

Der neue europäische Rechtstrahmen für den ÖPNV

Wo geht es hin?

28. September 2006

Salzburg



Bessere Mobilität für alle - weltweit

UITP Mission



- Das weltweite NETZWERK von Verkehrsfachleuten



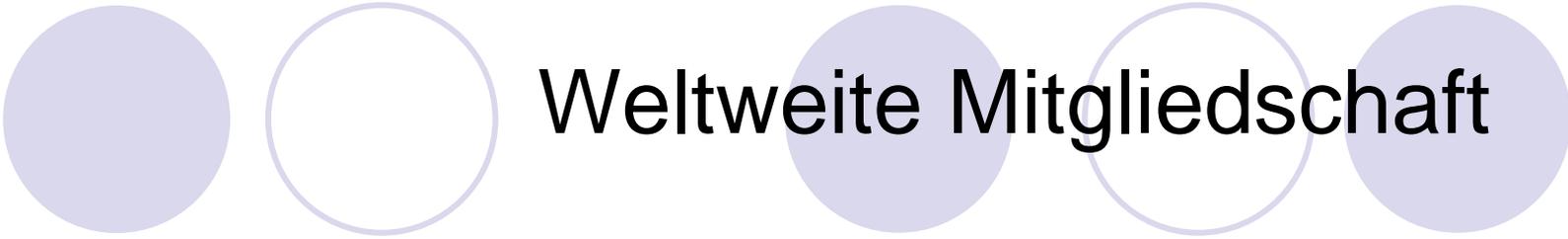
- Der BEZUGSPUNKT für die Verkehrswirtschaft



