



KOMMISSION DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN

Brüssel, den 12.12.2006
KOM(2006)805 endgültig

2000/0212 (COD)

MITTEILUNG DER KOMMISSION AN DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT

gemäß Artikel 251 Absatz 2 Unterabsatz 2 EG-Vertrag

zum

Gemeinsamen Standpunkt des Rates im Hinblick auf den Erlass einer Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße

MITTEILUNG DER KOMMISSION AN DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT

gemäß Artikel 251 Absatz 2 Unterabsatz 2 EG-Vertrag

zum

Gemeinsamen Standpunkt des Rates im Hinblick auf den Erlass einer Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße

(Text von Bedeutung für den EWR)

1. HINTERGRUND

Übermittlung des überarbeiteten Vorschlags an das EUROPÄISCHE PARLAMENT und den Rat (KOM(2005)319 endg. - 2000/0212 COD):	22.7.2005
Stellungnahme des Ausschusses der Regionen	16.2.2006
Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses	17.5.2006
Stellungnahme des Europäischen Parlaments in erster Lesung zum ursprünglichen Vorschlag KOM(2000) 7	14.11.2001
Annahme des Gemeinsamen Standpunkts	11.12.2006

2. ZIEL DES KOMMISSIONSVORSCHLAGS

Ziel dieses Vorschlags ist es, eine 1969 erlassene Verordnung zu ersetzen, die noch heute den gemeinschaftsrechtlichen Rahmen für den öffentlichen Personenverkehr auf Schiene, Straße und Binnenschiffahrtswegen¹ bildet. Seit 1969 hat sich das wirtschaftliche Umfeld des öffentlichen Personenlandverkehrs grundlegend verändert. Diese Verordnung ist überholt und zu einer Quelle der Rechtsunsicherheit geworden, die sich ermessen lässt an der Zunahme der Rechtsstreitigkeiten.

Aufgrund der getroffenen Feststellung, dass einerseits der gemeinschaftsrechtliche Rahmen überholt ist und andererseits die Effizienz und Qualität der Verkehrsdienste verbessert werden müssen, hat die Kommission im September 2000 einen Vorschlag für eine Verordnung des

¹ 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 Binnenschiffsverkehrs (ABl. L 156 vom 28.06.1969, S. 1). Zuletzt geändert durch die Verordnung (EWG) Nr. 1893/91 (ABl. L 169 vom 29.06.1991, S.1).

Europäischen Parlaments und des Rates² unterbreitet, der die Verordnung aus dem Jahr 1969 ersetzen sollte.

Nach Stellungnahme des Europäischen Parlaments in erster Lesung im November 2001 hat die Kommission im Februar 2002 einen geänderten Vorschlag vorgelegt. Vor allem in Anbetracht der Vielzahl unterschiedlicher Erfahrungen mit der Öffnung des Marktes, die in den einzelnen Mitgliedstaaten gemacht wurden, hat der Rat jedoch keine Gelegenheit gehabt, seine Arbeiten fortzusetzen.

Zur Lösung dieser Schwierigkeiten, zur Annäherung der im Europäischen Parlament und im Rat zum Ausdruck gekommenen unterschiedlichen Positionen und zur Berücksichtigung des Urteils des Gerichtshofs der Europäischen Gemeinschaften in der Rechtssache Altmark³ hat die Kommission im Juli 2005 einen überarbeiteten Verordnungsvorschlag vorgelegt, der den geänderten Vorschlag aus dem Jahr 2002 ersetzt.

Die Ziele des Vorschlags sind in erster Linie eine Vereinfachung der Vorschriften, eine flexiblere Gestaltung der öffentlichen Verkehrsdienste und eine stärkere Berücksichtigung des Subsidiaritätsprinzips und des Grundsatzes der Transparenz.

