III

(Vorbereitende Rechtsakte)

AUSSCHUSS DER REGIONEN

103. PLENARTAGUNG VOM 7.-9. OKTOBER 2013

Stellungnahme des Ausschusses der Regionen — Viertes Eisenbahnpaket

(2013/C 356/16)

DER AUSSCHUSS DER REGIONEN

— begrüßt die Bereitschaft der Europäischen Kommission, den für die Schaffung eines einheitlichen Eisenbahnraums erforderlichen Rechtsrahmen zu ergänzen;

— hält die Liberalisierung nicht für einen Selbstzweck, denn das Ziel muss darin bestehen, das Angebot und die Qualität der Dienstleistungen zu verbessern. Die Öffnung für den Wettbewerb lässt sich nur beurteilen, wenn auch die Investitionen in die Infrastrukturen, die tatsächlichen Bedingungen, unter denen der Markt funktioniert, und die technischen Aspekte der Interoperabilität berücksichtigt werden;

— weist darauf hin, dass die lokalen Gebietskörperschaften dank des Grundsatzes der Selbstverwaltung frei darüber entscheiden können, wie sie ihre Dienstleistungen im Bereich des öffentlichen Verkehrs organisieren; sieht aber in der Einführung von zu niedrigen Höchstgrenzen für die Direktvergabe eine dramatische Einschränkung des Grundsatzes der Selbstverwaltung der Gebietskörperschaften;

— begrüßt die Stärkung der Rolle des Infrastrukturbetreibers sowie die Einsetzung von Koordinierungsausschüssen, die die Aktivitäten dieses in seiner Rolle gestärkten Infrastrukturbetreibers überwachen und für ein insgesamt effizientes System sorgen. Die lokalen Gebietskörperschaften sollten hierbei systematisch eingebunden werden und nicht nur „gegebenenfalls“;

— spricht sich für eine rasche Einrichtung eines europäischen Netzes von Infrastrukturbetreibern aus, das für das Funktionieren eines einheitlichen Eisenbahnraums und eine grenzübergreifende Abstimmung unerlässlich ist;

— befürwortet die Stärkung der Rolle der europäischen Eisenbahnagentur, mit der insbesondere die technische Interoperabilität und die Harmonisierung der Sicherheitsverfahren gefördert werden sollen, um größere Probleme infolge der Abweichungen zwischen 26 nationalen Behörden zu vermeiden.

Berichterstatter	Pascal Mangin (FR/EVP), Mitglied des Regionalrates der Region Elsass
Referenzdokumente	Mitteilung der Kommission an das Europäische Parlament, den Rat, den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und den Ausschuss der Regionen: „Das vierte Eisenbahnpaket — Vollendung des einheitlichen europäischen Eisenbahnraums zur Steigerung von Wettbewerbsfähigkeit und Wachstum in der EU“ COM(2013) 25 final; Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Aufhebung der Verordnung (EWG) Nr. 1192/69 des Rates über gemeinsame Regeln für die Normalisierung der Konten der Eisenbahnunternehmen COM(2013) 26 final; Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über die Eisenbahnagentur der Europäischen Union und zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 881/2004 COM(2013) 27 final; Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 hinsichtlich der Öffnung des Marktes für inländische Schienenpersonenverkehrsdienste COM(2013) 28 final; Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Richtlinie 2012/34/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. November 2012 zur Schaffung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraums bezüglich der Öffnung des Marktes für inländische Schienenpersonenverkehrsdienste und der Verwaltung der Eisenbahninfrastruktur COM(2013) 29 final; Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems in der Europäischen Union (Neufassung) COM(2013) 30 final; Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates über die Eisenbahnsicherheit (Neufassung) COM(2013) 31 final; Bericht der Kommission an das Europäische Parlament, den Rat, den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und den Ausschuss der Regionen über die Fortschritte im Bereich der Interoperabilität des Eisenbahnsystems COM(2013) 32 final; Bericht der Kommission an das Europäische Parlament, den Rat, den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und den Ausschuss der Regionen über das Profil und die Aufgaben des anderen Zugpersonals COM(2013) 33 final; Bericht der Kommission an das Europäische Parlament, den Rat, den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und den Ausschuss der Regionen über die Durchführung der Bestimmungen der Richtlinie 2007/58/EG zur Öffnung des Marktes für grenzüberschreitende Schienenpersonenverkehrsdienste — Begleitunterlage zur Mitteilung an den Rat und das Europäische Parlament zum vierten Eisenbahnpaket COM(2013) 34 final

I. **POLITISCHE EMPFEHLUNGEN**

A. ***Gemeinwirtschaftliche verpflichtungen***

DER AUSSCHUSS DER REGIONEN

Allgemeine Bemerkungen

1. begrüßt die Bereitschaft der Europäischen Kommission, den für die Schaffung eines einheitlichen Eisenbahnraums erforderlichen Rechtsrahmen zu ergänzen;

2. ruft seine bereits mehrfach, wie etwa zur „Ökologisierung des Verkehrssektors" vertretene Auffassung in Erinnerung, dass eine der wichtigsten Zielsetzungen der europäischen Verkehrspolitik darin besteht, die Beförderung von Personen und den Transport von Waren, insbesondere den grenzüberschreitenden Güter- und Güterschwerverkehr, von der Straße auf die Schiene als umweltfreundlichstem Verkehrsträger zu verlagern, und die EU die Erreichung dieses Ziels durch geeignete Maßnahmen sicherstellen muss, wenn ausreichend freie Kapazitäten hierfür vorhanden sind;

3. hält die Liberalisierung nicht für einen Selbstzweck, denn das Ziel muss darin bestehen, das Angebot und die Qualität der Dienstleistungen zu verbessern. Die Öffnung für den Wettbewerb lässt sich nur beurteilen, wenn auch die Investitionen in die Infrastrukturen, die tatsächlichen Bedingungen, unter denen der Markt funktioniert, und die technischen Aspekte der Interoperabilität berücksichtigt werden;

4. will einen ganzheitlichen Ansatz verfolgen, der Verhältnismäßigkeit, Subsidiarität und die Kontrolle des Marktes durch starke Regulierungsbehörden miteinander verbindet. Der Ausschuss der Regionen befürwortet daher die von der Kommission eingeführten Bedingungen der Verhältnismäßigkeit der öffentlichen Dienstleistungen und die Kontrolle der Regulierungsbehörden über die Verflechtung zwischen kommerziellen und öffentlichen Dienstleistungen;

5. wünscht eine vollständige Einbindung der lokalen und regionalen Gebietskörperschaften in die Ausarbeitung und Umsetzung der im Bereich der Schienenverkehrspolitik ergriffenen Maßnahmen, die unmittelbar die Nutzer und zuständigen Behörden selbst betreffen;

6. ist der Ansicht, dass eine größere Effizienz des Eisenbahnsystems und insbesondere der öffentlichen Dienstleistungsaufträge den lokalen und regionalen Gebietskörperschaften angesichts der starken haushalts- und finanzpolitischen Zwänge, denen sie unterliegen, zugutekommt;

7. weist darauf hin, dass die lokalen Gebietskörperschaften dank des Grundsatzes der Selbstverwaltung frei darüber entscheiden können, wie sie ihre Dienstleistungen im Bereich des öffentlichen Verkehrs organisieren. In diesem Sinne darf Artikel 5 Absatz 2 nicht in Frage gestellt werden, da er die Inanspruchnahme eines internen Betreibers ermöglicht; sieht aber in der Einführung von zu niedrigen Höchstgrenzen für die Direktvergabe eine dramatische Einschränkung des Grundsatzes der Selbstverwaltung der Gebietskörperschaften;

8. betont, dass der öffentliche Verkehr erschwinglich sein muss;

Der Rechtsrahmen

Pläne für den öffentlichen Verkehr

9. fordert, dass die Pläne für den öffentlichen Verkehr den Betreibern und Nutzern aller Verkehrsträger eine ausreichende Sichtbarkeit und Sicherheit geben, um die Intermodalität zu fördern. Darin muss den Problemen sozialer und territorialer Zusammenhalt sowie nachhaltige Entwicklung Rechnung getragen werden;

10. befürwortet die Forderung der Europäischen Kommission, dass sich die Pläne für den öffentlichen Verkehr auf alle Verkehrsträger erstrecken müssen. Sie müssen sich problemlos von den zuständigen lokalen Behörden anpassen lassen, da sie von diversen Veränderungen der Gegebenheiten beeinflusst werden können. Darüber hinaus ist eine wirksame grenzüberschreitende Zusammenarbeit zwischen den zuständigen Behörden, insbesondere über die EVTZ, zu fördern und zu gewährleisten, damit sie ihre Verkehrspläne für die einzelnen Verkehrsträger aufeinander abstimmen können;

11. fordert, dass die den lokalen Gebietskörperschaften auferlegten Verpflichtungen bezüglich der Umsetzung der Verkehrspläne nicht zu übermäßigen organisatorischen und finanziellen Belastungen führen;

Sozialer Rahmen

12. begrüßt die Verweise auf den sozialen Rahmen. Sie sollten allerdings genauer formuliert werden, um jegliche Gefahr des Sozialdumpings einzudämmen. Hingegen sollten sie kein Hindernis für eine größere Wettbewerbsfähigkeit des Eisenbahnsektors darstellen und der Förderung der Vielseitigkeit des Personals dienen;

Methoden zur Auswahl der Dienstleister

13. stellt fest, dass die zuständigen Behörden mit der Vergabe der öffentlichen Dienstleistungsaufträge im Wege von Ausschreibungen bei gleicher oder höherer Qualität der Dienstleistungen unter bestimmten Bedingungen Effizienzgewinne und Einsparungen erzielen könnten;

14. fordert jedoch, den zuständigen lokalen Behörden auch weiterhin die Möglichkeit zu geben, frei zwischen einer Ausschreibung (teilweise oder vollständige Öffnung des öffentlichen Dienstleistungsauftrags), Eigenregie und einer Direktvergabe zu

wählen. Um Entgleisungen in Form von Monopolstellungen zu verhindern, muss die Direktvergabe strenger kontrolliert werden, insbesondere entsprechend Kriterien für die Qualität der Dienstleistungen und nicht nur für ihren Preis; für die Verkehrsaufgabenträger geht es darum, Preistransparenz für die erbrachten Dienstleistungen durch die Bestreitbarkeit der Märkte herzustellen;

15. unterstreicht, dass im Rahmen eines flexiblen Ansatzes für die Auswahl des Verkehrsdienstleisters durch die zuständigen lokalen Gebietskörperschaften, darunter die Regionen, dem Entwicklungsstand der Regionalverkehrsmärkte in den einzelnen Mitgliedstaaten Rechnung zu tragen ist;

16. fragt sich angesichts der Tatsache, dass bei bestimmten Ausschreibungen nur ein äußerst geringer Wettbewerb festzustellen ist, inwieweit ein Wettbewerb effektiv gegeben ist. Er fordert die Kommission auf, die Kriterien für eine wahrhaft wettbewerbliche Vergabe klarzustellen, indem sie sich insbesondere auf die durch die Beantwortung der eingereichten Angebote entstehenden Verwaltungskosten und die Laufzeit der von den zuständigen Behörden angebotenen Aufträge stützt;