- Das internationale FORUM für Verkehrspolitik



- Der FÜRSPRECHER des ÖPNV

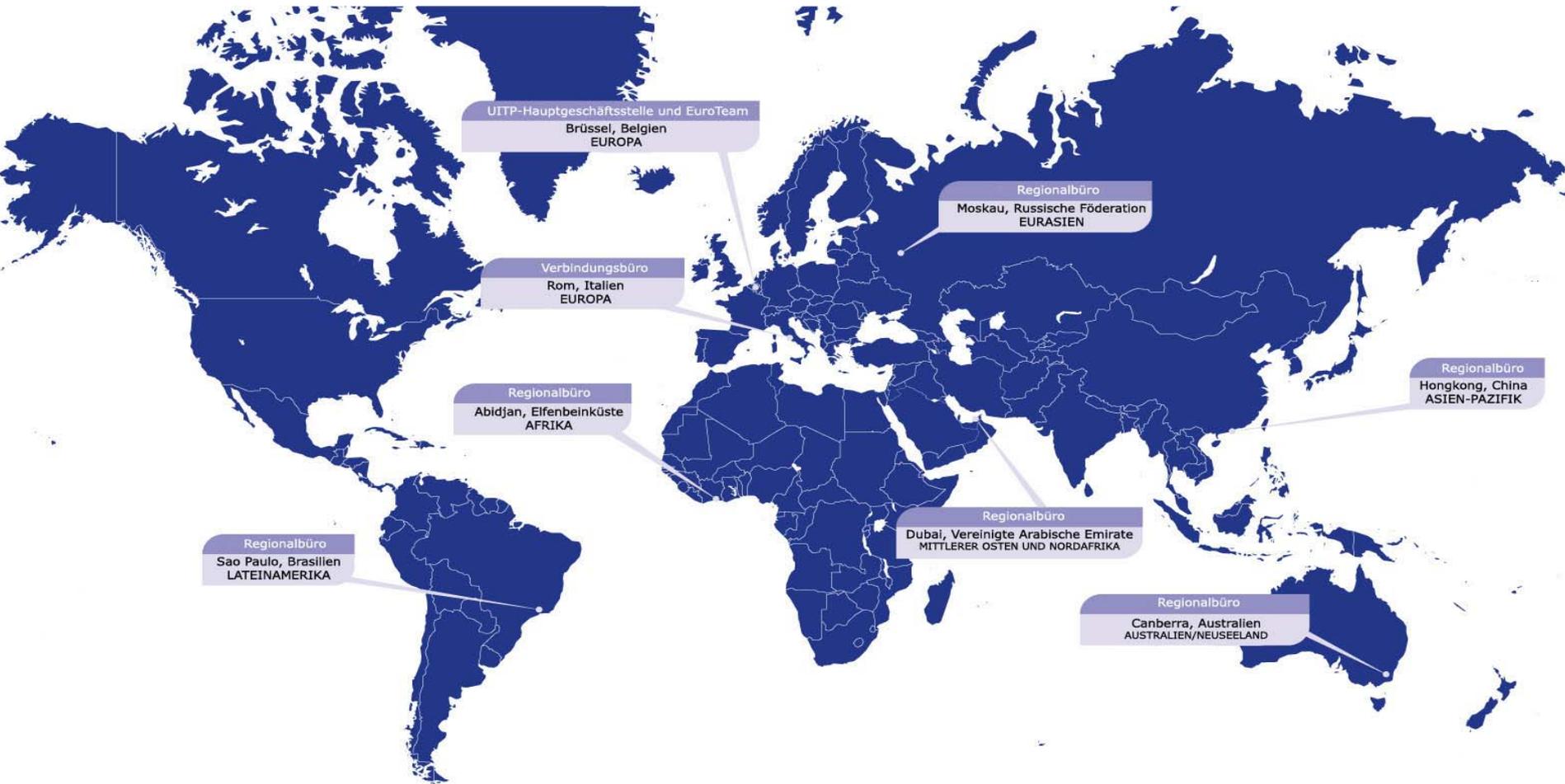


Weltweite Mitgliedschaft

Die UITP vereint:

- über 2.700 urbane, lokale, regionale und nationale Mobilitätsakteure
- aus über 90 Ländern aller Kontinente

