



Brüssel, den 20. November 2014
(OR. en)

15489/14

Interinstitutionelle Dossiers:

2013/0028 (COD)
2013/0029 (COD)

TRANS 528
CODEC 2240

VERMERK

Absender: Generalsekretariat des Rates

Empfänger: Ausschuss der Ständigen Vertreter/Rat

Nr. Vordok.: 15739/14 TRANS 539 CODEC 2294

Nr. Komm.dok.: 5985/13 TRANS 36 CODEC 216
5960/13 TRANS 35 CODEC 209

Betr.: **Vorbereitung der Tagung des Rates (Verkehr, Telekommunikation und Energie) am 3. Dezember 2014**

Viertes Eisenbahnpaket:

Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Richtlinie 2012/34/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. November 2012 zur Schaffung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraums bezüglich der Öffnung des Marktes für inländische Schienenpersonenverkehrsdienste und der Verwaltung der Eisenbahninfrastruktur

Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 hinsichtlich der Öffnung des Marktes für inländische Schienenpersonenverkehrsdienste

– Fortschrittsbericht

I. Einleitung

Der italienische Vorsitz hat dem "Marktpfeiler" des 4. Eisenbahnpakets hohe Priorität eingeräumt und zahlreiche Sitzungen und Aussprachen angesetzt, um entscheidende Fortschritte bei diesen Dossiers zu erzielen. Dieser Fortschrittsbericht soll eine solide Grundlage für künftige Beratungen im Rat bieten.

Die Kommission hat der Gruppe "Landverkehr" ihre Vorschläge und die diesbezügliche Folgenabschätzung am 8. bzw. am 15. Juli 2014 vorgelegt, woraufhin ein erster Gedankenaustausch stattfand. Weitere Aussprachen fanden am 22. Juli, am 2., 9., 19. und 30. September, am 2., 16., 24. und 28. Oktober und am 4. und 6. November 2014 statt.

Die Herangehensweise des italienischen Vorsitzes an diese komplexen Dossiers hat darin bestanden, dass er die Beratungen und Standpunkte im Rat in einem Non-Paper aufgezeichnet hat, das die Entwicklung des Stands der Debatte widerspiegelt. Nach mehreren Runden eingehender Beratungen in der Gruppe fand am 8. Oktober eine Orientierungsaussprache im Rat (Verkehr) statt. Auf der Grundlage der politischen Leitlinien der Minister zu drei Hauptfragen, die sich aus der Aussprache in der Gruppe ergeben haben (Einräumung von Rechten auf freien Zugang und Bedingungen ihrer Einführung, zusätzliche Maßnahmen zur Gewährleistung eines diskriminierungsfreien Zugangs zum Netz, Einführung des Grundsatzes der wettbewerblichen Vergabe bei der Vergabe öffentlicher Dienstleistungsaufträge im Eisenbahnsektor und Bedingungen seiner Einführung), hat der Vorsitz mit der Prüfung der einzelnen Artikel des Vorschlags für eine Richtlinie zur Änderung der Richtlinie 2012/34/EU zur Schaffung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraums bezüglich der Öffnung des Marktes für inländische Schienenpersonenverkehrsdiene und der Verwaltung der Eisenbahninfrastruktur (im Folgenden "Entwurf der Governance-Richtlinie") und des Vorschlags für eine Verordnung zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 hinsichtlich der Öffnung des Marktes für inländische Schienenpersonenverkehrsdiene (im Folgenden "Entwurf der PSO-Verordnung") begonnen. Die erste Prüfung der Artikel des Entwurfs der Governance-Richtlinie und des Entwurfs der PSO-Verordnung wurde am 4. bzw. 6. November 2014 abgeschlossen.

