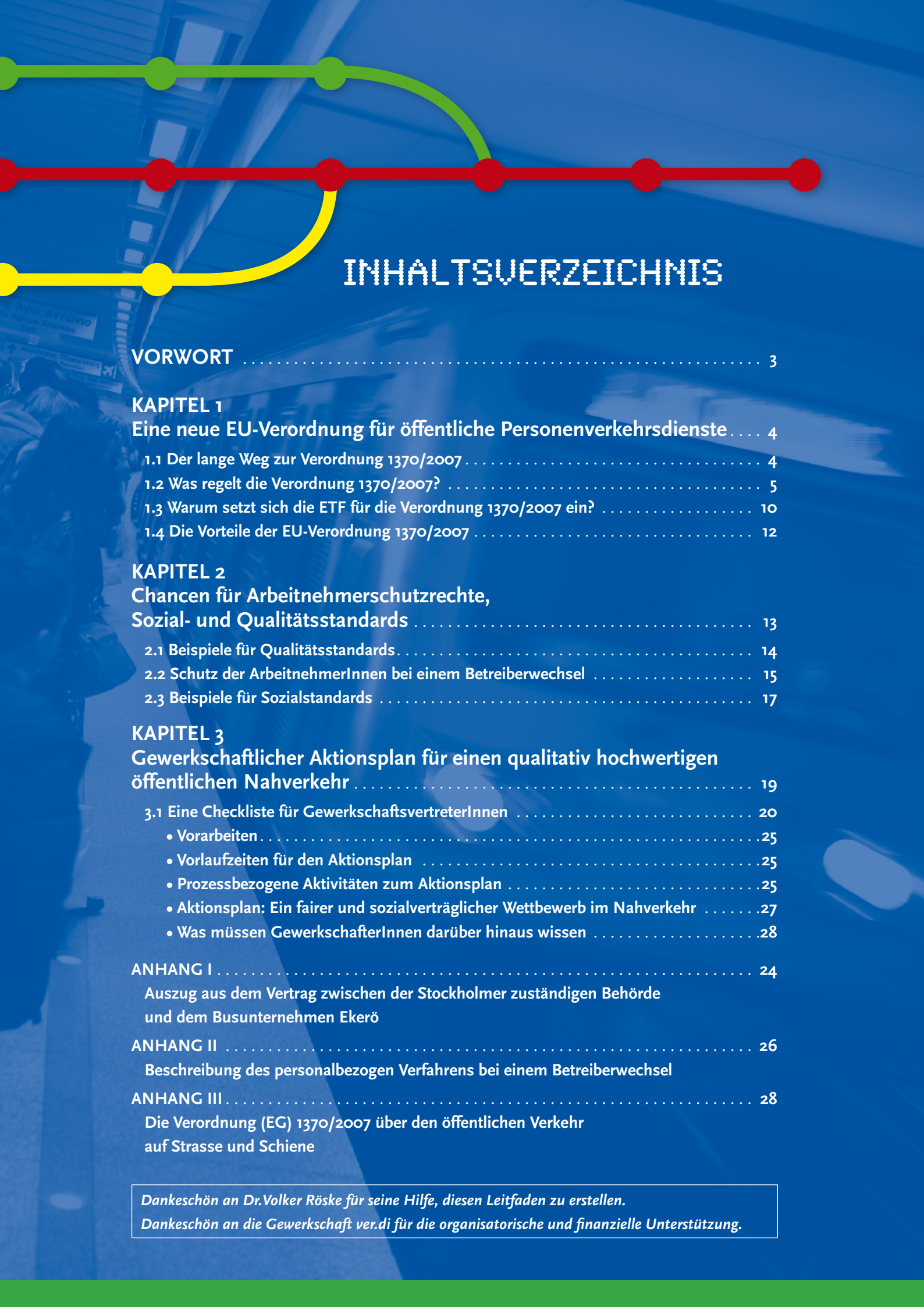


EIN GEWERESCHAFTSLEITFADEN ZUR EU-VERORDNUNG 1370

➔ Mach das Beste aus der “Verordnung (EG) 1370/2007 zum öffentlichen Personenverkehr auf Strasse und Schiene” zum Nutzen der ÖPNV/SPNV Beschäftigten und der Fahrgäste





INHALTSVERZEICHNIS

VORWORT	3
----------------------	---

KAPITEL 1

Eine neue EU-Verordnung für öffentliche Personenverkehrsdienste	4
---	---

1.1 Der lange Weg zur Verordnung 1370/2007	4
1.2 Was regelt die Verordnung 1370/2007?	5
1.3 Warum setzt sich die ETF für die Verordnung 1370/2007 ein?	10
1.4 Die Vorteile der EU-Verordnung 1370/2007	12

KAPITEL 2

Chancen für Arbeitnehmerschutzrechte, Sozial- und Qualitätsstandards	13
---	----

2.1 Beispiele für Qualitätsstandards	14
2.2 Schutz der ArbeitnehmerInnen bei einem Betreiberwechsel	15
2.3 Beispiele für Sozialstandards	17

KAPITEL 3

Gewerkschaftlicher Aktionsplan für einen qualitativ hochwertigen öffentlichen Nahverkehr	19
---	----

3.1 Eine Checkliste für GewerkschaftsvertreterInnen	20
• Vorarbeiten	25
• Vorlaufzeiten für den Aktionsplan	25
• Prozessbezogene Aktivitäten zum Aktionsplan	25
• Aktionsplan: Ein fairer und sozialverträglicher Wettbewerb im Nahverkehr	27
• Was müssen GewerkschafterInnen darüber hinaus wissen	28

ANHANG I	24
-----------------------	----

Auszug aus dem Vertrag zwischen der Stockholmer zuständigen Behörde
und dem Busunternehmen Ekerö

ANHANG II	26
------------------------	----

Beschreibung des personalbezogenen Verfahrens bei einem Betreiberwechsel

ANHANG III	28
-------------------------	----

Die Verordnung (EG) 1370/2007 über den öffentlichen Verkehr
auf Strasse und Schiene

Dankeschön an Dr.Volker Röske für seine Hilfe, diesen Leitfaden zu erstellen.

Dankeschön an die Gewerkschaft ver.di für die organisatorische und finanzielle Unterstützung.

VORWORT



Öffentlicher Personennahverkehr: In öffentlicher Hand oder im Wettbewerb an Private vergeben?

Soll unser Nahverkehr mit Bussen, Straßen- und U-Bahnen im Besitz unserer Kommunen sein und von ihnen als eine öffentliche Dienstleistung betrieben werden? Oder sollen sie unter privaten Betreibern ausgeschrieben und in Wettbewerb vergeben werden?

Die Europäische Kommission hat sich vor einigen Jahren verpflichtet, den Nahverkehr im Wettbewerb zu vergeben, so wie sie es auch für einen Großteil der anderen öffentlichen Dienstleistungen Gas, Elektrizität, Wasser, Telekommunikation und sogar Sozial- und Gesundheitsdienste getan hat. Die im Jahr 2000 verabschiedete Lissabonstrategie verpflichtete die Europäische Union, den Transportsektor zu „liberalisieren“. Die EU-Kommission hat folglich im selben Jahr ihren ersten Vorschlag für eine neue EU-Verordnung über öffentliche Dienstleistungsaufträge im Personenverkehr auf der Straße und Schiene veröffentlicht. Dieser Vorschlag, falls er Gesetzeskraft erlangt hätte, hätte die örtlichen Behörden verpflichtet, ihren eigenen Nahverkehr ausschließlich in einem öffentlichen Ausschreibungsverfahren zu vergeben.

Viele Gewerkschaften hatten schon Erfahrungen mit teilweise oder gänzlicher Privatisierung dieses Sektors mit weitreichenden Folgen für ihre Mitglieder und die Fahrgäste. Die neuen privaten Betreiber hatten oft neue Wege gesucht, die Kosten der an sie vergebenen Aufträge zu senken, um den Gewinn zu steigern. Gewerkschaften berichteten von Arbeitsplatzvernichtung, Lohnabsenkung, längeren Arbeitszeiten und anderen Verschlechterungen der Arbeitsbedingungen. Diese Situation war besonders ausgeprägt in Ländern wie Großbritannien, wo die Privatisierung von einer Deregulierungskampagne begleitet worden ist. In einigen anderen Ländern waren die Auswirkungen weniger dramatisch, wo die privaten Betreiber mit strikten Auflagen versehen wurden und gute nationale Tarifregelungen und Gesetze Mindestlöhne und Arbeitsbedingungen absicherten. Nichtsdestoweniger haben die Gewerkschaften in ganz Europa die gemeinsame Erfahrung gemacht, dass die Privatisierung durch den Ausschreibungswettbewerb eine ernsthafte Bedrohung ihrer gewerkschaftlichen Errungenschaften war und dass oft auch die Qualität der Dienstleistung gelitten hat.



Die europäische Transportarbeiterunion (ETF), die die Transportgewerkschaften in Europa repräsentiert, hat gegen den Vorschlag der EU-Kommission mobilisiert. Sein Ausschuss für Stadtverkehr hat eine kleine „Ad-Hoc-Arbeitsgruppe“ gebildet, die die Kommissionsvorschläge analysieren und deren Schwachstellen herausarbeiten sollte, um im EU-Parlament dagegen Lobbyarbeit zu leisten. Insbesondere sollten Verbündete gesucht werden, um die Selbstverwaltungsrechte der Kommunen zu verteidigen, ihren eigenen öffentlichen Nahverkehr zu betreiben. Denn mittlerweile hat es sich herausgestellt, dass die besten öffentlichen Transportsysteme in Europa von kommunalen Eigentümern kontrolliert und betrieben worden sind.

Die ETF berichtet mit Stolz, dass die Kampagne erfolgreich war. Denn es hat immerhin dreier Anläufe bedurft, ehe der Vorschlag der EU-Kommission im EU-Parlament akzeptiert worden ist. Der nun vorliegende Text der EU-Verordnung 1370/2007, der am 3. Dezember 2009 in Kraft trat, erlaubt eine „Direktvergabe“ der Kommunen und Gebietskörperschaften an ihren eigenen internen Betreiber. Eisenbahnverkehre können weitgehend direkt vergeben werden. Aber auch wenn die Variante der Privatisierung gewählt worden ist, gibt es Regelungen. In diesen Fällen haben die Gewerkschaften die günstige Gelegenheit, im Fall eines Betreiberwechsels die Rechte ihrer Mitglieder und deren Arbeitsbedingungen besser zu schützen, ebenso wie einen höheren Qualitätsstandard bei der Erbringung der Dienstleistungen zu garantieren.

Die ETF berichtet mit Stolz, dass die Kampagne erfolgreich war. Denn es hat immerhin dreier Anläufe bedurft, ehe der Vorschlag der EU-Kommission im EU-Parlament akzeptiert worden ist. Der nun vorliegende Text der EU-Verordnung 1370/2007, der am 3. Dezember 2009 in Kraft trat, erlaubt eine „Direktvergabe“ der Kommunen und Gebietskörperschaften an ihren eigenen internen Betreiber. Eisenbahnverkehre können weitgehend direkt vergeben werden. Aber auch wenn die Variante der Privatisierung gewählt worden ist, gibt es Regelungen. In diesen Fällen haben die Gewerkschaften die günstige Gelegenheit, im Fall eines Betreiberwechsels die Rechte ihrer Mitglieder und deren Arbeitsbedingungen besser zu schützen, ebenso wie einen höheren Qualitätsstandard bei der Erbringung der Dienstleistungen zu garantieren.

Die ETF ist nicht ohne Grund auf diese angestoßenen Veränderungen stolz. Wir hoffen, dass Ihr diesen Leitfaden für Eure Arbeit hilfreich findet.

Brüssel, im Juni 2010

Stefan HEIMLICH

*Präsident des Ausschusses
für den öffentlichen Nahverkehr*

Sabine TRIER

*stellv. Generalsekretärin
der ETF*

KAPITEL 1: EINE NEUE EU-VERORDNUNG FÜR ÖFFENTLICHE PERSONENVERKEHRSDIENSTE



Am 03.12.2009 trat die neue EU-Verordnung für öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße (EU-VO 1370/2007) in Kraft. Sie gilt seitdem in allen Mitgliedsstaaten unmittelbar und ist in allen ihren Teilen verbindlich. Zugleich wurden die bisher geltenden, einschlägigen Verordnungen, die für Ausgleichsleistungen für öffentliche Personenverkehrsdienste, die VO (EWG) 1191/69 n.F. und die für Beihilfen auf diesem Gebiet, die VO (EWG) 1107/70, aufgehoben. Was hat sich damit verändert? Was bedeutet dies für die europäischen Gewerkschaften aus dem Organisationsbereich des Nahverkehrs? Welche Auswirkungen hat diese neue Verordnung in dem jeweiligen Mitgliedsland? Wie wirkt sie sich auf Verkehrsangebote, Betreiber und schließlich die Arbeitsbedingungen der Beschäftigten aus? Zunächst aber ein kleiner Rückblick, wie es zu der neuen Verordnung kam.

1.1 Der lange Weg zur Verordnung 1370/2007

Die Europäische Kommission hat sich im Rahmen der ‚Lissabonstrategie‘ des Jahres 2000 verpflichtet, den Nahverkehr in der EU im Wettbewerb zu vergeben. Folglich hat die EU-Kommission im Jahr 2000 ihren ersten Vorschlag für eine neue EU-Verordnung über öffentliche Dienstleistungsaufträge im Personenverkehr auf der Straße und Schiene in das parlamentarische Beratungsverfahren eingebracht. Der öffentliche Nahverkehr sollte „liberalisiert“ werden, so wie es für einen Großteil anderer öffentlicher Dienstleistungen bei Gas, Elektrizität oder Telekommunikation geschehen ist. Dieser Vorschlag, falls er umgesetzt geworden wäre, hätte einen generellen Ausschreibungswettbewerb im öffentlichen Nahverkehr – auch für Nahverkehrsunternehmen in kommunalem Eigentum – zur Folge gehabt.

Der erste Vorschlag der EU-Kommission hat die europäischen Gewerkschaften aus dem Organisationsbereich des Nahverkehrs geschockt. Viele



ETF-Gewerkschaften hatten schon Erfahrungen mit teilweise oder gänzlicher Privatisierung und wettbewerblichen Marktbedingungen in diesem Sektor gemacht. Diese waren für ihre (Gewerkschafts)Mitglieder durchweg negativ, ebenso wie für die Fahrgäste. Die neuen privaten Betreiber hatten sehr schnell versucht, die Kosten der an sie vergebenen Aufträge zu senken, um ihren Gewinn zu steigern. Gewerkschaften berichteten von Arbeitsplatzvernichtung, Lohnabsenkung, längerer Arbeitszeit und anderen Veränderungen der Arbeitsbedingungen. Das dominierende Gewinnstreben hat die vorhandene Qualität und Zuverlässigkeit der öffentlichen Personenverkehrsdienste stark untergraben. Diese negativen Folgen waren besonders gravierend in Großbritannien, wo die Privatisierung von einer breiten politischen Deregulierungskampagne begleitet worden ist. In den Ländern, in denen die neuen privaten Betreiber mit Auflagen in Form von sozialen Standards für die Beschäftigten versehen worden waren, waren die negativen Folgen weniger schlimm. Dort half u.a. die nationale Gesetzgebung, die Beschäftigten mit Mindestlöhnen und Mindestarbeitsbedingun-

gen abzusichern. Insgesamt haben die Gewerkschaften in ganz Europa die Erfahrung gemacht, dass die Privatisierung des Nahverkehrs und der Ausschreibungswettbewerb eine ernsthafte Bedrohung ihrer gewerkschaftlichen Errungenschaften ist und die Qualität dieser Dienstleistung oft gelitten hat.

Die Europäische Transportarbeiterföderation (ETF), die die Transportgewerkschaften in Europa repräsentiert, hat gegen den EU-Kommissionsvorschlag mobilisiert. Sie hat nicht nur die verschiedenen Kommissionsvorschläge analysiert und deren Schwachstellen herausgearbeitet, sondern auch Verbündete zur Durchsetzung ihrer Vorschläge im EU-Parlament gesucht. Insbesondere ging es ihr um das Selbstverwaltungsrecht der nationalen Länder(Regionen) und Kommunen mit dem damit verbundenen Recht, den Nahverkehr mit ihrem eigenen Nahverkehrsunternehmen oder ihrer eigenen Behörde zu betreiben. Zudem hat sich herausgestellt, dass auch in einem deregulierten Nahverkehrsmarkt wie in Großbritannien der öffentliche Nahverkehr, soll er seine Funk-

tion zur Verbesserung der Lebensqualität in ihrer Region für alle Bürgerinnen und Bürger erfüllen, nicht ohne staatliche Zuschüsse auskommt. So betragen dort mittlerweile staatliche Ausgleichszahlungen für den Busverkehr einer amtlichen Untersuchung¹ zufolge, 1/3 des Gesamtaufwandes des Busverkehrs. Vor 20 Jahren hätten dies die Befürworter der Deregulierung des Busverkehrs in Großbritannien abgestritten und nicht für möglich gehalten.

Alle Nahverkehrssysteme, die ihre Funktion der öffentlichen Daseinsvorsorge i.S. einer nachhaltigen lokalen und regionalen Mobilität für die Bürger ohne private Autonutzung, erfüllen, erhalten nicht unerhebliche staatliche Ausgleichszahlungen und Beihilfen. Den Wettbewerb um diese Ausgleichszahlungen fair, sozial und transparent nicht nur für Unternehmen und Bürger, sondern auch

¹ Office of Fair Trade: Local bus services. Report on the market study and proposed decision to make a market investigation reference, Aug. 2009, esp. p. 17 - 20; public money per passenger journey (Great Britain outside London) without special funding for „bus routes which are socially necessary but not commercially viable“ (p.19)



FALLBEISPIEL TOULOUSE: Rekommunalisierung des städtischen und Regionalverkehrs

Im Department Haute-Garonne (Südwest-Frankreich) ist der Regionalverkehr und der Nahverkehr im Großraum Toulouse für mehr als 1,2 Millionen Einwohner zuständig. An diesem Beispiel kann gezeigt werden, dass eine Rekommunalisierung mit einem öffentlichen Unternehmen als In-house-Betreiber möglich ist. Dieser Umkehrprozess war erfolgreich, weil er sich auf die Unterstützung der gewählten politischen Repräsentanten, der Bevölkerung und der Gewerkschaft CGT versichern konnte. SEMVAT, das für „Société d'économie mixte des voyageurs de l'agglomération toulousaine“ steht, organisiert seit 1973 den Nahverkehr in Toulouse und im Großraum. SEMVAT war eine institutionalisierte Transport Public-Privat-Partnership (IPPP), die zu 80% in öffentlicher Hand und zu 20% privat (u.a. TRANSDEV) war. Im Jahr 2004 hat SEMVAT eine Ausschreibung verloren, die durch den einzigen privaten Wettbewerber, Connex (jetzt Veolia) gewonnen wurde. Dies hätte zur Folge gehabt, dass das gesamte Nahverkehrssystem auf den neuen Betreiber übergegangen und privatisiert worden wäre. Aber es dauerte nicht lange, bis am 17.11.2005 nach einem zähen Kampf zwischen der rechten Mehrheit des Kommunalparlamentes von Toulouse und der linken Mehrheit im Department, es ab 01.01.2006 zu einer In-house-Vergabe durch die zuständige Behörde für das gesamte Nahverkehrssystem kam. Mittlerweile kam es bei den Kommunalwahlen 2008 auch zu einer linken Mehrheit im Stadtparlament von Toulouse.

Nachdem die Ausschreibung für den städtischen Nahverkehr 2004 verloren worden ist, überlebte SEMVAT bis August 2006 dank ihrer anderen Aktivitäten, z. B. durch die Übernahme von Regionalverkehren im Department. Für die Nahverkehrsdienstleistungen und die SEMVAT-Beschäftigten ist seitdem ein In-house-Betreiber bzw. öffentlicher Versorgungsbetrieb der beste Schutz.



für die Beschäftigten zu gestalten, dafür hat die ETF sich eingesetzt. Die ETF freut sich, dass ihre politische und parlamentarische Kampagne zur Veränderung der Verordnungsentwürfe erfolgreich war. Es hat insgesamt sieben Jahre gedauert und drei wesentliche Anläufe benötigt, ehe der in wichtigen Punkten veränderte Vorschlag der EU-Kommission vom EU-Parlament und Verkehrsministerrat akzeptiert worden ist. Die ETF ist nicht ohne Grund auf diese angestoßenen Veränderungen stolz.

1.2 Was regelt die Verordnung 1370/2007?

a) Regulierter Wettbewerb von gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen

Ziel der EU-VO 1370/2007 ist es, „sichere, effiziente und hochwertige Personenverkehrsdienste durch einen **regulierten Wettbewerb** zu gewährleisten, der die Transparenz und Leistungsfähigkeit öffentlicher Personenverkehrsdienste garantiert und zwar unter Berücksichtigung sozialer, umweltpolitischer und raumplanerischer Faktoren“, wie es in der Begründung² zur neuen Verordnung heißt. Dazu bedarf es entsprechender Maßnahmen der „zuständigen Behörden der Mitgliedsstaaten“, so die Begründung weiter, „um die Erbringung dieser Dienste sicherzustellen“. Auch ist unbestritten, dass „(v)iele Personenlandverkehrsdienste, die im allgemeinen wirtschaftlichen Interesse erforderlich sind, derzeit nicht kommerziell betrieben werden (können)“³.

Aus diesem Grund legen die zuständigen Behörden „**gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen**“ fest.

Das sind „festgelegte oder bestimmte Anforderungen im Hinblick auf die Sicherstellung von im allgemeinen Interesse liegenden öffentlichen Personenverkehrsdiensten, die der Betreiber unter Berücksichtigung seines eigenen wirtschaftlichen Interesses nicht oder nicht im gleichen Umfang oder nicht zu den gleichen Bedingungen ohne Gegenleistung übernommen hätte“⁴.

Es geht also darum, „unter welchen Bedingungen die zuständigen Behörden den Betreibern eines öffentlichen Dienstes eine Ausgleichsleistung für die ihnen durch die Erfüllung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen verursachten Kosten **und/oder** (Hervorhebung ETF) ausschließliche Rechte im Gegenzug für die Erfüllung solcher Verpflichtungen gewähren, wenn sie ihnen gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen auferlegen oder entsprechende Aufträge vergeben.“ (Art. 1, Abs.1, S. 2). Folglich ist der Zweck dieser neuen Verordnung, vor allem transparente Regeln für die Erfüllung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen und/oder der Vergabe ausschließlicher Rechte bei der Durchführung von Personenverkehrsdiensten zu schaffen. Die EU-VO 1370/2007 stellt als „lex specialis“ einheitliche Wettbewerbsregeln über öffentliche Personenverkehrsdienste als Dienstleistungen mit allgemeinem wirtschaftlichen Interesse auf. Sie verbindet folgerichtig Vergabe- und Beihilferecht miteinander, denn in allen Ländern hat es sich gezeigt, dass öffentliche Personenverkehrsdienste nicht ohne die Gewährung von finanziellen Ausgleichsleistungen von Seiten der öffentlichen Hand auskommen.