Eine Hauptgeschäftsstelle in Brüssel - Sieben Regionalbüros

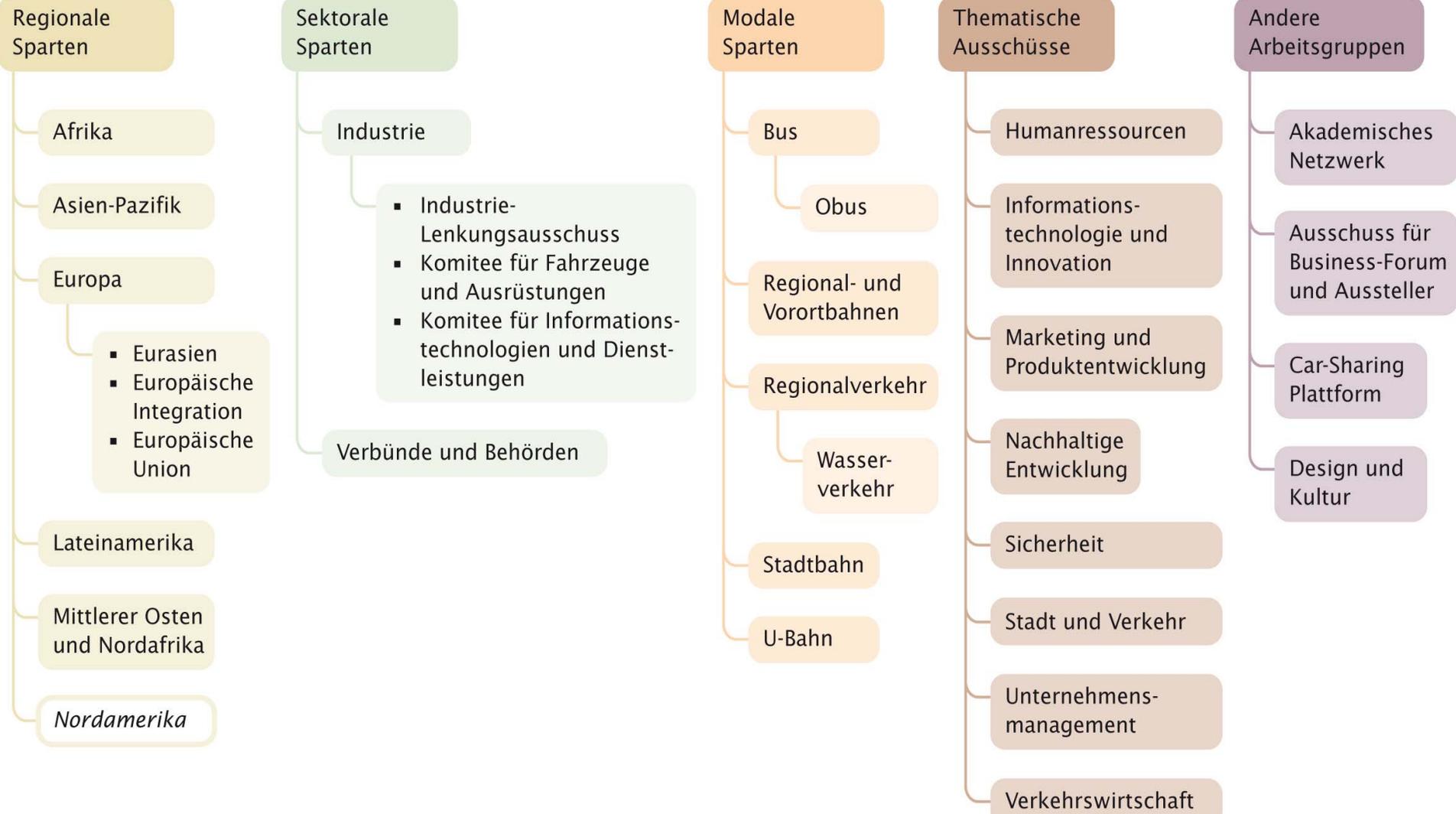


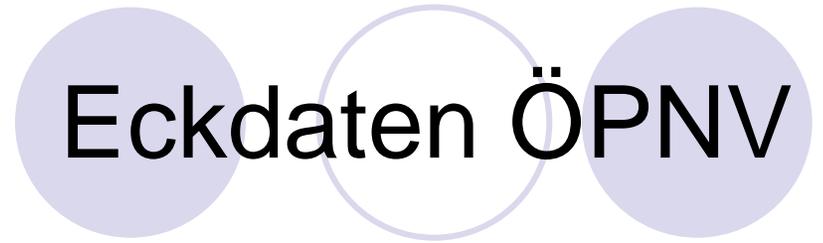
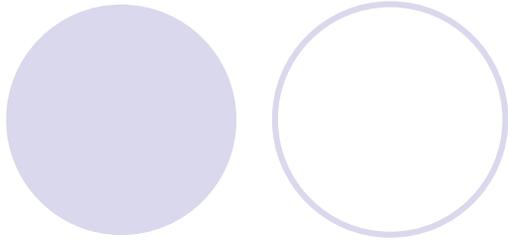
Die UITP vereint die gesamte Versorgungskette der ÖPNV-Akteure



- Betreiberunternehmen
- Lokal, regionale und nationale Behörden
- Dienstleistungs- und Zulieferindustrie, Consultingunternehmen
- Forschungsinstitute und akademische Einrichtungen

Arbeitsstruktur





ÖPNV 2004 (EU-15)

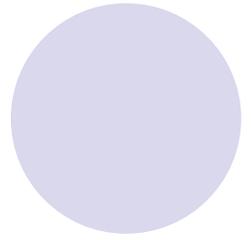
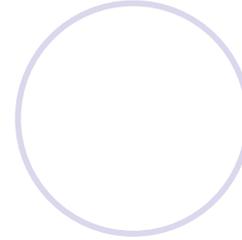
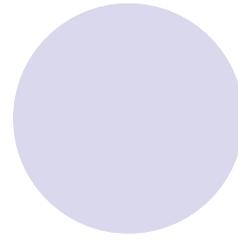
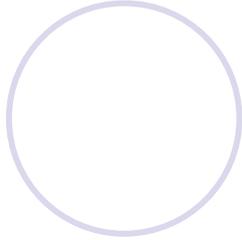
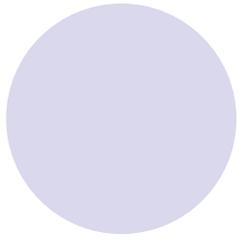
150 Millionen Fahrgäste pro Tag

1,5 Millionen Arbeitsplätze

100 Milliarden Euro Jahresumsatz

Ziele des ersten Vorschlags

- Einführung des geregelten Wettbewerbs als Instrument für :
 - Steigerung der Qualität u. Effizienz
 - mehr Transparenz u. fairer Wettbewerb,
 - Rechtssicherheit bei der Vergabe



26.07.2000 erster Vorschlag der Kommission

14.11.2001 erste Lesung im EP

21.02.2002 (erster) abgeänderter Vorschlag
der Kommission

24.07.2003 C-280/00 - Urteil „*Altmark*“ des EUGH

20.07.2005 (zweiter) abgeänderter Vorschlag
der Kommission

Ziele des zweiten Vorschlags

Die Schaffung eines Rahmens für die Intervention der zuständigen Behörden für

- die Gewährung eines Ausgleichs für gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen
- die Gewährung ausschließlicher Rechte.

