



EUROPÄISCHES PARLAMENT

2009 - 2014

---

*Plenarsitzungsdokument*

---

**A7-0034/2014**

16.1.2014

**\*\*\*I**

## **BERICHT**

über den 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 (COM(2013)0028 – C7-0024/2013 – 2013/0028(COD))

Ausschuss für Verkehr und Fremdenverkehr

Berichterstatter: Mathieu Grosch

### ***Erklärung der benutzten Zeichen***

- \* Konsultationsverfahren
- \*\*\* Zustimmungsverfahren
- \*\*\*I Ordentliches Gesetzgebungsverfahren (erste Lesung)
- \*\*\*II Ordentliches Gesetzgebungsverfahren (zweite Lesung)
- \*\*\*III Ordentliches Gesetzgebungsverfahren (dritte Lesung)

(Die Angabe des Verfahrens beruht auf der im Entwurf eines Rechtsakts vorgeschlagenen Rechtsgrundlage.)

### ***Änderungsanträge zu einem Entwurf eines Rechtsakts***

#### **Änderungsanträge des Parlaments in Spaltenform**

Streichungen werden durch ***Fett- und Kursivdruck*** in der linken Spalte gekennzeichnet. Textänderungen werden durch ***Fett- und Kursivdruck*** in beiden Spalten gekennzeichnet. Neuer Text wird durch ***Fett- und Kursivdruck*** in der rechten Spalte gekennzeichnet.

Aus der ersten und der zweiten Zeile des Kopftextes zu jedem der Änderungsanträge ist der betroffene Abschnitt des zu prüfenden Entwurfs eines Rechtsakts ersichtlich. Wenn sich ein Änderungsantrag auf einen bestehenden Rechtsakt bezieht, der durch den Entwurf eines Rechtsakts geändert werden soll, umfasst der Kopftext auch eine dritte und eine vierte Zeile, in der der bestehende Rechtsakt bzw. die von der Änderung betroffene Bestimmung des bestehenden Rechtsakts angegeben werden.

#### **Änderungsanträge des Parlaments in Form eines konsolidierten Textes**

Neue Textteile sind durch ***Fett- und Kursivdruck*** gekennzeichnet. Auf Textteile, die entfallen, wird mit dem Symbol **■** hingewiesen oder diese Textteile erscheinen durchgestrichen (Beispiel: „~~ABCD~~“). Textänderungen werden gekennzeichnet, indem der neue Text in ***Fett- und Kursivdruck*** steht und der bisherige Text gelöscht oder durchgestrichen wird.

Rein technische Änderungen, die von den Dienststellen im Hinblick auf die Erstellung des endgültigen Textes vorgenommen werden, werden allerdings nicht gekennzeichnet.

## INHALT

	<b>Seite</b>
ENTWURF EINER LEGISLATIVEN ENTSCHEIDUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS .....	5
BEGRÜNDUNG .....	44
STELLUNGNAHME DES AUSSCHUSSES FÜR BESCHÄFTIGUNG UND SOZIALE ANGELEGENHEITEN .....	49
STELLUNGNAHME DES AUSSCHUSSES FÜR REGIONALE ENTWICKLUNG .....	79
VERFAHREN .....	93



## ENTWURF EINER LEGISLATIVEN ENTSCHLIESSUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS

zu dem 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 (COM(2013)0028 – C7-0024/2013 – 2013/0028(COD))

(Ordentliches Gesetzgebungsverfahren: erste Lesung)

*Das Europäische Parlament,*

- in Kenntnis des Vorschlags der Kommission an das Europäische Parlament und den Rat (COM(2013)0028),
  - gestützt auf Artikel 294 Absatz 2 und Artikel 91 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union, auf deren Grundlage ihm der Vorschlag der Kommission unterbreitet wurde (C7-0024/2013),
  - gestützt auf Artikel 294 Absatz 3 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union,
  - in Kenntnis der vom litauischen Parlament, von der luxemburgischen Abgeordnetenkammer, von der niederländischen Ersten und Zweiten Kammer, vom österreichischen Bundesrat und vom schwedischen Reichstag im Rahmen des Protokolls Nr. 2 über die Anwendung der Grundsätze der Subsidiarität und der Verhältnismäßigkeit vorgelegten begründeten Stellungnahmen, in denen geltend gemacht wird, dass der Entwurf eines Gesetzgebungsakts nicht mit dem Subsidiaritätsprinzip vereinbar ist,
  - gestützt auf Artikel 55 seiner Geschäftsordnung,
  - in Kenntnis des Berichts des Ausschusses für Verkehr und Fremdenverkehr sowie der Stellungnahmen des Ausschusses für Beschäftigung und soziale Angelegenheiten und des Ausschusses für regionale Entwicklung (A7-0034/2014),
1. legt den folgenden Standpunkt in erster Lesung fest;
  2. fordert die Kommission auf, es erneut zu befassen, falls sie beabsichtigt, ihren Vorschlag entscheidend zu ändern oder durch einen anderen Text zu ersetzen;
  3. beauftragt seinen Präsidenten, den Standpunkt des Parlaments dem Rat und der Kommission sowie den nationalen Parlamenten zu übermitteln.

## Änderungsantrag 1

### Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 1

#### *Vorschlag der Kommission*

(1) In den letzten Jahrzehnten hat der Schienenpersonenverkehr nicht in einem Ausmaß zugenommen, dass er – gegenüber dem Straßen- und Flugverkehr – seinen Anteil am Gesamtverkehrsvolumen vergrößern *konnte*. Vielmehr ist der Verkehrsträgeranteil der Schiene innerhalb der Europäischen Union mit seinen 6 % mehr oder weniger konstant geblieben. Schienenpersonenverkehrsdienste haben mit *den sich wandelnden Anforderungen an* Verfügbarkeit und Qualität nicht Schritt gehalten.

#### *Geänderter Text*

(1) In den letzten Jahrzehnten hat der Schienenpersonenverkehr nicht in einem Ausmaß zugenommen, dass er – gegenüber dem Straßen- und Flugverkehr – seinen Anteil am Gesamtverkehrsvolumen vergrößern *hätte können*. Vielmehr ist der Verkehrsträgeranteil der Schiene innerhalb der Europäischen Union mit seinen 6 % mehr oder weniger konstant geblieben. Schienenpersonenverkehrsdienste haben mit *der Entwicklung anderer Verkehrsträger im Hinblick auf* Verfügbarkeit, *Preis* und Qualität nicht Schritt gehalten. *Hiervon ausgehend müssen aus dem Ansatz der Europäischen Union im Rahmen der drei früheren Eisenbahnreformen umfassende Lehren gezogen werden.*

## Änderungsantrag 2

### Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 1 a (neu)

#### *Vorschlag der Kommission*

#### *Geänderter Text*

*(1a) Der Schienenverkehr spielt in sozialer und ökologischer Hinsicht ebenso wie in der Mobilitätsplanung eine wesentliche Rolle und kann seinen Gesamtanteil am europäischen Personenverkehr signifikant steigern. Diesbezügliche Investitionen sowohl in die Forschung als auch in die Infrastruktur und in das Rollmaterial können wesentlich zu neuem Wachstum beitragen und dementsprechend – im Schienenverkehrssektor direkt wie auch indirekt durch eine Erhöhung der*

*Mobilität von Arbeitnehmern aus anderen Sektoren – beschäftigungsfördernd wirken. Der Schienenverkehr hat das Potenzial, zu einem wichtigen modernen Industriezweig der Union heranzuwachsen, vorausgesetzt die Mitgliedstaaten einigen sich auf eine verstärkte Zusammenarbeit.*

### **Änderungsantrag 3**

#### **Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 2 a (neu)**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

*(2a) Um sicherzustellen, dass den Fahrgästen Dienstleistungen von hoher Qualität geboten werden, und um gleichzeitig die Ziele der Politik für den öffentlichen Personenverkehr zu erreichen, sollten Rechte auf freien Zugang die Regel sein und u. a. im Rahmen einer verbindlich vorgeschriebenen Ausschreibung für die Vergabe öffentlicher Dienstleistungsaufträge koordiniert werden.*

#### *Begründung*

*Ein offenes Marktumfeld basiert ausschließlich auf den wirtschaftlichen Ergebnissen und der Zufriedenheit der Fahrgäste und ist somit die beste Möglichkeit, für eine hohe Dienstleistungsqualität zu sorgen.*

### **Änderungsantrag 4**

#### **Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 2 b (neu)**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

*(2b) Die Direktvergabe eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags sollte auf*

*bestimmte Situationen beschränkt sein, etwa die Gefahr einer Störung bei der Erbringung von Diensten, und sollte daher zeitlich begrenzt sein.*

*Begründung*

*Die Direktvergabe von Aufträgen sollte die Ausnahme und nicht die Regel sein.*

**Änderungsantrag 5**

**Vorschlag für eine Verordnung  
Erwägung 3**

*Vorschlag der Kommission*

(3) In ihrem Weißbuch über die Verkehrspolitik vom 28. März 2011 kündigte die Kommission ihre Absicht an, den Eisenbahn-Binnenmarkt zu vollenden, damit die Eisenbahnunternehmen der Union sämtliche Arten von Schienenverkehrsdiensten ohne unnötige technische und administrative Hindernisse erbringen können.

*Geänderter Text*

(3) In ihrem Weißbuch über die Verkehrspolitik vom 28. März 2011 kündigte die Kommission ihre Absicht an, den Eisenbahn-Binnenmarkt zu vollenden, damit die Eisenbahnunternehmen der Union sämtliche Arten von Schienenverkehrsdiensten ohne unnötige technische und administrative Hindernisse erbringen können. *Um dieses Ziel besser erreichen zu können, muss die aktuelle Reform im Lichte der Eisenbahnmodelle, die sich in der Union als effizient erwiesen haben, gesehen werden.*

**Änderungsantrag 6**

**Vorschlag für eine Verordnung  
Erwägung 3 a (neu)**

*Vorschlag der Kommission*

*(3a) Die Qualität der öffentlichen Dienstleistungen für den Personenverkehr sollte verbessert und ihre Effizienz gesteigert werden, wobei bestehende effizient funktionierende öffentliche Personenverkehrsdienste beibehalten werden.*

*Geänderter Text*

## **Änderungsantrag 7**

### **Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 3 b (neu)**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

***(3b) Der Abschluss der Öffnung des EU-Eisenbahnmarktes sollte als entscheidend dafür angesehen werden, dass die Eisenbahn in Bezug auf den Preis und die Qualität eine glaubwürdige Alternative zu anderen Verkehrsträgern werden kann.***

## **Änderungsantrag 8**

### **Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 3 c (neu)**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

***(3c) Es ist überaus wichtig, dass die zuständigen Behörden bei der Organisation der öffentlichen Personenverkehrsdienste eine zentrale Rolle spielen. Diesen Behörden obliegt die Verantwortung für die Planung der öffentlichen Personenverkehrsdienste, einschließlich der Festlegung der Strecken, die für den offenen Zugang bestimmt sind oder über öffentliche Dienstleistungsaufträge vergeben werden sollen, sowie der Festlegung der Vergabeart. Des Weiteren sollten sie in einer Begründung nachweisen, dass nur über die Vergabeart, die sie gewählt haben, Wirtschaftlichkeit, Effizienz und Qualitätsziele gewahrt bleiben, und diese Begründung veröffentlichen.***

## **Änderungsantrag 9**

### **Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 4**

### *Vorschlag der Kommission*

(4) Bei der Planung ihrer öffentlichen Personenverkehrsdienste müssen die zuständigen Behörden dafür sorgen, dass gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen und der geografische Geltungsbereich öffentlicher Dienstleistungsaufträge zweckmäßig, notwendig und verhältnismäßig sind, damit sie die Ziele der Strategie für den öffentlichen Personenverkehr in ihrem Zuständigkeitsgebiet verwirklichen können. Diese Strategie sollte in Plänen für den öffentlichen Verkehr festgelegt werden, die Spielraum für marktorientierte Verkehrslösungen lassen. Relevante Interessenträger, einschließlich potenzieller neuer Akteure auf dem Markt, sollten Einblick haben in den Vorgang der Festlegung von Plänen für den öffentlichen Verkehr und von öffentlichen Dienstleistungsaufträgen.

### *Geänderter Text*

(4) Bei der Planung ihrer öffentlichen Personenverkehrsdienste müssen die zuständigen Behörden dafür sorgen, dass gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen und der geografische Geltungsbereich öffentlicher Dienstleistungsaufträge zweckmäßig, notwendig und verhältnismäßig sind, damit sie die Ziele der Strategie für den öffentlichen Personenverkehr in ihrem Zuständigkeitsgebiet verwirklichen können. Diese Strategie sollte in **auf *Nachhaltigkeit ausgerichteten*** Plänen für den öffentlichen Verkehr festgelegt werden, die Spielraum für marktorientierte Verkehrslösungen lassen. Relevante Interessenträger, einschließlich potenzieller neuer Akteure auf dem Markt, sollten Einblick haben in den Vorgang der Festlegung von Plänen für den öffentlichen Verkehr und von öffentlichen Dienstleistungsaufträgen.

## **Änderungsantrag 10**

### **Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 5**

#### *Vorschlag der Kommission*

(5) Um eine solide Finanzierung des öffentlichen Verkehrs gemäß den Zielen der Pläne für den öffentlichen Verkehr zu sichern, müssen die zuständigen Behörden gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen so gestalten, dass die Zielsetzungen des öffentlichen Verkehrs auf kostenwirksame Weise erreicht werden, wobei die Ausgleichsleistung für die finanziellen Nettoauswirkungen dieser Verpflichtungen zu berücksichtigen ist; außerdem müssen sie die langfristige finanzielle Tragfähigkeit des öffentlichen

#### *Geänderter Text*

(5) Um eine solide Finanzierung des öffentlichen Verkehrs gemäß den Zielen der **auf *Nachhaltigkeit ausgerichteten*** Pläne für den öffentlichen Verkehr zu sichern, müssen die zuständigen Behörden gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen so gestalten, dass die Zielsetzungen des öffentlichen Verkehrs auf ***hochwertige und*** kostenwirksame Weise erreicht werden, wobei die Ausgleichsleistung für die finanziellen Nettoauswirkungen dieser Verpflichtungen zu berücksichtigen ist; außerdem müssen sie die langfristige

Verkehrssystems, das mit Hilfe von öffentlichen Dienstleistungsaufträgen betrieben wird, gewährleisten.

finanzielle Tragfähigkeit des öffentlichen Verkehrssystems, das mit Hilfe von öffentlichen Dienstleistungsaufträgen betrieben wird, gewährleisten. ***Dabei sind sowohl Über- als auch Unterkompensationen zu vermeiden, die aufgrund des Inhalts der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen entstehen oder dadurch, dass die zuständige Behörde ihre finanziellen Verpflichtungen nicht einhält.***

***Die gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen können sich auf Netze beziehen, in denen einige Dienstleistungen mit einem angemessenen Gewinn ohne finanziellen Ausgleich ausgeführt werden können; die Einbeziehung solcher Dienste in den Bereich der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen sollte keine Ausgleichszahlungen nach sich ziehen, die über den zur Sicherstellung aller Netzdienste erforderlichen Betrag hinausgehen.***

## Änderungsantrag 11

### Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 7

#### *Vorschlag der Kommission*

(7) Es sollte ein maximaler jährlicher Umfang eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags für den Personenverkehr auf der Schiene festgesetzt werden, ***damit*** der Wettbewerb für solche Aufträge gefördert und gleichzeitig den zuständigen Behörden eine gewisse Flexibilität eingeräumt wird, um den Beförderungsumfang unter wirtschaftlichen und operativen Gesichtspunkten zu optimieren.

#### *Geänderter Text*

(7) Es sollte ein maximaler jährlicher Umfang eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags für den Personenverkehr auf der Schiene ***dergestalt*** festgesetzt werden, ***dass*** der Wettbewerb ***zwischen kleinen Bietern, Marktneulingen und dem etablierten Betreiber*** für solche Aufträge gefördert und gleichzeitig den zuständigen Behörden eine gewisse Flexibilität eingeräumt wird, um den Beförderungsumfang unter wirtschaftlichen und operativen Gesichtspunkten zu optimieren.

## Begründung

*Der Umfang eines öffentlichen Auftrags sollte so festgesetzt werden, dass Marktneulinge und kleinere Bieter ermutigt werden, sich an dem Ausschreibungsverfahren zu beteiligen.*

### Änderungsantrag 12

#### Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 8

##### *Vorschlag der Kommission*

(8) Damit die Ausarbeitung von Angeboten erleichtert und dadurch der Wettbewerb vergrößert wird, müssen die zuständigen Behörden dafür sorgen, dass alle Betreiber eines öffentlichen Dienstes, die ein Angebot einreichen wollen, bestimmte Informationen zu den Verkehrsdiensten und der Infrastruktur **erhalten**, die Gegenstand des öffentlichen Dienstleistungsauftrags sind.

##### *Geänderter Text*

(8) Damit die Ausarbeitung von Angeboten erleichtert und dadurch der Wettbewerb vergrößert wird, müssen die zuständigen Behörden dafür sorgen, dass alle Betreiber eines öffentlichen Dienstes, die ein Angebot einreichen wollen, **unter Wahrung der Geschäftsgeheimnisse** bestimmte Informationen zu den Verkehrsdiensten und der Infrastruktur, die Gegenstand des öffentlichen Dienstleistungsauftrags sind, **erhalten, sodass davon ausgegangen werden kann, dass diese Betreiber durch den Auftraggeber gegenüber anderen Mitbewerbern nicht diskriminiert werden.**

### Änderungsantrag 13

#### Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 9 a (neu)

##### *Vorschlag der Kommission*

##### *Geänderter Text*

**(9a) Der Grundsatz der Gegenseitigkeit ist ein wichtiges Mittel, um einer Wettbewerbsverzerrung entgegenzuwirken. Dieser Grundsatz sollte nicht nur auf Mitgliedstaaten Anwendung finden, sondern auch auf die Unternehmen aus Drittländern, die an Vergabeverfahren innerhalb der Union teilnehmen wollen.**

## Änderungsantrag 14

### Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 10

#### *Vorschlag der Kommission*

(10) Die Schaffung eines Binnenmarktes für den Schienenpersonenverkehr erfordert gemeinsame Regeln für die wettbewerbliche Vergabe von öffentlichen Dienstleistungsaufträgen in diesem Sektor, die in allen Mitgliedstaaten auf harmonisierte Weise **anzuwenden** sind.

#### *Geänderter Text*

(10) Die Schaffung eines Binnenmarktes für den Schienenpersonenverkehr erfordert gemeinsame Regeln für die wettbewerbliche Vergabe von öffentlichen Dienstleistungsaufträgen in diesem Sektor, die in allen Mitgliedstaaten auf harmonisierte Weise **anwendbar** sind, **wobei die spezifischen Bedürfnisse jedes Mitgliedstaats zu berücksichtigen sind.**

## Änderungsantrag 15

### Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 10 a (neu)

#### *Vorschlag der Kommission*

#### *Geänderter Text*

**(10a) Um einen fairen Wettbewerb sicherzustellen und die Zweckentfremdung von Ausgleichszahlungen zu verhindern, sollte der Grundsatz der Gegenseitigkeit Anwendung finden. Unternehmen, die öffentliche Dienstleistungsaufträge im Rahmen einer Direktvergabe erhalten, sollten sich nicht an Ausschreibungsverfahren für öffentliche Dienstleistungsaufträge beteiligen.**

#### *Begründung*

*Unternehmen sollten Vorteile, die ihnen möglicherweise durch eine Direktvergabe entstehen, nicht zur Verzerrung des fairen Wettbewerbs nutzen. Direktvergaben sollten weiterhin möglich sein, jedoch sollte den betroffenen Unternehmen die Teilnahme an Ausschreibungsverfahren anderswo folgerichtig untersagt werden.*

## Änderungsantrag 16

## Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 11

*Vorschlag der Kommission*

(11) ***Angesichts der*** Schaffung von Rahmenbedingungen, unter denen die Gesellschaft die Vorzüge einer effektiven Öffnung des Marktes für inländische Schienenpersonenverkehrsdienste uneingeschränkt nutzen kann, ist es wichtig, dass die Mitgliedstaaten einen angemessenen sozialen Schutz für die Mitarbeiter von Betreibern öffentlicher Dienste ***gewährleisten***.

