



Brüssel, den 7. Juli 2016  
(OR. en)

10731/16

---

**Interinstitutionelles Dossier:**  
**2013/0028 (COD)**

---

**LIMITE**

**TRANS 268**  
**CODEC 979**

## **BERATUNGSERGEBNISSE**

---

Absender: Generalsekretariat des Rates  
Empfänger: Delegationen  
Nr. Vordok.: 10630/16 TRANS 261 CODEC 953  
Nr. Komm.dok.: 5960/13 TRANS 35 CODEC 209  
Betr.: Viertes Eisenbahnpaket  
Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 hinsichtlich der Öffnung des Marktes für inländische Schienenpersonenverkehrsdiene

---

Die Delegationen erhalten in der Anlage eine konsolidierte Fassung der Erwägungsgründe und der Artikel, auf die sich der Rat und das Europäische Parlament hinsichtlich des oben genannten Vorschlags geeinigt haben. Diese Fassung bedarf noch der Überarbeitung durch die Rechts- und Sprachsachverständigen.

2013/0028 (COD)

**VERORDNUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES**

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

(Text von Bedeutung für den EWR)

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

auf Vorschlag der Europäischen Kommission,

nach Zuleitung des Entwurfs des Gesetzgebungsakts an die nationalen Parlamente,

nach Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses<sup>1</sup>,

nach Stellungnahme des Ausschusses der Regionen<sup>2</sup>,

gemäß dem ordentlichen Gesetzgebungsverfahren,

---

<sup>1</sup> ABl. C [...] vom [...], S. [...].

<sup>2</sup> ABl. C [...] vom [...], S. [...].

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Der Schienenverkehr hat das Potenzial, zu wachsen und seinen Anteil am Gesamtverkehrsaufkommen zu steigern und eine wichtige Rolle in einem nachhaltigen Verkehrs- und Mobilitätssystem zu spielen, wobei auch neue Investitionsmöglichkeiten und Arbeitsplätze geschaffen werden. Das Wachstum der Schienenpersonenverkehrsdiene hat jedoch mit der Entwicklung anderer Verkehrsträger nicht Schritt gehalten.
- (2) Ein spezifisches Ziel dieser Verordnung besteht darin, die Qualität, Transparenz, Effizienz und Leistungsfähigkeit der betreffenden Verkehrsdiene zu verbessern.
- (3) Der Unionsmarkt für internationale Schienenpersonenverkehrsdiene ist seit 2010 für den Wettbewerb geöffnet. Darüber hinaus haben einige Mitgliedstaaten ihre inländischen Personenverkehrsdiene für den Wettbewerb geöffnet, entweder durch die Einführung von Rechten auf freien Zugang oder durch die Vergabe öffentlicher Dienstleistungsaufträge oder durch beides. Die Öffnung des Markts für inländische Schienenpersonenverkehrsdiene sollte sich positiv auf das Funktionieren des einheitlichen europäischen Eisenbahnraums auswirken und zu besseren Diensten für die Nutzer führen.
- (4) In ihrem Weißbuch über die Verkehrspolitik vom 28. März 2011<sup>3</sup> kündigte die Kommission ihre Absicht an, den Binnenmarkt für Schienenverkehrsdiene zu vollenden und hierfür technische, administrative und rechtliche Hindernisse für den Zugang zum Eisenbahnmarkt auszuräumen.
- (5) Dienstleistungen auf grenzüberschreitender Ebene, einschließlich öffentlicher Verkehrsdiene zur Erfüllung örtlicher und regionaler Verkehrsbedürfnisse, sollten der Zustimmung der zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten, in deren Hoheitsgebiet die Dienstleistungen erbracht werden, unterliegen.
- (6) Die Vollendung des einheitlichen europäischen Eisenbahnraums sollte die Entwicklung des Schienenverkehrs als glaubwürdiger Alternative zu anderen Verkehrsträgern – unter anderem in Bezug auf Preis und Qualität – fördern.
- (7) Die zuständigen Behörden sollten Spezifikationen für gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen im öffentlichen Personenverkehr festlegen. Diese Spezifikationen sollten kohärent zu den politischen Zielen sein, wie sie in den Mitgliedstaaten in den Dokumenten zur Politik auf dem Gebiet des öffentlichen Verkehrs niedergelegt sind.

