4. beauftragt seinen Generalsekretär, den Gesetzgebungsakt zu unterzeichnen, nachdem überprüft worden ist, dass alle Verfahren ordnungsgemäß abgeschlossen worden sind, und im Einvernehmen mit dem Generalsekretär des Rates die Veröffentlichung des Gesetzgebungsakts im *Amtsblatt der Europäischen Union* zu veranlassen;

5. beauftragt seinen Präsidenten, den Standpunkt des Parlaments dem Rat und der Kommission sowie den nationalen Parlamenten zu übermitteln.

Einheitlicher europäischer Eisenbahnraum ***I

P7_TA(2011)0503

Legislative Entschließung des Europäischen Parlaments vom 16. November 2011 zu dem Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Schaffung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraums (Neufassung) (KOM(2010)0475 – C7-0268/2010 – 2010/0253(COD))

(2013/C 153 E/41)

(Ordentliches Gesetzgebungsverfahren – Neufassung)

Das Europäische Parlament,

— in Kenntnis des Vorschlags der Kommission an das Europäische Parlament und den Rat (KOM(2010)0475),

— gestützt auf Artikel 294 Absatz 2 und Artikel 91 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union, auf deren Grundlage ihm der Vorschlag der Kommission unterbreitet wurde (C7-0268/2010),

— gestützt auf Artikel 14 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union und das dem Vertrag beigefügte Protokoll Nr. 26 über Dienste von allgemeinem Interesse,

— gestützt auf Artikel 294 Absatz 3 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union,

— unter Hinweis auf seine Entschließung vom 17. Juni 2010 zur Umsetzung der Richtlinien des ersten Eisenbahnpakets ([1]),

— in Kenntnis der von der luxemburgischen Abgeordnetenkammer im Rahmen des Protokolls (Nr. 2) über die Anwendung der Grundsätze der Subsidiarität und der Verhältnismäßigkeit vorgelegten begründeten Stellungnahme, in der geltend gemacht wird, dass der Entwurf des Gesetzgebungsakts nicht mit dem Subsidiaritätsprinzip vereinbar ist,

— in Kenntnis der Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses vom 16. März 2011 ([2]),

— in Kenntnis der Stellungnahme des Ausschusses der Regionen vom 28. Januar 2011 ([3]),

— gestützt auf die Interinstitutionelle Vereinbarung vom 28. November 2001 über die systematischere Neufassung von Rechtsakten ([4]),

— unter Hinweis auf das Schreiben des Rechtsausschusses vom 26. Mai 2011 an den Ausschuss für Verkehr und Fremdenverkehr gemäß Artikel 87 Absatz 3 seiner Geschäftsordnung,

— gestützt auf die Artikel 87 und 55 seiner Geschäftsordnung,

— in Kenntnis des Berichts des Ausschusses für Verkehr und Fremdenverkehr (A7-0367/2011),

([1]) ABl. C 236 E vom 12.8.2011, S. 125.
([2]) ABl. C 132 vom 3.5.2011, S. 99.
([3]) ABl. C 104 vom 2.4.2011, S. 53.
([4]) ABl. C 77 vom 28.3.2002, S. 1.

A. in der Erwägung, dass der vorliegende Vorschlag nach Auffassung der beratenden Gruppe der Juristischen Dienste des Europäischen Parlaments, des Rates und der Kommission keine anderen inhaltlichen Änderungen enthält als diejenigen, die im Vorschlag als solche ausgewiesen sind, und dass sich der Vorschlag in Bezug auf die Kodifizierung der unveränderten Bestimmungen der bisherigen Rechtsakte mit jenen Änderungen auf eine reine Kodifizierung der bestehenden Rechtstexte ohne inhaltliche Änderungen beschränkt,

1. legt unter Berücksichtigung der Empfehlungen der beratenden Gruppe der Juristischen Dienste des Europäischen Parlaments, des Rates und der Kommission den folgenden Standpunkt in erster Lesung fest;

2. fordert die Kommission auf, es erneut zu befassen, falls sie beabsichtigt, ihren Vorschlag entscheidend zu ändern oder durch einen anderen Text zu ersetzen;

3. beauftragt seinen Präsidenten, den Standpunkt des Parlaments dem Rat und der Kommission sowie den nationalen Parlamenten zu übermitteln.

P7_TC1-COD(2010)0253

Standpunkt des Europäischen Parlaments festgelegt in erster Lesung am 16. November 2011 im Hinblick auf den Erlass der Richtlinie 2011/…/EU des Europäischen Parlaments und des Rates zur Schaffung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraums (Neufassung)

(Text von Bedeutung für den EWR)

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION –

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union, insbesondere auf Artikel 91,

auf Vorschlag der Europäischen Kommission,

nach Zuleitung des Entwurfs des Gesetzgebungsakts an die nationalen Parlamente,

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

nach Stellungnahme des Ausschusses der Regionen ([2]),

gemäß dem ordentlichen Gesetzgebungsverfahren,

in Erwägung nachstehender Gründe:

(1) Die Richtlinie 91/440/EWG des Rates vom 29. Juli 1991 zur Entwicklung der Eisenbahnunternehmen der Gemeinschaft ([3]), die Richtlinie 95/18/EG des Rates vom 19. Juni 1995 über die Erteilung von Genehmigungen an Eisenbahnunternehmen ([4]) sowie die Richtlinie 2001/14/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 26. Februar 2001 über die Zuweisung von Fahrwegkapazität der Eisenbahn und die Erhebung von Entgelten für die Nutzung von Eisenbahninfrastruktur ([5]) wurden 2004 und 2007 in wesentlichen Punkten geändert. Da noch weitere Änderungen notwendig sind und diese Rechtsvorschriften miteinander in Verbindung stehen, sollten diese Richtlinien aus Gründen der Klarheit neu gefasst und zu einem einzigen Rechtsakt verschmolzen werden.

([1]) ABl. C 132 vom 3.5.2011, S. 99.
([2]) ABl. C 104 vom 2.4.2011, S. 53.
([3]) ABl. L 237 vom 24.8.1991, S. 25.
([4]) ABl. L 143 vom 27.6.1995, S. 70.
([5]) ABl. L 75 vom 15.3.2001, S. 29.

Mittwoch, 16. November 2011

(2) Ein stärkeres Zusammenwachsen des Verkehrsmarktes der Union ist für die Vollendung des Binnenmarkts von wesentlicher Bedeutung. Die Eisenbahnen sind ein wichtiger Bestandteil des Verkehrsmarktes in der Union und der Bestrebungen zur Gewährleistung einer nachhaltigen Mobilität.

(2a) Entgegen den Zielsetzungen des Eisenbahnpakets aus dem Jahr 2001 ("das erste Eisenbahnpaket", Richtlinie 2001/12/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 26. Februar 2001 zur Änderung der Richtlinie 91/440/EWG des Rates zur Entwicklung der Eisenbahnunternehmen der Gemeinschaft [1]***, Richtlinie 2001/13/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 26. Februar 2001 zur Änderung der Richtlinie 95/18/EG des Rates über die Erteilung von Genehmigungen an Eisenbahnunternehmen*** [2] ***und Richtlinie 2001/14/EG) ist der Anteil des Eisenbahnsektors am Verkehrsaufkommen während des letzten Jahrzehnts nicht gestiegen, was darauf hindeutet, dass die derzeit geltenden Rechtsvorschriften weiter verbessert werden müssen, um den Sektor zu unterstützen. Daraus folgt, dass die vorliegende Neufassung unbedingt erforderlich ist.*** **[Abänd. 1]**

(2b) Die zahlreichen gegen Mitgliedstaaten eingeleiteten Vertragsverletzungsverfahren zeigen, dass die derzeit geltenden Rechtsvorschriften zu Auslegungsdivergenzen führen und das erste Eisenbahnpaket einer Klarstellung und Verbesserungen bedarf, um eine echte Öffnung des europäischen Eisenbahnmarktes zu gewährleisten. **[Abänd. 2]**

(2c) Die Investitionen in den Ausbau und die Instandhaltung der Schieneninfrastruktur sind für die Entwicklung des Sektors und seine Wettbewerbsfähigkeit weiterhin unzureichend. **[Abänd. 3]**

(2d) Die Richtlinien, zu denen das erste Eisenbahnpaket gehört, haben es nicht verhindert, dass sich eine erhebliche Bandbreite bei der Struktur und Höhe von Wegeentgelten und bei der Form und Dauer der Verfahren zur Fahrwegzuweisung herausgebildet hat. **[Abänd. 4]**

(2e) Die fehlende Transparenz der Marktbedingungen ist ein eindeutiges Hindernis für wettbewerbsfähige Schienenverkehrsdienste. **[Abänd. 5]**

(3) Die Leistungsfähigkeit des Eisenbahnnetzes muss unter Berücksichtigung seiner Besonderheiten verbessert werden, damit es sich in einen Wettbewerbsmarkt einfügt.

(3a) Aufgrund der Tatsache, dass es in den Mitgliedstaaten verschiedene Systeme der sozialen Sicherheit im Eisenbahnsektor gibt, besteht die Gefahr von unlauterem Wettbewerb zwischen neuen Eisenbahnunternehmen und den etablierten Unternehmen; es bedarf deshalb einer Harmonisierung, wobei die speziellen Merkmale des Sektors und der Mitgliedstaaten berücksichtigt werden müssen. **[Abänd. 6]**

(3b) Es muss gewährleistet werden, dass die Regulierungsstellen ihre Aufsichtspflichten erfüllen, damit es nicht zu Benachteiligungen von Eisenbahnunternehmen kommt, damit geeignete Entgeltgrundsätze angewandt werden und damit dem Grundsatz der getrennten Rechnungsführung entsprochen wird. **[Abänd. 7]**

(3c) Zur Vollendung des europäischen Eisenbahnraums ist die vollständige Interoperabilität des Eisenbahnsystems auf europäischer Ebene notwendig. Die Europäische Eisenbahnagentur sollte mit geeigneten Befugnissen und Ressourcen ausgestattet werden, damit dieses Ziel schneller erreicht wird, unter anderem in Bezug auf die Ausarbeitung einheitlicher Normen für die Zertifizierung von rollendem Material und von Sicherungs- und Signalisierungssystemen. **[Abänd. 8]**

(4) Der Regionalverkehr, Stadtverkehr und Vorortverkehr sowie die im Rahmen des Pendelverkehrs im Ärmelkanaltunnel erbrachten Verkehrsleistungen sollten nicht unter den Anwendungsbereich dieser Richtlinie fallen. ***Auch auf eigenen Gleisen betriebene historische und Museumseisenbahnen sollten vom Anwendungsbereich dieser Richtlinie ausgenommen sein.*** **[Abänd. 9]**

---

[1] ABl. L 75 vom 15.3.2001, S. 1.
[2] ABl. L 75 vom 15.3.2001, S. 26.

(5) Damit der Eisenbahnverkehr leistungsfähig und gegenüber anderen Verkehrsträgern wettbewerbsfähig wird, sollten die Mitgliedstaaten sicherstellen, dass die Eisenbahnunternehmen den Status eines unabhängigen Betreibers haben und sich infolgedessen eigenwirtschaftlich nach Maßgabe der Erfordernisse des Marktes verhalten können.

(6) Um die künftige Entwicklung und eine wirtschaftliche Nutzung des Eisenbahnnetzes zu gewährleisten, sollte eine Trennung zwischen der Erbringung der Verkehrsdienste und dem Betrieb der Eisenbahninfrastruktur vorgenommen werden. Dies setzt voraus, dass beide Bereiche in jedem Fall ein getrenntes Rechnungswesen erhalten und getrennt verwaltet werden***, so dass Transparenz gewährleistet ist, durch die sichergestellt wird, dass öffentliche Gelder nicht auf andere Wirtschaftstätigkeiten umgeleitet werden.*** **[Abänd. 10]**

(6a) Es muss eine strikte Trennung der Rechnungsführung des Infrastrukturbetreibers und des Eisenbahnunternehmens gewährleistet sein. Öffentliche Gelder, die einem dieser Tätigkeitsbereiche zufließen, sollten nicht auf einen anderen übertragen werden. Dieses Verbot sollte in den Rechnungslegungsvorschriften für jeden einzelnen Tätigkeitsbereich klar ersichtlich sein. Der Mitgliedstaat und die nationale Regulierungsstelle sollten die wirksame Anwendung dieses Verbots gewährleisten. **[Abänd. 11]**

(6b) Unabhängig von der Unternehmensform müssen alle Eisenbahnunternehmen die Rechtsvorschriften bezüglich des Sozialschutzes und der Gesundheit einhalten, damit es weder zu Sozialdumping noch zu unlauterem Wettbewerb kommt. **[Abänd. 12]**

(6c) Um den Eisenbahnverkehr gegenüber dem Straßenverkehr konkurrenzfähig zu gestalten, sollten die unterschiedlichen nationalen Regelwerke, beispielsweise zu Sicherheitsvorschriften im Eisenbahnverkehr, zur Handhabung von Begleitdokumenten, zu Regelungen für die Zugbildung und deren Dokumentierung, zu Signalen und Kennzeichnungen zur Führung des Zuges, zu Maßnahmen und Kontrollen für Gefahrguttransporte und zu einheitlichen Verfahren für Registrierung und Kontrollen für Abfalltransporte, vereinheitlicht werden. **[Abänd. 13]**

(7) Die Anwendung des Grundsatzes der Dienstleistungsfreiheit im Eisenbahnverkehr muss die Besonderheiten dieses Verkehrsträgers berücksichtigen.