Der Vorschlag dient der Schaffung eines Rahmens für die Maßnahmen der zuständigen Behörden im öffentlichen Personenverkehr auf Schiene und Straße. Zu diesem Zweck werden in dem Vorschlag die Modalitäten für die Gewährung von Ausgleichsleistungen für gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen und für die Vergabe ausschließlicher Rechte in dem Sektor festgelegt. Die Beziehungen zwischen Behörden und Verkehrsbetrieben sollen, dem Vorschlag nach, generell auf vertragliche Grundlagen mit größerer Transparenz gestellt werden. Gleichzeitig wird in diesem Vorschlag entsprechend der Stellungnahme des Europäischen Parlaments erstmals der Grundsatz anerkannt, dass die örtlichen Behörden frei darüber entscheiden können, wie sie den öffentlichen Verkehr organisieren wollen. In dem Vorschlag werden sowohl die Möglichkeit zur Ausschreibung öffentlicher Dienstleistungsaufträge als auch die Möglichkeit der zuständigen Behörden, die entsprechenden Verkehrsdienste selbst oder über einen internen Betreiber zu erbringen, klar geregelt.

3. ANMERKUNGEN ZUM GEMEINSAMEN STANDPUNKT

In dem mit qualifizierter Mehrheit angenommenen Gemeinsamen Standpunkt werden einige Anpassungen vorgenommen, die die Kommission akzeptieren kann, da durch sie die Zielsetzungen der Rechtsicherheit, der Transparenz, der Subsidiarität und der Flexibilität, die dem Vorschlag der Kommission zugrunde lagen, nicht in Frage gestellt werden.

So hat der Rat die Möglichkeit der Direktvergabe öffentlicher Dienstleistungsaufträge im Schienenverkehr auf sämtliche **Schienenverkehrsdienste** mit Ausnahme von U-Bahn- und Straßenbahndiensten ausgeweitet, jedoch gleichzeitig eine grundsätzliche Laufzeitbegrenzung dieser Verträge auf zehn Jahre eingeführt.

² KOM(2000) 7 endg. - COD 2000/0212. Geändert durch KOM(2002) 107 endg.

³ Urteil des Gerichtshofes vom 24. Juli 2003 in der Rechtssache C-280/00, Altmark Trans GmbH und Regierungspräsidium Magdeburg gegen Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH.

Wie das Europäische Parlament verlangt hatte, hat der Rat der besonderen Situation der KMU Rechnung getragen und die Höhe der **Schwellenwerte nur für die KMU** erhöht, was eine Direktvergabe öffentlicher Dienstleistungsaufträge mit einem jährlichen Wert von bis zu 1,7 Mio. EUR oder einer jährlichen Kilometerleistung von bis zu 500 000 km an Unternehmen mit bis zu 20 Fahrzeugen erlaubt. Diese Anpassung zugunsten der KMU ist auf die ganz besondere Struktur des Nahverkehrsmarktes zurückzuführen, der den besonderen Vorschriften des Kapitels "Verkehr" des EG-Vertrags unterliegt. Die Kommission ist der Auffassung, dass diese Anpassung nicht noch stärker ausgeweitet werden sollte.

In Übereinstimmung mit der Stellungnahme des Europäischen Parlaments und dem Vorschlag der Kommission hat der Rat den Grundsatz bestätigt, nach dem die örtlichen Behörden frei darüber entscheiden können, ob sie insbesondere Bus, Straßenbahn- und U-Bahnverkehrsdienste im Wege der Ausschreibung oder direkt an den internen Betreiber vergeben wollen. Außerdem hat der Rat zur Berücksichtigung bestimmter Besonderheiten und zur Vermeidung eines schwer anwendbaren Textes die Bedingungen angepasst, unter denen die Behörden ihre öffentlichen Verkehrsdienste selbst oder über einen internen Betreiber erbringen können.

Außerdem hat der Rat beschlossen, die **Transparenz** bei direkt vergebenen Aufträgen zu stärken.

Darüber hinaus hat der Rat die Einführung eines vom Europäischen Parlament gewünschten **Gegenseitigkeitsgrundsatzes** bestätigt, der jedoch, wie von der Kommission vorgeschlagen und der Rechtsprechung des Gerichtshofs der Europäischen Gemeinschaften folgend zeitlich befristet bleibt und in einen Prozess der schrittweisen Liberalisierung eingebettet ist. Diese Gegenseitigkeitsklausel ist somit nur von vorübergehender Gültigkeit.