---

<sup>3</sup>

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

- (8) Gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen sollten mit der Politik auf dem Gebiet des öffentlichen Verkehrs in Einklang stehen. Dies verleiht den zuständigen Behörden jedoch keinen Anspruch auf Bereitstellung eines bestimmten Betrags an Finanzmitteln.
- (9) Spezifikationen für gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen im öffentlichen Personenverkehr sollten, soweit möglich, positive Netzwerkeffekte herbeiführen, so auch in Bezug auf eine Verbesserung der Dienstleistungsqualität, des sozialen und territorialen Zusammenhalts und/oder der Gesamteffizienz des öffentlichen Verkehrssystems.
- (10) Bei der Ausarbeitung von Strategiepapieren zur Politik auf dem Gebiet des öffentlichen Verkehrs sollten die einschlägigen Akteure entsprechend den nationalen Rechtsvorschriften konsultiert werden. Diese Akteure könnten Verkehrsunternehmen, Infrastrukturbetreiber, Arbeitnehmerorganisationen und Vertreter der Nutzer von öffentlichen Verkehrsdiensten umfassen.
- (11) Bei öffentlichen Dienstleistungsaufträgen, die nicht nach einem wettbewerblichen Vergabeverfahren vergeben werden, sollte die Erfüllung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen durch den Betreiber eines öffentlichen Dienstes in geeigneter Weise ausgeglichen werden, um die langfristige finanzielle Tragfähigkeit der öffentlichen Personenverkehrsdienste entsprechend den Anforderungen zu gewährleisten, die in der Politik auf dem Gebiet des öffentlichen Verkehrs festgelegt sind. Insbesondere sollte eine solche Ausgleichsleistung die Aufrechterhaltung oder Entwicklung eines effizienten Managements durch den Betreiber eines öffentlichen Dienstes und die Erbringung von Personenverkehrsdiensten von ausreichend hoher Qualität sicherstellen.
- (12) Um den unterschiedlichen Gegebenheiten der territorialen und der politischen Organisation der Mitgliedstaaten Rechnung zu tragen, können öffentliche Dienstleistungsaufträge von einer zuständigen Behörde vergeben werden, die aus einer Gruppe von öffentlichen Behörden besteht. In solchen Fällen sollten die jeweiligen Funktionen dieser öffentlichen Behörden bei der Vergabe öffentlicher Dienstleistungsaufträge durch klare Vorgaben bestimmt werden.
- (13) In Anbetracht der unterschiedlichen Verwaltungsstrukturen in den Mitgliedstaaten liegt im Falle von Aufträgen für die Erbringung öffentlicher Schienenpersonenverkehrsdienste, die von einer Gruppe von zuständigen örtlichen Behörden direkt vergeben werden, die Entscheidung, welche örtlichen Behörden für "städtische Ballungsräume" und "ländliche Gebiete" zuständig sind, nach wie vor im Ermessen der Mitgliedstaaten.

- (14) Die Verfahren für die wettbewerbliche Vergabe öffentlicher Dienstleistungsaufträge sollten allen Betreibern offen stehen, fair sein und den Grundsätzen der Transparenz und Nichtdiskriminierung genügen.
- (15) Im Falle außergewöhnlicher Umstände kann bei öffentlichen Dienstleistungsaufträgen für den Schienenverkehr, die im Wege eines wettbewerblichen Vergabeverfahrens vergeben werden, vorübergehend eine direkte Vergabe neuer Aufträge erfolgen, um eine möglichst kostenwirksame Erbringung der Dienstleistungen sicherzustellen. Derartige Aufträge, die sich auf dieselben oder ähnliche gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen erstrecken, sollten nicht verlängert werden.
- (16) Die zuständigen Behörden sollten allen interessierten Parteien relevante Informationen für die Vorbereitung von Angeboten im Rahmen einer wettbewerblichen Vergabe zur Verfügung stellen und dabei den legitimen Schutz vertraulicher Geschäftsinformationen gewährleisten.
- (17) Die einer zuständigen Behörde auferlegte Verpflichtung, allen interessierten Parteien wesentliche Informationen für die Vorbereitung eines Angebots im Rahmen eines wettbewerblichen Vergabeverfahrens zur Verfügung zu stellen, erstreckt sich nicht auf die Erstellung zusätzlicher Informationen, wenn es solche Informationen nicht gibt.
- (18) Die Mindestschwellen für direkt vergebene öffentliche Dienstleistungsaufträge sollten angepasst werden, um die beim öffentlichen Schienenpersonenverkehr – im Vergleich zu den anderen unter diese Verordnung fallenden Verkehrsträgern – höheren Volumen und Stückkosten zu berücksichtigen. Höhere Schwellen sollten auch für öffentliche Schienenpersonenverkehrsdiene, gelten, bei denen der Schienenverkehrsanteil mehr als 50 % des Werts der betreffenden Dienste entspricht.
- (19) Die Schaffung des einheitlichen europäischen Eisenbahnraums erfordert gemeinsame Regeln für die Vergabe öffentlicher Dienstleistungsaufträge in diesem Sektor, wobei die spezifischen Bedürfnisse jedes Mitgliedstaats zu berücksichtigen sind.
- (20) Im Rahmen der Schaffung des einheitlichen europäischen Eisenbahnraums sollten die Mitgliedstaaten ein angemessenes Sozialschutzniveau für das Personal der Betreiber eines öffentlichen Dienstes gewährleisten.