*Geänderter Text*

(11) ***Im Hinblick auf die*** Schaffung von Rahmenbedingungen, unter denen die Gesellschaft die Vorzüge einer effektiven Öffnung des Marktes für inländische Schienenpersonenverkehrsdienste uneingeschränkt nutzen kann, ist es wichtig, dass die Mitgliedstaaten ***Folgendes gewährleisten:***

(a) einen angemessenen sozialen Schutz für die Mitarbeiter von Betreibern öffentlicher Dienste ***sowie***

(b) ***ein Mindestleistungsniveau während Streiks im öffentlichen Verkehr .***

*Begründung*

*Dienstleistungen, die im Rahmen eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags erbracht werden, werden durch öffentliche Gelder finanziert. Um dafür zu sorgen, dass sich die Fahrgäste auf diese Dienstleistungen stets verlassen können, müssen die Mitgliedstaaten bei Streiks ein Mindestmaß an Dienstleistungen sicherstellen.*

## Änderungsantrag 17

### Vorschlag für eine Verordnung Artikel 1 – Einleitung

*Vorschlag der Kommission*

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

*Geänderter Text*

***Unbeschadet der Rechtsvorschriften der Union für das öffentliche Beschaffungswesen [Richtlinie ..., noch nicht veröffentlicht] wird*** die Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 wie folgt geändert:

*Begründung*

*Diese Überarbeitung der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 darf den allgemeinen Rechtsvorschriften der Union für das öffentliche Beschaffungswesen nicht zuwiderlaufen.*

## Änderungsantrag 18

### Vorschlag für eine Verordnung

#### Artikel 1 – Nummer 1 – Buchstabe -a (neu)

Verordnung (EG) Nr. 1370/2007

Artikel 2 – Buchstabe a a (neu)

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

**„aa) „öffentlicher Schienenpersonenverkehr“ den öffentlichen Personenverkehr auf der Schiene, ausgenommen den Personenverkehr auf anderen schienengestützten Verkehrsträgern wie Untergrund- oder Straßenbahnen oder – wenn die Mitgliedstaaten dies beschließen – Regionalstadtbahnen („Tram-Trains“);“**

## Änderungsantrag 19

### Vorschlag für eine Verordnung

#### Artikel 1 – Nummer 1 – Buchstabe a

Verordnung (EG) Nr. 1370/2007

Artikel 2 – Buchstabe c

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

„c) „zuständige örtliche Behörde“ jede zuständige Behörde, deren geografischer Zuständigkeitsbereich sich nicht auf das gesamte Staatsgebiet erstreckt und die sich mit dem Verkehrsbedarf eines städtischen Ballungsraums **oder** eines ländlichen **Bezirks** befasst;“

„c) „zuständige örtliche Behörde“ jede zuständige Behörde, deren geografischer Zuständigkeitsbereich sich nicht auf das gesamte Staatsgebiet erstreckt und die sich mit dem Verkehrsbedarf **u. a.** eines städtischen Ballungsraums **und/oder** eines ländlichen **Gebiets oder einer Region** befasst, **einschließlich auf grenzüberschreitender Ebene;**“

### *Begründung*

*Diese Änderung ist zur Klarstellung nötig, da es momentan keine europaweite Definition von „städtischen Ballungsräumen“ oder „ländlichen Gebieten“ gibt.*

## Änderungsantrag 20

**Vorschlag für eine Verordnung**  
**Artikel 1 – Nummer 1 – Buchstabe b**  
Verordnung (EG) Nr. 1370/2007  
Artikel 2 – Buchstabe e

*Vorschlag der Kommission*

„Der Anwendungsbereich  
gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen  
schließt *sämtliche öffentlichen*  
Verkehrsdienste *aus*, die *über das*  
*hinausgehen, was erforderlich ist*, um  
*lokale, regionale* oder *subnationale*  
Netzeffekte *auszuschöpfen*.“

*Geänderter Text*

„Der Anwendungsbereich  
gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen  
schließt *öffentliche* Verkehrsdienste *ein*,  
die *notwendig sind*, um *u. a. die Vorteile*  
*der wirtschaftlichen, technischen* oder  
*geografischen* Netzeffekte *auf lokaler,*  
*regionaler oder nationaler Ebene*  
*ausschöpfen zu können*. *Solche*  
*Netzeffekte treten durch die Integration*  
*von Verkehrsdiensten auf, wodurch der*  
*öffentliche Verkehr für die Fahrgäste*  
*attraktiver und für den öffentlichen*  
*Verkehrssektor effizienter wird*.  
*Netzeffekte können sowohl durch Dienste,*  
*die kostendeckend arbeiten, als auch*  
*durch Dienste, die nicht kostendeckend*  
*arbeiten, sowie auf verschiedenen*  
*Ebenen, wie der geografischen Ebene*  
*oder auf Ebene der Fahrpläne oder der*  
*Fahrpreise, generiert werden*.“

## Änderungsantrag 21

**Vorschlag für eine Verordnung**  
**Artikel 1 – Nummer 2**  
Verordnung (EG) Nr. 1370/2007  
Artikel 2a – Überschrift

*Vorschlag der Kommission*

Pläne für den öffentlichen Verkehr und  
gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen

*Geänderter Text*

***Multimodale und auf Nachhaltigkeit***  
***ausgerichtete*** Pläne für den öffentlichen  
Verkehr und gemeinwirtschaftliche  
Verpflichtungen

## Änderungsantrag 22

PE514.572v01-00

16/94

RR\1015751DE.doc

## Vorschlag für eine Verordnung

### Artikel 1 – Nummer 2

Verordnung (EG) Nr. 1370/2007

Artikel 2a – Absatz 1 – Unterabsatz 1 – Einleitung

#### *Vorschlag der Kommission*

1. Die zuständigen Behörden stellen für das Gebiet, für das sie zuständig sind, Pläne für den öffentlichen Personenverkehr auf, die sich auf sämtliche relevanten Verkehrsträger erstrecken, und aktualisieren diese regelmäßig. In diesen Plänen für den öffentlichen Verkehr werden die Ziele der Politik auf dem Gebiet des öffentlichen Verkehrs und die Mittel zu ihrer Umsetzung festgelegt, die sich für das Gebiet, für das sie zuständig sind, auf sämtliche relevanten Verkehrsträger erstrecken. **Sie** enthalten zumindest Folgendes:

#### *Geänderter Text*

1. Die zuständigen Behörden stellen für das Gebiet, für das sie zuständig sind, **multimodale** Pläne für den öffentlichen Personenverkehr auf, die sich auf sämtliche relevanten Verkehrsträger erstrecken, und aktualisieren diese regelmäßig. In diesen Plänen für den öffentlichen Verkehr werden die Ziele der Politik auf dem Gebiet des öffentlichen Verkehrs und die Mittel zu ihrer Umsetzung festgelegt, die sich für das Gebiet, für das sie zuständig sind, auf sämtliche relevanten Verkehrsträger erstrecken, **um den sozialen und territorialen Zusammenhalt zu fördern. Diese Pläne können Informationen über Pläne für den öffentlichen Verkehr umfassen, die bereits öffentlich verfügbar sind. Wenn es bereits gebietsüberschreitende Dienste gibt, werden diese berücksichtigt. Die Pläne** enthalten zumindest Folgendes:

## Änderungsantrag 23

## Vorschlag für eine Verordnung

### Artikel 1 – Nummer 2

Verordnung (EG) Nr. 1370/2007

Artikel 2a – Absatz 1 – Unterabsatz 1 – Buchstabe b

#### *Vorschlag der Kommission*

(b) grundlegende Anforderungen, die das Angebot öffentlicher Verkehrsdienste erfüllen muss, wie **zum Beispiel Zugänglichkeit, territoriale Anbindung, Sicherheit**, modale und intermodale Verbindungen an den Hauptverkehrsknotenpunkten, **Angebotsmerkmale wie Betriebszeiten**,

#### *Geänderter Text*

(b) grundlegende Anforderungen, die das Angebot öffentlicher Verkehrsdienste erfüllen muss, wie **u. a. die Zugänglichkeit für Menschen mit Behinderungen sowie** modale und intermodale Verbindungen an den Hauptverkehrsknotenpunkten;

***Frequenz der Dienste und Mindestmaß an Kapazitätsauslastung;***

*Begründung*

*Die Anforderungen an diese Verkehrspläne sollten nicht über das notwendige Maß hinausgehen. Detaillierte Anforderungen sollten gemäß Subsidiaritätsprinzip im Ermessensspielraum der zuständigen Behörde verbleiben.*

**Änderungsantrag 24**

**Vorschlag für eine Verordnung**

**Artikel 1 – Nummer 2**

Verordnung (EG) Nr. 1370/2007

Artikel 2a – Absatz 1 – Unterabsatz 1 – Buchstabe b a (neu)

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

***(ba) für den öffentlichen Schienenpersonenverkehr Effizienzkriterien, die u. a. Folgendes umfassen: Anteil des Verkehrsträgers am öffentlichen Verkehr, Pünktlichkeit, Kosteneffizienz, Frequenz der Dienste, Zufriedenheit der Kunden und Qualität des Rollmaterials;***

**Änderungsantrag 25**

**Vorschlag für eine Verordnung**

**Artikel 1 – Nummer 2**

Verordnung (EG) Nr. 1370/2007

Artikel 2a – Absatz 1 – Unterabsatz 1 – Buchstabe c

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

***(c) Qualitätsstandards in Bezug auf Aspekte wie Ausstattungsmerkmale der Haltestellen und des Rollmaterials, Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit, Sauberkeit, Kundendienst und Information, Umgang mit Beschwerden und Rechtsbehelfe, Überwachung der Qualität der Dienste;***

***(c) Qualitäts- und Sicherheitsstandards sowie Kontrollaspekte in Bezug auf das Rollmaterial, die Infrastruktur und die Dienstleistungen, einschließlich Informationen;***

## *Begründung*

*Die Anforderungen an diese Verkehrspläne sollten nicht über das notwendige Maß hinausgehen. Detaillierte Anforderungen sollten gemäß Subsidiaritätsprinzip im Ermessensspielraum der zuständigen Behörde verbleiben.*

### **Änderungsantrag 26**

#### **Vorschlag für eine Verordnung**

##### **Artikel 1 – Nummer 2**

Verordnung (EG) Nr. 1370/2007

Artikel 2a – Absatz 1 – Unterabsatz 1 – Buchstabe d

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

(d) Grundsätze der Tarifpolitik;

(d) Grundsätze der Tarifpolitik, **wie die Anwendung von Sozialtarifen;**

### **Änderungsantrag 27**

#### **Vorschlag für eine Verordnung**

##### **Artikel 1 – Nummer 2**

Verordnung (EG) Nr. 1370/2007

Artikel 2a – Absatz 1 – Unterabsatz 1 – Buchstabe e

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

(e) **operationelle Anforderungen wie die Beförderung von Fahrrädern, Verkehrsmanagement, Notfallplan für Störungen.**

(e) **geltende Regeln bezüglich Fahrgastrechten, Sozial- und Beschäftigungsbedingungen und Umweltschutz sowie die Festlegung von Umweltzielen.**

### **Änderungsantrag 28**

#### **Vorschlag für eine Verordnung**

##### **Artikel 1 – Nummer 2**

Verordnung (EG) Nr. 1370/2007

Artikel 2a – Absatz 1 – Unterabsatz 2

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

**Bei der Aufstellung der Pläne für den**

**entfällt**

***öffentlichen Verkehr achten die zuständigen Behörden insbesondere auf die geltenden Regeln auf dem Gebiet der Fahrgastrechte sowie des Sozial-, Beschäftigungs- und Umweltschutzes.***

*Begründung*

*Um diesen Aspekten eine größere Bedeutung zu geben, werden sie bereits in Artikel 2a Absatz 1 Buchstabe e aufgenommen und können deshalb an dieser Stelle gestrichen werden.*

**Änderungsantrag 29**

**Vorschlag für eine Verordnung**

**Artikel 1 – Nummer 2**

Verordnung (EG) Nr. 1370/2007

Artikel 2a – Absatz 1 – Unterabsatz 3

*Vorschlag der Kommission*

Die zuständigen Behörden beschließen die Pläne für den öffentlichen Verkehr nach Konsultation der relevanten Interessenträger ***und veröffentlichen sie. Für die Zwecke dieser Verordnung sind zu berücksichtigende relevante Interessenträger*** zumindest die Verkehrsunternehmen, ***gegebenenfalls*** die Infrastrukturbetreiber sowie repräsentative Fahrgastvereinigungen und Arbeitnehmerverbände.

*Geänderter Text*

Die zuständigen Behörden beschließen die Pläne für den öffentlichen Verkehr nach Konsultation der relevanten Interessenträger, ***die*** zumindest die Verkehrsunternehmen, die Infrastrukturbetreiber sowie repräsentative Fahrgastvereinigungen und Arbeitnehmerverbände ***umfassen, und veröffentlichen diese Pläne.***

**Änderungsantrag 30**

**Vorschlag für eine Verordnung**

**Artikel 1 – Nummer 2**

Verordnung (EG) Nr. 1370/2007

Artikel 2a – Absatz 3 – Unterabsatz 1 – Buchstabe b

*Vorschlag der Kommission*

(b) sie müssen im Hinblick auf die Verwirklichung der Ziele des Plans für den öffentlichen Verkehr zweckmäßig sein;

*Geänderter Text*

(b) sie müssen im Hinblick auf die Verwirklichung der Ziele des Plans für den öffentlichen Verkehr zweckmäßig sein,

*d. h. sie müssen die Vergabeart hinsichtlich der zu erzielenden Qualitätsstandards und die geeigneten Mittel bestimmen, um die Ziele des Plans für den öffentlichen Verkehr zu verwirklichen;*

*Begründung*

*Notwendige Klarstellung des Begriffs „zweckmäßig“.*

**Änderungsantrag 31**

**Vorschlag für eine Verordnung**

**Artikel 1 – Nummer 2**

Verordnung (EG) Nr. 1370/2007

Artikel 2a – Absatz 3 – Unterabsatz 1 – Buchstabe c

*Vorschlag der Kommission*

*(c) sie dürfen nicht über das hinausgehen, was zur Verwirklichung der Ziele des Plans für den öffentlichen Verkehr notwendig und verhältnismäßig ist.*

*Geänderter Text*

*(c) sie müssen notwendig und verhältnismäßig sein, um die Ziele der Pläne für den öffentlichen Verkehr zu verwirklichen, und müssen – was den öffentlichen Schienenpersonenverkehr betrifft – die Bestimmungen der Richtlinie 2012/34/EU des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>1</sup> berücksichtigen.*

---

<sup>1</sup> *Richtlinie 2012/34/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. November 2012 zur Schaffung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraums (ABl. L 343 vom 14.12.2012, S. 32).*

**Änderungsantrag 32**

**Vorschlag für eine Verordnung**

**Artikel 1 – Nummer 2**

Verordnung (EG) Nr. 1370/2007

Artikel 2a – Absatz 3 – Unterabsatz 2

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

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

*Begründung*

*Die Erläuterungen zur Zweckmäßigkeit wurden bereits in den Artikel 2a Absatz 3 Buchstabe b aufgenommen und können somit an dieser Stelle gestrichen werden.*

### **Änderungsantrag 33**

#### **Vorschlag für eine Verordnung**

#### **Artikel 1 – Nummer 2**

Verordnung (EG) Nr. 1370/2007

Artikel 2a – Absatz 3 – Unterabsatz 3

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

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

*Begründung*

*Der Inhalt dieses Unterabsatzes wurde in Artikel 2a Absatz 3 Buchstabe c aufgenommen.*

## Änderungsantrag 34

### Vorschlag für eine Verordnung

#### Artikel 1 – Nummer 2

Verordnung (EG) Nr. 1370/2007

Artikel 2a – Absatz 4

#### *Vorschlag der Kommission*

Die Spezifikationen gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen und die entsprechende Ausgleichsleistung für finanzielle Nettoauswirkungen gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen müssen

(a) die Ziele des Plans für den öffentlichen Verkehr auf die kostenwirksamste Weise erreichen,

(b) die Erbringung öffentlicher Personenverkehrsdienste *gemäß den im Plan für den öffentlichen Verkehr festgelegten Anforderungen* langfristig finanziell sichern.

#### *Geänderter Text*

Die Spezifikationen gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen und die entsprechende Ausgleichsleistung für finanzielle Nettoauswirkungen gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen müssen die Ziele des Plans für den öffentlichen Verkehr auf die kostenwirksamste Weise erreichen **und** die Erbringung öffentlicher Personenverkehrsdienste langfristig finanziell sichern.

#### *Begründung*

*Der Änderungsantrag dient der besseren Lesbarkeit.*

## Änderungsantrag 35

### Vorschlag für eine Verordnung

#### Artikel 1 – Nummer 2

Verordnung (EG) Nr. 1370/2007

Artikel 2a – Absatz 5 – Unterabsatz 2

#### *Vorschlag der Kommission*

Die zuständige Behörde konsultiert **auf angemessene Weise** die relevanten

#### *Geänderter Text*

Die zuständige Behörde konsultiert die relevanten Interessenträger, d. h. die

Interessenträger, d. h. **zumindest** die Verkehrsunternehmen, **gegebenenfalls** die Infrastrukturbetreiber sowie repräsentative Fahrgastvereinigungen und Arbeitnehmerverbände, zu diesen Spezifikationen und trägt deren Standpunkten Rechnung.

Verkehrsunternehmen, die Infrastrukturbetreiber sowie repräsentative Fahrgastvereinigungen und Arbeitnehmerverbände, zu diesen Spezifikationen und trägt deren Standpunkten Rechnung.

#### *Begründung*

*Die zuständigen Behörden sollten eine Konsultation durchführen, die auch repräsentative Fahrgastvereinigungen und Arbeitnehmerverbände umfasst, und sollten diese nicht nur gegebenenfalls konsultieren.*

### **Änderungsantrag 36**

#### **Vorschlag für eine Verordnung**

##### **Artikel 1 – Nummer 2**

Verordnung (EG) Nr. 1370/2007

Artikel 2a – Absatz 6 – Buchstabe a

#### *Vorschlag der Kommission*

(a) wird die Übereinstimmung der Bewertung und des Verfahrens mit den Bestimmungen dieses Artikels von der in Artikel 55 der Richtlinie 2012/34/EU genannten Regulierungsstelle gewährleistet, die auch auf eigene Veranlassung tätig werden kann.

#### *Geänderter Text*

(a) wird **auf Antrag eines betroffenen Interessenträgers** die Übereinstimmung der Bewertung und des Verfahrens mit den Bestimmungen dieses Artikels von der in Artikel 55 der Richtlinie 2012/34/EU genannten Regulierungsstelle gewährleistet;

### **Änderungsantrag 37**

#### **Vorschlag für eine Verordnung**

##### **Artikel 1 – Nummer 2**

Verordnung (EG) Nr. 1370/2007

Artikel 2a – Absatz 6 – Buchstabe b

#### *Vorschlag der Kommission*

(b) **entspricht der maximale jährliche in Bahnkilometern ausgedrückte Umfang eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags 10 Millionen Bahnkilometern beziehungsweise einem Drittel des**

#### *Geänderter Text*

(b) **beträgt die Mindestanzahl öffentlicher Dienstleistungsaufträge in einem Mitgliedstaat**

**gesamten Beförderungsumfangs des öffentlichen Personenverkehrs eines Mitgliedstaats, der im Rahmen öffentlicher Dienstleistungsaufträge geleistet wird, je nachdem, welcher Wert höher ist.“**

**- eins, falls das Marktvolumen des Schienenpersonenverkehrs eines Mitgliedstaats, der im Rahmen öffentlicher Dienstleistungsaufträge geleistet wird, bei höchstens 20 Millionen Bahnkilometern liegt;**

**- zwei, falls das Marktvolumen des Schienenpersonenverkehrs eines Mitgliedstaats, der im Rahmen öffentlicher Dienstleistungsaufträge geleistet wird, bei mehr als 20 Millionen Bahnkilometern und höchstens 100 Millionen Bahnkilometern liegt, vorausgesetzt dass der Umfang eines Auftrags 75 % des gesamten Marktvolumens öffentlicher Dienstleistungsaufträge nicht überschreitet;**

**- drei, falls das Marktvolumen des Schienenpersonenverkehrs eines Mitgliedstaats, der im Rahmen öffentlicher Dienstleistungsaufträge geleistet wird, bei mehr als 100 Millionen Bahnkilometern und höchstens 200 Millionen Bahnkilometern liegt, vorausgesetzt dass der Umfang eines Auftrags 65 % des gesamten Marktvolumens öffentlicher Dienstleistungsaufträge nicht überschreitet;**

**- vier, falls das Marktvolumen des Schienenpersonenverkehrs eines Mitgliedstaats, der im Rahmen öffentlicher Dienstleistungsaufträge geleistet wird, bei mehr als 200 Millionen Bahnkilometern liegt, vorausgesetzt dass der Umfang eines Auftrags 50 % des gesamten Marktvolumens öffentlicher Dienstleistungsaufträge nicht überschreitet;**

## Änderungsantrag 38

### Vorschlag für eine Verordnung

#### Artikel 1 – Nummer 2

Verordnung (EG) Nr. 1370/2007

Artikel 2a – Absatz 6 – Buchstabe c (neu)

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

***(c) legt im Einklang mit der Richtlinie 2012/34/EU die zuständige Behörde die Strecken fest, die über öffentliche Dienstleistungsaufträge vergeben werden.“***

## Änderungsantrag 39

### Vorschlag für eine Verordnung

#### Artikel 1 – Nummer 3 – Buchstabe a

Verordnung (EG) Nr. 1370/2007

Artikel 4 – Absatz 1 – Buchstabe a

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

„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) sind die vom Betreiber eines öffentlichen Dienstes zu erfüllenden gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen im Sinne von Artikel 2 Buchstabe e und Artikel 2a und die betreffenden **Verkehrsnetze** klar zu definieren **und ist vom Betreiber zu verlangen, dass er der zuständigen Behörde alle für die Vergabe der Dienstleistungsaufträge wesentlichen Informationen unter Wahrung der Geschäftsgeheimnisse zur Verfügung stellt;“**

### *Begründung*

*Es muss sichergestellt werden, dass die zuständige Behörde alle wesentlichen Informationen von dem Betreiber erhält, um die Dienstleistungsaufträge vorzubereiten.*

## Änderungsantrag 40

**Vorschlag für eine Verordnung**  
**Artikel 1 – Nummer 3 – Buchstabe b**  
Verordnung (EG) Nr. 1370/2007  
Artikel 4 – Absatz 1 – Buchstabe b – letzter Satz

*Vorschlag der Kommission*

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

*Geänderter Text*

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

**Änderungsantrag 41**

**Vorschlag für eine Verordnung**  
**Artikel 1 – Nummer 3 – Buchstabe b b (neu)**  
Verordnung (EG) Nr. 1370/2007  
Artikel 4 – Absatz 5

*Derzeitiger Wortlaut*

Unbeschadet des nationalen Rechts und des **Gemeinschaftsrechts**, einschließlich Tarifverträge zwischen den Sozialpartnern, **kann** die zuständige Behörde den ausgewählten Betreiber eines öffentlichen Dienstes **verpflichten**, den Arbeitnehmern, die zuvor zur Erbringung der Dienste eingestellt wurden, **die** Rechte **zu gewähren**, auf die sie Anspruch hätten, wenn ein Übergang im Sinne der Richtlinie 2001/23/EG erfolgt wäre. Verpflichtet die zuständige Behörde die Betreiber eines öffentlichen Dienstes, bestimmte

*Geänderter Text*

**(bb) Absatz 5 erhält folgende Fassung:**

„Unbeschadet des nationalen Rechts und des **Unionsrechts**, einschließlich **repräsentativer** Tarifverträge zwischen den Sozialpartnern, **verpflichtet** die zuständige Behörde den ausgewählten Betreiber eines öffentlichen Dienstes, den Arbeitnehmern **Arbeitsbedingungen auf der Grundlage verbindlicher nationaler, regionaler oder lokaler Sozialstandards zu gewähren und/oder im Fall des Wechsels des Betreibers den obligatorischen Transfer der Arbeitnehmer durchzuführen. Erfolgt ein solcher Transfer, so werden** den

Sozialstandards einzuhalten, so werden in den Unterlagen des wettbewerblichen Vergabeverfahrens und den öffentlichen Dienstleistungsaufträgen die betreffenden Arbeitnehmer aufgeführt und **transparente** Angaben zu ihren vertraglichen Rechten und zu den Bedingungen gemacht, unter denen sie als in einem Verhältnis zu den betreffenden Diensten stehend gelten.