17. fordert nachdrücklich, dass die Schienenverkehrsbetreiber, die bereits öffentliche Dienstleistungen erbracht haben, auch für die Richtigkeit der im Rahmen der Ausschreibungen zum Zweck der Verlängerung oder Übertragung eines Dienstleistungsauftrags unter Beachtung der Vertraulichkeit von Geschäftsvorgängen gemachten Angaben haften;

Zugang zum Markt für Rollmaterial

18. erkennt an, dass der Erwerb von Rollmaterial ein Markteintrittshindernis sein kann;

19. will keine Methode ausschließen, um die Abdeckung des Restwertrisikos dieses Rollmaterials zu gewährleisten;

Staatliche Beihilfen

20. weist auf die Ankündigung des Parlaments und des Rats hin, dass sie eine Streichung von Artikel 9 der hier in Rede stehenden Verordnung ablehnen würden;

21. pflichtet angesichts der Besonderheiten des Verkehrssektors dem Parlament und dem Rat darin bei, die Pflicht einer systematischen Meldung aller Zuschüsse zu den Dienstleistungen des öffentlichen Verkehrs abzulehnen;

B. ***Marktöffnung und verwaltung***

22. unterstützt — sofern die Bedingungen für einen fairen und transparenten Wettbewerb für alle europäischen Eisenbahnunternehmen sowie ein wettbewerbsverzerrungsfreier Markt absolut garantiert sind — einen gewissen Freiraum für die Mitgliedstaaten zwischen dem Modell der Trennung und dem Modell integrierter Unternehmen bei der Organisation und Entwicklung ihres Eisenbahnsystems;

23. begrüßt die Stärkung der Rolle des Infrastrukturbetreibers in dem Anliegen der Rationalisierung des Eisenbahnsystems. Der Infrastrukturbetreiber muss eine zentrale Anlaufstelle für den Zugang zum Schienenverkehrsnetz bieten, insbesondere den für Verkehr zuständigen Behörden. Daher sollte sein Verwaltungs- oder Aufsichtsrat ein Kollegium von Vertretern der regionalen Verkehrsbehörden umfassen;

24. begrüßt die Einsetzung von Koordinierungsausschüssen, die die Aktivitäten dieses in seiner Rolle gestärkten Infrastrukturbetreibers überwachen und für ein insgesamt effizientes System sorgen. Die lokalen Gebietskörperschaften sollten hierbei systematisch eingebunden werden und nicht nur „gegebenenfalls“;

25. fordert die Benennung von Ansprechpartnern beim Infrastrukturbetreiber für die Beziehungen zu den lokalen und regionalen Gebietskörperschaften;

26. weist darauf hin, dass der Grundsatz der Verhältnismäßigkeit und das Subsidiaritätsprinzip anzuwenden sind, insbesondere wenn sich die Kommission neue Entscheidungsbefugnisse zuweisen möchte;

27. spricht sich für eine rasche Einrichtung eines europäischen Netzes von Infrastrukturbetreibern aus, das für das Funktionieren eines einheitlichen Eisenbahnraums und eine grenzübergreifende Abstimmung unerlässlich ist;

28. weist nachdrücklich auf die Rechenschaftspflicht der Bahnhofsbetreiber gegenüber den lokalen und regionalen Gebietskörperschaften hin: Die Bahnhöfe haben eine starke Hebelwirkung im Hinblick auf die Attraktivität der Regionen;

29. weist darauf hin, dass die Liberalisierung kein Selbstzweck ist, da das Ziel darin bestehen muss, das Angebot und die Qualität der Dienstleistungen zu verbessern. Allerdings gibt es in Europa noch zu wenige Erfahrungswerte über die Öffnung des Marktes für regionalen Personenzugverkehr für den Wettbewerb. Diese Öffnung sollte gefördert werden, wobei die öffentlichen Dienstleistungen unter dem Aspekt der Beeinträchtigung der wirtschaftlichen Ausgewogenheit solcher Dienstleistungen zu schützen sind;

30. betont, dass die geltenden Vorschriften beibehalten werden sollten, wonach Unternehmen, die als Betreiber der Infrastruktur oder Dienstleister für lokale Dienste auf einer spezifischen kleinen Schieneninfrastruktur tätig sind, ihre Tätigkeit nach den derzeitigen Bedingungen fortführen können. Eine solche lokale Infrastruktur darf eine Länge von 150 km nicht übersteigen;

31. begrüßt die Verweise auf den sozialen Rahmen. Sie sollten allerdings genauer formuliert werden, um jegliche Gefahr des Sozialdumpings einzudämmen. Hingegen sollten sie kein Hindernis für eine größere Wettbewerbsfähigkeit des Eisenbahnsektors darstellen und der Förderung der Vielseitigkeit des Personals dienen;

32. befürwortet die umfassenderen Befugnisse der Regulierungsstellen und spricht sich für eine Zusammenarbeit unter ihnen auf europäischer Ebene aus, insbesondere zur Beurteilung einer etwaigen Beeinträchtigung der wirtschaftlichen Ausgewogenheit einer Dienstleistung. Die lokalen und regionalen Gebietskörperschaften müssen außerdem über angemessene Fristen verfügen, um im Falle von Zweifeln an der Wahrung dieser Ausgewogenheit die Regulierungsstellen zu befassen;

33. weist darauf hin, dass die Fahrscheinsysteme ebenso wesentlich für die Marktöffnung sind. In diesem Bereich ist eine bessere Koordinierung zwischen den Eisenbahnunternehmen und mit den zuständigen örtlichen und regionalen Behörden erforderlich;

34. ist der Ansicht, dass die Pflicht der inländische Verkehrsdienste erbringenden Unternehmen, an einem das Angebot und die Fahrscheine (für den intermodalen Verkehr) betreffenden nationalen Informationssystem mitzuwirken, bindend sein sollte, da der Ausbau der damit zusammenhängenden Dienstleistungen ein wichtiger Faktor bei der Erhöhung der Attraktivität des öffentlichen Verkehrs, insbesondere des Schienenverkehrs, ist;

C. ***Der technische pfeiler***

35. stimmt der Diagnose zu, die die Kommission in Bezug auf die Hauptprobleme und Grenzen des bestehenden europäischen Rechtsrahmens für den technischen Bereich gestellt hat;

36. befürwortet die Stärkung der Rolle der europäischen Eisenbahnagentur mit Sitz in Valenciennes, mit der insbesondere die technische Interoperabilität und die Harmonisierung der Sicherheitsverfahren gefördert, die Einführung einer einzigen Genehmigung für die Inbetriebnahme von Fahrzeugen und zur Vermeidung bedeutender Probleme infolge der Abweichungen zwischen 26 nationalen Behörden die Befugnisse der europäischen Eisenbahnagentur gestärkt werden sollen. Fahrzeuge, die nur im Inland eingesetzt werden sollen, können weiterhin durch nationale Sicherheitsbehörden zugelassen werden;

37. fordert jedoch eine Übergangsfrist bis die europäische Eisenbahnagentur voll funktionsfähig ist, um ihre neuen Aufgaben wahrnehmen zu können;

38. befürwortet das von der Kommission festgelegte Ziel, die Zahl der nationalen Vorschriften zu reduzieren, indem hinfällige oder im Widerspruch zu EU-Rechtsvorschriften und den technischen Spezifikationen für die Interoperabilität stehende Vorschriften abgeschafft werden;

39. begrüßt bestimmte Vorschläge der Europäischen Kommission in Bezug auf die Rolle der europäischen Eisenbahnagentur und die Schaffung einer Beschwerdestelle innerhalb der Agentur. Die Europäische Kommission schlägt vor, die Rolle der Agentur zu stärken und sie zu einer für die Fahrzeuge und die Sicherheitsbescheinigungen der Eisenbahnunternehmen zuständigen entscheidungsbefugten zentralen Anlaufstelle zu machen. Daher müssen die Befugnisse der Agentur, ihre (finanziellen und personellen) Ressourcen und ihre Zuständigkeit gestärkt und geklärt werden. Dasselbe gilt für die Beschwerdekammer;

40. fordert, den Ausschuss der Regionen in die Ausarbeitung der Programme der Eisenbahnagentur einzubeziehen;

41. ruft dazu auf, den Kosten-Nutzen-Analysen in Bezug auf die Maßnahmen zur Förderung der Interoperabilität und insbesondere ihre Auswirkung auf lokalen und regionalen Gebietskörperschaften Rechnung zu tragen;

II. **EMPFEHLUNGEN FÜR ÄNDERUNGEN**

Änderungsvorschlag 1

COM(2013) 28 final

Neuer Erwägungsgrund nach Erwägungsgrund 9

Kommissionsvorschlag	Änderungsvorschlag des AdR
	Das Prinzip der Reziprozität ist ein wichtiges Mittel, um einer Wettbewerbsverzerrung entgegenzuwirken; dieses Prinzip sollte auf die Unternehmen aus Drittländern, die an Vergabeverfahren innerhalb der Union teilnehmen wollen, Anwendung finden.

Begründung

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

Änderungsvorschlag 2

COM(2013) 28 final

Erwägungsgrund 15

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

Änderungsvorschlag 3

COM(2013) 28 final

Erwägungsgrund 18

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

Begründung

Die Verlagerung des Grundsatzes der Befreiung von der Meldepflicht für Ausgleichszahlungen auf ein anderes Regelwerk würde die gesamte Logik der Verordnung über die gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen verändern und ein großes Risiko der Rechtsunsicherheit für die öffentlichen Personenverkehrsdienste mit sich bringen.

Änderungsvorschlag 4

COM(2013) 28 final

Artikel 2, Buchstabe c)

Kommissionsvorschlag	Änderungsvorschlag des AdR
„zuständige örtliche Behörde“ jede zuständige Behörde, deren geografischer Zuständigkeitsbereich sich nicht auf das gesamte Staatsgebiet erstreckt und die sich mit dem Verkehrsbedarf eines städtischen Ballungsraums oder eines ländlichen Bezirks befasst;	„zuständige örtliche Behörde“ jede zuständige Behörde, deren geografischer Zuständigkeitsbereich sich nicht auf das gesamte ~~Staatsgebiet~~ Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats erstreckt ~~und~~oder die sich mit dem Verkehrsbedarf einer Region oder eines städtischen Ballungsraums oder eines ländlichen Bezirks befasst, einschließlich auf grenzüberschreitender Ebene;

Begründung

Die in der französischen Fassung verwendete Formulierung „n'est pas nationale" kann zweierlei Bedeutung haben: der Zuständigkeitsbereich erstreckt sich nicht auf das gesamte Staatsgebiet oder es wird eine zuständige lokale Behörde bezeichnet, die sich auf dem Staatsgebiet zweier oder mehrerer Mitgliedstaaten befindet. Die Definition muss klarer formuliert werden, um der Entstehung von Verkehrsbehörden mit grenzübergreifenden Zuständigkeiten Rechnung zu tragen.