- (21) Im Hinblick auf die angemessene Einbeziehung sozialer und arbeitsrechtlicher Erfordernisse in die Verfahren zur Vergabe öffentlicher Dienstleistungsaufträge für öffentliche Personenverkehrsdienste sollten die Betreiber eines öffentlichen Dienstes bei der Ausführung öffentlicher Dienstleistungsaufträge die Anforderungen des Sozial- und Arbeitsrechts erfüllen, die in dem Mitgliedstaat gelten, in dem der öffentliche Dienstleistungsauftrag erteilt wurde, und die sich aus den auf nationaler und auf Unionsebene geltenden Rechts- und Verwaltungsvorschriften und Beschlüssen sowie aus geltenden Tarifverträgen ergeben, sofern diese nationalen Regelungen und ihre Anwendung mit dem Unionsrecht vereinbar sind.
- (22) Verlangt ein Mitgliedstaat, dass vom vorherigen Betreiber eingestelltes Personal vom neu ausgewählten Betreiber eines öffentlichen Dienstes übernommen wird, so sollten diesen Arbeitnehmern die Rechte gewährt werden, auf die sie Anspruch gehabt hätten, wenn ein Übergang im Sinne der Richtlinie 2001/23/EG erfolgt wäre. Es sollte den Mitgliedstaaten freistehen, derartige Vorschriften zu erlassen.
- (23) Bei der Vorbereitung wettbewerblicher Vergabeverfahren sollten die zuständigen Behörden prüfen, ob Maßnahmen getroffen werden müssen, um einen effektiven und diskriminierungsfreien Zugang zu geeignetem Rollmaterial zu gewährleisten. Die zuständigen Behörden sollten den Prüfungsbericht öffentlich zugänglich machen.
- (24) Bestimmte zentrale Merkmale anstehender Ausschreibungsverfahren für öffentliche Dienstleistungsaufträge müssen vollständig transparent sein, damit sich der Markt besser darauf einstellen kann.
- (25) Öffentliche Dienstleistungsaufträge für öffentliche Schienenpersonenverkehrsdienste sollten – außer in den in dieser Verordnung dargelegten Fällen – auf der Grundlage eines wettbewerblichen Vergabeverfahrens vergeben werden.
- (26) Wenn bestimmte Voraussetzungen in Bezug auf Art und Struktur des betreffenden Eisenbahnmarkts oder Schienennetzes erfüllt sind, können die zuständigen Behörden beschließen, öffentliche Dienstleistungsaufträge für öffentliche Schienenverkehrsdienste direkt zu vergeben, wenn ein derartiger Auftrag zu einer Verbesserung der Qualität der Dienste und/oder der Kosteneffizienz führen würde.
- (27) Die Mitgliedstaaten sollten dafür Sorge tragen, dass ihr Rechtssystem die Möglichkeit vorsieht, die Entscheidungen der zuständigen Behörde über die Vergabe öffentlicher Dienstleistungsaufträge für öffentliche Schienenverkehrsdienste direkt nach einem leistungsgestützten Ansatz durch eine unabhängige Stelle bewerten zu lassen. Dies könnte im Rahmen einer gerichtlichen Überprüfung erfolgen.

- (28) Wenn im Anschluss an die Bekanntmachung der Absicht, ein wettbewerbliches Vergabeverfahren durchzuführen, nur ein Betreiber sein Interesse bekundet, können die zuständigen Behörden mit diesem Betreiber Verhandlungen aufnehmen, um den Auftrag ohne weitere Bekanntmachung einer offenen Ausschreibung zu vergeben.
- (29) Die zuständigen Behörden können Maßnahmen ergreifen, um den Wettbewerb zwischen den Eisenbahnunternehmen zu steigern, indem sie die Zahl der Aufträge, die sie an ein einzelnes Eisenbahnunternehmen vergeben, beschränken.
- (30) Die Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 sollte daher entsprechend geändert werden –

HABEN FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

*Artikel 1*

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

0. In Artikel 1 Absatz 2 wird folgender Satz 2 eingefügt:

"Vorbehaltlich der Zustimmung der zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten, in deren Hoheitsgebiet die Dienstleistungen erbracht werden, dürfen sich gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen auf öffentliche Verkehrsdiene auf grenzüberschreitender Ebene erstrecken, einschließlich jener, die örtliche und regionale Verkehrsbedürfnisse erfüllen.".

1. In Artikel 2 wird nach Buchstabe a folgender Buchstabe eingefügt:

"aa) 'öffentliche Schienenpersonenverkehrsdienste' den öffentlichen Schienenpersonenverkehr mit Ausnahme des Personenverkehrs auf anderen schienengestützten Verkehrsträgern wie Untergrund- oder Straßenbahnen;".

2. Folgender Artikel 2a wird eingefügt:

*"Artikel 2a*

*Spezifizierung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen*

(1) Die zuständige Behörde legt Spezifikationen der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen im öffentlichen Personenverkehr und den jeweiligen Anwendungsbereich gemäß Artikel 2 Buchstabe e fest. Dazu gehört die Möglichkeit, kostendeckende Dienste mit nicht kostendeckenden Diensten zusammenzufassen.

Bei der Festlegung dieser Spezifikationen und ihres Anwendungsbereichs trägt die zuständige Behörde dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit im Einklang mit dem Unionsrecht gebührend Rechnung.