Arbeitnehmern, die zuvor **vom vorherigen Betreiber** zur Erbringung der Dienste eingestellt wurden, **dieselben** Rechte **gewährt**, auf die sie Anspruch hätten, wenn ein Übergang im Sinne der Richtlinie 2001/23/EG erfolgt wäre. Verpflichtet die zuständige Behörde die Betreiber eines öffentlichen Dienstes, bestimmte Sozialstandards einzuhalten, so werden in den Unterlagen des wettbewerblichen Vergabeverfahrens und den öffentlichen Dienstleistungsaufträgen die betreffenden Arbeitnehmer aufgeführt und **in transparenter Weise** Angaben zu ihren vertraglichen Rechten und zu den Bedingungen gemacht, unter denen sie als in einem Verhältnis zu den betreffenden Diensten stehend gelten.“

*Mit diesem Änderungsantrag soll eine Bestimmung des bestehenden Rechtsakts – Artikel 4 Absatz 5 – geändert werden, die im Vorschlag der Kommission nicht in vollem Umfang wiedergegeben wird.*

## Änderungsantrag 42

**Vorschlag für eine Verordnung**  
**Artikel 1 – Nummer 3 – Buchstabe c**  
Verordnung (EG) Nr. 1370/2007  
Artikel 4 – Absatz 6

### *Vorschlag der Kommission*

„**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.**“

### *Geänderter Text*

„Im Einklang mit nationalem Recht **legt die zuständige Behörde verbindliche** Qualitäts- und Sozialstandards **sowie** soziale und qualitative Kriterien **fest – wozu auch die Betreibern öffentlicher Dienste auferlegte Verpflichtung gehört, die geltenden repräsentativen Tarifverträge einzuhalten und angemessene Beschäftigungs- und Arbeitsbedingungen sicherzustellen – und nimmt sie** in die Unterlagen des wettbewerblichen Vergabeverfahrens und die öffentlichen Dienstleistungsaufträge **auf oder verweist in diesen auf sie, und**

*zwar unabhängig von der Vergabeart.“*

## **Änderungsantrag 43**

**Vorschlag für eine Verordnung**  
**Artikel 1 – Nummer 3 – Buchstabe d**  
Verordnung (EG) Nr. 1370/2007  
Artikel 4 – Absatz 8

### *Vorschlag der Kommission*

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

### *Geänderter Text*

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

## **Änderungsantrag 44**

**Vorschlag für eine Verordnung**  
**Artikel 1 – Nummer 4 – Buchstabe -a (neu)**  
Verordnung (EG) Nr. 1370/2007  
Artikel 5 – Absatz 1 a (neu)

*(-a) Folgender Absatz wird eingefügt:*

**„1a. Jede zuständige Behörde – unabhängig davon, ob es sich um eine einzelne Behörde oder eine Gruppe von Behörden, auch aus mehr als einem Mitgliedstaat, handelt – ist zur Vergabe öffentlicher Dienstleistungsaufträge gemäß den Bestimmungen dieser Verordnung berechtigt.“**

## Änderungsantrag 45

### Vorschlag für eine Verordnung

#### Artikel 1 – Nummer 4 – Buchstabe -a a (neu)

Verordnung (EG) Nr. 1370/2007

Artikel 5 – Absatz 2 – Buchstabe d

#### *Derzeitiger Wortlaut*

d) Gibt es keine zuständige örtliche Behörde, so gelten die Buchstaben a, b und c für die nationalen Behörden **in Bezug auf ein geografisches Gebiet, das sich nicht auf das gesamte Staatsgebiet erstreckt**, sofern der interne Betreiber nicht an wettbewerblichen Vergabeverfahren für die Erbringung von öffentlichen Personenverkehrsdiensten teilnimmt, die außerhalb des Gebiets, für das der öffentliche Dienstleistungsauftrag erteilt wurde, organisiert werden.

*Mit diesem Änderungsantrag soll eine Bestimmung des bestehenden Rechtsakts – Artikel 5 Absatz 2 Buchstabe d – geändert werden, die im Vorschlag der Kommission nicht in vollem Umfang wiedergegeben wird.*

#### *Geänderter Text*

***(-aa) Absatz 2 Buchstabe d erhält folgende Fassung:***

„d) Gibt es keine zuständige örtliche Behörde, so gelten die Buchstaben a, b und c für die nationalen Behörden, sofern der interne Betreiber nicht an wettbewerblichen Vergabeverfahren für die Erbringung von öffentlichen Personenverkehrsdiensten teilnimmt, die außerhalb des Gebiets, für das der öffentliche Dienstleistungsauftrag erteilt wurde, organisiert werden.“

## Änderungsantrag 46

**Vorschlag für eine Verordnung**  
**Artikel 1 – Nummer 4 – Buchstabe -a b (neu)**  
Verordnung (EG) Nr. 1370/2007  
Artikel 5 – Absatz 3 a (neu)

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

***(-ab) Folgender Absatz wird eingefügt:***

***„3a. Bis zum Ende des Übergangszeitraums nach Artikel 8 Absatz 2 können die Mitgliedstaaten und – wenn das nationale Recht diese Möglichkeit vorsieht – die zuständigen Behörden Eisenbahnunternehmen oder -betreiber oder Tochterunternehmen, die direkt oder indirekt von Eisenbahnunternehmen oder deren Holdinggesellschaften kontrolliert werden, von Vergabeverfahren, die im Sinne von Absatz 3 dieses Artikels von den zuständigen Behörden in ihrem Hoheitsgebiet durchgeführt werden, ausschließen, wenn mindestens eine der folgenden Bedingungen erfüllt ist:***

***a) Das die Kontrolle ausübende Eisenbahnunternehmen ist in einem Mitgliedstaat zugelassen oder die die Kontrolle ausübende Holdinggesellschaft ist in einem Mitgliedstaat niedergelassen, in dem die zuständigen Behörden öffentliche Dienstleistungsaufträge nicht im Wege wettbewerblicher Vergabeverfahren vergeben dürfen, oder***

***b) das Eisenbahnunternehmen und seine Tochterunternehmen haben von direkt vergebenen öffentlichen Dienstleistungsaufträgen für Schienenverkehrsdienste profitiert, deren wertmäßiger Anteil 50 % des Gesamtwerts aller öffentlichen Dienstleistungsaufträge für Schienenverkehrsdienste, die an dieses Eisenbahnunternehmen und seine Tochterunternehmen vergeben wurden, überschreitet.***

***Kontrolle im Sinne dieses Absatzes bedeutet Rechte, Verträge oder andere***

*Mittel, die einzeln oder zusammen unter Berücksichtigung aller relevanten tatsächlichen oder rechtlichen Umstände die Möglichkeit gewähren, einen bestimmenden Einfluss auf ein Unternehmen auszuüben, insbesondere durch*

*a) Eigentums- oder Nutzungsrechte an allen Vermögenswerten oder an einem Teil der Vermögenswerte eines Unternehmens;*

*b) Rechte oder Verträge, die einen entscheidenden Einfluss auf die Zusammensetzung, die Abstimmungen oder die Beratungen der Organe dieses Unternehmens gewähren.*

*Die zuständige Behörde kann einen Betreiber oder ein Unternehmen, der bzw. das direkt oder indirekt von einer oder mehreren juristischen oder natürlichen Personen, die in einem Drittland oder in Drittländern registriert ist bzw. sind, von den wettbewerblichen Vergabeverfahren ausschließen, es sei denn, das betreffende Land oder die betreffenden Länder hat bzw. haben Maßnahmen ergriffen, die es ermöglichen, dass öffentliche Dienstleistungsaufträge im Wege wettbewerblicher Vergabeverfahren an in einem Mitgliedstaat zugelassene Eisenbahnunternehmen vergeben werden.*

## **Änderungsantrag 47**

### **Vorschlag für eine Verordnung**

#### **Artikel 1 – Nummer 4 – Buchstabe a**

Verordnung (EG) Nr. 1370/2007

Artikel 5 – Absatz 4 – Unterabsatz 1 – Buchstabe b

*Vorschlag der Kommission*

(b) sie eine jährliche öffentliche Personenverkehrsleistung von weniger als

*Geänderter Text*

(b) sie eine jährliche öffentliche Personenverkehrsleistung von weniger als

300 000 *km* bzw. – im Fall eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags, der öffentliche Schienenverkehrsdienste beinhaltet – von weniger als **150 000 km** aufweisen.

300 000 **Fahrzeugkilometern** bzw. – im Fall eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags, der öffentliche Schienenverkehrsdienste beinhaltet – von weniger als **500 000 Fahrzeugkilometern** aufweisen.

#### *Begründung*

*Der von der Kommission vorgeschlagene Schwellenwert entspricht nicht dem in Artikel 5 Absatz 4 Buchstabe a in Euro ausgedrückten Wert, weshalb hier eine Anpassung erfolgen muss, die den durchschnittlichen Fahrkartenpreisen entspricht. Des Weiteren sollten die zuständigen Behörden einen Nachweis auf der Grundlage von Wirtschaftlichkeit, Effizienz und Qualitätszielen erbringen.*

### **Änderungsantrag 48**

#### **Vorschlag für eine Verordnung**

#### **Artikel 1 – Nummer 4 – Buchstabe a**

Verordnung (EG) Nr. 1370/2007

Artikel 5 – Absatz 4 – Unterabsatz 2

#### *Vorschlag der Kommission*

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

#### *Geänderter Text*

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

#### *Begründung*

*Die in der Verordnung festgelegte Höchstgrenze von 23 Straßenfahrzeugen erscheint willkürlich, da sie nicht mit der geltenden KMU-Definition der Kommission (Empfehlung 2003/361/EG) im Einklang steht.*

### **Änderungsantrag 49**

**Vorschlag für eine Verordnung**  
**Artikel 1 – Nummer 4 – Buchstabe a a (neu)**  
Verordnung (EG) Nr. 1370/2007  
Artikel 5 – Absatz 5

*Derzeitiger Wortlaut*

(5) Die zuständige Behörde kann im Fall einer Unterbrechung des Verkehrsdienstes oder bei unmittelbarer Gefahr des Eintretens einer solchen Situation eine Notmaßnahme ergreifen. **Diese Notmaßnahme besteht 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 fünf Jahre zulässig.**

*Mit diesem Änderungsantrag soll eine Bestimmung des bestehenden Rechtsakts – Artikel 5 Absatz 5 – geändert werden, die im Vorschlag der Kommission nicht genannt wird.*

*Begründung*

*Es wird vorgeschlagen, eine neue Ausnahmeregelung vom Grundsatz des wettbewerblichen Vergabeverfahrens aufzunehmen, und zwar für den Fall, dass in einem Mitgliedstaat zu viele Aufträge gleichzeitig auslaufen. In einem solchen Fall verfügen die zuständigen Behörden des Mitgliedstaats möglicherweise nicht über die Verwaltungskapazität, gleichzeitig verschiedene Verfahren angemessen vorzubereiten. Außerdem können Eisenbahnbetreiber möglicherweise nicht mehr als eine bestimmte Anzahl von Geboten gleichzeitig vorbereiten.*

**Änderungsantrag 50**

**Vorschlag für eine Verordnung**

*Geänderter Text*

**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 eine Notmaßnahme ergreifen. **Eine Notsituation kann gegeben sein, wenn die zuständige Behörde nicht in der Lage ist, rechtzeitig ein Vergabeverfahren für einen öffentlichen Dienstleistungsauftrag einzuleiten und/oder den Auftrag rechtzeitig an einen Betreiber zu vergeben.**“

*Vorschlag der Kommission*

Absatz 6 erhält folgende Fassung:

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

*Geänderter Text*

Absatz 6 erhält folgende Fassung:

**„Im Einklang mit der Richtlinie 2012/34/EU und sofern dies nicht nach nationalem Recht untersagt ist, können diejenigen zuständigen Behörden, die für die Erstellung von Plänen für den öffentlichen Verkehr nach Artikel 2a verantwortlich sind, beschließen, öffentliche Dienstleistungsaufträge im Bereich des öffentlichen Schienenpersonenverkehrs direkt zu vergeben, wenn folgende Bedingungen erfüllt sind:**

**(a) Der Plan für den öffentlichen Verkehr enthält Anforderungen, die für die gesamte Laufzeit des Vertrags gelten und Folgendes betreffen:**

- die Entwicklung des Fahrgastaufkommens;**
- die Pünktlichkeit der Dienstleistungen;**
- die Kosteneffizienz im Sinne von Kapitalproduktivität;**
- die Frequenz des Zugbetriebs;**
- die Zufriedenheit der Kunden;**
- die Qualität des Rollmaterials.**

**(b) Die zuständige Behörde veröffentlicht spätestens 18 Monate vor Beginn des Vertrags, wie die Anforderungen nach Buchstabe a im Rahmen der Direktvergabe eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags erfüllt werden müssen, und bewertet regelmäßig die Einhaltung dieser Anforderungen in dem Jahresbericht nach Artikel 7 Absatz 1. Wird vonseiten eines betroffenen**

*Eisenbahnbetreibers oder -unternehmens eine Beschwerde über die Direktvergabe des Auftrags eingelegt, prüft die Regulierungsstelle die von der zuständigen Behörde angeführten Gründe und trifft spätestens zwei Monate nach Eingang der Beschwerde eine Entscheidung. Die Regulierungsstelle kann auch auf eigene Initiative tätig werden.*

*(c) Die Regulierungsstelle prüft spätestens 24 Monate vor Ablauf des geltenden Vertrags, ob die in Artikel 5 Absatz 6 Buchstabe a genannten und gemäß Artikel 7 Absatz 1 beurteilten Anforderungen erfüllt worden sind. Die zuständige Behörde stellt der Regulierungsstelle alle Daten zur Verfügung, die diese für ihre Prüfung benötigt.*

*Kommt die Regulierungsstelle zu dem Schluss, dass die Anforderungen gemäß Artikel 5 Absatz 6 Buchstabe a nicht erfüllt worden sind, verpflichtet sie die zuständige Behörde umgehend, alle neuen öffentlichen Dienstleistungsaufträge im Einklang mit Artikel 5 Absatz 3 zu vergeben. Die Entscheidung der unabhängigen Regulierungsstelle ist verbindlich und gilt mit sofortiger Wirkung.*

*Abweichend von Artikel 4 Absatz 3 beträgt die Laufzeit solcher Verträge höchstens neun Jahre.*

*Die Kommission erlässt im Einklang mit Artikel 9a delegierte Rechtsakte, in denen die in Artikel 5 Absatz 6 Buchstabe a genannten Anforderungen im Einzelnen erläutert werden.“*

## **Änderungsantrag 51**

### **Vorschlag für eine Verordnung Artikel 1 – Nummer 5**

*Vorschlag der Kommission*

1. Die **Mitgliedstaaten** ergreifen unter Einhaltung der Regeln für staatliche Beihilfen die erforderlichen Maßnahmen, um **einen effektiven** und **diskriminierungsfreien** Zugang zu geeignetem Rollmaterial für Betreiber zu gewährleisten, die im Rahmen eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags öffentliche Schienenpersonenverkehrsdienste erbringen möchten.

*Geänderter Text*

1. Die **zuständigen Behörden** ergreifen unter Einhaltung der Regeln für staatliche Beihilfen die erforderlichen Maßnahmen, um **effektive** und **diskriminierungsfreie Bedingungen für den** Zugang zu geeignetem Rollmaterial für Betreiber zu gewährleisten, die im Rahmen eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags öffentliche Schienenpersonenverkehrsdienste erbringen möchten.

## **Änderungsantrag 52**

### **Vorschlag für eine Verordnung**

#### **Artikel 1 – Nummer 5**

Verordnung (EG) Nr. 1370/2007

Artikel 5a – Absatz 2 – Unterabsatz 2 – Einleitung

*Vorschlag der Kommission*

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

*Geänderter Text*

Die zuständige Behörde kann die in Unterabsatz 1 enthaltene Anforderung auf **verschiedene, größenbedingte Kosteneinsparungen fördernde** Arten erfüllen, **beispielsweise**

*Begründung*

*Die Modalitäten des Materialerwerbs sollten zu größenbedingten Kosteneinsparungen führen.*

## **Änderungsantrag 53**

### **Vorschlag für eine Verordnung**

#### **Artikel 1 – Nummer 5**

Verordnung (EG) Nr. 1370/2007

Artikel 5a – Absatz 2 – Unterabsatz 2 – Buchstabe a

*Vorschlag der Kommission*

(a) durch Erwerb des für die Ausführung des öffentlichen Dienstleistungsauftrags zu verwendenden Rollmaterials im Hinblick auf die Bereitstellung für den ausgewählten Betreiber des öffentlichen Dienstes zu Marktpreisen oder als Teil des öffentlichen Dienstleistungsauftrags gemäß Artikel 4 Absatz 1 Buchstabe b, Artikel 6 und gegebenenfalls dem Anhang,

*Geänderter Text*

(a) durch Erwerb des für die Ausführung des öffentlichen Dienstleistungsauftrags zu verwendenden Rollmaterials **zu Marktpreisen** 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,

*Begründung*

*The main concern is to ensure equal access and to remove rolling stock access barriers. In this context, it is important that these support measures are not taken into consideration into the award mechanism. The cost of the needed support measures applicable to one applicant shall not be an element of the choice of the competent authority when awarding a public service contract. Indeed there is a need to ensure full neutrality of these support measures in terms, for example, of call for tender. Whatever the bidders need as support measures, it shall not be considered in the assessment of the bids and the choice of the competent authority. The competent authority should also be able to determine the viability of the support measures chosen before the execution of the new PSO contract. Market price should be the basis of this cost assessment in order to avoid any competition distortion.*

**Änderungsantrag 54**

**Vorschlag für eine Verordnung**

**Artikel 1 – Nummer 5**

Verordnung (EG) Nr. 1370/2007

Artikel 5a – Absatz 2 – Unterabsatz 2 – Buchstabe c a (neu)

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

***(ca) durch Zusammenarbeit mit benachbarten lokalen Behörden, um einen größeren Rollmaterialpark zu schaffen.***

**Änderungsantrag 55**

**Vorschlag für eine Verordnung**

## **Artikel 1 – Nummer 5**

Verordnung (EG) Nr. 1370/2007

Artikel 5a – Absatz 2 – Unterabsatz 3

### *Vorschlag der Kommission*

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

### *Geänderter Text*

**3.** In den *in Absatz 2 Unterabsatz 2* Buchstaben b und c genannten Fällen hat die zuständige Behörde das Recht, vom Betreiber eines öffentlichen Dienstes zu verlangen, das Rollmaterial nach Auslaufen des öffentlichen Dienstleistungsauftrags an einen neuen Betreiber, an den ein Auftrag vergeben wird, zu übergeben. Die zuständige Behörde kann den neuen Betreiber eines öffentlichen Verkehrsdienstes verpflichten, das Rollmaterial zu übernehmen. Die Übergabe erfolgt zu Marktpreisen.