II. Inhalt der Vorschläge

Ziel der obengenannten Kommissionsvorschläge ist die Verbesserung der Qualität und der Effizienz der Schienenverkehrsdiene in Europa. Um dieses Ziel zu erreichen, hat die Kommission vorgeschlagen,

- den Markt für inländische Schienenpersonenverkehrsdiene zu öffnen, indem allen EU-Eisenbahnunternehmen Rechte auf freien Zugang eingeräumt werden (kommerzielle Dienste außerhalb von öffentlichen Dienstleistungsaufträgen);
- den Regulierungsrahmen für die Verwaltung der Eisenbahninfrastruktur zu verbessern, insbesondere durch die Festlegung von Vorschriften zu folgenden Aspekten:
 - a) kohärente Abgrenzung der Funktionen, die den Infrastrukturbetreibern zugewiesen werden, und Bedingungen, die erfüllt sein müssen, um ihre Unparteilichkeit sicherzustellen. Damit soll der gleiche und nichtdiskriminierende Zugang zur Eisenbahninfrastruktur sichergestellt werden;

- b) Transparenz der Finanzströme in vertikal integrierten Unternehmen, um eine Quersubventionierung zwischen Infrastrukturbetreibern und Eisenbahnunternehmen zu vermeiden;
 - c) bessere Koordinierungsmechanismen für die wichtigsten Akteure im Eisenbahnmarkt;
 - d) stärkere Rolle der nationalen Regulierungsbehörden;
- den Grundsatz der wettbewerblichen Vergabe bei der Vergabe öffentlicher Dienstleistungsaufträge im Eisenbahnsektor einzuführen.

III. Bemerkungen zu den wichtigsten Fragen

Einige Mitgliedstaaten halten das neue Legislativpaket für verfrüht, da die derzeit geltenden Rechtstexte entweder noch nicht in innerstaatliches Recht umgesetzt wurden¹ (Neufassung der Richtlinie 2012/34/EU und ihre Durchführungsrechtsakte) oder der Übergangszeitraum für ihre Anwendung noch nicht verstrichen ist² (Artikel über die Auftragsvergabe der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007). Viele Mitgliedstaaten haben darauf hingewiesen, dass ihres Erachtens dem "technischen Pfeiler" des Pakets, bei dem unter den vorhergehenden Vorsitzen vielversprechende Fortschritte erzielt wurden, Priorität eingeräumt werden sollte. Infolge des Impulses, den der italienische Vorsitz für die parallele Behandlung beider Pfeiler des Pakets gegeben hat, leisteten die Mitgliedstaaten jedoch wesentliche Beiträge zur Aussprache über den "Marktpfeiler", die erstmals in diesem Halbjahr aufgenommen wurde.

Der Vorsitz hofft auf eine Fortsetzung dieser Aussprache in der Zukunft.

Richtlinie 2012/34/EU

Eine Reihe von Mitgliedstaaten hat den Gedanken begrüßt, Wettbewerbsdruck auf den Inlandsmärkten einzuführen, indem diejenigen Schienenpersonenverkehrsdiene, die auf kommerzieller Grundlage erbracht werden können, für den Wettbewerb geöffnet werden. Andere Mitgliedstaaten haben sich im Hinblick auf den Grundsatz der Marktoffnung zurückhaltend geäußert und auf eine enge Verbindung zwischen den Bestimmungen dieser Richtlinie über kommerzielle Dienste und den in der PSO-Verordnung vorgeschlagenen Vorschriften über öffentliche Dienstleistungsaufträge hingewiesen. Insbesondere haben sie ihrem Anliegen Ausdruck verliehen, dass eine Marktoffnung mit starken Schutzmechanismen einhergehen sollte, um eine Beeinträchtigung des wirtschaftlichen Gleichgewichts öffentlicher Dienstleistungsaufträge zu vermeiden. Andere Mitgliedstaaten sind jedoch nach wie vor besorgt darüber, dass in manchen Märkten kaum Aussichten für kommerzielle Dienste bestehen.

¹ Die Richtlinie 2012/34/EU ist bis zum 16. Juni 2015 umzusetzen.

² Artikel 5 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 soll schrittweise bis zum 2. Dezember 2019 eingehalten werden.

