichsbetrags anhand besonderer, vorher festgelegter Faktoren oder Umstände enthalten. In jedem Fall bleiben die Ausgleichsbeträge mindestens ein Jahr lang unverändert.

Ein Ausgleich für die Erfüllung der Anforderungen des öffentlichen Dienstes kann nur gewährt werden, wenn der betreffende Betreiber unter Berücksichtigung seiner eigenen kommerziellen Interessen diese Anforderung nicht oder nicht im gleichen Umfang oder unter den gleichen Bedingungen erfüllen würde, wenn er keinen Ausgleich erhielte.

ANHANG II

**~~Betreiber aus folgenden Ländern werden gemäß Artikel 18 für die Zwecke dieser
Verordnung als Unternehmen der Gemeinschaft behandelt~~**

~~Bulgarien, Tschechische Republik, Estland, Ungarn, Lettland, Litauen, Polen, Rumänien,
Slowakei, Slowenien.~~