## **Änderungsantrag 56**

### **Vorschlag für eine Verordnung**

#### **Artikel 1 – Nummer 5**

Verordnung (EG) Nr. 1370/2007

Artikel 5a – Absatz 3

### *Vorschlag der Kommission*

**3.** Im Falle der Übergabe von Rollmaterial an einen neuen Betreiber eines öffentlichen Verkehrsdienstes stellt die zuständige Behörde detaillierte Informationen über die Kosten für die Instandhaltung des Rollmaterials und seinen physischen Zustand zur Verfügung.

### *Geänderter Text*

**4.** Im Falle der Übergabe von Rollmaterial an einen neuen Betreiber eines öffentlichen Verkehrsdienstes stellt die zuständige Behörde detaillierte Informationen über die Kosten für die Instandhaltung des Rollmaterials und seinen physischen Zustand zur Verfügung.

## **Änderungsantrag 57**

### **Vorschlag für eine Verordnung**

#### **Artikel 1 – Nummer 5**

Verordnung (EG) Nr. 1370/2007

Artikel 5a – Absatz 4

**4. Bis zum [18 Monate nach Inkrafttreten dieser Verordnung] erlässt die Kommission Maßnahmen mit den Einzelheiten des Verfahrens, das für die Anwendung der Absätze 2 und 3 einzuhalten ist. Die betreffenden Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem Prüfverfahren nach Artikel 9a Absatz 2 erlassen.“** **entfällt**

*Begründung*

*Die Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 stellt eine Sondervorschrift (lex specialis) im Bereich staatlicher Beihilfen dar, mittels derer im Bereich öffentlicher Personenverkehrsdienste von den allgemeinen Vorschriften für staatliche Beihilfen abgewichen werden kann. Die Einrichtung des in den Änderungsanträgen 21 bis 23 vorgeschlagenen Systems erfordert keine vorhergehenden Durchführungsrechtsakte. Daher besteht keine Veranlassung für den Erlass von Maßnahmen durch die Kommission.*

**Änderungsantrag 58**

**Vorschlag für eine Verordnung**  
**Artikel 1 – Nummer 7 – Buchstabe a**  
Verordnung (EG) Nr. 1370/2007  
Artikel 7 – Absatz 1

„1. Jede zuständige Behörde macht einmal jährlich einen Gesamtbericht über die in ihren Zuständigkeitsbereich fallenden gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen, den Beginn und die Laufzeit der öffentlichen Dienstleistungsverträge, die ausgewählten Betreiber öffentlicher Dienste sowie die diesen Betreibern zur Abgeltung gewährten Ausgleichsleistungen und ausschließlichen Rechte öffentlich zugänglich. Der Bericht unterscheidet nach Busverkehr und schienengebundenem Verkehr, er muss eine Kontrolle und Beurteilung der Leistungen, der Qualität und der Finanzierung des öffentlichen

„1. Jede zuständige Behörde macht einmal jährlich einen Gesamtbericht über die in ihren Zuständigkeitsbereich fallenden gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen, den Beginn und die Laufzeit der öffentlichen Dienstleistungsverträge, die ausgewählten Betreiber öffentlicher Dienste sowie die diesen Betreibern zur Abgeltung gewährten Ausgleichsleistungen und ausschließlichen Rechte öffentlich zugänglich. **In dem Bericht werden die erzielten Ergebnisse im Hinblick auf die Indikatoren bewertet, die für die Verkehrsdienste relevant sind, darunter Pünktlichkeit, Zuverlässigkeit,**

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

*Sauberkeit, die durch Meinungsumfragen ermittelte Zufriedenheit der Nutzer und das Mindestmaß an Kapazitätsauslastung.* Der Bericht unterscheidet nach Busverkehr und schienengebundenem Verkehr, er muss eine Kontrolle und Beurteilung der Leistungen, der Qualität und der Finanzierung des öffentlichen Verkehrsnetzes ermöglichen und gegebenenfalls Informationen über Art und Umfang der gewährten Ausschließlichkeit enthalten. Die Mitgliedstaaten erleichtern den Zugang zu diesen Berichten, zum Beispiel über ein gemeinsames Web-Portal. *Die Kommission erstellt eine Zusammenfassung dieser Berichte und legt sie in allen Arbeitssprachen dem Europäischen Parlament und dem Rat vor.*“

## Änderungsantrag 59

**Vorschlag für eine Verordnung**  
**Artikel 1 – Nummer 8 – Buchstabe a**  
Verordnung (EG) Nr. 1370/2007  
Artikel 8 – Absatz 2 – Unterabsatz 1

### *Vorschlag der Kommission*

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

### *Geänderter Text*

„2. Unbeschadet des Absatzes 3 erfolgt die Vergabe öffentlicher Dienstleistungsaufträge, *die den Straßenverkehr und andere, schienengestützte* Verkehrsträger wie *Untergrundbahnen, Straßenbahnen oder Regionalstadtbahnen („Tram-Trains“)* betreffen, ab dem 3. Dezember 2019 im Einklang mit Artikel 5. *Die Vergabe öffentlicher* Dienstleistungsaufträge, die *den öffentlichen Schienenpersonenverkehr* betreffen, *erfolgt ab dem 3. Dezember 2022* im Einklang mit Artikel 5. *Bis spätestens 3. Dezember 2022 werden den zuständigen Behörden, die für die Aufstellung der Pläne für den*

Absatz 3 schrittweise anzuwenden und ernste strukturelle Probleme insbesondere hinsichtlich der Transportkapazität zu vermeiden.“

**öffentlichen Verkehr gemäß Artikel 2a verantwortlich sind, alle zur Vergabe öffentlicher Dienstleistungsaufträge im Einklang mit Artikel 5 erforderlichen Befugnisse übertragen.** Während der **Übergangszeiträume** treffen die Mitgliedstaaten Maßnahmen, um Artikel 5 Absatz 3 schrittweise anzuwenden und ernste strukturelle Probleme insbesondere hinsichtlich der Transportkapazität zu vermeiden.“

## **Änderungsantrag 60**

### **Vorschlag für eine Verordnung**

#### **Artikel 1 – Nummer 8 – Buchstabe a**

Verordnung (EG) Nr. 1370/2007

Artikel 8 – Absatz 2 – Unterabsatz 1 a (neu)

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

**„Binnen sechs Monaten nach der ersten Hälfte der Übergangszeiträume legen die Mitgliedstaaten der Kommission einen Fortschrittsbericht vor, in dem die Umsetzung der schrittweisen Vergabe von öffentlichen Dienstleistungsaufträgen gemäß Artikel 5 dargelegt wird. Auf der Grundlage der Fortschrittsberichte der Mitgliedstaaten kann die Kommission den Mitgliedstaaten geeignete Maßnahmen vorschlagen.“**

#### *Begründung*

*Aufgrund der Anzahl von Verträgen, die im Bahnwesen wettbewerblich zu vergeben sind, ist eine ausreichende Frist erforderlich, um eine Vielzahl gleichzeitiger Ausschreibungsverfahren zu verhindern und sich von den Kapazitäten sämtlicher interessierter Betreiber zu überzeugen.*

## **Änderungsantrag 61**

**Vorschlag für eine Verordnung**  
**Artikel 1 – Nummer 8 – Buchstabe b**  
Verordnung (EG) Nr. 1370/2007  
Artikel 8 – Absatz 2a

*Vorschlag der Kommission*

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

*Geänderter Text*

„2a. Öffentliche Dienstleistungsaufträge für den öffentlichen Schienenpersonenverkehr, die **nicht Artikel 5 entsprechen** und vor dem 3. Dezember 2022 direkt vergeben werden, **laufen auf jeden Fall spätestens am ...\* aus.**“

---

**\* ABL.: Bitte das Datum einsetzen: 10 Monate nach Inkrafttreten dieser Verordnung (d. h. des Änderungsrechtsakts 2013/0028(COD)).**

**Änderungsantrag 62**

**Vorschlag für eine Verordnung**  
**Artikel 2**

*Vorschlag der Kommission*

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

*Geänderter Text*

Diese Verordnung tritt am Tag nach ihrer Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* in Kraft. **Sie steht innerhalb von drei Monaten nach ihrer Veröffentlichung in einer mit der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007, die durch sie geändert wird, konsolidierten Fassung zur Verfügung.**

# BEGRÜNDUNG

## 1. Einführung

Der Schienenpersonenverkehr macht in Passagierkilometern ca. 7 % des Personenverkehrs der Europäischen Union aus.<sup>1</sup> Dieser Gesamtanteil sollte gesteigert werden. Von Investitionen in diesen nachhaltigen Verkehrsträger kann nicht nur die Umwelt und die Wirtschaft profitieren; vielmehr fördern solche Investitionen zugleich Wachstum und Beschäftigung. Eine Effizienzsteigerung im Schienenpersonenverkehr ist unbedingt nötig. Auch das im Entschließungsantrag zum Weißbuch definierte Ziel des EP, die Anzahl der Nutzer von öffentlichen Verkehrsträgern zu erhöhen, kann nur erreicht werden, wenn auch der Schienenpersonenverkehr europaweit an Effizienz gewinnt.

Der Markt für grenzüberschreitende Schienenpersonenverkehrsdienste ist seit 1. Januar 2010 geöffnet. Der Markt für inländische Personenverkehrsdienste ist jedoch in den meisten Mitgliedstaaten noch weitgehend geschlossen. Wie die anderen Personenverkehrsdienste Bus, Straßenbahn und U-Bahn können derzeit auch öffentliche Schienenpersonenverkehrsdienste meist nicht auf kommerzieller Basis erbracht werden. Sie werden stattdessen auf der Basis von öffentlichen Dienstleistungsaufträgen erbracht. Ausgleichsleistungen für gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen sind Bestandteil dieser Dienstleistungsaufträge.

Den europäischen Rechtsrahmen dafür stellt die derzeit gültige Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 dar. Kernelement dieser Verordnung ist die wettbewerbliche Vergabe der Dienstleistungsaufträge – jedoch eingeschränkt durch verschiedene Formen der Direktvergabe dieser Verträge. Dazu zählt vor allem die Freiheit der zuständigen Behörde, gemäß Artikel 5 Absatz 2 selbst zu entscheiden, ob sie Verkehrsdienstleistungen mit ihrem eigenen Unternehmen (mit ihrem „internen Betreiber“) anbieten oder diese ausschreiben will. Diese Möglichkeit der Direktvergabe unterliegt einer Gegenseitigkeitsklausel, nach der interne Betreiber nicht an außerhalb des Zuständigkeitsgebiets der zuständigen örtlichen Behörde organisierten wettbewerblichen Vergabeverfahren teilnehmen dürfen.

Im Gesetzgebungsverfahren zur gültigen Verordnung hatte der Rat die generelle Möglichkeit der Direktvergabe von Dienstleistungsaufträgen für Schienenpersonenverkehrsdienste durchgesetzt (Artikel 5 Absatz 6). Etwa 90 % aller Bahnfahrten in der EU unterliegen öffentlichen Dienstleistungsaufträgen – hauptsächlich mit S-Bahnen und Regionalzügen. Ein Großteil dieser Dienstleistungsaufträge wird nach wie vor direkt den etablierten Betreibern übertragen.

Parallel zu den Entwicklungen im Stadt- und Regionalverkehr wurden in den vergangenen zehn Jahren drei „Eisenbahnpakete“ beschlossen, die auf die schrittweise Öffnung der Märkte und die Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit der Schiene abzielten. Das EP hatte unlängst im Rahmen der Richtlinie 2012/34/EU eine Begutachtung der Situation im nationalen Schienenpersonenverkehr durch die Kommission gefordert. Danach sollte die Kommission bis spätestens 31. Dezember 2012 einen Bericht vorlegen, der auch die Durchführung der

---

<sup>1</sup> Bus: 8,9 %; Straßenbahn und Metro: 1,6 %; Pkw: 82,5 %.

Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 berücksichtigen und gegebenenfalls die Basis für weitere gesetzgeberische Maßnahmen in Bezug auf die Öffnung des inländischen Marktes für den Schienenpersonenverkehr sein sollte.

## **2. Der Vorschlag der Kommission**

In ihrem Vorschlag konzentriert sich die Kommission vornehmlich auf den Schienenpersonenverkehr. Trotz positiver Entwicklungen in einigen Mitgliedstaaten muss er effizienter werden in Bezug auf Passagierzahlen, Qualität der Dienstleistungen, Infrastruktur und Tickets. In vielen Mitgliedstaaten sind die Kosten für den Staat noch zu hoch, verglichen mit der Qualität der Dienstleistung, und Markteintrittsbarrieren für Neuanbieter oftmals noch unüberwindbar.

Nach Auffassung der Kommission können diese Probleme vor allem mit einem stärkeren Ausschreibungswettbewerb gelöst werden, der eingebettet wird in den Gesamtrahmen des 4. Eisenbahnpakets. Zentrales Element des Kommissionsvorschlags ist deshalb die Streichung der pauschalen Direktvergabemöglichkeit für den Schienenpersonenverkehr in Artikel 5 Absatz 6 der gültigen Verordnung (EG) Nr. 1370/2007. Dies wird flankiert von Vorschlägen für den Zugang zu Rollmaterial.

Der Vorschlag der Kommission bleibt aber nicht allein auf den Schienenverkehr beschränkt, sondern hat auch Auswirkungen auf die anderen Verkehrsträger. Er sieht einen neuen Artikel 2a zu Plänen für den öffentlichen Verkehr und gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen mit detaillierten Anforderungen vor, welche die zuständigen Behörden für alle relevanten Verkehrsträger aufstellen müssen. Die Kommission schlägt zudem vor, die Übergangsfristen in Artikel 8 anzupassen, was Auswirkungen auf die Vergabeverfahren für Bus-, Straßenbahn- und U-Bahndienste haben könnte.

## **3. Die Position des Berichterstatters**

### **3.1 Allgemeine Wettbewerbsaspekte**

Der Berichterstatter unterstützt im Prinzip den Vorschlag der Kommission für mehr Wettbewerb auf der Schiene. Allerdings sollte dieser Wettbewerb kein Selbstzweck sein, sondern ein Mittel, um Schritt für Schritt die Qualität, Quantität und Effizienz von Personenverkehrsdiensten zu erhöhen. Schon bestehende effiziente Strukturen sollten erhalten bleiben und durch die neue Verordnung nicht in ihrer Effizienz beeinträchtigt werden.

Die Umstellung komplexer Systeme wie Schienenpersonenverkehrsdienste braucht genug Zeit, um erfolgreich durchgeführt zu werden. Die von der Kommission vorgeschlagenen Fristen – 2019 bzw. 2022 für das Auslaufen von bestehenden Verträgen – erscheinen deshalb zu kurz.

Insbesondere die zuständigen Behörden brauchen mehr Zeit, um sich auf den Ausschreibungswettbewerb vorzubereiten. Der Berichterstatter unterstützt zwar die von der Kommission vorgeschlagene Streichung der pauschalen Direktvergabe für den Schienenpersonenverkehr (Artikel 5 Absatz 6), plädiert jedoch für eine realistischere Frist.

### **3.2 Direktvergabe und wettbewerbliches Vergabeverfahren**

Bei der Direktvergabe nach Artikel 5 Absatz 4 hat der Berichterstatter eine Änderung des Direktvergabe-Schwellenwerts für Zugkilometer vorgesehen, um die Möglichkeit der Direktvergabe für sehr kleine Dienstleistungsaufträge im Schienenpersonenverkehr realistischer zu gestalten.

Aufgrund der Auswirkungen durch die Vergabewahl sollte den zuständigen Behörden bei der Direktvergabe eine Rechtfertigung auferlegt werden, die veröffentlicht werden sollte, um damit eine frühzeitige Überprüfung durch andere interessierte Betreiber bzw. von deren Einwänden zu ermöglichen.

Zudem sollte das Prinzip der Reziprozität auch für Unternehmen aus Drittstaaten gelten, und diese sollten nur dann an Ausschreibungsverfahren teilnehmen können, wenn sie ihrerseits ihre Märkte für Unternehmen aus der EU geöffnet haben.

### **3.3 Schlüsselrolle der zuständigen Behörde**

Für den Berichterstatter spielt die zuständige Behörde eine zentrale Rolle. Bei dieser sollte gemäß Subsidiaritätsprinzip die Verantwortung für die Erstellung eines Nahverkehrsplans und die Einschätzung der Dienste, die im öffentlichen Personenverkehr nötig sind, liegen. Dasselbe gilt für die Definition von gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen. Die zuständigen Behörden können am besten einschätzen, welche gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen vor Ort notwendig sind und welche Strecke einen offenen Zugang erhalten bzw. wo der offene Zugang über einen öffentlichen Dienstleistungsauftrag eingeschränkt werden sollte. Gerade das Verhältnis zwischen dem Konzept des „Open Access“ und öffentlichen Dienstleistungsverträgen ist höchst sensibel. Bei einer zu offenen Auslegung des „Open-Access“-Prinzips besteht immer die Gefahr des Rosinenpickens durch private Anbieter zulasten der öffentlichen Hand.

Diese Frage, die sich um das Konzept des wirtschaftlichen Gleichgewichts eines Dienstleistungsauftrags dreht, muss nicht nur in diesem Bericht, sondern auch im Bericht zur Schaffung des Einheitlichen Europäischen Eisenbahnraums kohärent geklärt werden.

Die zuständige Behörde muss für diese Entscheidungen über alle relevanten Informationen verfügen können.

Laut Kommissionsvorschlag sollen die zuständigen Behörden verpflichtet werden, Verkehrspläne zu erstellen. Der Berichterstatter unterstützt diesen Vorschlag, ist aber der Auffassung, dass die Verordnung den zuständigen Behörden hinsichtlich der Vorgaben genügend Ermessenspielraum lassen sollte. Zudem sollten sie bestimmte Kriterien bezüglich Qualitäts- und Sozialstandards aufstellen und diese auch in die Unterlagen der Ausschreibung aufnehmen. Überdies sollte das Konzept der Nachhaltigkeit bei diesen Plänen stärker betont werden.

### **3.4 Umfang der öffentlichen Dienstleistungsaufträge für den Schienenpersonenverkehr**

Der Kommission schlägt vor, dass der Umfang der öffentlichen Dienstleistungsaufträge maximal 10 Millionen Zugkilometern bzw. einem Drittel des gesamten Beförderungsumfangs entsprechen soll. Der Berichterstatter ist der Auffassung, dass diese Regelung vor allem in den kleinen Mitgliedstaaten der EU zu einer erzwungenen Dreiteilung führen würde, ohne dass sie eine Effizienzsteigerung mit sich bringt.

### **3.5 Potenzielle Auswirkungen auf Bus-, Straßenbahn- und U-Bahndienste**

Die Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 sollte bis 2019 schrittweise angewendet werden. Die nun von der Kommission vorgeschlagene Änderung der Übergangsfristen in Artikel 8 Absatz 2 hat nicht nur Auswirkungen auf den Schienenpersonenverkehr. Zumindest birgt die sehr missverständliche Formulierung der Kommission die Gefahr, dass zentrale Bestimmungen, insbesondere zur Direktvergabe an „interne Betreiber“, ausgehebelt werden. Nach Auffassung des Berichtstatters sollten diese im 7-jährigen Gesetzgebungsverfahren zur geltenden Verordnung mühsam ausgehandelten Kompromisse nicht angetastet werden.

### **3.6 Sonstige Änderungen**

Der Berichterstatter schlägt zudem technische Änderungen vor. Zum einen geht es dabei um klare Begrifflichkeiten (zum Beispiel eine klare Definition für den öffentlichen Schienenpersonenverkehr). Zum anderen geht es um die Schaffung eines verständlicheren und schlankeren Textes.

20.11.2013

## **STELLUNGNAHME DES AUSSCHUSSES FÜR BESCHÄFTIGUNG UND SOZIALE ANGELEGENHEITEN**

für den Ausschuss für Verkehr und Fremdenverkehr

zu dem 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 (COM(2013)0028 – C7-0024/2013 – 2013/0028(COD))

Verfasser der Stellungnahme: Frédéric Daerden

### **KURZE BEGRÜNDUNG**

Die verschiedenen Liberalisierungen von Dienstleistungsbereichen, die die Europäische Union seit mehreren Jahrzehnten – auch im Eisenbahnsektor – betrieben hat, gehen auf die Umsetzung von Artikel 26 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union zurück und sind somit Bestandteile von deren Plan.

Dieses Ziel der Verwirklichung eines Binnenmarktes darf kein Selbstzweck sein, sondern muss vielmehr darauf ausgerichtet sein, die Kosten der Dienstleistungen für die Verbraucher zu senken, dabei aber ein für alle zugängliches hohes Maß an Qualität der Dienste beizubehalten.

Die verschiedenen Bewegungen zur Liberalisierung von Wirtschaftszweigen, deren Dienste traditionell von öffentlichen Betreibern über nationale Monopole erbracht wurden, scheinen rückblickend diesem doppelten Ziel nicht gerecht geworden zu sein.

Allein im Schienenverkehr gibt es einige Beispiele für Unzufriedenheit:

- Beim grenzüberschreitenden Personenverkehr, dessen Öffnung für den Wettbewerb seit 2010 wirksam ist, hat die Steigerung des Wettbewerbs keine spürbare Kostensenkung nach sich gezogen und zur Schließung früherer grenzüberschreitender Strecken geführt, die nicht nach dem Hochgeschwindigkeitsmodell funktionierten. Darüber hinaus hat der Schienenverkehr nicht das erhoffte Wachstum verzeichnet, da er seine Marktanteile eher intermodal als intramodal gewinnen muss.