Grundpfeiler des zweiten Vorschlags

- Die zuständigen Behörden haben die Wahl zwischen
 - Selbsterbringung oder Direktvergabe an einen internen Betreiber (unter bestimmten Voraussetzungen),
 - Vergabe im Wettbewerb



Was ist passiert?

- Das Europäische Parlament hat auf eine zweite « erste Lesung » verzichtet
- Der Text wurde sofort an den Rat weitergeleitet

Die politische Einigung im Rat

Die politische Einigung konnte nur durch weitere Anpassungen erreicht werden:

Patchwork, das die einzelnen
« Besonderheiten » der Mitgliedsstaaten
widerspiegelt

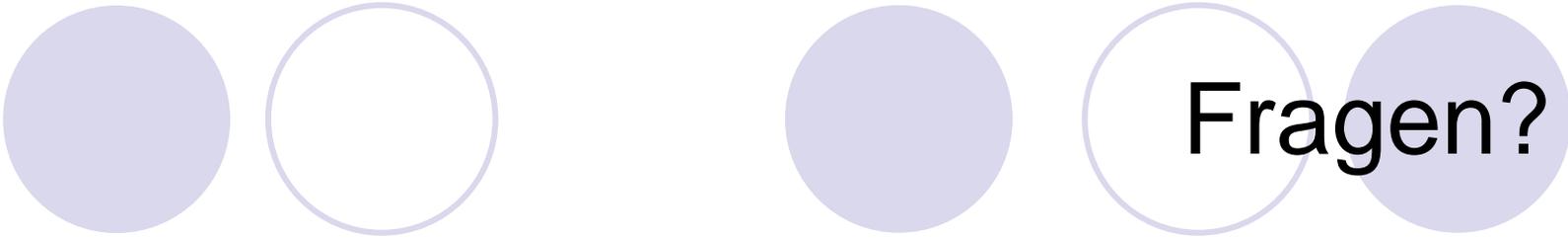
Die politische Einigung im Rat

- Ausnahme Eisenbahnen
- Direktvergabe / integrierte Netzwerke
- Privatkapital / interner Betreiber
- Vertragslänge / ländliche Gebiete
- Vertragslänge / BOT
- Gültigkeit bestehender Verträge

Die politische Einigung im Rat

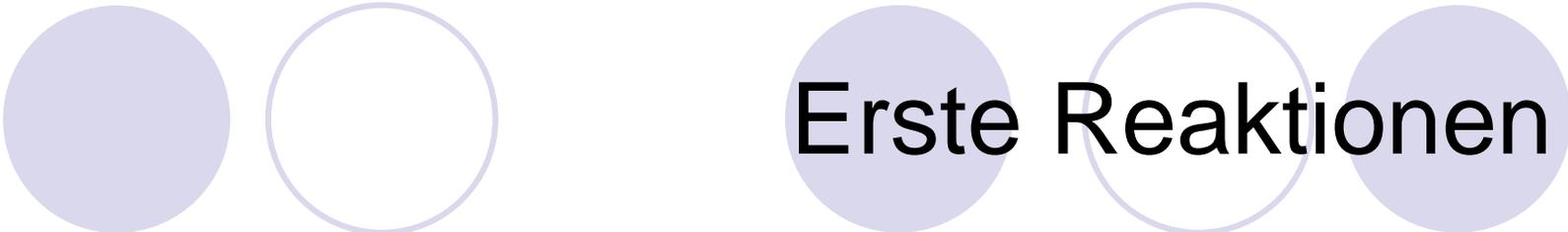
FACIT:

Der neue Text hat den Handlungsspielraum der zuständigen Behörden noch weiter vergrößert als ursprünglich von der Kommission vorgeschlagen.



Fragen?

- Auflagen für die private Beteiligung am Kapital des internen Betreibers?
- Auflagen für die Direktvergabe an «nicht interne Betreiber » innerhalb integrierter Netzwerke?
- Verkürzung des Zeitraumes bis zur vollständigen Anwendung der Verordnung
- Auflagen für die Direktvergabe von Eisenbahnverkehren?
- Vorrang der Verordnung vor den Richtlinien « öffentliche Beschaffungsmärkte »?



Erste Reaktionen

- Wenig direkte Auswirkungen
- Gefahr, dass manche striktere nationale Gesetzgebung « aufgeweicht » wird

Bringt die Verordnung die notwendige
Rechtssicherheit?