Schließlich hat sich der Rat über die Regelung für geltende Verträge und die Notwendigkeit verständigt, ausschließlich für die Anwendung der Vergabebedingungen einen längeren Übergangszeitraum vorzusehen. Der Übergangszeitraum in diesem Punkt beträgt zwölf Jahre nach Inkrafttreten der Verordnung.

4. ANMERKUNGEN ZU EINZELNEN PUNKTEN DES GEMEINSAMEN STANDPUNKTS

Die nachstehenden Verweise beziehen sich auf Erwägungsgründe und Artikel des Gemeinsamen Standpunkts.

4.1 Abänderungen, die von der Kommission gebilligt und ganz oder teilweise in den Gemeinsamen Standpunkt übernommen wurden

Zweck und Anwendungsbereich

Die Abänderungen 1, 5, 132, 21, 22 und 31, mit denen die Ziele der Verordnung insbesondere hinsichtlich des allgemeinen Interesses (**verkehrstechnische Verbesserung im Hinblick auf soziale und umweltpolitische Faktoren, Tarifbedingungen, den Schutz von in ihrer Mobilität eingeschränkten Menschen, die Regionalentwicklung usw.**) präzisiert werden, werden über die Erwägungsgründe 4 und 13a sowie Artikel 1 Absatz 1 Unterabsatz 1 dem Grundsatz nach übernommen.

Die Abänderungen 2 und 3 über die Grundsätze, auf die sich die Verordnung stützt, werden dem Grundsatz nach in den Erwägungsgründen 1, 7 und 9 übernommen.

Abänderung 6, in der die Situation der deregulierten Märkte beschrieben wird, wird in Erwägungsgrund 6b übernommen.

Der Teil der Abänderung 23, in dem historische Eisenbahnen vom Geltungsbereich der Verordnung ausgenommen werden, wird in Artikel 1 Absatz 2 übernommen.

Begriffsbestimmungen

Die Abänderung 25 wurde insofern in Artikel 2 Buchstabe n übernommen, als ein einziger Informationsdienst, eine einzige Fahrausweisregelung und ein einziger Fahrplan in die Begriffsbestimmung für integrierte Dienste aufgenommen wurden.

Verhältnis zum Recht der öffentlichen Auftragsvergabe

Abänderung 8, in der klargestellt wird, dass die Richtlinien über die Vergabe öffentlicher Aufträge nicht für Aufträge in Form von Dienstleistungskonzessionen gelten, wird in Artikel 5 Absatz 1 und Artikel 8 Absatz 1 übernommen.

Laufzeit

Mit den Abänderungen 15 und 54 wird eine Verlängerung der maximalen Laufzeit der Aufträge auf acht Jahre (für Straßenverkehrsdienste) und auf fünfzehn Jahre (für Schienenverkehrsdienste) gefordert. Die Kommission hat in ihrem geänderten Vorschlag in Erwägungsgrund 12 und Artikel 4 Absatz 5 die vom Europäischen Parlament vorgeschlagenen Laufzeiten übernommen und in Artikel 4 Absatz 6 die Möglichkeit aufgenommen, unter bestimmten Umständen Aufträge mit einer längeren Laufzeit zuzulassen. Im Gemeinsamen Standpunkt wurden die grundsätzliche maximale Laufzeit von Aufträgen im Straßenverkehr von acht auf zehn Jahre angehoben und die Möglichkeiten für Aufträge längerer Laufzeit erweitert. Darüber hinaus wird in Artikel 5 Absatz 6 die grundsätzliche Laufzeit von Aufträgen im Schienenverkehr auf zehn Jahre begrenzt, wenn sie direkt vergeben worden sind.