Was den Regulierungsrahmen für die Infrastrukturverwaltung betrifft, so haben viele Mitgliedstaaten die Meinung vertreten, dass die bestehenden Strukturmodelle (institutionelle Trennung und verschiedene Formen der vertikalen Integration mit funktionaler Trennung einschließlich eines Holdingsystems) gleichgestellt werden sollten und es den Mitgliedstaaten auch in Zukunft freistehen sollte, das Modell zu wählen, das sie für am besten geeignet halten.

Es wurden Bedenken in Bezug auf die möglichen Auswirkungen der Kommissionsvorschlags auf Mitgliedstaaten geäußert, die ihr Eisenbahnsystem für effizient halten und die einem Wettbewerb von integrierten Unternehmen aus Drittländern ausgesetzt sind. Einige Mitgliedstaaten haben sich dagegen ausgesprochen, den Infrastrukturbetreibern so viele Funktionen zuzuweisen, und als Grund dafür angeführt, dass

- dies zu einer Ausweitung der "wesentlichen Funktionen" von Infrastrukturbetreibern führen würde;
- dies als Einschränkung der Vorrechte der Mitgliedstaaten bei der Planung und Finanzierung der Infrastruktur ausgelegt werden könnte.

Einige Mitgliedstaaten haben Schutzmechanismen für bestehende und künftige öffentlich-private Partnerschaften ebenso gefordert wie die Möglichkeit bestimmter Regelungen für die Vergabe von Unteraufträgen.

In diesem Zusammenhang wurde mehr Flexibilität unter Beibehaltung der "wesentlichen Funktionen" der Infrastrukturbetreiber gefordert, und es wurde der Wunsch geäußert, dass die Mitgliedstaaten die Möglichkeit haben sollten, erforderlichenfalls andere Funktionen zu externalisieren. Einige Mitgliedstaaten führten aus, dass es weiterhin möglich sein sollte, dass Infrastrukturbetreiber und Eisenbahnunternehmen demselben Ministerium bzw. derselben staatlichen Stelle unterstehen bzw. deren Eigentum sind.

Mehrere Mitgliedstaaten hielten die vorgeschlagenen Schutzmechanismen zur Gewährleistung der Unabhängigkeit der Infrastrukturbetreiber in vertikal integrierten Strukturen für zu präskriptiv und haben eine wesentliche Vereinfachung der Vorschriften gefordert. Es gab Forderungen nach horizontalen Vorschriften, die für alle Strukturmodelle gelten sollten. Manche Mitgliedstaaten haben darauf hingewiesen, dass besondere Vorschriften für Strukturmodelle, die nicht institutionell getrennt sind, notwendig sein könnten, um gleiche Voraussetzungen für alle zu gewährleisten. Einige Mitgliedstaaten ersuchten um mehr Flexibilität bei einigen der Vorschriften zur finanziellen Transparenz. Viele Mitgliedstaaten stimmten darin überein, dass Transparenz ein Schlüsselfaktor ist, wenn es um die Vermeidung des Risikos der Quersubventionierung geht.

Was das vorgeschlagene Verfahren zur Überprüfung der Einhaltung der Vorschriften angeht, so haben es viele Mitgliedstaaten als unverhältnismäßig erachtet und die Streichung des vorge-

schlagenen Verfahrens gefordert. Einige Mitgliedstaaten haben jedoch darauf hingewiesen, dass eine Vereinfachung des Verfahrens diskutiert werden muss. Es wurden auch Bedenken hinsichtlich der Anwendung von Artikel 61 der Richtlinie 2012/34/EU und hinsichtlich der Notwendigkeit einer Bewertung ihrer Auswirkungen geäußert. Die Mitgliedstaaten waren sich einig über die Bedeutung von Regulierungsstellen bei der Überwachung des gleichen und nichtdiskriminierenden Zugangs zum Eisenbahnmarkt.

Im Hinblick auf die vorgeschlagenen Koordinierungsausschüsse, die die Zusammenarbeit zwischen den wichtigsten Akteuren im Eisenbahnsektor erleichtern sollen, haben einige Mitgliedstaaten Zweifel hinsichtlich der Wirksamkeit des vorgeschlagenen Formats der Ausschüsse geäußert, vor einer möglichen Verdoppelung bestehender Strukturen gewarnt und betont, dass ein unnötiger Verwaltungsaufwand zu vermeiden ist.