- Was den Schienenpersonenverkehr in Großbritannien, dem im Liberalisierungsrecht am weitesten fortgeschrittenen Mitgliedstaat, anbelangt: Der EWSA weist deutlich auf die Unzufriedenheit der britischen Nutzer und darauf hin, dass der Staat immer wieder in die Integration dieses Wirtschaftszweigs eingreifen muss (Tarife, Verteilung, Fahrpläne usw.).
- Bezogen auf den inländischen Personenverkehr gibt es unionsweit nicht weniger als 15 Vertragsverletzungsverfahren wegen unzureichender Umsetzung, was davon zeugt, dass diese Liberalisierung allzu hastig vor sich gegangen ist, wo sie doch, um Teil des europäischen Aufbauwerks zu sein, so erfolgen muss, dass sie die nationalen Modelle, die den Bürgern jahrzehntelang ein Muster an Qualität geliefert haben, nicht beeinträchtigt.

Aufgrund dessen sieht der Verfasser der Stellungnahme keine Notwendigkeit, die Liberalisierung des Schienenpersonenverkehrs voranzutreiben. Er tritt über seine Änderungsanträge dafür ein, die Gefahr negativer Auswirkungen dieser Liberalisierung auf die Bürger und vor allem auf die in dem Sektor Beschäftigten abzuschwächen, und setzt dabei mehrere Schwerpunkte:

- Im höchstmöglichen Umfang integrierte Entscheidungsfindung: Die strikte Trennung von Infrastrukturbetreibern und Verkehrsunternehmen stützt sich auf die Wettbewerbsfähigkeit, doch die Befürchtungen, die diese Trennung bei Fahrgastverbänden, den sektorspezifischen Gewerkschaften oder „traditionellen“ Betreibern hervorruft, veranlassen den Verfasser der Stellungnahme, zu nuancieren. Es ist sehr wahrscheinlich, dass diese Trennung eine geringere gemeinsame Nutzung der Ressourcen bei materiellen Investitionen sowie mehr Bürokratie zur Folge haben wird, was der Qualität des Dienstes und der Sicherheit der Nutzer abträglich ist. Der Verfasser der Stellungnahme hat sich daher dafür entschieden, gemäß dem Urteil des Gerichtshofs der Europäischen Union vom 28. Februar 2013 der nationalen Regulierungsstelle diesbezüglich möglichst viel Freiheit zu lassen.
- Größtmögliche Freiheit für die Mitgliedstaaten, um zwischen Ausschreibung und direkter Vergabe öffentlicher Dienstleistungskonzessionen zu wählen, durch beträchtliche Erhöhung der Obergrenzen.
- Aufnahme von Bestimmungen zum Schutz der Nutzer, der Arbeitnehmer und der Umwelt in die nationalen Pläne für den unter sozialrechtlichen und ökologischen Gesichtspunkten nachhaltigen öffentlichen Verkehr, so dass diese Qualitäts-, sozialrechtlichen und ökologischen Kriterien leichter in Ausschreibungen aufgenommen werden können.
- Erhöhung des Schutzes der Arbeitnehmer durch umfassende Möglichkeiten für einen Stellenwechsel der Beschäftigten innerhalb des neuen Unternehmens, das die Konzession für eine öffentliche Dienstleistung innehat, durch eine Stärkung des sozialen Dialogs innerhalb der Strukturen, durch eine Klarstellung der für das Zugbegleitpersonal geltenden sozialrechtlichen Bestimmungen, vor allem über eine Zertifizierung dieses Personals, sowie durch die Forderung an die Mitgliedstaaten, soziale Verantwortung und Solidarhaftung des Bewerbers und seiner

Unterauftragnehmer festzulegen, damit es nicht zu Sozialdumping kommt.

- Die erforderliche Gegenseitigkeit der Mitgliedstaaten bei der Öffnung der Märkte.
- Einen deutlich längeren Übergangszeitraum (bis 2029) für die Umsetzung durch die Mitgliedstaaten, um den politischen Entscheidungsträgern der Union Zeit einzuräumen, vor neuen Vorstößen im Bereich der Liberalisierung Abstand zu gewinnen und die Situation zu analysieren.

## ÄNDERUNGSANTRÄGE

Der Ausschuss für Beschäftigung und soziale Angelegenheiten ersucht den federführenden Ausschuss für Verkehr und Fremdenverkehr, folgende Änderungsanträge in seinen Bericht zu übernehmen:

### Änderungsantrag 1

#### Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 1 a (neu)

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

***(1a) Der Schienenverkehr spielt sowohl gesellschaftlich und ökologisch als auch in der Mobilitätsplanung eine wesentliche Rolle und kann seinen Gesamtanteil am europäischen Personentransport signifikant steigern. Diesbezügliche Investitionen sowohl in die Forschung als auch in die Infrastruktur und in das Rollmaterial können wesentlich zu einem neuen Wachstum beitragen und dementsprechend beschäftigungsfördernd wirken, im Schienenverkehrssektor direkt wie auch indirekt durch eine Erhöhung der Mobilität von Arbeitnehmern aus anderen Sektoren. Der Schienenverkehr kann zu einem wesentlichen, modernen Industriezweig der Union heranwachsen, vorausgesetzt die Mitgliedstaaten einigen sich auf eine verstärkte Zusammenarbeit.***

## Änderungsantrag 2

### Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 2

#### *Vorschlag der Kommission*

(2) Der EU-Markt für internationale Schienenpersonenverkehrsdienste ist seit 2010 für den Wettbewerb geöffnet. Darüber hinaus haben einige Mitgliedstaaten ihre inländischen Personenverkehrsdienste für den Wettbewerb geöffnet, entweder durch die Einführung von Rechten auf freien Zugang oder durch die wettbewerbliche Vergabe öffentlicher Dienstleistungsaufträge oder durch beides.

#### *Geänderter Text*

(2) Der EU-Markt für internationale Schienenpersonenverkehrsdienste ist seit 2010 für den Wettbewerb geöffnet. Darüber hinaus haben einige Mitgliedstaaten ihre inländischen Personenverkehrsdienste für den Wettbewerb geöffnet, entweder durch die Einführung von Rechten auf freien Zugang oder durch die wettbewerbliche Vergabe öffentlicher Dienstleistungsaufträge oder durch beides, **wobei dem Protokoll (Nr. 26) über Dienste von allgemeinem Interesse Rechnung getragen wurde, das dem Vertrag über die Europäische Union (EUV) und dem Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union (AEUV) beigelegt ist.**

## Änderungsantrag 3

### Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 4

#### *Vorschlag der Kommission*

(4) Bei der Planung ihrer öffentlichen Personenverkehrsdienste müssen die zuständigen Behörden dafür sorgen, dass gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen und der geografische Geltungsbereich öffentlicher Dienstleistungsaufträge zweckmäßig, notwendig und verhältnismäßig sind, damit sie die Ziele der Strategie für den öffentlichen Personenverkehr in ihrem Zuständigkeitsgebiet verwirklichen können. Diese Strategie sollte in Plänen für **den** öffentlichen Verkehr festgelegt werden, die Spielraum für **marktorientierte** Verkehrslösungen lassen. Relevante

#### *Geänderter Text*

(4) Bei der Planung ihrer öffentlichen Personenverkehrsdienste müssen die zuständigen Behörden dafür sorgen, dass gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen und der geografische Geltungsbereich öffentlicher Dienstleistungsaufträge zweckmäßig, notwendig und verhältnismäßig sind, damit sie die Ziele der Strategie für den öffentlichen Personenverkehr in ihrem Zuständigkeitsgebiet verwirklichen können, **und dass die sozialpolitischen Ziele des EUV, der Charta der Grundrechte der Europäischen Union, des Protokolls (Nr. 26) sowie des**

Interessenträger, einschließlich potenzieller neuer Akteure auf dem Markt, sollten Einblick haben in den Vorgang der Festlegung **von Plänen** für den öffentlichen Verkehr und von öffentlichen Dienstleistungsaufträgen.

***Übereinkommens der Vereinten Nationen über die Rechte von Menschen mit Behinderungen Beachtung finden.*** Diese Strategie sollte in **allen** Plänen für **einen nachhaltigen** öffentlichen Verkehr festgelegt werden, die Spielraum für Verkehrslösungen lassen, **die sich an den Bedürfnissen der Nutzer einschließlich Familien, älteren und behinderten Personen orientieren.** Relevante Interessenträger, einschließlich potenzieller neuer Akteure auf dem Markt, sollten Einblick haben in den Vorgang der Festlegung **solcher Pläne** für den **multimodalen** öffentlichen Verkehr und von öffentlichen Dienstleistungsaufträgen, **in die auch eine wirtschaftliche, sozialpolitische und ökologische Dimension einfließen sollte.**

#### Änderungsantrag 4

##### Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 5

###### *Vorschlag der Kommission*

(5) Um eine solide Finanzierung des öffentlichen Verkehrs gemäß den Zielen der Pläne für den öffentlichen Verkehr zu sichern, müssen die zuständigen Behörden gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen so gestalten, dass die Zielsetzungen des öffentlichen Verkehrs auf kostenwirksame Weise erreicht werden, wobei die Ausgleichsleistung für die finanziellen Nettoauswirkungen dieser Verpflichtungen zu berücksichtigen ist; außerdem müssen sie die langfristige finanzielle Tragfähigkeit des öffentlichen Verkehrssystems, das mit Hilfe von öffentlichen Dienstleistungsaufträgen betrieben wird, gewährleisten.

###### *Geänderter Text*

(5) Um eine solide Finanzierung des öffentlichen Verkehrs gemäß den Zielen der Pläne für den öffentlichen Verkehr zu sichern, müssen die zuständigen Behörden gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen so gestalten, dass die Zielsetzungen des öffentlichen Verkehrs **sowohl in hoher Qualität als auch** auf kostenwirksame Weise erreicht werden, wobei die Ausgleichsleistung für die finanziellen Nettoauswirkungen dieser Verpflichtungen zu berücksichtigen ist; außerdem müssen sie die langfristige finanzielle Tragfähigkeit des öffentlichen Verkehrssystems, das mit Hilfe von öffentlichen Dienstleistungsaufträgen betrieben wird, gewährleisten.

## Änderungsantrag 5

### Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 5 a (neu)

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

***(5a) Ausschreibungen, die auf dem Grundsatz des niedrigsten Preises beruhen, fördern Sozialdumping, das oft mit billigeren Angeboten verknüpft ist. Dabei wird auf Kosten der Arbeitnehmer gespart: niedrigere Löhne, längere Arbeitszeit, geringere Beschäftigtenzahl. Um ein Ausschreibungsverfahren zu gewährleisten, das die Effizienz und Qualität des Dienstes oder die Arbeitsbedingungen der Arbeitnehmer nicht beeinträchtigt und das nicht auf dem niedrigsten Preis, sondern auf qualitativen Aspekten beruht, und um den nationalen Besonderheiten Rechnung zu tragen, müssen bei der Form des Vergabeverfahrens sozialpolitische Kriterien berücksichtigt werden.***

## Änderungsantrag 6

### Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 6

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

(6) Die Einhaltung dieser Kriterien für gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen und den Geltungsbereich öffentlicher Dienstleistungsaufträge durch die zuständigen Behörden ist besonders wichtig, damit der Markt für den öffentlichen Schienenpersonenverkehr reibungslos funktionieren kann, da Verkehrsdienste, die mit freiem Zugang angeboten werden, mit den Verkehrsdiensten, die im Rahmen öffentlicher Dienstleistungsaufträge erbracht werden, gut koordiniert werden müssen. Aus diesem Grund sollte die

(6) Die Einhaltung dieser Kriterien für gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen und den Geltungsbereich öffentlicher Dienstleistungsaufträge durch die zuständigen Behörden ist besonders wichtig, damit der Markt für den öffentlichen Schienenpersonenverkehr reibungslos funktionieren kann ***und den Bedürfnissen seiner Kunden gerecht wird, während gleichzeitig den Rechten der Arbeitnehmer im Sektor Rechnung getragen wird***, da Verkehrsdienste, die mit freiem Zugang angeboten werden, mit den Verkehrsdiensten, die im Rahmen

unabhängige Eisenbahn-Regulierungsstelle dafür sorgen, dass dieses Verfahren ordnungsgemäß angewandt wird und transparent ist.

öffentlicher Dienstleistungsaufträge erbracht werden, gut koordiniert werden müssen. Aus diesem Grund sollte die unabhängige Eisenbahn-Regulierungsstelle dafür sorgen, dass dieses Verfahren ordnungsgemäß angewandt wird und transparent ist.

## Änderungsantrag 7

### Vorschlag für eine Verordnung

#### Erwägung 9

##### *Vorschlag der Kommission*

(9) Bestimmte Obergrenzen für die Direktvergabe von öffentlichen Dienstleistungsaufträgen für den Schienenverkehr müssen den **besonderen** wirtschaftlichen Bedingungen angepasst werden, zu denen Vergabeverfahren in diesem Sektor stattfinden.

##### *Geänderter Text*

(9) Bestimmte Obergrenzen für die Direktvergabe von öffentlichen Dienstleistungsaufträgen für den Schienenverkehr müssen den **gesellschaftlichen und territorialen Anforderungen von Diensten von allgemeinem Interesse und den** wirtschaftlichen Bedingungen angepasst werden, zu denen Vergabeverfahren in diesem Sektor stattfinden.

## Änderungsantrag 8

### Vorschlag für eine Verordnung

#### Erwägung 9 a (neu)

##### *Vorschlag der Kommission*

##### *Geänderter Text*

***(9a) Der Grundsatz der Gegenseitigkeit ist ein wichtiges Mittel, um der Wettbewerbsverzerrung entgegenzuwirken. Dieser Grundsatz sollte nicht nur auf die Eisenbahnunternehmen und ihre Tochtergesellschaften in den Mitgliedstaaten Anwendung finden, sondern auch auf die Unternehmen aus Drittländern, die an Vergabeverfahren innerhalb der Union teilnehmen wollen.***

## Änderungsantrag 9

### Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 10

#### *Vorschlag der Kommission*

(10) Die Schaffung eines Binnenmarktes für den Schienenpersonenverkehr erfordert gemeinsame Regeln für die wettbewerbliche Vergabe von öffentlichen Dienstleistungsaufträgen in diesem Sektor, die in allen Mitgliedstaaten auf harmonisierte Weise anzuwenden sind.

#### *Geänderter Text*

(10) Die Schaffung eines Binnenmarktes für den Schienenpersonenverkehr erfordert gemeinsame Regeln, **die auch den sozialrechtlichen Zielsetzungen und den Verpflichtungen von Diensten von allgemeinem Interesse, wie sie im EUV und im AEUV niedergelegt sind, Rechnung tragen**, für die wettbewerbliche Vergabe von öffentlichen Dienstleistungsaufträgen in diesem Sektor, die – **unter Berücksichtigung der besonderen Umstände der einzelnen Länder** – in allen Mitgliedstaaten auf harmonisierte Weise anzuwenden sind, **um für alle potenziellen Bieter für gleiche Wettbewerbsbedingungen zu sorgen**.

## Änderungsantrag 10

### Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 11

#### *Vorschlag der Kommission*

(11) Angesichts der Schaffung von Rahmenbedingungen, unter denen **die** Gesellschaft die Vorzüge **einer effektiven Öffnung des Marktes** für inländische Schienenpersonenverkehrsdienste uneingeschränkt nutzen **kann**, ist es wichtig, dass die Mitgliedstaaten **einen angemessenen sozialen** Schutz für die Mitarbeiter von Betreibern öffentlicher Dienste gewährleisten.

#### *Geänderter Text*

(11) Angesichts der Schaffung von Rahmenbedingungen, unter denen **alle Mitglieder der** Gesellschaft die Vorzüge **eines qualitativ hochwertigen Angebots** für inländische Schienenpersonenverkehrsdienste uneingeschränkt nutzen **können, welche den sozialrechtlichen Zielsetzungen gemäß dem EUV und den Zielen betreffend Dienste von allgemeinem Interesse, wie sie im Protokoll (Nr. 26) festgelegt sind, entsprechen**, ist es wichtig, dass die Mitgliedstaaten **in jedem Fall gute Arbeitsbedingungen sowie ein hohes Maß an sozialem** Schutz für die Mitarbeiter von Betreibern öffentlicher Dienste **vor**

*Sozialdumping auf nationaler, regionaler und kommunaler Ebene gewährleisten, wobei sektorspezifischen Kollektivverträgen Rechnung getragen wird. Der angemessene Schutz sollte spätestens bei der Öffnung des Eisenbahnbinnenmarkts durch nationales Recht und/oder sektorweite Kollektivverträge gewährleistet sein, indem soziale Standards festgelegt werden und der Transfer von Beschäftigten für den jeweiligen Sektor gefordert wird. Durch die Festlegung nationaler Tarifverträge für den Eisenbahnsektor, aber auch durch die Übernahme des Personals über den Weg von Ausschreibungsverfahren ermöglichen die zuständigen Behörden die Verwirklichung eines sozialen Rahmens von hoher Qualität.*

## **Änderungsantrag 11**

### **Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 11 a (neu)**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

*(11a) Kann der Abschluss eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags zu einem Wechsel des Betreibers eines öffentlichen Dienstes führen, so sollten die zuständigen Behörden dem ausgewählten Betreiber eines öffentlichen Dienstes die Auflage erteilen, die Bestimmungen der Richtlinie 2001/23/EG des Rates 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 anzuwenden. Diese Richtlinie hindert die Mitgliedstaaten nicht daran, die Bedingungen für die Übertragung anderer Ansprüche der Arbeitnehmer als der durch diese Richtlinie abgedeckten zu*

*wahren. Auf diese Weise tragen die Mitgliedstaaten gegebenenfalls arbeits- und sozialrechtlichen Standards Rechnung, die arbeitnehmerfreundlicher sind und die in nationalen Rechts- und Verwaltungsvorschriften oder in zwischen den Sozialpartnern geschlossenen Tarifverträgen oder Vereinbarungen festgelegt sind.*

## **Änderungsantrag 12**

### **Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 11 b (neu)**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

*(11b) Gemäß dem Subsidiaritätsprinzip sollten die zuständigen Behörden soziale Kriterien und Qualitätskriterien festlegen, um Qualitätsstandards für gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen aufrechtzuerhalten und zu erhöhen, beispielsweise bezüglich der Mindestarbeitsbedingungen, der Fahrgastrechte, der Bedürfnisse von Personen mit eingeschränkter Mobilität, des Umweltschutzes, der Gesundheit und Sicherheit von Fahrgästen und Angestellten sowie bezüglich der sich aus Kollektivvereinbarungen ergebenden Verpflichtungen und anderen Vorschriften und Vereinbarungen in Bezug auf den Arbeitsplatz und den Sozialschutz an dem Ort, an dem der Dienst erbracht wird.*

## **Änderungsantrag 13**

### **Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 14**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

(14) Entsprechend der inneren Logik der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 sollte

(14) Entsprechend der inneren Logik der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 sollte

deutlich gemacht werden, dass der bis zum 2. Dezember 2019 angesetzte Übergangszeitraum sich lediglich auf die Verpflichtung zur Organisation von wettbewerblichen Vergabeverfahren für öffentliche Dienstleistungsaufträge bezieht.

deutlich gemacht werden, dass der bis zum 2. Dezember 2019 angesetzte Übergangszeitraum sich lediglich auf die Verpflichtung zur Organisation von wettbewerblichen Vergabeverfahren für öffentliche Dienstleistungsaufträge bezieht. **Dieser Übergangszeitraum wird es den Mitgliedstaaten ermöglichen, dafür zu sorgen, dass bei Vergabeverfahren den sozialrechtlichen Zielsetzungen sowie dem sozialen und territorialen Zusammenhalt, wie er im EUV und im Protokoll (Nr. 26) festgelegt ist, Rechnung getragen wird.**

## Änderungsantrag 14

### Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 15

#### *Vorschlag der Kommission*

(15) Für die Vorbereitung auf die **obligatorische** wettbewerbliche Vergabe von öffentlichen Dienstleistungsaufträgen benötigen Eisenbahnunternehmen, an die in der Vergangenheit solche Aufträge direkt vergeben wurden, zusätzlich Zeit für eine wirkungsvolle, nachhaltige interne Umstrukturierung. **Daher** sind für Aufträge, die zwischen dem Inkrafttreten dieser Verordnung und dem 3. Dezember 2019 direkt vergeben werden, Übergangsmaßnahmen erforderlich.

#### *Geänderter Text*

(15) Für die Vorbereitung auf die **fakultative** wettbewerbliche Vergabe von öffentlichen Dienstleistungsaufträgen **und für die Gewährleistung von angemessenem sozialen Schutz und guten Arbeitsbedingungen für die Mitarbeiter von Betreibern öffentlicher Dienste in dem betreffenden Mitgliedstaat** benötigen Eisenbahnunternehmen, an die in der Vergangenheit solche Aufträge direkt vergeben wurden, zusätzlich Zeit für eine wirkungsvolle, nachhaltige interne Umstrukturierung. **In jedem Fall** sind für Aufträge, die zwischen dem Inkrafttreten dieser Verordnung und dem 3. Dezember 2019 direkt vergeben werden, Übergangsmaßnahmen erforderlich.