Diese Spezifikationen müssen mit den Zielen der Politik auf dem Gebiet des öffentlichen Verkehrs, wie sie in den einschlägigen Strategiepapieren der Mitgliedstaaten aufgeführt sind, in Einklang stehen.

Inhalt und Format dieser Strategiepapiere und die Verfahren für die Konsultation der einschlägigen Akteure werden nach Maßgabe der nationalen Rechtsvorschriften festgelegt.

- (2) Mit den Spezifikationen gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen und der entsprechenden Ausgleichsleistung für finanzielle Nettoauswirkungen gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen soll dafür Sorge getragen werden, dass
- a) die Ziele der Politik auf dem Gebiet des öffentlichen Verkehrs auf kostenwirksame Weise erreicht werden;
  - b) die Erbringung öffentlicher Personenverkehrsdienste gemäß den in der Politik auf dem Gebiet des öffentlichen Verkehrs festgelegten Anforderungen langfristig finanziell gesichert ist.".

3. Artikel 4 wird wie folgt geändert:

0a. Absatz 1 Buchstabe a erhält folgende Fassung:

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

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

"Bei öffentlichen Dienstleistungsaufträgen, die nicht gemäß Artikel 5Absatz 1 oder Absatz 3 vergeben werden, werden diese Parameter so bestimmt, dass die Ausgleichsleistung den Betrag nicht übersteigen kann, der erforderlich ist, um die finanziellen Nettoauswirkungen auf die Kosten und Einnahmen zu decken, die auf die Erfüllung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen zurückzuführen sind, wobei die vom Betreiber eines öffentlichen Dienstes erzielten und einbehaltenden Einnahmen und ein angemessener Gewinn berücksichtigt werden;".

aa) In Artikel 4 werden die folgenden Absätze 4a und 4b eingefügt:

"(4a) Bei der Ausführung von öffentlichen Dienstleistungsaufträgen halten Betreiber eines öffentlichen Dienstes die nach dem Unionsrecht, dem nationalen Recht oder Tarifverträgen geltenden sozial- und arbeitsrechtlichen Verpflichtungen ein.

(4b) Die Richtlinie 2001/23/EG findet Anwendung auf den Wechsel des Betreibers eines öffentlichen Dienstes, wenn ein solcher Wechsel einen Unternehmensübergang im Sinne dieser Richtlinie darstellt.".

b) Artikel 4 Absatz 6 erhält folgende Fassung:

"(6) Verpflichtet die zuständige Behörde die Betreiber eines öffentlichen Dienstes im Einklang mit nationalem Recht dazu, bestimmte Qualitäts- und Sozialstandards einzuhalten oder soziale und qualitative Kriterien aufzustellen, so werden diese Standards und Kriterien in die Unterlagen des wettbewerblichen Vergabeverfahrens und die öffentlichen Dienstleistungsaufträge aufgenommen. Im Einklang mit der Richtlinie 2001/23/EG müssen derartige Vergabeunterlagen und öffentliche Dienstleistungsaufträge gegebenenfalls auch Angaben zu den Rechten und Pflichten in Bezug auf die Übernahme von Personal, das vom vorherigen Betreiber eingestellt worden war, enthalten.".

c) Folgender Absatz 8 wird angefügt:

"(8) Öffentliche Dienstleistungsaufträge müssen den Betreiber verpflichten, der zuständigen Behörde alle für die Vergabe der öffentlichen Dienstleistungsaufträge wesentlichen Informationen zur Verfügung zu stellen; hierbei ist der legitime Schutz vertraulicher Geschäftsinformationen zu gewährleisten. Die zuständigen Behörden stellen allen interessierten Parteien relevante Informationen für die Vorbereitung eines Angebots im Rahmen eines wettbewerblichen Vergabeverfahrens zur Verfügung und gewährleisten dabei den legitimen Schutz vertraulicher Geschäftsinformationen. Dazu gehören Informationen über Fahrgastnachfrage, Tarife, Kosten und Einnahmen im Zusammenhang mit den öffentlichen Personenverkehrsdiensten, die Gegenstand der Ausschreibung sind, sowie Einzelheiten der Infrastrukturspezifikationen, die für den Betrieb der erforderlichen Fahrzeuge bzw. des erforderlichen Rollmaterials relevant sind, um ihnen die Abfassung fundierter Geschäftspläne zu ermöglichen. Schieneninfrastrukturbetreiber unterstützen die zuständigen Behörden bei der Bereitstellung aller einschlägigen Infrastrukturspezifikationen. Die Nichteinhaltung der oben genannten Bestimmungen ist Gegenstand einer rechtlichen Überprüfung im Sinne von Artikel 5 Absatz 7.".

