

# **Richtlinie des Kreises Steinfurt zur Verwendung der Mittel gem. § 11 Abs. 2 ÖPNVG NRW (ÖPNV-Pauschale)**

(Stand 19.12.2013)

## **Präambel**

**Die vier Münsterlandkreise Borken, Coesfeld, Steinfurt und Warendorf sowie die Stadt Münster haben mit dem Ziel, eine im Grundsatz einheitliche ÖPNV-Förderung für das gesamte Münsterland zu gewähren, eine Förderrichtlinie erarbeitet. Diese Richtlinie regelt die Weiterleitung der Mittel aus dem ÖPNVG NRW (Pauschale nach § 11 Abs. 2) an die im Münsterland im ÖPNV tätigen Verkehrsunternehmen.**

**Durch Anwendung der gemeinsamen Förderrichtlinie soll für die Stadt Münster und die Münsterlandkreise Borken, Coesfeld, Steinfurt und Warendorf**

- **den Fahrgästen weiterhin ein qualitativ hochwertiger ÖPNV angeboten und damit der Anreiz zum Umstieg auf den ÖPNV verstärkt werden,**
- **der ÖPNV als verbundenes System weiter gestärkt werden,**
- **ein einheitlicher, transparenter, diskriminierungsfreier und rechtssicherer Förderzugang für antragsberechtigte Verkehrsunternehmen gewährleistet und damit „Fördertourismus“ vermieden werden.**

## **1. Rechtsgrundlagen und Förderzweck**

- 1.1** Rechtsgrundlagen für die Gewährung der Zuwendungen nach dieser Richtlinie sind § 10 Abs. 1 Ziff. 1 in Verbindung mit § 11 Abs. 2 des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen (ÖPNVG NRW) in Verbindung mit den hierzu ergangenen Verwaltungsvorschriften sowie die am 03.12.2009 in Kraft getretene Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße.
- 1.2** Den Aufgabenträgern in Nordrhein-Westfalen wird eine Pauschale aus den Mitteln des Regionalisierungsgesetzes des Bundes gewährt. Entsprechend werden mindestens 80 vom Hundert der Pauschale für Zwecke des ÖPNV mit Ausnahme des SPNV an öffentliche und private Verkehrsunternehmen weitergeleitet. Der übrige Teil der Mittel ist von Aufgabenträgern selbst für Zwecke des ÖPNV zu verwenden oder hierfür an öffentliche und private juristische Personen, Zweckverbände, Gemeinden oder Eisenbahnunternehmen weiterzuleiten, die gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen innerhalb des geografischen Geltungsbereichs dieser Richtlinie erfüllen. Die Aufgabenträger entscheiden über den Umfang und die Verwendung der übrigen Mittel.
- 1.3** **Zuwendungszweck ist die Gewährleistung eines in qualitativer und quantitativer Hinsicht angemessenen ÖPNV-Angebots unter Wahrung der beihilferechtlichen Voraussetzungen der VO (EG) 1370/2007. Durch die Förderung soll für die antragsberechtigten Verkehrsunternehmen ein Anreiz geschaffen werden, gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen im Rahmen des ÖPNV zu erbringen.**

Die Zuwendungen dienen dem anteiligen Ausgleich von Kosten, die den Verkehrsunternehmen durch die Übernahme gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen im Rahmen des ÖPNV-Angebots entstehen und die nicht durch Fahrgeldeinnahmen abgedeckt sind. Die Rahmenvorgaben für das ÖPNV-Angebot und dessen Qualitätsanforderungen ergeben sich aus dem jeweils gültigen Nahverkehrsplan. Gefördert werden gemeinwirtschaftliche Ausstattungs-

merkmale von Fahrzeugen für den ÖPNV bei der Beschaffung von Neufahrzeugen (Investitionsförderung).

- 1.4 Die Aufgabenträger als zuständige Behörden im Sinne der VO (EG) 1370/2007 entscheiden nach pflichtgemäßem Ermessen im Rahmen der Zuwendungen des Landes über die weiterzuleitenden Zuwendungen. Die jährlich für die Förderung nach dieser Richtlinie zur Verfügung stehenden Finanzmittel sind begrenzt auf die den Aufgabenträgern nach § 11 Abs. 2 ÖPNVG in seiner jeweiligen Fassung vom Land zur Verfügung gestellten Mittel.
- 1.5 Jegliche Zuwendungen stehen unter dem Vorbehalt der Finanzierung durch das Land. Dies gilt auch im Falle einer Rückforderung, wenn das Land rückwirkend eine niedrigere Zuweisung festsetzt, als tatsächlich zur Auszahlung gekommen ist.
- 1.6 Die mit dieser Richtlinie angestrebte Förderung erfolgt durch Zuwendungsbescheid für gemeinwirtschaftliche Zwecke der Qualitätssicherung nach dieser Richtlinie. Diese Richtlinie ist inhaltlicher Bestandteil des Zuwendungsbescheides.