Darüber hinaus muss sich die vorliegende Verordnung eindeutig auch auf die Regionen erstrecken.

Änderungsvorschlag 5

COM(2013) 28 final

Artikel 2 Buchstabe e)

Kommissionsvorschlag	Änderungsvorschlag des AdR
Der Anwendungsbereich gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen schließt sämtliche öffentlichen Verkehrsdienste aus, die über das hinausgehen, was erforderlich ist, um lokale, regionale oder subnationale Netzeffekte auszuschöpfen.	~~e)~~ Der Anwendungsbereich gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen schließt sämtliche öffentlichen Verkehrsdienste ~~aus~~ ein, die ~~über das hinausgehen, was erforderlich ist, um~~ lokale, regionale oder subnationale Netzeffekte ~~auszuschöpfen~~ schaffen; solche Netzeffekte können aus der Zusammenlegung rentabler und unrentabler Strecken entstehen.

Begründung

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

Änderungsvorschlag 6

COM(2013) 28 final

Artikel 2 a Absatz 1

Kommissionsvorschlag	Änderungsvorschlag des AdR
1. Die zuständigen Behörden stellen für das Gebiet, für das sie zuständig sind, Pläne für den öffentlichen Personenverkehr auf, die sich auf sämtliche relevanten Verkehrsträger erstrecken, und aktualisieren diese regelmäßig.	1. Die zuständigen Behörden stellen für das Gebiet, für das sie zuständig sind, Pläne für den öffentlichen Personenverkehr auf, die sich auf sämtliche relevanten Verkehrsträger erstrecken, und aktualisieren diese regelmäßig. Diese Verpflichtungen gelten ausschließlich für Ballungsgebiete mit mehr als 100 000 Einwohnern.
In diesen Plänen für den öffentlichen Verkehr werden die Ziele der Politik auf dem Gebiet des öffentlichen Verkehrs und die Mittel zu ihrer Umsetzung festgelegt, die sich für das Gebiet, für das sie zuständig sind, auf sämtliche relevanten Verkehrsträger erstrecken. Sie enthalten zumindest Folgendes:	In diesen Plänen für den öffentlichen Verkehr werden die Ziele der Politik auf dem Gebiet des öffentlichen Verkehrs und die Mittel zu ihrer Umsetzung festgelegt, die sich für das Gebiet, für das sie zuständig sind, auf sämtliche relevanten Verkehrsträger erstrecken. Sie enthalten zumindest Folgendes:
(a) die Struktur des Netzes oder der Strecken;	(a) die Struktur des Netzes oder der Strecken;
(b) grundlegende Anforderungen, die das Angebot öffentlicher Verkehrsdienste erfüllen muss, wie zum Beispiel Zugänglichkeit, territoriale Anbindung, Sicherheit, modale und intermodale Verbindungen an den Hauptverkehrsknotenpunkten, Angebotsmerkmale wie Betriebszeiten, Frequenz der Dienste und Mindestmaß an Kapazitätsauslastung;	(b) grundlegende Anforderungen, die das Angebot öffentlicher Verkehrsdienste erfüllen muss, wie zum Beispiel Zugänglichkeit, territoriale Anbindung, Sicherheit, modale und intermodale Verbindungen an den Hauptverkehrsknotenpunkten, Angebotsmerkmale wie die Fahrplangestaltungsgrundsätze~~Betriebszeiten~~ und, Frequenz der Dienste ~~und Mindestmaß an Kapazitätsauslastung~~;

Kommissionsvorschlag	Änderungsvorschlag des AdR
(c) Qualitätsstandards in Bezug auf Aspekte wie Ausstattungsmerkmale der Haltestellen und des Rollmaterials, Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit, Sauberkeit, Kundendienst und Information, Umgang mit Beschwerden und Rechtsbehelfe, Überwachung der Qualität der Dienste;	(c) Qualitätsstandards in Bezug auf Aspekte wie Ausstattungsmerkmale der Haltestellen und des Rollmaterials, Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit, Sauberkeit, Kundendienst und Information, Umgang mit Beschwerden und Rechtsbehelfe, Überwachung der Qualität der Dienste;
(d) Grundsätze der Tarifpolitik;	(d) Grundsätze der Tarifpolitik;
(e) operationelle Anforderungen wie die Beförderung von Fahrrädern, Verkehrsmanagement, Notfallplan für Störungen.	(e) operationelle Anforderungen wie die Beförderung von Fahrrädern, Verkehrsmanagement, Notfallplan für Störungen;.
	(f) die Erfordernisse des sozialen und territorialen Zusammenhalts.
Bei der Aufstellung der Pläne für den öffentlichen Verkehr achten die zuständigen Behörden insbesondere auf die geltenden Regeln auf dem Gebiet der Fahrgastrechte sowie des Sozial-, Beschäftigungs- und Umweltschutzes.	Bei der Aufstellung der Pläne für den öffentlichen Verkehr achten die zuständigen Behörden insbesondere auf die geltenden Regeln auf dem Gebiet der Fahrgastrechte sowie des Sozial-, Beschäftigungs- und Umweltschutzes, um jeglichem Dumping in den verschiedenen Bereichen vorzubeugen.
	Die Pläne für den öffentlichen Verkehr müssen einen Monat vor ihrer Veröffentlichung der Regulierungsstelle zur Stellungnahme vorgelegt werden.
	Die zuständigen Behörden arbeiten zusammen, um die in ihren jeweiligen Verkehrsplänen enthaltenen Informationen aufeinander abzustimmen, und stellen gemeinsame Verkehrspläne für die regionalen grenzüberschreitenden Verkehrsdienste auf.
Die zuständigen Behörden beschließen die Pläne für den öffentlichen Verkehr nach Konsultation der relevanten Interessenträger und veröffentlichen sie. Für die Zwecke dieser Verordnung sind zu berücksichtigende relevante Interessenträger zumindest die Verkehrsunternehmen, gegebenenfalls die Infrastrukturbetreiber sowie repräsentative Fahrgastvereinigungen und Arbeitnehmerverbände.	Die zuständigen Behörden beschließen die Pläne für den öffentlichen Verkehr nach Konsultation der relevanten Interessenträger und veröffentlichen sie. Für die Zwecke dieser Verordnung sind zu berücksichtigende relevante Interessenträger zumindest die Verkehrsunternehmen, gegebenenfalls die Infrastrukturbetreiber sowie repräsentative Fahrgastvereinigungen und Arbeitnehmerverbände.
	Die früheren bzw. bestehenden öffentlichen Dienstleister sind gehalten, den zuständigen Behörden auf Antrag innerhalb einer Frist von einem Monat die erforderlichen Daten zu übermitteln, selbst wenn es sich um Behörden eines Nachbarstaats handelt.

Begründung

Die ÖPV-Pläne können schwere zusätzliche Verpflichtungen bedeuten, indes ohne Wirkung für die im Rahmen der Raumordnung vereinbarten Hauptstreckenzüge. Mit dem Änderungsvorschlag wird angeregt, diese Verpflichtung auf Ballungsgebiete einer bestimmten Größe zu begrenzen.

Angesichts der Komplexität und Volatilität (die sich der Kontrolle der zuständigen Behörden entzieht) der verkehrsmäßigen Bedienung ist es wirklichkeitsnäher, Verkehrsbedienungsgrundsätze in einem Verkehrsplan festzulegen.

Bei weniger stark befahrenen Strecken könnte sich die Verpflichtung zu einer Mindestnutzung negativ auf die betreffende öffentliche Dienstleistung auswirken und würde folglich dem Interesse der zuständigen Behörde zuwiderlaufen.

Intermodalität und grenzübergreifende Koordination müssen gefördert werden.

Für die Pläne für den öffentlichen Verkehr sind genaue Daten über die Entwicklung der Märkte für die einzelnen Verkehrsträger erforderlich. Die Marktteilnehmer verfügen über die wichtigsten Informationsquellen und müssen die betreffenden Informationen mit der betreffenden Behörde teilen.

Änderungsvorschlag 7

COM(2013) 28 final

Artikel 2a, Ziffer 4

Kommissionsvorschlag	Änderungsvorschlag des AdR
Die Spezifikationen gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen und die entsprechende Ausgleichsleistung für finanzielle Nettoauswirkungen gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen müssen	Die Spezifikationen gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen und die entsprechende Ausgleichsleistung für finanzielle Nettoauswirkungen gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen müssen
a) die Ziele des Plans für den öffentlichen Verkehr auf die kostenwirksamste Weise erreichen,	a) die Ziele des Plans für den öffentlichen Verkehr auf die ~~kosten~~wirksamste Weise erreichen,

Änderungsvorschlag 8

COM(2013) 28 final

Artikel 4 Absatz 8

Kommissionsvorschlag	Änderungsvorschlag des AdR
8. Die zuständigen Behörden stellen allen interessierten Parteien relevante Informationen für die Vorbereitung eines Angebots im Rahmen eines wettbewerblichen Vergabeverfahrens zur Verfügung.	8. Die zuständigen Behörden stellen allen interessierten Parteien relevante Informationen für die Vorbereitung eines Angebots im Rahmen eines wettbewerblichen Vergabeverfahrens zur Verfügung.
	Die Infrastrukturbetreiber, die Schienenverkehrsbetreiber, die den öffentlichen Dienstleistungsauftrag ausführen bzw. ausgeführt haben, müssen den zuständigen Behörden dabei behilflich sein, alle sachdienlichen Angaben zu machen. Sie sind verantwortlich für die Richtigkeit der der zuständigen Behörde übermittelten Daten.
Dazu gehören Informationen über Fahrgastnachfrage, Tarife, Kosten und Einnahmen im Zusammenhang mit den öffentlichen Personenverkehrsdiensten, die Gegenstand der Ausschreibung sind, sowie Einzelheiten der Infrastrukturspezifikationen, die für den Betrieb der erforderlichen Fahrzeuge bzw. des erforderlichen Rollmaterials relevant sind, um ihnen die Abfassung fundierter Geschäftspläne zu ermöglichen. Schieneninfrastrukturbetreiber unterstützen die zuständigen Behörden bei der Bereitstellung aller einschlägigen Infrastrukturspezifikationen. Die Nichteinhaltung der oben genannten Bestimmungen ist Gegenstand einer rechtlichen Überprüfung im Sinne von Artikel 5 Absatz 7.	Dazu gehören Informationen über Fahrgastnachfrage, Tarife, Kosten und Einnahmen im Zusammenhang mit den öffentlichen Personenverkehrsdiensten, die Gegenstand der Ausschreibung sind, sowie Einzelheiten der Infrastrukturspezifikationen, die für den Betrieb der erforderlichen Fahrzeuge bzw. des erforderlichen Rollmaterials relevant sind, um ihnen die Abfassung fundierter Geschäftspläne zu ermöglichen. Schieneninfrastrukturbetreiber unterstützen die zuständigen Behörden bei der Bereitstellung aller einschlägigen Infrastrukturspezifikationen. Die Nichteinhaltung der oben genannten Bestimmungen ist Gegenstand einer rechtlichen Überprüfung im Sinne von Artikel 5 Absatz 7.
	Der derzeitige Betreiber einer Strecke bzw. eines Netzes, die Gegenstand einer Ausschreibung gemäß dem wettbewerblichen Vergabeverfahren sind, übermittelt der zuständigen Behörde unter Beachtung der Vertraulichkeit von Geschäftsvorgängen unentgeltlich, vollständig und genau die für die Vorbereitung eines Angebots erforderlichen Angaben insbesondere über die Verkehrsnachfrage und die mit der Personenbeförderung erzielten Einnahmen.
	Der frühere Schienenverkehrsbetreiber und der Infrastrukturbetreiber erstatten den anderen Betreibern jedweden Verlust, der diesen bei auf falschen oder fehlenden Angaben beruhenden Angebotseinreichungen entsteht.