## Änderungsantrag 15

### Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 16

*Vorschlag der Kommission*

(16) Sobald die Öffnung des Marktes für inländische Schienenpersonenverkehrsdienste verwirklicht worden ist, sollten geeignete Vorschriften vorgesehen werden, da die zuständigen Behörden eventuell Maßnahmen treffen müssen, um durch Beschränkung der Zahl an Aufträgen, die sie an ein und dasselbe Eisenbahnunternehmen vergeben, ein **hohes** Maß an Wettbewerb zu gewährleisten.

*Geänderter Text*

(16) Sobald die Öffnung des Marktes für inländische Schienenpersonenverkehrsdienste verwirklicht worden ist, sollten geeignete Vorschriften vorgesehen werden, da die zuständigen Behörden eventuell Maßnahmen treffen müssen, um durch Beschränkung der Zahl an Aufträgen, die sie an ein und dasselbe Eisenbahnunternehmen vergeben, ein **angemessenes** Maß an Wettbewerb zu gewährleisten.

**Änderungsantrag 16**

**Vorschlag für eine Verordnung**  
**Artikel 1 – Nummer 1 – Buchstabe a**  
Verordnung (EG) Nr. 1370/2007  
Artikel 2 – Buchstabe c

*Vorschlag der Kommission*

„zuständige örtliche Behörde“ jede zuständige Behörde, deren geografischer Zuständigkeitsbereich sich nicht auf das gesamte Staatsgebiet erstreckt und die sich mit dem Verkehrsbedarf **eines** städtischen **Ballungsraums** oder **eines** ländlichen **Bezirks befasst**;

*Geänderter Text*

„zuständige örtliche Behörde“ jede zuständige Behörde, deren geografischer Zuständigkeitsbereich sich nicht auf das gesamte Staatsgebiet erstreckt und die sich mit dem Verkehrsbedarf **befasst, der beispielsweise in einer Region, einem städtischen Ballungsraum oder einem ländlichen Bezirk besteht**;

*Begründung*

*Da der öffentliche Verkehr in den EU-Mitgliedstaaten sehr häufig von Regionen und anderen Verwaltungseinheiten betrieben wird, muss die Begriffsbestimmung erweitert werden.*

**Änderungsantrag 17**

**Vorschlag für eine Verordnung**  
**Artikel 1 – Nummer 2**  
Verordnung (EG) Nr. 1370/2007  
Artikel 2a – Überschrift

*Vorschlag der Kommission*

Pläne für **den** öffentlichen Verkehr und gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen

*Geänderter Text*

Pläne für **einen unter sozialrechtlichen, ökologischen und wirtschaftlichen Gesichtspunkten nachhaltigen** öffentlichen Verkehr und gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen

*Begründung*

*Das Konzept der Nachhaltigkeit sollte bei diesen Plänen unter allen ihren Gesichtspunkten betont werden.*

**Änderungsantrag 18**

**Vorschlag für eine Verordnung**

**Artikel 1 – Nummer 2**

Verordnung (EG) Nr. 1370/2007

Artikel 2a – Absatz 1 – Buchstabe b

*Vorschlag der Kommission*

(b) grundlegende Anforderungen, die das Angebot öffentlicher Verkehrsdienste erfüllen muss, wie zum Beispiel Zugänglichkeit, territoriale Anbindung, Sicherheit, modale und intermodale Verbindungen an den Hauptverkehrsknotenpunkten, Angebotsmerkmale wie Betriebszeiten, Frequenz der Dienste und Mindestmaß an Kapazitätsauslastung;

*Geänderter Text*

(b) grundlegende Anforderungen, die das Angebot öffentlicher Verkehrsdienste erfüllen muss, wie zum Beispiel **Verfügbarkeit**, Zugänglichkeit, **Bezahlbarkeit**, territoriale Anbindung, Sicherheit, modale und intermodale Verbindungen an den Hauptverkehrsknotenpunkten, Angebotsmerkmale wie Betriebszeiten, Frequenz der Dienste und Mindestmaß an Kapazitätsauslastung;

**Änderungsantrag 19**

**Vorschlag für eine Verordnung**

**Artikel 1 – Nummer 2**

Verordnung (EG) Nr. 1370/2007

Artikel 2a – Absatz 1 – Buchstabe c

*Vorschlag der Kommission*

(c) Qualitätsstandards in Bezug auf Aspekte wie Ausstattungsmerkmale der

*Geänderter Text*

(c) Qualitätsstandards in Bezug auf Aspekte wie Ausstattungsmerkmale der

Haltestellen und des Rollmaterials, Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit, Sauberkeit, Kundendienst und Information, Umgang mit Beschwerden und Rechtsbehelfe, Überwachung der Qualität der Dienste;

Haltestellen und des Rollmaterials, Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit, Sauberkeit, Kundendienst ***einschließlich Leistungen für Kinder, Familien und ältere Personen, Unterstützung und*** Information, Umgang mit Beschwerden und Rechtsbehelfe, Überwachung der Qualität der Dienste ***sowie alle erforderlichen Leistungen, um im Einklang mit dem Übereinkommen der Vereinten Nationen über die Rechte von Menschen mit Behinderungen die Zugänglichkeit zu gewährleisten;***

## **Änderungsantrag 20**

### **Vorschlag für eine Verordnung**

#### **Artikel 1 – Nummer 2**

Verordnung (EG) Nr. 1370/2007

Artikel 2a – Absatz 1 – Buchstaben d a bis d d (neu)

*Derzeitiger Wortlaut*

*Geänderter Text*

***(da) die geltenden Regeln auf dem Gebiet der Fahrgastrechte;***

***(db) die geltenden Regeln auf dem Gebiet des sozialrechtlichen und des Beschäftigungsschutzes;***

***(dc) die Standards für Gesundheit und Sicherheit am Arbeitsplatz;***

***(dd) die geltenden Regeln auf dem Gebiet des Umweltschutzes;***

## **Änderungsantrag 21**

### **Vorschlag für eine Verordnung**

#### **Artikel 1 – Nummer 2**

Verordnung (EG) Nr. 1370/2007

Artikel 2a – Absatz 1 – Buchstabe e

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

(e) operationelle Anforderungen wie die

(e) operationelle Anforderungen wie die

Beförderung von Fahrrädern,  
Verkehrsmanagement, Notfallplan für  
Störungen.

Beförderung von Fahrrädern,  
***Kinderwägen, Rollstühlen und Gepäck***  
***sowie*** Verkehrsmanagement, Notfallplan  
für Störungen.

## **Änderungsantrag 22**

### **Vorschlag für eine Verordnung**

#### **Artikel 1 – Nummer 2**

Verordnung (EG) Nr. 1370/2007

Artikel 2a – Absatz 1 – Unterabsatz 2

#### *Vorschlag der Kommission*

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

#### *Geänderter Text*

***Zur Gewährleistung transparenter und vergleichbarer Wettbewerbsbedingungen zwischen den Betreibern und um der Gefahr von Sozialdumping vorzubeugen, können die zuständigen Behörden besondere soziale Normen und Dienstleistungsqualitätsnormen vorschreiben.***

#### *Begründung*

*Diese Aspekte des ursprünglichen Absatzes werden in die entsprechenden Punkte von Artikel 2a (neu) verschoben, um sie deutlicher hervorzuheben. Der neue Text ist notwendig, um in dieser Hinsicht Autorität zu gewährleisten.*

## **Änderungsantrag 23**

### **Vorschlag für eine Verordnung**

#### **Artikel 1 – Nummer 2**

Verordnung (EG) Nr. 1370/2007

Artikel 2a – Absatz 1 – Unterabsatz 3

#### *Vorschlag der Kommission*

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

#### *Geänderter Text*

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

Infrastrukturbetreiber sowie *repräsentative* Fahrgastvereinigungen und Arbeitnehmersverbände.

Infrastrukturbetreiber sowie Fahrgastvereinigungen und Arbeitnehmersverbände *und Organisationen, die Menschen mit Behinderungen und ältere Menschen vertreten.*

## Änderungsantrag 24

### Vorschlag für eine Verordnung

#### Artikel 1 – Nummer 2

Verordnung (EG) Nr. 1370/2007

Artikel 2a – Absatz 3 – Unterabsatz 2

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

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

*entfällt*

#### *Begründung*

*Die Erläuterungen zur Zweckmäßigkeit wurden bereits in Artikel 2a Absatz 3 Buchstabe b aufgenommen und können somit an dieser Stelle gestrichen werden.*

## Änderungsantrag 25

### Vorschlag für eine Verordnung

#### Artikel 1 – Nummer 2

Verordnung (EG) Nr. 1370/2007

Artikel 2a – Absatz 4 – Buchstabe a

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

(a) die Ziele des Plans für den öffentlichen Verkehr auf die *kostenwirksamste* Weise erreichen,

(a) die Ziele des Plans für den öffentlichen Verkehr auf die *effizienteste* Weise *in hoher Qualität* erreichen, *einschließlich der Zugänglichkeit in sozialer und territorialer Hinsicht,*

## Änderungsantrag 26

### Vorschlag für eine Verordnung

#### Artikel 1 – Nummer 2

Verordnung (EG) Nr. 1370/2007

Artikel 2a – Absatz 4 – Buchstabe b

#### *Vorschlag der Kommission*

(b) die Erbringung öffentlicher Personenverkehrsdienste gemäß den im Plan für den öffentlichen Verkehr festgelegten Anforderungen langfristig finanziell sichern.

#### *Geänderter Text*

(b) die Erbringung öffentlicher Personenverkehrsdienste gemäß den im Plan für den öffentlichen Verkehr festgelegten Anforderungen langfristig **und im Rahmen eines integrierten Ansatzes** finanziell sichern.

## Änderungsantrag 27

### Vorschlag für eine Verordnung

#### Artikel 1 – Nummer 2

Verordnung (EG) Nr. 1370/2007

Artikel 2a – Absatz 5 – Unterabsatz 2

#### *Vorschlag der Kommission*

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

#### *Geänderter Text*

Die zuständige Behörde konsultiert auf angemessene Weise die relevanten Interessenträger, d. h. zumindest die Verkehrsunternehmen, die Infrastrukturbetreiber sowie Fahrgastvereinigungen und Arbeitnehmerverbände **und Organisationen, die Menschen mit Behinderungen und ältere Menschen vertreten**, zu diesen Spezifikationen und trägt deren Standpunkten Rechnung.

## Änderungsantrag 28

### Vorschlag für eine Verordnung

#### Artikel 1 – Nummer 2

Verordnung (EG) Nr. 1370/2007

Artikel 2a – Absatz 6 – Buchstabe b

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

***(b) entspricht der maximale jährliche in Bahnkilometern ausgedrückte Umfang eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags 10 Millionen Bahnkilometern beziehungsweise einem Drittel des gesamten Beförderungsumfangs des öffentlichen Personenverkehrs eines Mitgliedstaats, der im Rahmen öffentlicher Dienstleistungsaufträge geleistet wird, je nachdem, welcher Wert höher ist.“***

***entfällt***

*Begründung*

*Diese Zahlen sollten den Unterschieden zwischen den einzelnen Mitgliedstaaten Rechnung tragen.*

## **Änderungsantrag 29**

### **Vorschlag für eine Verordnung**

#### **Artikel 1 – Nummer 3 – Buchstabe b**

Verordnung (EG) Nr. 1370/2007

Artikel 4 – Absatz 1 – Buchstabe b – letzter Satz

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

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

„Bei öffentlichen Dienstleistungsaufträgen, die nicht gemäß Artikel 5 Absatz 3 vergeben werden, werden diese Parameter so bestimmt, dass die Ausgleichsleistung den Betrag nicht übersteigen kann, der erforderlich ist, um die finanziellen Nettoauswirkungen auf die Kosten und Einnahmen zu decken, die auf die Erfüllung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen zurückzuführen sind, wobei die vom Betreiber eines öffentlichen Dienstes erzielten und einbehaltenen Einnahmen und ein angemessener Gewinn ***sowie der für Investitionen erforderliche Betrag, die nötig sind, um Verfügbarkeit, Zugänglichkeit und die Qualität der Personenverkehrsdienste zu verbessern,***

berücksichtigt werden;“

## **Änderungsantrag 30**

### **Vorschlag für eine Verordnung**

#### **Artikel 1 – Nummer 3 – Buchstabe b a (neu)**

Verordnung (EG) Nr. 1370/2007

Artikel 4 – Absatz 5

*Derzeitiger Wortlaut*

*Geänderter Text*

*(ba) Absatz 5 erhält folgende Fassung:*

**„5. „Unbeschadet des nationalen Rechts und des Unionsrechts, einschließlich Tarifverträge zwischen den Sozialpartnern, verpflichtet die zuständige Behörde den ausgewählten Betreiber eines öffentlichen Dienstes, den Arbeitnehmern, die zuvor zur Erbringung der Dienste eingestellt wurden, die Rechte zu gewähren, auf die sie Anspruch hätten, wenn ein Übergang im Sinne der Richtlinie 2001/23/EG erfolgt wäre. Diese Richtlinie hindert die Mitgliedstaaten nicht daran, die Bedingungen für die Übertragung anderer Ansprüche der Arbeitnehmer als der durch diese Richtlinie abgedeckten zu wahren. Die Mitgliedstaaten sind verpflichtet, arbeits- und sozialrechtlichen Standards einzuhalten, die arbeitnehmerfreundlicher sind und die in nationalen Rechts- und Verwaltungsvorschriften oder in zwischen den Sozialpartnern geschlossenen Tarifverträgen oder Vereinbarungen festgelegt sind.**

**Verpflichtet die zuständige Behörde die Betreiber eines öffentlichen Dienstes, bestimmte sozialrechtliche Standards einzuhalten, so werden in den Unterlagen des wettbewerblichen Vergabeverfahrens und den öffentlichen Dienstleistungsaufträgen die betreffenden Arbeitnehmer aufgeführt und**

*transparente Angaben zu ihren vertraglichen Rechten und zu den Bedingungen gemacht, unter denen sie als in einem Verhältnis zu den betreffenden Diensten stehend gelten.“*

## **Änderungsantrag 31**

**Vorschlag für eine Verordnung**  
**Artikel 1 – Nummer 3 – Buchstabe c**  
Verordnung (EG) Nr. 1370/2007  
Artikel 4 – Absatz 6

### *Vorschlag der Kommission*

*„**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.**“*

### *Geänderter Text*

*„Die zuständige Behörde **stellt unbeschadet des innerstaatlichen Rechts und des Unionsrechts, einschließlich von Tarifverträgen zwischen den Sozialpartnern, die anwendbaren Qualitäts- Sozial- und Umweltstandards auf, legt entsprechende sozialrechtliche und** qualitative Kriterien **fest und nimmt** diese in die Unterlagen des wettbewerblichen Vergabeverfahrens und die öffentlichen Dienstleistungsaufträge **unabhängig von der Vergabeart auf, es sei denn, für die betreffenden Arbeitnehmer gibt es auf nationaler, regionaler oder kommunaler Ebene ein Gesetz, eine Verordnung oder eine verbindliche sektorweite Kollektivvereinbarung, einschließlich verbindlicher sozialrechtlicher Standards und eines obligatorischen Transfers von Beschäftigten im Fall des Wechsels des Betreibers.**“*

## **Änderungsantrag 32**

**Vorschlag für eine Verordnung**

**Artikel 1 – Nummer 4 – Buchstabe -a (neu)**  
Verordnung (EG) Nr. 1370/2007  
Artikel 5 – Absatz 3 a (neu)

*Derzeitiger Wortlaut*

*Geänderter Text*

*(-a) Folgender Absatz wird eingefügt:*

*„3a. Die zuständige Behörde kann Betreiber oder Unternehmen von wettbewerblichen Vergabeverfahren ausschließen, in denen die Kontrollbefugnis direkt oder indirekt von einer Person oder Personen aus einem Drittland oder Drittländern ausgeübt wird, wenn diese Länder keine Regelungen haben, die Gebote in einem wettbewerblichen Vergabeverfahren von Unternehmen aus den Mitgliedstaaten zulassen oder die keinen effektiven Zugang zu ihren Märkten gewähren. Die Kontrolle im Sinne dieses Absatzes wird durch Rechte, Verträge oder andere Mittel begründet, die einzeln oder zusammen unter Berücksichtigung aller tatsächlichen oder rechtlichen Umstände die Möglichkeit gewähren, einen bestimmenden Einfluss auf die Tätigkeit eines Unternehmens auszuüben, insbesondere durch:*

*(a) Eigentums- oder Nutzungsrechte an der Gesamtheit oder an Teilen des Vermögens des Unternehmens;*

*(b) Rechte oder Verträge, die einen bestimmenden Einfluss auf die Zusammensetzung, die Beratungen oder Beschlüsse der Organe des Unternehmens gewähren.“*

**Änderungsantrag 33**

**Vorschlag für eine Verordnung**  
**Artikel 1 – Nummer 4 – Buchstabe a**  
Verordnung (EG) Nr. 1370/2007  
Artikel 5 – Absatz 4

**(a) Absatz 4 erhält folgende Fassung:                   entfällt**

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

**(a) ihr Jahresdurchschnittswert auf weniger als 1 000 000 EUR bzw. – im Fall eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags, der öffentliche Schienenverkehrsdienste beinhaltet – weniger als 5 000 000 EUR veranschlagt wird oder**

**(b) sie eine jährliche öffentliche Personenverkehrsleistung von weniger als 300 000 km bzw. – im Fall eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags, der öffentliche Schienenverkehrsdienste beinhaltet – von weniger als 150 000 km aufweisen.**

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

#### *Begründung*

*Der Verfasser der Stellungnahme schlägt vor, den Vorschlag der Kommission abzulehnen und zum ursprünglichen Absatz 4 von Artikel 5 (2012/34/EU) zurückzukehren. Die Staaten müssen die Möglichkeit haben, nach ihren spezifischen Bedürfnissen – die je nach Mitgliedstaat unterschiedlich sind – zu entscheiden, welches Instrument angemessener ist. Dass die Kommission die Wahlmöglichkeit streicht, zeugt von mangelndem Vertrauen und dem Wunsch, die Entscheidungen der souveränen Mitgliedstaaten mitzugestalten – wie auch einige nationale Parlamente bereits die ungenügende Berücksichtigung des Subsidiaritätsprinzips kritisiert haben –, so dass der Vorschlag vom Europäischen Parlament abgelehnt werden*

sollte.

## **Änderungsantrag 34**

### **Vorschlag für eine Verordnung**

#### **Artikel 1 – Nummer 4 – Buchstabe a**

Verordnung (EG) Nr. 1370/2007

Artikel 5 – Absatz 4 – Unterabsatz 1 – Buchstabe b a (neu)

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

***(ba) auf der Grundlage eines präzisen technischen Berichts, der spätestens 24 Monate vor Ablauf des laufenden Vertrags bekannt gemacht wird, an die unabhängige nationale Regulierungsstelle gerichtet ist und folgende Kriterien erfüllt:***

***– eine Netzwerkkomplexität, die aufgrund der Dichte des Eisenbahnsystems im betreffenden geografischen Gebiet sowie aufgrund der Häufigkeit der Dienste oder aufgrund dessen, dass das Eisenbahnsystem technische Merkmale aufweist, die von herkömmlichen Standards deutlich abweichen, einen umfassenden multimodalen Ansatz erfordert;***

***– eine wirtschaftliche Dimension, die es ermöglicht, die Rentabilität eines Vertrags über öffentliche Dienstleistungen zu rechtfertigen, indem ein Ausgleich zwischen rentablen und nicht rentablen Gebieten erfolgt und/oder der Produktivitätszuwachs und die Leistung der Betreiber sich entsprechend den Erwartungen der zuständigen Behörde verbessert;***

***– ein hohes Ausmaß an Zufriedenheit der Nutzer des laufenden Vertrags über öffentliche Dienstleistungen gemäß dem Jahresbericht nach Artikel 7 Absatz 1.***

***Die unabhängige nationale Regulierungsstelle entscheidet sofort nach Eingang dieses Berichts, ob der Antrag***

*der zuständigen Behörde begründet ist.  
Die Stellungnahme der unabhängigen  
nationalen Regulierungsstelle ist bindend  
und gilt mit sofortiger Wirkung.*

## **Änderungsantrag 35**

**Vorschlag für eine Verordnung**  
**Artikel 1 – Nummer 4 – Buchstabe b**  
Verordnung (EG) Nr. 1370/2007  
Artikel 5 – Absatz 6

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

**(b) Absatz 6 erhält folgende Fassung:**

**entfällt**

**„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.“**

### *Begründung*

*Der Vorschlag zielt darauf ab, Artikel 5 Absatz 6 zu streichen und durch diesen Text zu ersetzen. Es ist jedoch wichtig, den ursprünglichen Absatz 6 beizubehalten, und dieser neue Text kann danach eingefügt werden.*

## **Änderungsantrag 36**

**Vorschlag für eine Verordnung**

**Artikel 1 – Nummer 4 – Buchstabe b a (neu)**  
Verordnung (EG) Nr. 1370/2007  
Artikel 5 – Absatz 6 a (neu)

*Derzeitiger Wortlaut*

*Geänderter Text*

*(ba) Folgender Absatz wird eingefügt:  
„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. Jedoch darf das nicht dazu führen, dass die Zugänglichkeit und die Barrierefreiheit sowie der Umfang der Serviceleistungen für die Passagiere dadurch gemindert werden.“*

### **Änderungsantrag 37**

**Vorschlag für eine Verordnung**  
**Artikel 1 – Nummer 5**  
Verordnung (EG) Nr. 1370/2007  
Artikel 5a – Absatz 1

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

1. Die **Mitgliedstaaten** ergreifen unter Einhaltung der Regeln für staatliche Beihilfen die erforderlichen Maßnahmen, um einen effektiven und diskriminierungsfreien Zugang zu geeignetem Rollmaterial für Betreiber zu gewährleisten, die im Rahmen eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags öffentliche

1. Die **zuständigen Behörden** ergreifen unter Einhaltung der Regeln für staatliche Beihilfen die erforderlichen Maßnahmen, um einen effektiven und diskriminierungsfreien Zugang zu geeignetem Rollmaterial für Betreiber zu gewährleisten, die im Rahmen eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags öffentliche

Schienepersonenverkehrsdienste erbringen möchten.