Ehe die Inhalte der EU-VO 1370/2007 vorgestellt werden, ist es zunächst einmal notwendig, die bestehenden Grundlagen des nationalen Nahver-

² siehe Erwägungsgrund Nr. 4

³ siehe Erwägungsgrund Nr. 5

⁴ Art. 2 lit. e

kehrsmarktes zu bestimmen, welchen finanziellen und rechtlichen ‚Grundstrukturen‘ erfolgt (siehe Kasten 2).

Aus der Beantwortung dieser Fragen zu den ‚Grundstrukturen‘ des nationalen Nahverkehrsmarktes ist zu ersehen, ob und inwieweit der Nahverkehrsmarkt eine öffentliche Angelegenheit ist und auf Personenverkehrsdienste als Dienstleistungen im allgemeinen wirtschaftlichen Interesse aufgebaut ist.

b) Die Vergabearten: im Wettbewerb und Direktvergabe

Die EU-VO 1370/2007 kennt – und das ist der grundlegende Unterschied zu den anderen vergaberechtlichen EU-Richtlinien – **drei Arten der Vergabe**, die **frei** gewählt werden können, wenn die entsprechenden Voraussetzungen gegeben sind:

- die **Direktvergabe** (Art. 5 Abs. 2), die der zuständigen Behörde die Möglichkeit gibt, ohne die Anforderungen eines Wettbewerbsverfahrens, Verkehrsdienstleistungen direkt zu vergeben,
- die Vergabe im Wege eines **wettbewerblichen Vergabeverfahrens** (Art. 5 Abs. 3), die der zuständigen Behörde die Möglichkeit gibt, seine öffentlichen Personenverkehrsdienste einem Vergabeverfahren zu unterwerfen, in dem Unterauftragsvergabe kontrollierbar ist sowie Sozialstandards und Arbeitsbedingungen geschützt und Qualitätsstandards gesichert werden können,
- die **Vergabe im Wettbewerb** (Art. 5 Abs. 1) nach den allgemeinen Vergaberegeln der Richtlinien 2004/17/EG und 2004/18/EG,

mit einem geringeren Schutz von Sozial- und Qualitätsstandards (z.B. Kontrolle der Art der Erbringung der Verkehrsleistung und Unterauftragsvergabe nur als kann-Vorschrift).

Eine **Direktvergabe** ist definiert als: „die Vergabe eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags an einen bestimmten Betreiber eines öffentlichen Dienstes ohne Durchführung eines vorherigen wettbewerblichen Vergabeverfahrens“ (Art. 2 lit. h). Sie kann an einen internen Betreiber (Art. 5, Abs. 2), kleine und mittlere Unternehmen (Art. 5, Abs. 4) und an Eisenbahnbetreiber ohne jegliche einschränkende Bedingungen (Art. 5, Abs. 6) vergeben werden.

Bei der Durchführung eines **wettbewerblichen Verfahrens** gemäß Art. 5 Abs. 3 der EU-VO 1370/2007 muss dieses Verfahren den folgenden vier Kriterien genügen:

- es muss offen sein für alle Betreiber,
- es muss fair,
- es muss transparent und
- es muss diskriminierungsfrei sein.

Sind diese Grundsätze erfüllt, dann können „nach Abgabe der Angebote und einer eventuellen Vorauswahl (...) Verhandlungen geführt werden“, die „der Besonderheit oder Komplexität der Anforderungen am besten Rechnung (...) tragen.“ Diese neue Verfahrensweise bei einem wettbewerblichen Verfahren bietet die Chance, unter Einhaltung der genannten vier Grundsätze, den besonderen Anforderungen von öffentlichen Personenverkehrsdiensten in zum Teil hoch komplexen Nahverkehrssystemen gerecht zu werden.



KASTEN 2: FRAGEN ZU DEN ‚GRUNDSTRUKTUREN‘ DES NATIONALEN NAHVERKEHRSMARKTES

1. Werden dem Unternehmen gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen auferlegt? Werden dafür Ausgleichszahlungen gewährt?
2. Gibt es ausschließliche Rechte für das Unternehmen und sind damit z.B. eine Beförderungs- und/oder eine Fahrplanpflicht verbunden, und wie ist das im nationalen Recht geregelt?

Kann eine der beiden Fragen mit ja beantwortet werden, dann ist die EU-VO 1370/2007 anzuwenden, es sei denn, nationales Recht schließt dies aus.



Bei einer Durchführung des **Vergabeverfahrens im Wettbewerb** nach Art. 5 Abs. 1 haben die Mitgliedsländer die allgemeinen Vergabe-Richtlinien 2004/17/EG und 2004/18/EG anzuwenden. Dies ist der Fall, wenn die zuständige Behörde eine Form des Dienstleistungsauftrags wählt, wie er in diesen Richtlinien definiert ist. (Achtung: Es gibt unterschiedliche Definitionen eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages in der Verordnung 1370/2007 einerseits und in den allgemeinen Vergabe-Richtlinien andererseits.)

Allerdings ist dies nur möglich, „**sofern** die Aufträge **nicht** die Form von Dienstleistungskonzessionen⁵ im Sinn jener Richtlinien annehmen“. Wenn die zuständige Behörde eine Vertragsform wählt, welche eine Dienstleistungskonzession darstellt, so wie sie in den allgemeinen Vergabe-

richtlinien definiert ist, dann kann das Verfahren der Verordnung 1370/2007 trotzdem angewandt werden. Das bedeutet, die Bestimmungen zum Arbeitnehmerschutz sowie den Qualitäts- und Sozialstandards können angewandt werden.

Unter Dienstleistungskonzession ist ein Vertrag eines öffentlichen Auftraggebers mit einem Unternehmen zu verstehen, der einerseits die Gestaltung und unter Umständen auch die Verpflichtung zur Erbringung einer Dienstleistung enthält. Andererseits trägt der Unternehmer selbst das wirtschaftliche Risiko hierfür, weil beispielsweise die öffentlichen Zuschüsse (Entgelte) nur gering sind.

Die EU-Verordnung 1370/2007 berücksichtigt mit diesen drei beschriebenen Verfahrensweisen sowohl den Grundsatz der freien Gestaltung bei Diensten von allgemeinem wirtschaftlichen Interesse des Artikels 14, als auch den Grundsatz der Subsidiarität des Artikels 5 des EU-Vertrages.

Die ETF begrüßt insbesondere die Möglichkeit zur Direktvergabe innerhalb der EU-VO 1370/2007 sowohl im Fall der Straße als auch im Bereich der Schiene. Dies war ein hart errungenes Zugeständnis von der EU-Kommission und dem Rat. Trotz strenger Auflagen bzw. Voraussetzungen sollte die Direktvergabe nicht als ein Hindernis, sondern als eine Chance gesehen werden. Vor allem ist sie ein Instrument, um lokale und regionale Nahverkehrssysteme besser an die entsprechende kommunale bzw. regionale politische Verantwortung zu binden. Darüber hinaus ist sie ein Instrument, bestehende kommunale Verkehrsnetze mit ihren gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen zu erhalten und zu schützen.

In dem Fall, in dem die zuständigen Behörde ihren öffentlichen Personenverkehr im Wettbewerb ausschreiben will, empfiehlt die ETF ihren Mitgliedsgewerkschaften, sich dafür einzusetzen, dass diese Ausschreibung nach dem Art. 5 Abs. 3 der EU-VO 1370/2007 (wettbewerblichen Vergabeverfahrens) erfolgt. Nur so besteht die Möglichkeit, als Schutz für die Beschäftigten Sozialstandards und gesicherte Arbeitsbedingungen einzufordern.

Jedoch Achtung: einige Mitgliedstaaten und private Transportbetreiber bevorzugen die Öffnungsklausel des Art. 5 Abs. 1 mit den allgemeinen Vergaberegeln nach den Richtlinien 2004/17/EG und

⁵ Art. 1 Abs. 3 lit.b) der Richtlinie 2004/17/EG: „Dienstleistungskonzession“ ist ein Vertrag, der von einem Dienstleistungsauftrag nur insoweit abweicht, als die Gegenleistung für die Erbringung der Dienstleistungen ausschließlich in dem Recht zur Nutzung der Dienstleistung oder in diesem Recht zuzüglich der Zahlung eines Preises besteht.“ und vgl. Mitteilung der EU-Kommission zu Auslegungsfragen im Bereich Konzessionen, EU-Amtsblatt C 121, 29.04.2000

2004/18/EG. Damit schliessen sie die Wahlmöglichkeit der Direktvergabe an private Klein- und Mittelbetriebe oder an Eisenbahnbetreiber von vornherein aus. Eine Direktvergabe an das eigene Unternehmen wäre dann nur noch unter den strengen Kriterien des Europäischen Gerichtshofes als ‚Inhouse-Vergabe‘ möglich. Auch gibt es ihnen die Möglichkeit, in Bezug auf die Sozial- und Qualitätsstandards sowie geschützte Arbeitsbedingungen von nennenswerten Anforderungen abzusehen.

c) Die drei Arten der Direktvergabe

Direktvergabe an einen internen Betreiber (Art. 5, Abs. 2)

Die zuständige örtliche Behörde kann seine Bus-, Straßenbahn- und U-Bahndienste selbst betreiben oder eine Direktvergabe an den eigenen, internen Betreiber (Art. lit. j) vergeben. Dabei muss beim internen Betreiber sichergestellt sein, dass die lokale Behörde über ihn eine Kontrolle „wie über ihre eigene Dienststelle“ ausübt. Zudem unterliegt der interne Betreiber strengen Auflagen:

- er darf nur auf dem Gebiet der lokalen Behörde mit Ausnahme ein- und auslaufender Linien tätig sein,
- ihm ist untersagt, am Ausschreibungswettbewerb für öffentliche Verkehrsleistungen außerhalb des Gebietes der lokalen Behörde teilzunehmen und
- er muss – im Falle der Untervergabe von Verkehrsleistungen - den überwiegenden Teil der Verkehrsleistung selbst erbringen.

Gesellschaftsrechtlich ist eine 100%ige Eigentümerschaft der örtlichen Behörde oder der Gebietskörperschaft am internen Betreibers nicht zwingend erforderlich, es aber muss garantiert sein, dass die öffentliche Behörde einen „dominanten öffentlichen Einfluss“ ausüben kann, „der der Kontrolle über ihre eigenen Dienststellen entspricht.“ Folglich sind auch Formen einer Public-Private-Partnership (PPP) möglich.

In den Mitgliedsländern, in denen es keine örtlichen zuständigen Behörden gibt, übernimmt die nationale Behörde diese Funktion für ein geographisches Gebiet, das sich nicht auf das gesamte Staatsgebiet erstreckt (Art. 5, Abs. 2 lit. d).

Ein Beispiel für eine Direktvergabe an einen internen Betreiber (siehe Kasten 3) ist die Direktvergabe an die ÜSTRA in Hannover. Sie ist zugleich ein Beispiel für den Erhalt eines öffentlichen Unternehmens. Die ÜSTRA hat deshalb in den zurückliegenden Jahren ihre unternehmerische Strategie geändert, um die Bedingungen der Direktvergabe als interner Betreiber der Stadt Hannover zu erfüllen: sie trennte sich von Beteiligungen privater Dritter und hat ihre Tochtergesellschaften, die deutschlandweit tätig waren, bis zum Jahresende 2009 verkauft.

Die neuen Direktvergaberegeln erleichtern zukünftig eine Rückführung lokaler Verkehrsgesellschaften in die öffentliche Hand. Die Rückführung der lokalen Verkehrsbetriebe von Marseille (Kasten 13) und Toulouse (Kasten 1) in Frankreich ist

KASTEN 3 - FALLBEISPIEL HANNOVER: Direktvergabe an die ÜSTRA in Hannover, Deutschland

Die ÜSTRA in Hannover ist das Verkehrsunternehmen der Stadt Hannover, das mit rd. 1.900 Beschäftigten den Nahverkehr auf über 200 Linien mit Bus und Straßenbahn für den Großraum-Verkehr Hannover (GVH) erbringt. Die zuständige örtliche Behörde hat im Juli 2008 auf Basis der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 die Direktvergabe für die Busleistungen der ÜSTRA ab 2010 im Amtsblatt der EU angekündigt.

Die ÜSTRA hat die Liniengenehmigungen ab 2010 mit Bezug auf die geplante Direktvergabe bei der Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen mbH (LNVG) beantragt. Im Januar 2009 hat die LNVG der ÜSTRA die Liniengenehmigungen nach derzeit geltendem Recht für die Zeit vom 1. Januar 2010 bis 9. Dezember 2017 erteilt.

zwar vor dem Inkrafttreten der EU-VO 1370/2007 durchgeführt worden, jedoch sichert die neue Verordnung die Rekommunalisierung, wie das Beispiel der Kieler Verkehrsbetriebe in Deutschland im Jahr 2009 zeigt.

Direktvergabe an kleine und mittlere Unternehmen (Art. 5, Abs. 4)

Direktvergaben können auch an kleine und mittlere Unternehmen gegeben werden, wenn die zu vergebende Verkehrsleistung gering ist und der Vertragswert zwei Millionen Euro oder die jährli-

che Personenverkehrsleistung von 600 000 Kilometern nicht übersteigt oder das Unternehmen weniger als 23 Fahrzeuge hat. Mit dieser Regelung sollen insbesondere die (vielen) Klein- und Mittelbetriebe auf den einzelnen nationalen Nahverkehrsmärkten geschützt werden, die besonders in den letzten Jahren unter der Marktverdrängung des Ausschreibungswettbewerbs zu leiden hatten. Diese Regelung hat beispielsweise der Landkreis Meißen (Deutschland) genutzt, indem er im Juli 2009 im EU-Amtsblatt die Direktvergabe an sechs kleinere und mittlere Verkehrsunternehmen ankündigte.



D-MEIßEN : Personensonderbeförderung (Straße) 2009S 139-203658 VORINFORMATION – Dienstleistungsauftrag

ABSCHNITT I: ÖFFENTLICHER AUFTRAGGEBER

I.1) NAME, ADRESSEN UND KONTAKTSTELLE(N):

Landkreis Meißen, Postfach 10 01 52, Kontakt Kreisentwicklungsamt, z. Hd. von Herrn Harald Fischer, D-01651 Meißen. Tel. +49 35223032412. E-Mail; harald.fischer@kreis-meissen.de.
Fax: +49 35223032400

Internet-Adresse(n): Hauptadresse des Auftraggebers: www.kreis-meissen.org

Weitere Auskünfte erteilen: die oben genannten Kontaktstellen.

I.2) ART DES ÖFFENTLICHEN AUFTRAGGEBERS UND HAUPTTÄTIGKEIT(EN):

Regional-oder Lokalbehörde

Sonstiges: Öffentlicher Auftraggeber beschafft im Auftrag anderer öffentlicher Auftraggeber:
Neine.

ABSCHNITT II.B: AUFTRAGSGEGENSTAND (LIEFERUNG UND DIENSTLEISTUNGEN)

II.1 BEZEICHNUNG DES AUFTRAGS DURCH DEN AUFTRAGGEBER:

Bekanntmachung gemäß Artikel 7 Abs. 2 der Verordnung (EG) 1370/2007 vom 23.10.2007 über vorgesehene Direktvergaben von Linienverkehrsgenehmigungen für den ÖPNV gemäß Artikel 5 Absatz der Verordnung (EG) 1370/2007 vom 23.10.2007.

II.2) ART DES AUFTRAGS UND ORT DER LIEFERUNG BZW. DER DIENSTLEISTUNG:

Dienstleistungsauftrag

Dienstleistungskategorie: Nr.2

Hauptort der Dienstleistung bzw. der Lieferung: Landkreis Meißen

NUTS-Code: DED25

II.3) KURZE BESCHREIBUNG DER ART UND MENGE ODER DES WERTES DER WAREN BZW. DIENSTLEISTUNGEN:

Der Landkreis Meißen als Aufgabenträger des ÖPNV beabsichtigt gemäß Artikel 5 Abs 4 der Verordnung (EG) 1370/2007 vom 23.10.2007 beginnend ab 22.8.2010 Dienstleistungsaufträge im Sinne der VO (EG) 1370/2007 vom 23.10.2007 an 6 kleine und mittlere Verkehrsunternehmen zu vergeben.

Vom Dienstleistungsauftrag erfasst werden Busverkehrsleistungen (CPV-Code 60130000) in Landkreis Meißen (NUTS-Code DED25) auf den Buslinien 458,441,453,454, Stadverkehr Großenhain Linien 1 und 2, 410, 451, 457, 409, 450, 460, 463, 467, 455, 456.



Direktvergabe von Eisenbahnverkehren (Art. 5, Abs. 6 i.V.m. Art 5 Abs. 2 lit. d)

Und schließlich sind Direktvergaben von Eisenbahnverkehren im Stadt-, Vorort- und Regionalverkehr bis zu einer Höchstlaufzeit von 10 Jahren möglich. Werden dazu in erheblichem Umfang „erforderliche Wirtschaftsgüter bereit(ge)stellt“, dann kann die Laufzeit sogar auf 15 Jahre verlängert werden. Bei der Direktvergabe von Eisenbahnverkehren muss der Eisenbahnbetreiber nicht in öffentlichem Eigentum oder ein interner Betreiber sein. Ein Beispiel für eine Direktvergabe ist die Vergabe an die Société Nationale des Chemins de Fer Luxembourgeois (CFL), den nationalen Eisenbahn- und Busbetreiber (siehe Kasten 4). Dieses Beispiel ist deswegen von Bedeutung, da die ETF durch ihre Interventionen erreicht hat, dass zur Sicherung bestehender Eisenbahnunter-

nehmen eine Direktvergabe ohne Vorbedingungen - wie im CFL -Fall - möglich ist.

d) Die Übergangsfrist bis zum 3. Dezember 2019: Nutzen wir sie !

Die Phase des Übergangs ist sehr lang und endet am 03.12.2019, wenn die Mitgliedsstaaten untätig sind und die nationale Regelungen nicht an das neue Vergaberegime des Art. 5 der Verordnung anpassen. Ab 03.12.2019 muss gemäß Art. 8 Abs. 2 die Vergabe von Aufträgen für den öffentlichen Verkehr auf Schiene und Straße im Einklang mit Art. 5 der EU-VO 1370/2007 erfolgen. Für diesen Übergangszeitraum werden zwei Kontrollinstrumente eingeführt, die zugleich Anpassungsinstrumente sind:

- „Während dieses Übergangszeitraumes treffen die Mitgliedsstaaten Maßnahmen, um Art. 5 schrittweise anzuwenden.“

☉ KASTEN 4 - FALLBEISPIEL LUXEMBURG: Direktvergabe eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages an die CFL

Der in Luxemburg zwischen dem Staat und den CFL für den Personenverkehr auf der Schiene und der Straße (CFL-Busse) verhandelte Vertrag für den öffentlichen Personenverkehr mit einer Dauer von 15 Jahren (2009-2024) für das gesamte Eisenbahn- und Busnetz sichert langfristig viele Arbeitsplätze mit öffentlichem Dienstrecht bei den CFL ab.

Beschäftigte mit öffentlichem Dienstrecht sind in Luxemburg nicht kündbar. Neueinstellungen bei der CFL erfolgen nach öffentlichem Dienstrecht.

Während dieser 15 Jahre haben Neuanbieter keine Chance Fuß zu fassen. So werden prekäre, schlecht bezahlte Arbeitsplätze verhindert sowie Sozialkonflikte und auch soziale Härten vermieden.

Das Verkehrsunternehmen kann eine langfristige Personalplanung aufbauen sowie Zug- und Busmaterial vorausschauend investieren.



- „Binnen sechs Monaten nach der ersten Hälfte des Übergangszeitraumes legen die Mitgliedsstaaten der Kommission einen Fortschrittsbericht vor, in dem die Umsetzung der schrittweisen Vergabe von öffentlichen Dienstleistungsaufträgen im Einklang mit Art. 5 dargelegt wird.“

Der Übergangszeitraum ist auch eine ‚Nagelprobe‘, ob und wie die bisher unterschiedlichen Organisationsformen der öffentlichen Personenverkehrsdienste in den Mitgliedsländern zusammengeführt werden können. Insbesondere wird sich zeigen müssen, was es heißt, „Art. 5 schrittweise anzuwenden“ und „im Einklang mit Art. 5“ zu stehen.

Vor allem sollte dieser Übergangszeitraum von den ETF-Gewerkschaften genutzt werden, auf der Basis des unten aufgeführten Aktionsplanes (siehe Kapitel 3) eine Diskussion über den Nutzen der neuen Verordnung zu führen. Im Mittelpunkt dieser Diskussion werden sowohl die Vor- und Nachteile der drei möglichen Vergabeverfahren im Personenverkehr auf der Straße und Schiene stehen, als auch die besondere Bedeutung von qualitativen und sozialen Vergabestandards für Arbeitnehmer.

1.3 Warum setzt sich die ETF für die Verordnung 1370/2007 ein?

Wie vorne schon angedeutet, besteht die Möglichkeit bei gegebenen nationalen Regelungen, die

EU-VO 1370/2007 nicht und dafür das allgemeine Vergaberecht anzuwenden. Nach Art. 5 Abs. 1, Satz 2 und 3 gibt es eine Ausnahmeregelung:

„Dienstleistungsaufträge oder öffentliche Dienstleistungsaufträge gemäß der Definition in den Richtlinien 2004/17/EG oder 2004/18/EG für öffentliche Personenverkehrsdienste mit Bussen und Straßenbahnen werden jedoch gemäß den in jenen Richtlinien vorgesehenen Verfahren vergeben, sofern die Aufträge nicht die Form von Dienstleistungskonzessionen im Sinne jener Richtlinien annehmen. Werden Aufträge nach den Richtlinien 2004/17/EG oder 2004/18/EG vergeben, so sind die Absätze 2 bis 6 des vorliegenden Artikels nicht anwendbar.“

Die ETF empfiehlt, diese Ausnahmeregelung nicht anzuwenden. Denn eine Nichtanwendung der EU-VO 1370/2007 bedeutet auch, dass die beiden neuen anderen Vergabeverfahren - Direktvergabe und wettbewerbliches Verfahren - nicht genutzt werden können.