## 2. Fördergegenstand

- 2.1 Die der Stadt Münster und den Münsterlandkreisen Borken, Coesfeld, Steinfurt und Warendorf vom Land zugeleiteten Mittel werden den Verkehrsunternehmen für die Zwecke nach Ziffer 2.2 dieser Richtlinie weitergeleitet. Zuwendungen werden als Investitionsförderung zur Gewährleistung eines in qualitativer und quantitativer Hinsicht angemessenen ÖPNV-Angebots für gemeinwirtschaftliche Investitionskosten im Jahr der Anschaffung gewährt. Förderfähig sind die in **Anlage 1** näher spezifizierten gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen:
  - Besondere Ausstattungsmerkmale von Fahrzeugen,
  - Höherer Beförderungskomfort und höhere Sicherheit von Fahrzeugen,
  - Einsatz alternativer Antriebstechniken.
- 2.2 Fördermittel werden unmittelbar für zu beschaffende neue Fahrzeuge mit gemeinwirtschaftlichen Ausstattungsmerkmalen im ÖPNV als eigenständige gemeinwirtschaftliche Maßnahme gewährt. Diese sind zusätzliche Leistungen gegenüber dem qualitativen oder quantitativen Standard und Bestand, wie er sonst bei zu beschaffenden neuen Fahrzeugen ohne die Förderung nach dieser Richtlinie bestehen würde. Die Gewährung der Zuwendung steht unter der Bedingung, dass die zu beschaffenden Fahrzeuge als Mindestanforderungen Niederflrigkeit oder Low-Entry besitzen. Zudem sind bestimmte Anforderungen an Umweltstandards und Ausstattungen der Fahrzeuge sowie bestimmte Fahrzeugtypen zu erfüllen. Detaillierte Vorgaben sind dem Kriterienkatalog für Fahrzeuge (**Anlage 2**) zu entnehmen.
- 2.3 Gefördert wird nur die Beschaffung von Neufahrzeugen oder neuwertigen Fahrzeugen. Neuwertig sind Fahrzeuge, die keine höhere Laufleistung als 25.000 km haben und die nur auf den Fahrzeughersteller zugelassen waren. Der Zeitraum zwischen Erstzulassung auf den Fahrzeughersteller und Zulassung auf das antragstellende Unternehmen darf bei diesen Fahrzeugen 6 Monate nicht überschreiten.

## 3. Zuwendungsvoraussetzungen, Antragsberechtigung

- 3.1 Die Förderung nach dieser Richtlinie darf den Zielen des Nahverkehrsplanes der Stadt Münster und der Münsterlandkreise Borken, Coesfeld, Steinfurt und Warendorf in der jeweils gültigen Fassung nicht widersprechen.
- 3.2 Zuwendungen werden nur bewilligt, wenn die Zuwendung im Einzelfall mindestens 2.000,- € je Förderantrag beträgt.

- 3.3** Antragsberechtigt sind öffentliche und private Verkehrsunternehmen, die als Genehmigungs-inhaber oder Betriebsführer im Gebiet des zuständigen Aufgabenträgers öffentlichen Personenverkehrsdienste gem. § 1 ÖPNVG NRW im Förderjahr betreiben.
- 3.4** Unternehmer ohne eigene personenbeförderungsrechtliche Genehmigungen (Auftragsunternehmer) können über antragsberechtigte Verkehrsunternehmen in die Förderung einbezogen werden, wenn sichergestellt ist, dass die geförderten Fahrzeuge für die Dauer ihrer Zweckbindung im Verkehrsgebiet der vier Münsterlandkreise Borken, Coesfeld, Steinfurt und Warendorf sowie die Stadt Münster eingesetzt werden. Berechtigter und Verpflichteter aus dem Zuwendungsverhältnis bleibt der antragsberechtigte Verkehrsunternehmer. Für die Einbeziehung der Auftragsunternehmer ist eine Vereinbarung zwischen dem antragsberechtigten Verkehrsunternehmen und dem Auftragsunternehmer zu schließen und dem Förderantrag beizufügen. In der Vereinbarung ist durch das antragsberechtigte Verkehrsunternehmen sicherzustellen, dass für den Nachweis der Überkompensationskontrolle der Auftragsunternehmer insbesondere die nach Ziffer 4 dieser Vereinbarung erforderlichen Angaben bereitstellt. Abweichend von Ziffer 4.6 ist Grundlage für die Berechnung der Zuwendung nicht die Betriebsleistungen des Antrag stellenden Verkehrsunternehmens, sondern die des jeweiligen Auftragsunternehmens. Die Fördermittel können durch den Aufgabenträger direkt an den Auftragsunternehmer gezahlt werden, wenn dies von den Vertrag schließenden Parteien vereinbart wurde.
- 3.5** Der Verkehrsunternehmer muss einen bedeutenden Teil (mindestens 25 %) der Personenverkehrsdienste selbst erbringen (Eigenerbringungsquote).

#### **4. Art, Umfang und Bemessung der Zuwendung**

- 4.1** Die Zuwendung wird als Zuschuss gewährt und erfolgt jeweils als Festbetragsfinanzierung für gemeinwirtschaftliche Ausstattungsmerkmale gem. **Anlage 1**.
- 4.2** Berücksichtigungsfähig sind Mehraufwendungen für die in Anlage 1 genannten gemeinwirtschaftlichen Ausstattungsmerkmale. Die Förderung ist auf die in den Erläuterungen zur Anlage 1 genannten objektiven Obergrenzen begrenzt.
- 4.3** Für die Erreichung der in Anlage 1 genannten höheren Beförderungsqualität und -Sicherheit wird ein pauschaler Zuschuss pro zusätzlichem Sitzplatz gewährt, der über die Anzahl von 35 Sitzplätzen je Fahrzeug im Neufahrzeug zur Verfügung gestellt wird und die Gesamtzahl von 55 Sitzplätzen nicht übersteigt. Dies gilt auch für max. 2 Klappsitze. Für den Einsatz von sog. „Mehrzweckflächen“ wird eine Förderung im Wert von maximal sechs Sitzplätzen gewährt. Die Förderung einer Mehrzweckfläche (im Wert von 6 Sitzplätzen) kann in Anspruch genommen werden ab der 2. Mehrzweckfläche. Die anrechenbaren Faktoren für die erhöhte Sitzplatzkapazität (Bestuhlung und Mehrzweckfläche) ist auf insgesamt max. 20 pro Fahrzeug begrenzt. Die Förderung ist auf die in den Erläuterungen zur Anlage 1 hierzu genannten objektiven Obergrenzen begrenzt.
- 4.4** Die Förderung der fahrgastorientierten Merkmale in Anlage 1 hat grundsätzlich Vorrang vor den Merkmalen für die Beschaffung und den Einsatz alternativer Antriebstechniken oder vor Ersatzbeschaffungen (Aussonderung älterer Fahrzeuge nach Ablauf ihrer Zweckbindung).
- 4.5** Die Entscheidung ob und in welcher Höhe die Maßnahme zuwendungsfähig ist, entscheidet der zuständige Aufgabenträger nach pflichtgemäßem Ermessen.
- 4.6** Ist das Antrag stellende Verkehrsunternehmen auf dem Gebiet mehrerer Aufgabenträger tätig, so erfolgt die Berechnung der Zuwendung anteilig nach dem Umfang der Gesamtbetriebsleistung des Antrag stellenden Verkehrsunternehmens auf dem Gebiet des Aufgabenträgers. Eine Komplementärförderung durch einen anderen Aufgabenträger – entsprechend seines Anteils am Umfang der Gesamtbetriebsleistung auf dem Gebiet des anderen Aufga-