(8) Um den Wettbewerb im Bereich der Erbringung der Verkehrsleistungen zur Verbesserung von Fahrgastkomfort und -betreuung zu stimulieren, sollte die allgemeine Verantwortung für die Entwicklung einer angemessenen Eisenbahninfrastruktur weiterhin bei den Mitgliedstaaten liegen.

(9) Da es noch keine gemeinsamen Regeln für die Anlastung der Eisenbahninfrastrukturkosten gibt, sollten die Mitgliedstaaten nach Anhörung des Betreibers der Eisenbahninfrastruktur die Modalitäten für die Abgeltung der Benutzung dieser Infrastruktur durch Eisenbahnunternehmen festlegen. Diese Modalitäten sollten dem Grundsatz der Nichtdiskriminierung zwischen Eisenbahnunternehmen genügen.

(10) Die Mitgliedstaaten sollten unter Berücksichtigung der Vorschriften der Union über staatliche Beihilfen dafür sorgen, dass die Infrastrukturbetreiber und die bestehenden öffentlichen bzw. öffentlich kontrollierten Eisenbahnunternehmen eine gesunde Finanzstruktur haben.

(10a) Die Europäische Union sollte alternative Quellen für die Finanzierung von europäischen Eisenbahnprojekten durch innovative Finanzinstrumente wie etwa Projektanleihen der Europäischen Union prüfen, um private Investitionen zu fördern und den Zugang zu Risikokapital zu verbessern. Außerdem muss der Eisenbahnmarkt durch klare, transparente Rechtsrahmen für alternative, private Investoren attraktiv gemacht werden. **[Abänd. 14]**

Mittwoch, 16. November 2011

(10b) Die Mitgliedstaaten und die Infrastrukturbetreiber sollten in der Lage sein, Infrastrukturinvestitionen auf andere Weise zu finanzieren als durch eine direkte staatliche Finanzierung, etwa durch eine Finanzierung aus dem Privatsektor. **[Abänd. 15]**

(11) Ein effizienter ***Personen- und*** Güterverkehr, insbesondere im grenzüberschreitenden Verkehr ***und vor allem in Fällen, in denen unterschiedliche Spurweiten nach wie vor ein mechanisches Hindernis für den Wettbewerb darstellen***, erfordert ***dringende*** Maßnahmen zur ***Öffnung der Märkte in den einzelnen Mitgliedstaaten und zur Erzeugung von Wettbewerb***~~Marktöffnung~~. **[Abänd. 16]**

(12) Um sicherzustellen, dass die Rechte auf Zugang zur Infrastruktur der Eisenbahnen in der gesamten Union einheitlich und auf der Grundlage der Gleichbehandlung angewandt werden, ist die Einführung einer Genehmigung für Eisenbahnunternehmen zweckmäßig.

(13) Auf Strecken mit Zwischenhalten sollte es neuen Marktteilnehmern gestattet sein, Fahrgäste an Zwischenhalten aufzunehmen und abzusetzen, um sicherzustellen, dass solche Verkehrsdienste rentabel sind und potenzielle Wettbewerber nicht gegenüber den bisherigen Betreibern benachteiligt werden.

(14) Die Einführung neuer, allgemein zugänglicher grenzüberschreitender Personenverkehrsdienste mit Zwischenhalten sollte ~~nicht dafür benutzt werden, den Markt für inländische Personenverkehrsdienste zu öffnen, sondern~~ sich ~~lediglich~~ auf Zwischenhalte auf der grenzüberschreitenden Strecke konzentrieren. Der Hauptzweck ***derartiger*** ~~der neuen~~ Verkehrsdienste sollte in der grenzüberschreitenden Beförderung von Fahrgästen liegen. Bei der Bestimmung des Hauptzwecks des Verkehrsdienstes sollten Kriterien wie beispielsweise der Anteil am Umsatz und am Fahrgastaufkommen (ermittelt anhand der Fahrgastzahlen im inländischen oder grenzüberschreitenden Verkehr und der Streckenlänge) berücksichtigt werden. Diese Bestimmung sollte durch die jeweilige nationale Regulierungsstelle auf Antrag eines Betroffenen vorgenommen werden. **[Abänd. 17]**

(15) Die Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße ([1]) sieht die Möglichkeit vor, dass Mitgliedstaaten und lokale Gebietskörperschaften öffentliche Dienstleistungsaufträge vergeben, die ausschließliche Rechte zur Durchführung bestimmter Dienste umfassen können. Es ist daher erforderlich, die Kohärenz zwischen den Bestimmungen der genannten Verordnung und dem Grundsatz der Öffnung grenzüberschreitender Personenverkehrsdienste für den Wettbewerb zu gewährleisten.

(15a) Die Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 ermöglicht den Mitgliedstaaten, im Zusammenhang mit der Trennung zwischen der Erbringung der Verkehrsdienste und dem Betrieb der Infrastruktur, die zu einem Übergang von Unternehmen führen kann, die Aufrechterhaltung der Arbeitnehmerrechte zu garantieren. **[Abänd. 18]**

(16) Die Öffnung grenzüberschreitender Personenverkehrsdienste für den Wettbewerb könnte sich auf die Organisation und die Finanzierung von Personenverkehrsdiensten auf der Schiene auswirken, die im Rahmen eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags erbracht werden. Die Mitgliedstaaten sollten die Möglichkeit haben, das Zugangsrecht zum Markt einzuschränken, wenn dieses Recht das wirtschaftliche Gleichgewicht dieser öffentlichen Dienstleistungsaufträge gefährden würde und wenn die in Artikel 55 dieser Richtlinie genannte zuständige Regulierungsstelle ***und gegebenenfalls das Netz der Regulierungsstellen gemäß Artikel 57 dieser Richtlinie*** einem entsprechenden Antrag der zuständigen Behörden, die den öffentlichen Dienstleistungsauftrag erteilt haben, auf der Grundlage einer objektiven wirtschaftlichen Analyse stattgibt. **[Abänd. 19]**

([1]) ABl. L 315 vom 3.12.2007, S. 1.

(17) Bei der Beurteilung der Frage, ob das wirtschaftliche Gleichgewicht des öffentlichen Dienstleistungsauftrags gefährdet sein könnte, sollten vorab festgelegte Kriterien berücksichtigt werden, wie beispielsweise die Auswirkungen auf die Rentabilität von Verkehrsdiensten, auf die sich ein öffentlicher Dienstleistungsauftrag erstreckt, einschließlich der dadurch verursachten Auswirkungen auf die Nettokosten für die zuständige Behörde, die den Auftrag erteilt hat, die Fahrgastnachfrage, die Fahrpreisgestaltung, die Regelungen für den Fahrscheinverkauf, die Lage und die Anzahl der Halte auf beiden Seiten der Grenze sowie die Fahrzeiten und die Häufigkeit der geplanten neuen Verbindung. Entsprechend dieser Beurteilung und der Entscheidung der zuständigen Regulierungsstelle können die Mitgliedstaaten das angestrebte Recht auf Zugang zu grenzüberschreitenden Personenverkehrsdiensten gewähren, ändern oder verweigern; hierzu gehört auch die Erhebung eines Entgelts vom Betreiber eines neuen grenzüberschreitenden Personenverkehrsdienstes im Einklang mit der wirtschaftlichen Analyse, nach Maßgabe des Unionsrechts sowie gemäß dem Grundsatz der Gleichbehandlung und dem Grundsatz der Nichtdiskriminierung.

(18) Als Beitrag zur Erbringung von Personenverkehrsdiensten auf Strecken, die eine öffentliche Dienstleistungsverpflichtung erfüllen, sollten die Mitgliedstaaten die Möglichkeit haben, den für diese Dienste zuständigen Behörden zu gestatten, eine Abgabe für Personenverkehrsdienste, die in ihren Zuständigkeitsbereich fallen, zu erheben. Diese Abgabe sollte zur Finanzierung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen im Rahmen von öffentlichen Dienstleistungsaufträgen beitragen.

(18a) Die Marktentwicklungen haben gezeigt, dass ein zentrales Anliegen die Stärkung der Rolle der Regulierungsstellen ist. Wenn sie eine zentrale Rolle dabei spielen sollen, ein faires Umfeld mit gerechten Zugangsbedingungen sicherzustellen, müssen sie die finanziellen Mittel sowie eine angemessene Personal- und logistische Ausstattung erhalten, um dieser Rolle gerecht werden zu können. **[Abänd. 20]**

(18b) Die nationale Regulierungsstelle muss eine unabhängige Regulierungsbehörde sein, die über Selbstbefassungs- und Untersuchungsbefugnisse verfügt und außerdem Stellungnahmen abgeben und vollstreckbare Entscheidungen treffen kann, umeinen offenen Markt ohne Hemmnisse zu gewährleisten, auf dem ein freier, nicht verfälschter Wettbewerb herrscht. **[Abänd. 21]**

(19) Die Funktionsweise der nationalen Regulierungsstelle sollte dergestalt sein, dass ***unbeschadet des Umstands, dass diese Stelle aus dem nationalen Haushalt oder durch vom Schienenverkehrsgewerbe erhobene Gebühren finanziert werden kann, und unbeschadet der Veröffentlichung der einschlägigen Informationen*** jeder Interessenkonflikt und jede Mitwirkung an der Vergabe des betreffenden öffentlichen Dienstleistungsauftrags vermieden wird. Die Zuständigkeit der Regulierungsstelle sollte dahingehend erweitert werden, dass sie die Befugnis erhält, den Zweck eines grenzüberschreitenden Verkehrsdienstes und gegebenenfalls etwaige wirtschaftliche Auswirkungen auf bestehende öffentliche Dienstleistungsaufträge zu bewerten. **[Abänd. 22]**

(19a) Die nationale Regulierungsstelle sollte organisatorisch, bei ihren Finanzierungsbeschlüssen, rechtlich und in ihrer Entscheidungsfindung von Infrastrukturbetreibern, entgelterhebenden Stellen, Zuweisungsstellen und Antragstellern gänzlich unabhängig sein. Die nationale Regulierungsstelle muss im Hinblick auf Personal und Finanzausstattung über die erforderliche Verwaltungskapazität verfügen, um einen offenen und transparenten Eisenbahnmarkt zu gewährleisten. Der erforderliche Personalumfang sollte unmittelbar an den Bedürfnissen des Marktes ausgerichtet sein und entsprechend variieren. Die nationale Regulierungsstelle sollte verpflichtet sein, über Beschwerden zu entscheiden, auf eigene Initiative hin tätig zu werden, Streitigkeiten zu untersuchen und die Entwicklung des Marktes zu verfolgen. Sie sollte durch eine regulierende Abteilung der Kommission unterstützt werden. Außerdem sollte die nationale Regulierungsstelle eine für die Kommission zugängliche Datenbank über die Entwürfe ihrer Entscheidungen unterhalten. **[Abänd. 23]**

(20) Um in Dienstleistungen zu investieren, die spezialisierte Infrastrukturen wie etwa Hochgeschwindigkeitsstrecken nutzen, brauchen die Antragsteller in Anbetracht der umfangreichen langfristigen Investitionen Rechtssicherheit.

Mittwoch, 16. November 2011

(21) Die nationalen Regulierungsstellen sollten ***unter der Schirmherrschaft der Kommission ein Netzwerk einrichten, um durch die Formulierung gemeinsamer Grundsätze und den Austausch von bewährten Verfahren und*** Informationen ***ihre Zusammenarbeit zu stärken. Gegebenenfalls sollten sie*** ~~austauschen und~~ in Einzelfällen ~~gegebenenfalls~~ ihre Beurteilungsgrundsätze und ihre Beurteilungspraxis in der Frage, ob das wirtschaftliche Gleichgewicht eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags gefährdet ist, koordinieren. Ausgehend von ihrer Erfahrung sollten sie ***auf europäischer Ebene*** schrittweise Leitlinien entwickeln. ***Auf der Grundlage der Erfahrungen dieses Netzes der Regulierungsstellen sollte die Kommission einen Vorschlag für einen Gesetzgebungsakt zur Einrichtung einer europäischen Regulierungsstelle vorlegen.*** **[Abänd. 24 und 25]**

(22) Um einen fairen Wettbewerb zwischen Eisenbahnunternehmen zu gewährleisten, ~~sollte eine Trennung zwischen der~~ ***sollten die*** Erbringung von Verkehrsdiensten und ~~dem~~ ***der*** Betrieb von Serviceeinrichtungen ***auf transparente und diskriminierungsfreie Weise*** ~~vorgenommen werden. Angesichts dessen müssen diese beiden Tätigkeiten voneinander unabhängig von getrennten juristischen Personen~~ ***durch die Regulierungsstelle gemäß den in dieser Richtlinie festgelegten Verfahren*** verwaltet werden~~Diese Unabhängigkeit impliziert nicht notwendigerweise die Einrichtung einer separaten Stelle oder Gesellschaft für jede Serviceeinrichtung.~~ **[Abänd. 26]**

(22a) Ein verbesserter Zugang zu Reiseauskünften und zur Fahrscheinausstellung in Personenbahnhöfen sollte weitere Regelungsinitiativen ergänzen, die auf die Einführung und Entwicklung von Telematikanwendungen für den Personenverkehr abzielen. **[Abänd. 138]**

(23) Um zuverlässige und angemessene Verkehrsdienste zu gewährleisten, muss sichergestellt sein, dass die Eisenbahnunternehmen jederzeit bestimmten Anforderungen an die Zuverlässigkeit, finanzielle Leistungsfähigkeit***, sozialen Standards*** und fachliche Eignung genügen. **[Abänd. 27]**

(24) Zum Schutz von Kunden und Dritten ***ist es unabdingbar*** ~~muss sichergestellt sein~~, dass die Eisenbahnunternehmen ausreichend haftpflichtversichert sind. ***Es sollte auch gestattet sein, die Haftung bei Unfällen durch Bürgschaften zu decken, die durch Banken oder andere Unternehmen übernommen werden, sofern diese Deckung zu marktüblichen Konditionen angeboten wird, nicht einer staatlichen Beihilfe gleichkommt und keine Elemente enthält, mit denen andere Eisenbahnunternehmen diskriminiert werden.*** **[Abänd. 28]**

(25) ~~Die~~ ***Alle*** Eisenbahnunternehmen sollten im Übrigen weiterhin verpflichtet sein, ***sowohl*** die nationalen ~~und~~ ***als auch*** die Vorschriften der Union über die Erbringung von Eisenbahnverkehrsdiensten zu beachten, die in nichtdiskriminierender Weise für sie gelten und mit denen sichergestellt werden soll, dass die Eisenbahnunternehmen ihre Tätigkeit auf ~~spezifischen~~ ***allen*** Strecken unter sicheren Bedingungen und unter ~~angemessener~~ ***voller*** Berücksichtigung ~~des Gesundheitsschutzes,~~ ***der bestehenden Verpflichtungen in den Bereichen*** der Sozialbedingungen***, des Gesundheitsschutzes*** sowie der Rechte von Arbeitnehmern und Verbrauchern ausüben können. **[Abänd. 29 und 30]**

(26) Die Verfahren für die Erteilung, Aufrechterhaltung und Änderung von Genehmigungen für Eisenbahnunternehmen sollten dem Erfordernis von Transparenz und Gleichbehandlung genügen.