Wenn Kommunen dennoch überlegen, das allgemeine Vergaberecht zu nutzen, dann sollte es Aufgabe der ETF-Gewerkschaften sein, darauf hin zu wirken, dass die Verantwortlichen mindestens das wettbewerbliche Verfahren nach Art. 5 Abs. 3 der EU-VO 1370/2007 anwenden. Denn damit besteht die Möglichkeit, Arbeitnehmerschutzrechte, Sozial- und Qualitätsstandards gem. Art 4, Abs. 5 dieser neuen Verordnung zum Gegenstand des Ausschreibungswettbewerbs im Vergabeverfahren zu machen. So wäre es z.B. möglich, Sozialdumping durch den Ausschreibungswettbewerb zu verhindern.

Die ETF hat nicht durchsetzen können, dieses Nebeneinander von unterschiedlichen Vergaberegulungen zu vermeiden. Insofern wird mehr als deutlich, dass sich die EU-VO 1370/2007 ihre Berechtigung bzw. Anwendbarkeit erst ‚erdienen‘ muss, denn diese Verordnung ist ein politischer Kompromiss. In jedem Kompromiss stecken eine Gefahr und eine Chance. Die Gefahr besteht darin, dass das Nebeneinander der beiden Vergabegrundlagen zu einer Rechtsunsicherheit mit eventuell rechtlichen Auseinandersetzungen um begriffliche Definitionen (Dienstleistungsauftrag vs. Dienstleistungskonzession) führt. Auch hier ist es so, dass in den Mitgliedsländern die (recht-

liche) Ausgangssituation unterschiedlich ist. Der Erfolg der EU-VO 1370/2007 wird auch von der Gestaltung des nationalen Rechtes beeinflusst, ein Grund mehr, dass sich die ETF-Gewerkschaften in diese Diskussion einmischen.

Andererseits bietet diese Unsicherheit auch eine Chance, ist sie doch selbst Gegenstand der Überprüfung in der Übergangszeit. Und da es in dieser Übergangszeit um die „Umsetzung der schrittweisen Vergabe von öffentlichen Dienstleistungsaufträgen“ geht, also die Vergabe von gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen durch die zuständige örtliche Behörde, sollte die EU-VO 1370/2007 als eine Verordnung für eine

- EU-rechtskonforme Anwendung für transparente Regeln bei der Gewährung von Ausgleichszahlungen und/oder ausschließlichen Rechten sowie zugleich
 - die Vergabe von öffentlichen Dienstleistungsaufträgen
- begriffen werden.

Insofern wäre die konsequente Anwendung des Satzes 1: „**Öffentliche Dienstleistungsaufträge werden nach Maßgabe dieser Verordnung vergeben**“ von Art. 5 Abs. 1 der EU-VO 1370/2007 auch schon die Lösung! Denn die aufgeführten Vergabearten sind geltendes EU-Recht. Darüber hinaus bietet die Anwendung der EU-VO 1370/2007 den örtlichen Behörden die Möglichkeit, ihre subsidiäre Gestaltungsmacht bei der Vergabe öffentlicher Dienstleistungsaufträge im öffentlichen Personenverkehr auf der Straße und Schiene vollständig auszuschöpfen: Durch die Wahl einer ihnen adäquaten Vergabeart sowie der Berücksichtigung von Arbeitnehmerschutzrechten und von Sozial- und Qualitätsstandards so, wie sie es wollen.

Dass dies kein ‚billiges‘ Zugeständnis ist, zeigen schon die Argumente für Arbeitnehmerschutzrechte, Sozial- und Qualitätsstandards im Erwägungsgrund 17 dieser neuen Verordnung (siehe Kasten 6). Sie liefern selbst die Begründung für politische Handlungsmöglichkeiten, die bei

KASTEN 5 - FALLBEISPIEL KIEL: Gemeinsame Presseerklärung der BeNEX GmbH und der Landeshauptstadt Kiel

Kiel, 27. Februar 2009

NBB und die Stadt Kiel unterschreiben Rekommunalisierung

Die Stadt Kiel und die Norddeutsche Bus-Beteiligungsgesellschaft mbH (NBB) haben heute in Kiel den Vertrag über den Rückkauf der NBB-Anteile an der Kieler Verkehrsgesellschaft (KVG) unterschrieben.

2003 verkaufte die Stadt Kiel 49 Prozent der KVG-Anteile an die Norddeutsche Busbeteiligungsgesellschaft (NBB), eine Tochter der BeNEX GmbH und der Vineta Verkehrsgesellschaft mbH. „Die KVG steht heute auf einem soliden wirtschaftlichen Fundament und ist für die Zukunft gut gerüstet“, so Peter Steinhart, Geschäftsführer der BeNEX GmbH. „Wir wünschen der Stadt Kiel und insbesondere den Mitarbeitern der KVG weiterhin viel Erfolg“, betont auch Jürgen Ubben, Geschäftsführer der Vineta Verkehrsgesellschaft mbH.

„Der Rückkauf der Anteile ist für die Landeshauptstadt und die Beschäftigten der KVG eine ganz wichtige Sache: Jetzt können wir den Auftrag für die Verkehrsleistungen direkt vergeben“, erklärt Kiels Oberbürgermeisterin Angelika Volquartz. Sie dankte der NBB für die konstruktiven Verhandlungen und der Mitarbeiterschaft der KVG für ihre Beweglichkeit: „Nur so war es möglich, einen tragfähigen Kompromiss zu erzielen, damit ein leistungsfähiger Personennahverkehr und die Arbeitsplätze erhalten werden können.“

Anwendung sonst üblicher Vergabeformen nach der Richtlinien 2004/17/EG oder 2004/18/EG (allgemeines Vergaberecht), nicht gegeben ist, es sei denn, nationale Regelungen ermöglichen die gleichen Handlungsmöglichkeiten.

1.4 Die Vorteile der EU-Verordnung 1370/2007

Die Vorteile, die die EU-VO 1370/2007 nach dem bisher Dargestellten bietet, liegen auf der Hand und lassen sich wie folgt, zusammenfassen:

Die Aufgabenträger können:

- öffentliche Personenverkehrsleistungen an ein eigenes (kommunales) Unternehmen vergeben,
- frei über die Direktvergabe entscheiden,
- öffentliche Personenverkehrsleistungen direkt an kleine und mittlere Unternehmen vergeben,
- Eisenbahnverkehr für Stadt-, Vorort- und Regionalverkehr direkt ohne besondere Bedingungen erfüllen zu müssen, vergeben,
- ein wettbewerbliches Vergabeverfahren wählen, das den Besonderheiten des lokalen Nahverkehrssystems entspricht
- Arbeitnehmerschutzrechte, Sozial- und Qualitätsstandards festlegen,



Die Aufgabenträger bekommen dafür:

- transparente und einheitliche Regelungen für die Darstellung der Finanzierungsflüsse bezüglich zu gewährender Ausgleichsleistungen und zu vergebender ausschließlicher Rechte für Personenverkehrsdienste (vgl. Art. 4 und Art. 6 , einschl. Anhang),
- sie sparen bei der Direktvergabe die Transaktionskosten für die Ausschreibung und den Steuerungsaufwand.
- sie können ihr lokales Nahverkehrssystem direkt steuern und den lokalen politischen Willen wirksam umsetzen.

KASTEN 6 : ARGUMENTE FÜR ARBEITNEHMERSCHUTZRECHTE, SOZIAL- UND QUALITÄTSSTANDARDS ERWÄGUNGSGRUND 17

Gemäß dem Subsidiaritätsprinzip steht es den zuständigen Behörden frei, soziale Kriterien und Qualitätskriterien festzulegen, um Qualitätsstandards für gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen aufrecht zu erhalten und zu erhöhen, beispielsweise bezüglich der Mindestarbeitsbedingungen, der Fahrgastrechte, der Bedürfnisse von Personen mit eingeschränkter Mobilität, des Umweltschutzes, der Sicherheit von Fahrgästen und Angestellten sowie bezüglich der sich aus Kollektivvereinbarungen ergebenden Verpflichtungen und anderen Vorschriften und Vereinbarungen in Bezug auf den Arbeitsplatz und dem Sozialschutz an dem Ort, an dem der Dienst erbracht wird. Zur Gewährleistung transparenter und vergleichbarer Wettbewerbsbedingungen zwischen den Betreibern und um das Risiko des Sozialdumpings zu verhindern, sollten die zuständigen Behörden besondere soziale Normen und Dienstleistungsqualitätsnormen vorschreiben können.

VERGLEICH DER EU GESETZGEBUNG ZUR ÖFFENTLICHEN AUFTRAGSVERGABE:

Verordnung (EG) 1370/2007	Richtlinie 2004/17 (EG) oder Richtlinie 2004/18 (EG)
wettbewerbliches Vergabeverfahren mit eigenen Vergabestandards, die der Besonderheit und Komplexität der Anforderungen am besten Rechnung tragen	billigstes Angebot
Direktvergabe, wenn u.a. „Kontrolle wie über die eigene Dienststelle“ und Marktteilnahme nur eigenes Gebiet und zulässige Randbereiche	als ‚inhouse‘-Vergabe möglich, wenn in 100%iger Eigentümerschaft der Kommune und nur im eigenen Bediengebiet tätig
Direktvergabe an Klein- und Mittelbetriebe	nicht möglich
Direktvergabe Schienenpersonenverkehr	nicht möglich
Notmaßnahmenregelung	nicht möglich
Beschränkung und Kontrolle der Fremdvergabe	nicht möglich
Vorgabe von Qualitätskriterien	nicht ausdrücklich geregelt, nur wenn zusätzliche nationale Gesetze vorliegen
Vorgabe von Sozialkriterien	nicht ausdrücklich geregelt, nur wenn zusätzliche nationale Gesetze vorliegen
Laufzeit öffentlicher Dienstleistungsaufträge	nicht vorgesehen

Vielleicht werden die Vorteile der EU-VO 1370/2007 noch offensichtlicher, wenn wir uns im nächsten Kapitel die vergaberechtlichen Erweiterungsmöglichkeiten und Chancen zur Gestaltung von Arbeitnehmerschutzrechten genauer ansehen.

KAPITEL 2: CHANCEN FÜR ARBEITNEHMERSCHUTZRECHTE, SOZIAL- UND QUALITÄTSSTANDARDS



entraler Anknüpfungspunkt für die zuständige örtliche Behörde, in die Vergabestandards Arbeitnehmerschutzrechte, Sozial- und Qualitätsstandards aufzunehmen, sind die Abs. 5 und 6 des Artikels 4 (siehe dazu Kasten 7). Diese Artikel sind grundlegend für die Gestaltung der Arbeitnehmerschutzrechte, für Maßnahmen, um Sozialdumping als Folge der Vergabe im Wettbewerb zu vermeiden. Sie sind der rechtliche Anker der im Erwägungsgrund 17 aufgeführten sozialen Normen und sozialen Verpflichtungen bei wettbewerblichen Verfahren.

Wenn es aufgrund einer wettbewerblichen Ausschreibung zu einem Betreiberwechsel kommt, gibt die Verordnung 1370/2007 einen grösseren Spielraum für die Anwendung der individuellen Arbeitnehmerschutzbestimmungen, wie sie in der Richtlinie 2001/23/EG (siehe Erwägungs-

grund 16 im Kasten 8) definiert sind. Um diese Möglichkeit zu nutzen ist es wichtig, dass die ETF Mitgliedsgewerkschaften den Erwägungsgrund 17 der VO 1370/2007 für sich nutzen. Diese Bestimmung gibt den zuständigen Behörden die Macht, spezifische Qualitäts- und Sozialstandards in den Ausschreibungsspezifikationen zu fordern.

Die ETF setzt sich dafür ein, dass Arbeitnehmerschutzrechte, Sozial- und Qualitätsstandards nicht nur bei einem wettbewerblichen Verfahren, sondern grundsätzlich auch bei der Direktvergabe angewandt werden. Dass dies schon umgesetzt ist, zeigt das Beispiel der Direktvergabe bei dem luxemburgischen Verkehrsbetreiber CFL (siehe Kasten 4).

Die folgenden Ausführungen sind Beispiele und sollen Anregungen geben, an Hand derer die



KASTEN 7 : ZULÄSSIGKEIT VON SOZIAL- UND QUALITÄTSSTANDARDS

Art. 4 Abs. 5

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 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.

(Verordnung (EG) 1370/2007)

Art. 4 Abs. 6

Verpflichtet die zuständige Behörde die Betreiber eines öffentlichen Dienstes im Einklang mit nationalem Recht dazu, bestimmte Qualitätsstandards einzuhalten, so werden diese Standards in die Unterlagen des wettbewerblichen Vergabeverfahrens und die öffentlichen Dienstleistungsverträge aufgenommen.

(Verordnung (EG) 1370/2007)

Gewerkschaften die Debatte um die Umsetzung von Arbeitnehmerschutzrechten, Sozial- und Qualitätsstandards⁶ bei der Vergabe von Personenverkehrsdiensten führen und erweitern können.

2.1 Beispiele für Qualitätsstandards

Die Möglichkeit für örtliche Behörden, von den Betreibern öffentlicher Dienstleistungen bestimmte Qualitätsstandards zu fordern, ist für die lokalen Gewerkschaften ein willkommener Anlass, die Qualität des Produktes ‚Nahverkehr‘ mitzubestimmen. Denn Qualitätsanforderungen sind so grundlegend für das Produkt ‚Nahverkehr‘, sowohl für den Standard der öffentlichen Dienstleistung wie für die Anzahl der Arbeitsplätze und deren Arbeitsbedingungen. Bei Ausschreibungen im Wettbewerb sollte nicht einfach der allerbilligste Betreiber zum Zuge kommen, dem man dann auch noch keinerlei Bedingungen stellt. Qualitative Nachforderungen kosten dann immer ein Vielfaches mehr, wie viele Beispiele zeigen. Um dies zu verhindern, sollten Qualitätsstandards vorab Folgendes umfassen:

- **Investitionen in neue Fahrzeuge, Infrastruktur und Betriebsmittel**

Es sollte das maximale Alter der Fahrzeuge – auch für Straßenbahnen und U-Bahnen – sowie die Nutzungsdauer der Betriebsmittel mit grundlegenden Anforderungen dokumentiert werden. Dadurch kann sichergestellt werden, dass die Anlagen und Ausrüstungsgegenstände, so wie geplant, erneuert und modernisiert werden. Seriös finanzierte Investitionen sind immer ein Zeichen für die unternehmerische Zukunftsfähigkeit.

- **Zuverlässigkeit der Dienstleistung**

Diese kommt darin im Ausdruck, dass über 98% der Fahrten innerhalb eines definierten Zeitfensters liegen und es keine Fahrtenausfälle gibt. Neben einem effektiven Betriebsführungs- und Überwachungssystem sind deshalb eine hinreichende Vorhaltung von Reservefahrzeugen und Reservepersonal als auch deren schnelle Verfügbarkeit eine Grundbedingung. Sind solche spezifischen Qualitätsvorgaben nicht gegeben, wird dies zwangsläufig

zu regelmäßigen Angebotsausfällen führen. Wenn keine spürbaren, finanziellen Sanktionsmöglichkeiten vereinbart worden sind, kann der Betreiber sonst über Kosteneinsparungen ‚Sondergewinne‘ realisieren. Auch sollte darauf geachtet werden, dass dieser Standard nicht auf Kosten der Arbeitsbedingungen realisiert wird.

- **Sauberkeit und Instandhaltung**

Die Instandhaltung sollte integraler Bestandteil des Verkehrsunternehmens sein. Eine Fremdvergabe der Werkstattaufgaben soll ausgeschlossen sein. Ein abgestimmtes Berichtswesen und Wartungssystem ist zu spezifizieren, ebenso wie spezifische Sauberkeitsstandards. Auch hier ist bei Nichteinhaltung der Vereinbarungen ein finanzielles Sanktionssystem schriftlich in dem Vertrag festzuhalten.

- **Betriebliche Weiterbildung und Personalentwicklungsprogramme**

Ein qualitativ hochwertiger Nahverkehr benötigt gutes und fachlich ausgebildetes sowie motiviertes Personal. Dieses sollte mit allen Qualitätsstandards aus Sicht des Verbraucherschutzes, des Arbeits- und Gesundheitsschutzes, der spezifischen Fahrzeug- und Sicherheitskenntnisse und der spezifischen Liniennetzkenntnisse vertraut sein. Ausbildungsnachweise und ein ausformuliertes Personalentwicklungsprogramm sind zu Kontrollzwecken in den Vertragsunterlagen zu dokumentieren.

- **Sicherheit gegenüber Übergriffen und Vandalismus**

Die Vertragsdokumente sollten aufführen, wie der Betreiber den Komfort und die Sicherheit des Fahrpersonals und der Fahrgäste sicherstellt, insbesondere durch die Vorhaltung von Sicherheitspersonal und entsprechenden technischen Eine psychologische Nachbetreuung des Personals im Fall von Übergriffen sollte ebenfalls geregelt sein.

- **Genaue Beschreibung des Dienstleistungsangebotes**

Die Verträge sollten alle Linien und die Bedienungshäufigkeit der angebotenen Verkehrsleistung zu bestimmten Tageszeiten, Tagen und Wochen detailliert aufführen, ebenso die Preise und die Struktur der Fahrkartentypen. Häufig sind diese Leistungen in einem Nahverkehrsplan beschrieben, jedoch gilt es, diese darüber hinaus noch zu spezifizieren und ggf. Kriterien aufzuführen, nach denen Anpassungen und Veränderungen vorgenommen werden dürfen. Es ist wichtig, effektive

⁶ Die DIN EN 13816 ist diesbezüglich keine ausreichende Qualitätsnorm, da sie Qualitätskriterien nur beschreibt, aber keine Qualitätsniveaus festlegt und Normen aus Arbeitnehmersicht nicht enthält.

und wirksame Sicherheiten und Kontrollmöglichkeiten für die zuständige Behörde einzubauen, damit das ‚Auftraggeber – Auftragnehmer - Verhältnis‘ sich nicht umkehrt.

- **Begrenzung der Fremdvergabequote (Unterauftragsvergabe)**

In Art. 4, Abs. 7 ist festgelegt, dass in einem wettbewerblichen Verfahren vergebene Dienstleistungsaufträge vorher den Umfang von Unteraufträgen angeben müssen, wobei sie selber einen bedeutenden Teil der Verkehrsleistungen selbst zu erbringen haben. Damit soll sichergestellt werden, dass Betreiber die Erbringung der Verkehrsleistung nicht vollständig an andere Unternehmen im Form von Unteraufträge weiter vergeben können. Werden öffentliche Dienstleistungsaufträge an einen internen Betreiber direkt vergeben, dann hat der interne Betreiber den überwiegenden Teil selbst zu erbringen. Mit diesen Beschränkungen der Fremdvergabequote kann ebenfalls ein Unterlaufen von Qualitäts- und Sozialstandards verhindert werden. Auch sollte festgelegt werden, dass der Betreiber die Einhaltung der Sozial- und Qualitätsstandards bei den Fremdunternehmen zu garantieren hat und für deren Einhaltung haftet.

- **Klare Definition und vorab festgelegte transparente Ausgleichsleistung der zu erfüllenden gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen**

Es gehört mittlerweile zu den Standards in der Qualitätskontrolle in einem hochwertigen Nahverkehr, dass vorab die zu erfüllenden gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen klar definiert werden und

damit die öffentliche Ausgleichsleistung transparent dargestellt werden kann.

2.2 Schutz der ArbeitnehmerInnen bei einem Betreiberwechsel

Die Aufgabenträger können festlegen, dass bei einem eventuellen Betreiberwechsel alle Arbeitsplätze auf den neuen Betreiber übergehen und dieser die am Ort geltenden kollektiven Tarifverträge übernimmt. Dies kann als individuelles Recht festgelegt werden. Am besten schützen jedoch Tarifverträge. Ausdrücklich hat die Verordnung hier an weitergehende nationale Regelungen gedacht und diese gemäß dem Erwägungsgrund 16 auch nicht ausgeschlossen. Je nach den unterschiedlichen Bedingungen in den Mitgliedsländern, werden hier auch unterschiedliche Lösungen möglich. Damit werden nicht nur Arbeitsplätze und deren Arbeitsbedingungen abgesichert, sondern auch Unruhe unter den Beschäftigten des alten Betreibers vermieden. Dies hilft insbesondere, die Kontinuität der Erbringung qualitativer Verkehrsleistungen sicherzustellen.

Das neue Vergaberegime kann in einigen Mitgliedsländern zu einer Situation führen, in der Arbeitnehmer unterschiedliche Verträge in Abhängigkeit von ihrer früheren Beschäftigung haben: Neue Beschäftigte und ‘übertragene’ Beschäftigte mit den vom vorherigen Arbeitgeber übernommenen Arbeitsbedingungen. Um dies zu vermeiden, ist es wichtig, dass die ETF-Gewerkschaften vom Erwägungsgrund 17 der EU-VO 1370/2007 Gebrauch machen. Die-



KASTEN 8 : ARBEITERSCHUTZ

Erwägungsgrund 16

Kann der Abschluss eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags zu einem Wechsel des Betreibers eines öffentlichen Dienstes führen, so sollten die zuständigen Behörden den ausgewählten Betreiber eines öffentlichen Dienstes verpflichten können, 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 Unternehmensoder Betriebsteilen anzuwenden. Diese Richtlinie hindert die Mitgliedstaaten nicht daran, die Bedingungen für die Übertragung anderer Ansprüche der Arbeitnehmer als der durch die Richtlinie 2001/23/EG abgedeckten zu wahren und dabei gegebenenfalls die durch nationale Rechts- und Verwaltungsvorschriften oder zwischen den Sozialpartnern geschlossene Tarifverträge oder Vereinbarungen festgelegten Sozialstandards zu berücksichtigen.

Verordnung (EG) 1370/2007

ser gibt nämlich den zuständigen Behörden das Recht, in den Ausschreibungsbedingungen Sozial- und Qualitätsstandards einschliesslich spezifische Kollektivverträge⁷ zu verankern.

Gleiche Arbeitsbedingungen können am besten erreicht werden, indem in den veröffentlichten Vergabebedingungen die Anwendung eines spezifischen Kollektivvertrags festgelegt wird, der von allen Mitbietern respektiert werden muss und auf alle ArbeitnehmerInnen – zukünftige und übertra-

gene ArbeitnehmerInnen – anzuwenden ist. Dies muss ebenfalls im öffentlichen Dienstleistungsvertrag festgehalten werden. Nur bei diesem Verfahren wird sicher gestellt, dass es zu keinen Zwei-Klassen-ArbeitnehmerInnen in einem Betrieb kommt.