Artikel 5 wird wie folgt geändert:

0a. Absatz 2 Satz 1 erhält folgende Fassung:

"Sofern dies nicht nach nationalem Recht untersagt ist, kann jede zuständige örtliche Behörde – unabhängig davon, ob es sich dabei um eine einzelne Behörde oder eine Gruppe von Behörden handelt, die integrierte öffentliche Personenverkehrsdiene sten anbietet – beschließen, selbst öffentliche Personenverkehrsdiene sten zu erbringen oder öffentliche Dienstleistungsaufträge direkt an eine rechtlich getrennte Einheit zu vergeben, über die die zuständige örtliche Behörde – oder im Falle einer Gruppe von Behörden wenigstens eine zuständige örtliche Behörde – eine Kontrolle ausübt, die der Kontrolle über ihre eigenen Dienststellen entspricht.

Im Falle öffentlicher Schienenverkehrsdiene sten kann die im vorhergehenden Unterabsatz genannte Gruppe von Behörden ausschließlich aus zuständigen örtlichen Behörden bestehen, deren geografischer Zuständigkeitsbereich sich nicht auf das gesamte Staatsgebiet erstreckt. Der im vorhergehenden Unterabsatz genannte öffentliche Personenverkehrsdiene st oder öffentliche Dienstleistungsauftrag darf nur den Verkehrsbedarf städtischer Ballungsräume und/oder ländlicher Gebiete decken.".

0aa. In Artikel 5 Absatz 3 wird die Formulierung "in den Absätzen 4, 5 und 6 vorgesehenen Fällen" durch die Formulierung "in den Absätzen 3a, 4, 4a, 5 und 6 vorgesehenen Fällen" ersetzt.

0b. Folgender Absatz 3a wird angefügt:

"(3a) "Sofern dies nicht nach nationalem Recht untersagt ist, kann bei öffentlichen Dienstleistungsaufträgen für den Schienenverkehr, die im Wege eines wettbewerblichen Vergabeverfahrens vergeben werden, die zuständige Behörde beschließen, vorübergehend neue Aufträge direkt zu vergeben, wenn die zuständige Behörde der Auffassung ist, dass die direkte Vergabe durch außergewöhnliche Umstände gerechtfertigt ist. Derartige außergewöhnliche Umstände umfassen auch Fälle, in denen

- eine Reihe wettbewerblicher Vergabeverfahren bereits von der zuständigen Behörde und/oder anderen zuständigen Behörden durchgeführt werden, die die Zahl und die Qualität der Angebote beeinträchtigen könnten, welche voraussichtlich eingehen, wenn der Auftrag wettbewerblich vergeben wird, oder

- Änderungen am Umfang eines oder mehrerer öffentlicher Dienstleistungsaufträge erforderlich sind, um die Erbringung öffentlicher Dienste zu optimieren.

Die zuständige Behörde erlässt eine mit Gründen versehene Entscheidung und unterrichtet hiervon umgehend die Kommission.

Die Laufzeit der gemäß diesem Absatz vergebenen Aufträge muss in einem angemessenen Verhältnis zu den jeweiligen außergewöhnlichen Umständen stehen und darf in keinem Fall fünf Jahre überschreiten.

Die Aufträge werden veröffentlicht, wobei der legitime Schutz vertraulicher Geschäftsinformationen und geschäftlicher Interessen zu berücksichtigen ist.

Der nachfolgende Auftrag für dieselben gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen wird nicht auf der Grundlage dieser Bestimmung vergeben.".

0c. Folgender Absatz 3b wird angefügt:

"(3b) Bei der Anwendung von Absatz 3 können die zuständigen Behörden die Anwendung des folgenden Verfahrens beschließen:

Die zuständigen Behörden können die von ihnen beabsichtigte Vergabe eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags im Eisenbahnverkehr durch Veröffentlichung einer Bekanntmachung im Amtsblatt der Europäischen Union bekanntgeben.

Die Bekanntmachung muss eine ausführliche Beschreibung der Dienstleistungen, die Gegenstand des zu vergebenden Auftrags sein werden, sowie Angaben zur Art und Laufzeit des Auftrags enthalten.

Die Betreiber können ihr Interesse innerhalb einer von der zuständigen Behörde festgesetzten Frist bekunden, die mindestens 60 Tage ab Veröffentlichung der Bekanntmachung betragen muss.

Wenn nach Ablauf dieser Frist

- a) nur ein Betreiber Interesse bekundet hat, an dem Verfahren zur Vergabe des öffentlichen Dienstleistungsauftrags teilzunehmen, und
- b) ordnungsgemäß nachgewiesen hat, dass er tatsächlich in der Lage sein wird, die Verkehrsdienstleistung unter Einhaltung der im öffentlichen Dienstleistungsauftrag festgelegten Verpflichtungen zu erbringen, und
- c) der mangelnde Wettbewerb nicht das Ergebnis einer künstlichen Einschränkung der Auftragsvergabeparameter ist und
- d) keine vernünftige Alternative besteht,

können die zuständigen Behörden mit diesem Betreiber Verhandlungen aufnehmen, um den Auftrag ohne weitere Veröffentlichung eines offenen Verfahrens zu vergeben.".