(26a) Die Erteilung einer Genehmigung für Rollmaterial von Eisenbahnunternehmen wird noch allzu oft zu Unrecht erschwert, was Störungen beim Zugang zum Markt verursacht. Das Mandat für die Europäische Eisenbahnagentur sollte daher entsprechend stark sein. Daher wird die Kommission ersucht, im Rahmen der Überarbeitung der Verordnung (EG) Nr. 881/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. April 2004 zur Errichtung einer Europäischen Eisenbahnagentur ([1]) zu prüfen, ob die Zuständigkeit der Europäischen Eisenbahnagentur in diesem Punkt ausgeweitet werden kann. **[Abänd. 31]**

([1]) ABl. L 164 vom 30.4.2004, S. 1.

(27) Um Transparenz und einen nichtdiskriminierenden Zugang zu den Eisenbahnfahrwegen und schienenverkehrsbezogenen Leistungen für alle Eisenbahnunternehmen sicherzustellen, sind alle für die Wahrnehmung der Zugangsrechte benötigten Informationen in den Schienennetz-Nutzungsbedingungen ***auch in für Menschen mit Behinderungen oder eingeschränkter Mobilität zugänglichen Formaten*** zu veröffentlichen. **[Abänd. 32]**

(28) Geeignete Regelungen für die Zuweisung von Fahrwegkapazität der Eisenbahn werden in Verbindung mit wettbewerbsfähigen Nutzern zu einer besseren Verteilung des Verkehrs auf die verschiedenen Verkehrsträger führen.

(29) Anreize zur optimalen Nutzung der Eisenbahnfahrwege werden zu einer Verringerung der gesamtgesellschaftlich zu tragenden Kosten des Verkehrs beitragen.

(30) Über angemessene Entgeltregelungen für die Eisenbahnfahrwege in Verbindung mit angemessenen Entgeltregelungen für andere Verkehrsinfrastrukturen und wettbewerbsfähige Betreiber sollte ein optimales dauerhaftes Gleichgewicht zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern herbeigeführt werden.

(31) Bei den Entgelt- und Kapazitätszuweisungsregelungen sollte allen Unternehmen ein gleicher und diskriminierungsfreier Zugang geboten werden und so weit wie möglich angestrebt werden, den Bedürfnissen aller Nutzer und Verkehrsarten gerecht und ohne Diskriminierung zu entsprechen. Entgelt- und Kapazitätszuweisungsregelungen sollten einen fairen Wettbewerb bei der Erbringung von Eisenbahnverkehrsdiensten ermöglichen.

(33) In dem von den Mitgliedstaaten abgesteckten Rahmen sollten die Entgelt- und Kapazitätszuweisungsregelungen den Betreibern der Eisenbahninfrastruktur einen Anreiz geben, die Nutzung ihrer Fahrwege zu optimieren.

(34) Kapazitätszuweisungsregelungen sollten den Eisenbahnunternehmen klare und konsequente Signale geben, die sie zu rationalen Entscheidungen veranlassen.

(35) Jede Entgeltregelung gibt den Nutzern wirtschaftliche Signale. Diese Signale für Eisenbahnunternehmen sollten kohärent ***und klar*** sein und die Nutzer zu rationalen ***und nachhaltigen*** Entscheidungen veranlassen. **[Abänd. 33]**

(36) Um den Bedürfnissen der Nutzer oder potenziellen Nutzer der Fahrwegkapazität der Eisenbahn im Hinblick auf die Planung ihrer Geschäfte sowie den Bedürfnissen der Verbraucher und Geldgeber Rechnung tragen zu können, muss der Infrastrukturbetreiber sicherstellen, dass die Fahrwegkapazität auf eine Art und Weise zugewiesen wird, die die Notwendigkeit einer Aufrechterhaltung und Verbesserung des Zuverlässigkeitsstandards der Dienstleistungen widerspiegelt.

(37) Den Eisenbahnunternehmen und den Infrastrukturbetreibern sollten Anreize zur Minimierung von Störungen und zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit des Schienennetzes geboten werden.

(38) Die Mitgliedstaaten sollten die Möglichkeit haben, Bezieher von Eisenbahnverkehrsdiensten unmittelbar am Verfahren für die Zuweisung von Fahrwegkapazität zu beteiligen.

(39) Es ist wichtig, dass den geschäftlichen Anforderungen sowohl der Antragsteller als auch des Infrastrukturbetreibers Rechnung getragen wird.

Mittwoch, 16. November 2011

(40) Es ist wichtig, den Infrastrukturbetreibern bei der Zuweisung von Fahrwegkapazität größtmögliche Flexibilität zu bieten, doch sollte dies mit der Erfüllung der angemessenen Anforderungen der Antragsteller vereinbar sein.

(40a) Antragsteller, die Einzelwagenleistungen anbieten, müssen gefördert werden, um den potenziellen Markt für neue Bahnkunden zu erweitern. Es ist daher wichtig, dass diese Antragsteller vom Infrastrukturbetreiber bei der Zuweisung der Kapazität berücksichtigt werden, um es ihnen zu ermöglichen, diesen rechtlichen Rahmen voll auszuschöpfen und den Anteil neuer Sektoren am Eisenbahnmarkt zu vergrößern. **[Abänd. 34]**

(41) Bei der Zuweisung von Fahrwegkapazitäten muss vermieden werden, dass die Entwicklung der Geschäftstätigkeit anderer Unternehmen, die über Rechte zur Fahrwegnutzung verfügen oder solche Rechte erwerben wollen, unnötigen Zwängen unterworfen wird.

(42) Entgelt- und Kapazitätszuweisungsregelungen müssen gegebenenfalls der Tatsache Rechnung tragen, dass verschiedene Teile des Schienennetzes im Hinblick auf unterschiedliche Hauptnutzer ausgelegt wurden.

(43) Da die Auswirkungen verschiedener Nutzer und Arten von Nutzern auf die Fahrwegkapazität häufig unterschiedlich sind, müssen die Bedürfnisse der verschiedenen Verkehrsdienste sorgfältig gegeneinander abgewogen werden.

(44) Für Verkehrsdienste, die vertraglich für öffentliche Auftraggeber erbracht werden, sind gegebenenfalls besondere Regeln erforderlich, damit ihre Attraktivität für die Nutzer erhalten bleibt.

(45) Die Entgelt- und Kapazitätszuweisungsregelungen müssen den Auswirkungen einer zunehmenden Auslastung der Fahrwegkapazität und letztlich der Knappheit dieser Kapazität Rechnung tragen.

(46) Wegen der unterschiedlichen Planungszeiträume der Verkehrsarten sollte gewährleistet werden, dass Anträgen auf Zuweisung von Fahrwegkapazität, die nach Abschluss der Netzfahrplanerstellung gestellt werden, stattgegeben werden kann.

(47) Um ein für die Eisenbahnunternehmen optimales Ergebnis zu gewährleisten, sollte eine Prüfung der Nutzung der Fahrwegkapazität vorgeschrieben werden, wenn es zur Erfüllung der Bedürfnisse der Nutzer erforderlich ist, die Anträge auf die Zuweisung von Fahrwegkapazität zu koordinieren.

(48) Angesichts ihrer Monopolstellung sollten die Infrastrukturbetreiber verpflichtet werden, die verfügbare Fahrwegkapazität und Methoden zu ihrer Erhöhung zu prüfen, wenn die Anforderungen der Nutzer im Rahmen des Kapazitätszuweisungsverfahrens nicht erfüllt werden können.

(49) Das Fehlen von Informationen über Anträge anderer Eisenbahnunternehmen und über die Systemzwänge kann es den Eisenbahnunternehmen erschweren, ihre Anträge auf Zuweisung von Fahrwegkapazität zu optimieren.

(50) Es ist wichtig, eine bessere Koordinierung der Zuweisungsregelungen sicherzustellen, um die Attraktivität der Schiene für Verkehr zu erhöhen, bei dem Schienennetze mehrerer Infrastrukturbetreiber genutzt werden, insbesondere im grenzüberschreitenden Verkehr. ***In diesem Zusammenhang erscheint die mittelfristige Einrichtung einer europäischen Regulierungsstelle wünschenswert.*** **[Abänd. 35]**

(51) Die Wettbewerbsverzerrungen, die sich aufgrund wesentlicher Unterschiede bei den Entgeltgrundsätzen zwischen Fahrwegen oder Verkehrsträgern ergeben könnten, sind so gering wie möglich zu halten.

(52) Es ist wünschenswert festzulegen, welche Bestandteile der Fahrwegbereitstellung wesentliche Voraussetzung für die Durchführung eines Verkehrsdienstes durch ein Eisenbahnunternehmen und als Gegenleistung für Mindestzugangsentgelte zu erbringen sind.

(53) ***Verstärkte*** Investitionen in die Eisenbahninfrastruktur – ***vor allem die bestehende Infrastruktur*** – sind notwendig, und Wegeentgeltregelungen sollten den Infrastrukturbetreibern Anreize geben, entsprechende wirtschaftlich sinnvolle ***und ökologisch nachhaltige*** Investitionen zu tätigen. **[Abänd. 36]**

(54) Um die Festlegung angemessener und gerechter Wegeentgelte zu ermöglichen, müssen die Infrastrukturbetreiber eine Bestandsaufnahme und Bewertung ihrer Anlagegüter vornehmen und ein klares Verständnis von den Kostenfaktoren beim Betrieb des Fahrwegs entwickeln.

(55) Es sollte sichergestellt werden, dass externen Kosten bei verkehrsbezogenen Entscheidungen Rechnung getragen wird und die Erhebung von Wegeentgelten im Schienenverkehr dazu beitragen kann, dass externe Kosten in koordinierter und ausgewogener Weise verkehrsträgerübergreifend internalisiert werden.

(56) Es muss sichergestellt werden, dass die Entgelte im inländischen und grenzüberschreitenden Verkehr so bemessen sind, dass der Schienenverkehr die Marktbedürfnisse erfüllen kann. Die Wegeentgelte sollten daher in Höhe der Kosten festgelegt werden, die unmittelbar aufgrund des Zugbetriebs anfallen.

(57) Das Gesamtniveau der Kostendeckung durch Wegeentgelte hat Auswirkungen auf den von der öffentlichen Hand zu erbringenden Beitrag. Die Mitgliedstaaten können die Höhe der Kostendeckung unterschiedlich festlegen. Wegeentgeltregelungen sollten jedoch die Nutzung des Schienennetzes durch Verkehr ermöglichen, der zumindest die von ihm verursachten zusätzlichen Kosten tragen kann.

(58) Der Fahrweg stellt ein natürliches Monopol dar. Es ist deshalb erforderlich, den Infrastrukturbetreibern Anreize zur Kostensenkung und zur effizienten Verwaltung ihrer Fahrwege zu geben.

(58a) Damit im Vergleich zu anderen Verkehrsträgern mehr Güter und Fahrgäste mit der Bahn befördert werden, ist es wünschenswert, dass die Mitgliedstaaten bei der Internalisierung der externen Kosten dafür sorgen, dass die differenzierten Entgelte sich nicht negativ auf das finanzielle Gleichgewicht des Infrastrukturbetreibers auswirken. Sollte der Infrastrukturbetreiber infolge dieser Differenzierung dennoch finanzielle Verluste erleiden, wird empfohlen, dass die Mitgliedstaaten diesen Unterschied unter Berücksichtigung der Bestimmungen für staatliche Beihilfen ausgleichen. **[Abänd. 37]**

(59) ~~Bei der Entwicklung des Schienenverkehrs sollten unter anderem die zur Verfügung stehenden Instrumente der Union genutzt werden, unbeschadet der bereits festgelegten Prioritäten.~~ **[Abänd. 38]**

(60) Den Eisenbahnunternehmen eingeräumte Entgeltnachlässe müssen zu den tatsächlich eingesparten Verwaltungskosten, insbesondere Transaktionskosten, in Beziehung stehen; Nachlässe können auch zu dem Zweck gewährt werden, eine effiziente Nutzung des Fahrwegs zu fördern.