beiträgers – ist möglich. Grundlage der Berechnung ist das Vorjahr des Antragsjahres. Bei der Berechnung der Gesamtbetriebsleistung sind die eigenen Fahrleistungen auf dem Gebiet des jeweiligen Aufgabenträgers und die jeweiligen der Auftragsunternehmen gesondert auszuweisen. Die Fahrleistungen der Auftragsunternehmen sind von diesen zu bestätigen. Bei Gemeinschaftslinien erfolgt die Meldung durch das betriebsführende Verkehrsunternehmen.

- 4.7** Das jeweilige Verkehrsunternehmen führt eine Trennungsrechnung auf Grundlage eines internen Rechnungswesens durch (vgl. **Anlage 3**). Die Unternehmen, die einen Ausgleich für die Erfüllung von gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen erhalten, weisen in ihrer Rechnungslegung getrennt aus, welche Kosten ihnen durch die Erfüllung der betreffenden gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung entstanden sind, welche zusätzlichen Erträge sie aufgrund der Erfüllung dieser Verpflichtung erzielt haben und welche Ausgleichszahlungen erfolgt sind.
- 4.8** Ausgleichsleistungen dürfen den Betrag nicht überschreiten, der dem finanziellen Nettoeffekt der Summe aller 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. Im Rahmen der Ausgleichsleistungen kann den Verkehrsunternehmen ein angemessener Gewinnzuschlag gewährt werden, der einen Prozentsatz von 4 vom Hundert der Zuwendungssumme nicht überschreitet. Sofern von dem Verkehrsunternehmen ein höherer Gewinnzuschlag geltend gemacht wird, muss das Verkehrsunternehmen den Nachweis für die Angemessenheit eines höheren Wertes führen. Die Verkehrsunternehmen sind verpflichtet, die Regeln des Anhangs zur VO (EG) 1370/2007 einzuhalten (**Anlage 4**). Die Höhe des Ausgleichsbetrags ist bei Einschaltung von Auftragsunternehmern begrenzt auf die Kosten des Auftragsunternehmers aus der Erfüllung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen unter Berücksichtigung seiner erzielten Einnahmen. Diese Vorgaben sind durch einen Wirtschaftsprüfer als ex-post-Kontrolle zu bescheinigen. Die Verkehrsunternehmen haben durch vertragliche Regelungen die ex-post-Kontrolle für ihre Auftragsunternehmen sicherzustellen.
- 4.9** Der Ausschluss einer Überkompensation bei anderen Förderungen des Verkehrsunternehmens (öffentlicher Dienstleistungsauftrag) ist dadurch sicherzustellen, dass die Förderung aus § 11 Abs. 2 ÖPNVG NRW innerhalb der beihilferechtlichen Prüfungen der Verkehrsverträge mit den Aufgabenträgern als Einnahmeposition aufgenommen wird und so im Rahmen der Überkompensationskontrolle Berücksichtigung findet.
- 4.10** Die Gesamtförderung je beantragendem Verkehrsunternehmen errechnet sich aus der Summe der aufgeführten Einzelbeträge gemäß Ziffer 4.1. Eine Abweichung ist zulässig, wenn die zur Verfügung stehenden Fördermittel überschritten oder nicht ausgeschöpft werden.
- 4.11** Berücksichtigt werden die veröffentlichten fahrplanmäßig erbrachten Betriebsleistungen nach § 42 und § 43 Nr. 2 Personenbeförderungsgesetz (PBefG). Regelmäßige Einsatzfahrten, Verstärkungsfahrten und Zusatzangebote, die nachfragebedingt nachweisbar durchgeführt werden, werden berücksichtigt. Betriebsleistungen nach § 43 Nr. 1 PBefG und Fahrten im freigestellten Schülerverkehr sind nicht zu berücksichtigen.

## **5. Infrastrukturmaßnahmen**

Sofern ein Anteil der Mittel nach § 11 Abs. 2 ÖPNVG NRW für Maßnahmen zur Erhaltung und Verbesserung der ÖPNV-Infrastruktur verwendet werden soll, so sind die rechtlichen Anforderungen hierfür unmittelbar und abschließend im öffentlichen Dienstleistungsauftrag zu regeln. Die Regelungen dieser Richtlinie gelten nicht.

## **6. Antragsverfahren und Antragsprüfung**

- 6.1** Eine Zuwendung wird nur auf Antrag gewährt. Die Nachweispflichten des Antragstellers sind entsprechend dieser Richtlinie, den Angaben im Antrag und im Verwendungsnachweis einzuhalten. Die Aufgabenträger bestätigen schriftlich den Eingang von Anträgen.

Diese Eingangsbestätigung berechtigt das Verkehrsunternehmen, auf eigenes Risiko eine Bestellung der Neufahrzeuge mit den gemeinwirtschaftlichen Ausstattungsmerkmalen förderunschädlich vorzunehmen. Dieses gilt auch für Anträge, die vor Beginn des jeweiligen Zuwendungsjahres gestellt werden. Die Lieferung der Fahrzeuge darf nicht vor Beginn des Bewilligungszeitraumes erfolgen. Durch die Möglichkeit der vorzeitigen Bestellung besteht ein Rechtsanspruch auf Bewilligung der beantragten Pauschale weder dem Grunde nach noch in einer bestimmten Höhe.