- a) Absatz 4 erhält folgende Fassung:

"(4) Sofern dies nicht nach nationalem Recht untersagt ist, kann die zuständige Behörde beschließen, öffentliche Dienstleistungsaufträge direkt zu vergeben, wenn

- a) ihr Jahresdurchschnittswert auf weniger als 1 000 000 EUR bzw. – im Fall eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags, der öffentliche Schienenpersonenverkehrsdienste beinhaltet – weniger als 7 500 000 EUR veranschlagt wird oder
- b) sie eine jährliche öffentliche Personenverkehrsleistung von weniger als 300 000 km bzw. – im Fall eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags, der öffentliche Schienenpersonenverkehrsdienste beinhaltet – von weniger als 500 000 km betreffen.

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

aa) Folgender Absatz 4a wird angefügt:

- "(4a) Sofern dies nicht nach nationalem Recht untersagt ist, kann die zuständige Behörde beschließen, öffentliche Dienstleistungsaufträge für öffentliche Schienenverkehrsdienste direkt zu vergeben, wenn
- a) i) ihres Erachtens die Direktvergabe aufgrund der jeweiligen strukturellen und geografischen Merkmale des Marktes und des betreffenden Netzes, insbesondere deren Größe, Nachfragemerkmale, Netzkomplexität, technische und geografische Abgeschnitten- bzw. Abgeschiedenheit sowie der von dem Auftrag abgedeckten Dienste gerechtfertigt ist und
- ii) ein derartiger Auftrag zu einer Verbesserung der Qualität der Dienste und/oder der Kosteneffizienz im Vergleich zu dem zuvor vergebenen öffentlichen Dienstleistungsauftrag führt.

Auf dieser Grundlage veröffentlicht die zuständige Behörde eine mit Gründen versehene Entscheidung und unterrichtet die Kommission hiervon innerhalb eines Monats nach der Veröffentlichung. Die zuständige Behörde kann die Vergabe des Auftrags durchführen.

Bei den Mitgliedstaaten, in denen beim Inkrafttreten dieser Verordnung das maximale jährliche Verkehrsaufkommen weniger als 23 Mio. Zugkilometer beträgt und auf nationaler Ebene nur eine zuständige Behörde und nur ein Dienstleistungsauftrag für öffentliche Personenverkehrsdienste besteht, der das gesamte Netz umfasst, wird davon ausgegangen, dass sie die Bedingungen der Ziffer i erfüllen. Wenn diese Mitgliedstaaten beschließen, einen öffentlichen Dienstleistungsauftrag direkt zu vergeben, so unterrichten sie hiervon die Kommission. Das Vereinigte Königreich kann beschließen, diesen Unterabsatz auf Nordirland anzuwenden.

Wenn die zuständige Behörde beschließt, einen öffentlichen Dienstleistungsauftrag direkt zu vergeben, legt sie messbare, transparente und überprüfbare Leistungsanforderungen fest. Diese Anforderungen werden in den Auftrag aufgenommen.

Die Leistungsanforderungen erstrecken sich insbesondere auf folgende Aspekte: Pünktlichkeit der Dienste, Frequenz des Zugbetriebs, Qualität des Rollmaterials und Personenbeförderungskapazität.

Der Auftrag muss spezifische Leistungsindikatoren beinhalten, die eine regelmäßige Bewertung durch die zuständige Behörde ermöglichen, und wirksame und abschreckende Maßnahmen vorsehen, die zu verhängen sind, wenn das Eisenbahnunternehmen die Leistungsanforderungen nicht erfüllt.

Die zuständige Behörde führt regelmäßig Bewertungen durch und gibt öffentlich bekannt, ob das Eisenbahnunternehmen seine Ziele hinsichtlich der Erfüllung der im Auftrag festgelegten Leistungsanforderungen erreicht hat. Diese regelmäßige Bewertung findet mindestens alle fünf Jahre statt. Die zuständige Behörde ergreift rechtzeitig angemessene Maßnahmen, einschließlich der Verhängung wirksamer und abschreckender Vertragsstrafen, falls die erforderlichen Verbesserungen bei der Qualität der Dienste und/oder der Kosteneffizienz nicht verwirklicht werden. Die zuständige Behörde kann den nach dieser Bestimmung vergebenen Auftrag jederzeit ganz oder teilweise aussetzen oder kündigen, wenn der Betreiber die Leistungsanforderungen nicht erfüllt;

- b) diese nur den Betrieb von Schienenpersonenverkehrsdienssten durch einen Betreiber betreffen, der gleichzeitig die gesamte Eisenbahninfrastruktur, auf der die Dienstleistungen erbracht werden, oder den größten Teil davon verwaltet, was gemäß Artikel 2 Absatz 3 Buchstabe a oder b der Richtlinie 2012/34/EU zur Schaffung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraums von der Anwendung der Artikel 7a, 7b, 7c, 7d, 8 und 13 sowie des Kapitels IV der Richtlinie 2012/34/EU ausgenommen ist.