Was das vorgeschlagene Netz von Infrastrukturbetreibern angeht, so haben viele Mitgliedstaaten dem bestehenden informellen Netz (PRIME) ihre Anerkennung ausgesprochen. Einige Mitgliedstaaten haben Zweifel am Mehrwert eines formellen Netzes, an der Liste der diesem Gremium zugewiesenen Aufgaben, die als zu umfassend betrachtet wurde, und an der Rolle der Kommission geäußert. Einige Mitgliedstaaten waren offen für die Einrichtung eines formellen Netzes unter Beteiligung aller Infrastrukturbetreiber, dem weniger Funktionen zugewiesen werden und dessen Schwerpunkt auf dem Austausch bewährter Verfahren liegt.

Einige Mitgliedstaaten waren in Bezug auf die Bestimmungen über integrierte Fahrscheinsysteme zurückhaltend und haben jegliche verbindliche Bestimmung abgelehnt.

Die Mehrheit der Mitgliedstaaten hat eine Verlängerung der Umsetzungsfrist (von 36 auf 48 Monate) und einen längeren Übergangszeitraum gefordert, der es den Mitgliedstaaten erlauben könnte, ihre Märkte schrittweise zu öffnen.

Verordnung (EG) Nr. 1370/2007

Viele Mitgliedstaaten konnten die Einführung des allgemeinen Grundsatzes der wettbewerblichen Vergabe öffentlicher Dienstleistungsaufträge im Eisenbahnsektor vorbehaltlich angemessener Ausnahmen gutheißen. Einige andere waren der Meinung, dass die Möglichkeit der direkten Vergabe unter Berücksichtigung der besonderen nationalen Markteigenschaften einschließlich der Effizienz- und Qualitätsmerkmale als allgemeine Regel beibehalten werden sollte. Insbesondere haben einige Mitgliedstaaten die Auffassung vertreten, dass die direkte Vergabe und die wettbewerbliche Vergabe gleichgestellt werden sollten.

Was die Möglichkeit einer direkten Vergabe als Ausnahme von dem Grundsatz der wettbewerblichen Vergabe angeht, so haben viele Mitgliedstaaten darauf hingewiesen, dass sie mehr Flexibilität im Hinblick auf die Bedingungen für die direkte Vergabe eines Auftrags an einen inländischen Betreiber bewahren wollen und daher die von der Kommission vorgeschlagene Definition der zuständigen örtlichen Behörde als zu restriktiv erachten. Zudem haben einige

Mitgliedstaaten Klarheit bezüglich des Umfangs öffentlicher Dienstleistungsaufträge gefordert, der auch nationale Dienstleistungen umfassen sollte. Einige Mitgliedstaaten haben höhere Mindestschwellen für die direkte Vergabe von Eisenbahnaufträgen gefordert. Einige Mitgliedstaaten haben andere spezifische Ausnahmeregelungen erörtert, wie etwa Netze mit besonderen Merkmalen (klein, isoliert oder komplex).

Was die Pläne für den öffentlichen Verkehr betrifft, so haben sich einige Mitgliedstaaten gegen jegliche Bestimmung ausgesprochen, die den Umfang von öffentlichen Dienstleistungen, die keiner Vorabgenehmigung oder Ex-ante-Kontrolle unterzogen werden sollten, einschränken könnte.