Ein Beispiel, wie Arbeitsplätze im Sinne dieser Sozialstandards bei einem Betreiberwechsel⁸ oder Betriebsübergang abgesichert werden können, ist eine Kollektivvereinbarung bei AB Storstockholms Lokaltrafik (SL) (Local traffic of Greater Stockholm

⁷ vgl. Kammer für Arbeiter und Angestellte (Hg.) Leitfaden für Ausschreibungen im öffentlichen Verkehr, Sozial- und Qualitätskriterien, Wien, 2009

⁸ 'Landstingsförbundet, Arbetsrättsenheten' Employment Regulations required by law relating to company transfer. Order number 1770, Landstingsförbundet, Printed papers.

KASTEN 9 - FALLBEISPIEL STOCKHOLM I

Wege zur Sicherung von Arbeitnehmerrechten und Jobs im Rahmen wettbewerblicher Ausschreibungen

In Schweden wird der ÖPNV bereits seit 1989 und der Eisenbahn-Nahverkehr seit 1993 über wettbewerbliche Ausschreibungsverfahren organisiert.

Im Verlauf der Zeit haben es die schwedischen Gewerkschaften geschafft, verpflichtende landesweite (nationale) Kollektivverträge sowohl für den öffentlichen Busverkehr wie auch für den Schienenverkehr zu verhandeln. Sie haben es geschafft, die Arbeitsbedingungen der Beschäftigten im öffentlichen Verkehr Stück für Stück auf ein hohes Niveau anzuheben und somit das Sozialdumping bei den Ausschreibungen zu verhindern.

Ein verbleibendes Problem ist jedoch der Schutz der Arbeitnehmer bei einem Betreiberwechsel aufgrund der wettbewerblichen Ausschreibung. In der Stadt Stockholm können die Gewerkschaften nun von einer Erfolgsgeschichte berichten. Mit Hilfe eines kontinuierlichen Lobbyings der Stadtregierung haben sie es geschafft, dass alle Aufrufe zur Angebotsabgabe der AB Storstockholms Lokaltrafik eine Arbeitnehmerschutzklausel enthalten, die die Arbeitsplätze sowie alle bisher erworbenen Rechte (z.B. Zusatzrenten) sichert.

Auszug aus dem öffentlichen Dienstleistungsvertrag zwischen der Stockholmer zuständigen Behörde "AB Storstockholms Local Traffic" und dem Betreiber Ekerö

6. Personal

6.1 Allgemeines

(...)

Das Verkehrsunternehmen hält die geltenden Arbeitsmarktvorschriften sowie Vorschriften zu Arbeitszeiten, Überstunden sowie gegebenenfalls entsprechende Tarifverträge ein.

Das Verkehrsunternehmen wendet während der Laufzeit dieser Vereinbarung mindestens das Vergütungsniveau an, das zum Zeitpunkt des Übergangs Gültigkeit hatte, sofern das Verkehrsunternehmen nicht

diesbezüglich mit den Beschäftigten eine andere Vereinbarung trifft.

(...)

6.3 Arbeitsumfeld

Das Verkehrsunternehmen plant, verwaltet und steuert systematisch den gesamten Betrieb im Zusammenhang mit dem Verkehrsangebot so, dass ein gutes Arbeitsumfeld an den Arbeitsplätzen gesichert und die Anforderungen in den zum jeweiligen Zeitpunkt geltenden Rechtsvorschriften über das Arbeitsumfeld eingehalten werden. Das

Verkehrsunternehmen bemüht sich daher in Zusammenarbeit mit SL um die kontinuierliche Verbesserung des Arbeitsumfelds für sein Personal.

Es wird systematisch und im Rahmen der gewöhnlichen täglichen Arbeit in einem Unternehmen am Arbeitsumfeld gearbeitet (...). Diese Arbeit umfasst alle physischen und psychischen sowie sozialen Bedingungen, die sich auf das Arbeitsumfeld auswirken.

Ltd.), die 2007 abgeschlossen worden ist (siehe Kasten 9).

2.3 Beispiele für Sozialstandards

Sozialstandards müssen ebenso wie Qualitätsstandards im Vorhinein von den zuständigen Behörden in den Ausschreibungsunterlagen definiert werden. Sie müssen entsprechend auch in dem Dienstleistungsvertrag festgehalten werden.

- **Absicherung der Kollektivvereinbarungen**

Der ETF empfiehlt, bei Neueinstellungen oder Übernahmen die Kollektivverträge bzw. Kollektivvereinbarungen zwischen den Tarifvertragsparteien vollständig zu übernehmen, ebenso wie gewerkschaftliche Vertretungsansprüche und

eventuell abgeschlossene Sozialpläne. Dabei gilt, dass immer der bessere Kollektivvertrag bzw. Kollektivvereinbarung fortgeführt wird.

Nur die EU-VO 1370/2007 beinhaltet die Möglichkeit, Arbeitnehmerschutzrechte, soziale Standards und Entgeltbedingungen im Rahmen von Kollektivvereinbarungen stärker zu schützen. Die kürzliche Entscheidung des Europäischen Gerichtshofes zur Einschränkung des grundlegenden Streikrechts gilt im Falle der Personenverkehrsdienste nicht. Denn für den Sektor Verkehr des EG-Vertrages ist die für die o.g. genannten EuGH-Entscheidung wichtige Richtlinie 96/71/EG nicht anzuwenden!

- **Qualifikationsanforderungen an das Personal der Verkehrsbetriebe**

KASTEN 10 - Auszug aus dem norwegischen Gesetz zur Umsetzung von Verordnung (EU) 1370/2007*:

„Gesetz über gewerbliche Verkehrsdienste mit Kraftfahrzeugen und Schiffen“ („Gesetz über gewerbliche Verkehrsdienste“).

(....)

Artikel 8. Lizenzvergabe durch Ausschreibung

- (1) Eine Lizenz gemäß Art. 6 und 7 kann durch Ausschreibung vergeben werden.
- (2) Die Vorschriften in Art. 16 Abs. 2-7 des Gesetzes über das Arbeitsumfeld im Zusammenhang mit den Rechten von Arbeitnehmern bei Übergang des Eigentums an einer Unternehmung gelten entsprechend, wenn die Lizenz durch Ausschreibung vergeben wird, sofern die Unternehmung nach der Ausschreibung mit den gleichen Verkehrsmitteln betrieben wird wie zuvor.
- (3) Die Vergabebehörde informiert die Parteien, die sich an der Ausschreibung beteiligen wollen, über die Zahl der Beschäftigten in der Unternehmung, die derzeit die Lizenz für den von der Ausschreibung betroffenen Liniendienst hält, und über deren Alter, Unternehmenszugehörigkeit, Vergütung und Arbeitsbedingungen.
- (4) Die Vergabebehörde kann die in Ziffer (3) genannten Informationen bei der eine Lizenz gemäß Art. 6 oder 7 besitzenden Partei anfordern.
- (5) **Die Partei, die im Rahmen einer Ausschreibung eine Lizenz erhält, muss sich verpflichten, sicherzustellen, dass den direkt mit der Erfüllung des Vertrages beschäftigten Arbeitnehmern Vergütungen und Arbeitsbedingungen geboten werden, die nicht schlechter sind als die sich aus dem nationalen Tarifvertrag ergebenden Bedingungen oder die sonst örtlich und beruflich üblichen Gegebenheiten. Eine entsprechende Verpflichtung gilt auch für Zulieferer.**
- (6) Die Ziffern (2) bis (5) gelten auch, wenn die Ausschreibung von einer von der Vergabebehörde beauftragten Verwaltungsgesellschaft durchgeführt wird.
- (7) Das Ministerium kann weitere Vorschriften für Ausschreibungen erlassen.

(*) Norwegen ist kein Mitglied der EU, muss aber als Mitglied des Europäischen Wirtschaftsraums die Rechtsvorschriften des EU-Binnenmarktes umsetzen.



Die Aufgabenträger können Qualitätsanforderungen bezüglich der Qualifikationen des Personals festlegen. Dies betrifft insbesondere Qualifikationen für das Fahrpersonal, das Werkstatt- und das Servicepersonal. Dazu gehören auch eventuell besondere Sprach-, Netz- und Tarifenkenntnisse, Kenntnisse über das gesamte lokale Liniennetz, ebenso wie besondere Kenntnisse im Umgang mit aggressiven Fahrgästen.

- **Weitere Beispiel für Sozialstandards**

Die Aufgabenträger sind grundsätzlich frei, darüber hinaus bei der Vergabe von öffentlichen Dienstleistungsaufträgen für Personenverkehrsdienste festzulegen, dass bestimmte kollektive örtliche, regionale oder nationale Vereinbarungen (Tarifverträge) und weitere Sozialstandards von den jeweiligen Betreibern anzuwenden sind. Damit ist es möglich, dass ein bestimmter gewünschter Entlohnungs- und Sozialstandard für die Betreiber einheitlich festgelegt wird. Es ist also möglich, den Betreibern im Wettbewerb Sozialdumping regelrecht zu verbieten und auskömmliche Entlohnungs- und Arbeitsbedingungen zu verlangen. Dies würde auch eine öffentliche Anerkennung für die qualitäts- und kundenorientierte Arbeit von den Beschäftigten in den Nahverkehrsbetrieben sein.

Im Gegensatz zu dem allgemeinen Vergaberecht, bei dem die Richtlinien 2004/17/EG oder 2004/18/EG zur Anwendung kommen, bietet die neue Verordnung, wie wir oben gesehen haben, für Gewerkschafter eine Vielzahl von Möglichkeiten, Arbeitnehmerschutzrechte sowie Sozial- und Qualitätsstandards in das Verfahren der Vergabe von öffentlichen Dienstleistungsaufträgen für Personenverkehrsdienste aufzunehmen.

Die Chance der relativ langen, 10-jährigen Übergangszeit liegt darin, dass die Gewerkschaften der einzelnen Mitgliedsländer nun verstärkt die Möglichkeit haben, faire und soziale Wettbewerbsbedingungen bei der Vergabe von öffentlichen Dienstleistungsaufträgen für Personenverkehrsdienste einzufordern und durchzusetzen. Dazu gibt die EU-VO 1370/2007 zwar keine verbindlichen qualitativen Regeln vor, jedoch gibt es eine Reihe von Möglichkeiten - gleichsam als Öffnungsklauseln - um faire, soziale und den hochwertigen Nahverkehrssystemen entsprechenden Wettbewerbsregeln einzuführen. Deshalb sollte möglichst frühzeitig in den Mitgliedsländern mit dieser Diskussion begonnen werden, um die kommenden Vergaben bzw. Ausschreibungen entsprechend zu beeinflussen. Dazu sollten Initiativen für die nationale Gesetzgebung, z.B. durch entsprechende Forderungen an Vergabegesetze, und/oder bei den zuständigen Behörden bei anstehenden Vergaben oder Ausschreibungen ergriffen werden.

Wie dies geschehen kann, soll beispielhaft im abschließenden Kapitel durch die Grundzüge eines Aktionsplanes für einen fairen und sozialen Wettbewerb im Nahverkehr aufgezeigt werden. Wir hoffen, damit die Phantasie für das Kommende und die konkreten Aktionen anzuregen.

KASTEN 11 - FALLBEISPIEL STOCKHOLM II: Sozialstandard “gute Beziehungen zu den ArbeitnehmervertreterInnen”

Unter der Überschrift “Qualität” erfordern die Ausschreibungsbedingungen der Stadt Stockholm für den öffentlichen Nahverkehr die Anwendung des Kollektivvertrags sowie “gute Beziehungen zu den ArbeitnehmervertreterInnen”. Bieter, die die Einhaltung dieser Anforderungen nachweisen können, erhalten eine bessere Bewertung im Bewertungsverfahren.

SEKO, die Gewerkschaft der Bahn-, U-Bahn- und Strassenbahnbeschäftigten, hat daraufhin ein eigenes Bewertungssystem für die Kandidaten im Ausschreibungsprozess entwickelt. Sie hat einen eigenen “Punktecatalog” an die Politiker und die lokalen zuständigen Behörden geschickt. Dieser Katalog beschreibt die Gewerkschaftsanforderungen an das, was Kandidaten zu respektieren haben, um im Bewertungsverfahren die höchste Punktzahl zu bekommen.

Diese strategische Klausel in den Ausschreibungsbedingungen hat nun zur Folge, dass Kandidaten bemüht sind mit den Gewerkschaften zu sprechen, noch bevor sie ihr Angebot abgeben. In diesem Zuge hat SEKO alle Bieter überzeugen können, zum Beispiel keine Unterauftragsvergabe von Diensten durchzuführen.

Auf Basis der beschriebenen Kriterien “Qualität” und “Respekt der sozialen Anforderungen”, hat das Hongkonger Unternehmen MTR die Ausschreibung für die Stockholmer U-Bahn gewonnen.

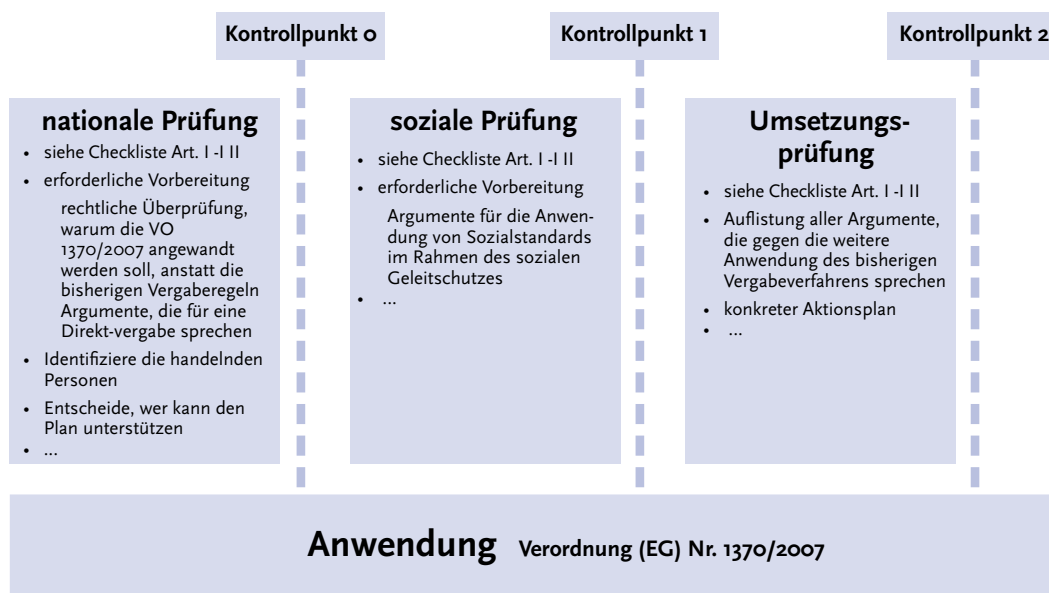
3. GEWERKSCHAFTLICHER AKTIONSPLAN FÜR EINEN QUALITATIV HOCHWERTIGEN ÖFFENTLICHEN NAHVERKEHR



Die bisherige Deregulierung auf den Verkehrsmärkten in einigen Mitgliedsstaaten hat gezeigt: der Ausschreibungswettbewerb hat für die Beschäftigten negative Folgen. So ist festzustellen, dass beispielsweise in den Ländern, in

denen ein Ausschreibungswettbewerb stattfindet oder sich etwa abzeichnete, wie in Österreich, Deutschland oder Polen, ein deutlich verstärkter Druck auf die Löhne und die Arbeitsbedingungen ausgeübt worden ist. Anbieter im Wettbe-

PROJEKTPLAN FÜR SOZIALEN GELEITSCHUTZ



werbsverfahren verschafften sich mit geringeren Löhnen und/oder schlechteren Arbeitsbedingungen zu Lasten der Beschäftigten einen Wettbewerbsvorteil. Aus diesem Grund gewinnen soziale Standards im regulierten Wettbewerb als faire und soziale Regeln eine besondere Bedeutung, kann mit ihnen doch ein mögliches Sozialdumping vermieden werden.

Was können Gewerkschaften tun, um faire und soziale Wettbewerbsbedingungen auf dem Nahverkehrsmarkt durch- und umzusetzen? Sie müssen vor allem die Übergangszeit der EU-VO 1370/2007 bis 2019 nutzen!

Da die neue Verordnung eine Verordnung für die zuständige örtliche Behörde für öffentliche Personenverkehrsdienste und die potentiellen Wettbewerbsteilnehmer ist, müssen die ETF-Gewerkschaften versuchen, ihre Interessen zunächst gegenüber den Betreibern von Personenverkehrsdiensten auf der einen Seite und gegenüber den Aufgabenträgern als verantwortliche örtliche Behörde für die Personenverkehrsdienste auf der anderen Seite darzulegen und umzusetzen. Dies geht nicht ohne eine intensive Vorbereitung im Rahmen eines Aktionsplanes (siehe dazu Fahrplan „Sozialer Geleitschutz) und die Beachtung der folgenden Grundsätze:

- So müssen in erster Linie, neben den oben dargestellten neuen Regelungsinhalten der

EU-VO 1370/2007, die bestehenden nationalen und teilweise ergänzenden widersprüchlichen rechtlichen Rahmenbedingungen umfassend bekannt sein, ebenso wie das Wissen und die Kenntnis der Strukturen der lokalen und/oder regionalen Nahverkehrsmärkte.

- Dann gilt es, Verbündete für die Durchsetzung der fairen und sozialen Wettbewerbsbedingungen für öffentliche Personenverkehrsdienste zu finden, um vor allem die zuständige örtliche Behörde davon zu überzeugen, die EU-VO 1370/2007 mit einem einerseits für die Beschäftigten und andererseits für die zukünftigen Fahrgäste möglichst gelungenen Bündel von fairen und sozialen Standards anzuwenden.
- Bei fairen Vergabeverfahren sind immer Fristen mit zum Teil beachtlichen Vorlaufzeiten zu beachten. Dies gilt sowohl für die neue Verordnung als auch für jedes andere Wettbewerbsverfahren. Folglich müssen auf jeden Fall vor Einleitung von Vergabeverfahren alle eben angedeuteten vorbereitenden Maßnahmen abgeschlossen sein. Ohne diese wichtigen vorbereitenden Maßnahmen kann der Aktionsplan faire und soziale Vergabe für öffentliche Personenverkehrsdienste nicht gelingen. Eine abgestimmte und vorausschauende Zeitplanung gewinnt somit einen besonderen herausragenden Stellenwert.



KASTEN 12 - FALLBEISPIEL AMSTERDAM erfolgreiche Kampagne gegen die wettbewerbliche Ausschreibung des ÖPNV in Amsterdam

Im Jahr 2002 hatte die Stadtregierung von Amsterdam entschieden, den öffentlichen Nahverkehr der wettbewerblichen Ausschreibung zuzuführen. Die Gewerkschaft FNV Bondgenoten und der örtliche Betriebsrat, in Kooperation mit den wichtigsten politischen Parteien der Stadt Amsterdam, starteten eine Kampagne gegen die Privatisierung des örtlichen Nahverkehrs und für den Erhalt des öffentlichen Nahverkehrsunternehmens. Es wurden Unterschriftensammlungen unter den BürgerInnen von Amsterdam durchgeführt und somit erreicht, das Bewusstsein der BürgerInnen über die Privatisierungspläne der Stadtregierung zu erhöhen. Diese Kampagne initiierte eine Diskussion unter der örtlichen Bevölkerung über ihre Vorstellungen von Qualitäts-ÖPNV-Diensten. Als Ergebnis entschied die Stadtregierung, die Ausschreibungspläne zurückzuziehen. Dabei kam ihr zu Hilfe, dass sie im nationalen ÖPNV-Gesetz eine Klausel entdeckte, wonach in den vier grössten Städten in den Niederlanden die Stadt entscheidet, ob sie ausschreibt oder nicht. Ohne diesen öffentlichen Druck hätte die Stadtregierung niemals von dieser Klausel Gebrauch gemacht.

3.1 Eine Checkliste für GewerkschaftsvertreterInnen

Zur Unterstützung des vorgeschlagenen Aktionsplanes für einen fairen und sozial verträglichen Wettbewerb im Nahverkehr können die örtlichen und überörtlichen Gewerkschaftsvertreter in den einzelnen Mitgliedsländern nach dem folgenden Schema der Checkliste verfahren. Sie soll helfen, einen längeren gewerkschaftlichen Aktionsprozess zur Umsetzung und Durchsetzung von Arbeitnehmerinteressen zu begleiten:

I. Vorarbeiten

1. Auflistung aller nationalen Rechtsvorschriften, die die EU Verordnung 1370/2007 ergänzen;
2. auf besondere Ausnahmen achten wie etwa, ob im Bereich des geltenden Vergaberechtes derzeit ausschließlich die Richtlinien 2004/17/EG und 2004/18/EG für öffentliche Personenverkehrsdienste angewandt werden. In diesem Fall ist zu prüfen, ob und wenn ja welche Beschränkungen es gibt, diese allgemeinen Vergabevorschriften nicht mehr anzuwenden;
3. sich für die im Aktionsplan zu berücksichtigenden anstehenden Ausschreibungen einen Sachstand zu der bzw. den Laufzeiten der bestehenden Dienstleistungsaufträge im Personenverkehrsdienst zu verschaffen (Vergabekataster). Diese Übersichten sind in einigen Mitgliedsländern teilweise über das Internet abrufbar, so z. B. die Liste der Laufzeiten von Liniengenehmigungen in den deutschen Bundesländern Nordrhein-Westfalen oder Sachsen.
4. Identifizierung der zuständigen lokalen oder regionalen Behörde/ausschreibenden Stelle;
5. Identifizierung der Ansprechpartner beim betreffenden Aufgabenträger;
6. entscheiden, ob ein Aktionsplan aufgestellt werden soll;
7. festlegen, wie die Arbeiten auf die ehren- und hauptamtlichen Gewerkschaftsvertreter verteilt wird;
8. erste Eckpunkte für einen Aktionsplan aufstellen;
9. einen ersten Zeitplan aufstellen;
10. etc.

II. Vorlaufzeiten für den Aktionsplan

Die teilweise langen Vorlauffristen bei Vergabeverfahren bedeuten, dass der Aktionsplan einer

längeren Vorlaufzeit bedarf, diese sollte mindestens betragen:

- im Falle der möglichen Anwendung einer Direktvergabe an einen internen Betreiber: zwei Jahre;
- im Falle der möglichen Anwendung der weiteren Direktvergabearten: eineinhalb Jahre;
- im Falle der möglichen Anwendung des wettbewerblichen Vergabeverfahrens gemäß Art. 5 Abs. 3: zwei Jahre;
- im Falle der möglichen Anwendung der bisher angewandten Vergabe im Wettbewerb gemäß Art. 5 Abs. 1: sechs Monate.