(61) ~~Eisenbahnunternehmen und Infrastrukturbetreiber sollten Anreize erhalten, Störungen im Schienennetz zu minimieren.~~**[Abänd. 39]**

Mittwoch, 16. November 2011

(62) ~~Durch die Zuweisung von Fahrwegkapazität entstehen dem Infrastrukturbetreiber Kosten, deren Übernahme sichergestellt werden sollte.~~**[Abänd. 40]**

(63) Die effiziente Verwaltung und gerechte und diskriminierungsfreie Nutzung von Eisenbahnfahrwegen erfordern die Einrichtung ~~einer Regulierungsstelle~~***nationaler Regulierungsstellen***, die über die Anwendung der Vorschriften dieser Richtlinie ~~wacht~~ ***wachen*** und als Beschwerdestelle ~~fungiert~~ ***fungieren***, unbeschadet der gerichtlichen Nachprüfung. **[Abänd. 41]**

(64) Es bedarf besonderer Maßnahmen, um den spezifischen geopolitischen und geografischen Gegebenheiten in einigen Mitgliedstaaten sowie der besonderen Organisation des Eisenbahnsektors in mehreren Mitgliedstaaten unter Wahrung der Integrität des Binnenmarktes Rechnung zu tragen.

(65) ~~Die Kommission sollte ermächtigt werden, die Anhänge dieser Richtlinie anzupassen. Da es sich hierbei um Maßnahmen von allgemeiner Tragweite handelt, mit denen nicht wesentliche Bestimmungen dieser Richtlinie geändert werden, sind diese Maßnahmen als delegierte Rechtsakte nach Artikel 290 des Vertrags zu erlassen.~~***Um eine angemessene Überwachung des Schienenverkehrsmarktes und eine gute Regulierung betreffend der Erhebung von Gebühren für die Nutzung von Eisenbahnfahrwegen und der Zuweisung von Fahrwegkapazitäten zu gewährleisten, sollte der Kommission die Befugnis übertragen werden, gemäß Artikel 290 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (AEUV) Rechtsakte hinsichtlich der Kriterien und der Verfahren für den Umfang der Marktüberwachung, bestimmter Teile der Schienennetz-Nutzungsbedingungen, bestimmter Entgeltgrundsätze, der vorübergehenden Herabsetzung für das Europäische Zugsteuerungssystem (European Train Control System, ETCS), bestimmter Teile der leistungsabhängigen Entgeltregelung, der Kriterien, die in Bezug auf die Anforderungen an Antragsteller für Fahrwege einzuhalten sind, des Zeitplans des Zuweisungsverfahrens, der Finanzberichte und der von den Regulierungsstellen erstellten gemeinsamen Grundsätze und Verfahren für Entscheidungen zu erlassen. Es ist von besonderer Bedeutung, dass die Kommission im Zuge ihrer Vorbereitungsarbeit angemessene Konsultationen, auch auf der Ebene von Sachverständigen, durchführt. Bei der Vorbereitung und Ausarbeitung delegierter Rechtsakte sollte die Kommission gewährleisten, dass die einschlägigen Dokumente dem Europäischen Parlament und dem Rat gleichzeitig, rechtzeitig und auf angemessene Weise übermittelt werden.*** **[Abänd. 42]**

(66) ~~Die zur Durchführung dieser Richtlinie erforderlichen Maßnahmen sollten gemäß dem Beschluss 1999/468/EG des Rates vom 28. Juni 1999 zur Festlegung der Modalitäten für die Ausübung der der Kommission übertragenen Durchführungsbefugnisse (1) erlassen werden.~~ ***Zur Gewährleistung einheitlicher Bedingungen für die Durchführung der vorliegenden Richtlinie sollten der Kommission Durchführungsbefugnisse übertragen werden. Diese Befugnisse sollten gemäß der Verordnung (EU) Nr. 182/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. Februar 2011 zur Festlegung der allgemeinen Regeln und Grundsätze, nach denen die Mitgliedstaaten die Wahrnehmung der Durchführungsbefugnisse durch die Kommission kontrollieren (2), ausgeübt werden.*** **[Abänd. 43]**

(67) Nach dem in Artikel 5 des Vertrags über die Europäische Union niedergelegten Subsidiaritäts- und Verhältnismäßigkeitsprinzip können die Ziele dieser Richtlinie, nämlich die Förderung der Entwicklung des Eisenbahnsektors der Union, die Festlegung allgemeiner Grundsätze für die Erteilung von Genehmigungen an Eisenbahnunternehmen und die Koordinierung von Regelungen in den Mitgliedstaaten über die Zuweisung von Fahrwegkapazität der Eisenbahn und die für deren Nutzung erhobenen Entgelte, angesichts der eindeutig grenzüberschreitenden Dimension der Erteilung derartiger Genehmigungen sowie des Betriebs wichtiger Teilkomponenten des Eisenbahnnetzes und angesichts der Notwendigkeit, gerechte und nichtdiskriminierende Bedingungen für den Zugang zur Infrastruktur festzulegen, und die Ziele können daher wegen ihrer grenzübergreifenden Aspekte besser auf Unionsebene verwirklicht werden. Diese Richtlinie geht nicht über das für die Erreichung dieser Ziele erforderliche Maß hinaus.

~~(1) ABl. L 184 vom 17.7.1999, S. 23.~~
(2) *ABl. L 55 vom 28.2.2011, S. 13.*

(68) Die Verpflichtung zur Umsetzung dieser Richtlinie in nationales Recht sollte nur jene Bestimmungen betreffen, die im Vergleich zu den bisherigen Richtlinien inhaltlich geändert wurden. Die Verpflichtung zur Umsetzung der inhaltlich unveränderten Bestimmungen ergibt sich aus den bisherigen Richtlinien.

(69) Für Mitgliedstaaten, die über kein Eisenbahnsystem verfügen und auch in nächster Zukunft nicht über ein solches verfügen werden, wäre die Verpflichtung zur Umsetzung und Durchführung dieser Richtlinie unverhältnismäßig und zwecklos. Daher sollten diese Mitgliedstaaten von dieser Verpflichtung ausgenommen werden.

(70) Nach Nummer 34 der Interinstitutionellen Vereinbarung über bessere Rechtsetzung [1] sind die Mitgliedstaaten aufgefordert, für ihre eigenen Zwecke und im Interesse der Union eigene Tabellen aufzustellen, aus denen im Rahmen des Möglichen die Entsprechungen zwischen dieser Richtlinie und den Umsetzungsmaßnahmen zu entnehmen sind, und diese zu veröffentlichen.

(71) Diese Richtlinie sollte die in Anhang XI Teil B genannten Fristen, innerhalb deren die Mitgliedstaaten die früheren Richtlinien umsetzen müssen, unberührt lassen.

(71a) Nach den Entschließungen des Europäischen Parlaments vom 12. Juli 2007 [2]***und vom 17. Juni 2010*** [3]***zur Umsetzung des ersten Eisenbahnpaktes sowie im Hinblick auf die Umsetzung der Richtlinie 2001/12/EG sollte die Kommission vor Ende des Jahres 2012 einen Vorschlag für einen Rechtsakt betreffend die Trennung zwischen Infrastrukturbetreiber und Betreiber vorlegen. Da der Eisenbahnsektor noch nicht vollständig geöffnet ist, sollte die Kommission bis zu diesem Datum einen Gesetzgebungsvorschlag zur Öffnung des Markts vorlegen*** **[Abänd. 44]** –

HABEN FOLGENDE RICHTLINIE ERLASSEN:

KAPITEL I

ALLGEMEINE BESTIMMUNGEN

Artikel 1

Gegenstand und Anwendungsbereich

(1) Diese Richtlinie legt Folgendes fest:

a) die Vorschriften für den Betrieb der Eisenbahninfrastruktur und das Erbringen von Eisenbahnverkehrsleistungen durch Eisenbahnunternehmen, die ihren Sitz in einem Mitgliedstaat haben oder haben werden (wie in Kapitel II niedergelegt).

b) die Kriterien für die Erteilung, Verlängerung oder Änderung von Genehmigungen für Eisenbahnunternehmen durch einen Mitgliedstaat, die ihren Sitz in der Union haben oder haben werden (wie in Kapitel III niedergelegt);

c) die Grundsätze und Verfahren für die Festlegung und Erhebung Berechnung von Wegeentgelten im Eisenbahnverkehr und die Zuweisung von Fahrwegkapazität der Eisenbahn (wie in Kapitel IV niedergelegt).

(2) Diese Richtlinie gilt für die Nutzung von Fahrwegen im inländischen und grenzüberschreitenden Eisenbahnverkehr.

---

[1] ABl. C 321 vom 31.12.2003, S. 1.
[2] ABl. C 175 E vom 10.7.2008, S. 551.
[3] ABl. C 236 E vom 12.8.2011, S. 125.

Mittwoch, 16. November 2011

Artikel 2

Ausnahmen vom Anwendungsbereich

(1) Kapitel II findet keine Anwendung auf Eisenbahnunternehmen, die ausschließlich im Stadtverkehr, Vorortverkehr oder Regionalverkehr tätig sind.

(2) Die Mitgliedstaaten können folgende Unternehmen von der Anwendung des Kapitels III ausnehmen:

a) Unternehmen, die nur Schienenpersonenverkehrsdienste auf einer örtlichen oder regionalen eigenständigen Eisenbahninfrastruktur durchführen;

b) Eisenbahnunternehmen, die nur Schienenpersonenverkehrsdienste im Stadtverkehr oder Vorortverkehr durchführen;

c) Eisenbahnunternehmen, die ausschließlich regionale Schienengüterverkehrsdienste erbringen;

d) Unternehmen, die nur Güterverkehrsdienste auf Fahrwegen im Privateigentum durchführen, die von ihrem Eigentümer ausschließlich zur Nutzung für den eigenen Güterverkehr unterhalten werden.

2a. Die Mitgliedstaaten können Folgendes von der Anwendung der Artikel 6, 7, 8 und 13 sowie des Kapitels IV ausnehmen:

— ***Eisenbahnunternehmen, die nur Güterverkehrsdienste auf Fahrwegen durchführen, die vor dem … (*)von ihnen betrieben wurden und deren Spurweite sich vom Haupteisenbahnnetz des Mitgliedstaats unterscheidet und die mit einem Eisenbahnnetz auf dem Hoheitsgebiet eines Drittstaates verbunden sind, sofern das betriebene Netz nicht im Beschluss Nr. 661/2010/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 7. Juli 2010 über Leitlinien der Union für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes aufgeführt ist*** [1]**. [Abänd. 135 und 135]**

(3) Die Mitgliedstaaten können Folgendes von der Anwendung des Kapitels IV ausnehmen:

a) eigenständige örtliche und regionale Schienennetze für Personenverkehrsdienste;

b) nur für die Durchführung von Schienenpersonenverkehrsdiensten im Stadt- oder Vorortverkehr bestimmte Netze;

c) regionale Schienennetze, die von einem nicht unter Absatz 1 fallenden Eisenbahnunternehmen ausschließlich für regionale Güterverkehrsdienste genutzt werden, bis zu dem Zeitpunkt, wo von einem anderen Antragsteller die Zuweisung von Fahrwegkapazität auf dem betreffenden Netz beantragt wird;

d) Fahrwege in Privateigentum, die von ihrem Eigentümer ausschließlich zur Nutzung für den eigenen Güterverkehr unterhalten werden;

e) Beförderungsleistungen in Form von Eisenbahnverkehrsdiensten, die im Transit durch das Gebiet der Union erbracht werden.

Die Mitgliedstaaten können für grenzüberschreitende Zugtrassen, die in Zusammenarbeit mit Infrastrukturbetreibern aus Drittländern festzulegen sind und auf einem Netz verlaufen, dessen Spurweite sich vom Haupteisenbahnnetz der Union unterscheidet, andere Zeiträume und Fristen für den Zeitplan für die Zuweisung von Fahrwegkapazität festlegen, als nach Artikel 43 Absatz 2, Anhang VIII Nummer 4 Buchstabe b und Anhang IX Nummern 3, 4 und 5 vorgesehen. **[Abänd. 45]**

(*) Datum des Inkrafttretens dieser Richtlinie.
(1) ABl. L 204 vom 5.8.2010, S. 1.

(3a) Die Mitgliedstaaten können Fahrzeuge, die im Verkehr aus und nach Drittländern betrieben werden oder betrieben werden sollen und die auf einem Netz fahren, dessen Spurweite sich vom Haupteisenbahnnetz der Union unterscheidet, von der Anwendung von Artikel 31 Absatz 5 ausnehmen. **[Abänd. 46]**

(4) Diese Richtlinie findet keine Anwendung auf Unternehmen, deren Zugbetrieb ausschließlich auf die Erbringung von Leistungen im Pendelverkehr zur Beförderung von Straßenfahrzeugen durch den Ärmelkanaltunnel beschränkt ist, sowie die Beförderung von Straßenfahrzeugen durch den Ärmelkanaltunnel im Pendelverkehr mit Ausnahme des Artikels 6 Absatz 1 sowie der Artikel 10, 11, 12 und 28.

