



## Gegenwärtiger und zukünftiger Rechtsrahmen für öffentlichen Personenverkehr in Europa

Michaela Strohschneider, Generaldirektion für Energie und Verkehr - Wien, 15. April 2005



European Commission - Directorate General for Energy and Transports

1



## Entwicklung der EU-Gesetzgebung

### Verordnung 1191/1969:

- **Verpflichtung** die Mehrzahl der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen **zu beenden**.
- **Verpflichtung** verbleibende Auferlegungen **zu kompensieren** (dazu detaillierte Regeln).
- **lokale Betreiber** sind vom Geltungsbereich der VO ausgeschlossen.

### Verordnungsnovelle 1893/1991:

- öffentliche Dienste sollen in Form von **Verträgen** vereinbart werden.
- **bestimmte auferlegte Verpflichtungen können fortgesetzt werden** (Ausnahmeregelungen für lokale Betreiber und für Tarifverpflichtungen bei der Personenbeförderung).
- lokale Betreiber fallen in den Geltungsbereich der VO (siehe **Ausnahmeregelungen**).



European Commission - Directorate General for Energy and Transports

2



## Schrittweise Marktöffnung

Nationale Gesetze öffnen die Märkte und führen (beschränkt) Wettbewerb ein :

**Deregulierung** des Busverkehrs in GB (1986) außerhalb Londons.

**Kontrollierter Wettbewerb** in anderen Ländern

- Ausschreibung einzelner Linien (S, FIN, Beginn 1990iger)
- ganze Ortsverkehrsnetze (F, Mitte 1990iger)
- Schienennetze (S, D, VK, späte 1990iger)
- Ohne Vertrag vergeben von Busrouten (D, A, B, späte 1990iger)



## Folgen der Einführung kontrollierten Wettbewerbs

1. **Erfolg:** steigende Passagierzahlen und fallende Kosten
2. Auftreten "**internationaler**" Betreiber
3. **Rechtsunsicherheit** manifestiert sich in vier Punkten :
  - Ist Gemeinschaftsrecht vollständig auf den ÖPV anzuwenden ?
  - Was ist der Geltungsbereich der Verordnung 1191/69 ?
  - Sind Entschädigung für Verkehrsdienste im öffentlichen Interesse staatliche Beihilfen ?
  - Wie müssen besondere und ausschließliche Rechte rechtsgültig begründet und in Kraft gesetzt werden ?





## Ereignisse 2000 - 2004

- 26.07.2000 erster Vorschlag der Kommission
- 14.11.2001 erste Lesung in EP
- 21. 02.2002 (erster) abgeänderte Vorschlag der Kommission
- 24.07.2003 C-280/00 - Urteil „*Altmark*“ des EUGH
- 12.05. 2004 Weißbuch der Kommission zu Dienstleistungen von allgemeinem Interesse
- 16.1.2004 Erste Entscheidung der Kommission über ein Paket von Maßnahmen hinsichtlich staatlicher Beihilfen im Zusammenhang mit der Erbringung von Dienstleistungen von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse



## Das *Altmark* Urteil – die Fragen

Sind geltende Regeln über staatlichen Beihilfen in der Gemeinschaft im öffentlichen Personenverkehr verpflichtend anzuwenden, und wenn ja, zu welchen Bedingungen ?

An Hand welcher gesetzlicher Regeln muss öffentlicher Personenverkehr durchgeführt und bewertet werden ?





## Das *Altmark* Urteil – die Konsequenzen

Die allgemein gültigen Konsequenzen von *Altmark*:

1. Kompensationszahlungen für Verpflichtungen im allgemeinen wirtschaftlichen Interesse sind **keine Beihilfen**, wenn
  - sie klar definiert sind,
  - die Abgeltung oder zumindest der Abgeltungsmechanismus im Vorhinein bestimmt ist,
  - Überkompensation ausgeschlossen ist, und
  - falls keine Ausschreibung stattgefunden hat, darf die Abgeltung die Kosten eines durchschnittlich gut geführten Unternehmens nicht überschreiten.
2. Handelt es sich um **Beihilfen**, müssen Kompensationszahlungen im Vorhinein von der Kommission genehmigt werden.