Abweichend von Artikel 4 Absatz 3 darf die Laufzeit der gemäß diesem Absatz direkt vergebenen Aufträge zehn Jahre nicht überschreiten, es sei denn, dass Artikel 4 Absatz 4 Anwendung findet.

Die gemäß diesem Absatz vergebenen Aufträge werden veröffentlicht, wobei der legitime Schutz vertraulicher Geschäftsinformationen und geschäftlicher Interessen zu berücksichtigen ist.".

- ab) Absatz 5 erhält folgende Fassung:

- "(5) Die zuständige Behörde kann im Fall einer Unterbrechung des Verkehrsdienstes oder bei unmittelbarer Gefahr des Eintretens einer solchen Situation Notmaßnahmen ergreifen.

Diese Notmaßnahmen bestehen in der Direktvergabe oder einer förmlichen Vereinbarung über die Ausweitung eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags oder einer Auflage, bestimmte gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen zu übernehmen. Der Betreiber eines öffentlichen Dienstes hat das Recht, gegen den Beschluss zur Auferlegung der Übernahme bestimmter gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen Widerspruch einzulegen. Die Vergabe oder Ausweitung eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags als Notmaßnahme oder die Auferlegung der Übernahme eines derartigen Auftrags ist für längstens zwei Jahre zulässig.".

b) Folgender Absatz 6a wird angefügt:

"(6a) Um den Wettbewerb zwischen den Eisenbahnunternehmen zu steigern, können die zuständigen Behörden beschließen, dass Aufträge für den öffentlichen Schienenpersonenverkehr, die Teile desselben Netzes oder Streckenpakets betreffen, an unterschiedliche Eisenbahnunternehmen zu vergeben sind. Zu diesem Zweck können die zuständigen Behörden vor Anlaufen des Ausschreibungsverfahrens beschließen, die Zahl der Aufträge zu begrenzen, die an ein und dasselbe Eisenbahnunternehmen vergeben werden.".

c) Nach Artikel 5 Absatz 7 Satz 1 werden die beiden folgenden Sätze eingefügt:

"Bei Fällen gemäß Absatz 4a beinhalten diese Maßnahmen die Möglichkeit, eine Bewertung der von der zuständigen Behörde getroffenen und mit Gründen versehenen Entscheidung durch eine von dem betreffenden Mitgliedstaat benannte unabhängige Stelle zu verlangen. Das Ergebnis dieser Bewertung wird im Einklang mit nationalem Recht öffentlich zugänglich gemacht.".

5. Folgender Artikel 5a wird eingefügt:

*"Artikel 5a  
Rollmaterial*

- (1) Im Hinblick auf ein wettbewerbsorientiertes Vergabeverfahren prüfen die zuständigen Behörden, ob Maßnahmen getroffen werden müssen, um einen effektiven und diskriminierungsfreien Zugang zu geeignetem Rollmaterial zu gewährleisten. Bei dieser Prüfung wird berücksichtigt, ob es auf dem betreffenden Markt Leasing-Unternehmen für Rollmaterial oder sonstige Marktteilnehmer, die das Leasing von Rollmaterial anbieten, gibt. Der Prüfungsbericht wird öffentlich zugänglich gemacht.
- (2) Die zuständigen Behörden können im Einklang mit nationalem Recht und unter Einhaltung der Vorschriften über staatliche Beihilfen beschließen, angemessene Maßnahmen zur Gewährleistung des effektiven und diskriminierungsfreien Zugangs zu geeignetem Rollmaterial zu ergreifen. Diese Maßnahmen können Folgendes umfassen:
- a) Erwerb des für die Ausführung des öffentlichen Dienstleistungsauftrags zu verwendenden Rollmaterials durch die zuständige Behörde im Hinblick auf die Bereitstellung für den ausgewählten Betreiber des öffentlichen Dienstes zu Marktpreisen oder als Teil des öffentlichen Dienstleistungsauftrags gemäß Artikel 4 Absatz 1 Buchstabe b, Artikel 6 und gegebenenfalls dem Anhang, oder
  - b) Übernahme durch die zuständige Behörde einer Bürgschaft für die Finanzierung des für die Ausführung des öffentlichen Dienstleistungsauftrags zu verwendenden Rollmaterials zu Marktpreisen oder als Teil des öffentlichen Dienstleistungsauftrags gemäß Artikel 4 Absatz 1 Buchstabe b, Artikel 6 und gegebenenfalls dem Anhang. Eine solche Bürgschaft kann das Restwertrisiko abdecken, oder
  - c) Eingehen einer Verpflichtung der zuständigen Behörde in dem öffentlichen Dienstleistungsauftrag für die Übernahme des Rollmaterials zu Marktpreisen am Ende der Laufzeit des Auftrags, oder
  - ca) Zusammenarbeit mit anderen zuständigen Behörden, um einen größeren Rollmaterialpark zu schaffen.

- (3) Im Falle der Bereitstellung von Rollmaterial an einen neuen Betreiber eines öffentlichen Verkehrsdienstes nimmt die zuständige Behörde alle verfügbaren Informationen über die Kosten für die Instandhaltung des Rollmaterials und seinen physischen Zustand in die Vergabeunterlagen auf.“.