- 6.2** Der Antrag ist jeweils bis zum 30.06. des Förderjahres vollständig mit allen Unterlagen bei jedem zuständigen Aufgabenträger rechtsverbindlich unterschrieben einzureichen. Anträge, die nach diesem Zeitpunkt eingehen, finden keine Berücksichtigung. Änderungen, die für das Antragsjahr maßgeblich sind, sind den Aufgabenträgern umgehend mitzuteilen.

- 6.3** Über Änderungsanträge, die nach dem 30.06. eingehen, entscheidet jeder Aufgabenträger in eigener Zuständigkeit nach pflichtgemäßem Ermessen.

- 6.4** Nachfolgend angeführte Unterlagen sind für eine Förderung nach Ziffer 2.2 dieser Richtlinie beim jeweils zuständigen Aufgabenträger einzureichen:

- Grundantrag
- Unternehmensbezogene Betriebsleistungen des dem Förderjahr vorausgehenden Jahr (Verteilungsschlüssel)
- Erklärung über subventionserhebliche Tatsachen
- Testierte Jahresabschlüsse (Bilanzen) für die dem Förderjahr vorausgehenden zwei Jahre
- Angebotsbeschreibung für alle Neufahrzeuge einschließlich der gemeinwirtschaftlichen Ausstattungsmerkmale
- Gültige Konzession bzw. Nachweis der Betriebsführerschaft

- 6.5** Über die vorgelegten Anträge wird nur entschieden, wenn die eingereichten Antragsunterlagen vollständig vorliegen und die Zuwendungsvoraussetzungen nach Ziffer 3 erfüllt sind.

- 6.6** Bei jedem Aufgabenträger, in dessen Gebiet ÖPNV und damit Leistungen im Sinne dieser Richtlinie erbracht werden, ist ein gesonderter Antrag mit den entsprechenden Anlagen zu stellen.

- 6.7** Die Förderung steht unter dem Vorbehalt, dass das Antragsvolumen aller Förderanträge der Höhe nach nicht über die vorhandenen Mittel hinausgeht. Sollte das Antragsvolumen die vorhandenen Mittel übersteigen, werden die Förderbeträge proportional gekürzt.

- 6.8** Ergeben sich aufgrund der vorgelegten Unterlagen Anhaltspunkte dafür, dass das Verkehrsunternehmen auf Dauer nicht finanziell leistungsfähig bleibt, kann der zuständige Aufgabenträger durch entsprechende Auflage im Bewilligungsbescheid die Vorlage einer Bankbürgschaftsurkunde in Höhe der bewilligten Pauschale fordern.

## **7. Auszahlung und Rückzahlungsverpflichtungen**

- 7.1** Die Auszahlung der Zuwendung an die Verkehrsunternehmen erfolgt regelmäßig zum 01.12. des Förderjahres.

- 7.2** Die Zuwendung kann zurückgefordert werden, wenn die Bewilligungsbedingungen nicht beachtet oder erfüllt werden.
- 7.3** Sollte sich die Realisierung der Maßnahme verzögern oder der Verwendungsnachweis nicht, unvollständig oder verspätet eingereicht werden, entfällt der Anspruch auf die Zuwendung. Der Verwendungsnachweis ist der Bewilligungsbehörde bis spätestens zum 31.05. des Folgejahres vorzulegen. Im Falle einer Überkompensation werden Fördermittel zurückgefordert.
- 7.4** Im Falle einer Rückforderung ist der Wert der zurückgeforderten Zuwendung mit fünf Prozentpunkten über dem jeweiligen Basiszinssatz gem. § 247 BGB jährlich zu verzinsen. Für die Verzinsung ist auf den Zeitpunkt der Zuwendung abzustellen, sie ist auf den Wert des Rückforderungsbetrages begrenzt.
- 7.5** Der Zuwendungsempfänger hat die Förderung zweckentsprechend zu verwenden. Die Zweckbindungsdauer beträgt für

- Busse 10 Jahre Zulassung im ÖPNV oder 600.000 km Laufleistung
- Kleinbusse 7 Jahre Zulassung im ÖPNV oder 300.000 km Laufleistung

Die zeitliche Bindung beginnt mit dem 01.07. des Anschaffungsjahres, die laufleistungsbezogene mit der Inbetriebnahme des Fahrzeugs. Anschaffungsjahr ist das Jahr in dem das Fahrzeug an den Antragsteller ausgeliefert wurde. Sollte die Zweckbindung vor Ablauf der 10 Jahre durch entsprechende Kilometerleistungen erfüllt sein, ist dieses gegenüber dem Aufgabenträger durch Vorlage der Fahrtenbücher nachzuweisen. Solange dieser Nachweis nicht erbracht ist, besteht die 10-jährige Zweckbindungsdauer fort. Während der Zweckbindungsfrist hat das Verkehrsunternehmen das geförderte Fahrzeug, insbesondere die gemeinwirtschaftlichen Ausstattungsmerkmale, auf eigene Kosten in einem angemessenen, funktionstüchtigen Zustand zu erhalten. Hierzu gehört die regelmäßige Überprüfung und fachgerechte Wartung des Fahrzeuges und der gemeinwirtschaftlichen Ausstattungsmerkmale. Unfallschäden sind unverzüglich zu beheben.