Begründung

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

Änderungsvorschlag 9

COM(2013) 28 final

Artikel 5, neuer Absatz nach Absatz 3

Kommissionsvorschlag	Änderungsvorschlag des AdR
	Die zuständige Behörde kann Betreiber aus Drittländern von dem wettbewerblichen Vergabeverfahren ausschließen, wenn diese Drittländer kein wettbewerbliches Vergabeverfahren für Unternehmen aus den Mitgliedstaaten der Union vorsehen.

Begründung

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

Änderungsvorschlag 10

COM(2013) 28 final

Artikel 5 Absatz 4

Kommissionsvorschlag	Änderungsvorschlag des AdR
4. Sofern dies nicht nach nationalem Recht untersagt ist, können die zuständigen Behörden entscheiden, öffentliche Dienstleistungsaufträge direkt zu vergeben, wenn	4. Sofern dies nicht nach nationalem Recht untersagt ist, können die zuständigen Behörden entscheiden, öffentliche Dienstleistungsaufträge direkt zu vergeben, wenn
(a) ihr Jahresdurchschnittswert auf weniger als 1 000 000 EUR bzw. — im Fall eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags, der öffentliche Schienenverkehrsdienste beinhaltet — weniger als 5 000 000 EUR veranschlagt wird oder	(a) ihr Jahresdurchschnittswert auf weniger als 1 000 000 EUR bzw. — im Fall eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags, der öffentliche Schienenverkehrsdienste beinhaltet — weniger als 5 000 000 EUR veranschlagt wird oder
(b) sie eine jährliche öffentliche Personenverkehrsleistung von weniger als 300 000 km bzw. — im Fall eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags, der öffentliche Schienenverkehrsdienste beinhaltet — von weniger als 150 000 km aufweisen.	(b) sie eine jährliche öffentliche Personenverkehrsleistung von weniger als 300 000 km bzw. — im Fall eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags, der öffentliche Schienenverkehrsdienste beinhaltet — von weniger als ~~150~~ 500 000 km aufweisen.

Begründung

Der von der Kommission vorgeschlagene Schwellenwert von 150 000 km für die jährliche öffentliche Personenschienenverkehrsleistung schließt de facto jeden Schienenverkehrsbetrieb aus, wo dieser Verkehrsträger Sinn machen würde. Ein Grenzwert von 500 000 km gestattet, die Ausnahme von der Regel der Auftragsvergabe im Wege der Ausschreibung auf Strecken einer für die Schiene sinnvollen Länge und einem für die Lebensfähigkeit der Schiene erforderlichen Dienstleistungsniveau.

Änderungsvorschlag 11

COM(2013) 28 final

Artikel 5 neuer Absatz nach Absatz 4

Kommissionsvorschlag	Änderungsvorschlag des AdR
	Die Entscheidung über eine Direktvergabe von Dienstleistungsaufträgen wird der Regulierungsstelle gemäß Artikel 55 der Richtlinie 2012/34/EU innerhalb einer Frist von zwei Monaten zur Konsultation übermittelt.

Begründung

Dieser neue Absatz ermöglicht die Beteiligung der zuständigen Regulierungsstelle an der Organisation des Schienenverkehrs, ohne dass dadurch die Befugnisse der örtlich zuständigen Behörden, Dienstleistungsaufträge direkt an interne Betreiber zu vergeben, beschnitten werden. Gleichzeitig werden in diesem Absatz die Bedingungen für die Direktvergabe von Dienstleistungsaufträgen spezifiziert, um Oligopolen vorzubeugen.

Änderungsvorschlag 12

COM(2013) 28 final

Artikel 5, neuer Absatz nach Absatz 6

Kommissionsvorschlag	Änderungsvorschlag des AdR
	Soweit durch nationales Recht nicht untersagt, können die zuständigen Behörden entscheiden, Aufträge über öffentliche Eisenbahndienstleistungen direkt zu vergeben, ausgenommen andere schienengestützte Verkehrsträger wie U-Bahn oder Straßenbahn. In Abweichung von Artikel 4 Absatz 3 ist die Laufzeit solcher Aufträge auf höchstens zehn Jahre begrenzt, sofern nicht Artikel 4 Absatz 4 anzuwenden ist. Wenn der Auftrag bereits Gegenstand einer Direktvergabe war und die Indikatoren für die Qualität der Dienstleistungen sich über die gesamte Laufzeit des Auftrags betrachtet aus Gründen, die der öffentliche Dienstleister zu verantworten hat, im Durchschnitt um mehr als 10% verschlechtern, ist dieser Auftrag bei Ablauf im Wege der Ausschreibung neu zu vergeben. Sechs Monate nach Erlassung der Verordnung legt die Kommission im Wege delegierter Rechtsakte anhand einer Reihe von Leistungsindikatoren einschließlich der Pünktlichkeit die zu erbringende Dienstleistungsqualität fest.

Begründung

Es sollte die Möglichkeit der Direktvergabe wiederhergestellt werden, allerdings mit bestimmter zeitlicher Begrenzung. Wenn diese Vergabeform sich als nicht zufriedenstellend erweist, muss die zuständige Behörde automatisch wieder zur Vergabe im Wege der Ausschreibung übergehen.

Änderungsvorschlag 13

COM(2013) 28 final

Artikel 5a Absatz 2

Kommissionsvorschlag	Änderungsvorschlag des AdR
Die zuständige Behörde kann die in Unterabsatz 1 enthaltene Anforderung auf eine der folgenden Arten erfüllen:	Die zuständige Behörde kann die in Unterabsatz 1 enthaltene Anforderung auf ~~eine der folgenden~~ unterschiedliche, größenbedingten Kosteneinsparungen zuträgliche Arten erfüllen, wie z.B.:

Kommissionsvorschlag	Änderungsvorschlag des AdR
(a) durch Erwerb des für die Ausführung des öffentlichen Dienstleistungsauftrags zu verwendenden Rollmaterials im Hinblick auf die Bereitstellung für den ausgewählten Betreiber des öffentlichen Dienstes zu Marktpreisen oder als Teil des öffentlichen Dienstleistungsauftrags gemäß Artikel 4 Absatz 1 Buchstabe b, Artikel 6 und gegebenenfalls dem Anhang;	(a) durch Erwerb des für die Ausführung des öffentlichen Dienstleistungsauftrags zu verwendenden Rollmaterials im Hinblick auf die Bereitstellung für den ausgewählten Betreiber des öffentlichen Dienstes zu Marktpreisen oder als Teil des öffentlichen Dienstleistungsauftrags gemäß Artikel 4 Absatz 1 Buchstabe b, Artikel 6 und gegebenenfalls dem Anhang;
(b) durch Übernahme einer Bürgschaft für die Finanzierung des für die Ausführung des öffentlichen Dienstleistungsauftrags zu verwendenden Rollmaterials zu Marktpreisen oder als Teil des öffentlichen Dienstleistungsauftrags gemäß Artikel 4 Absatz 1 Buchstabe b, Artikel 6 und gegebenenfalls dem Anhang. Eine solche Bürgschaft kann das Restwertrisiko des Rollmaterials abdecken, wobei gegebenenfalls die einschlägigen Regeln für staatliche Beihilfen zu beachten sind;	(b) durch Übernahme einer Bürgschaft für die Finanzierung des für die Ausführung des öffentlichen Dienstleistungsauftrags zu verwendenden Rollmaterials zu Marktpreisen oder als Teil des öffentlichen Dienstleistungsauftrags gemäß Artikel 4 Absatz 1 Buchstabe b, Artikel 6 und gegebenenfalls dem Anhang. Eine solche Bürgschaft kann das Restwertrisiko des Rollmaterials abdecken, wobei gegebenenfalls die einschlägigen Regeln für staatliche Beihilfen zu beachten sind;
(c) durch Eingehen einer Verpflichtung in dem öffentlichen Dienstleistungsauftrag für die Übernahme des Rollmaterials zu Marktpreisen am Ende der Laufzeit des Auftrags.	(c) durch Eingehen einer Verpflichtung in dem öffentlichen Dienstleistungsauftrag für die Übernahme des Rollmaterials zu Marktpreisen am Ende der Laufzeit des Auftrags;
	(d) durch Schaffung einer Zusammenarbeit mit den benachbarten örtlichen Behörden zwecks Verfügbarkeit eines größeren Fundus an Rollmaterial;
	(e) durch Beantragung eines Beitrags ihres Mitgliedstaats als Begleitmaßnahme zu einer der Modalitäten zur Abdeckung des Restwerts des Rollmaterials.

Begründung

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

Änderungsvorschlag 14

COM(2013) 29 final

Artikel 8 Absatz 2a

Kommissionsvorschlag	Änderungsvorschlag des AdR
2a. Öffentliche Dienstleistungsaufträge für den öffentlichen Schienenpersonenverkehr, die zwischen dem 1. Januar 2013 und dem 2. Dezember 2019 direkt vergeben werden, können für ihre vorgesehene Laufzeit gültig bleiben. Sie dürfen jedoch keinesfalls nach dem 31. Dezember 2022 fortbestehen.	2a. Öffentliche Dienstleistungsaufträge für den öffentlichen Schienenpersonenverkehr, die zwischen dem ~~1. Januar 2013~~ Datum des Inkrafttretens der vorliegenden Verordnung und dem 2. Dezember 2019 direkt vergeben werden, können für ihre vorgesehene Laufzeit gültig bleiben. Sie dürfen jedoch keinesfalls nach dem 31. Dezember 2022 fortbestehen. Diese Bestimmung gilt nicht für vor dem Inkrafttreten der vorliegenden Verordnung vergebene Aufträge.

Begründung

Das Datum des Inkrafttretens der vorgeschlagenen Änderungen muss dem Datum des Inkrafttretens der überarbeiteten Verordnung entsprechen. Diese Bestimmung darf nicht für vor diesem Termin vergebene Aufträge gelten.