Vergabe öffentlicher Dienstleistungsaufträge

Mit der Abänderung 61, die zweifellos das zentrale Element der vom Europäischen Parlament in erster Lesung angenommenen Stellungnahme ist, wird der zuständigen Behörde die Wahl zwischen den nachstehenden Möglichkeiten eingeräumt:

- entweder vergibt sie öffentliche Dienstleistungsaufträge im Zuge einer Ausschreibung
- oder sie erbringt die öffentlichen Verkehrsdienste selbst, entweder direkt oder über ihr eigenes Verkehrsunternehmen, unter der Bedingung, dass weder die zuständige Behörde noch ihr eigenes Verkehrsunternehmen an Ausschreibungsverfahren zur Vergabe anderer öffentlicher Dienstleistungsaufträge teilnehmen.

Diese Abänderung, mit der mithin der **Grundsatz der freien Entscheidung der zuständigen Behörde** eingeführt wird, sowie die Abänderungen 12, 14, 29 werden dem Grundsatz nach im Erwägungsgrund 15 und Artikel 5 Absatz 2 übernommen.

Der Rat hat gewisse Präzisierungen der Bedingungen vorgenommen, unter denen die zuständigen Behörden öffentliche Verkehrsdienste selbst oder über einen internen Betreiber erbringen dürfen:

- In Artikel 5 Absatz 2 Unterabsatz 1 und Artikel 5 Absatz 2 Buchstabe d des Gemeinsamen Standpunkts wird der Begriff der zuständigen örtlichen Behörde angepasst, um Gruppierungen von Behörden und Situationen einzubeziehen, in denen es keine zuständige örtliche Behörde für den Verkehr gibt.
- In Artikel 5 Absatz 2 Buchstabe a des Gemeinsamen Standpunkts wird eine Änderung des Begriffs der Kontrolle vorgenommen, indem das Kriterium der Eigentumsrechte der zuständigen Behörde am Kapital gelockert wird. Infolgedessen könnten bestimmte gemischte Kapitalgesellschaften (oder institutionalisierte öffentlich-private Partnerschaften) als interne Betreiber betrachtet werden und somit in den Genuss der Möglichkeit einer direkten Vergabe öffentlicher Dienstleistungsaufträge für Verkehrsdienste kommen. Die Verordnung sieht jedoch vor, dass die Tätigkeiten des internen Betreibers in jedem Fall geografisch klar eingegrenzt sind. Nach Einschätzung der Kommission lässt sich dieses speziell auf den Verkehr zugeschnittene Vorgehen auf der Grundlage des Kapitels „Verkehr“ des EG-Vertrags durch die besonderen Anforderungen des öffentlichen Verkehrs rechtfertigen und greift in keiner Weise dem möglichen Vorgehen in anderen Tätigkeitsbereichen vor. Ferner vertritt die Kommission die Auffassung, dass die Lösung selbst im vorliegenden Fall nicht weiter von der aktuellen Rechtslage in der Gemeinschaft zur Auslegung der Vertragsbestimmungen zum Niederlassungsrecht (Artikel 43 EG-Vertrag) und zum freien Dienstleistungsverkehr (Artikel 49 EG-Vertrag) abweichen sollte. Insbesondere wird in der Verordnung die grundlegende allgemeine Regel aufrechterhalten, nach der die zuständige Behörde eine Kontrolle über den internen Betreiber ausüben muss, die der Kontrolle über ihre eigenen Dienststellen entspricht, wobei diese Kontrolle im Fall des öffentlichen Verkehrs anhand der in der Verordnung niedergelegten Kriterien beurteilt wird. Außerdem wird in der Verordnung darauf hingewiesen, dass eine etwaige Vergabe von Unteraufträgen durch den internen Betreiber unter Beachtung der Bestimmungen des EG-Vertrags erfolgen muss.
- In Artikel 5 Absatz 2 Buchstabe b des Gemeinsamen Standpunkts wird der Grundsatz der geografischen Eingrenzung des internen Betreibers gelockert, damit dieser bestimmte aus dem Gebiet herausführende Strecken betreiben darf.
- Mit Artikel 5 Absatz 2 Buchstabe c führt der Rat eine Regelung ein, die es internen Betreibern gestattet, an Ausschreibungen teilzunehmen, kurz bevor sie sich auf ihrem heimischen Markt endgültig dem Wettbewerb stellen müssen.