Achtung: die aufgeführten Vorlaufzeiten können in einigen Mitgliedsländern erheblich abweichen!

III. Prozessbezogene Aktivitäten zum Aktionsplan

1. Sachstandserhebungen des Teils I. ggf. ergänzen
2. festlegen, welche Vergabeart mit dem Aktionsplan angestrebt und verfolgt werden soll:
 - Direktvergabe an internen Betreiber,
 - Direktvergabe an kleine und mittlere Unternehmen,
 - Direktvergabe an Eisenbahnverkehre,
 - Vergabe im Wettbewerb,
 - wettbewerbliches Vergabeverfahren
3. Akteure identifizieren: Vertreter der zuständigen lokalen oder regionalen Behörde, örtliche und überörtliche Politiker, die vor Ort in den politischen Gremien über die Nahverkehrspolitik und ihre Ausgestaltung mitbestimmen und entscheiden
4. entscheiden, wer die Aktion unterstützen kann: Politik, Bürgerinitiativen, Fahrgast- und Verbraucherverbände, Umweltverbände, etc.;
5. Anzahl Marktteilnehmer und ggf. regionale Verteilung der Marktteilnehmer überprüfen
6. eventuell feststellen, wer die 5-8 wichtigsten Marktteilnehmer sind
7. erstellen einer Übersicht über bestehende nationale, regionale und lokale Arbeitnehmerschutzrechte und Kollektivvertragsvereinbarungen;
8. Gewerkschaftsmitglieder einbeziehen
9. Nachforschungen über Qualität der bisher erbrachten Leistungen anstellen
10. Nachforschungen über Mängel bei der bisher erbrachten Leistung anstellen



KASTEN 13 - FALLBEISPIEL MARSEILLE: In Marseille ist das Konzept der In-house-Vergabe gegenüber dem privaten Anbieter Veolia erfolgreich

Marseille (Südost-Frankreich) ist eine der wenigen großen französischen Städte, die ihren städtischen Nahverkehr selbst betreiben. Die Régie des Transports de Marseille (RTM) ist der In-house-Betreiber der zuständigen Behörde, Communauté Urbaine de Marseille Provence Métropole (CUM). Die RTM beschäftigt ungefähr 3.000 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, um den Nahverkehr für mehr als eine Million Einwohner im Großraum Marseille zu erbringen.

Im Jahr 2005 hat die frühere politische Mehrheit unter der Führung des rechten Bürgermeisters in der CUM entschieden, „diesen Teil der öffentlichen Dienstleistungen zu privatisieren“, genauer gesagt, die Gebäude und das Betreiben von zwei Straßenbahnlinien. Mit dem Verkauf sollte praktisch das gesamte Nahverkehrsnetz zerlegt und die profitabelsten Teile privatisiert werden. Die rechte Mehrheit argumentierte damals, die europäische Investmentbank (EIB) würde die Marktöffnung mit einem Niedrigzinsdarlehen unterstützen, was die europäische Investmentbank selbst dementierte. Das einzige Unternehmen, das ein Angebot auf diese Ausschreibung abgegeben hat, war Veolia.

Die RTM-Beschäftigten beschlossen, dagegen etwas zu unternehmen. Ende 2005 haben alle bei der RTM repräsentierten französischen Gewerkschaften beschlossen, gegen diese Maßnahmen zu streiken. In einem von der Stadtverwaltung angestregten Gerichtsverfahren wurde der Streik für illegal erklärt und es wurden Geldstrafen verhängt. Unter diesem Druck wurde der Streik nach 46 Tagen beendet. Konfrontiert mit einem großen Widerstand diesem Projekt gegenüber, beschloss die CUM jedoch, zurück zu rudern und den Straßenbahnbetrieb in ein RTM/Veolia Joint Venture oder mit anderen Investoren einzubringen.

Aber die Gegner jeglicher Form der Privatisierung, wie z. B. CGT, CFDT und linke und fortschrittliche Vertreter in der CUM stellten das gesamte Projekt durch einen Gerichtsprozess ihrerseits in Frage. Am 06.07.2007 wurde die Freigabe der Privatisierung durch ein Gericht gestoppt, wodurch sich die Ausgangslage für den internen Betreiber, die RTM, verbesserte. Am 29.10. 2007 hat der Court of Cassation (Berufungsgericht) den Streik im Herbst 2005 für legal erklärt. Am 21.01.2008 hat ein anderes Gericht die Vergabe des Straßenbahnmanagements an Veolia für nichtig erklärt. Der Widerstand, der sich am Ende des Jahres 2005 entwickelte, hatte einen großen Einfluss auf den gesamten Ablauf. Schließlich hat die CUM entschieden, dass die RTM der einzige Betreiber des gesamten Nahverkehrssystems in Marseille sein soll, mit allen drei Nahverkehrsträgern: Bussen, U-Bahnen und Straßenbahnen. Veolia, der multinationale Konzern, hat durch den Kampf der Beschäftigten und Bürger eine Niederlage erlitten. Die RTM, ein öffentliches Unternehmen, wurde der alleinige Betreiber des städtischen Nahverkehrssystems im Großraum Marseille.

11. Argumente für die Anwendung der EU-VO 1370/2007 sammeln und aufschreiben
12. erste Überlegungen für Eckpunkte eines lokalen bzw. regionalen Aktionsplanes aufschreiben
13. Wer kann wie helfen (Gewerkschaften, gewerkschaftliche Arbeitnehmervertreter, Verbände, Bürgerinitiativen, Politik, Experten, ...)?
14. Ausarbeitung eines Arbeitsplans mit Aufgabenverteilung
15. Festlegung verantwortlicher Personen und möglicher Kooperationspartner
16. Ausarbeitung eines überarbeiteten Zeitplanes
17. Verhalten der Aktionsteilnehmer beobachten
18. Protokolle schreiben
19. Gespräche mit Vertretern politischer Parteien
20. Gespräche mit örtlichen und regionalen Verwaltungen
21. Gespräche mit anderen Gewerkschaften
22. Gespräche mit dem bisherigem Betreiber
23. Gespräche mit Fahrgastgruppen, Verbraucher- und Umweltverbänden und anderen örtlichen Aktionsgruppen
24. Einberufung von Gewerkschaftsversammlungen
25. Überlegungen zur Öffentlichkeitsarbeit (Infostände, Flyer, öffentliche Diskussionen, etc.)

Competitive tendering is a reality



Kriterien werden vom
Besteller festgelegt ->
Intervention dort



deine gewerkschaft

vida

menschen bewegen uns. wir bewegen menschen

9

26. Zwischenschritte und -ergebnisse protokollieren

27. ggf. Vorbereitung nationaler Kampagnen in den Gewerkschaften

28. etc.

IV. Aktionsplan: Ein fairer und sozial vertraglicher Wettbewerb im Nahverkehr

1. Wenn sinnvoll, Ausarbeitung einer Begründung, warum die EU-VO 1370/2007 anzuwenden sei und nicht die bisher üblichen bzw. gebräuchlichen Vergabevorschriften;

2. ggf. Ausarbeitung von Argumenten, warum eine Direktvergabe einem Ausschreibungswettbewerb und Privatisierung vorzuziehen ist;

3. aufführen von Beispielen für die Direktvergabe;

4. ggf. Ausarbeitung von Überlegungen, warum eventuell eine Rekommunalisierung erwogen werden sollte;

5. aufführen von Beispielen für eine Rekommunalisierung

6. Überlegungen zur Bedeutung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen angesichts der wachsenden Notwendigkeit der Förderung nachhaltiger Mobilität in den Ballungszentren;

7. Eckpunkte für Qualitätsstandards, die die Bedienqualität betreffen, aufschreiben, z.B. Qualitätsstandards für Fahrzeuge und für die Linienbedienung;

8. Hinweis nicht vergessen, dass diese Qualitätsstandards etwas mit der Qualität der Arbeit und Qualifikation des betreffenden Personals für die Erbringung der Personenverkehrsdienste zu tun haben, eventuell mit konkreten Beispielen für Qualitätsstandards für das Personal (Fahrdienst, Instandhaltung, Servicepersonal und allgemeine Verwaltung) - Hinweis: Ausbildungs- und Qualifizierungskonzepte!

9. aufführen von Beispielen von Qualitätsstandards;

10. Eckpunkte für bzw. Definition von Sozialstandards zur Absicherung von ArbeitnehmerInnen, insbesondere durch Fortgeltung bestehender Kollektivverträge am Ort der Leistungserstellung, Absicherung der Arbeitsplätze, Absicherung der Arbeitsverträge im Rahmen des Betriebsübergangs bei Betreiberwechsel, ggf. Berücksichtigung von konkurrierenden Tarifverträgen und Vorschlag für eine Verfahrensweise, Absicherung bzw. Verpflichtung zur Anwendung von Kollektivverträgen (Tariftruegesetze), Absicherung von Mitbestimmungsrechten, usw.;

11. Zusammenstellung von Argumenten, die gegen eine weitere Anwendung des bisherigen Vergabeverfahrens sprechen;
12. auflisten aller Regelungspunkte der EU-VO 1370/2007 (von der Vergabeart 'Direktvergabe' über die Transparenz bei der Unterauftragsvergabe bis zur Transparenz bezüglich der Zahlungsflüsse);
13. Herausfinden, wer Ansprechpartner bzw. zuständig für die EU-VO 1370/2007 ist und welche Begrifflichkeit erforderlich ist, z. B. zuständige Behörde(n), Aufgabenträger, Dienstleistungsauftrag, Dienstleistungskonzession,
14. Gegenüberstellung bzw. erstellen einer Übersicht: Vorteile der EU-VO 1370/2007 zur bisherigen nationalen Vergabep Praxis von gemeinwirtschaftlichen Verkehren;
15. konkreter Aktionsplan einschl. Öffentlichkeitsarbeit;
16. etc.

V. Was müssen GewerkschafterInnen darüber hinaus beachten ?

1. ggf. Aktionsplan in kollektive Tarifvertragsrunden/ -kampagne einbinden
2. Voraussetzungen für Aktionsplan überprüfen und ggf. schaffen
3. in gewerkschaftliches Bildungsprogramm einbinden
4. Hauptamtliche qualifizieren
5. etc.

DIE ETF WÜNSCHT EUCH VIEL ERFOLG MIT EUREM AKTIONSPLAN !

ANHANG I

Auszug aus dem Vertrag zwischen der Nahverkehrsbehörde Stockholm und der Ekerö-Busverkehrsgesellschaft

AB Storstockholms
Lokaltrafik
[Nahverkehr des Großraums
Stockholm GmbH]

Busstrafikupphandling E16 1(27)
Ekerö
[Abt. Einkauf der Ekerö
Busverkehrsgesellschaft E16]

21 05 2007

Verkehrsvereinbarung – Haupttext

Zwischen AB Storstockholms Nahverkehr, Handelsregisternummer 556013-0683, (nachfolgend als „SL“ bezeichnet) einerseits
und
[genaue Angabe]

(nachfolgend als ‚Verkehrsunternehmen‘ bezeichnet) andererseits,

beide nachfolgend als ‚Vertragsparteien‘ bezeichnet,

wurde am heutigen Tage die nachfolgende Vereinbarung (nachfolgend als ‚Verkehrsvereinbarung - Haupttext‘ bezeichnet) mit Anhängen (zusammen als ‚Verkehrsvereinbarung‘ bezeichnet) für das Verkehrsgebiet von Ekerö geschlossen.

(.....)

6 Personal

6.1 Allgemeines

Das Verkehrsunternehmen übernimmt die Verantwortung für das Verkehrstätigkeiten ausübende Personal des früheren Verkehrsunternehmens. Die Bestimmungen des Gesetzes (1982: 80) zum Beschäftigungsschutz und des Gesetzes (1976: 580) zur Beteiligung der Arbeitnehmer an betrieblichen Entscheidungen werden in Bezug auf die obige Festlegung eingehalten. Die vorliegenden Bestimmungen gelten nicht für Arbeitnehmer, die sich gegen einen solchen Übergang aussprechen.

Das Verkehrsunternehmen hat zu jeder Zeit das in Bezug auf die Anzahl und Befähigung der Arbeitnehmer zur Ausübung von Verkehrstätigkeiten erforderliche Personal bereitzuhalten. Dies bedeutet, dass das Verkehrsunternehmen bei Bedarf das Personal einstellt und ausbildet, um den Anforderungen zu entsprechen.

Das Verkehrsunternehmen hält die geltenden Arbeitsmarktvorschriften sowie Vorschriften zu Arbeitszeiten, Überstunden sowie gegebenenfalls entsprechende Tarifverträge ein. Das Verkehrsunternehmen wendet während der



Laufzeit dieser Vereinbarung mindestens das Vergütungsniveau an, das zum Zeitpunkt des Übergangs Gültigkeit hatte, sofern das Verkehrsunternehmen nicht diesbezüglich mit den Beschäftigten eine andere Vereinbarung trifft.

Das Personal trägt bei der Ausübung seiner Tätigkeit die von SL genehmigte Uniform des Verkehrsunternehmens.

Die gesamten Personalkosten des Verkehrsunternehmens einschließlich der Kosten für künftige Serviceausfälle oder Ähnliches, die das Verkehrsunternehmen von SL zu erwerben und dann seinem Personal zu bieten gedenkt, fallen unter die in der nachfolgenden Ziffer 14.1 geregelte Grundvergütung des Verkehrsunternehmens. Daher darf SL nicht in Form einer getrennten/speziellen Zusatzvereinbarung zur Verkehrsvereinbarung das Verkehrsunternehmen in Bezug auf die Kosten für Serviceausfälle oder Ähnliches im Zusammenhang mit dem Erwerb durch das Verkehrsunternehmen austauschen.

Weitere Bestimmungen in Bezug auf das Personal werden - sofern es den Übergang von Personal vor und im Zusammenhang mit der Aufnahme des Verkehrs betrifft - in Anhang 15 sowie in den verbleibenden Anhängen 6 und 7 festgelegt.

6.2 Diskriminierung

Im Betrieb des Verkehrsnetzes hält das Verkehrsunternehmen jederzeit die geltenden Rechtsvorschriften zur Diskriminierungsfreiheit ein.

6.3 Arbeitsumfeld

Das Verkehrsunternehmen plant, verwaltet und steuert systematisch den gesamten Betrieb im Zusammenhang mit dem Verkehrsangebot so, dass ein gutes Arbeitsumfeld an den Arbeitsplätzen gesichert und die Anforderungen in den zum jeweiligen Zeitpunkt geltenden Rechtsvorschriften über das Arbeitsumfeld eingehalten werden. Das Verkehrsunternehmen bemüht sich daher in Zusammenarbeit mit SL um die kontinuierliche Verbesserung des Arbeitsumfelds für sein Personal.

Es wird systematisch und im Rahmen der gewöhnlichen täglichen Arbeit in einem Unternehmen am Arbeitsumfeld gearbeitet, und es wird so ausgestaltet, dass es entsprechend funktioniert und im Sinne einer kontinuierlichen Verbesserung des Arbeitsumfelds die beabsichtigten Ergebnisse erzielt. Diese Arbeit umfasst alle physischen und psychischen sowie sozialen Bedingungen, die sich auf das Arbeitsumfeld auswirken.

6.4 Zertifizierung von Busfahrern

Alle bei SL im Rahmen der Durchführung des Verkehrsbetriebs gemäß Verkehrsvereinbarung beschäftigten Busfahrer werden dem TF-System von SL zum Befähigungsnachweis für Busfahrer entsprechend zugelassen. Diese Anforderung wird spätestens ein (1) Jahr nach Aufnahme des Verkehrs erfüllt. Der Befähigungsnachweis hat eine Gültigkeit von fünf (5) Jahren, und nach diesem Zeitraum erfolgt eine erneute Zulassung.

Weitere Bestimmungen zum Befähigungsnachweis sind in Anhang 6 festgelegt.

ANHANG II

Beschreibung der personalbezogenen Verfahren, die vor dem Betreiberwechsel bei SL-Verkehr (Stockholm) durchgeführt werden müssen.

1. Beschluss des SL-Vorstandes über den Wechsel des Verkehrsunternehmens.
2. Das derzeitige Verkehrsunternehmen und der den Betrieb übernehmende Betreiber fordern ihre jeweiligen lokalen Gewerkschaftsorganisationen zu Verhandlungen gemäß 11 § MBL auf. Beispiele für Verhandlungsthemen sind, welche Teile des Unternehmens übertragen werden sowie der Zeitrahmen, die praktischen Verfahren im Zusammenhang mit der Geschäftstätigkeit sowie der Arbeitgeberwechsel etc.
3. Das übernehmende Verkehrsunternehmen verhandelt mit der Gegenpartei über mögliche Fortschreibungen mit dem Ziel, die Verhandlungsfragen im Zusammenhang mit den für das auf das neue Unternehmen übergehende Personal geltenden Beschäftigungsbedingungen zu lösen. Falls es Uneinigkeit zu den neuen gesetzlichen Beschäftigungsbedingungen gibt, gelten die Beschäftigungsbedingungen des früheren Arbeitgebers für eine Übergangszeit von bis zu einem (1) Jahr.
4. Vom derzeitigen Verkehrsunternehmen/Arbeitgeber werden schriftliche ‚Anfragen‘ an die Belegschaftsangehörigen gerichtet, ob die Belegschaftsangehörigen den Übergang des Unternehmens akzeptieren oder den Arbeitgeberwechsel ablehnen. Die Antwort muss innerhalb einer ‚angemessenen Frist‘ (etwa zwei Wochen) zurückgeschickt werden.
5. Sobald die Zweiwochenfrist abgelaufen ist, informiert das derzeitige Verkehrsunternehmen das übernehmende Verkehrsunternehmen über die zum Wechsel bereiten Belegschaftsangehörigen und über deren individuelle Tätigkeit und Stellenbeschreibungen beziehungsweise Aufgaben. Falls von bestimmten Personen keine Antwort eingegangen ist, werden unverzüglich Anfragen durchgeführt, um deren Meinung festzustellen. Die Antworten solcher ‚Nachzügler‘ werden sobald wie möglich an das übernehmende Verkehrsunternehmen weitergeleitet.
6. Das derzeitige Verkehrsunternehmen/der derzeitige Arbeitgeber findet für die Belegschaftsangehörigen, die gegen den Übergang sind, eine andere Stelle und fordert die lokale Gewerkschaft zu Verhandlungen gemäß 11 § MBL (29 § LAS) auf. Die dann zu behandelnden Verhandlungsfragen beinhalten einen Vorschlag für den Personalübergang und die Festlegung, ob ein Personalüberhang vorhanden und demzufolge eine betriebsbedingte Kündigung wegen mangelnder Arbeit gegeben ist. Es kann eine Warnung an die Länsarbetsnämnden [ungefähre Bedeutung: ‚Arbeitsausschuss/-rat der Provinz‘] erfolgen. Das Kündigungsschreiben wird dann versandt und die Kündigungsfrist beginnt.
7. Das übernehmende Verkehrsunternehmen/der übernehmende Arbeitgeber beginnt gleichzeitig mit dem Einstellungsverfahren, um alle sich möglicherweise während des Übergangs ergebenden freien Stellen zu besetzen. Dabei wird Kontakt zu den Beschäftigten aufgenommen, die ihre Bereitschaft zum Übergang erklärt haben.
8. Zum Zeitpunkt des Übergangs werden die Belegschaftsangehörigen, die auf die schriftliche Anfrage erklärt haben, dass sie nicht gegen den Übergang sind, im Rahmen einer automatischen Personalvereinbarung zum neuen Arbeitgeber versetzt. Das derzeitige Verkehrsunternehmen/der Arbeitgeber informiert das das Unternehmen übernehmende Verkehrsunternehmen über die den Belegschaftsangehörigen jeweils zustehenden Urlaubstage, und die Verkehrsunternehmen regeln die Kosten der übertragenen Urlaubszeiten unter sich.

Da eine bestimmte Zahl von Arbeitstagen noch geschuldet wird, kann eine gekündigte Person auch in das das Unternehmen übernehmende Verkehrsunternehmen versetzt werden, um dort während der verbleibenden Kündigungsfrist zu arbeiten.

9. Spätestens einen Monat nach dem Übergang stellt das das Unternehmen übernehmende Verkehrsunternehmen eine Beschäftigungsbescheinigung für die Belegschaftsangehörigen aus, die auf dieses Unternehmen übergegangen sind. Unter rechtlichen Gesichtspunkten gibt es keine besonderen Anforderungen an die Form des Arbeitsvertrages, und bei einem Übergang gemäß 6b § LAS erfolgt eine automatische Übertragung des Arbeitsvertrages (für die Belegschaftsangehörigen, die in ihrer Antwort auf die schriftlichen ‚Anfragen‘ nicht ihre Ablehnung des Arbeitgeberwechsels erklärt haben).

10. Die Beschäftigten werden jedoch schriftlich über Änderungen in den Beschäftigungsbedingungen informiert. Diese so genannte ‚Klarstellungspflicht‘ ist gemäß 6a § LAS vorgeschrieben, und eine Beschäftigungsbescheinigung ist eine praktikable und übliche Form für eine solche Information.

ANGANG III – Verordnung (EG) 1370/2007 über den öffentlichen Nahverkehr auf Schiene und Strasse

3.12.2007

DE

Amtsblatt der Europäischen Union

L 315/1

I

(Veröffentlichungsbedürftige Rechtsakte, die in Anwendung des EG-Vertrags/Euratom-Vertrags erlassen wurden)

VERORDNUNGEN

VERORDNUNG (EG) Nr. 1370/2007 DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

vom 23. Oktober 2007

über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße und zur Aufhebung der Verordnungen (EWG) Nr. 1191/69 und (EWG) Nr. 1107/70 des Rates

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION —

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

auf Vorschlag der Kommission,

nach Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses ⁽¹⁾,

nach Stellungnahme des Ausschusses der Regionen ⁽²⁾,

gemäß dem Verfahren des Artikels 251 des Vertrags ⁽³⁾,

in Erwägung nachstehender Gründe:

(1) Artikel 16 des Vertrags bestätigt den Stellenwert, den Dienste von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse innerhalb der gemeinsamen Werte der Union einnehmen.