Änderungsvorschlag 15

COM(2013) 29 final

Erwägungsgrund 10

Kommissionsvorschlag	Änderungsvorschlag des AdR
Die geltenden Unabhängigkeitsanforderungen der Richtlinie 2012/34/EU erstrecken sich lediglich auf den rechtlichen und den organisatorischen Bereich sowie auf die Entscheidungsfindung. Der Fortbestand integrierter Unternehmen wird dadurch nicht völlig ausgeschlossen, sofern diese drei Unabhängigkeitsanforderungen erfüllt sind. Was die Unabhängigkeit in den Entscheidungen anbelangt, so muss durch geeignete Regelungen ausgeschlossen werden, dass ein integriertes Unternehmen Kontrolle über die Entscheidungen eines Infrastrukturbetreibers ausübt. Allerdings werden selbst bei vollständiger Anwendung solcher Regelungen nicht alle der in vertikal integrierten Unternehmen bestehenden Möglichkeiten zur Diskriminierung von Wettbewerbern beseitigt. Insbesondere besteht innerhalb integrierter Strukturen weiterhin die Möglichkeit der Quersubventionierung; zumindest aber ist es für die Regulierungsstellen äußerst schwierig, zur Unterbindung solcher Quersubventionierungen geschaffene Regelungen zu überwachen und durchzusetzen. Eine institutionelle Trennung zwischen Infrastrukturbetrieb und Verkehrsleistungen ist die wirksamste Maßnahme zur Lösung dieser Probleme.	Die geltenden Unabhängigkeitsanforderungen der Richtlinie 2012/34/EU erstrecken sich lediglich auf den rechtlichen und den organisatorischen Bereich sowie auf die Entscheidungsfindung. Der Fortbestand integrierter Unternehmen wird dadurch nicht ~~völlig~~ ausgeschlossen, sofern ~~diese drei Unabhängigkeitsanforderungen~~ die gegenseitige Unabhängigkeit des Verkehrsunternehmens und des Infrastrukturbetreibers bei den wesentlichen Funktionen, d.h. den Entscheidungen über die Zuweisung von Zugtrassen und die Erhebung von Wegeentgelten, die Bahnhöfe, Investitionen und die Instandhaltung, aufrechterhalten bleibt~~erfüllt sind~~. Was die Unabhängigkeit in den Entscheidungen anbelangt, so muss durch geeignete Regelungen ausgeschlossen werden, dass ein integriertes Unternehmen Kontrolle über die Entscheidungen eines Infrastrukturbetreibers ausübt. ~~Allerdings werden selbst bei vollständiger Anwendung solcher Regelungen nicht alle der in vertikal integrierten Unternehmen bestehenden Möglichkeiten zur Diskriminierung von Wettbewerbern beseitigt. Insbesondere besteht innerhalb integrierter Strukturen weiterhin die Möglichkeit der Quersubventionierung; zumindest aber ist es für die Regulierungsstellen äußerst schwierig, zur Unterbindung solcher Quersubventionierungen geschaffene Regelungen zu überwachen und durchzusetzen. Eine institutionelle Trennung zwischen Infrastrukturbetrieb und Verkehrsleistungen ist die wirksamste Maßnahme zur Lösung dieser Probleme.~~

Begründung

Die Kommission geht von der ideologischen Vorstellung aus, dass die völlige Trennung der Tätigkeiten die beste Lösung ist. Eine solche Herangehensweise gehört nicht in einen Richtlinienentwurf, der neutral bleiben muss.

Änderungsvorschlag 16

COM(2013) 29 final

Artikel 6 Absatz 2

Kommissionsvorschlag	Änderungsvorschlag des AdR
Die Europäische Kommission schlägt vor, Artikel 6 Absatz 2 der Richtlinie 2012/34/EU zu streichen.	*Artikel 6 Absatz 2 der Richtlinie 2012/34/EU wird beibehalten bzw. wie folgt geändert:* Um unverhältnismäßig hohe Kosten zu vermeiden, können d~~D~~ie Mitgliedstaaten ~~können ferner~~ vorschreiben, dass unter der Voraussetzung, dass das Unternehmen weniger als 3 000 Beschäftigte hat und sich seine Tätigkeiten auf den Nahverkehr und eine Infrastruktur mit einer Länge von weniger als 150 km beschränken, mit Blick auf die~~se~~ Trennung innerhalb desselben Unternehmens voneinander getrennte Unternehmensbereiche eingerichtet ~~oder dass der Infrastrukturbetrieb und der Verkehrsbetrieb von getrennten Körperschaften geführt~~ werden.

Begründung

In Bezug auf die institutionelle Trennung der Betreibung der Infrastruktur von der Erbringung der Verkehrsdienstleistungen wird empfohlen, für Dienstleister, die lediglich regionale Dienste erbringen, die derzeit geltenden Bestimmungen beizubehalten. Es muss nämlich berücksichtigt werden, dass diese institutionelle Trennung bei kleinen Unternehmen, die Dienstleistungen auf einer spezifischen Infrastruktur erbringen, zu einer erheblichen Fragmentierung dieser Dienstleister und zu einem Anstieg der Betriebskosten und damit der von der öffentlichen Hand gezahlten Ausgleichsentgelte führen könnte.

Änderungsvorschlag 17

COM(2013) 29 final

Artikel 7 Absatz 1

Kommissionsvorschlag	Änderungsvorschlag des AdR
Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass der Infrastrukturbetreiber sämtliche in Artikel 3 Absatz 2 genannten Funktionen ausübt und von jeglichem Eisenbahnunternehmen unabhängig ist. Um die Unabhängigkeit des Infrastrukturbetreibers zu garantieren, stellen die Mitgliedstaaten sicher, dass die Infrastrukturbetreiber innerhalb einer von jeglichem Eisenbahnunternehmen rechtlich getrennten Einheit eingerichtet sind.	Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass der Infrastrukturbetreiber sämtliche in Artikel 3 Absatz 2 genannten Funktionen ausübt und von jeglichem Eisenbahnunternehmen unabhängig ist, was die wesentlichen Funktionen, d.h. die Entscheidungen über die Zuweisung von Zugtrassen und die Erhebung von Wegeentgelten, die Bahnhöfe, Investitionen und die Instandhaltung, betrifft. Um die Unabhängigkeit des Infrastrukturbetreibers zu garantieren, ~~stellen~~können sich die Mitgliedstaaten gemäß dem Subsidiaritätsprinzip eigenständig organisieren~~sicher, dass die Infrastrukturbetreiber innerhalb einer von jeglichem Eisenbahnunternehmen rechtlich getrennten Einheit eingerichtet sind~~.

Änderungsvorschlag 18

COM(2013) 29 final

Artikel 7 Absatz 5

Kommissionsvorschlag	Änderungsvorschlag des AdR
Ist der Infrastrukturbetreiber bei Inkrafttreten dieser Richtlinie Teil eines vertikal integrierten Unternehmens, so können die Mitgliedstaaten beschließen, von der Anwendung der Absätze 2 bis 4 abzusehen. In diesem Fall stellt der betreffende Mitgliedstaat sicher, dass der Infrastrukturbetreiber die in Artikel 3 Absatz 2 genannten Aufgaben wahrnimmt und organisatorisch sowie in seinen Entscheidungen gemäß den Anforderungen der Artikel 7a bis 7c von Eisenbahnunternehmen unabhängig ist.	~~Ist der Infrastrukturbetreiber bei Inkrafttreten dieser Richtlinie Teil eines vertikal integrierten Unternehmens, so können d~~Die Mitgliedstaaten können beschließen, von der Anwendung der Absätze 2 bis 4 abzusehen. In diesem Fall stellt der betreffende Mitgliedstaat sicher, dass der Infrastrukturbetreiber die in Artikel 3 Absatz 2 genannten Aufgaben wahrnimmt und organisatorisch sowie in seinen Entscheidungen gemäß den Anforderungen der Artikel 7a bis 7c von Eisenbahnunternehmen unabhängig ist.

Begründung

Hiermit wird unabhängig von der Situation zum Zeitpunkt des Inkrafttretens der Richtlinie die Rückkehr zu einem integrierten Modell ermöglicht.

Änderungsvorschlag 19

COM(2013) 29 final

Artikel 7b Absatz 3

Kommissionsvorschlag	Änderungsvorschlag des AdR
Der Infrastrukturbetreiber verfügt über einen Aufsichtsrat, der sich aus Vertretern der Endeigentümer des vertikal integrierten Unternehmens zusammensetzt. […]	Der Infrastrukturbetreiber verfügt über einen Aufsichtsrat, der sich aus Vertretern der Endeigentümer des vertikal integrierten Unternehmens und Vertretern der zuständigen lokalen und regionalen Gebietskörperschaften, soweit diese dort nicht schon vertreten sind, zusammensetzt. […]

Begründung

Die lokalen und regionalen Gebietskörperschaften sind wesentliche Akteure des Eisenbahnsystems. Aus diesem Grunde sind sie in die Entscheidungs- und Kontrollgremien des Infrastrukturbetreibers einzubeziehen, der ja eine natürliche Monopolstellung hat. Die Gebietskörperschaften sind das Bindeglied zwischen Betreibern und Endkunden, deren Bedürfnisse sie gut kennen.

Änderungsvorschlag 20

COM(2013) 29 final

Artikel 7b Absatz 5

Kommissionsvorschlag	Änderungsvorschlag des AdR
Der Transfer von anderen als den unter Buchstabe c genannten Mitarbeitern zwischen dem Infrastrukturbetreiber und den übrigen rechtlichen Einheiten des vertikal integrierten Unternehmens ist nur möglich, wenn sichergestellt werden kann, dass keine sensiblen Informationen zwischen ihnen ausgetauscht werden.	Der Transfer von anderen als den unter Buchstabe c genannten Mitarbeitern zwischen dem Infrastrukturbetreiber und den übrigen rechtlichen Einheiten des vertikal integrierten Unternehmens ist ~~nur~~ möglich, ~~wenn sichergestellt werden kann, dass keine sensiblen Informationen zwischen ihnen ausgetauscht werden~~. Die betreffenden Mitarbeiter sind jedoch gemäß den Gepflogenheiten des Handelsrechts zur Wahrung der Geschäftsgeheimnisse aus ihren früheren Tätigkeiten verpflichtet.

Begründung

Anwendung des Verhältnismäßigkeitsgrundsatzes: Der Begriff sensibler Informationen ist zu ungenau und deshalb kein Hinderungsgrund für eine interne Mobilität innerhalb von Bahnkonzernen. Karenzzeiten und andere bestehende Informationsbarrieren reichen aus, um das Durchsickern sensibler Informationen zwischen verschiedenen Tochtergesellschaften ein und desselben Bahnkonzerns zu verhindern. Die betreffenden Mitarbeiter unterliegen der Pflicht zur Wahrung der Geschäftsgeheimnisse, wie das im Handelsrecht Brauch ist.

Änderungsvorschlag 21

COM(2013) 29 final

Artikel 7 b, neuer Absatz nach Absatz 7

Kommissionsvorschlag	Änderungsvorschlag des AdR
	Die Europäische Kommission erlässt vor dem 1. Januar 2019 genaue Bestimmungen über mobile Arbeitnehmer, um Praktiken wie Dumping und Lohnwettbewerb vorzubeugen, und strebt dazu ein spezifisches Zertifizierungsverfahren für die Mitarbeiter des Zugpersonals an.