Die Abänderung 7, mit der die positive Einschätzung der Vergabe öffentlicher Dienstleistungsaufträge im Wege der Ausschreibung relativiert wird, wird dem Grundsatz nach über die Formulierung "sofern angemessene Schutzmaßnahmen vorgesehen werden" in Erwägungsgrund 6a übernommen.

Hinsichtlich der Modalitäten des Ausschreibungsverfahrens wird die Abänderung 80, nach der Verhandlungen zwischen der zuständigen Behörde und den Anbietern zulässig sind, dem Grundsatz nach im Erwägungsgrund 17 und Artikel 5 Absatz 3 übernommen. Die Abänderung 81, nach der die zuständige Behörde verpflichtet ist, für eine angemessene Bekanntmachung zu sorgen, wird im Erwägungsgrund 23 und Artikel 7 Absatz 2 übernommen.

Transparenz

Die Abänderungen 82 und 83, mit denen der Verpflichtung der Mitgliedstaaten und der zuständigen Behörden mehr Nachdruck verliehen wird, in regelmäßigen Abständen Berichte über die Durchführung der Verordnung vorzulegen, werden dem Grundsatz nach durch Erwägungsgrund 24 sowie Artikel 7 Absatz 1 und Artikel 8 Absatz 2 abgedeckt.

Außerdem ist in Artikel 11 entsprechend der vom Europäischen Parlament in der Abänderung 95 zum Ausdruck gebrachten Forderung die Vorlage eines Berichts vor allem über die Entwicklung der Qualität der öffentlichen Personenverkehrsdienste nach Ende des Übergangszeitraums durch die Kommission vorgesehen.

Wettbewerbsverzerrung

Die Abänderungen 67, 68, 91 und 94, die Wettbewerbsverzerrungen vorbeugen sollen, durch die Betreiber begünstigt werden könnten, an die öffentliche Dienstleistungsaufträge direkt vergeben worden sind, werden dem Grundsatz nach im Artikel 5 Absatz 2 Buchstabe b sowie im Artikel 8 Absatz 6 übernommen, mit dem für den Übergangszeitraum ein Gegenseitigkeitsgrundsatz eingeführt wird.

Notfallmaßnahmen

Aufgrund der Abänderungen 70, 78, 85 und 86 des Parlaments sind die Behörden befugt, in Notfällen unmittelbar Verträge zu vergeben - etwa, wenn der Betreiber Konkurs erleidet. Diesem Anliegen wird mit Artikel 5 Absatz 5 Rechnung getragen.

Schutzklauseln

Die Kommission und der Rat sind dem Europäischen Parlament gefolgt und streichen gemäß den Abänderungen 71 und 72 die Bestimmungen, nach denen die Betreiber dazu verpflichtet sind, für einen Teil der Dienste Unteraufträge an Dritte zu vergeben, beziehungsweise nach denen bestimmte marktbeherrschende Betreiber von den Ausschreibungsverfahren auszuschließen sind.

Allgemeine Tarifbestimmungen

Die Abänderungen 130, 76, 77 und 124 über die Regelung für allgemeine Vorschriften zur Festlegung von Höchsttarifen werden dem Grundsatz nach im Erwägungsgrund 5 und Artikel 3 Absatz 2 übernommen. Für Verkehrsdienste, bei denen ausschließlich Ausgleichsleistungen für tarifliche Verpflichtungen gewährt werden, wird mit Artikel 3 Absatz 3 des Gemeinsamen Standpunkts die Möglichkeit eröffnet, nicht die Verordnung, sondern die Beihilferegelungen des EG-Vertrags anzuwenden, was die Verpflichtung zur Notifizierung dieser Zahlungen nach sich zieht.

Ausgleichsleistungen für gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen

Die Abänderung 13, in der es um die Gewährung eines finanziellen Ausgleichs an die Betreiber geht, wird dem Grundsatz nach in Artikel 1 Absatz 1 Unterabsatz 2 und Ziffer 2 des Anhangs übernommen.