(5) Die Mitgliedstaaten können Eisenbahnverkehrsdienste, die im Transit durch die Union erbracht werden und außerhalb des Gebiets der Union beginnen und enden, von der Anwendung der Artikel 10, 11, 12 und 28 ausnehmen.

Artikel 3

Begriffsbestimmungen

Für die Zwecke dieser Richtlinie gelten die folgenden Begriffsbestimmungen:

1. „Eisenbahnunternehmen“ bedeutet jedes nach dieser Richtlinie zugelassene öffentlich-rechtliche oder private Unternehmen, dessen Haupttätigkeit im Erbringen von Eisenbahnverkehrsdiensten zur Beförderung von Gütern und/oder Personen besteht, wobei dieses Unternehmen die Traktion sicherstellen muss; dies schließt auch Unternehmen ein, die ausschließlich die Traktionsleistung erbringen;

2. „Infrastrukturbetreiber“ bedeutet jede Einrichtung oder jedes Unternehmen, die bzw. das ***unter Einhaltung der anwendbaren Sicherheitsvorschriften*** insbesondere für die Einrichtung, die Verwaltung und die Unterhaltung der Fahrwege der Eisenbahn, einschließlich Verkehrsmanagement, Signalgebung und Zugsteuerung/Zugsicherung, zuständig ist; ***die wesentlichen*** ~~mit den bei einem Netz oder Teilen eines Netzes wahrzunehmenden~~Aufgaben des Infrastrukturbetreibers sind: ***Entscheidungen über die Zugtrassenzuweisung, einschließlich sowohl der Bestimmung als auch der Beurteilung der Verfügbarkeit und der Zuweisung von einzelnen Zugtrassen, sowie Entscheidungen über die Wegeentgelte, einschließlich ihrer Berechnung und Erhebung, und Investitionen in die Infrastruktur***~~können verschiedene Einrichtungen oder Unternehmen betraut werden~~**[Abänd. 47]**;

2a. „Regulierungsstelle” bedeutet eine Stelle, die die korrekte Anwendung der einschlägigen Vorschriften in einem Mitgliedstaat überwacht, in keiner Weise in die Unternehmensleitung eingebunden ist und keinerlei Verbindungen zu Unternehmen hat, insbesondere zu den in den Nummern 1 und 2 genannten Unternehmen; **[Abänd. 48]**

3. „Eisenbahninfrastruktur“ bedeutet die in Anhang I ~~Anlage 1 Teil A der Verordnung (EWG) Nr. 2598/70 der Kommission vom 18. Dezember 1970 zur Festlegung des Inhalts der verschiedenen Positionen der Verbuchungsschemata des Anhangs I der Verordnung (EWG) Nr. 1108/70 (†) vom 4. Juni 1970 aufgeführten Anlagen, die aus Gründen der Übersichtlichkeit in Anhang I~~dieser Richtlinie ***enthaltenen Punkte***~~enthalten sind~~; **[Abänd. 49]**

4. „grenzüberschreitender Güterverkehrsdienst“ bedeutet ein Verkehrsdienst, bei dem der Zug mindestens eine Grenze eines Mitgliedstaats überquert; der Zug kann erweitert und/oder geteilt werden, und die verschiedenen Zugteile können unterschiedliche Abfahrts- und Bestimmungsorte haben, sofern alle Wagen mindestens eine Grenze überqueren;

5. „grenzüberschreitender Personenverkehrsdienst“ bedeutet ein Verkehrsdienst zur Beförderung von Fahrgästen, bei dem der Zug mindestens eine Grenze eines Mitgliedstaats überquert, und dessen Hauptzweck die Beförderung von Fahrgästen zwischen Bahnhöfen in verschiedenen Mitgliedstaaten ist; der Zug kann zusammengesetzt und/oder getrennt werden, und die verschiedenen Zugteile können unterschiedliche Abfahrt- oder Bestimmungsorte haben, sofern alle Wagen mindestens eine Grenze überqueren;

~~(†) ABl. L 278 vom 23.12.1970, S. 1.~~

6. „Stadt- und Vorortverkehr“ bedeutet Verkehrsdienste, die die Verkehrsbedürfnisse eines Stadtgebietes oder eines Ballungsraumes sowie die Verkehrsbedürfnisse zwischen einem Stadtgebiet oder Ballungsraum und dem Umland abdecken;

7. „Regionalverkehr“ bedeutet Verkehrsdienste, die die Verkehrsbedürfnisse einer Region ***oder Grenzregion*** abdecken; **[Abänd. 50]**

8. „Transit“ bedeutet die Durchfahrt durch das Gebiet der Union ohne Be- oder Entladen von Gütern und/oder ohne Aufnahme oder Absetzen von Fahrgästen im Gebiet der Union;

9. „Genehmigung“ bedeutet eine Genehmigung, die ein Mitgliedstaat einem Unternehmen erteilt und damit dessen Befähigung zur Erbringung von Eisenbahnverkehrsdiensten anerkennt; diese Befähigung kann auf bestimmte Arten von Verkehrsdiensten begrenzt werden;

10. „Genehmigungsbehörde“ bedeutet die Stelle, die in einem Mitgliedstaat für die Erteilung von Genehmigungen verantwortlich ist;

11. „Zuweisung“ bedeutet die Zuweisung von Fahrwegkapazität der Eisenbahn durch einen Infrastrukturbetreiber;

12. „Antragsteller“ bedeutet ein Eisenbahnunternehmen und andere natürliche oder juristische Personen wie zuständige Behörden im Rahmen der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007, Verlader, Spediteure und Unternehmen des kombinierten Verkehrs, die ein einzelwirtschaftliches oder gemeinwirtschaftliches Interesse am Erwerb von Fahrwegkapazität haben;

13. „überlastete Fahrwege“ bedeutet ein Fahrwegteil, auf dem der Nachfrage nach Fahrwegkapazität auch nach Koordinierung der verschiedenen Anträge auf Zuweisung von Fahrwegkapazität während bestimmter Zeitabschnitte nicht vollständig entsprochen werden kann;

14. „Plan zur Erhöhung der Fahrwegkapazität“ bedeutet eine mit einem Durchführungszeitplan verbundene Maßnahme oder Reihe von Maßnahmen zur Behebung von Kapazitätsengpässen, die dazu führen, dass ein Fahrwegteil als „überlastet“ eingestuft wird;

15. „Koordinierung“ bedeutet das Verfahren, bei dem der Infrastrukturbetreiber und der Antragsteller versuchen, Lösungen für konkurrierende Anträge auf Zuweisung von Fahrwegkapazität zu finden;

16. „Rahmenvertrag“ bedeutet eine rechtsverbindliche allgemeine öffentlich-rechtliche oder privatrechtliche Vereinbarung über die Rechte und Pflichten eines Antragstellers und des Infrastrukturbetreibers in Bezug auf die zuzuweisende Fahrwegkapazität und die zu erhebenden Entgelte über einen längeren Zeitraum als eine Netzfahrplanperiode;

17. „Fahrwegkapazität“ bedeutet die Möglichkeit, für einen Teil des Fahrwegs für einen bestimmten Zeitraum beantragte Zugtrassen einzuplanen;

18. „Netz“ bzw. „Schienennetz“ bedeutet der gesamte Eisenbahnfahrweg, der von einem Infrastrukturbetreiber verwaltet wird;

19. „Schienennetz-Nutzungsbedingungen“ bedeutet eine detaillierte Darlegung der allgemeinen Regeln, Fristen, Verfahren und Kriterien für die Entgelt- und Kapazitätszuweisungsregelungen einschließlich der zusätzlichen Informationen, die für die Beantragung von Fahrwegkapazität benötigt werden;

20. „Zugtrasse“ bedeutet die Fahrwegkapazität, die erforderlich ist, damit ein Zug zu einer bestimmten Zeit zwischen zwei Orten verkehren kann;

21. „Netzfahrplan“ bedeutet die Daten zur Festlegung aller geplanten Zugbewegungen und Bewegungen des rollenden Materials, die auf dem betreffenden Schienennetz während der Gültigkeitsdauer des Netzfahrplans durchgeführt werden.

KAPITEL II

ENTWICKLUNG DES EISENBAHNSEKTORS DER UNION

ABSCHNITT 1

Unabhängigkeit der Geschäftsführung

Artikel 4

Unabhängigkeit der Eisenbahnunternehmen und Infrastrukturbetreiber

(1) Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass Eisenbahnunternehmen, die direkt oder indirekt Eigentum von Mitgliedstaaten sind oder von ihnen kontrolliert werden, in Bezug auf die Geschäftsführung, die Verwaltung und die interne Kontrolle der Verwaltungs-, Wirtschafts- und Rechnungsführungsfragen eine unabhängige Stellung haben, aufgrund derer sie insbesondere über ein Vermögen, einen Haushaltsplan und eine Rechnungsführung verfügen, die von Vermögen, Haushaltsplan und Rechnungsführung des Staates getrennt sind.

(2) Der Infrastrukturbetreiber ist unter Beachtung der Rahmenbedingungen betreffend die Entgelterhebung und die Kapazitätszuweisung und der von den Mitgliedstaaten festgelegten Einzelvorschriften für seine eigene Geschäftsführung, Verwaltung und interne Kontrolle verantwortlich.

(2a) Der Infrastrukturbetreiber unterhält eine eigene Informatikabteilung, damit vertrauliche Geschäftsdaten hinreichend geschützt werden. **[Abänd. 51]**

(2b) Die Mitgliedstaaten stellen ferner sicher, dass sowohl die Eisenbahnunternehmen als auch die Infrastrukturbetreiber, die nicht vollständig unabhängig voneinander sind, für ihre eigene Personalpolitik verantwortlich sind. **[Abänd. 52]**

Artikel 5

Führung der Eisenbahnunternehmen nach betriebswirtschaftlichen Grundsätzen

(1) Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass die Eisenbahnunternehmen ihre Tätigkeit dem Markt anpassen und ihre Geschäfte unter der Verantwortlichkeit ihrer leitenden Organe so führen können, dass sie effiziente und angemessene Leistungen zu den bei der geforderten Qualität dieser Leistungen geringstmöglichen Kosten anbieten.

Die Eisenbahnunternehmen müssen unabhängig von ihrer Eigentumsstruktur nach den Grundsätzen geführt werden, die für Handelsgesellschaften gelten. Dies gilt auch für die ihnen von Mitgliedstaaten auferlegten gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen sowie für die öffentlichen Dienstleistungsaufträge, die ihnen von den zuständigen Behörden des Staates erteilt werden.

(2) Die Eisenbahnunternehmen legen ihre Geschäftsplanung, einschließlich der Investitions- und Finanzierungspläne, fest. Diese Planung ist so auszulegen, dass ein finanzielles Gleichgewicht des Unternehmens und die sonstigen Ziele der technischen, kommerziellen und finanziellen Geschäftsführung erreicht werden; ferner ist anzugeben, mit welchen, Mitteln diese Ziele erreicht werden sollen.

(3) Unter Bezugnahme auf die von jedem Mitgliedstaat aufgestellten gesamtpolitischen Leitlinien und unter Berücksichtigung der nationalen — gegebenenfalls mehrjährigen — Pläne oder Verträge, einschließlich der Investitions- und Finanzpläne, können die Eisenbahnunternehmen insbesondere:

a) unbeschadet der Bestimmungen der Artikel 7, 29 und 39 ihre interne Organisation festlegen;

b) unbeschadet der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 die Bereitstellung und den Vertrieb der Leistungen kontrollieren und deren Preise festlegen;

c) über Personal, Vermögensgegenstände und Anschaffungen entscheiden;

d) ihren Marktanteil vergrößern, neue Technologien und Dienstleistungen entwickeln und innovative Managementtechniken einführen;

e) in dem Eisenbahnverkehr verwandten Bereichen neue Geschäftstätigkeiten entwickeln.

(4) Im Falle von Eisenbahnunternehmen, die direkt oder indirekt Eigentum eines Mitgliedstaats sind oder von ihm kontrolliert werden, gehen dessen Kontrollbefugnisse in Bezug auf die Geschäftsführung nicht über das Maß hinaus, das nach nationalem Gesellschaftsrecht den Anteilseignern privater Kapitalgesellschaften zusteht. Die in Absatz 3 genannten Leitlinien, die der Staat für Unternehmen im Hinblick auf die Kontrolle durch die Anteilseigner aufstellen kann, dürfen nur allgemeiner Art sein und keine spezifischen Unternehmensentscheidungen der Geschäftsführung berühren.

ABSCHNITT 2

Trennung zwischen Infrastrukturbetrieb und Erbringung von Verkehrsleistungen sowie zwischen verschiedenen Arten von Verkehrsleistungen

Artikel 6

Transparente Trennung der Rechnungsführung

(1) Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass getrennte Gewinn- und Verlustrechnungen und Bilanzen erstellt und veröffentlicht werden für die Erbringung von Verkehrsleistungen durch Eisenbahnunternehmen einerseits und den Betrieb der Infrastruktur andererseits. Öffentliche Gelder, die einem dieser beiden Tätigkeitsbereiche zufließen, dürfen nicht auf den anderen übertragen werden.