(2) Artikel 86 Absatz 2 des Vertrags bestimmt, dass für Unternehmen, die mit Dienstleistungen von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse betraut sind, die Vorschriften des Vertrags, insbesondere die Wettbewerbsregeln, gelten, soweit die Anwendung dieser Vorschriften nicht die Erfüllung der ihnen übertragenen besonderen Aufgaben rechtlich oder tatsächlich verhindert.

⁽¹⁾ ABl. C 195 vom 18.8.2006, S. 20.

⁽²⁾ ABl. C 192 vom 16.8.2006, S. 1.

⁽³⁾ Stellungnahme des Europäischen Parlaments vom 14. November 2001 (ABl. C 140 E vom 13.6.2002, S. 262), Gemeinsamer Standpunkt des Rates vom 11. Dezember 2006 (ABl. C 70 E vom 27.3.2007, S. 1) und Standpunkt des Europäischen Parlaments vom 10. Mai 2007. Beschluss des Rates vom 18. September 2007.

(3) Artikel 73 des Vertrags stellt eine Sondervorschrift zu Artikel 86 Absatz 2 dar. Darin sind Regeln für die Abgeltung von gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen im Bereich des Landverkehrs festgelegt.

(4) Die Hauptziele des Weißbuchs der Kommission vom 12. September 2001 „Die Europäische Verkehrspolitik bis 2010: Weichenstellungen für die Zukunft“ sind die Gewährleistung sicherer, effizienter und hochwertiger Personenverkehrsdienste durch einen regulierten Wettbewerb, der auch die Transparenz und Leistungsfähigkeit öffentlicher Personenverkehrsdienste garantiert, und zwar unter Berücksichtigung sozialer, umweltpolitischer und raumplanerischer Faktoren, oder das Angebot spezieller Tarifbedingungen zugunsten bestimmter Gruppen von Reisenden, wie etwa Rentner, und die Beseitigung von Ungleichheiten zwischen Verkehrsunternehmen aus verschiedenen Mitgliedstaaten, die den Wettbewerb wesentlich verfälschen könnten.

(5) Viele Personenlandverkehrsdienste, die im allgemeinen wirtschaftlichen Interesse erforderlich sind, können derzeit nicht kommerziell betrieben werden. Die zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten müssen Maßnahmen ergreifen können, um die Erbringung dieser Dienste sicherzustellen. Zu den Mechanismen, die sie nutzen können, um die Erbringung öffentlicher Personenverkehrsdienste sicherzustellen, zählen unter anderem die Gewährung ausschließlicher Rechte an die Betreiber eines öffentlichen Dienstes, die Gewährung einer finanziellen Ausgleichsleistung für Betreiber eines öffentlichen Dienstes sowie die Festlegung allgemeiner Vorschriften für den Betrieb öffentlicher Verkehrsdienste, die für alle Betreiber gelten. Entscheidet ein Mitgliedstaat sich im Einklang mit dieser Verordnung dafür, bestimmte allgemeine Regeln aus ihrem Anwendungsbereich herauszunehmen, so sollte die allgemeine Regelung für staatliche Beihilfen zur Anwendung kommen.

- (6) Viele Mitgliedstaaten haben Rechtsvorschriften erlassen, die zumindest für einen Teilbereich ihres öffentlichen Verkehrsmarktes die Gewährung ausschließlicher Rechte und die Vergabe öffentlicher Dienstleistungsaufträge im Rahmen transparenter und fairer Vergabeverfahren vorsehen. Dies hat eine erhebliche Zunahme des Handels zwischen den Mitgliedstaaten bewirkt und dazu geführt, dass inzwischen mehrere Betreiber eines öffentlichen Dienstes Personenverkehrsdienste in mehr als einem Mitgliedstaat erbringen. Die Entwicklung der nationalen Rechtsvorschriften hat jedoch zu uneinheitlichen Verfahren und Rechtsunsicherheit hinsichtlich der Rechte der Betreiber eines öffentlichen Dienstes und der Pflichten der zuständigen Behörden geführt. Die Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 des Rates vom 26. Juni 1969 über das Vorgehen der Mitgliedstaaten bei mit dem Begriff des öffentlichen Dienstes verbundenen Verpflichtungen auf dem Gebiet des Eisenbahn-, Straßen- und Binnenschiffsverkehrs⁽¹⁾ regelt nicht die Art und Weise, in der in der Gemeinschaft öffentliche Dienstleistungsaufträge vergeben werden müssen, und insbesondere nicht die Bedingungen, unter denen diese ausgeschrieben werden sollten. Eine Aktualisierung des gemeinschaftlichen Rechtsrahmens ist daher angebracht.
- (7) Studien und die Erfahrungen der Mitgliedstaaten, in denen es schon seit einigen Jahren Wettbewerb im öffentlichen Verkehr gibt, zeigen, dass, sofern angemessene Schutzmaßnahmen vorgesehen werden, die Einführung des regulierten Wettbewerbs zwischen Betreibern zu einem attraktiveren und innovativeren Dienstleistungsangebot zu niedrigeren Kosten führt, ohne dass die Betreiber eines öffentlichen Dienstes bei der Erfüllung der ihnen übertragenen besonderen Aufgaben behindert werden. Dieser Ansatz wurde vom Europäischen Rat im Rahmen des so genannten Lissabon-Prozesses vom 28. März 2000 gebilligt, der die Kommission, den Rat und die Mitgliedstaaten aufgefordert hat, im Rahmen ihrer jeweiligen Befugnisse die Liberalisierung in Bereichen wie dem Verkehr zu beschleunigen.
- (8) Personenverkehrsmärkte, die dereguliert sind und in denen keine ausschließlichen Rechte gewährt werden, sollten ihre Merkmale und ihre Funktionsweise beibehalten dürfen, soweit diese mit den Anforderungen des Vertrags vereinbar sind.
- (9) Um die öffentlichen Personenverkehrsdienste optimal nach den Bedürfnissen der Bevölkerung gestalten zu können, müssen alle zuständigen Behörden die Möglichkeit haben, die Betreiber eines öffentlichen Dienstes gemäß den Bedingungen dieser Verordnung frei auszuwählen und dabei die Interessen von kleinen und mittleren Unternehmen zu berücksichtigen. Um die Anwendung der Grundsätze der Transparenz, der Gleichbehandlung konkurrierender Betreiber und der Verhältnismäßigkeit zu gewährleisten, wenn Ausgleichsleistungen oder ausschließliche Rechte gewährt werden, müssen in einem öffentlichen Dienstleistungsauftrag der zuständigen Behörde an den ausgewählten Betreiber eines öffentlichen Dienstes die Art der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen und die vereinbarten Gegenleistungen festgelegt werden. Die Form oder Benennung dieses Vertrags kann je nach den Rechtssystemen der Mitgliedstaaten variieren.
- (10) Im Gegensatz zu der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69, deren Geltungsbereich sich auch auf die öffentlichen Personenverkehrsdienste auf Binnenschiffahrtswegen erstreckt, wird es nicht als angezeigt erachtet, in der vorliegenden Verordnung die Frage der Vergabe öffentlicher Dienstleistungsaufträge in diesem besonderen Sektor zu regeln. Für die Organisation öffentlicher Personenverkehrsdienste auf Binnenschiffahrtswegen und, soweit sie nicht unter besonderes Gemeinschaftsrecht fallen, auf dem Meer innerhalb der Hoheitsgewässer gelten daher die allgemeinen Grundsätze des Vertrags, sofern die Mitgliedstaaten nicht beschließen, die vorliegende Verordnung auf diese besonderen Sektoren anzuwenden. Diese Verordnung steht der Einbeziehung von Verkehrsdiensten auf Binnenschiffahrtswegen und auf dem Meer innerhalb der Hoheitsgewässer in weiter gefasste Stadt-, Vorort- oder Regionalnetze des öffentlichen Personenverkehrs nicht entgegen.
- (11) Im Gegensatz zu der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69, deren Geltungsbereich sich auch auf Güterbeförderungsdienste erstreckt, wird es nicht als angezeigt erachtet, in der vorliegenden Verordnung die Frage der Vergabe öffentlicher Dienstleistungsaufträge in diesem besonderen Sektor zu regeln. Drei Jahre nach dem Inkrafttreten der vorliegenden Verordnung sollten für die Organisation von Güterbeförderungsdiensten daher die allgemeinen Grundsätze des Vertrags gelten.
- (12) Aus gemeinschaftsrechtlicher Sicht ist es unerheblich, ob öffentliche Personenverkehrsdienste von öffentlichen oder privaten Unternehmen erbracht werden. Die vorliegende Verordnung stützt sich auf den Grundsatz der Neutralität im Hinblick auf die Eigentumsordnung gemäß Artikel 295 des Vertrags sowie den Grundsatz der freien Gestaltung der Dienste von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse durch die Mitgliedstaaten gemäß Artikel 16 des Vertrags und die Grundsätze der Subsidiarität und der Verhältnismäßigkeit gemäß Artikel 5 des Vertrags.
- (13) Einige Verkehrsdienste, häufig in Verbindung mit einer speziellen Infrastruktur, werden hauptsächlich aufgrund ihres historischen Interesses oder zu touristischen Zwecken betrieben. Da ihr Betrieb offensichtlich anderen Zwecken dient als der Erbringung öffentlicher Personenverkehrsdienste, müssen die für die Erfüllung von gemeinwirtschaftlichen Anforderungen geltenden Vorschriften und Verfahren hier keine Anwendung finden.
- (14) Wenn die zuständigen Behörden für die Organisation des öffentlichen Verkehrsnetzes verantwortlich sind, können hierzu neben dem eigentlichen Betrieb des Verkehrsdienstes eine Reihe von anderen Tätigkeiten und Funktionen zählen, bei denen es den zuständigen Behörden freigestellt sein muss, sie selbst auszuführen oder ganz oder teilweise einem Dritten anzuvertrauen.

⁽¹⁾ ABl. L 156 vom 28.6.1969, S. 1. Zuletzt geändert durch die Verordnung (EWG) Nr. 1893/91 (ABl. L 169 vom 29.6.1991, S. 1).

- (15) Langzeitverträge können bewirken, dass der Markt länger als erforderlich geschlossen bleibt, wodurch sich die Vorteile des Wettbewerbsdrucks verringern. Um den Wettbewerb möglichst wenig zu verzerren und gleichzeitig die Qualität der Dienste sicherzustellen, sollten öffentliche Dienstleistungsaufträge befristet sein. Eine Auftragsverlängerung könnte davon abhängig gemacht werden, dass die Verkehrsteilnehmer die Dienstleistung positiv aufnehmen. Die Möglichkeit, öffentliche Dienstleistungsaufträge um maximal die Hälfte ihrer ursprünglichen Laufzeit zu verlängern, sollte in diesem Rahmen dann vorgesehen werden, wenn der Betreiber eines öffentlichen Dienstes Investitionen in Wirtschaftsgüter tätigen muss, deren Amortisierungsdauer außergewöhnlich lang ist, und — aufgrund ihrer besonderen Merkmale und Zwänge — bei den in Artikel 299 des Vertrags genannten Gebieten in äußerster Randlage. Außerdem sollte eine noch weiter gehende Verlängerung möglich sein, wenn ein Betreiber eines öffentlichen Dienstes Investitionen in Infrastrukturen oder Rollmaterial und Fahrzeuge tätigt, die insofern außergewöhnlich sind, als es dabei jeweils um hohe Mittelbeträge geht, und unter der Voraussetzung, dass der Vertrag im Rahmen eines fairen wettbewerblichen Vergabeverfahrens vergeben wird.
- (16) Kann der Abschluss eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags zu einem Wechsel des Betreibers eines öffentlichen Dienstes führen, so sollten die zuständigen Behörden den ausgewählten Betreiber eines öffentlichen Dienstes verpflichten können, 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⁽¹⁾ anzuwenden. Diese Richtlinie hindert die Mitgliedstaaten nicht daran, die Bedingungen für die Übertragung anderer Ansprüche der Arbeitnehmer als der durch die Richtlinie 2001/23/EG abgedeckten zu wahren und dabei gegebenenfalls die durch nationale Rechts- und Verwaltungsvorschriften oder zwischen den Sozialpartnern geschlossene Tarifverträge oder Vereinbarungen festgelegten Sozialstandards zu berücksichtigen.
- (17) Gemäß dem Subsidiaritätsprinzip steht es den zuständigen Behörden frei, soziale Kriterien und Qualitätskriterien festzulegen, 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 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. Zur Gewährleistung transparenter und vergleichbarer Wettbewerbsbedingungen zwischen den Betreibern und um das Risiko des Sozialdumpings zu verhindern, sollten die zuständigen Behörden besondere soziale Normen und Dienstleistungsqualitätsnormen vorschreiben können.
- (18) Vorbehaltlich der einschlägigen Bestimmungen des nationalen Rechts können örtliche Behörden oder — falls diese nicht vorhanden sind — nationale Behörden öffentliche Personenverkehrsdienste in ihrem Gebiet entweder selbst erbringen oder einen internen Betreiber ohne wettbewerbliches Vergabeverfahren damit beauftragen. Zur Gewährleistung gleicher Wettbewerbsbedingungen muss die Möglichkeit der Eigenerbringung jedoch streng kontrolliert werden. Die zuständige Behörde oder die Gruppe zuständiger Behörden, die — kollektiv oder durch ihre Mitglieder — integrierte öffentliche Personenverkehrsdienste erbringt, sollte die erforderliche Kontrolle ausüben. Ferner sollte es einer zuständigen Behörde, die ihre Verkehrsdienste selbst erbringt, oder einem internen Betreiber untersagt sein, an wettbewerblichen Vergabeverfahren außerhalb des Zuständigkeitsgebiets dieser Behörde teilzunehmen. Die Behörde, die die Kontrolle über den internen Betreiber ausübt, sollte ferner die Möglichkeit haben, diesem Betreiber die Teilnahme an wettbewerblichen Vergabeverfahren innerhalb ihres Zuständigkeitsgebiets zu untersagen. Die Beschränkung der Tätigkeit interner Betreiber berührt nicht die Möglichkeit der Direktvergabe öffentlicher Dienstleistungsaufträge, die den Eisenbahnverkehr betreffen, mit Ausnahme anderer schienengestützter Verkehrsträger wie Untergrund- und Straßenbahnen. Außerdem berührt die Direktvergabe öffentlicher Dienstleistungsaufträge für Eisenbahnverkehrsdienste nicht die Möglichkeit der zuständigen Behörden, öffentliche Dienstleistungsaufträge für öffentliche Personenverkehrsdienste mit anderen schienengestützten Verkehrsträgern wie Untergrund- oder Straßenbahnen an einen internen Betreiber zu vergeben.
- (19) Die Vergabe von Unteraufträgen kann zu einem effizienteren öffentlichen Personenverkehr beitragen und ermöglicht die Beteiligung weiterer Unternehmen neben dem Betreiber eines öffentlichen Dienstes, der den öffentlichen Dienstleistungsauftrag erhalten hat. Im Hinblick auf eine bestmögliche Nutzung öffentlicher Gelder sollten die zuständigen Behörden jedoch die Bedingungen für die Vergabe von Unteraufträgen bezüglich ihrer öffentlichen Personenverkehrsdienste festlegen können, insbesondere im Falle von Diensten, die von einem internen Betreiber erbracht werden. Ferner sollte es einem Unterauftragnehmer erlaubt sein, an wettbewerblichen Vergabeverfahren im Zuständigkeitsgebiet aller zuständigen Behörden teilzunehmen. Die Auswahl eines Unterauftragnehmers durch die zuständige Behörde oder ihren internen Betreiber muss im Einklang mit dem Gemeinschaftsrecht erfolgen.
- (20) Entscheidet eine Behörde, eine Dienstleistung von allgemeinem Interesse einem Dritten zu übertragen, so muss die Auswahl des Betreibers eines öffentlichen Dienstes unter Einhaltung des für das öffentliche Auftragswesen und Konzessionen geltenden Gemeinschaftsrechts, das sich aus den Artikeln 43 bis 49 des Vertrags ergibt, sowie der Grundsätze der Transparenz und der Gleichbehandlung erfolgen. Insbesondere bleiben die Pflichten der Behörden, die sich aus den Richtlinien über die Vergabe öffentlicher Aufträge ergeben, bei unter jene Richtlinien fallenden öffentlichen Dienstleistungsaufträgen von den Bestimmungen dieser Verordnung unberührt.

⁽¹⁾ ABl. L 82 vom 22.3.2001, S. 16.

- (21) Ein wirksamer Rechtsschutz sollte nicht nur für Aufträge gelten, die unter die Richtlinie 2004/17/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 31. März 2004 zur Koordinierung der Zuschlagserteilung durch Auftraggeber im Bereich der Wasser-, Energie- und Verkehrsversorgung sowie der Postdienste ⁽¹⁾ und die Richtlinie 2004/18/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 31. März 2004 über die Koordinierung der Verfahren zur Vergabe öffentlicher Bauaufträge, Lieferaufträge und Dienstleistungsaufträge ⁽²⁾ fallen, sondern auch für andere gemäß der vorliegenden Verordnung abgeschlossene Verträge gelten. Es ist ein wirksames Nachprüfungsverfahren erforderlich, das mit den entsprechenden Verfahren gemäß der Richtlinie 89/665/EWG des Rates vom 21. Dezember 1989 zur Koordinierung der Rechts- und Verwaltungsvorschriften für die Anwendung der Nachprüfungsverfahren im Rahmen der Vergabe öffentlicher Liefer- und Bauaufträge ⁽³⁾ bzw. der Richtlinie 92/13/EWG des Rates vom 25. Februar 1992 zur Koordinierung der Rechts- und Verwaltungsvorschriften für die Anwendung der Gemeinschaftsvorschriften über die Auftragsvergabe durch Auftraggeber im Bereich der Wasser-, Energie- und Verkehrsversorgung sowie im Telekommunikationssektor ⁽⁴⁾ vergleichbar sein sollte.
- (22) Für einige wettbewerbliche Vergabeverfahren müssen die zuständigen Behörden komplexe Systeme festlegen und erläutern. Daher sollten diese Behörden ermächtigt werden, bei der Vergabe von Aufträgen in solchen Fällen die Einzelheiten des Auftrags mit einigen oder allen potenziellen Betreibern eines öffentlichen Dienstes nach Abgabe der Angebote auszuhandeln.
- (23) Ein wettbewerbliches Vergabeverfahren für öffentliche Dienstleistungsaufträge sollte nicht zwingend vorgeschrieben sein, wenn der Auftrag sich auf geringe Summen oder Entfernungen bezieht. In diesem Zusammenhang sollten die zuständigen Behörden in die Lage versetzt werden, bei größeren Summen oder Entfernungen die besonderen Interessen von kleinen und mittleren Unternehmen zu berücksichtigen. Den zuständigen Behörden sollte es nicht gestattet sein, Aufträge oder Netze aufzuteilen, um so ein wettbewerbliches Vergabeverfahren zu vermeiden.
- (24) Besteht die Gefahr einer Unterbrechung bei der Erbringung von Diensten, sollten die zuständigen Behörden befugt sein, kurzfristig Notmaßnahmen zu ergreifen, bis ein neuer öffentlicher Dienstleistungsauftrag nach den in dieser Verordnung festgelegten Bedingungen vergeben wurde.
- (25) Der öffentliche Schienenpersonenverkehr wirft spezielle Fragen in Bezug auf die Investitionslast und die Infrastrukturkosten auf. Die Kommission hat im März 2004 eine Änderung der Richtlinie 91/440/EWG des Rates vom 29. Juli 1991 zur Entwicklung der Eisenbahnunternehmen der Gemeinschaft ⁽⁵⁾ vorgeschlagen, damit alle Eisenbahnunternehmen der Gemeinschaft zur Durchführung grenzüberschreitender Personenverkehrsdienste Zugang zur Infrastruktur aller Mitgliedstaaten erhalten. Mit der vorliegenden Verordnung soll ein Rechtsrahmen für die Gewährung einer Ausgleichsleistung und/oder ausschließlicher Rechte für öffentliche Dienstleistungsaufträge geschaffen werden; eine weitere Öffnung des Marktes für Schienenverkehrsdienste ist nicht beabsichtigt.
- (26) Diese Verordnung gibt den zuständigen Behörden im Falle öffentlicher Dienstleistungen die Möglichkeit, auf der Grundlage eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags einen Betreiber für die Erbringung öffentlicher Personenverkehrsdienste auszuwählen. Angesichts der unterschiedlichen territorialen Organisation der Mitgliedstaaten in dieser Hinsicht ist es gerechtfertigt, den zuständigen Behörden zu gestatten, öffentliche Dienstleistungsaufträge im Eisenbahnverkehr direkt zu vergeben.
- (27) Die von den zuständigen Behörden gewährten Ausgleichsleistungen zur Deckung der Kosten, die durch die Erfüllung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen verursacht werden, sollten so berechnet werden, dass übermäßige Ausgleichsleistungen vermieden werden. Beabsichtigt eine zuständige Behörde die Vergabe eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags ohne wettbewerbliches Vergabeverfahren, so sollte sie auch detaillierte Bestimmungen einhalten, mit denen die Angemessenheit der Ausgleichsleistung gewährleistet wird und die der angestrebten Effizienz und Qualität der Dienste Rechnung tragen.
- (28) Die zuständige Behörde und der Betreiber eines öffentlichen Dienstes können beweisen, dass eine übermäßige Ausgleichsleistung vermieden wurde, indem sie allen Auswirkungen der Erfüllung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen auf die Nachfrage nach öffentlichen Personenverkehrsdiensten in dem im Anhang enthaltenen Berechnungsmodell gebührend Rechnung tragen.
- (29) Hinsichtlich der Vergabe öffentlicher Dienstleistungsaufträge sollten die zuständigen Behörden — außer bei Notmaßnahmen und Aufträgen für geringe Entfernungen — die notwendigen Maßnahmen ergreifen, um mindestens ein Jahr im Voraus bekannt zu geben, dass sie solche Aufträge zu vergeben beabsichtigen, so dass potenzielle Betreiber eines öffentlichen Dienstes darauf reagieren können.
- (30) Bei direkt vergebenen öffentlichen Dienstleistungsaufträgen sollte für größere Transparenz gesorgt werden.

(1) ABl. L 134 vom 30.4.2004, S. 1. Zuletzt geändert durch die Richtlinie 2006/97/EG des Rates (ABl. L 363 vom 20.12.2006, S. 107).

(2) ABl. L 134 vom 30.4.2004, S. 114. Zuletzt geändert durch die Richtlinie 2006/97/EG.

(3) ABl. L 395 vom 30.12.1989, S. 33. Geändert durch die Richtlinie 92/50/EWG (ABl. L 209 vom 24.7.1992, S. 1).