Die Abänderung 19, mit der den Betreibern die Verwendung von Mitteln für die Erbringung von öffentlichen Verkehrsdiensten gestattet werden soll, die auf liberalisierten Märkten

erwirtschaftet wurden, wird übernommen. Das in Ziffer 5 des Anhangs vorgesehene Verbot derartiger Einnahmenübertragungen bezieht sich nämlich nur auf Einnahmen, die auf nicht liberalisierten Märkten erzielt worden sind.

Die Abänderungen 89 und 96 über die Modalitäten der Ausgleichsleistungen im Rahmen direkt, ohne Ausschreibung vergebener öffentlicher Dienstleistungsaufträge werden dem Grundsatz nach im Artikel 4 Absatz 2, im Artikel 6 sowie im Anhang übernommen.

Übergangsregelung

Die Abänderungen 90, 92 und 93, in denen es um die Verlängerung des Übergangszeitraums und die Lockerung der für laufende Verträge geltenden Regelung geht, werden dem Grundsatz nach im Artikel 8 Absatz 2, Artikel 8 Absatz 5 und Artikel 10 Absatz 1 übernommen. In Artikel 12 ist festgelegt, dass die Verordnung drei Jahre nach ihrer Veröffentlichung im Amtsblatt in Kraft tritt. Nach Ablauf dieser Frist für das Inkrafttreten beginnt ein Übergangszeitraum von zwölf Jahren für die Anwendung der Bestimmungen über die Vergabe öffentlicher Dienstleistungsaufträge. Mit diesen Bestimmungen wird auch die für bestehende Verträge geltende Regelung gelockert, um eine allmähliche Angleichung der Organisation der öffentlichen Verkehrsdienste in allen Mitgliedstaaten zu ermöglichen.

4.2 Abänderungen, die von der Kommission abgelehnt und nicht in den Gemeinsamen Standpunkt übernommen wurden

Anwendungsbereich

Mit der Abänderung 23 wird der Anwendungsbereich der Verordnung auf den Nahverkehr beschränkt. Damit würde die Verordnung aus dem Jahr 1969 und die ihr innewohnende Rechtsunsicherheit für einen Teil des Landverkehrs bestehen bleiben. Daher wurde als Anwendungsbereich der „öffentliche Personenverkehr auf Schiene und Straße“ gewählt.

Vergabe öffentlicher Dienstleistungsaufträge

Die Abänderungen 9, 62, 63, 65 und 120 beziehen sich auf die besonderen Bedingungen der Ausschreibung bestimmter Arten von Verkehrsdiensten: integrierte Verkehrsdienste, Metro- und Stadtbahndienste oder aber auf Initiative der Betreiber angelegte Neubaustrecken. Das mit diesen Abänderungen verfolgte Ziel ist insofern hinfällig geworden, als im Gemeinsamen Standpunkt der Grundsatz der freien Entscheidung der zuständigen Behörden übernommen wurde. Dieser Grundsatz deckt sowohl integrierte Verkehrsdienste, Metro- und Stadtbahndienste als auch Neubaustrecken ab. Es ist nicht mehr nötig, für diese Situationen besondere Ausnahmeregelungen zu treffen. Diese Abänderungen wurden daher nicht übernommen.

Mit der Abänderung 64 wird die Verpflichtung der zuständigen Behörde aufgehoben, ihre Absicht, einen öffentlichen Dienstleistungsauftrag für Verkehrsdienste auszuschreiben oder direkt zu vergeben, ein Jahr im Voraus bekannt zu geben. Angesichts der Tatsache, dass der Grundsatz der freien Entscheidung einer angemessenen Transparenz bedarf, haben die Kommission und der Rat es für erforderlich gehalten, diese Verpflichtung zur Bekanntmachung über Erwägungsgrund 23 und Artikel 7 Absatz 2 aufrechtzuerhalten.

Die Abänderung 69 über den so genannten Qualitätsvergleich ist weder in den geänderten Vorschlag der Kommission noch in den Gemeinsamen Standpunkt übernommen worden.