(2) Die Mitgliedstaaten können ferner vorschreiben, dass mit Blick auf diese Trennung innerhalb desselben Unternehmens voneinander getrennte Unternehmensbereiche eingerichtet oder dass der Infrastrukturbetrieb und der Verkehrsbetrieb von getrennten Einrichtungen geführt werden***, um die Förderung des Wettbewerbs, weitere Investitionen und die Kostenwirksamkeit der Dienstleistungserbringung des Eisenbahnsektors zu gewährleisten***.

(3) Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass getrennte Gewinn- und Verlustrechnungen und Bilanzen für die Erbringung von Schienengüterverkehrsleistungen einerseits und Schienenpersonenverkehrsleistungen andererseits aufgestellt und veröffentlicht werden. Öffentliche Zuwendungen für gemeinwirtschaftliche Verkehrsleistungen sind für jeden öffentlichen Dienstleistungsauftrag in den entsprechenden Rechnungen getrennt auszuweisen und dürfen nicht auf Tätigkeitsbereiche übertragen werden, die andere Verkehrsleistungen oder sonstige Geschäfte betreffen.

(4) ***Um die uneingeschränkte Transparenz der Infrastrukturkosten sicherzustellen, muss*** die Rechnungsführung der verschiedenen Geschäftsbereiche gemäß den Absätzen 1 und 3 ~~muss~~ es ermöglichen, ~~das Verbot, öffentliche~~***die Einhaltung der Bestimmungen der genannten Absätze sowie die Verwendung der Einnahmen aus Wegeentgelten, des Gewinns aus anderen wirtschaftlichen Tätigkeiten des Infrastrukturbetreibers und öffentlicher und privater*** Gelder zugunsten ***des Infrastrukturbetreibers*** ~~eines der Geschäftsbereiche auf einen anderen zu übertragen,~~zu kontrollieren ***Die Einnahmen des Infrastrukturbetreibers dürfen in keiner Weise von einem Eisenbahnunternehmen oder einer Einrichtung oder einem Unternehmen verwendet werden, die bzw. das ein Eisenbahnunternehmen kontrolliert, da dadurch ihre bzw. seine Marktposition gestärkt oder sie bzw. es in die Lage versetzt werden könnte, gegenüber anderen Eisenbahnunternehmen wirtschaftliche Vorteile zu erzielen. Dieser Absatz steht nicht der Erstattung – unter der Aufsicht der Regulierungsstelle gemäß Artikel 55 –, einschließlich der Zahlung von Zinsen nach den Marktkonditionen, des verwendeten Kapitals entgegen, das dem Infrastrukturbetreiber von der Einrichtung bzw. dem Unternehmen zur Verfügung gestellt wurde, die bzw. das das Eisenbahnunternehmen kontrolliert***. **[Abänd. 53]**

Artikel 7

Unabhängigkeit bei wesentlichen Funktionen der Infrastrukturbetreiber

(1) Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass die Funktionen~~nach Anhang II~~, die für einen gerechten und diskriminierungsfreien Zugang zur Infrastruktur ***im Sinne des Artikels 3 Absatz 3*** ausschlaggebend sind, an Stellen oder Unternehmen übertragen werden, die selbst keine Eisenbahnverkehrsleistungen erbringen. Ungeachtet der Organisationsstrukturen ist der Nachweis zu erbringen, dass dieses Ziel erreicht worden ist. ***Um den Verkehr auf dem Netz effizient abzuwickeln, ist jedoch die Zusammenarbeit zwischen Eisenbahnunternehmen und Infrastrukturbetreibern von zentraler Bedeutung.***

~~Anhand der gewonnenen Erfahrungen kann Anhang II nach dem Verfahren in Artikel 60 geändert werden.~~

Die Mitgliedstaaten können jedoch Eisenbahnunternehmen oder jeder anderen Einrichtung die Verantwortung für die Unterstützung des Ausbaus der Eisenbahninfrastruktur übertragen, wozu beispielsweise Investitionen, Wartung und Finanzierung gehören.

(2) Ist der Infrastrukturbetreiber rechtlich, organisatorisch oder in seinen Entscheidungen nicht von Eisenbahnunternehmen unabhängig, so werden die in den Abschnitten 3 und 4 des Kapitels IV dargelegten Aufgaben — jeweils von einer entgelterhebenden Stelle und einer Zuweisungsstelle wahrgenommen, die rechtlich, organisatorisch und in ihren Entscheidungen von Eisenbahnunternehmen unabhängig sind.

(3) Wird in den Bestimmungen der Abschnitte 2 und 3 des Kapitels IV auf wesentliche Funktionen der Infrastrukturbetreiber Bezug genommen, so gelten diese Bestimmungen für die jeweiligen Zuständigkeitsbereiche der entgelterhebenden Stelle und der Zuweisungsstelle.

(3a) Die Kommission legt bis zum 31. Dezember 2012 einen Vorschlag für eine Richtlinie mit Bestimmungen betreffend die Trennung des Betriebs der Infrastruktur und der Erbringung von Verkehrsleistungen sowie einen Vorschlag für die Öffnung des nationalen Markts für Schienenpersonenverkehrsdienste vor, durch den die Qualität des Schienenverkehrs nicht beeinträchtigt wird und die gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen gewahrt bleiben. **[Abänd. 54 und 137]**

ABSCHNITT 3

Finanzielle Sanierung

Artikel 8

Solide Finanzierung des Infrastrukturbetreibers

(1) Die Mitgliedstaaten entwickeln – gegebenenfalls unter Berücksichtigung der allgemeinen Erfordernisse der Union – ihre nationale Eisenbahninfrastruktur. Sie veröffentlichen zu diesem Zweck spätestens … (*)~~zwei Jahre nach dem Inkrafttreten dieser Richtlinie~~ ***und nachdem interessierte Kreise und Akteure, einschließlich der betreffenden kommunalen und regionalen Behörden, der Gewerkschaften, der Branchengewerkschaften sowie Fahrgastvertreter, angehört wurden,*** eine Strategie für den Ausbau der Eisenbahninfrastruktur, um auf der Grundlage einer soliden und dauerhaften Finanzierung des Eisenbahnsystems dem künftigen Mobilitätsbedarf zu entsprechen. Die Strategie erstreckt sich über mindestens ~~fünf~~ ***sieben*** Jahre und kann verlängert werden.

(2) ***Wenn die Einkünfte nicht ausreichen, um den Finanzierungsbedarf der Infrastrukturbetreiber zu decken, weisen die Mitgliedstaaten unbeschadet der Vorschriften für die Entgelterhebung der Artikel 31 und 32 der vorliegenden Richtlinie und*** unter Wahrung der Artikel 93, 107 und 108 des AEUV ~~können die Mitgliedstaaten~~ dem Infrastrukturbetreiber außerdem Mittel ~~zuweisen~~***zu***, die in angemessenem Verhältnis zu seinen Aufgaben, der Größe der Infrastruktur und dem Finanzbedarf stehen, und zwar insbesondere für Neuinvestitionen.

(*) Zwei Jahre nach ~~vor~~ Inkrafttreten dieser Richtlinie.

(3) Im Rahmen der vom Staat festgelegten allgemeinen Politik und unter Berücksichtigung der Strategie für den Ausbau der Eisenbahninfrastruktur nach Absatz 1 beschließt der Infrastrukturbetreiber einen Geschäftsplan, der Investitions- und Finanzierungsprogramme enthält. Bei der Planung wird die Gewährleistung einer optimalen, effizienten Nutzung, Bereitstellung und Entwicklung der Infrastruktur angestrebt; dabei ist das finanzielle Gleichgewicht zu gewährleisten, und es sind die zur Erreichung dieser Ziele erforderlichen Mittel bereitzustellen. Der Infrastrukturbetreiber sorgt dafür, dass die Antragsteller vor der Annahme des ~~Geschäftsplans~~ ***Investitionsplans in nicht diskriminierender Weise zu den Bedingungen für Zugang und Verwendung sowie zur Art, zur Bereitstellung und zum Ausbau der Infrastruktur*** konsultiert werden. Die in Artikel 55 genannte Regulierungsstelle gibt eine unverbindliche Stellungnahme zu der Frage ab, ob der Geschäftsplan ~~zur Erreichung dieser Ziele geeignet ist~~***Antragsteller diskriminiert***.

(4) Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass sich die Einnahmen ~~eines~~ ***des*** Infrastrukturbetreibers aus Wegeentgelten, dem Gewinn aus anderen wirtschaftlichen Tätigkeiten***, nicht rückzahlbaren Zuschüssen aus privater Quelle*** und der staatlichen Finanzierung***, gegebenenfalls auch staatliche Vorauszahlungen,*** einerseits und die Fahrwegausgaben***, gegebenenfalls auch eine nachhaltige Finanzierung langfristiger Anlagenerneuerungen,*** andererseits unter normalen geschäftlichen Umständen ~~und~~ über einen Zeitraum von höchstens ~~drei~~ ***zwei*** Jahren zumindest ausgleichen, ~~wobei gegebenenfalls auch staatliche Vorauszahlungen eingeschlossen sind~~. **[Abänd. 55]**

Unbeschadet des etwaigen langfristigen Ziels, dass die Infrastrukturkosten bei allen Verkehrsträgern durch deren Nutzer auf der Grundlage eines gerechten und nichtdiskriminierenden Wettbewerbs der Verkehrsträger gedeckt werden, wenn der Eisenbahnverkehr gegenüber anderen Verkehrsträgern konkurrenzfähig ist, kann ein Mitgliedstaat im Rahmen der Entgeltregelungen der Artikel 31 und 32 von einem Infrastrukturbetreiber verlangen, seine Einnahmen und Ausgaben ohne staatliche Mittel auszugleichen.

Artikel 9

Transparente Entschuldung

(1) Unbeschadet der Vorschriften der Union über staatliche Beihilfen sowie nach Maßgabe der Artikel 93, 107 und 108 des AEUV schaffen die Mitgliedstaaten geeignete Mechanismen, um dazu beizutragen, dass die Verschuldung der im Eigentum der öffentlichen Hand stehenden oder von ihr kontrollierten Eisenbahnunternehmen soweit verringert wird, dass eine Geschäftsführung auf gesunder finanzieller Basis möglich ist, und um diese Unternehmen finanziell zu sanieren.

(2) Zu dem in Absatz 1 genannten Zweck verlangen die Mitgliedstaaten, dass im Rechnungswesen dieser Unternehmen ein gesondertes Konto für die Schuldentilgung geschaffen wird.

Auf der Passivseite dieses Kontos können bis zur vollständigen Tilgung alle Darlehen gebucht werden, die von dem Unternehmen zur Finanzierung von Investitionen oder zur Deckung von Betriebsdefiziten, die sich aus der Erbringung von Eisenbahnverkehrsleistungen oder dem Betrieb der Eisenbahninfrastruktur ergeben haben, aufgenommen wurden. Schulden aus der Tätigkeit von Tochtergesellschaften werden nicht berücksichtigt.

(3) Absätze 1 und 2 finden keine Anwendung auf Schulden und Zinsen für Schulden, die die Unternehmen nach dem … (*)~~15. März 2001 bzw. im Fall von Mitgliedstaaten, die der Union nach dem 15. März 2001 beigetreten sind, nach dem Beitrittsdatum~~ aufgenommen haben. **[Abänd. 56]**

ABSCHNITT 4

Zugang zur Eisenbahninfrastruktur und zu Schienenverkehrsdiensten

Artikel 10

Bedingungen für den Zugang zur Eisenbahninfrastruktur

(1) Eisenbahnunternehmen, die unter diese Richtlinie fallen, erhalten für alle Arten von Schienengüterverkehrsdiensten zu angemessenen, diskriminierungsfreien und transparenten Bedingungen Zugang zur Infrastruktur aller Mitgliedstaaten. Dies schließt auch Schienenzugänge zu Häfen ein.

(*) Datum des Inkrafttretens dieser Richtlinie.

(2) Die unter diese Richtlinie fallenden Eisenbahnunternehmen erhalten das Recht auf Zugang zur Infrastruktur in allen Mitgliedstaaten, um grenzüberschreitende Personenverkehrsdienste zu erbringen. Bei der Durchführung eines grenzüberschreitenden Personenverkehrsdienstes haben die Eisenbahnunternehmen das Recht, Fahrgäste an beliebigen Bahnhöfen auf der grenzüberschreitenden Strecke aufzunehmen und an einem anderen abzusetzen, auch an Bahnhöfen in demselben Mitgliedstaat.

Das Recht auf Zugang zur Infrastruktur der Mitgliedstaaten, in denen der Anteil des grenzüberschreitenden Personenverkehrs auf der Schiene mehr als die Hälfte des Personenverkehrsumsatzes der Eisenbahnunternehmen dieses Mitgliedstaats ausmacht, ist bis zum 31. Dezember 2011 zu erteilen.

Die in Artikel 55 genannte(n) zuständige(n) Regulierungsstelle(n) bestimmt (bestimmen) auf Antrag der jeweils zuständigen Behörden oder der betroffenen Eisenbahnunternehmen, ob der Hauptzweck des Verkehrsdienstes in der Beförderung von Fahrgästen zwischen Bahnhöfen in verschiedenen Mitgliedstaaten liegt.