Einige Mitgliedstaaten haben den Mehrwert von Plänen für den öffentlichen Verkehr infrage gestellt und die Streichung der Bestimmungen bzw. deren Unverbindlichkeit gefordert. Eine Mehrheit der Mitgliedstaaten hat befürchtet, dass die Schaffung einer zu engen Verbindung zwischen den verkehrspolitischen Zielen in den Plänen für den öffentlichen Verkehr und der Festlegung des Geltungsbereich der PSO dazu führen könnte, dass im Anschluss an ein Vergabeverfahren eine rechtliche Überprüfung verlangt wird, was die Rechtssicherheit gefährden würde. Andere halten die vorgeschlagenen Bestimmungen zum Inhalt der Pläne für zu detailliert. Einige Mitgliedstaaten haben ihrer Besorgnis Ausdruck verliehen, dass die vorgeschlagenen Bestimmungen zum Höchstumfang der Aufträge zu einer territorialen und verwaltungstechnischen Fragmentierung sowie zu einer Netzfragmentierung führen könnten. Andere Mitgliedstaaten haben auf die praktischen Schwierigkeiten bei einer Verknüpfung von gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen mit den Plänen für den öffentlichen Verkehr hingewiesen, wie dies im Entwurf der PSO-Verordnung vorgesehen ist. Manche Mitgliedstaaten haben darauf hingewiesen, dass alle Auswirkungen auf andere Verkehrsarten und insbesondere auf den Straßenverkehr vermieden oder zumindest auf ein Mindestmaß beschränkt werden müssen.

Die Mitgliedstaaten haben weitgehend anerkannt, dass kein gerechter, nichtdiskriminierender und gleicher Zugang zu geeignetem Rollmaterial besteht, was eine erhebliche Marktzutrittsschranke ist und dazu führt, dass in wettbewerblichen Vergabeverfahren für öffentliche Dienstleistungsaufträge nur wenige Angebote von Eisenbahnunternehmen eingereicht werden. Viele Mitgliedstaaten haben jedoch die Auffassung vertreten, dass die Marktsituation in den einzelnen Mitgliedstaaten unterschiedlich ist und der Kommissionsvorschlag nicht genügend Freiraum lässt, um angemessene Maßnahmen zum Abbau der Zutrittsschranken zu wählen und gleichzeitig deren haushalts- und verwaltungstechnische Auswirkungen unter Kontrolle zu halten.

Die Mehrheit der Mitgliedstaaten hat den Vorschlag abgelehnt, dass für alle öffentlichen Dienstleistungsaufträge für andere Transportarten außer dem Schienenverkehr ab dem Ende des Übergangszeitraums, also ab 2. Dezember 2019, vorgeschrieben werden soll, dass ihre Vergabe in einem wettbewerblichen Verfahren erfolgt sein muss. Mehrere Mitgliedstaaten haben einen längeren Übergangszeitraum für die direkte Vergabe von Aufträgen im Eisenbahnsektor gefordert. Die Mehrzahl der Mitgliedstaaten hat betont, dass bestehende direkt vergebene Aufträge bis zum Ablauf ihrer Geltungsdauer weiterlaufen können sollten. Einige Mitgliedstaaten haben eine

allmähliche Öffnung des Inlandsmarkts während des Übergangszeitraums gefordert und einige haben den Vorschlag für zusätzliche Maßnahmen aufrechterhalten (wie etwa die Anwendung des Kriteriums der Gegenseitigkeit während dieses Zeitraums, womit andere nicht einverstanden waren).

Der Vorsitz hat sich sehr darum bemüht, den Standpunkten der Delegationen gerecht zu werden. Angesichts der Komplexität der Fragen, der zur Verfügung stehenden Zeit und der Forderungen nach einer erheblich veränderten Architektur der Bestimmungen zur Governance war es nicht möglich, sich auf konkrete Lösungen zu einigen. Die Delegationen bewerten jedoch die bisher erzielten Fortschritte als positiv. Der Vorsitz möchte im Folgenden eine Reihe von allgemeinen Grundsätzen und Vorgehensweisen zusammenfassen, die seines Erachtens die Anliegen der meisten Delegationen aufgreifen und somit einen kleinsten gemeinsamen Nenner für die weiteren Entwicklungen bilden könnten.

IV. Anregungen für die weiteren Verhandlungen

Im Folgenden werden Bereiche aufgelistet, die noch weitere Diskussionen erfordern. Es handelt sich nicht um eine erschöpfende Aufzählung und es ist nicht ausgeschlossen, dass künftig auch andere Bereiche erörtert werden. Ferner wird mit dem vorliegenden Dokument in keiner Weise der Verhandlungsposition der Mitgliedstaaten in künftigen Diskussionen vorgegriffen.