European Commission - Directorate General for Energy and Transport

7



## Das *Altmark* Urteil - Lösungsansätze

„*Altmark*“ gibt Antworten auf drei von vier Rechtsunsicherheit verursachende Fragen:

1. Öffentlicher Personenverkehr unterliegt vollständig **Gemeinschaftsrecht**.
2. Die **Verordnung 1191/69** ist im allgemeinen öffentlichen Personenverkehr **anzuwenden**, außer MS beschließen lokale Betreiber von ihrem Geltungsbereich auszunehmen.
3. **Entschädigung** für die Erbringung von Leistungen im allgemeinen öffentlichen Interesse, **sind keine staatlichen Beihilfen**, vorausgesetzt sie sind angemessen (siehe dritte und vierte Bedingung des Urteils).

„*Altmark*“ gibt keine Antwort zum Thema besondere oder ausschließliche Rechte!



European Commission - Directorate General for Energy and Transport

8



## Situation 2004/2005

- Wachsende **Rechtsunsicherheit**, auch in Reaktion auf das „*Altmark*“ Urteil.
- Keine Fortschritte beim Gesetzgebungsverfahren im Rat, Änderungsvorschläge (96) des EP.
- Die Dienste der Kommission beginnen an einem zweiten geänderten Vorschlag zu arbeiten.

*Zeit der Entscheidung ...!*



## Zweiter Änderungsvorschlag - Ziele

Bei der neuerlichen Änderung ihres Vorschlags wird die Kommission von **drei Zielen** geleitet:

- Vereinfachung
- Flexibilität, und schließlich
- mehr Raum für Subsidiarität.





## Zweiter Änderungsvorschlag – Prinzipien I

*Auf Basis der Ziele werden folgende Prinzipien entwickelt :*

- Im Falle negativer Erträge müssen Verpflichtungen im allgemeinen Interesse **kompensiert** werden.
- Der **Geltungsbereich** der Verordnung umschließt Schienen- und Straßenverkehr.
- Die Verordnung regelt die Vergabe besonderer oder ausschließlicher Rechte sowie Entschädigungen von Verpflichtungen auf Basis eindeutiger individueller Vereinbarungen („**Vertrag**“) sowie die Abgeltung von Sondertarifen (Ausnahme zur Vertragsform). %



## Zweiter Änderungsvorschlag – Prinzipien II

- Der Vertrag muss die **Leistungen** im allgemeinen Interesse, das betroffenen **Gebiet** und die **Abgeltung** oder zumindest deren Parameter, klar definieren.
- Verträge müssen **zeitlich begrenzt sein** (max. 8 Jahre Busse, 15 Jahre Bahn).
- **Übergangsregeln:** 50% Ausschreibung nach halber Übergansfrist, Altverträge, Reziprozität.
- Die Auftragsvergabe erfolgt in der Regel nach einem Ausschreibungsverfahren : transparent, objektiv und nicht diskriminierend („**kontrollierter Wettbewerb**“).

%





## Zweiter Änderungsvorschlag – Prinzipien III

- Unter Einhaltung klarer Finanzierungsregeln darf in bestimmten Fällen ein Vertrag **direkt vergeben werden** (uU niedriges Budget, Notfall, Bahnlangstrecke).
- Außerdem kann die zuständige Behörde Leistungen selbst erbringen oder, unter bestimmten Bedingungen, den Vertrag ohne Ausschreibung an ein beliehenes Unternehmen vergeben („**in-house**“ **Betrieb**).
- Verstärkte **Transparenz** durch Veröffentlichung von Eckdaten (Behörde, Vergabeart, Leistung) ein Jahr vor Ausschreibung bzw. Vertragsabschluss.



## Aussichten in die Zukunft ?

Die interne Beratung mit den übrigen Dienststellen der Kommission ist abgeschlossen.

- Der zweite Änderungsvorschlag könnte von der Kommission als Kollegium in den nächsten Monaten angenommen werden.
- Der zweite Änderungsvorschlag wird dem EP und dem Rat übermittelt, um das Gesetzgebungsverfahren fortzusetzen.





**Michaela Strohschneider**

**Europäische Kommission**  
**Generaldirektion für Energie und Verkehr**  
**Abteilung „Dienste allgemeinen wirtschaftlichen**  
**Interesses & Rechte der Kunden“**

**+32.2.296.82.43**

**michaela.strohschneider@cec.eu.int**



European Commission - Directorate General for Energy and Transport

15