- 7.6** Die geförderten neuen Fahrzeuge mit den gemeinwirtschaftlichen Ausstattungsmerkmalen müssen während der Zweckbindungsdauer
- ununterbrochen zum Linienverkehr zugelassen,
  - von der Kraftfahrzeugsteuer befreit sein und
  - jährlich mindestens zu zwei Dritteln ihrer Betriebsleistung im Linienverkehr nach §§ 42, 43 PBefG, dabei aber überwiegend, d. h., mehr als 50 % alleine im Linienverkehr nach § 42 PBefG eingesetzt werden. Darüber sind vom Antragsteller Nachweise zu führen, die dem zuständigen Aufgabenträger im Einzelfall auf Verlangen jeweils für den Zeitraum vom 01.07. des Vorjahres bis zum 30.06. des laufenden Jahres vorzulegen sind,
  - im Umfang der zugrundegelegten Gesamtbetriebsleistung (Ziffer 4.6) im Geltungsbereich der jeweiligen Förderrichtlinie der Stadt Münster und der Kreise Borken, Coesfeld, Steinfurt und Warendorf eingesetzt werden.
- 7.7** Die vier Münsterlandkreise Borken, Coesfeld, Steinfurt und Warendorf sowie die Stadt Münster behalten sich vor, den Einsatz der neuen Fahrzeuge stichprobenhaft zu überprüfen. Hierzu wird ihren Vertretern ein Zugangsrecht zu Betriebseinrichtungen des Antragstellers gewährt. Wird der Zugang zweimal ohne stichhaltige Begründung verweigert, besteht das Recht eine Rückforderung der Zuwendungen. Für den Fall, dass die geförderten Ausstattungselemente nicht funktionsfähig oder nicht eingesetzt werden, können die Zuwendungen anteilig zurückgefordert werden.
- 7.8** Der Zuwendungsempfänger hat spätestens zwei Jahre nach Ablauf des Förderjahres durch die Bescheinigung eines öffentlich bestellten Wirtschaftsprüfers im Rahmen der ex-post-Kontrolle nachzuweisen, dass die Voraussetzungen der VO (EG) 1370/2007 eingehalten

sind und insbesondere keine Überkompensation eingetreten ist. Auch bei Auftragsunternehmen ist der Nachweis dieser Voraussetzungen durch den Konzessionsinhaber zu erbringen.

- 7.9** Nicht verausgabte sowie unabhängig vom Zeitpunkt ihrer Gewährung zurück erhaltene Mittel dürfen nach § 11 Abs. 4 ÖPNVG bis zu sechs Monaten nach Ablauf des Kalenderjahres, in dem die Mittel nicht verausgabt wurden oder zurückgeflossen sind, von den Aufgabenträgern für Zwecke des ÖPNV verausgabt werden. Die Mittel können neben der Fahrzeugförderung auch für die Förderung von investiven und konsumtiven Maßnahmen des ÖPNV sowie für die Förderung von Fahrleistungen von Verkehrsunternehmen verwandt werden. Nicht verausgabte Mittel sind dem Land zu erstatten.

## **8. Schlussbestimmungen**

- 8.1** Die im Rahmen des Zuwendungsverfahrens gemachten Angaben sind im Sinne von § 264 Strafgesetzbuch subventionserheblich. Subventionserhebliche Tatsachen, die sich im Laufe der Abwicklung des Vorhabens ändern, sind den Bewilligungsbehörden unverzüglich mitzuteilen.
- 8.2** Die Mittel dürfen nicht als Eigenanteil im Rahmen einer Förderung nach den §§ 12 und 13 ÖPNVG NRW verwendet werden.
- 8.3** Die Verwendung der Pauschalen nach § 11 ÖPNVG NRW unterliegt der Prüfung durch den Landesrechnungshof. Leiten die Empfänger die Pauschalen an Dritte weiter, so kann der Landesrechnungshof auch bei diesen die Verwendung der Mittel prüfen (§ 16 Abs. 7 ÖPNVG NRW).
- 8.4** Diese Richtlinie gilt mit Wirkung vom 01.01.2014 bis zum 03.12.2019, wenn sie nicht vorher entsprechend geändert wird.
- 8.5** Für die bis einschließlich 2013 durchgeführten Zuwendungsverfahren bleiben die bisherige Richtlinie der Stadt Münster und der Münsterlandkreise Borken, Coesfeld, Steinfurt und Warendorf bis zum Ablauf der Zweckbindung wirksam.

- Anlage 1: Gemeinwirtschaftliche Ausstattungsmerkmale  
Anlage 2: Mindestanforderungen der Förderfähigkeit von Fahrzeugen  
Anlage 3: Transparenzpflichten, Trennungsrechnung  
Anlage 4: Anlage der VO (EG) 1370/2007.

## Anlage 1 der Richtlinie des Kreises Steinfurt zur Verwendung der Mittel gem. § 11 Abs. 2 ÖPNVG NRW (ÖPNV-Pauschale)

| <b>Motor und Fahrwerk</b>   |
|---|
| Niederflurigkeit/ Low-Entry   |
| Erdgas  |
| Elektro   |
| Hybrid seriell  |
| Hybrid parallel   |
| Brennstoffzelle   |
| besonders schadstoffarmer Antrieb EEV   |
| Rußpartikelfilter   |
| Automatikgetriebe   |
| Kneelingfunktion (einseitiges Absenken des Fahrzeuges an Haltestellen)  |
| Anhängerkupplung  |
| Reifenluftdruckkontrollgerät  |
| <b>Klima und Elektrik</b>   |
| Vollklimatisierung des Fahrgastraumes, je nach Fahrzeugtyp (mit einer Anlage, die kühlen, entfeuchten und wärmen kann)  |
| Elektrische Kühlgeräte (Förderung gilt pro Kühlgerät)   |
| Dachkanalheizung (beschreibt eine besonders effiziente Möglichkeit, das Fahrzeug zu belüften und zu heizen)   |
| Doppelverglaste getönte Scheiben  |
| Fahrtzielanzeigen mit 24 x 192 Punkten (2-zeilig)   |
| Vorbereitung für die im vorgesehenen Einsatzgebiet übliche Lichtsignalanlagenbeeinflussung (Datenfunk)  |
| Vorbereitung RBL - System ( für genaue Beschreibung siehe nächstes Feld)  |
| RBL - System "Rechnergestütztes oder rechnergesteuertes Betriebsleitsystem"<br>E-Ticketingfähiger Bordrechner, zusätzliche optische Strecken-Anzeigelemente und hochqualitativer Haltestellenansage |
| Automatisches Fahrgastzählsystem  |
| Vorbereitung Betriebsfunk oder Handy mit Freisprecheinrichtung  |
| Betriebsfunk oder Handy mit Freisprecheinrichtung   |
| Vorbereitung Entwerter  |
| Entwerter   |