6. Artikel 6 Absatz 1 erhält folgende Fassung:

- "(1) Jede Ausgleichsleistung im Zusammenhang mit einer allgemeinen Vorschrift oder einem öffentlichen Dienstleistungsauftrag muss unabhängig von den Vergabemodalitäten Artikel 4 entsprechen. Jede wie auch immer beschaffene Ausgleichsleistung im Zusammenhang mit einem öffentlichen Dienstleistungsauftrag, der nicht gemäß Artikel 5 Absatz 1 oder 3 vergeben wurde, oder im Zusammenhang mit einer allgemeinen Vorschrift unterliegt darüber hinaus den Bestimmungen des Anhangs.“.

7. Artikel 7 wird wie folgt geändert:

- a) Absatz 1 erhält folgende Fassung:

"(1) Jede zuständige Behörde macht einmal jährlich einen Gesamtbericht über die in ihren Zuständigkeitsbereich fallenden gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen, den Beginn und die Laufzeit der öffentlichen Dienstleistungsaufträge, die ausgewählten Betreiber öffentlicher Dienste sowie die diesen Betreibern zur Abgeltung gewährten Ausgleichsleistungen und ausschließlichen Rechte öffentlich zugänglich. Der Bericht unterscheidet nach Busverkehr und schienengebundenem Verkehr, er muss eine Kontrolle und Beurteilung der Leistungen, der Qualität und der Finanzierung des öffentlichen Verkehrsnetzes ermöglichen und gegebenenfalls Informationen über Art und Umfang der gewährten Ausschließlichkeit enthalten. Der Bericht muss ferner den Zielen der Politik auf dem Gebiet des öffentlichen Verkehrs, wie sie in den einschlägigen Strategiepapieren des betreffenden Mitgliedstaats aufgeführt sind, Rechnung tragen. Die Mitgliedstaaten erleichtern den Zugang zu diesen Berichten, zum Beispiel über ein gemeinsames Web-Portal.“.

- b) In Absatz 2 wird folgender Buchstabe angefügt:

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

8. Artikel 8 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 2 Satz 1 erhält folgende Fassung:

"(2) Unbeschadet des Absatzes 3

- i) gilt Artikel 5 ab dem 3. Dezember 2019 für die Vergabe öffentlicher Dienstleistungsaufträge für Personenverkehrsdienste auf der Straße und auf anderen schienengestützten Verkehrsträgern als der Eisenbahn wie Untergrund- oder Straßenbahnen;
- ii) gilt Artikel 5 ab dem 3. Dezember 2019 für Schienenpersonenverkehrsdienste;
- iii) finden Artikel 5 Absatz 6 und Artikel 7 Absatz 3 nach Ablauf von sechs Jahren nach Inkrafttreten dieser Verordnung keine Anwendung mehr.

Die Laufzeit von Aufträgen, die gemäß Artikel 5 Absatz 6 zwischen dem 3. Dezember 2019 und [sechs Jahre nach dem Inkrafttreten dieser Verordnung] vergeben werden, beträgt höchstens zehn Jahre.

Binnen sechs Monaten nach der ersten Hälfte des unter Ziffer iii genannten Übergangszeitraums legen die Mitgliedstaaten der Kommission einen Fortschrittsbericht vor, in dem die Umsetzung der schrittweisen Vergabe von öffentlichen Dienstleistungsaufträgen, die mit Artikel 5 in Einklang stehen, dargelegt wird. Die Kommission führt auf der Grundlage der Fortschrittsberichte der Mitgliedstaaten eine Überprüfung durch und schlägt gegebenenfalls Gesetzgebungsmaßnahmen vor.".

b) Folgender Absatz 2a wird eingefügt:

"(2a) Öffentliche Dienstleistungsaufträge für öffentliche Schienenpersonenverkehrsdiene, die auf der Grundlage eines anderen als eines fairen wettbewerblichen Vergabeverfahrens ab dem Zeitpunkt des Inkrafttretens dieser Verordnung bis zum 3. Dezember 2019 direkt vergeben werden, können für ihre vorgesehene Laufzeit gültig bleiben. Abweichend von Artikel 4 Absatz 3 darf die Laufzeit dieser Aufträge zehn Jahre nicht überschreiten, es sei denn, dass Artikel 4 Absatz 4 Anwendung findet.".

c) Absatz 3 Buchstabe d erhält folgende Fassung:

"d) ab dem 26. Juli 2000 und vor [Inkrafttreten dieser Verordnung] nach einem anderen als einem fairen wettbewerblichen Vergabeverfahren.".

## *Artikel 2*

Diese Verordnung tritt zwölf Monate nach ihrer Veröffentlichung im Amtsblatt der Europäischen Union in Kraft.

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

Geschehen zu Brüssel am [...]

*Im Namen des Europäischen Parlaments*  
*Der Präsident*

*Im Namen des Rates*  
*Der Präsident*