Begründung

Praktiken wie Dumping und Lohnwettbewerb, die im Straßen- und Seeverkehr festgestellt wurden, müssen im Eisenbahnsektor verhindert werden.

Änderungsvorschlag 22

COM(2013) 29 final

Artikel 7 c Absätze 3 und 4

Kommissionsvorschlag	Änderungsvorschlag des AdR
Verfahren zur Kontrolle der Einhaltung	Verfahren zur Kontrolle der Einhaltung
1. Auf Ersuchen eines Mitgliedstaats oder auf eigene Initiative stellt die Kommission fest, ob Infrastrukturbetreiber,	1. Auf Ersuchen eines Mitgliedstaats oder auf eigene Initiative stellt die Kommission fest, ob Infrastrukturbetreiber,

Kommissionsvorschlag	Änderungsvorschlag des AdR
die Teil eines vertikal integrierten Unternehmens sind, die Anforderungen der Artikel 7a und Artikel 7b erfüllen und dadurch hinreichend gewährleistet ist, dass für alle Eisenbahnunternehmen die gleichen Bedingungen gelten und der Wettbewerb in dem betreffenden Markt nicht verzerrt wird.	**~~die Teil eines vertikal integrierten Unternehmens sind~~**, die Anforderungen der Artikel 7, 7a und Artikel 7b erfüllen und dadurch hinreichend gewährleistet ist, dass für alle Eisenbahnunternehmen die gleichen Bedingungen gelten und der Wettbewerb in dem betreffenden Markt nicht verzerrt wird.
2. Die Kommission ist befugt, von dem Mitgliedstaat, in dem das vertikal integrierte Unternehmen niedergelassen ist, innerhalb einer vertretbaren Frist alle notwendigen Auskünfte zu verlangen. Die Kommission konsultiert die betreffende(n) Regulierungsstelle(n) und gegebenenfalls das in Artikel 57 genannte Netzwerk der Regulierungsstellen.	2. Die Kommission ist befugt, von dem **jeweiligen** Mitgliedstaat, **~~in dem das vertikal integrierte Unternehmen niedergelassen ist~~**, innerhalb einer vertretbaren Frist alle notwendigen Auskünfte zu verlangen. Die Kommission konsultiert die betreffende(n) Regulierungsstelle(n), die jeweils zuständigen Behörden und ~~gegebenenfalls~~ das in Artikel 57 genannte Netzwerk der Regulierungsstellen.
3. Die Mitgliedstaaten können Eisenbahnunternehmen, die Teil des vertikal integrierten Unternehmens sind, zu dem der Infrastrukturbetreiber gehört, die Zugangsrechte nach Artikel 10 beschränken, wenn die Kommission den Mitgliedstaaten mitteilt, dass kein Antrag gemäß Absatz 1 gestellt wurde, oder bis zur Prüfung eines solchen Antrags durch die Kommission, oder wenn die Kommission einen Beschluss gemäß dem Verfahren nach Artikel 62 Absatz 2 gefasst hat, wonach	3. Die Mitgliedstaaten können Eisenbahnunternehmen, **~~die Teil des vertikal integrierten Unternehmens sind, zu dem der Infrastrukturbetreiber gehört~~**, die Zugangsrechte nach Artikel 10 beschränken, wenn die Kommission den Mitgliedstaaten mitteilt, dass kein Antrag gemäß Absatz 1 gestellt wurde, oder bis zur Prüfung eines solchen Antrags durch die Kommission, oder wenn die Kommission einen Beschluss gemäß dem Verfahren nach Artikel 62 Absatz 2 gefasst hat, wonach:
a) die Auskunftsersuchen der Kommission gemäß Absatz 2 nicht angemessen beantwortet wurden, oder	a) die Auskunftsersuchen der Kommission gemäß Absatz 2 nicht angemessen beantwortet wurden, oder
b) der betreffende Infrastrukturbetreiber die Anforderungen der Artikel 7a und 7b nicht erfüllt, oder	b) der betreffende Infrastrukturbetreiber die Anforderungen der Artikel 7, 7a und 7b nicht erfüllt, oder
c) die Erfüllung der Anforderungen der Artikel 7a und 7b nicht ausreicht, um gleiche Bedingungen für alle Eisenbahnunternehmen zu gewährleisten und Wettbewerbsverzerrungen in dem Mitgliedstaat, in dem der betreffende Infrastrukturbetreiber niedergelassen ist, auszuschließen.	c) die Erfüllung der Anforderungen der Artikel 7, 7a und 7b nicht ausreicht, um gleiche Bedingungen für alle Eisenbahnunternehmen zu gewährleisten und Wettbewerbsverzerrungen in dem Mitgliedstaat, in dem der betreffende Infrastrukturbetreiber niedergelassen ist, auszuschließen.
Die Kommission beschließt innerhalb eines angemessenen Zeitraums.	Die Kommission beschließt innerhalb eines ~~angemessenen~~ Zeitraums von 30 Arbeitstagen.
4. Der betreffende Mitgliedstaat kann die Kommission ersuchen, ihren in Absatz 3 genannten Beschluss gemäß dem Verfahren nach Artikel 62 Absatz 2 aufzuheben, wenn der Mitgliedstaat der Kommission nachweist, dass die Gründe für den Beschluss nicht mehr gegeben sind. Die Kommission beschließt innerhalb eines angemessenen Zeitraums.	4. Der betreffende Mitgliedstaat kann die Kommission ersuchen, ihren in Absatz 3 genannten Beschluss gemäß dem Verfahren nach Artikel 62 Absatz 2 aufzuheben, wenn der Mitgliedstaat der Kommission nachweist, dass die Gründe für den Beschluss nicht mehr gegeben sind. Die Kommission beschließt innerhalb eines ~~angemessenen~~ Zeitraums von 30 Arbeitstagen.
5. Unbeschadet der Absätze 1 bis 4 wird die Erfüllung der Anforderungen der Artikel 7a und 7b von der in Artikel 55 genannten Regulierungsstelle laufend überwacht. Jeder Antragsteller hat das Recht, die Regulierungsstelle zu befassen, wenn er der Auffassung ist, dass diese Anforderungen nicht erfüllt werden. Bei Beschwerden dieser Art entscheidet die Regulierungsstelle innerhalb der in Artikel 56 Absatz 9 genannten Fristen über die notwendigen Abhilfemaßnahmen	5. Unbeschadet der Absätze 1 bis 4 wird die Erfüllung der Anforderungen der Artikel 7, 7a und 7b von der in Artikel 55 genannten Regulierungsstelle laufend überwacht. Jeder Antragsteller hat das Recht, die Regulierungsstelle zu befassen, wenn er der Auffassung ist, dass diese Anforderungen nicht erfüllt werden. Bei Beschwerden dieser Art entscheidet die Regulierungsstelle innerhalb der in Artikel 56 Absatz 9 genannten Fristen über die notwendigen Abhilfemaßnahmen.

Begründung

Die Kommission diskriminiert die vertikal integrierten Unternehmen. Die von der Kommission durchgeführten Kontrollen sollten bei den integrierten Unternehmen den gleichen Umfang haben wie bei den getrennten Unternehmen. Die Kommission ist wie jede Aufsichtsbehörde auf genaue Fristen angewiesen, um die Rechtssicherheit für alle Akteure zu gewährleisten.

Änderungsvorschlag 23

COM(2013) 29 final

Artikel 7 d Absatz 1

Kommissionsvorschlag	Änderungsvorschlag des AdR
Koordinierungsausschuss	Koordinierungsausschuss
1. Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass die Infrastrukturbetreiber für jedes Netz einen Koordinierungsausschuss einsetzen und verwalten. Die Mitgliedschaft in diesem Ausschuss steht mindestens dem Infrastrukturbetreiber, bekannten Antragstellern im Sinne des Artikels 8 Absatz 3 und — auf deren Antrag — potenziellen Antragstellern, ihren Vertretungsorganisationen, Vertretern der Nutzer von Schienengüter- und -personenverkehrsdiensten sowie gegebenenfalls regionalen und kommunalen Behörden offen. Vertreter des Mitgliedstaats und die betreffende Regulierungsstelle werden als Beobachter zu den Sitzungen des Koordinierungsausschusses eingeladen.	~~1.~~ Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass die Infrastrukturbetreiber für jedes — **nationale, regionale oder lokale** — Netz einen Koordinierungsausschuss einsetzen und verwalten. Die Mitgliedschaft in diesem Ausschuss steht mindestens dem Infrastrukturbetreiber, bekannten Antragstellern im Sinne des Artikels 8 Absatz 3 und — auf deren Antrag — potenziellen Antragstellern, ihren Vertretungsorganisationen, Vertretern der Nutzer von Schienengüter- und -personenverkehrsdiensten sowie ~~gegebenenfalls~~ den jeweiligen regionalen und kommunalen Behörden offen. Vertreter des Mitgliedstaats und die betreffende Regulierungsstelle werden als Beobachter zu den Sitzungen des Koordinierungsausschusses eingeladen.

Begründung

Die regionalen und lokalen Gebietskörperschaften sind wichtige Akteure der Verkehrspolitik und müssen als solche dem Koordinierungsausschuss unbedingt angehören.

Änderungsvorschlag 24

COM(2013) 29 final

Artikel 7 Absatz 1

Kommissionsvorschlag	Änderungsvorschlag des AdR
Europäisches Netz der Infrastrukturbetreiber	Europäisches Netz der Infrastrukturbetreiber
1. Die Mitgliedstaaten sorgen dafür, dass die Infrastrukturbetreiber in einem Netzwerk für den Ausbau der Eisenbahninfrastruktur in der Union mitwirken und zusammenarbeiten, um insbesondere die zeitnahe und effiziente Verwirklichung des transeuropäischen Verkehrsnetzes, einschließlich der Kernnetzkorridore, der Güterverkehrskorridore im Sinne der Verordnung (EU) Nr. 913/2010 und des in dem Beschluss 2012/88/EU aufgestellten Bereitstellungsplans für das Europäische Eisenbahnverkehrsleitsystem (ERTMS), sicherzustellen.	1. Die Mitgliedstaaten verlangen innerhalb von zwei Jahren nach Umsetzung dieser Richtlinie ~~sorgen dafür~~, dass die Infrastrukturbetreiber in einem Netzwerk für den Ausbau der Eisenbahninfrastruktur in der Union mitwirken und zusammenarbeiten, um insbesondere die zeitnahe und effiziente Verwirklichung des transeuropäischen Verkehrsnetzes, einschließlich der Kernnetzkorridore, der Güterverkehrskorridore im Sinne der Verordnung (EU) Nr. 201011/2010 und des in dem Beschluss 2012/88/EU aufgestellten Bereitstellungsplans für das Europäische Eisenbahnverkehrsleitsystem (ERTMS), sowie die Effizienz der regionalen grenzüberschreitenden Zusammenarbeit im Eisenbahnverkehr sicherzustellen.
Die Kommission ist Mitglied des Netzwerks. Sie koordiniert und unterstützt die Arbeit des Netzwerks und unterbreitet ihm gegebenenfalls Empfehlungen. Sie sorgt dafür, dass die betreffenden Infrastrukturbetreiber aktiv zusammenarbeiten.	Die Kommission ist Mitglied des Netzwerks. Sie koordiniert und unterstützt die Arbeit des Netzwerks und unterbreitet ihm gegebenenfalls Empfehlungen. Sie sorgt dafür, dass die betreffenden Infrastrukturbetreiber aktiv zusammenarbeiten. Sie berichtet dem Ausschuss der Regionen und dem Netz der in Artikel 57 Absatz 1 genannten Regulierungsstellen über die Fortschritte dieses Netzwerks.