| <b>Innenraum und Sonstiges</b>   |
|--|
| Rückhaltesystem für Rollstühle   |
| Regionalbus-Bestuhlung<br>Bezeichnung einer bestimmten Qualitätsstufe / pro Sitz |
| Schwanenhals-Mikrofon oder in der Kopfstütze integriertes Mikrofon               |
| TFT-Bildschirm incl. Halterung, pro Stück  |
| Vorbereitung Videoüberwachungsanlage mit Speichersystem                          |
| Videoüberwachungsanlage mit Speichersystem                                       |
| Standheizung   |
| Aussenkamera zur Überwachung des "Toten Winkels"                                 |
| zusätzliche Haltewunsch-Knöpfe   |
| Aussenschwenkschiebetür/ -schwingtür   |
| Xenon-Fahrlicht  |
| Sicherheitsgurte   |
| Ersatzbeschaffung  |
| Pauschale für die Antragstellung für Auftragsunternehmen                         |



## Erläuterungen zu Anlage 1 der Richtlinie des Kreises Steinfurt zur Verwendung der Mittel gem. § 11 Abs. 2 ÖPNVG NRW (ÖPNV-Pauschale)

### Erläuterungen zu Anlage 1:

Die einzelnen Merkmale werden gemäß der in der Tabelle ausgewiesenen Anschaffungskosten im Rahmen der Förderung berücksichtigt. Diese Anschaffungskosten orientieren sich an den zur Zeit üblichen Marktpreisen für diese Ausstattungsmerkmale. Sollten zukünftig marktbedingt Anpassungen der Preise erforderlich werden, so liegt die Zuständigkeit dafür bei der Verwaltung.

| Motor und Fahrwerk  | Anschaffungskosten |                   | Fördersätze<br>(80% der Anschaffungskosten) |                | Auswirkung auf<br>Fahrgastnachfrage<br>(Mehrerlöse) |
|---|--------------------|-------------------|---|----------------|---|
|   | 12m                | 18m               | 12m   | 18m            |   |
| Niederflurigkeit/ Low-Entry   | 15.000,00 €        | 15.000,00 €       | 12.000,00 €                                 | 12.000,00 €    | ja  |
|   |                    |                   |   |                |   |
|   |                    |                   |   |                |   |
| Erdgas  | 52.000,00 €        | 52.000,00 €       | 41.600,00 €                                 | 41.600,00 €    | nein  |
| Elektro   | 405.000,00 €       | Einzelfallprüfung | 324.000,00 €                                |                | nein  |
| Hybrid seriell  | 115.000,00 €       | 185.000,00 €      | 92.000,00 €                                 | 148.000,00 €   | nein  |
| Hybrid parallel   | 90.000,00 €        | 125.000,00 €      | 72.000,00 €                                 | 100.000,00 €   | nein  |
| Brennstoffzelle   | 1.100.000,00 €     | 1.250.000,00 €    | 880.000,00 €                                | 1.000.000,00 € | nein  |
| besonders schadstoffarmer Antrieb EEV   | 5.200,00 €         | 5.200,00 €        | 4.160,00 €                                  | 4.160,00 €     | nein  |
| Rußpartikelfilter   | 9.000,00 €         | 9.000,00 €        | 7.200,00 €                                  | 7.200,00 €     | nein  |
| Automatikgetriebe   | 5.000,00 €         | 5.000,00 €        | 4.000,00 €                                  | 4.000,00 €     | nein  |
| Kneelingfunktion (einseitiges Absenken des Fahrzeuges an Haltestellen)  | 500,00 €           | 500,00 €          | 400,00 €                                    | 400,00 €       | ja  |
| Anhängerkupplung  | 500,00 €           | -                 | 400,00 €                                    |                | nein  |
| Reifenluftdruckkontrollgerät  | 600,00 €           | 700,00 €          | 480,00 €                                    | 560,00 €       | nein  |
|   |                    |                   |   |                |   |
|   |                    |                   |   |                |   |
| <b>Klima und Elektrik</b>   |                    |                   |   |                |   |
| Vollklimatisierung des Fahrgastraumes, je nach Fahrzeugtyp<br>(mit einer Anlage, die kühlen, entfeuchten und wärmen kann) | 13.200,00 €        | 20.000,00 €       | 10.560,00 €                                 | 16.000,00 €    | ja  |
| Elektrische Kühlgeräte (Förderung gilt pro Kühlgerät)   | 8.800,00 €         | -                 | 7.040,00 €                                  | -              | ja  |
| Dachkanalheizung<br>(beschreibt eine besonders effiziente Möglichkeit, das Fahrzeug zu belüften und zu heizen)            | 5.900,00 €         | 9.650,00 €        | 4.720,00 €                                  | 7.720,00 €     | ja  |
| Doppelverglaste getönte Scheiben  | 1.300,00 €         | 1.900,00 €        | 1.040,00 €                                  | 1.520,00 €     | nein  |
| Fahrtzielanzeigen mit 24 x 192 Punkten (2-zeilig)   | 2.200,00 €         | 2.200,00 €        | 1.760,00 €                                  | 1.760,00 €     | nein  |
| Vorbereitung für die im vorgesehenen Einsatzgebiet übliche<br>Lichtsignalanlagenbeeinflussung (Datenfunk)                 | 2.021,00 €         | 2.021,00 €        | 1.616,80 €                                  | 1.616,80 €     | nein  |