(4) ABl. L 76 vom 23.3.1992, S. 14. Zuletzt geändert durch die Richtlinie 2006/97/EG (ABl. L 363 vom 20.12.2006, S. 107).

(5) ABl. L 237 vom 24.8.1991, S. 25. Zuletzt geändert durch die Richtlinie 2006/103/EG (ABl. L 363 vom 20.12.2006, S. 344).

- (31) Da die zuständigen Behörden und die Betreiber eines öffentlichen Dienstes Zeit benötigen, um den Bestimmungen dieser Verordnung nachzukommen, sollten Übergangsregelungen vorgesehen werden. Im Hinblick auf eine schrittweise Vergabe öffentlicher Dienstleistungsaufträge gemäß dieser Verordnung sollten die Mitgliedstaaten der Kommission binnen sechs Monaten nach der ersten Hälfte des Übergangszeitraums einen Fortschrittsbericht vorlegen. Die Kommission kann auf der Grundlage dieser Berichte geeignete Maßnahmen vorschlagen.
- (32) Während des Übergangszeitraums werden die zuständigen Behörden die Bestimmungen dieser Verordnung möglicherweise zu unterschiedlichen Zeitpunkten erstmals anwenden. Daher könnten während dieses Zeitraums Betreiber eines öffentlichen Dienstes aus Märkten, die noch nicht von den Bestimmungen dieser Verordnung betroffen sind, Angebote für öffentliche Dienstleistungsaufträge in Märkten einreichen, die bereits zu einem früheren Zeitpunkt für den kontrollierten Wettbewerb geöffnet wurden. Um mit Hilfe angemessener Maßnahmen eine Unausgewogenheit bei der Öffnung des öffentlichen Verkehrsmarktes zu vermeiden, sollten die zuständigen Behörden in der zweiten Hälfte des Übergangszeitraums die Möglichkeit haben, Angebote von Unternehmen abzulehnen, bei denen mehr als die Hälfte des Wertes der von ihnen erbrachten öffentlichen Verkehrsdienste auf Aufträgen beruht, die nicht im Einklang mit dieser Verordnung vergeben wurden, sofern dies ohne Diskriminierung geschieht und vor Veröffentlichung des wettbewerblichen Vergabeverfahrens beschlossen wird.
- (33) In seinem Urteil vom 24. Juli 2003 in der Rechtssache C-280/00, *Altmark Trans GmbH* ⁽¹⁾, hat der Gerichtshof der Europäischen Gemeinschaften in den Randnummern 87 bis 95 festgestellt, dass Ausgleichsleistungen für gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen keine Begünstigung im Sinne von Artikel 87 des Vertrags darstellen, sofern vier kumulative Voraussetzungen erfüllt sind. Werden diese Voraussetzungen nicht erfüllt, jedoch die allgemeinen Voraussetzungen für die Anwendung von Artikel 87 Absatz 1 des Vertrags, stellen die Ausgleichsleistungen für gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen staatliche Beihilfen dar, und es gelten die Artikel 73, 86, 87 und 88 des Vertrags.
- (34) Ausgleichsleistungen für gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen können sich im Bereich des Personenlandverkehrs als erforderlich erweisen, damit die mit öffentlichen Dienstleistungen betrauten Unternehmen gemäß festgelegten Grundsätzen und unter Bedingungen tätig sein können, die ihnen die Erfüllung ihrer Aufgaben ermöglichen. Diese Ausgleichsleistungen können unter bestimmten Voraussetzungen gemäß Artikel 73 des Vertrags mit dem Vertrag vereinbar sein. Zum einen müssen sie gewährt werden, um die Erbringung von Diensten sicherzustellen, die Dienste von allgemeinem Interesse im Sinne des Vertrags sind. Um ungerechtfertigte Wettbewerbsverfälschungen zu vermeiden, darf die Ausgleichsleistung zum anderen nicht den Betrag übersteigen, der notwendig ist, um die Nettokosten zu decken, die durch die Erfüllung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen verursacht werden, wobei den dabei erzielten Einnahmen sowie einem angemessenen Gewinn Rechnung zu tragen ist.
- (35) Die von den zuständigen Behörden in Übereinstimmung mit dieser Verordnung gewährten Ausgleichsleistungen können daher von der Pflicht zur vorherigen Unterrichtung nach Artikel 88 Absatz 3 des Vertrags ausgenommen werden.
- (36) Da die vorliegende Verordnung die Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 ersetzt, sollte die genannte Verordnung aufgehoben werden. Die schrittweise Einstellung der von der Kommission nicht genehmigten Ausgleichsleistungen für öffentliche Güterbeförderungsdienste wird durch einen Übergangszeitraum von drei Jahren im Einklang mit den Artikeln 73, 86, 87 und 88 des Vertrags erleichtert werden. Alle anderen durch diese Verordnung nicht erfassten Ausgleichsleistungen für die Erbringung öffentlicher Personenverkehrsdienste, die staatliche Beihilfen im Sinne des Artikels 87 Absatz 1 des Vertrags beinhalten könnten, sollten den Bestimmungen der Artikel 73, 86, 87 und 88 des Vertrags entsprechen, einschließlich aller einschlägigen Auslegungen durch den Gerichtshof der Europäischen Gemeinschaften und insbesondere dessen Entscheidung in der Rechtssache C-280/00, *Altmark Trans GmbH*. Bei der Prüfung solcher Fälle sollte die Kommission daher ähnliche Grundsätze anwenden wie die, die in dieser Verordnung oder gegebenenfalls in anderen Rechtsvorschriften für den Bereich der Dienstleistungen von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse enthalten sind.
- (37) Der Anwendungsbereich der Verordnung (EWG) Nr. 1107/70 des Rates vom 4. Juni 1970 über Beihilfen im Eisenbahn-, Straßen- und Binnenschiffsverkehr ⁽²⁾ wird von der vorliegenden Verordnung abgedeckt. Jene Verordnung gilt heute als überholt, da sie die Anwendung von Artikel 73 des Vertrags einschränkt, ohne eine angemessene Rechtsgrundlage für die Zulassung derzeitiger Investitionsregelungen, insbesondere im Hinblick auf Investitionen in Verkehrsinfrastrukturen im Rahmen einer öffentlich-privaten Partnerschaft, zu bieten. Sie sollte daher aufgehoben werden, damit Artikel 73 des Vertrags unbeschadet der vorliegenden Verordnung und der Verordnung (EWG) Nr. 1192/69 des Rates vom 26. Juni 1969 über gemeinsame Regeln für die Normalisierung der Konten der Eisenbahnunternehmen ⁽³⁾ entsprechend dem ständigen Wandel in dem Sektor angewendet werden kann. Um die Anwendung der einschlägigen gemeinschaftlichen Rechtsvorschriften weiter zu erleichtern, wird die Kommission im Jahr 2007 Leitlinien für staatliche Beihilfen für Eisenbahninvestitionen, einschließlich Infrastrukturinvestitionen, vorschlagen.
- (38) Zur Bewertung der Durchführung dieser Verordnung und der Entwicklungen im öffentlichen Personenverkehr in der Gemeinschaft, insbesondere der Qualität der öffentlichen Personenverkehrsdienste und der Auswirkungen der Direktvergabe von öffentlichen Dienstleistungsaufträgen, sollte die Kommission einen Bericht erstellen. Diesem Bericht können erforderlichenfalls geeignete Vorschläge zur Änderung dieser Verordnung beigelegt werden —

⁽¹⁾ Slg. 2003, I-7747.

⁽²⁾ ABl. L 130 vom 15.6.1970, S. 1. Zuletzt geändert durch die Verordnung (EG) Nr. 543/97 (ABl. L 84 vom 26.3.1997, S. 6).

⁽³⁾ ABl. L 156 vom 28.6.1969, S. 8. Zuletzt geändert durch die Verordnung (EG) Nr. 1791/2006 (ABl. L 363 vom 20.12.2006, S. 1).

HABEN FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

Artikel 1

Zweck und Anwendungsbereich

(1) Zweck dieser Verordnung ist es, festzulegen, wie die zuständigen Behörden unter Einhaltung des Gemeinschaftsrechts im Bereich des öffentlichen Personenverkehrs tätig werden können, um die Erbringung von Dienstleistungen von allgemeinem Interesse zu gewährleisten, die unter anderem zahlreicher, sicherer, höherwertig oder preisgünstiger sind als diejenigen, die das freie Spiel des Marktes ermöglicht hätte.

Hierzu wird in dieser Verordnung festgelegt, unter welchen Bedingungen die zuständigen Behörden den Betreibern eines öffentlichen Dienstes eine Ausgleichsleistung für die ihnen durch die Erfüllung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen verursachten Kosten und/oder ausschließliche Rechte im Gegenzug für die Erfüllung solcher Verpflichtungen gewähren, wenn sie ihnen gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen auferlegen oder entsprechende Aufträge vergeben.

(2) Diese Verordnung gilt für den innerstaatlichen und grenzüberschreitenden Personenverkehr mit der Eisenbahn und andere Arten des Schienenverkehrs sowie auf der Straße, mit Ausnahme von Verkehrsdiensten, die hauptsächlich aus Gründen historischen Interesses oder zu touristischen Zwecken betrieben werden. Die Mitgliedstaaten können diese Verordnung auf den öffentlichen Personenverkehr auf Binnenschiffahrtswegen und, unbeschadet der Verordnung (EWG) Nr. 3577/92 des Rates vom 7. Dezember 1992 zur Anwendung des Grundsatzes des freien Dienstleistungsverkehrs auf den Seeverkehr zwischen den Mitgliedstaaten (Seekabotage) ⁽¹⁾, auf das Meer innerhalb der Hoheitsgewässer anwenden.

(3) Diese Verordnung gilt nicht für öffentliche Baukonzessionen im Sinne von Artikel 1 Absatz 3 Buchstabe a der Richtlinie 2004/17/EG oder im Sinne von Artikel 1 Absatz 3 der Richtlinie 2004/18/EG.

Artikel 2

Begriffsbestimmungen

Im Sinne dieser Verordnung bezeichnet der Ausdruck

- a) „öffentlicher Personenverkehr“ Personenbeförderungsleistungen von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse, die für die Allgemeinheit diskriminierungsfrei und fortlaufend erbracht werden;
- b) „zuständige Behörde“ jede Behörde oder Gruppe von Behörden eines oder mehrerer Mitgliedstaaten, die zur Intervention im öffentlichen Personenverkehr in einem bestimmten geografischen Gebiet befugt ist, oder jede mit einer derartigen Befugnis ausgestattete Einrichtung;

- c) „zuständige örtliche Behörde“ jede zuständige Behörde, deren geografischer Zuständigkeitsbereich sich nicht auf das gesamte Staatsgebiet erstreckt;
- d) „Betreiber eines öffentlichen Dienstes“ jedes privat- oder öffentlich-rechtliche Unternehmen oder jede Gruppe von privat- oder öffentlich-rechtlichen Unternehmen, das/die öffentliche Personenverkehrsdienste betreibt, oder eine öffentliche Einrichtung, die öffentliche Personenverkehrsdienste durchführt;
- e) „gemeinwirtschaftliche Verpflichtung“ eine von der zuständigen Behörde festgelegte oder bestimmte Anforderung im Hinblick auf die Sicherstellung von im allgemeinen Interesse liegenden öffentlichen Personenverkehrsdiensten, die der Betreiber unter Berücksichtigung seines eigenen wirtschaftlichen Interesses nicht oder nicht im gleichen Umfang oder nicht zu den gleichen Bedingungen ohne Gegenleistung übernommen hätte;
- f) „ausschließliches Recht“ ein Recht, das einen Betreiber eines öffentlichen Dienstes berechtigt, bestimmte öffentliche Personenverkehrsdienste auf einer bestimmten Strecke oder in einem bestimmten Streckennetz oder Gebiet unter Ausschluss aller anderen solchen Betreiber zu erbringen;
- g) „Ausgleichsleistung für gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen“ jeden Vorteil, insbesondere finanzieller Art, der mittelbar oder unmittelbar von einer zuständigen Behörde aus öffentlichen Mitteln während des Zeitraums der Erfüllung einer gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung oder in Verbindung mit diesem Zeitraum gewährt wird;
- h) „Direktvergabe“ die Vergabe eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags an einen bestimmten Betreiber eines öffentlichen Dienstes ohne Durchführung eines vorherigen wettbewerblichen Vergabeverfahrens;
- i) „öffentlicher Dienstleistungsauftrag“ einen oder mehrere rechtsverbindliche Akte, die die Übereinkunft zwischen einer zuständigen Behörde und einem Betreiber eines öffentlichen Dienstes bekunden, diesen Betreiber eines öffentlichen Dienstes mit der Verwaltung und Erbringung von öffentlichen Personenverkehrsdiensten zu betrauen, die gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen unterliegen; gemäß der jeweiligen Rechtsordnung der Mitgliedstaaten können diese rechtsverbindlichen Akte auch in einer Entscheidung der zuständigen Behörde bestehen:
 - die die Form eines Gesetzes oder einer Verwaltungsregelung für den Einzelfall haben kann oder
 - die Bedingungen enthält, unter denen die zuständige Behörde diese Dienstleistungen selbst erbringt oder einen internen Betreiber mit der Erbringung dieser Dienstleistungen betraut;
- j) „interner Betreiber“ eine rechtlich getrennte Einheit, über die eine zuständige örtliche Behörde — oder im Falle einer Gruppe von Behörden wenigstens eine zuständige örtliche Behörde — eine Kontrolle ausübt, die der Kontrolle über ihre eigenen Dienststellen entspricht;

⁽¹⁾ ABl. L 364 vom 12.12.1992, S. 7.

- k) „Wert“ den Wert eines Verkehrsdienstes, einer Strecke, eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags oder einer Ausgleichsregelung des öffentlichen Personenverkehrs, der den Gesamteinnahmen — ohne Mehrwertsteuer — des Betreibers oder der Betreiber eines öffentlichen Dienstes entspricht, einschließlich der Ausgleichsleistung der Behörden gleich welcher Art und aller Einnahmen aus dem Fahrscheinverkauf, die nicht an die betroffene zuständige Behörde abgeführt werden;
- l) „allgemeine Vorschrift“ eine Maßnahme, die diskriminierungsfrei für alle öffentlichen Personenverkehrsdienste derselben Art in einem bestimmten geografischen Gebiet, das im Zuständigkeitsbereich einer zuständigen Behörde liegt, gilt;
- m) „integrierte öffentliche Personenverkehrsdienste“ Beförderungsleistungen, die innerhalb eines festgelegten geografischen Gebiets im Verbund erbracht werden und für die ein einziger Informationsdienst, eine einzige Fahrausweisregelung und ein einziger Fahrplan besteht.
- b) sind zuvor in objektiver und transparenter Weise aufzustellen:
- i) die Parameter, anhand deren gegebenenfalls die Ausgleichsleistung berechnet wird, und
- ii) die Art und der Umfang der gegebenenfalls gewährten Ausschließlichkeit;

dabei ist eine übermäßige Ausgleichsleistung zu vermeiden. Bei öffentlichen Dienstleistungsaufträgen, die gemäß Artikel 5 Absätze 2, 4, 5 und 6 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 wird;

Artikel 3

Öffentliche Dienstleistungsaufträge und allgemeine Vorschriften

(1) Gewährt eine zuständige Behörde dem ausgewählten Betreiber ausschließliche Rechte und/oder Ausgleichsleistungen gleich welcher Art für die Erfüllung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen, so erfolgt dies im Rahmen eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags.

(2) Abweichend von Absatz 1 können gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen zur Festsetzung von Höchsttarifen für alle Fahrgäste oder bestimmte Gruppen von Fahrgästen auch Gegenstand allgemeiner Vorschriften sein. Die zuständige Behörde gewährt den Betreibern eines öffentlichen Dienstes gemäß den in den Artikeln 4 und 6 und im Anhang festgelegten Grundsätzen eine Ausgleichsleistung für die — positiven oder negativen — finanziellen Auswirkungen auf die Kosten und Einnahmen, die auf die Erfüllung der in den allgemeinen Vorschriften festgelegten tariflichen Verpflichtungen zurückzuführen sind; dabei vermeidet sie eine übermäßige Ausgleichsleistung. Dies gilt ungeachtet des Rechts der zuständigen Behörden, gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen zur Festsetzung von Höchsttarifen in öffentliche Dienstleistungsaufträge aufzunehmen.

(3) Unbeschadet der Artikel 73, 86, 87 und 88 des Vertrags können die Mitgliedstaaten allgemeine Vorschriften über die finanzielle Abgeltung von gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen, die dazu dienen, Höchsttarife für Schüler, Studenten, Auszubildende und Personen mit eingeschränkter Mobilität festzulegen, aus dem Anwendungsbereich dieser Verordnung ausnehmen. Diese allgemeinen Vorschriften sind nach Artikel 88 des Vertrags mitzuteilen. Jede Mitteilung enthält vollständige Informationen über die Maßnahme, insbesondere Einzelheiten zur Berechnungsmethode.

Artikel 4

Obligatorischer Inhalt öffentlicher Dienstleistungsaufträge und allgemeiner Vorschriften

(1) In den öffentlichen Dienstleistungsaufträgen und den allgemeinen Vorschriften

- a) sind die vom Betreiber eines öffentlichen Dienstes zu erfüllenden gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen und die geografischen Geltungsbereiche klar zu definieren;

- c) sind die Durchführungsvorschriften für die Aufteilung der Kosten, die mit der Erbringung von Dienstleistungen in Verbindung stehen, festzulegen. Diese Kosten können insbesondere Personalkosten, Energiekosten, Infrastrukturkosten, Wartungs- und Instandsetzungskosten für Fahrzeuge des öffentlichen Personenverkehrs, das Rollmaterial und für den Betrieb der Personenverkehrsdienste erforderliche Anlagen sowie die Fixkosten und eine angemessene Kapitalrendite umfassen.

(2) In den öffentlichen Dienstleistungsaufträgen und den allgemeinen Vorschriften sind die Durchführungsvorschriften für die Aufteilung der Einnahmen aus dem Fahrscheinverkauf festzulegen, die entweder beim Betreiber eines öffentlichen Dienstes verbleiben, an die zuständige Behörde übergehen oder unter ihnen aufgeteilt werden.

(3) Die öffentlichen Dienstleistungsaufträge sind befristet und haben eine Laufzeit von höchstens zehn Jahren für Busverkehrsdienste und von höchstens 15 Jahren für Personenverkehrsdienste mit der Eisenbahn oder anderen schienengestützten Verkehrsträgern. Die Laufzeit von öffentlichen Dienstleistungsaufträgen, die mehrere Verkehrsträger umfassen, ist auf 15 Jahre beschränkt, wenn der Verkehr mit der Eisenbahn oder anderen schienengestützten Verkehrsträgern mehr als 50 % des Werts der betreffenden Verkehrsdienste ausmacht.

(4) Falls erforderlich kann die Laufzeit des öffentlichen Dienstleistungsauftrags unter Berücksichtigung der Amortisierungsdauer der Wirtschaftsgüter um höchstens 50 % verlängert werden, wenn der Betreiber eines öffentlichen Dienstes einen wesentlichen Anteil der für die Erbringung der Personenverkehrsdienste, die Gegenstand des öffentlichen Dienstleistungsauftrags sind, insgesamt erforderlichen Wirtschaftsgüter bereitstellt und diese vorwiegend an die Personenverkehrsdienste gebunden sind, die von dem Auftrag erfasst werden.

Falls dies durch Kosten, die aus der besonderen geografischen Lage entstehen, gerechtfertigt ist, kann die Laufzeit der in Absatz 3 beschriebenen öffentlichen Dienstleistungsaufträge in den Gebieten in äußerster Randlage um höchstens 50 % verlängert werden.

Falls dies durch die Abschreibung von Kapital in Verbindung mit außergewöhnlichen Investitionen in Infrastruktur, Rollmaterial oder Fahrzeuge gerechtfertigt ist und der öffentliche Dienstleistungsauftrag in einem fairen wettbewerblichen Vergabeverfahren vergeben wurde, kann ein öffentlicher Dienstleistungsauftrag eine längere Laufzeit haben. Zur Gewährleistung der Transparenz in diesem Fall muss die zuständige Behörde der Kommission innerhalb von einem Jahr nach Abschluss des Vertrags den öffentlichen Dienstleistungsauftrag und die Elemente, die seine längere Laufzeit rechtfertigen, übermitteln.

(5) 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 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.

(6) Verpflichtet die zuständige Behörde die Betreiber eines öffentlichen Dienstes im Einklang mit nationalem Recht dazu, bestimmte Qualitätsstandards einzuhalten, so werden diese Standards in die Unterlagen des wettbewerblichen Vergabeverfahrens und die öffentlichen Dienstleistungsaufträge aufgenommen.

(7) In den Unterlagen des wettbewerblichen Vergabeverfahrens und den öffentlichen Dienstleistungsaufträgen ist transparent anzugeben, ob und in welchem Umfang eine Vergabe von Unteraufträgen in Frage kommt. Werden Unteraufträge vergeben, so ist der mit der Verwaltung und Erbringung von öffentlichen Personenverkehrsdiensten nach Maßgabe dieser Verordnung betraute Betreiber verpflichtet, einen bedeutenden Teil der öffentlichen Personenverkehrsdienste selbst zu erbringen. Ein öffentlicher Dienstleistungsauftrag, der gleichzeitig Planung, Aufbau und Betrieb öffentlicher Personenverkehrsdienste umfasst, kann eine vollständige Übertragung des Betriebs dieser Dienste an Unterauftragnehmer vorsehen. Im öffentlichen Dienstleistungsauftrag werden entsprechend dem nationalen Recht und dem Gemeinschaftsrecht die für eine Vergabe von Unteraufträgen geltenden Bedingungen festgelegt.

Artikel 5

Vergabe öffentlicher Dienstleistungsaufträge

(1) Öffentliche Dienstleistungsaufträge werden nach Maßgabe dieser Verordnung vergeben. Dienstleistungsaufträge oder öffentliche Dienstleistungsaufträge gemäß der Definition in den Richtlinien 2004/17/EG oder 2004/18/EG für öffentliche Personenverkehrsdienste mit Bussen und Straßenbahnen werden jedoch gemäß den in jenen Richtlinien vorgesehenen Verfahren vergeben, sofern die Aufträge nicht die Form von Dienstleistungskonzessionen im Sinne jener Richtlinien annehmen. Werden Aufträge nach den Richtlinien 2004/17/EG oder 2004/18/EG vergeben, so sind die Absätze 2 bis 6 des vorliegenden Artikels nicht anwendbar.