Die Bedingungen für den Zugang zur Eisenbahninfrastruktur dürfen keinesfalls verhindern, dass Fahrgäste Zugang zu Informationen erhalten und Fahrkarten für eine Reise zwischen zwei Orten erwerben können, wobei unerheblich ist, wie viele Eisenbahnunternehmen die Personenverkehrsdienste zwischen diesen beiden Orten ganz oder teilweise erbringen. **[Abänd. 57]**

Die Kommission ~~kann~~ ***beschließt auf der Grundlage der Erfahrungen der Regulierungsstellen bis zum …*** (*) Durchführungsmaßnahmen mit den Einzelheiten des Verfahrens und den Kriterien für die Anwendung dieses Absatzes beschließen. Diese Maßnahmen, die die Durchführung dieser Richtlinie unter einheitlichen Bedingungen gewährleisten sollen, werden als Durchführungsrechtsakte ***gemäß der dem in*** ~~nach~~ Artikel 64 Absatz 3 ***genannten Prüfverfahren*** erlassen. **[Abänd. 58]**

Artikel 11

Einschränkung des Zugangsrechts und des Rechts, Fahrgäste aufzunehmen und abzusetzen

(1) Die Mitgliedstaaten können das in Artikel 10 festgelegte Zugangsrecht auf Strecken zwischen einem Ursprungsort und einem Zielort, die Gegenstand eines oder mehrerer mit dem geltenden Unionsrecht zu vereinbarender öffentlicher Dienstleistungsaufträge sind, einschränken. Eine derartige Einschränkung darf das Recht zur Beförderung von Fahrgästen zwischen beliebigen Bahnhöfen auf der Strecke eines grenzüberschreitenden Verkehrsdienstes, auch zwischen Bahnhöfen in demselben Mitgliedstaat, nur in dem Fall einschränken, in dem die Ausübung dieses Rechts das wirtschaftliche Gleichgewicht eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags gefährden würde.

(2) Die Frage, ob das wirtschaftliche Gleichgewicht eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags gefährdet würde, wird von der (den) in Artikel 55 genannten Regulierungsstelle(n) auf der Grundlage einer objektiven wirtschaftlichen Analyse und vorab festgelegter Kriterien auf Antrag eines der folgenden Beteiligten beurteilt:

a) der zuständigen Behörde(n), die den öffentlichen Dienstleistungsauftrag erteilt hat (haben);

b) anderer betroffener zuständiger Behörden, die zur Einschränkung des Zugangsrechts nach Maßgabe dieses Artikels befugt sind;

c) des Infrastrukturbetreibers;

d) des den öffentlichen Dienstleistungsauftrag erfüllenden Eisenbahnunternehmens.

(*) 18 Monate nach Inkrafttreten dieser Richtlinie.

Die zuständigen Behörden und die den öffentlichen Dienstleistungsauftrag erfüllenden Eisenbahnunternehmen stellen der (den) zuständigen Regulierungsstelle(n) die Informationen zur Verfügung, die diese nach vernünftigem Ermessen für die Entscheidungsfindung benötigt (benötigen). Die Regulierungsstelle prüft die zur Verfügung gestellten Informationen, hört gegebenenfalls alle Betroffenen an und unterrichtet die Betroffenen von ihrer mit einer Begründung versehenen Entscheidung ~~innerhalb einer vorher festgelegten angemessenen Frist, auf jeden Fall jedoch~~spätestens ***einen Monat*** ~~zwei Monate~~ nach Eingang ***dem in Anhang 2 genannten Antrag*** ~~aller entscheidungserheblichen Informationen~~. **[Abänd. 59]**

(3) Die Regulierungsstelle teilt die Gründe für ihre Entscheidung mit und gibt an, in welchem Zeitraum und unter welchen Bedingungen folgende Betroffene eine erneute Prüfung der Entscheidung verlangen können:

a) die jeweils zuständige(n) Behörde(n);

b) der Infrastrukturbetreiber;

c) das den öffentlichen Dienstleistungsauftrag erfüllende Eisenbahnunternehmen;

d) das den Zugang beantragende Eisenbahnunternehmen.

(4) Die Kommission ~~kann~~ ***beschließt auf der Grundlage der Erfahrungen der Regulierungsstellen bis zum …*** (*) Durchführungsmaßnahmen mit den Einzelheiten des Verfahrens und den Kriterien für die Anwendung der Absätze 1, 2 und 3 dieses Artikels beschließen. Diese Maßnahmen, die die Durchführung dieser Richtlinie unter einheitlichen Bedingungen gewährleisten sollen, werden als Durchführungsrechtsakte ~~nach~~ ***gemäß dem in*** Artikel 64 Absatz 3 ***genannten Prüfverfahren*** erlassen. **[Abänd. 60]**

(5) Die Mitgliedstaaten können auch das Recht zur Beförderung von Fahrgästen zwischen beliebigen Bahnhöfen innerhalb desselben Mitgliedstaats auf der Strecke eines grenzüberschreitenden Personenverkehrsdienstes einschränken, wenn im Rahmen eines vor dem 4. Dezember 2007 nach einem fairen wettbewerblichen Ausschreibungsverfahren und im Einklang mit den einschlägigen Grundsätzen des Unionsrechts geschlossenen Konzessionsvertrags ausschließliche Rechte für die Beförderung von Fahrgästen zwischen diesen Bahnhöfen eingeräumt wurden. Diese Einschränkung darf während der ursprünglichen Laufzeit des Vertrags oder 15 Jahre lang angewendet werden, je nachdem, welcher Zeitraum kürzer ist.

(6) Die Mitgliedstaaten treffen die erforderlichen Maßnahmen, um die gerichtliche Nachprüfbarkeit der in den Absätzen 1, 2, 3 und 5 genannten Entscheidungen zu gewährleisten.

Artikel 12

Abgaben für Personenverkehrsdienste erbringende Eisenbahnunternehmen

(1) Unbeschadet des Artikels 11 Absatz 2 können die Mitgliedstaaten gemäß den Bedingungen dieses Artikels die für den Personenverkehr auf der Schiene zuständige Behörde ermächtigen, bei den Eisenbahnunternehmen, die Personenverkehrsdienste anbieten, auf den Betrieb von Strecken, die in den Zuständigkeitsbereich dieser Behörde fallen und zwischen zwei Bahnhöfen in diesem Mitgliedstaat liegen, eine Abgabe zu erheben.

In diesem Fall haben die Eisenbahnunternehmen, die inländische oder grenzüberschreitende Schienenpersonenverkehrsdienste anbieten, die gleiche Abgabe auf den Betrieb von Strecken zu entrichten, die in den Zuständigkeitsbereich dieser Behörde fallen.

(2) Die Abgabe dient der Behörde als Ausgleichsleistung für gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen, die in nach Unionsrecht erteilten öffentlichen Dienstleistungsaufträgen festgelegt sind. Die Einnahmen aus solchen Abgaben, die als Ausgleichsleistung gezahlt werden, dürfen einen Betrag nicht übersteigen, der erforderlich ist, um die bei der Erfüllung der betreffenden gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen angefallenen Kosten unter Berücksichtigung der dabei erzielten Einnahmen und einer angemessenen Gewinnmarge für die Erfüllung dieser Verpflichtungen ganz oder zum Teil zu decken.

(*) 18 Monate nach Inkrafttreten dieser Richtlinie.

(3) Die Abgabe muss mit dem Unionsrecht im Einklang stehen und insbesondere den Grundsätzen der Fairness, der Transparenz, der Nichtdiskriminierung und der Verhältnismäßigkeit, insbesondere zwischen dem durchschnittlichen Preis der Dienstleistung für die Fahrgäste und der Höhe der Abgabe, entsprechen. Der Gesamtbetrag der gemäß diesem Absatz erhobenen Abgaben darf die wirtschaftliche Rentabilität des Personenverkehrsdienstes auf der Schiene, auf den sie erhoben werden, nicht gefährden.

(4) Die zuständigen Behörden bewahren die Informationen auf, die sie benötigen, um zu gewährleisten, dass die Herkunft und die Verwendung der Abgaben verfolgt werden können. Die Mitgliedstaaten stellen der Kommission diese Informationen zur Verfügung.

Die Kommission führt eine vergleichende Analyse der Methoden zur Festlegung der Höhe der Entgelte in den Mitgliedstaaten durch, damit eine einheitliche Berechnungsmethode zu deren Festlegung erstellt werden kann. **[Abänd. 61]**

Artikel 13

Bedingungen für den Zugang zu Leistungen

(1) Die ***Infrastrukturbetreiber erbringen für alle*** Eisenbahnunternehmen ~~haben~~ unter Ausschluss jeglicher Diskriminierung ~~Anspruch auf das Mindestzugangspaket~~ ***die Leistungen des Mindestzugangspakets*** gemäß Anhang III Nummer 1.

(2) ~~Alle~~ ***Die*** Betreiber von Serviceeinrichtungen ***ermöglichen allen Eisenbahnunternehmen*** unter Ausschluss jeglicher Diskriminierung ***unter der Aufsicht der Regulierungsstelle gemäß Artikel 56 Zugang – einschließlich des Schienenzugangs – zu den in Anhang III Nummer 2 genannten Einrichtungen sowie zu den Leistungen, die in diesen Einrichtungen erbracht werden***.

Ist der Betreiber einer Serviceeinrichtung ***im Sinne von Anhang III Nummer 2*** Teil eines Unternehmens oder einer Einrichtung, das/die auch in mindestens einem der Schienenverkehrsdienstleistungsmärkte, für die die Serviceeinrichtung genutzt wird, tätig ist und eine beherrschende Stellung hat, so muss der Betreiber von dem betreffenden Unternehmen bzw. der Einrichtung ~~rechtlich~~, organisatorisch und in den Entscheidungen unabhängig sein. ***Der Betreiber einer Serviceeinrichtung und dieses Unternehmen bzw. diese Einrichtung haben eine getrennte Rechnungsführung, einschließlich getrennter Bilanzen und getrennter Gewinn- und Verlustrechnungen.***

Anträge von Eisenbahnunternehmen auf Zugang zur Serviceeinrichtung ***werden innerhalb einer von der nationalen Regulierungsstelle festgelegten Frist beantwortet und*** dürfen nur abgelehnt werden, wenn tragfähige Alternativen vorhanden sind, die es ermöglichen, den betreffenden Güter- oder Personenverkehrsdienst auf derselben Strecke unter wirtschaftlich annehmbaren Bedingungen durchzuführen. ***Wenn der Betreiber der Serviceeinrichtung den Zugang zu seiner Serviceeinrichtung verweigert, schlägt er eine wirtschaftlich und technisch vertretbare*** ~~Der Nachweis des Bestehens einer vertretbaren~~ Alternative ***vor und rechtfertigt seine Weigerung schriftlich. Diese Verweigerung stellt keine Verpflichtung für den Betreiber der Serviceeinrichtung dar, Investitionen in Ressourcen oder Einrichtungen zu tätigen, um allen Anträgen von Eisenbahnunternehmen entsprechen zu können*** ~~muss dabei vom Betreiber der Serviceeinrichtung erbracht werden~~.

Stellt der Betreiber der Serviceeinrichtung Konflikte zwischen verschiedenen Anträgen fest, so bemüht er sich um eine bestmögliche Erfüllung aller Anforderungen. Besteht keine tragfähige Alternative und kann nicht allen auf nachgewiesenem Bedarf beruhenden Anträgen auf Kapazitäten der betreffenden Serviceeinrichtung stattgegeben werden, so ergreift die in Artikel 55 genannte Regulierungsstelle von sich aus oder aufgrund einer Beschwerde ***eines Antragstellers unter Berücksichtigung der Bedürfnisse aller betroffenen Akteure*** die geeigneten Maßnahmen, damit ein angemessener Teil der Kapazität anderen Eisenbahnunternehmen als denjenigen zugewiesen wird, die demselben Unternehmen bzw. derselben Einrichtung angehören wie der Betreiber der Serviceeinrichtung. Neu gebaute Wartungseinrichtungen und andere technische Einrichtungen, die ~~speziell~~ für neues Rollmaterial ***für Hochgeschwindigkeitsbahnen im Sinne der Entscheidung 2008/232/EG der Kommission vom 21. Februar 2008 über die technische Spezifikation für die Interoperabilität des Teilsystems Fahrzeuge des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems ([1])*** entwickelt wurden, dürfen jedoch für die Dauer von ~~fünf~~ ***zehn*** Jahren ab ihrer Inbetriebnahme für die Nutzung durch ein Eisenbahnunternehmen reserviert werden.

([1]) ABl. L 84 vom 26.3.2008, S. 132.

Mittwoch, 16. November 2011

Der Betrieb von Serviceeinrichtungen, die ~~für~~ ***während*** mindestens ~~zwei aufeinanderfolgende Jahre~~ ***einem Jahr*** nicht genutzt wurden ***und in Bezug auf welche Eisenbahnunternehmen anhand von nachgewiesenem Bedarf gegenüber dem Betreiber einer derartigen Serviceeinrichtung Interesse am Zugang zu dieser Einrichtung bekundet haben***, wird vom Eigentümer zur Vermietung oder zum Leasing ***zur Nutzung für Tätigkeiten im Zusammenhang mit dem Eisenbahnsektor*** ausgeschrieben***, es sei denn, der Betreiber einer derartigen Einrichtung weist nach, dass Eisenbahnunternehmen die Einrichtung aufgrund eines laufenden Umstellungsprozesses nicht nutzen können***.

(3) Bietet der ~~Infrastrukturbetreiber~~ ***Betreiber von Serviceeinrichtungen*** Dienstleistungen an, die in Anhang III Nummer 3 als Zusatzleistungen bezeichnet sind, so muss er diese für Eisenbahnunternehmen auf Antrag ohne Diskriminierung erbringen.