Schienepersonenverkehrsdienste erbringen möchten.

### **Änderungsantrag 38**

#### **Vorschlag für eine Verordnung**

##### **Artikel 1 – Nummer 5**

Verordnung (EG) Nr. 1370/2007

Artikel 5a – Absatz 2 – Unterabsatz 3

#### *Vorschlag der Kommission*

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

#### *Geänderter Text*

*Betrifft nicht die deutsche Fassung.*

### **Änderungsantrag 39**

#### **Vorschlag für eine Verordnung**

##### **Artikel 1 – Nummer 7 – Buchstabe a**

Verordnung (EG) Nr. 1370/2007

Artikel 7 – Absatz 1

#### *Vorschlag der Kommission*

„1. Jede zuständige Behörde macht einmal jährlich einen Gesamtbericht über die in ihren Zuständigkeitsbereich fallenden gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen, den Beginn und die Laufzeit der öffentlichen Dienstleistungsverträge, die ausgewählten Betreiber öffentlicher Dienste sowie die diesen Betreibern zur Abgeltung gewährten Ausgleichsleistungen

#### *Geänderter Text*

„1. Jede zuständige Behörde macht einmal jährlich einen Gesamtbericht über die in ihren Zuständigkeitsbereich fallenden gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen, den Beginn und die Laufzeit der öffentlichen Dienstleistungsverträge, die ausgewählten Betreiber öffentlicher Dienste sowie die diesen Betreibern zur Abgeltung gewährten Ausgleichsleistungen

und ausschließlichen Rechte öffentlich zugänglich. Der Bericht unterscheidet nach Busverkehr und schienengebundenem Verkehr, er muss eine Kontrolle und Beurteilung der Leistungen, der Qualität und der Finanzierung des öffentlichen Verkehrsnetzes ermöglichen und gegebenenfalls Informationen über Art und Umfang der gewährten Ausschließlichkeit enthalten. Die Mitgliedstaaten erleichtern den Zugang zu diesen Berichten, zum Beispiel über ein gemeinsames Web-Portal.“

und ausschließlichen Rechte öffentlich zugänglich. ***In dem Bericht werden die erzielten Ergebnisse im Hinblick auf die Indikatoren bewertet, die für die Tätigkeit des Beförderungsangebots relevant sind, insbesondere Pünktlichkeit, Zuverlässigkeit, Sauberkeit, die mit Hilfe öffentlicher Meinungsumfragen ermittelte Zufriedenheit der Nutzer und die Mindestrate für die Ausschöpfung der Kapazität.*** Der Bericht unterscheidet nach Busverkehr und schienengebundenem Verkehr, er muss eine Kontrolle und Beurteilung der Leistungen, der Qualität und der Finanzierung des öffentlichen Verkehrsnetzes ermöglichen und gegebenenfalls Informationen über Art und Umfang der gewährten Ausschließlichkeit enthalten. Die Mitgliedstaaten erleichtern den Zugang zu diesen Berichten, zum Beispiel über ein gemeinsames Web-Portal. ***Die Kommission erstellt eine Zusammenfassung dieser Berichte und übermittelt sie in allen Arbeitssprachen dem Europäischen Parlament und dem Rat.***“

## Änderungsantrag 40

**Vorschlag für eine Verordnung**  
**Artikel 1 – Nummer 8 – Buchstabe a**  
Verordnung (EG) Nr. 1370/2007  
Artikel 8 – Absatz 2 – Unterabsatz 1

### *Vorschlag der Kommission*

„2. Unbeschadet des Absatzes 3 erfolgt die Vergabe öffentlicher Dienstleistungsaufträge ***im Eisenbahnverkehr - mit Ausnahme anderer schienengestützter*** Verkehrsträger wie Untergrund- oder Straßenbahnen - ab dem 3. Dezember 2019 im Einklang mit Artikel 5 Absatz 3. ***Spätestens am 3. Dezember 2019 muss sichergestellt sein, dass alle öffentlichen Dienstleistungsaufträge, die andere***

### *Geänderter Text*

„2. Unbeschadet des Absatzes 3 erfolgt die Vergabe öffentlicher Dienstleistungsaufträge, ***die den Straßenverkehr und andere schienengestützte*** Verkehrsträger wie Untergrund- oder Straßenbahnen ***betreffen***, ab dem 3. Dezember 2019 im Einklang mit Artikel 5. ***Die Vergabe öffentlicher Dienstleistungsaufträge, die den öffentlichen Schienenpersonenverkehr betreffen, erfolgt ab dem 3. Dezember***

*schienengestützte Verkehrsträger und den Straßenverkehr betreffen, im Einklang mit Artikel 5 Absatz 3 vergeben worden sind. Während des Übergangszeitraums bis zum 3. Dezember 2019* treffen die Mitgliedstaaten Maßnahmen, um Artikel 5 Absatz 3 schrittweise anzuwenden und ernste strukturelle Probleme insbesondere hinsichtlich der Transportkapazität zu vermeiden.“

2029 im Einklang mit Artikel 5. Während *der Übergangszeiträume* treffen die Mitgliedstaaten Maßnahmen, um Artikel 5 Absatz 3 schrittweise anzuwenden und ernste strukturelle Probleme insbesondere hinsichtlich der Transportkapazität zu vermeiden.“

### *Begründung*

*Manche Länder wenden die wettbewerbliche Vergabe nach Artikel 5 Absatz 3 noch kaum im öffentlichen Schienenpersonenverkehr an, deshalb ist es nötig, die Frist auf das Jahr 2029 auszuweiten.*

### **Änderungsantrag 41**

**Vorschlag für eine Verordnung**  
**Artikel 1 – Nummer 8 – Buchstabe b**  
Verordnung (EG) Nr. 1370/2007  
Artikel 8 – Absatz 2a

#### *Vorschlag der Kommission*

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

#### *Geänderter Text*

„2a. Öffentliche Dienstleistungsaufträge für den öffentlichen Schienenpersonenverkehr, die *vor dem 3. Dezember 2029* direkt vergeben werden, können für ihre vorgesehene Laufzeit gültig bleiben.“

**Änderungsantrag 42**  
**Vorschlag für eine Verordnung**  
**Artikel 2**

#### *Vorschlag der Kommission*

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

#### *Geänderter Text*

Diese Verordnung tritt am Tag nach ihrer Veröffentlichung im Amtsblatt der Europäischen Union in Kraft. *Sie wird binnen drei Monaten nach ihrem Inkrafttreten mit der Verordnung, die*

*durch sie geändert wird, konsolidiert.*

## VERFAHREN

<b>Titel</b>	Änderung der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 hinsichtlich der Öffnung des Marktes für inländische Schienenpersonenverkehrsdienste		
<b>Bezugsdokumente – Verfahrensnummer</b>	COM(2013)0028 – C7-0024/2013 – 2013/0028(COD)		
<b>Federführender Ausschuss</b> Datum der Bekanntgabe im Plenum	TRAN 7.2.2013		
<b>Stellungnahme von</b> Datum der Bekanntgabe im Plenum	EMPL 7.2.2013		
<b>Verfasser(in) der Stellungnahme</b> Datum der Benennung	Frédéric Daerden 25.3.2013		
<b>Prüfung im Ausschuss</b>	18.9.2013	17.10.2013	14.11.2013
<b>Datum der Annahme</b>	18.11.2013		
<b>Ergebnis der Schlussabstimmung</b>	+: –: 0:	31 7 2	
<b>Zum Zeitpunkt der Schlussabstimmung anwesende Mitglieder</b>	Regina Bastos, Edit Bauer, Jean-Luc Bennahmias, Phil Bennion, Pervenche Berès, Vilija Blinkevičiūtė, Philippe Boulland, David Casa, Alejandro Cercas, Ole Christensen, Minodora Cliveti, Marije Cornelissen, Frédéric Daerden, Karima Delli, Sari Essayah, Thomas Händel, Marian Harkin, Nadja Hirsch, Stephen Hughes, Ádám Kósa, Jean Lambert, Patrick Le Hyaric, Verónica Lope Fontagné, Thomas Mann, Elisabeth Morin-Chartier, Csaba Óry, Konstantinos Poupakis, Sylvana Rapti, Licia Ronzulli, Nicole Sinclair, Gabriele Stauner, Andrea Zanon, Inês Cristina Zuber		
<b>Zum Zeitpunkt der Schlussabstimmung anwesende Stellvertreter</b>	Claudette Abela Baldacchino, Georges Bach, Jelko Kacin, Ria Oomen-Ruijten, Antigoni Papadopoulou, Evelyn Regner		
<b>Zum Zeitpunkt der Schlussabstimmung anwesende Stellv. (Art. 187 Abs. 2)</b>	Marita Ulvskog		

16.10.2013

## **STELLUNGNAHME DES AUSSCHUSSES FÜR REGIONALE ENTWICKLUNG**

für den Ausschuss für Verkehr und Fremdenverkehr

zu dem 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 (COM(2013)0028 – C7-0024/2013 – 2013/0028(COD))

Verfasserin der Stellungnahme: Rosa Estaràs Ferragut

### **KURZE BEGRÜNDUNG**

Das übergeordnete Ziel der Verkehrspolitik der Europäischen Union besteht darin, einen Verkehrsbinnenmarkt zu errichten und damit zu einem hohen Maß an Wettbewerbsfähigkeit und zur ausgewogenen und nachhaltigen Entwicklung der Wirtschaftstätigkeiten beizutragen.

Der Wettbewerb zwischen den Eisenbahnunternehmen wird jedoch immer noch durch das protektionistische Verhalten bestimmter etablierter Unternehmen und die Absprachen bei der Betreibung der Eisenbahninfrastruktur erschwert. Neue Unternehmen, die in den Markt eintreten wollen, erfahren beim Zugang zu Eisenbahninfrastruktur und Schienenverkehrsdiensten eine diskriminierende Behandlung, da diese häufig Eigentum der etablierten Marktteilnehmer sind, von denen sie betrieben werden.

Seit dem Jahr 2000 sind die genannten Grundsätze der Wettbewerbsfähigkeit und der ausgewogenen und nachhaltigen Entwicklung nach und nach verwirklicht worden, wobei dies durch die Annahme von drei aufeinander folgenden Legislativpaketen der EU gefördert wurde. Dennoch ist der Verkehrsträgeranteil der Schiene moderat geblieben, was zum Teil Fragen der Zweckmäßigkeit für die häufige Kurzstreckenbeförderung in der Stadt geschuldet ist, aber auch in den Hindernissen bei der Eingliederung in den Markt begründet liegt, die Wettbewerb und Innovation erschweren.

2012 wurden Teile dieser Rechtsvorschriften mittels der Richtlinie 2012/34/EU vereinfacht, konsolidiert und gestärkt; die Richtlinie schafft einen einheitlichen europäischen Eisenbahnraum, der sich auf die vorhandenen Bestimmungen in den Bereichen Wettbewerb, Regulierungsaufsicht und Finanzarchitektur des Eisenbahnsektors stützt.

Schätzungen zufolge sind 90 % der Personenverkehrsdienste durch gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen abgedeckt, was den Behörden einen weiten Handlungsspielraum beim Abschluss öffentlicher Dienstleistungsaufträge und bei der Direktvergabe verleiht. Das Ziel der obligatorischen wettbewerblichen Vergabe von öffentlichen Dienstleistungsaufträgen besteht darin, den Wettbewerbsdruck auf den inländischen Eisenbahnmärkten zu intensivieren, damit Quantität und Qualität von Personenverkehrsdiensten erhöht werden.

Die Öffnung der nationalen Eisenbahnmärkte für den grenzüberschreitenden Wettbewerb ist ein wichtiger Fortschritt in Richtung eines integrierten europäischen Eisenbahnraums. Das vierte Eisenbahnpaket vertieft die geltenden Rechtsvorschriften der Europäischen Union im Bereich des Zugangs zum Schienenverkehrsmarkt; damit beabsichtigt die Kommission, die den fairen Wettbewerb beeinträchtigenden Hindernisse aus dem Weg zu räumen.

## ÄNDERUNGSANTRÄGE

Der Ausschuss für regionale Entwicklung ersucht den federführenden Ausschuss für Verkehr und Fremdenverkehr, folgende Änderungsanträge in seinen Bericht zu übernehmen:

### Änderungsantrag 1

#### Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 1

##### *Vorschlag der Kommission*

(1) In den letzten Jahrzehnten hat der Schienenpersonenverkehr nicht **in einem Ausmaß** zugenommen, **dass er** – gegenüber dem Straßen- und Flugverkehr – seinen Anteil am Gesamtverkehrsvolumen vergrößern **konnte**. Vielmehr ist der Verkehrsträgeranteil der Schiene innerhalb der Europäischen Union mit seinen 6 % mehr oder weniger konstant geblieben. Schienenpersonenverkehrsdienste haben mit **den sich wandelnden Anforderungen an** Verfügbarkeit und Qualität nicht Schritt gehalten.

##### *Geänderter Text*

(1) In den letzten Jahrzehnten hat der Schienenpersonenverkehr nicht **stark genug** zugenommen, **um** – gegenüber dem Straßen- und Flugverkehr – seinen Anteil am Gesamtverkehrsvolumen **zu** vergrößern. Vielmehr ist der Verkehrsträgeranteil der Schiene innerhalb der Europäischen Union mit seinen 6 % mehr oder weniger konstant geblieben. Schienenpersonenverkehrsdienste haben mit **der Entwicklung anderer Verkehrsmittel im Hinblick auf** Verfügbarkeit, **Preis** und Qualität nicht Schritt gehalten.

### Änderungsantrag 2

#### Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 5

*Vorschlag der Kommission*

(5) Um **eine solide Finanzierung des öffentlichen Verkehrs gemäß den Zielen** der Pläne für den öffentlichen Verkehr zu **sichern**, müssen die zuständigen Behörden gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen **so** gestalten, **dass die Zielsetzungen des öffentlichen Verkehrs auf kostenwirksame Weise erreicht werden**, wobei die Ausgleichsleistung für die finanziellen Nettoauswirkungen dieser Verpflichtungen zu berücksichtigen ist; außerdem müssen sie die langfristige finanzielle Tragfähigkeit des öffentlichen Verkehrssystems, das mit Hilfe von öffentlichen Dienstleistungsaufträgen betrieben wird, gewährleisten.

*Geänderter Text*

(5) Um **die Ziele** der Pläne für den öffentlichen Verkehr **auf effiziente Weise zu erreichen**, müssen die zuständigen Behörden gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen gestalten, wobei die Ausgleichsleistung für die finanziellen Nettoauswirkungen dieser Verpflichtungen zu berücksichtigen ist; außerdem müssen sie die langfristige finanzielle Tragfähigkeit des öffentlichen Verkehrssystems, das mit Hilfe von öffentlichen Dienstleistungsaufträgen betrieben wird, gewährleisten.

*Begründung*

*Der Text wird zwecks besserer Verständlichkeit umformuliert.*

### **Änderungsantrag 3**

#### **Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 8**

*Vorschlag der Kommission*

(8) Damit die Ausarbeitung von Angeboten erleichtert und dadurch der Wettbewerb vergrößert wird, müssen die zuständigen Behörden dafür sorgen, dass alle Betreiber eines öffentlichen Dienstes, die ein Angebot einreichen wollen, bestimmte Informationen zu den Verkehrsdiensten und der Infrastruktur erhalten, die Gegenstand des öffentlichen Dienstleistungsauftrags sind.

*Geänderter Text*

(8) Damit die Ausarbeitung von Angeboten erleichtert und dadurch der Wettbewerb vergrößert wird, müssen die zuständigen Behörden dafür sorgen, dass alle Betreiber eines öffentlichen Dienstes, die ein Angebot einreichen wollen, bestimmte Informationen zu den Verkehrsdiensten und der Infrastruktur erhalten, die Gegenstand des öffentlichen Dienstleistungsauftrags sind, **damit sie von der Auftragsvergabe gegenüber anderen Wettbewerbern nicht benachteiligt werden**.

## Änderungsantrag 4

### Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 9 a (neu)

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

***(9a) Der Grundsatz der Gegenseitigkeit ist ein wichtiges Mittel, um einer Wettbewerbsverzerrung entgegenzuwirken; dieser Grundsatz sollte auf die Unternehmen aus Drittländern, die an Vergabeverfahren innerhalb der Union teilnehmen wollen, Anwendung finden.***

#### *Begründung*

*Drittstaaten sollte nicht die Möglichkeit gegeben werden, am wettbewerblichen Vergabeverfahren in EU-Staaten teilzunehmen, solange sie ihren eigenen Markt nicht für die EU-Mitgliedstaaten geöffnet haben.*

## Änderungsantrag 5

### Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 12

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

(12) Die zuständigen Behörden ***müssen*** Betreibern eines öffentlichen Dienstes ***mit Hilfe angemessener und effektiver Maßnahmen*** den Zugang zu Rollmaterial ermöglichen, wenn der Markt dies nicht unter wirtschaftlichen und diskriminierungsfreien Bedingungen leistet.

(12) Die zuständigen Behörden ***sollten*** Betreibern eines öffentlichen Dienstes den Zugang zu Rollmaterial ermöglichen, wenn der Markt dies nicht unter wirtschaftlichen und diskriminierungsfreien Bedingungen leistet. ***Sie müssen jedoch darauf achten, dass dabei ein Betreiber gegenüber anderen Betreibern nicht benachteiligt wird.***

## Änderungsantrag 6

### Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 15

*Vorschlag der Kommission*

(15) Für die Vorbereitung auf die **obligatorische** wettbewerbliche Vergabe von öffentlichen Dienstleistungsaufträgen benötigen Eisenbahnunternehmen, an die in der Vergangenheit solche Aufträge direkt vergeben wurden, zusätzlich Zeit für eine wirkungsvolle, nachhaltige interne Umstrukturierung. Daher sind für Aufträge, die zwischen dem Inkrafttreten dieser Verordnung und dem 3. Dezember 2019 direkt vergeben werden, Übergangsmaßnahmen erforderlich.

*Geänderter Text*

(15) Für die Vorbereitung auf die wettbewerbliche Vergabe von öffentlichen Dienstleistungsaufträgen benötigen Eisenbahnunternehmen, an die in der Vergangenheit solche Aufträge direkt vergeben wurden, zusätzlich Zeit für eine wirkungsvolle, nachhaltige interne Umstrukturierung. Daher sind für Aufträge, die zwischen dem Inkrafttreten dieser Verordnung und dem 3. Dezember 2019 direkt vergeben werden, Übergangsmaßnahmen erforderlich.