(2) Sofern dies nicht nach nationalem Recht untersagt ist, kann jede zuständige örtliche Behörde — unabhängig davon, ob es sich dabei um eine einzelne Behörde oder eine Gruppe von Behörden handelt, die integrierte öffentliche Personenverkehrsdienste anbietet — beschließen, selbst öffentliche Personenverkehrsdienste zu erbringen oder öffentliche Dienstleistungsaufträge direkt an eine rechtlich getrennte Einheit zu vergeben, über die die zuständige örtliche Behörde — oder im Falle einer Gruppe von Behörden wenigstens eine zuständige örtliche Behörde — eine Kontrolle ausübt, die der Kontrolle über ihre eigenen Dienststellen entspricht. Fasst eine zuständige örtliche Behörde diesen Beschluss, so gilt Folgendes:

- a) Um festzustellen, ob die zuständige örtliche Behörde diese Kontrolle ausübt, sind Faktoren zu berücksichtigen, wie der Umfang der Vertretung in Verwaltungs-, Leitungs- oder Aufsichtsgremien, diesbezügliche Bestimmungen in der Satzung, Eigentumsrechte, tatsächlicher Einfluss auf und tatsächliche Kontrolle über strategische Entscheidungen und einzelne Managemententscheidungen. Im Einklang mit dem Gemeinschaftsrecht ist zur Feststellung, dass eine Kontrolle im Sinne dieses Absatzes gegeben ist, — insbesondere bei öffentlich-privaten Partnerschaften — nicht zwingend erforderlich, dass die zuständige Behörde zu 100 % Eigentümer ist, sofern ein beherrschender öffentlicher Einfluss besteht und aufgrund anderer Kriterien festgestellt werden kann, dass eine Kontrolle ausgeübt wird.
- b) Die Voraussetzung für die Anwendung dieses Absatzes ist, dass der interne Betreiber und jede andere Einheit, auf die dieser Betreiber einen auch nur geringfügigen Einfluss ausübt, ihre öffentlichen Personenverkehrsdienste innerhalb des Zuständigkeitsgebiets der zuständigen örtlichen Behörde ausführen — ungeachtet der abgehenden Linien oder sonstiger Teildienste, die in das Zuständigkeitsgebiet benachbarter zuständiger örtlicher Behörden führen — und nicht an außerhalb des Zuständigkeitsgebiets der zuständigen örtlichen Behörde organisierten wettbewerblichen Vergabeverfahren für die Erbringung von öffentlichen Personenverkehrsdiensten teilnehmen.
- c) Ungeachtet des Buchstabens b kann ein interner Betreiber frühestens zwei Jahre vor Ablauf des direkt an ihn vergebenen Auftrags an fairen wettbewerblichen Vergabeverfahren teilnehmen, sofern endgültig beschlossen wurde, die öffentlichen Personenverkehrsdienste, die Gegenstand des Auftrags des internen Betreibers sind, im Rahmen eines fairen wettbewerblichen Vergabeverfahrens zu vergeben und der interne Betreiber nicht Auftragnehmer anderer direkt verbogener öffentlicher Dienstleistungsaufträge ist.
- 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.

e) Kommt eine Unterauftragsvergabe nach Artikel 4 Absatz 7 in Frage, so ist der interne Betreiber verpflichtet, den überwiegenden Teil des öffentlichen Personenverkehrsdienstes selbst zu erbringen.

(3) Werden die Dienste Dritter, die keine internen Betreiber sind, in Anspruch genommen, so müssen die zuständigen Behörden die öffentlichen Dienstleistungsaufträge außer in den in den Absätzen 4, 5 und 6 vorgesehenen Fällen im Wege eines wettbewerblichen Vergabeverfahrens vergeben. Das für die wettbewerbliche Vergabe angewandte Verfahren muss allen Betreibern offen stehen, fair sein und den Grundsätzen der Transparenz und Nichtdiskriminierung genügen. Nach Abgabe der Angebote und einer eventuellen Vorauswahl können in diesem Verfahren unter Einhaltung dieser Grundsätze Verhandlungen geführt werden, um festzulegen, wie der Besonderheit oder Komplexität der Anforderungen am besten Rechnung zu tragen ist.

(4) Sofern dies nicht nach nationalem Recht untersagt ist, können die zuständigen Behörden entscheiden, öffentliche Dienstleistungsaufträge, die entweder einen geschätzten Jahresdurchschnittswert von weniger als 1 000 000 EUR oder eine jährliche öffentliche Personenverkehrsleistung von weniger als 300 000 km aufweisen, direkt zu vergeben.

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

(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 zwei Jahre zulässig.

(6) Sofern dies nicht nach nationalem Recht untersagt ist, können die zuständigen Behörden entscheiden, öffentliche Dienstleistungsaufträge im Eisenbahnverkehr — mit Ausnahme anderer schienengestützter Verkehrsträger wie Untergrund- oder Straßenbahnen — direkt zu vergeben. Abweichend von Artikel 4 Absatz 3 haben diese Aufträge eine Höchstlaufzeit von zehn Jahren, soweit nicht Artikel 4 Absatz 4 anzuwenden ist.

(7) Die Mitgliedstaaten treffen die erforderlichen Maßnahmen, um sicherzustellen, dass die gemäß den Absätzen 2 bis 6 getroffenen Entscheidungen wirksam und rasch auf Antrag einer Person überprüft werden können, die ein Interesse daran hat bzw. hatte, einen bestimmten Auftrag zu erhalten, und die angibt, durch einen Verstoß dieser Entscheidungen gegen Gemeinschaftsrecht oder nationale Vorschriften zur Durchführung des Gemeinschaftsrechts geschädigt zu sein oder geschädigt werden zu können.

Sind die für die Nachprüfungsverfahren zuständigen Stellen keine Gerichte, so sind ihre Entscheidungen stets schriftlich zu begründen. In einem solchen Fall ist ferner zu gewährleisten, dass Beschwerden aufgrund rechtswidriger Handlungen der Nachprüfungsstellen oder aufgrund fehlerhafter Ausübung der diesen übertragenen Befugnisse der gerichtlichen Überprüfung oder der Überprüfung durch andere Stellen, die Gerichte im Sinne von Artikel 234 des Vertrags und unabhängig von der vertrags-schließenden Behörde und der Nachprüfungsstellen sind, unterzogen werden können.

Artikel 6

Ausgleichsleistung für gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen

(1) Jede Ausgleichsleistung im Zusammenhang mit einer allgemeinen Vorschrift oder einem öffentlichen Dienstleistungsauftrag entspricht unabhängig von den Vergabemodalitäten den Bestimmungen des Artikels 4. Jede wie auch immer beschaffene Ausgleichsleistung im Zusammenhang mit einem öffentlichen Dienstleistungsauftrag, der in Übereinstimmung mit Artikel 5 Absätze 2, 4, 5 oder 6 direkt vergeben wurde, oder im Zusammenhang mit einer allgemeinen Vorschrift unterliegt darüber hinaus den Bestimmungen des Anhangs.

(2) Die Mitgliedstaaten übermitteln der Kommission auf deren schriftliche Aufforderung binnen drei Monaten oder einer anderen in der Aufforderung gesetzten längeren Frist alle Informationen, die diese für erforderlich hält, um festzustellen, ob eine gewährte Ausgleichsleistung mit dieser Verordnung vereinbar ist.

Artikel 7

Veröffentlichung

(1) Jede zuständige Behörde macht einmal jährlich einen Gesamtbericht über die in ihren Zuständigkeitsbereich fallenden gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen, die ausgewählten Betreiber eines öffentlichen Dienstes sowie die diesen Betreibern zur Abgeltung gewährten Ausgleichsleistungen und ausschließlichen Rechte öffentlich zugänglich. Dieser 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.

(2) Jede zuständige Behörde ergreift die erforderlichen Maßnahmen, um sicherzustellen, dass spätestens ein Jahr vor Einleitung des wettbewerblichen Vergabeverfahrens oder ein Jahr vor der Direktvergabe mindestens die folgenden Informationen im Amtsblatt der Europäischen Union veröffentlicht werden:

- a) der Name und die Anschrift der zuständigen Behörde;
- b) die Art des geplanten Vergabeverfahrens;
- c) die von der Vergabe möglicherweise betroffenen Dienste und Gebiete.

Die zuständigen Behörden können beschließen, diese Informationen nicht zu veröffentlichen, wenn der öffentliche Dienstleistungsauftrag eine jährliche öffentliche Personenverkehrsleistung von weniger als 50 000 km aufweist.

Sollten sich diese Informationen nach ihrer Veröffentlichung ändern, so hat die zuständige Behörde so rasch wie möglich eine Berichtigung zu veröffentlichen. Diese Berichtigung erfolgt unbeschadet des Zeitpunkts der Einleitung der Direktvergabe oder des wettbewerblichen Vergabeverfahrens.

Dieser Absatz findet keine Anwendung auf Artikel 5 Absatz 5.

(3) Bei der Direktvergabe von öffentlichen Dienstleistungsaufträgen im Eisenbahnverkehr nach Artikel 5 Absatz 6 macht die zuständige Behörde innerhalb eines Jahres nach der Auftragsvergabe folgende Informationen öffentlich zugänglich:

- a) den Namen des Auftraggebers, seine Eigentümer sowie gegebenenfalls den/die Namen der Partei oder Parteien, die eine rechtliche Kontrolle ausübt/ausüben;
- b) die Dauer des öffentlichen Dienstleistungsauftrags;
- c) eine Beschreibung der zu erbringenden Personenverkehrsdienste;
- d) eine Beschreibung der Parameter für die finanzielle Ausgleichsleistung;
- e) Qualitätsziele wie beispielsweise in Bezug auf Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit und anwendbare Prämien und Sanktionen;
- f) Bedingungen in Bezug auf die wichtigsten Wirtschaftsgüter.

(4) Die zuständige Behörde übermittelt jeder interessierten Partei auf entsprechenden Antrag ihre Gründe für die Entscheidung über die Direktvergabe eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags.

Artikel 8

Übergangsregelung

(1) Öffentliche Dienstleistungsaufträge werden nach Maßgabe dieser Verordnung vergeben. Dienstleistungsaufträge oder öffentliche Dienstleistungsaufträge gemäß der Definition in den Richtlinien 2004/17/EG oder 2004/18/EG für öffentliche Personenverkehrsdienste mit Bussen und Straßenbahnen werden jedoch gemäß den in jenen Richtlinien vorgesehenen Verfahren vergeben, sofern die Aufträge nicht die Form von Dienstleistungskonzessionen im Sinne jener Richtlinien annehmen. Werden Aufträge nach den Richtlinien 2004/17/EG oder 2004/18/EG vergeben, so sind die Absätze 2 bis 4 des vorliegenden Artikels nicht anwendbar.

(2) Unbeschadet des Absatzes 3 muss die Vergabe von Aufträgen für den öffentlichen Verkehr auf Schiene und Straße ab 3. Dezember 2019 im Einklang mit Artikel 5 erfolgen. Während dieses Übergangszeitraums treffen die Mitgliedstaaten Maßnahmen, um Artikel 5 schrittweise anzuwenden und ernste strukturelle Probleme insbesondere hinsichtlich der Transportkapazität zu vermeiden.

Binnen sechs Monaten nach der ersten Hälfte des Übergangszeitraums legen die Mitgliedstaaten der Kommission einen Fortschrittsbericht vor, in dem die Umsetzung der schrittweisen Vergabe von öffentlichen Dienstleistungsaufträgen im Einklang mit Artikel 5 dargelegt wird. Auf der Grundlage der Fortschrittsberichte der Mitgliedstaaten kann die Kommission den Mitgliedstaaten geeignete Maßnahmen vorschlagen.

(3) Von Absatz 2 ausgenommen sind öffentliche Dienstleistungsaufträge, die gemäß dem Gemeinschaftsrecht und nationalem Recht wie folgt vergeben wurden:

- a) vor dem 26. Juli 2000 nach einem fairen wettbewerblichen Vergabeverfahren;
- b) vor dem 26. Juli 2000 nach einem anderen Verfahren als einem fairen wettbewerblichen Vergabeverfahren;
- c) ab dem 26. Juli 2000 und vor dem 3. Dezember 2009 nach einem fairen wettbewerblichen Vergabeverfahren;
- d) ab dem 26. Juli 2000 und vor dem 3. Dezember 2009 nach einem anderen Verfahren als einem fairen wettbewerblichen Vergabeverfahren.

Die unter Buchstabe a genannten Aufträge können für ihre vorgesehene Laufzeit gültig bleiben. Die unter den Buchstaben b und c genannten Aufträge können für ihre vorgesehene Laufzeit gültig bleiben, jedoch nicht länger als 30 Jahre. Die unter Buchstabe d genannten Aufträge können für ihre vorgesehene Laufzeit gültig bleiben, sofern ihre Laufzeit begrenzt und mit den Laufzeiten gemäß Artikel 4 vergleichbar ist.

Öffentliche Dienstleistungsaufträge können für ihre vorgesehene Laufzeit gültig bleiben, wenn ihre Beendigung unangemessene rechtliche oder wirtschaftliche Auswirkungen hätte, vorausgesetzt dass die Kommission der Weiterführung zugestimmt hat.

(4) Unbeschadet des Absatzes 3 können die zuständigen Behörden während der zweiten Hälfte des in Absatz 2 genannten Übergangszeitraums diejenigen Betreiber eines öffentlichen Dienstes von der Teilnahme an wettbewerblichen Vergabeverfahren ausschließen, die nicht nachweisen können, dass der Wert der öffentlichen Verkehrsdienste, für die sie gemäß dieser Verordnung eine Ausgleichsleistung erhalten oder ausschließliche Rechte genießen, mindestens 50 % des Werts aller von ihnen erbrachten öffentlichen Verkehrsdienste, für die sie eine Ausgleichsleistung erhalten oder ausschließliche Rechte genießen, ausmacht. Betreiber eines öffentlichen Dienstes, die die auszuschreibenden Dienste erbringen, können nicht ausgeschlossen werden. Dieses Kriterium gilt nicht für öffentliche Dienstleistungsaufträge, die als Notmaßnahme gemäß Artikel 5 Absatz 5 vergeben wurden.

Machen die zuständigen Behörden von der in Unterabsatz 1 genannten Möglichkeit Gebrauch, so hat dies ohne Diskriminierung zu erfolgen; in diesem Fall schließen sie alle potenziellen Betreiber eines öffentlichen Dienstes aus, die dieses Kriterium erfüllen, und unterrichten potenzielle Betreiber zu Beginn des Vergabeverfahrens für öffentliche Dienstleistungsaufträge von ihrer Entscheidung.

Die betroffenen zuständigen Behörden teilen der Kommission ihre Absicht, diese Vorschrift anzuwenden, mindestens zwei Monate vor der Veröffentlichung des wettbewerblichen Vergabeverfahrens mit.

Artikel 9

Vereinbarkeit mit dem Vertrag

(1) Eine gemäß dieser Verordnung gewährte Ausgleichsleistung für gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen beim Betrieb öffentlicher Personenverkehrsdienste oder für die Einhaltung von in allgemeinen Vorschriften festgelegten tariflichen Verpflichtungen muss mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar sein. Diese Ausgleichsleistungen sind von der Pflicht zur vorherigen Unterrichtung nach Artikel 88 Absatz 3 des Vertrags befreit.

(2) Unbeschadet der Artikel 73, 86, 87 und 88 des Vertrags können die Mitgliedstaaten weiterhin andere als die von dieser Verordnung erfassten Beihilfen für den Verkehrssektor nach Artikel 73 des Vertrags gewähren, die den Erfordernissen der Koordination des Verkehrs oder der Abgeltung bestimmter, mit dem Begriff des öffentlichen Dienstes zusammenhängender Leistungen entsprechen, und zwar insbesondere

- a) bis zum Inkrafttreten gemeinsamer Vorschriften über die Zuordnung der Infrastrukturkosten, wenn die Beihilfe Unternehmen gewährt wird, die Kosten für die von ihnen benutzte Infrastruktur zu tragen haben, während andere Unternehmen derartigen Belastungen nicht unterworfen sind. Bei der Festlegung des entsprechenden Beihilfebetrags werden die Infrastrukturkosten berücksichtigt, die konkurrierende Verkehrsträger nicht zu tragen haben;
- b) wenn mit der Beihilfe die Erforschung oder die Entwicklung von für die Gemeinschaft insgesamt wirtschaftlicheren Verkehrssystemen und -technologien gefördert werden soll.

Solche Beihilfen sind auf das Forschungs- und Entwicklungsstadium zu beschränken und dürfen nicht für die kommerzielle Nutzung dieser Verkehrssysteme und -technologien gewährt werden.

Artikel 10

Aufhebung

(1) Die Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 wird aufgehoben. Sie gilt jedoch während eines Zeitraums von drei Jahren nach Inkrafttreten der vorliegenden Verordnung weiterhin für Güterbeförderungsdienste.

(2) Die Verordnung (EWG) Nr. 1107/70 wird aufgehoben.

Artikel 11

Berichte

Die Kommission legt nach Ende des in Artikel 8 Absatz 2 vorgesehenen Übergangszeitraums einen Bericht über die Durchführung dieser Verordnung und über die Entwicklung der Erbringung öffentlicher Personenverkehrsdienste in der Gemeinschaft vor, in dem insbesondere die Entwicklung der Qualität der öffentlichen Personenverkehrsdienste und die Auswirkungen der Direktvergabe bewertet werden und dem erforderlichenfalls geeignete Vorschläge zur Änderung dieser Verordnung beigelegt sind.

Artikel 12

Inkrafttreten

Diese Verordnung tritt am 3. Dezember 2009 in Kraft.

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

Geschehen zu Straßburg am 23. Oktober 2007.

Im Namen des Europäischen Parlaments
Der Präsident
H.-G. PÖTTERING

Im Namen des Rates
Der Präsident
M. LOBO ANTUNES

ANHANG

Regeln für die Gewährung einer Ausgleichsleistung in den in Artikel 6 Absatz 1 genannten Fällen

1. Ausgleichsleistungen im Zusammenhang mit direkt vergebenen öffentlichen Dienstleistungsaufträgen gemäß Artikel 5 Absätze 2, 4, 5 oder 6 oder Ausgleichsleistungen im Zusammenhang mit einer allgemeinen Vorschrift sind nach den Regeln dieses Anhangs zu berechnen.
2. Die Ausgleichsleistung darf den Betrag nicht überschreiten, der dem finanziellen Nettoeffekt der Summe aller (positiven oder negativen) Auswirkungen der Erfüllung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen auf die Kosten und Einnahmen des Betreibers eines öffentlichen Dienstes entspricht. Die Auswirkungen werden beurteilt anhand des Vergleichs der Situation bei Erfüllung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung mit der Situation, die vorläge, wenn die gemeinwirtschaftliche Verpflichtung nicht erfüllt worden wäre. Für die Berechnung des finanziellen Nettoeffekts geht die zuständige Behörde nach dem folgenden Modell vor:

Kosten, die in Verbindung mit einer gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung oder einem Paket gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen entstehen, die von einer oder mehreren zuständigen Behörden auferlegt wurden und die in einem öffentlichen Dienstleistungsauftrag und/oder in einer allgemeinen Vorschrift enthalten sind,

abzüglich aller positiven finanziellen Auswirkungen, die innerhalb des Netzes entstehen, das im Rahmen der betreffenden gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung(en) betrieben wird,

abzüglich Einnahmen aus Tarifentgelten oder aller anderen Einnahmen, die in Erfüllung der betreffenden gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung(en) erzielt werden,

zuzüglich eines angemessenen Gewinns,

ergeben den finanziellen Nettoeffekt.

3. Die Erfüllung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung kann Auswirkungen auf mögliche Beförderungstätigkeiten eines Betreibers haben, die über die betreffende(n) gemeinwirtschaftliche(n) Verpflichtung(en) hinausgehen. Zur Vermeidung von übermäßigen oder unzureichenden Ausgleichsleistungen werden daher bei der Berechnung des finanziellen Nettoeffekts alle quantifizierbaren finanziellen Auswirkungen auf die betroffenen Netze des Betreibers berücksichtigt.
4. Die Berechnung der Kosten und Einnahmen erfolgt anhand der geltenden Rechnungslegungs- und Steuervorschriften.
5. Führt ein Betreiber eines öffentlichen Dienstes neben den Diensten, die Gegenstand einer Ausgleichsleistung sind und gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen unterliegen, auch andere Tätigkeiten aus, so muss die Rechnungslegung für diese öffentlichen Dienste zur Erhöhung der Transparenz und zur Vermeidung von Quersubventionen getrennt erfolgen, wobei zumindest die folgenden Voraussetzungen erfüllt sein müssen:
 - Die Konten für jede dieser betrieblichen Tätigkeiten werden getrennt geführt, und der Anteil der zugehörigen Aktiva sowie die Fixkosten werden gemäß den geltenden Rechnungslegungs- und Steuervorschriften umgelegt.
 - Alle variablen Kosten, ein angemessener Beitrag zu den Fixkosten und ein angemessener Gewinn im Zusammenhang mit allen anderen Tätigkeiten des Betreibers eines öffentlichen Dienstes dürfen auf keinen Fall der betreffenden öffentlichen Dienstleistung zugerechnet werden.
 - Die Kosten für die öffentliche Dienstleistung werden durch die Betriebseinnahmen und die Zahlungen staatlicher Behörden ausgeglichen, ohne dass eine Übertragung der Einnahmen in einen anderen Tätigkeitsbereich des Betreibers eines öffentlichen Dienstes möglich ist.
6. Unter angemessenem Gewinn ist eine in dem betreffenden Sektor in einem bestimmten Mitgliedstaat übliche angemessene Kapitalrendite zu verstehen, wobei das aufgrund des Eingreifens der Behörde vom Betreiber eines öffentlichen Dienstes eingegangene Risiko oder für ihn entfallende Risiko zu berücksichtigen ist.

7. Das Verfahren zur Gewährung der Ausgleichsleistung muss einen Anreiz geben zur Aufrechterhaltung oder Entwicklung
- einer wirtschaftlichen Geschäftsführung des Betreibers eines öffentlichen Dienstes, die objektiv nachprüfbar ist, und
 - der Erbringung von Personenverkehrsdiensten ausreichend hoher Qualität.
-



ETF (European Transport Workers' Federation)

Rue du Marché aux Herbes, 105, Bt 11

B-1000 BRUSSELS

Tel: +32.2.285 46 60

Fax: +32.2.280 08 17

e-mail: etf@etf-europe.org

web: www.etf-europe.org



**EUROPEAN TRANSPORT
WORKERS' FEDERATION**