- a) Richtlinie 2012/34/EU

Funktionen des Infrastrukturbetreibers

Nur für die derzeitigen "wesentlichen Funktionen" sollte der höchste Grad der Trennung gelten. Größere Flexibilität sollte im Hinblick auf die Externalisierung von Funktionen an andere Einrichtungen vorbehaltlich geeigneter Schutzmechanismen in Betracht gezogen werden. Es sollte präzisiert werden, dass die Funktionen im Zusammenhang mit der Finanz- und Investitionsplanung die in den innerstaatlichen Rechtsvorschriften festgelegten Vorrechte der Mitgliedstaaten in diesen Bereichen nicht berühren.

Öffentlich-private Partnerschaften

Öffentlich-private Partnerschaften sind ein wichtiges Instrument für die Umsetzung der Verkehrspolitik und können spezifische Bestimmungen erfordern.

Strukturmodelle

Der Wortlaut von Artikel 7 sollte neu formuliert werden, um vertikal integrierte Strukturen den getrennten Strukturen gleichzustellen. Es sollte den Mitgliedstaaten freistehen, sich jederzeit für das Strukturmodell zu entscheiden, das sie für am besten geeignet halten. Es sollte einen Kern gemeinsamer Verwaltungsvorschriften geben, die darauf ausgelegt sind, die tatsächliche Unabhängigkeit der Infrastrukturbetreiber und die Transparenz der Finanzströme sicherzustellen, die unabhängig von der Struktur gelten sollten. Manche Mitgliedstaaten haben darauf hingewiesen, dass besondere Vorschriften für Strukturen, die nicht getrennt sind, notwendig sein können, um gleiche Voraussetzungen für alle zu gewährleisten. Der Schwerpunkt sollte auf wirksamen Vorschriften und nicht auf bestimmten Strukturmodellen liegen. Zu den Definitionen sind noch weitere Arbeiten erforderlich.

Überprüfung der Einhaltung der Vorschriften

Die Regulierungsaufsicht über die Gestaltung der Verwaltung in den Mitgliedstaaten sollte nicht von vornherein der Kommission übertragen werden. Einige Mitgliedstaaten haben betont, dass angemessene Schutzmechanismen diskutiert werden müssen. Auch die möglichen Auswirkungen von Artikel 61 der Richtlinie 2012/34/EU sollten bewertet werden.

Koordinierungsstrukturen (Koordinierungsausschüsse, Netz der Infrastrukturbetreiber)

Es sollte zu keiner Verdoppelung der Strukturen kommen, die in den Mitgliedstaaten und auf Ebene der EU bereits bestehen. Etwaige neue Koordinierungsstrukturen sollten verhältnismäßig sein, um einen übermäßigen Verwaltungsaufwand zu vermeiden.

Die Bestimmungen zu den Durchführungsrechtsakten sollten gestrichen werden.

Marktöffnung für den Inlandspersonenverkehr – kommerzielle Dienste

Angesichts der engen Verbindung zwischen der Marktöffnung für kommerzielle Dienste und den Dienstleistungen, die gemäß gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen erbracht werden, sollten geeignete Schutzmechanismen vorgesehen werden, um einerseits das wirtschaftliche Gleichgewicht öffentlicher Dienstleistungsaufträge nicht zu gefährden und andererseits kommerzielle Dienste mit freiem Zugang beizubehalten. Zu diesen Schutzmechanismen sind noch weitere Arbeiten erforderlich.

Es sollten auch geeignete Schutzmechanismen eingeführt werden, um selektive Vorgehensweisen zu verhindern. Durch die Festlegung des Umfangs von öffentlichen Dienstleistungsaufträgen sollte es den Mitgliedstaaten möglich sein, rentable und unrentable Strecken zu bündeln.

Regulierungsstellen

Die Mitgliedstaaten waren sich einig hinsichtlich der Bedeutung der Rolle der Regulierungsstellen gemäß der Richtlinie 2012/34/EU, um gleiche Wettbewerbsbedingungen für alle zu gewährleisten. Einige Mitgliedstaaten haben jedoch die Notwendigkeit einer weiteren Stärkung dieser Rolle infrage gestellt.