Verhältnis zum Recht der öffentlichen Auftragsvergabe

In der Abänderung 24 des Europäischen Parlaments wird vom Vorrang der Bestimmungen der Verordnung über die Anwendung der Richtlinien über die Vergabe öffentlicher Aufträge ausgegangen. Dies liefe jedoch der Verpflichtung der Gemeinschaft im Rahmen des Übereinkommens über das öffentliche Beschaffungswesen der Welthandelsorganisation zuwider. Diese Vorstellung vom Vorrang der Verordnung über die Richtlinien über die Vergabe öffentlicher Aufträge wird nicht in den Gemeinsamen Standpunkt übernommen. In dem vom Rat eingefügten Artikel 1 Absatz 3 wird jedoch in dem Bemühen um Klarheit präzisiert, dass die Verordnung nicht für öffentliche Baukonzessionen gilt.

Begriffsbestimmungen

Mit den Abänderungen 107 und 119 wird die Begriffsbestimmung für die ausschließlichen Rechte ergänzt. Diese Ergänzungen lassen einen echten Bezug zur betreffenden Begriffsbestimmung missen und wurden nicht übernommen.

Da dieser Sektor aus dem Geltungsbereich der Verordnung herausgenommen wurde, wird die Abänderung 26 in Bezug auf die Begriffsbestimmung für Binnenwasserwege hinfällig. Außerdem wird in Erwägungsgrund 8 und Artikel 1 Absatz 2 der Ausschluss des Binnenschiffsverkehrs aus dem Geltungsbereich der Verordnung vor dem Hintergrund des geringen Volumens erhellt und präzisiert, welche Regelung für diesen Sektor gilt.

Die Abänderung 27 ist eine redaktionelle Änderung der Begriffsbestimmung für den Betreiber und wurde nicht übernommen.

Ziel der Abänderung 28 zur Bestimmung des Begriffs des öffentlichen Nahverkehrs ist hinfällig, da dieser Begriff im Gemeinsamen Standpunkt nicht mehr verwendet wird.

Mit der Abänderung 30 wird eine eigene Begriffsbestimmung für in ihrer Mobilität eingeschränkte Personen eingeführt, die nicht in den Gemeinsamen Standpunkt übernommen wird.

Öffentliche Dienstleistungsaufträge

Die Abänderungen 33, 34, 35, 36, 37, 38, 39, 40, 41, 43, 44, 45, 46, 47, 48, 49, 116, 127 und 131 ändern und erweitern die Liste der Kriterien, die die Behörden bei der Vergabe öffentlicher Dienstleistungsaufträge berücksichtigen müssen.

Die Zielsetzung dieser Abänderungen ist insofern hinfällig, als weder die Kommission noch der Rat sich dafür entschieden haben, eine verbindliche Liste von Vergabekriterien aufzustellen. Eine solche Liste könnte sich schnell als ungeeignet oder sogar kontraproduktiv erweisen.

Der gewählte Ansatz, der dem Subsidiaritätsprinzip eher gerecht wird, besteht darin, die zuständigen Behörden völlig frei über die Elemente, die bei der Vergabe des Auftrags zu berücksichtigen sind, und damit über ihre Prioritäten im Bereich des öffentlichen Verkehrs entscheiden zu lassen. In Erwägungsgrund 13 wird jedoch präzisiert, dass es den Behörden freisteht, Qualitätsstandards festzulegen, beispielsweise bezüglich der Arbeitsbedingungen, der Fahrgastrechte, des Umweltschutzes oder der Bedürfnisse von in ihrer Mobilität eingeschränkten Personen.

Die Abänderungen 108, 55, 56, 57, 58 und 59 beinhalten die Auflage, in die öffentlichen Dienstleistungsaufträge Bestimmungen hinsichtlich der Kündigung des Vertrags, der Pflicht zur jährlichen Berichterstattung, zur Instandhaltung, zu Sanktionen und Vertragszusätzen aufzunehmen. Diese Abänderungen wurden nicht übernommen, da diese Maßnahmen unter den Grundsatz der Subsidiarität und der vertraglichen Ausgewogenheit fallen, die von den Partien festgelegt werden müssen.