## Erläuterungen zu Anlage 1 der Richtlinie des Kreises Steinfurt zur Verwendung der Mittel gem. § 11 Abs. 2 ÖPNVG NRW (ÖPNV-Pauschale)

|  |   |            |            |            |      |
|--|---|------------|------------|------------|------|
| Vorbereitung RBL - System  | 490,00 €  | 540,00 €   | 392,00 €   | 432,00 €   | nein |
| RBL - System "Rechnergestütztes oder rechnergesteuertes Betriebsleitsystem"<br>E-Ticketingfähiger Borderchner, zusätzliche optische Strecken-<br>Anzeigeelemente und hochqualitativer Haltestellenansage | 9.386,00 €  | 9.386,00 € | 7.508,80 € | 7.508,80 € | ja   |
| Automatisches Fahrgastzählsystem   | 6.000,00 €  | 9.000,00 € | 4.800,00 € | 7.200,00 € | nein |
| Vorbereitung Betriebsfunk oder Handy mit Freisprecheinrichtung   | 365,00 €  | 365,00 €   | 292,00 €   | 292,00 €   | nein |
| Betriebsfunk oder Handy mit Freisprecheinrichtung  | 800,00 €  | 800,00 €   | 640,00 €   | 640,00 €   | nein |
| Vorbereitung Entwerter   | 300,00 €  | 300,00 €   | 240,00 €   | 240,00 €   | nein |
| Entwerter  | 1.200,00 €  | 1.200,00 € | 960,00 €   | 960,00 €   | nein |
|  |   |            |            |            |      |
| <b>Innenraum und Sonstiges</b>   |   |            |            |            |      |
| Regionalbus-Bestuhlung<br>Bezeichnung einer bestimmten Qualitätsstufe / pro Sitz   | 89,00 €   | 89,00 €    | 71,20 €    | 71,20 €    | ja   |
| Schwanenhals-Mikrofon oder in der Kopfstütze integriertes Mikrofon   | 485,00 €  | 485,00 €   | 388,00 €   | 388,00 €   | nein |
| TFT-Bildschirm incl. Halterung, pro Stück  | 2.850,00 €  | 2.850,00 € | 2.280,00 € | 2.280,00 € | ja   |
| Vorbereitung Videoüberwachungsanlage mit Speichersystem  | 1.000,00 €  | 1.500,00 € | 800,00 €   | 1.200,00 € | nein |
| Videoüberwachungsanlage mit Speichersystem   | 4.350,00 €  | 4.950,00 € | 3.480,00 € | 3.960,00 € | ja   |
| Standheizung   | 1.500,00 €  | 1.600,00 € | 1.200,00 € | 1.280,00 € | nein |
| Aussenkamera zur Überwachung des "Toten Winkels"   | 800,00 €  | 800,00 €   | 640,00 €   | 640,00 €   | nein |
| zusätzliche Haltewunsch-Knöpfe   | je 25,00 €  | je 25,00 € | je 20,00 € | je 20,00 € | nein |
| Außenschwenschiebetür / -schwingtür  | 4.500,00 €  | 4.500,00 € | 3.600,00 € | 3.600,00 € | nein |
| Rückhaltesystem für Rollstühle   | 1.200,00 €  | 1.200,00 € | 960,00 €   | 960,00 €   | nein |
| Xenon-Fahrlicht  | 600,00 €  | 600,00 €   | 480,00 €   | 480,00 €   | nein |
| Sicherheitsgurte für Zulassung auf 100 km/h  | 6.500,00 €  | 8.200,00 € | 5.200,00 € | 6.560,00 € | nein |
| <b>erhöhte Sitzplatzkapazität</b>  | für alle Fz-Typen und -Arten nach dieser Richtlinie 2.240 Euro pro Sitzplatz / Gemeinfläche   |            |            |            |      |
| <b>Ersatzbeschaffung</b>   | Abmeldung eines Fahrzeuges im Förderjahr bei Neubeschaffung wird pauschal mit 20.000 Euro gefördert.<br>Bedingung: Alter des Fahrzeuges: 10 bis 15 Jahre alt oder mit einer Betriebsleistung<br>von 600.000 km bis 900.000 km |            |            |            |      |
| <b>Pauschale für die Antragstellung für Auftragsunternehmen</b>  | pro Antrag 500,00 Euro  |            |            |            |      |

## **Kriterienkatalog für die Beschaffenheit von Linienomnibussen im Rahmen der Förderung nach § 11 Abs. 2 ÖPNVG NRW**

### **Anforderungskriterien an Linienbusse**

Die im ÖPNV eingesetzten Fahrzeuge müssen einer der folgenden Kategorie entsprechen:

- 2-Achser (10- bis 13,5-m-Kategorie)
- 3- oder 4-Achser bis 15 m Länge
- Gelenkbusse
- Midibusse (7- bis 10-m-Kategorie)
- Doppeldecker, auch bis 15 m Länge
- Kleinbusse (bis 7 m)

Nachstehende Kriterien sind grundsätzlich zu erfüllen für Fahrzeuge größer 7 m, die im ÖPNV eingesetzt werden:

- Niederflurbauweise oder Low-Entry mit folgenden Anforderungsmerkmalen:
  - 2 Einstiege mit maximal 320 mm Einstiegshöhe plus 20 mm Toleranz
  - mindestens eine fahrzeuggebundene Einstiegshilfe (fremdkraftbetätigter Hublift, fremdkraftbetätigte Rampe oder manuelle Rampe)
  - Im Bereich zwischen 1. und 2. Tür eine Fahrzeugbodenverlauf-Gestaltung ohne Querstufen
  - Einhaltung der jeweils gültigen Abgasnorm
- Außenfahrgeräusch von maximal 80 dB(A), bei Schaltgetriebe von maximal 83 dB(A), nach DIN ISO 362 und nach DIN ISO 5130 (z.B. durch Motorraumkapselung)
- Mindestens eine doppelbreite Tür (lichte Durchgangsbreite - 1250 mm minus 50 mm Toleranz) bei Fahrzeugen über 10 m Länge
- Anfahrspiegel (§ 56 Abs. 3 Nr. 2 StVZO)
- Linienbeschilderung außen:
  - Linien-Nummer: Bug, rechts, Heck und links
  - Fahrtziel: Bug
  - Streckenverlauf: rechts
- Stadtlinienbus: Lautsprecher in Einstiegsnähe zur Linien- und Zielansage
- Geeignete optische und akustische Informationseinrichtungen zur Ankündigung der nächsten Haltestelle
- Optische Anzeigen "Wagen hält"
- Geeignete optische Anzeige des Linienverlaufes im Fahrzeug
- Liniengerechte Bestuhlung mit ausreichenden Festhaltungsmöglichkeiten (Regelsitzabstand = 720 mm; soweit wegen technisch-konstruktiver Randbedingungen bei einzelnen Sitzen die Realisierung nicht möglich ist, kann das Maß unterschritten werden)
- Festhaltungsmöglichkeiten:
  - für Fahrzeuge über 10 m Länge waagerechte Haltestangen, im Niederflurteil auch im Bereich der Türen
  - In Stadtlinienbussen senkrechte Haltestangen, farblich abgesetzt, mindestens an jeder 2. Fahrgastsitzreihe (möglichst versetzt)
  - Haltegriffe an gangseitigen Fahrgastsitzen, soweit keine senkrechte Haltestange in diesem Bereich vorhanden ist
  - Halteschlaufen mindestens im Bereich der vorderen Vierer-Sitzgruppen (beidseitig), über dem Mehrzweckbereich und im Bereich der 2. und 3. Tür.
- automatische Haltestellen-Bremse bei geöffneter Mitteltür