Gemeinsame Informations- und integrierte Fahrscheinsysteme

Die Einrichtung solcher Systeme sollte freiwillig bleiben.

Umsetzung und Inkrafttreten der Bestimmungen über den Marktzugang

Die Umsetzungsfrist sollte verlängert werden, um der Dauer der nationalen Legislativverfahren in den Mitgliedstaaten Rechnung zu tragen. In Bezug auf das Inkrafttreten der Bestimmungen über die Marktöffnung sollte ein schrittweiser Ansatz verfolgt werden.

b) Verordnung (EG) Nr. 1370/2007

Wettbewerbliche Vergabe und direkte Vergabe öffentlicher Dienstleistungsaufträge im Eisenbahnsektor

Um auf einige Bedenken der Mitgliedstaaten einzugehen, möchte der Vorsitz daran erinnern, dass die derzeitigen Rechtsvorschriften den zuständigen Behörden einen erheblichen verfahrensmäßigen Spielraum einräumen, damit sie die wettbewerbliche Vergabe so organisieren können, wie es für den betroffenen Mitgliedstaat am besten geeignet erscheint (beispielsweise durch einen Aufruf zur Interessensbekundung und ein anschließendes Verhandlungsverfahren, was für kleine Markt- volumina, besonders komplexe Aufträge oder bei einer technischen oder physischen Isolierung des Eisenbahnnetzes angebracht ist), wobei die allgemeinen Grundsätze des Vertrags wie Transparenz und Nichtdiskriminierung eingehalten werden müssen.

Einige Mitgliedstaaten sind jedoch nach wie vor besorgt, dass die Kosten der vorgeschlagenen Reformen, die die Voraussetzungen für eine Marktöffnung und eine wettbewerbliche Vergabe von öffentlichen Dienstleistungsaufträgen schaffen sollen, in bestimmten Märkten gegenüber den Vorteilen überwiegen könnten, auch bei Rückgriff auf stärker eingeschränkte Vergabeverfahren.

Ausnahmen vom Grundsatz der wettbewerblichen Vergabe öffentlicher Dienstleistungsaufträge im Eisenbahnsektor

Für den Fall, dass der Grundsatz der wettbewerblichen Vergabe angenommen wird, haben die Mitgliedstaaten sich darauf verständigt, dass die folgenden Ausnahmen den Ausgangspunkt der künftigen Beratungen bilden könnten:

- für inländische Betreiber unter der Kontrolle einer zuständigen örtlichen Behörde – Die von der Kommission vorgeschlagene Definition der zuständigen "örtlichen" Behörde sollte entweder weiter gefasst werden, um die Besonderheiten der nationalen Märkte und Verwaltungsstrukturen in den Mitgliedstaaten besser widerzuspiegeln, oder gestrichen werden, so dass die derzeit geltende Definition weiter gilt;
- für Aufträge kleinen Umfangs – Es wird vorgeschlagen, die von der Kommission vorgeschlagene *De-minimis*-Schwelle hinaufzusetzen, um für ein angemessenes Verhältnis zwischen den erwarteten Vorteilen der wettbewerblichen Vergabe und den Kosten der Organisation von Vergabeverfahren zu sorgen;
- für Notfälle – Es wird vorgeschlagen, den Geltungsbereich des Begriffs "Notfälle" anzupassen, so dass auch Situationen erfasst sind, in denen die zuständigen Behörden den Zeitpunkt der Einleitung von wettbewerblichen Vergabeverfahren neu festlegen müssen, damit eine höhere Antwortquote von Bieterinnen erreicht wird.

Es könnte geprüft werden, ob eine Festlegung anderer – klar definierter und gerechtfertigter – Ausnahmen von der Regel erforderlich wäre, beispielsweise um Probleme im Zusammenhang mit bestimmten Teilen der Netze der Mitgliedstaaten zu lösen, die besondere Eigenschaften aufweisen. Manche Mitgliedstaaten wollen die Möglichkeit von Ausnahmen im Zusammenhang mit der anhand von Leistungsindikatoren gemessenen Effizienz und Qualität der Eisenbahndienste noch weiter prüfen.