Aus den gleichen Gründen wurden auch die Abänderungen 133 und 134, mit denen dem ausgewählten Betreiber die Einhaltung der Rechte der Beschäftigten auferlegt wird, von der Kommission und dem Rat nicht übernommen. Im Erwägungsgrund 13 und in Artikel 4 Absatz 7 ist zum Schutz der Beschäftigten ausdrücklich festgelegt, dass die Behörden im Rahmen einer öffentlichen Ausschreibung den potenziellen Betreibern auferlegen können, die Ansprüche der bereits eingestellten Beschäftigten zu wahren.

Widerspruchsverfahren

Die Abänderungen 8, 84, 85, 86 und 87 zu den Widerspruchsverfahren gegen Entscheidungen der Behörden sind insofern nicht abgedeckt, als im gemeinsamen Standpunkt diesbezüglich keine bestimmten Verfahren mehr festgelegt wurden.

Betreiber aus Drittländern

Das Ziel der Abänderungen 4, 20, 74 und 125 zu den Zugangsbedingungen und Niederlassungsregeln für Betreiber aus Drittländern wurde nicht aufgenommen, da dieser Aspekt weder vom Vorschlag der Kommission noch vom gemeinsamen Standpunkt des Rates im Einzelnen behandelt wird. Diese Abänderungen wurden daher nicht übernommen.

4.3 Abänderungen des Europäischen Parlaments, die von der Kommission abgelehnt wurden und ganz oder teilweise in den gemeinsamen Standpunkt übernommen wurden

Kleine und mittlere Unternehmen

Mit den Abänderungen 17 und 79 sollen die besonderen Belange der KMU auf dem Nahverkehrsmarkt berücksichtigt werden. Diese Abänderungen wurden in den Vorschlag der Kommission zwar nicht übernommen, doch gehen sie klar aus Artikel 5 Absatz 4 des gemeinsamen Standpunkts hervor, in den explizit für Verträge mit KMU ein sehr viel höherer Schwellenwert aufgenommen wurde, die im selben Artikel als Unternehmen mit nicht mehr als 20 Fahrzeugen definiert werden. Diese Bestimmung berücksichtigt die besondere Struktur des Nahverkehrsmarktes, auf dem die KMU eine häufig entscheidende Rolle spielen. Darüber hinaus unterliegt der Verkehrssektor den besonderen Regeln des Kapitels "Verkehr" des EG-Vertrags.

4.4 Neue Elemente

Anwendungsbereich

Die Erwägungsgründe 8a, 29 und Artikel 1 Absatz 2 beziehen sich darauf, öffentliche Dienste des Güterverkehrs aus dem Anwendungsbereich der Verordnung auszuschließen und beinhalten Präzisierungen zu den für diesen Sektor geltenden Bestimmungen.

Transparenz

Mit Artikel 7 Absatz 3 wird die zuständige Behörde verpflichtet, bestimmte Informationen im Falle einer direkten Vergabe von Schienenverkehrsdiensten zu veröffentlichen.

Mit Artikel 7 Absatz 4 wird die zuständige Behörde verpflichtet, auf Anfrage ihre Entscheidung über die direkte Vergabe eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags zu begründen.

Vereinbarkeit mit dem EG-Vertrag

Artikel 9 Absatz 2 präzisiert die geltenden Bestimmungen für andere als die von dieser Verordnung erfassten Beihilfen, die den Erfordernissen der Koordinierung des Verkehrs oder der Abgeltung bestimmter, mit dem Begriff des öffentlichen Dienstes zusammenhängender Leistungen entsprechen. So sieht Artikel 10 Absatz 2 die Aufhebung der Verordnung 1107/70 des Rates vom 4. Juni 1970 über Beihilfen im Eisenbahn-, Straßen- und Binnenschiffsverkehr vor

5. FAZIT

Die Kommission ist der Auffassung, dass der am 11.12.2006 mit qualifizierter Mehrheit angenommene gemeinsame Standpunkt die Ziele und das Konzept ihres überarbeiteten Vorschlags nicht beeinträchtigt und kann ihn daher unterstützen.