## **Anlage 3 der Richtlinie des Kreises Steinfurt zur Verwendung der Mittel gem. § 11 Abs. 2 ÖPNVG NRW (ÖPNV-Pauschale)**

### **Transparenzpflichten, Trennungsrechnung**

Die Tätigkeit mit gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen des Zuwendungsgebers nach dieser Förderrichtlinie, als auch für andere Tätigkeiten, müssen entsprechend der nachfolgenden Durchführungsvorschriften den jeweiligen Tätigkeiten zugewiesen werden.

Maßstab ist die erbrachte Betriebsleistung (Fz/km) im jeweiligen Jahr. Der Einsatz des Fahrzeuges ist sachlich und räumlich zu dokumentieren und ergänzend zu den Angaben in den Förderanträgen bei Nachfrage durch den Fördergeber zu plausibilisieren:

#### **Sachlicher Nachweis**

Dokumentation des Anteils die das Fahrzeug für den ÖPNV (Fz/km ÖPNV) und für andere Tätigkeiten (Fz/km andere Tätigkeiten) erbracht hat

Andere Tätigkeiten sind insbesondere:

- Linienverkehre gemäß § 42 PBefG, die vom sachlichen und räumlichen Anwendungsbe-  
reich dieser Richtlinie nicht erfasst sind
- Werkverkehre Gelegenheitsverkehre gemäß §§ 46ff. PBefG
- Verkehrsleistungen, die ausschließlich aufgrund ihres historischen Interesses oder zu tou-  
ristischen Zwecken betrieben werden
- freigestellte Schülerverkehre (nach der Freistellungsverordnung)

#### **Räumlicher Nachweis:**

Der Umfang der erbrachten Betriebsleistung im ÖPNV ist nach Fahrleistung (Fz/km ÖPNV) auf dem Gebiet des zuwendenden Aufgabenträgers und ggf. anderer Aufgabenträger darzu-  
legen.

Auf Nachfrage des Fördergebers ist ergänzend zu dem Nachweis bei Antragstellung anhand  
des Jahresabschlusses des Verkehrsunternehmers der Nachweis zu führen, ob eine Über-  
kompensation durch den Erhalt der Fördermittel eingetreten ist.

Hierzu ist eine getrennte Rechnungslegung zwischen den Tätigkeiten in Verbindung mit den  
gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen und anderen Tätigkeiten des Verkehrsunternehmens  
zu führen. Maßstab für den Nachweis der Kosten und Erlöse ist der testierte Jahresabschluss  
des Unternehmens aus dem Jahr, in dem die Fördermittel ausgezahlt wurden. Abzustellen ist  
auf die Gewinn- und Verlustrechnung des Unternehmens, über die die Investitions- und Aus-  
gleichsmittel auszuweisen sind.

Für die Rechnungslegung gem. Ziffer 5 des Anhangs der VO (EG) 1370/2007 sind folgende  
Anforderungen zu beachten:

- Die Konten für die gemeinwirtschaftlichen und die sonstigen betrieblichen Tätigkeiten  
werden getrennt geführt, wie dies erforderlich wäre, wenn diese Tätigkeiten von rechtlich  
selbständigen Unternehmen ausgeführt und deren Anteil der zugehörigen Aktiva sowie  
die Fixkosten gemäß den geltenden deutschen Rechnungslegungs- und Steuervorschrif-  
ten umgelegt würden.
- Variable Kosten, ein angemessener Beitrag zu den Fixkosten oder ein Gewinn, die nicht  
im Zusammenhang mit gemeinwirtschaftlichen Tätigkeiten stehen, dürfen den Tätigkei-  
ten, die von der vorliegenden Richtlinie umfasst sind, nicht zugerechnet werden.

## 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 <sup>(1)</sup>,

nach Stellungnahme des Ausschusses der Regionen <sup>(2)</sup>,

gemäß dem Verfahren des Artikels 251 des Vertrags <sup>(3)</sup>,

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.

(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.

<sup>(1)</sup> ABl. C 195 vom 18.8.2006, S. 20.

<sup>(2)</sup> ABl. C 192 vom 16.8.2006, S. 1.

<sup>(3)</sup> 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.

- (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<sup>(1)</sup> 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<sup>(1)</sup> 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) Entschieden 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.

<sup>(1)</sup> 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 <sup>(1)</sup> 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 <sup>(2)</sup> 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 <sup>(3)</sup> 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 <sup>(4)</sup> 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 <sup>(5)</sup> 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 (AbI. 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 (AbI. 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 (AbI. 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 (AbI. 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* <sup>(1)</sup>, 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 <sup>(2)</sup> 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 <sup>(3)</sup> 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 beigefügt 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) <sup>(1)</sup>, 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;

<sup>(1)</sup> 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 solchem 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 vertragschließenden 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 beigefügt 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.
-