Begründung

Das Netzwerk europäischer Infrastrukturbetreiber bietet die Möglichkeit, die grenzüberschreitenden Probleme operativer Art auf der richtigen Ebene anzugehen. Die lokalen Gebietskörperschaften müssen dabei einbezogen werden. Darüber hinaus muss das Netz der Regulierungsbehörden über die Entwicklungen des Netzes der Infrastrukturbetreiber unterrichtet werden.

Änderungsvorschlag 25

COM(2013) 29 final

Neuer Artikel nach Artikel 7 d

Kommissionsvorschlag	Änderungsvorschlag des AdR
	Der Infrastrukturbetreiber benennt aus seinen Reihen einen Vertreter, der für die Beziehungen zu den lokalen und regionalen Gebietskörperschaften zuständig ist. Dieser Vertreter muss in der Lage sein, Anfragen einer lokalen oder regionalen Gebietskörperschaft binnen fünf Tagen im Namen des Infrastrukturbetreibers zu beantworten.

Begründung

Die Stärkung der Zuständigkeiten der Infrastrukturbetreiber muss mit mehr Verantwortung für sie auf internationaler Ebene durch das Netz der Infrastrukturbetreiber aber auch auf lokaler Ebene einhergehen. Als eine Art zentrale Anlaufstelle muss der Ansprechpartner für die lokalen oder regionalen Gebietskörperschaften in der Lage sein, deren Anfragen schnell zu beantworten.

Änderungsvorschlag 26

COM(2013) 29 final

Artikel 10, neuer Absatz nach Absatz 2

Kommissionsvorschlag	Änderungsvorschlag des AdR
	Um einen diskriminierungsfreien Zugang zu den Bahnhöfen zu gewährleisten, stellen die Bahnhofs- und Bahnsteigbetreiber online ein Beschwerdeformular für die Unternehmen und alle Bewerber zur Verfügung. Die Regulierungsstellen und die jeweils zuständigen Behörden erhalten einen Jahresbericht über diese Beschwerden.

Begründung

Der diskriminierungsfreie Zugang muss regelmäßig evaluiert werden können, insbesondere durch die lokalen und regionalen Gebietskörperschaften, denen ein hochwertiges Verkehrsangebot für die Benutzer ein wichtiges Anliegen ist.

Änderungsvorschlag 27

COM(2013) 29 final

Artikel 11 Absatz 2

Kommissionsvorschlag	Änderungsvorschlag des AdR
Die Frage, ob das wirtschaftliche Gleichgewicht eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags gefährdet würde, wird von der/den in Artikel 55 genannten Regulierungsstelle(n) anhand einer objektiven wirtschaftlichen Analyse auf der Grundlage vorab festgelegter Kriterien beurteilt. Die Beurteilung erfolgt, nachdem einer oder mehrere der nachstehend aufgeführten Beteiligten innerhalb eines Monats nach der gemäß Artikel 38 Absatz 4 erfolgten Unterrichtung über den geplanten Personenverkehrsdienst einen entsprechenden Antrag gestellt haben:	Die Frage, ob das wirtschaftliche Gleichgewicht eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags gefährdet würde, wird von der/den in Artikel 55 genannten Regulierungsstelle(n) anhand einer objektiven wirtschaftlichen Analyse auf der Grundlage vorab festgelegter Kriterien beurteilt. Die Beurteilung erfolgt, nachdem einer oder mehrere der nachstehend aufgeführten Beteiligten innerhalb ~~eines Monats~~ von zwei Monaten nach der gemäß Artikel 38 Absatz 4 erfolgten Unterrichtung über den geplanten Personenverkehrsdienst einen entsprechenden Antrag gestellt haben:

Kommissionsvorschlag	Änderungsvorschlag des AdR
(a) die zuständige(n) Behörde(n), die den öffentlichen Dienstleistungsauftrag erteilt hat/haben;	(a) die zuständige(n) Behörde(n), die den öffentlichen Dienstleistungsauftrag erteilt hat/haben;
(b) andere betroffene zuständige Behörden, die zur Einschränkung des Zugangsrechts nach Maßgabe dieses Artikels befugt sind;	(b) andere betroffene zuständige Behörden, die zur Einschränkung des Zugangsrechts nach Maßgabe dieses Artikels befugt sind;
(c) der Infrastrukturbetreiber;	(c) der Infrastrukturbetreiber;
(d) des den Vertrag über öffentliche Dienstleistungen erfüllenden Eisenbahnunternehmens.	(d) des den Vertrag über öffentliche Dienstleistungen erfüllenden Eisenbahnunternehmens.

Begründung

Die Frist von einem Monat für Einwände gegen einen neuen Verkehrsdienst, der das wirtschaftliche Gleichgewicht eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags gefährdet, ist zu kurz.

Änderungsvorschlag 28

COM(2013) 29 final

Artikel 13 a Abs. 1

Kommissionsvorschlag	Änderungsvorschlag des AdR
Gemeinsame Informations- und integrierte Fahrscheinsysteme	Gemeinsame Informations- und integrierte Fahrscheinsysteme
1. Unbeschadet der Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 und der Richtlinie 2010/40/EU können die Mitgliedstaaten inländische Personenverkehrsdienste erbringende Eisenbahnunternehmen verpflichten, sich an einem gemeinsamen Informations- und integrierten Fahrscheinsystem zur Erstellung von Fahrscheinen, Durchgangsfahrscheinen und Reservierungen zu beteiligen, oder beschließen, zuständige Behörden zu ermächtigen, ein solches System einzurichten. Wird ein solches System eingerichtet, stellen die Mitgliedstaaten sicher, dass es nicht zu Marktverzerrungen oder Diskriminierungen zwischen Eisenbahnunternehmen führt und von einer öffentlichen oder privaten juristischen Person oder einer Vereinigung aller Eisenbahnunternehmen, die Personenverkehrsdienste erbringen, verwaltet wird.	1. Unbeschadet der Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 und der Richtlinie 2010/40/EU ~~können~~ verpflichten die Mitgliedstaaten inländische Personenverkehrsdienste erbringende Eisenbahnunternehmen ~~verpflichten~~, sich an einem gemeinsamen Informations- und integrierten Fahrscheinsystem zur Erstellung von Fahrscheinen, Durchgangsfahrscheinen und Reservierungen zu beteiligen, oder beschließen, zuständige Behörden zu ermächtigen, ein solches System einzurichten. ~~Wird~~ Wenn ein solches System eingerichtet wird, stellen die Mitgliedstaaten sicher, dass es nicht zu Marktverzerrungen oder Diskriminierungen zwischen Eisenbahnunternehmen führt und von einer öffentlichen oder privaten juristischen Person oder einer Vereinigung aller Eisenbahnunternehmen, die Personenverkehrsdienste erbringen, verwaltet wird. Eine Gruppe von Vertretern der lokalen und regionalen Gebietskörperschaften beteiligt sich an dieser juristischen Person oder Vereinigung und ist in vollem Umfang an ihren Entscheidungen beteiligt.

Begründung

Dieser Artikel bildet die Rechtsgrundlage für das Ziel der Regionen, das Fahrscheinsystem auf einem wettbewerbsorientierten Markt zu harmonisieren. Er bietet ihnen die Möglichkeit, die verschiedenen Probleme anzugehen, die bei den Fahrscheinsystemen in den von etablierten Bahnunternehmen betriebenen Bahnhöfen aufgetreten sind.

Die Pflicht für inländische Verkehrsdienste erbringenden Unternehmen, an einem nationalen Informationssystem mitzuwirken, sollte zwingend vorgeschrieben werden, da der Ausbau der damit zusammenhängenden Dienstleistungen ein wichtiger Faktor bei der Erhöhung der Attraktivität des öffentlichen Verkehrs, insbesondere des Schienenverkehrs, ist. In diesem Zusammenhang müssen die lokalen Gebietskörperschaften an den Verwaltungsgremien dieses Systems beteiligt werden.

Änderungsvorschlag 29

COM(2013) 29 final

Artikel 59, neuer Absatz nach Absatz 3

Kommissionsvorschlag	Änderungsvorschlag des AdR
	Vertikal integrierte Unternehmen, die Infrastrukturbetreiber für weniger als 150 km Strecke sind oder ausschließlich Nahverkehrsbahndienste anbieten, unterliegen nicht Artikel 7 und Artikel 7a bis 7c, wenn sie diese Dienste im Rahmen der hilfsweisen Betreibung von See- und Binnenhafenanlagen erbringen; dies gilt unbeschadet der Bestimmungen von Artikel 13 Absatz 3 dieser Richtlinie und des Warentransports per „Short-liner".

Begründung

Dieser Änderungsvorschlag zielt darauf ab, die Betreiber kleiner Bahnnetze sowie den Nahverkehr, die den lokalen Bedarf decken und keine großen Unternehmen sind, vom Anwendungsbereich von Artikel 7 und Artikel 7 a bis 7 c auszunehmen. Zudem wird erneut auf den diskriminierungsfreien Zugang zu Serviceeinrichtungen hingewiesen.

Änderungsvorschlag 30

COM(2013) 29 final

Artikel 59, neuer Absatz nach Absatz 3

Kommissionsvorschlag	Änderungsvorschlag des AdR
	Vertikal integrierte Unternehmen, die die spezifischen Investitionsvorhaben gemäß Artikel 32 Absatz 3 dieser Richtlinie betreiben und bei denen diese Dienste im direkten Wettbewerb mit anderen Verkehrsträgern stehen, unterliegen nicht Artikel 7 und Artikel 7 a bis 7 c.

Begründung

Dieser Änderungsvorschlag steht mit anderen Bestimmungen der Richtlinie 2012/34/EU im Einklang und zielt darauf ab, „spezifische Investitionsvorhaben", die erst auf sehr lange Sicht rentabel werden, vom Anwendungsbereich von Artikel 7 und Artikel 7 a bis 7 c auszunehmen.