**Änderungsantrag 7**

**Vorschlag für eine Verordnung  
Erwägung 18**

*Vorschlag der Kommission*

**(18) Im Zusammenhang mit den Änderungen an der Verordnung (EG) Nr. 994/98 (Ermächtigungsverordnung) hat die Kommission auch eine Änderung der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 (KOM(2012) 730/3) vorgeschlagen. Um den Ansatz für die Gruppenfreistellungsverordnungen im Bereich staatlicher Beihilfen zu harmonisieren und im Einklang mit den in Artikel 108 Absatz 4 und Artikel 109 AEUV vorgesehenen Verfahren sollten Beihilfen zur Koordinierung des Verkehrs oder zur Abgeltung bestimmter, mit dem Begriff des öffentlichen Dienstes zusammenhängender Leistungen nach Artikel 93 AEUV in den Geltungsbereich der Ermächtigungsverordnung aufgenommen werden.**

*Geänderter Text*

**entfällt**

*Begründung*

*Die Verlagerung des Grundsatzes der Befreiung von der Meldepflicht für*

*Ausgleichszahlungen auf ein anderes Regelwerk würde die gesamte Logik der Verordnung über die gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen verändern und ein großes Risiko der Rechtsunsicherheit für die öffentlichen Personenverkehrsdienste mit sich bringen.*

## **Änderungsantrag 8**

**Vorschlag für eine Verordnung**  
**Artikel 1 – Absatz 1 – Buchstabe a**  
Verordnung (EG) Nr. 1370/2007  
Artikel 2 – Buchstabe c

### *Vorschlag der Kommission*

(c) "(c) „zuständige örtliche Behörde“ jede zuständige Behörde, deren geografischer Zuständigkeitsbereich sich nicht auf das gesamte **Staatsgebiet** erstreckt **und** die sich mit dem Verkehrsbedarf eines städtischen Ballungsraums oder eines ländlichen Bezirks befasst;“

### *Geänderter Text*

„c) „zuständige örtliche Behörde“ jede zuständige Behörde, deren geografischer Zuständigkeitsbereich sich nicht auf das gesamte **Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats** erstreckt **oder** die sich mit dem Verkehrsbedarf **einer Region oder** eines städtischen Ballungsraums oder eines ländlichen Bezirks befasst, **einschließlich auf grenzüberschreitender Ebene;**“

### *Begründung*

*Die Definition muss klarer formuliert werden, um der Entstehung von Verkehrsbehörden mit grenzübergreifenden Zuständigkeiten Rechnung zu tragen. Darüber hinaus muss sich die vorliegende Verordnung eindeutig auch auf die Regionen erstrecken.*

## **Änderungsantrag 9**

**Vorschlag für eine Verordnung**  
**Artikel 1 – Absatz 1 – Buchstabe b**  
Verordnung (EG) Nr. 1370/2007  
Artikel 2 - Buchstabe e

### *Vorschlag der Kommission*

„Der Anwendungsbereich gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen schließt sämtliche öffentlichen Verkehrsdienste **aus**, die **über das hinausgehen, was erforderlich ist, um** lokale, regionale oder subnationale

### *Geänderter Text*

„Der Anwendungsbereich gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen schließt sämtliche öffentlichen Verkehrsdienste **ein**, die lokale, regionale oder subnationale Netzeffekte **schaffen; solche Netzeffekte können aus der**

Netzeffekte *auszuschöpfen*.“

*Zusammenlegung rentabler und unrentabler Strecken entstehen.*“

### *Begründung*

*Wenn bei einer regionalen Eisenbahnstrecke ein wirtschaftliches Gleichgewicht erzielt wird oder Gewinne erwirtschaftet werden, muss sie im Rahmen eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags mit Strecken zusammengelegt werden können, bei denen Verluste eingefahren werden, damit ihre Gewinne zur Finanzierung Letzterer beitragen können und gegebenenfalls die für den Betrieb erforderlichen technischen Mittel optimiert werden können.*

## **Änderungsantrag 10**

### **Vorschlag für eine Verordnung**

#### **Artikel 1 – Absatz 2**

Verordnung (EG) Nr. 1370/2007

Artikel 2 a (neu) – Absatz 1 – Einleitung

#### *Vorschlag der Kommission*

1. Die zuständigen Behörden stellen für das Gebiet, für das sie zuständig sind, Pläne für den öffentlichen Personenverkehr auf, die sich auf sämtliche relevanten Verkehrsträger erstrecken, und aktualisieren diese regelmäßig. In diesen Plänen für den öffentlichen Verkehr werden die Ziele der Politik auf dem Gebiet des öffentlichen Verkehrs und die Mittel zu ihrer Umsetzung festgelegt, die sich für das Gebiet, für das sie zuständig sind, auf sämtliche relevanten Verkehrsträger erstrecken. Sie enthalten zumindest Folgendes:

#### *Geänderter Text*

1. Die zuständigen Behörden stellen für das Gebiet, für das sie zuständig sind, **mehrfährige** Pläne für den öffentlichen Personenverkehr auf, die sich auf sämtliche relevanten Verkehrsträger erstrecken, und aktualisieren diese regelmäßig. In diesen Plänen für den öffentlichen Verkehr werden die Ziele der Politik auf dem Gebiet des öffentlichen Verkehrs und die Mittel zu ihrer Umsetzung festgelegt, die sich für das Gebiet, für das sie zuständig sind, auf sämtliche relevanten Verkehrsträger erstrecken. Sie enthalten zumindest Folgendes:

## **Änderungsantrag 11**

### **Vorschlag für eine Verordnung**

#### **Artikel 1 – Absatz 2**

Verordnung (EG) Nr. 1370/2007

Artikel 2 a – Absatz 1 – Buchstabe b

*Vorschlag der Kommission*

(b) grundlegende Anforderungen, die das Angebot öffentlicher Verkehrsdienste erfüllen muss, wie zum Beispiel Zugänglichkeit, territoriale Anbindung, Sicherheit, modale und intermodale Verbindungen an den Hauptverkehrsknotenpunkten, Angebotsmerkmale wie **Betriebszeiten**, Frequenz der Dienste **und Mindestmaß an Kapazitätsauslastung**;

*Geänderter Text*

(b) grundlegende Anforderungen, die das Angebot öffentlicher Verkehrsdienste erfüllen muss, wie zum Beispiel Zugänglichkeit, territoriale Anbindung, Sicherheit, modale und intermodale Verbindungen an den Hauptverkehrsknotenpunkten, Angebotsmerkmale wie **die Fahrplangestaltungsgrundsätze und** Frequenz der Dienste;

**Änderungsantrag 12**

**Vorschlag für eine Verordnung**

**Artikel 1 – Absatz 2**

Verordnung (EG) Nr. 1370/2007

Artikel 2 a – Absatz 1 – Buchstabe e a (neu)

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

**(ea) die Erfordernisse des sozialen und territorialen Zusammenhalts**

**Änderungsantrag 13**

**Vorschlag für eine Verordnung**

**Artikel 1 – Absatz 2**

Verordnung (EG) Nr. 1370/2007

Artikel 2 a – Absatz 1 – Unterabsatz 2

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

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

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

**Die Pläne für den öffentlichen Verkehr werden einen Monat vor ihrer**

*Veröffentlichung der Regulierungsstelle zur Stellungnahme vorgelegt.*

*Die zuständigen Behörden stimmen die in ihren jeweiligen Verkehrsplänen enthaltenen Informationen aufeinander ab und stellen gemeinsame Verkehrspläne für die regionalen grenzüberschreitenden Verkehrsdienste auf.*

*Begründung*

*Intermodalität und grenzübergreifende Koordinierung müssen gefördert werden.*

**Änderungsantrag 14**

**Vorschlag für eine Verordnung**

**Artikel 1 – Absatz 2**

Verordnung (EG) Nr. 1370/2007

Artikel 2 a (neu) – Absatz 1 – Unterabsatz 3

*Vorschlag der Kommission*

Die zuständigen Behörden beschließen die Pläne für den öffentlichen Verkehr nach Konsultation der relevanten Interessenträger und veröffentlichen sie. Für die Zwecke dieser Verordnung sind zu berücksichtigende relevante Interessenträger zumindest die Verkehrsunternehmen, gegebenenfalls die Infrastrukturbetreiber sowie repräsentative Fahrgastvereinigungen und Arbeitnehmerverbände.

*Geänderter Text*

Die zuständigen Behörden beschließen die Pläne für den öffentlichen Verkehr nach Konsultation der relevanten Interessenträger und veröffentlichen sie. Für die Zwecke dieser Verordnung sind zu berücksichtigende relevante Interessenträger zumindest die Verkehrsunternehmen, gegebenenfalls die Infrastrukturbetreiber sowie repräsentative Fahrgastvereinigungen und Arbeitnehmerverbände.

***Die bestehenden öffentlichen Dienstleister sind gehalten, den zuständigen Behörden auf Antrag innerhalb einer Frist von einem Monat die erforderlichen Daten zu übermitteln. Dies gilt auch für die Behörden eines angrenzenden Mitgliedstaats.***

*Begründung*

*Für den öffentlichen Verkehr sind genaue Daten über die Entwicklung der Märkte für die einzelnen Verkehrsträger erforderlich. Die Marktteilnehmer verfügen über die wichtigsten*

*Informationsquellen und müssen diese Informationen mit der betreffenden Behörde teilen.*

## **Änderungsantrag 15**

### **Vorschlag für eine Verordnung**

#### **Artikel 1 – Absatz 2**

Verordnung (EG) Nr. 1370/2007

Artikel 2 a – Absatz 4 – Buchstabe a

#### *Vorschlag der Kommission*

(a) die Ziele des Plans für den öffentlichen Verkehr auf **die kostenwirksamste** Weise erreichen,

#### *Geänderter Text*

(a) die Ziele des Plans für den öffentlichen Verkehr auf **effiziente** Weise erreichen,

#### *Begründung*

*Bei Aufträgen, die sich aus gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen ergeben, ist Rentabilität per definitionem nicht möglich. Folglich ist die Erfüllung der Ziele des Plans für den öffentlichen Verkehr auf der Grundlage weiter gefasster Kriterien zu bewerten.*

## **Änderungsantrag 16**

### **Vorschlag für eine Verordnung**

#### **Artikel 1 – Absatz 3 – Buchstabe d**

Verordnung (EG) Nr. 1370/2007

Artikel 4 – Absatz 8

#### *Vorschlag der Kommission*

8. Die zuständigen Behörden stellen allen interessierten Parteien relevante Informationen für die Vorbereitung eines Angebots im Rahmen eines wettbewerblichen Vergabeverfahrens zur Verfügung. Dazu gehören Informationen über Fahrgastnachfrage, Tarife, Kosten und Einnahmen im Zusammenhang mit den öffentlichen Personenverkehrsdiensten, die Gegenstand der Ausschreibung sind, sowie Einzelheiten der Infrastrukturspezifikationen, die für den Betrieb der erforderlichen Fahrzeuge bzw. des erforderlichen Rollmaterials relevant sind, um ihnen die Abfassung fundierter

#### *Geänderter Text*

8. Die zuständigen Behörden stellen allen interessierten Parteien relevante Informationen für die Vorbereitung eines Angebots im Rahmen eines wettbewerblichen Vergabeverfahrens zur Verfügung. **Die Infrastrukturbetreiber, insbesondere die Schienenverkehrsbetreiber, die den öffentlichen Dienstleistungsauftrag ausführen bzw. ausgeführt haben, müssen den zuständigen Behörden dabei behilflich sein, alle sachdienlichen Angaben zu machen. Sie sind verantwortlich für die Richtigkeit der der zuständigen Behörde unter Beachtung**

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.“

***der Vertraulichkeit von Geschäftsvorgängen übermittelten Daten.*** 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. ***Der derzeitige Betreiber einer Strecke bzw. eines Netzes, die bzw. das Gegenstand einer Ausschreibung gemäß dem wettbewerblichen Vergabeverfahren ist, übermittelt der zuständigen Behörde unentgeltlich, vollständig und genau die für die Vorbereitung eines Angebots erforderlichen Angaben insbesondere über die Verkehrsnachfrage und die mit der Personenbeförderung erzielten Einnahmen. Der frühere Schienenverkehrsbetreiber und der Infrastrukturbetreiber erstatten den anderen Betreibern jedweden Verlust, der diesen wegen auf falschen oder fehlenden Angaben beruhenden Angebotseinreichungen entsteht.***

#### *Begründung*

*Die Angaben des Infrastrukturbetreibers reichen nicht aus, weil sie nicht die Handelsdaten des Schienenverkehrsdienstleisters beinhalten. Die früheren bzw. derzeitigen Dienstleister, insbesondere die etablierten Betreiber, müssen entsprechende Angaben machen, um einen diskriminierungsfreien Zugang zur Information zu gewährleisten. Dies ist nötig, weil ansonsten auf die zuständigen Behörden Verpflichtungen zukommen, denen sie nicht nachkommen können.*

## Änderungsantrag 17

### Vorschlag für eine Verordnung

#### Artikel 1 – Absatz 4 – Buchstabe -a (neu)

Verordnung (EG) Nr. 1370/2007

#### Artikel 5 – Absatz 3 a (neu)

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

*(-a) Folgender Absatz wird eingefügt:*

**„3a. Die zuständige Behörde kann Betreiber aus Drittländern von dem wettbewerblichen Vergabeverfahren ausschließen, wenn diese Drittländer kein wettbewerbliches Vergabeverfahren für Unternehmen aus den Mitgliedstaaten vorsehen.“**

*Begründung*

*Drittstaaten sollte nicht die Möglichkeit gegeben werden, am wettbewerblichen Vergabeverfahren in EU-Staaten teilzunehmen, solange sie ihren eigenen Markt nicht für die EU-Mitgliedstaaten geöffnet haben.*

## Änderungsantrag 18

### Vorschlag für eine Verordnung

#### Artikel 1 – Absatz 4 – Buchstabe a

Verordnung (EG) Nr. 1370/2007

#### Artikel 5 – Absatz 4 – Buchstabe a

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

(a) ihr Jahresdurchschnittswert auf weniger als 1 000 000 EUR bzw. – im Fall eines **öffentlichen Dienstleistungsauftrags**, der öffentliche Schienenverkehrsdienste beinhaltet – weniger als 5 000 000 EUR veranschlagt wird oder

(a) ihr Jahresdurchschnittswert auf weniger als 1 000 000 EUR bzw. – im Fall eines **Auftrags**, der öffentliche Schienenverkehrsdienste beinhaltet – weniger als 5 000 000 EUR veranschlagt wird oder

## Änderungsantrag 19

### Vorschlag für eine Verordnung

#### Artikel 1 – Absatz 4 – Buchstabe a

*Vorschlag der Kommission*

(b) sie eine jährliche öffentliche Personenverkehrsleistung von weniger als 300 000 km bzw. – im Fall eines **öffentlichen Dienstleistungsauftrags**, der öffentliche Schienenverkehrsdienste beinhaltet – von weniger als **150 000 km** aufweisen.

*Geänderter Text*

(b) sie eine jährliche öffentliche Personenverkehrsleistung von weniger als 300 000 km bzw. – im Fall eines **Auftrags**, der öffentliche Schienenverkehrsdienste beinhaltet – von weniger als **1 500 000 km** aufweisen.

*Begründung*

*Das Verhältnis von 150 000 km zu 300 000 km entspricht nicht dem unter Buchstabe a) angegebenen Verhältnis. Für Aufträge, die öffentliche Schienenverkehrsdienste beinhalten, muss die Zahl „1 500 000 km“ lauten.*

## **Änderungsantrag 20**

### **Vorschlag für eine Verordnung**

#### **Artikel 1 – Absatz 5**

Verordnung (EG) Nr. 1370/2007  
Artikel 5 a (neu) – Absatz 1

*Vorschlag der Kommission*

1. Die Mitgliedstaaten ergreifen unter Einhaltung der Regeln für staatliche Beihilfen die erforderlichen Maßnahmen, um einen **effektiven und** diskriminierungsfreien Zugang zu geeignetem Rollmaterial für Betreiber zu gewährleisten, die im Rahmen eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags öffentliche Schienenpersonenverkehrsdienste erbringen möchten.

*Geänderter Text*

1. Die Mitgliedstaaten ergreifen unter Einhaltung der Regeln für staatliche Beihilfen die erforderlichen Maßnahmen, um **gleiche Bedingungen und** einen diskriminierungsfreien Zugang zu geeignetem Rollmaterial für Betreiber zu gewährleisten, die im Rahmen eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags öffentliche Schienenpersonenverkehrsdienste erbringen möchten.

## **Änderungsantrag 21**

### **Vorschlag für eine Verordnung**

#### **Artikel 1 – Absatz 5**

Verordnung (EG) Nr. 1370/2007  
Artikel 5 a – Absatz 2 – Unterabsatz 2 – Einleitung

*Vorschlag der Kommission*

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

*Geänderter Text*

Die zuständige Behörde kann die in Unterabsatz 1 enthaltene Anforderung auf ***unterschiedliche, größenbedingten Kosteneinsparungen zuträgliche*** Arten erfüllen:

## **Änderungsantrag 22**

### **Vorschlag für eine Verordnung**

#### **Artikel 1 – Absatz 5**

Verordnung (EG) Nr. 1370/2007

Artikel 5 a – Absatz 2 – Unterabsatz 2 – Buchstaben c a (neu) und c b (neu)

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

***(ca) durch Schaffung einer Zusammenarbeit mit den benachbarten örtlichen Behörden zwecks Verfügbarkeit eines größeren Fundus an Rollmaterial,***

***(cb) durch Beantragung eines Beitrags ihres Mitgliedstaats als Begleitmaßnahme zu einer der Modalitäten zur Abdeckung des Restwerts des Rollmaterials.***

### *Begründung*

*Es darf keine Finanzierungsmethode ausgeschlossen werden (Bürgschaft, Übernahme, Direktkauf usw.). Die Staaten dürfen sich jedoch auch nicht aus ihrer Verantwortung stellen und die Belastung zu Unrecht auf die örtlichen Behörden abschieben. Der Rechts- und Regulierungsrahmen muss so gestaltet sein, dass der Markt für Rollmaterial angekurbelt wird, indem insbesondere größenbedingte Kosteneinsparungen und geeignete Finanzierungslösungen gefördert werden.*

## VERFAHREN

<b>Titel</b>	Änderung der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 hinsichtlich der Öffnung des Marktes für inländische Schienenpersonenverkehrsdienste
<b>Bezugsdokumente - Verfahrensnummer</b>	COM(2013)0028 – C7-0024/2013 – 2013/0028(COD)
<b>Federführender Ausschuss</b> Datum der Bekanntgabe im Plenum	TRAN 7.2.2013
<b>Stellungnahme von</b> Datum der Bekanntgabe im Plenum	REGI 7.2.2013
<b>Verfasser(in) der Stellungnahme</b> Datum der Benennung	Rosa Estaràs Ferragut 19.2.2013
<b>Datum der Annahme</b>	14.10.2013
<b>Ergebnis der Schlussabstimmung</b>	+ :                    29 - :                    0 0 :                    1
<b>Zum Zeitpunkt der Schlussabstimmung anwesende Mitglieder</b>	Luís Paulo Alves, Francesca Barracciu, Victor Boştinaru, Nikos Chrysogelos, Rosa Estaràs Ferragut, Brice Hortefeux, Danuta Maria Hübner, María Irigoyen Pérez, Mojca Kleva Kekuš, Constanze Angela Krehl, Petru Constantin Luhan, Iosif Matula, Jan Olbrycht, Wojciech Michał Olejniczak, Georgios Stavrakakis, Nuno Teixeira, Lambert van Nistelrooij, Oldřich Vlasák, Kerstin Westphal, Hermann Winkler, Joachim Zeller
<b>Zum Zeitpunkt der Schlussabstimmung anwesende Stellvertreter(innen)</b>	Cornelia Ernst, Catherine Grèze, Karin Kadenbach, Maurice Ponga, Elisabeth Schroedter, Richard Seeber, Giommara Uggias, Derek Vaughan
<b>Zum Zeitpunkt der Schlussabstimmung anwesende Stellv. (Art. 187 Abs. 2)</b>	Edvard Kožušník

## VERFAHREN

<b>Titel</b>	Änderung der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 hinsichtlich der Öffnung des Marktes für inländische Schienenpersonenverkehrsdienste			
<b>Bezugsdokumente - Verfahrensnummer</b>	COM(2013)0028 – C7-0024/2013 – 2013/0028(COD)			
<b>Datum der Konsultation des EP</b>	30.1.2013			
<b>Federführender Ausschuss</b> Datum der Bekanntgabe im Plenum	TRAN 7.2.2013			
<b>Mitberatende(r) Ausschuss/Ausschüsse</b> Datum der Bekanntgabe im Plenum	EMPL 7.2.2013	ENVI 7.2.2013	ITRE 7.2.2013	IMCO 7.2.2013
	REGI 7.2.2013			
<b>Nicht abgegebene Stellungnahme(n)</b> Datum des Beschlusses	ENVI 19.2.2013	ITRE 20.2.2013	IMCO 20.2.2013	
<b>Berichterstatter(-in/-innen)</b> Datum der Benennung	Mathieu Grosch 6.3.2013			
<b>Prüfung im Ausschuss</b>	8.7.2013	14.10.2013		
<b>Datum der Annahme</b>	17.12.2013			
<b>Ergebnis der Schlussabstimmung</b>	+: -: 0:	28 11 6		
<b>Zum Zeitpunkt der Schlussabstimmung anwesende Mitglieder</b>	Inés Ayala Sender, Georges Bach, Erik Bánki, Izaskun Bilbao Barandica, Antonio Cancian, Michael Cramer, Joseph Cuschieri, Philippe De Backer, Luis de Grandes Pascual, Christine De Veyrac, Saïd El Khadraoui, Ismail Ertug, Carlo Fidanza, Knut Fleckenstein, Jacqueline Foster, Franco Frigo, Mathieu Grosch, Jim Higgins, Juozas Imbrasas, Dieter-Lebrecht Koch, Georgios Koumoutsakos, Werner Kuhn, Jörg Leichtfried, Bogusław Liberadzki, Marian-Jean Marinescu, Gesine Meissner, Mike Nattrass, Hubert Pirker, Dominique Riquet, Petri Sarvamaa, David-Maria Sassoli, Vilja Savisaar-Toomast, Olga Sehnalová, Brian Simpson, Silvia-Adriana Țicău, Giommaria Uggias, Peter van Dalen, Patricia van der Kammen, Roberts Zīle			
<b>Zum Zeitpunkt der Schlussabstimmung anwesende Stellvertreter(innen)</b>	Jean-Jacob Bicep, Bogdan Kazimierz Marcinkiewicz, Alfreds Rubiks, Sabine Wils, Karim Zéribi			
<b>Zum Zeitpunkt der Schlussabstimmung anwesende Stellv. (Art. 187 Abs. 2)</b>	Ivo Strejček			
<b>Datum der Einreichung</b>	16.1.2014			