Definition von PSO und deren Geltungsbereich & Pläne für den öffentlichen Verkehr

Was die Pläne für den öffentlichen Verkehr angeht, so möchten die Mitgliedstaaten möglichst weitgehend auf bestehende Dokumente zur Politikgestaltung zurückgreifen und einen verhältnismäßigen Anwendungsbereich und Detaillierungsgrad sicherstellen, um einen übermäßigen Verwaltungsaufwand zu vermeiden. Zudem sollten zur Vermeidung von Streitigkeiten Überlegungen über die Art der Pläne für den öffentlichen Verkehr und die Art der Verknüpfung zwischen den Zielen, die in solchen Dokumenten zur Politikgestaltung festgelegt sind, und über den Umfang der in den Verträgen verankerten gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen gefördert werden. Es sollte auch untersucht werden, ob eine Ex-ante-Kontrolle des kodifizierten Verfahrens zur Definition der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen und deren Geltungsbereich von den Mitgliedstaaten in Erwägung gezogen und akzeptiert werden könnte.

Höchstumfang von öffentlichen Dienstleistungsaufträgen

Was die Bestimmungen zum Höchstumfang von öffentlichen Dienstleistungsaufträgen im Eisenbahnsektor angeht, so schlägt der Vorsitz vor, Überlegungen darüber anzustellen, ob es den zuständigen Behörden überlassen werden könnte, den wirtschaftlich optimalen Umfang von Aufträgen zu bestimmen, um die Ziele der Verkehrspolitik in kostenwirksamer Weise zu erreichen.

Nichtdiskriminierender Zugang zum Rollmaterial

Die Mitgliedstaaten sind sich einig über die Bedeutung des nichtdiskriminierenden Zugangs zum Rollmaterial. Die Delegationen haben jedoch darauf hingewiesen, dass die Mitgliedstaaten und ihre zuständigen Behörden die Möglichkeit haben sollten, aus einer "Toolbox" von gleichwertigen Optionen, die mit den EU-Vorschriften zu Subventionen vereinbar sind, die geeignete Maßnahme zu wählen, um den nichtdiskriminierenden Zugang zum Rollmaterial zu gewährleisten.

Die Mitgliedstaaten und die zuständigen Behörden könnten mithin einen kostenwirksamen Ansatz, bei dem die haushaltspolitischen Auswirkungen auf ein Mindestmaß beschränkt wären, frei wählen. Einige Mitgliedstaaten sind besorgt über die möglichen haushaltspolitischen / finanziellen Auswirkungen der Sicherstellung des Zugangs zum Rollmaterial und haben sich für einen freiwilligen unverbindlichen Ansatz ausgesprochen.

Der Wortlaut der geänderten Verordnung sollte so präzise sein, dass kein Durchführungsrechtsakt erforderlich ist.

Übergangsregelungen

Der Vorsitz schlägt vor, die Übergangsregelungen für die anderen Verkehrsarten außer dem Schienenverkehr unverändert zu belassen. Was den Eisenbahnsektor anbelangt, so sollte für mehr Flexibilität im Hinblick auf das Datum der Einführung des Grundsatzes der wettbewerblichen Vergabe öffentlicher Dienstleistungsaufträge gesorgt werden, als im Kommissionsvorschlag vorgesehen ist (ab 3. Dezember 2019), und bestehende Verträge sollten bis zum Ablauf ihrer Geltungsdauer weiterlaufen können. Die Regelungen in Bezug auf die Höchstdauer der Verträge, die während des Übergangszeitraums direkt vergeben werden, sollten so gestaltet sein, dass Rechtssicherheit gewährleistet und eine kostspielige Neuauhandlung von Verträgen vermieden wird. Es gab Forderungen nach einer schrittweisen Öffnung des Inlandsmärkts während des Übergangszeitraums. Außerdem wurde gefordert, dass über die Einführung möglicher zusätzlicher Maßnahmen beraten wird.