Änderungsvorschlag 31

COM(2013) 27 final

Erwägungsgrund 29

Kommissionsvorschlag	Änderungsvorschlag des AdR
Um eine wirksame Erfüllung der Aufgaben der Agentur zu gewährleisten, sollten die Mitgliedstaaten und die Kommission in einem Verwaltungsrat vertreten sein, der mit den erforderlichen Befugnissen ausgestattet ist, einschließlich der Befugnisse zur Aufstellung des Haushaltsplans und zur Genehmigung der jährlichen und mehrjährigen Arbeitsprogramme.	Um eine wirksame Erfüllung der Aufgaben der Agentur zu gewährleisten, sollten die Mitgliedstaaten und die Kommission in einem Verwaltungsrat vertreten sein, der mit den erforderlichen Befugnissen ausgestattet ist, einschließlich der Befugnisse zur Aufstellung des Haushaltsplans und zur Genehmigung der jährlichen und mehrjährigen Arbeitsprogramme, wobei der Ausschuss der Regionen und die Vertretungsgremien hierzu zu konsultieren sind.

Begründung

Das Netz von Vertretungsgremien des Eisenbahnsektors und der Ausschuss der Regionen sollten bei der Festlegung der jährlichen und mehrjährigen Arbeitsprogramme der Agentur konsultiert werden, da sie von den Ergebnissen und den Arbeitsschwerpunkten der Agentur betroffen sind.

Änderungsvorschlag 32

COM(2013) 27 final

Artikel 33 Absatz 5

Kommissionsvorschlag	Änderung
Die für die Ausstellung der Lizenzen und Bescheinigungen nach Absatz 2 Buchstaben c und d zuständigen nationalen Behörden melden der Agentur innerhalb eines Monats jede Einzelentscheidung über die Erteilung, die Verlängerung, die Änderung oder den Widerruf einer Lizenz bzw. Bescheinigung.	Die für die Ausstellung der Lizenzen und Bescheinigungen nach Absatz 2 Buchstaben c und d zuständigen nationalen Behörden melden der Agentur innerhalb eines Monats jede Einzelentscheidung über die Erteilung, die Verlängerung, die Änderung, **die Verweigerung** oder den Widerruf einer Lizenz bzw. Bescheinigung **und die entsprechende Begründung dazu. Die Agentur bestätigt oder widerruft die Entscheidung dann innerhalb eines Monats, wobei die Beteiligten anzuhören sind**.

Begründung

Es geht darum zu vermeiden, dass die nationalen Behörden alle vor Anrufung des EuGH möglichen Rechtswege gegen ihre Entscheidungen ausschöpfen, weshalb die Europäische Eisenbahnagentur in die Bestätigung oder Aufhebung nationaler Entscheidungen eingebunden werden sollte, die dem Geist des einheitlichen europäischen Eisenbahnraums widersprechen.

Änderungsvorschlag 33

COM(2013) 27 final

Artikel 48 Absatz 5

Kommissionsvorschlag	Änderungsvorschlag des AdR
5. Der Verwaltungsrat verabschiedet bis zum 30. November jedes Jahres auch ein strategisches mehrjähriges Arbeitsprogramm und aktualisiert dieses. Der Stellungnahme der Kommission wird dabei Rechnung getragen. Das Europäische Parlament und die in Artikel 34 genannten Netze werden zu dem Entwurf konsultiert. Das verabschiedete mehrjährige Arbeitsprogramm wird den Mitgliedstaaten, dem Europäischen Parlament, dem Rat, der Kommission und den in Artikel 34 genannten Netzen zugeleitet.	5. Der Verwaltungsrat verabschiedet bis zum 30. November jedes Jahres auch ein strategisches mehrjähriges Arbeitsprogramm und aktualisiert dieses. Der Stellungnahme der Kommission wird dabei Rechnung getragen. Das Europäische Parlament, der Ausschuss der Regionen und die in Artikel 34 genannten Netze werden zu dem Entwurf konsultiert. Das verabschiedete mehrjährige Arbeitsprogramm wird den Mitgliedstaaten, dem Europäischen Parlament, dem Rat, der Kommission, dem Ausschuss der Regionen und den in Artikel 34 genannten Netzen zugeleitet.

Begründung

Der Ausschuss der Regionen sollte auch im Rahmen des mehrjährigen Arbeitsprogramms der Agentur konsultiert werden, da die lokalen und regionalen Gebietskörperschaften an der Finanzierung des Rollmaterials beteiligt sind und ein unmittelbares Interesse an der Verbesserung der Interoperabilität und der Sicherheit haben.

Änderungsvorschlag 34

COM(2013) 27 final

Artikel 54 Absatz 1

Kommissionsvorschlag	Änderungsvorschlag des AdR
1. Beschwerde vor der Beschwerdekammer kann eingelegt werden gegen Entscheidungen der Agentur gemäß den Artikeln 12, 16, 17 und 18.	1. Beschwerde vor der Beschwerdekammer kann eingelegt werden gegen Entscheidungen der Agentur gemäß den Artikeln 12, 16, 17 und 18 oder wegen Untätigkeit der Agentur innerhalb der festgelegten Fristen.

Begründung

Beschwerden müssen möglich sein, wenn die Agentur innerhalb der festgelegten Fristen keine Entscheidung trifft.

Änderungsvorschlag 35

COM(2013) 27 final

Artikel 56 Absatz 1

Kommissionsvorschlag	Änderungsvorschlag des AdR
1. Bei der Prüfung der Beschwerde geht die Beschwerdekammer zügig vor. Sie fordert die am Beschwerdeverfahren Beteiligten so oft wie erforderlich auf, innerhalb bestimmter Fristen eine Stellungnahme zu ihren Bescheiden oder zu den Schriftsätzen der anderen Beteiligten des Beschwerdeverfahrens einzureichen. Die Beteiligten des Beschwerdeverfahrens haben das Recht, mündliche Erklärungen abzugeben.	1. Bei der Prüfung der Beschwerde geht die Beschwerdekammer zügig vor. Sie fordert die am Beschwerdeverfahren Beteiligten so oft wie erforderlich auf, innerhalb bestimmter Fristen eine Stellungnahme zu ihren Bescheiden oder zu den Schriftsätzen der anderen Beteiligten des Beschwerdeverfahrens einzureichen. Die Beteiligten des Beschwerdeverfahrens haben das Recht, mündliche Erklärungen abzugeben. Die Beschwerdekammer prüft sämtliche Beschwerden und wird innerhalb eines Monats nach Eingang der Beschwerde gegebenenfalls relevante Informationen anfordern und die Beteiligten konsultieren. Sie muss über alle Beschwerden entscheiden, die notwendigen Abhilfemaßnahmen treffen und ihre begründete Entscheidung innerhalb einer zuvor festgelegten angemessenen Frist, jedoch nicht später als zwei Monate nach Eingang aller relevanten Informationen den Beteiligten mitteilen. Nimmt die Agentur innerhalb der festgelegten Frist nicht zu der Beschwerde Stellung, kann die Beschwerdekammer eine entsprechende Abmahnung vornehmen, die erforderlichenfalls mit einer Geldstrafe verbunden ist.

Begründung

Die Verfahren und Fristen für die Prüfung der Beschwerden durch die Beschwerdekammer müssen im Einzelnen dargelegt werden (so muss zum Beispiel der Zeitpunkt definiert werden, an dem die Beschwerde als eingegangen gilt, da dies der Fristberechnung nach Einleitung des Verfahrens dient).

Der Beschwerdekammer sollten spezifische Befugnisse zur Umsetzung ihrer Entscheidungen eingeräumt werden, zum Beispiel für Abmahnungen oder Geldstrafen (Zwangsgelder), vor allem bei Untätigkeit.

Änderungsvorschlag 36

COM(2013) 27 final

Neuer Artikel nach Artikel 77

Kommissionsvorschlag	Änderungsvorschlag des AdR
	1. Die Agentur trifft ihre Entscheidungen nach Artikel 12, 16, 17 und 18 ab dem [zwei Jahre nach dem Inkrafttreten dieser Verordnung]. Bis zu diesem Zeitpunkt wenden die Mitgliedstaaten weiterhin die einschlägigen Rechts- und Verwaltungsvorschriften an.

Kommissionsvorschlag	Änderungsvorschlag des AdR
	2. Während einer zusätzlichen Übergangszeit von 42 Monaten ab dem in Absatz 1 genannten Zeitpunkt können die Mitgliedstaaten abweichend von den Artikeln 12, 16, 17 und 18 unter den Bedingungen, die die Kommission in den entsprechenden Durchführungsbestimmungen gemäß Artikel 75 festlegt, weiterhin Zulassungen bzw. Zeugnisse und Genehmigungen ausstellen. Vor einer Entscheidung muss die Agentur prüfen, ob: — dies die Eisenbahnsicherheit verringern würde und/oder — ein Mittel zur willkürlichen Diskriminierung oder eine übermäßige Beschränkung des Eisenbahnbetriebs darstellen würde. Die Agentur kann die jeweils zuständigen Sicherheitsbehörden der Mitgliedstaaten auffordern, die Entscheidung zu ändern, auszusetzen oder aufzuheben. Lehnt die nationale Sicherheitsbehörde ein Tätigwerden ab, kann die Agentur die Frage der Kommission oder dem in Artikel 75 genannten Ausschuss vorlegen.

Begründung

In Anlehnung an die Übergangsphase für die Europäische Agentur für die Flugsicherheit (EASA) im Bereich der Zuständigkeit für die Typenzulassung von Flugzeugen sollte auch für die Eisenbahnagentur (ERA) ein Verfahren vorgesehen werden, wonach die ERA schrittweise zusätzliche Mitarbeiter einstellen und für die neuen Aufgaben schulen kann.

Änderungsvorschlag 37

COM(2013) 30 final

Anhang I, 4.2

Kommissionsvorschlag	Änderungsvorschlag des AdR
	3. **Kostenkontrolle** Bei der Kosten-Nutzen-Analyse der vorgeschlagenen Maßnahmen werden unter anderem folgende Faktoren berücksichtigt: — Kosten der vorgeschlagenen Maßnahme, — Vorteile für die Interoperabilität durch Ausweitung des Geltungsbereichs auf bestimmte Netz- und Fahrzeugunterkategorien, — Senkung der Kapitalkosten und Aufwendungen durch Größenvorteile und eine bessere Ausnutzung der Fahrzeuge, — Senkung der Anschaffungskosten und der Kosten für die Wartung/den Betrieb aufgrund eines größeren Wettbewerbs zwischen den Herstellern und den Wartungsunternehmen, — ökologische Vorteile aufgrund technischer Verbesserungen des Eisenbahnsystems, — Verbesserung der Betriebssicherheit. Darüber hinaus müssen bei dieser Bewertung die wahrscheinlichen Folgen für alle Betreiber und Wirtschaftsbeteiligten einschließlich der lokalen und regionalen Gebietskörperschaften abgeschätzt werden.

Begründung

Dieser Passus aus der derzeit geltenden Richtlinie (Anhang I, 4.2) sollte wieder eingefügt werden, damit eine Bewertung der Kosten und des Nutzen aller erwogenen technischen Lösungen vorgenommen wird, und zwar für jede technische Spezifikation für die Interoperabilität, damit die wirtschaftlichsten Lösungen umgesetzt werden (was vor allem im Sinne der lokalen und regionalen Gebietskörperschaften ist).

Brüssel, den 8. Oktober 2013

Der Präsident
des Ausschusses der Regionen
Ramón Luis VALCÁRCEL SISO