(4) Eisenbahnunternehmen können den Infrastrukturbetreiber oder andere ~~Dienstleister~~ ***Betreiber von Serviceeinrichtungen*** um weitere Nebenleistungen ersuchen; diese sind in Anhang III Nummer 4 aufgeführt. Der Infrastrukturbetreiber ist zur Erbringung dieser Leistungen nicht verpflichtet.

~~(5) Anhang III kann anhand der gewonnenen Erfahrungen nach dem Verfahren in Artikel 60 geändert werden.~~**[Abänd. 62 und 162]**

ABSCHNITT 5

Länderübergreifende Vereinbarungen

Artikel 14

Allgemeine Grundsätze für länderübergreifende Vereinbarungen

(1) ~~Jegliche in länderübergreifenden Vereinbarungen zwischen~~***Die*** Mitgliedstaaten ~~enthaltenen Regelungen, die~~***stellen sicher, dass die länderübergreifenden Vereinbarungen, die sie abschließen, bestimmte*** Eisenbahnunternehmen diskriminieren oder ~~die deren~~ ***eine Einschränkung ihrer*** Freiheit zur Erbringung grenzüberschreitender Verkehrsdienste ***darstellen*** ~~beschränken, werden hiermit aufgehoben~~. **[Abänd. 63]**

Diese Vereinbarungen sind der Kommission zu notifizieren. Die Kommission prüft, ob die Vereinbarungen mit dieser Richtlinie im Einklang stehen, und entscheidet gemäß dem Beratungsverfahren nach Artikel 64 Absatz 2, ob ihre Anwendung weiterhin zulässig ist. Die Kommission teilt ihre Entscheidung dem Europäischen Parlament, dem Rat und den Mitgliedstaaten mit.

(2) Unbeschadet der Aufteilung der Zuständigkeiten zwischen der Union und den Mitgliedstaaten entsprechend dem Unionsrecht erfolgt die Aushandlung und Anwendung länderübergreifender Vereinbarungen zwischen Mitgliedstaaten und Drittländern im Rahmen eines Kooperationsverfahrens zwischen den Mitgliedstaaten und der Kommission.

Die Kommission kann Durchführungsmaßnahmen ~~mit den Einzelheiten des Verfahrens für die Anwendung dieses Absatzes~~ beschließen***, mit denen die Verfahrensmodalitäten des in Unterabsatz 1 genannten Kooperationsverfahrens festgelegt werden***. Diese Durchführungsmaßnahmen~~Maßnahmen~~, die die Durchführung dieser Richtlinie unter einheitlichen Bedingungen gewährleisten sollen, werden als Durchführungsrechtsakte nach ***dem in Artikel 64 Absatz 2 genannten Beratungsverfahren*** ~~Artikel 63 Absatz 3~~ erlassen. **[Abänd. 64]**

ABSCHNITT 6

Überwachungsaufgaben der Kommission

Artikel 15

Umfang der Marktüberwachung

(1) Die Kommission trifft die erforderlichen Vorkehrungen zur Überwachung der technischen***, sozialen*** und wirtschaftlichen Bedingungen und der Marktentwicklungen***, einschließlich der Entwicklung der Beschäftigung, sowie der Einhaltung der einschlägigen Rechtsvorschriften der Union*** im europäischen Schienenverkehr.

(2) In diesem Rahmen beteiligt die Kommission Vertreter der Mitgliedstaaten***, einschließlich Vertretern der Regulierungsstellen gemäß Artikel 55,*** und der betreffenden Sektoren, einschließlich ***betroffener kommunaler und regionaler Behörden, der Sozialpartner im Eisenbahnsektor und*** der Nutzer, eng an ihren Arbeiten, damit diese in der Lage sind, die Entwicklung des Schienenverkehrs und die Marktentwicklung besser zu überwachen, die Wirkung der getroffenen Maßnahmen zu evaluieren und Wirkungsanalysen der von der Kommission in Aussicht genommenen Maßnahmen vorzulegen. ***Gegebenenfalls beteiligt die Kommission auch die Europäische Eisenbahnagentur.***

(3) Die Kommission überwacht die Nutzung der Schienennetze und die Entwicklung der Rahmenbedingungen im Eisenbahnsektor, insbesondere in Bezug auf die Wegeentgelte, die Kapazitätszuweisung, Investitionen in die Eisenbahninfrastruktur, Entwicklungen bei Preisen und Qualität der Schienenverkehrsdienste, Schienenverkehrsdienste im Rahmen öffentlicher Dienstleistungsaufträge, die Erteilung von Genehmigungen***, den Grad der Marktöffnung, Beschäftigungs- und Sozialbedingungen*** sowie den Grad der Harmonisierung***, insbesondere im Bereich der sozialen Rechte,*** zwischen ***und in*** den Mitgliedstaaten. ~~Sie sorgt für eine aktive Zusammenarbeit zwischen den entsprechenden Regulierungsstellen der Mitgliedstaaten.~~

(4) Die Kommission erstattet dem Europäischen Parlament und dem Rat ~~regelmäßig~~ ***alle zwei Jahre*** Bericht über:

a) die Entwicklung des Schienenverkehrsbinnenmarkts ***und schienenverkehrsbezogener Leistungen, einschließlich des Grads der Marktöffnung***;

b) die Rahmenbedingungen, auch in Bezug auf öffentliche Schienenpersonenverkehrsdienste;

ba) die Entwicklung der Beschäftigungs-, Arbeits- und Sozialbedingungen in dem Sektor;

c) den Stand des europäischen Schienennetzes;

d) die Nutzung der Zugangsrechte;

e) Hindernisse auf dem Weg zu effizienteren Schienenverkehrsdiensten;

f) Infrastrukturbeschränkungen;

g) den Rechtsetzungsbedarf.

(5) Für die Zwecke der Marktüberwachung durch die Kommission stellen die Mitgliedstaaten jährlich die ***folgenden und*** in Anhang IV aufgeführten Informationen sowie alle sonstigen von der Kommission verlangten Angaben bereit.

a) Entwicklung der Beförderungsleistungen im Schienenverkehr und des Ausgleichs für gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen;

b) Umfang der Marktöffnung und des fairen Wettbewerbs für jeden Mitgliedstaat und Anteil der Eisenbahnunternehmen am Gesamtverkehr;

c) für die Funktion der Regulierungsstellen als Beschwerdestellen bestimmte Ressourcen und Tätigkeiten;

d) einschlägige Entwicklungen hinsichtlich der Umstrukturierung des etablierten Eisenbahnunternehmens und der Annahme/Umsetzung nationaler Verkehrsstrategien im vorangegangenen Jahr;

Mittwoch, 16. November 2011

e) wichtige Aus-/Fortbildungsinitiativen/-maßnahmen im Schienenverkehr, die in einem Mitgliedstaat im vorangegangenen Jahr ergriffen wurden;

f) Beschäftigungs- und Sozialbedingungen bei Eisenbahnunternehmen, Infrastrukturbetreibern und anderen im Eisenbahnsektor tätigen Unternehmen Ende des vorangegangenen Jahres;

g) Investitionen in das Hochgeschwindigkeitsbahnnetz im vorangegangenen Jahr;

h) Länge des Schienennetzes Ende des vorangegangenen Jahres;

i) Wegeentgelte im vorangegangenen Jahr;

j) Bestehen einer leistungsabhängigen Entgeltregelung gemäß Artikel 35 dieser Richtlinie;

k) Anzahl der gültigen, von der zuständigen nationalen Behörde ausgestellten Genehmigungen;

l) Stand der Einführung des europäischen Eisenbahnverkehrsleitsystems (ERTMS);

m) Anzahl der im vorangegangenen Jahr eingetretenen Störungen, Unfälle und schweren Unfälle, wie sie in der Richtlinie 2004/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. April 2004 über die Eisenbahnsicherheit [1] ***definiert sind;***

n) sonstige einschlägige Entwicklungen;

o) Entwicklung der Wartungsmärkte und Grad der Öffnung des Markts für Wartungsdienstleistungen.

Anhand der gewonnenen Erfahrungen kann der Anhang IV nach dem Verfahren in ***Artikel 60a*** geändert werden***, um die für die Überwachung des Eisenbahnmarktes erforderlichen Informationen zu aktualisieren***. **[Abänd. 65]**

KAPITEL III

GENEHMIGUNGEN FÜR EISENBAHNUNTERNEHMEN

ABSCHNITT 1

Für die Erteilung von Genehmigungen zuständige Stelle

Artikel 16

Zuständige Stelle für die Erteilung von Genehmigungen an Eisenbahnunternehmen

Jeder Mitgliedstaat benennt die Stelle, die für die Erteilung von Genehmigungen und für die Erfüllung der Verpflichtungen aus diesem Kapitel zuständig ist.

Die benannte Stelle erbringt selbst keine Eisenbahnverkehrsleistungen und ist von Unternehmen oder Einrichtungen, die dies tun, unabhängig.

(1) ABl. L 164 vom 30.4.2004, S. 44.

ABSCHNITT 2

Bedingungen für den Erhalt einer Genehmigung

Artikel 17

Allgemeine Anforderungen

(1) Ein Eisenbahnunternehmen kann in seinem Niederlassungsstaat eine Genehmigung beantragen, sofern Mitgliedstaaten oder Staatsangehörige von Mitgliedstaaten insgesamt zu mehr als 50 Prozent am Eigentum des Unternehmens beteiligt sind und es tatsächlich kontrollieren, entweder unmittelbar oder mittelbar über ein oder mehrere zwischengeschaltete Unternehmen, wenn keine Übereinkunft mit einem Drittstaat, der die Union als Vertragspartei angehört, etwas anderes bestimmt.

(2) Die Mitgliedstaaten dürfen Genehmigungen nicht erteilen oder aufrechterhalten, wenn die Anforderungen dieses Kapitels nicht erfüllt sind.

(3) Ein Eisenbahnunternehmen, das den Anforderungen dieses Kapitels genügt, hat Anspruch auf eine Genehmigung.

(4) Ein Eisenbahnunternehmen darf unter dieses Kapitel fallende Eisenbahnverkehrsleistungen nur dann erbringen, wenn es die erforderliche Genehmigung für die betreffende Verkehrsleistung erhalten hat.

Diese Genehmigung allein berechtigt jedoch nicht zum Zugang zur Eisenbahninfrastruktur.

(5) Die Kommission ~~kann~~ ***beschließt*** Durchführungsmaßnahmen mit ~~den Einzelheiten des Verfahrens für~~***denen*** die ***Verfahrensmodalitäten für die Ausstellung von Genehmigungen und für die Schaffung***~~Anwendung dieses Artikels, einschließlich der Verwendung~~ eines gemeinsamen Genehmigungsmusters ***gemäß den in Abschnitt 2 dargelegten Anforderungen festgelegt werden***~~, beschließen~~. Diese ~~Maßnahmen~~ ***Durchführungsmaßnahmen***, die die Durchführung dieser Richtlinie unter einheitlichen Bedingungen gewährleisten sollen, werden als Durchführungsrechtsakte nach ~~Artikel 63 Absatz 3~~ ***dem in Artikel 64 Absatz 2 genannten Beratungsverfahren*** erlassen. **[Abänd. 66]**

Artikel 18

Bedingungen für den Erhalt einer Genehmigung

Ein Eisenbahnunternehmen muss den Genehmigungsbehörden des betreffenden Mitgliedstaats vor Aufnahme seiner Tätigkeiten nachweisen können, dass es jederzeit bestimmten Anforderungen an die Zuverlässigkeit, die finanzielle Leistungsfähigkeit und die fachliche Eignung sowie die Deckung der Haftpflicht im Sinne der Artikel 19 bis 22 genügen kann.

Für diese Zwecke legt jeder Antragsteller alle erforderlichen Angaben vor.

Artikel 19

Anforderungen an die Zuverlässigkeit

Die Mitgliedstaaten legen die Bedingungen fest, unter denen die Anforderungen an die Zuverlässigkeit erfüllt sind, um sicherzustellen, dass gegen das antragstellende Eisenbahnunternehmen oder die für die Geschäftsführung verantwortlichen Personen

a) kein Urteil wegen schwerwiegender Straftaten einschließlich Wirtschaftsstraftaten ergangen ist;

b) kein Konkursverfahren eröffnet worden ist;

c) kein Urteil wegen schwerwiegender Verstöße gegen Verkehrsvorschriften ergangen ist;

d) kein Urteil ~~wegen schwerer oder wiederholter Verstöße~~ ***Verstößen*** gegen arbeits- oder sozialrechtliche Pflichten einschließlich der Pflichten ***im Bereich der Sicherheitsvorschriften,*** aus dem Arbeitsschutzrecht oder – im Falle eines Unternehmens, das einen grenzüberschreitenden Güterverkehr, der Zollverfahren unterliegt, zu betreiben wünscht – gegen zollrechtliche Pflichten ergangen ist. **[Abänd. 67]**

Artikel 20

Anforderungen an die finanzielle Leistungsfähigkeit

(1) Die Anforderungen an die finanzielle Leistungsfähigkeit sind erfüllt, wenn das antragstellende Eisenbahnunternehmen nachweisen kann, dass es seine tatsächlichen und potenziellen Verpflichtungen unter realistischen Annahmen über einen Zeitraum von zwölf Monaten erfüllen kann. ***Die Genehmigungsbehörde prüft die finanzielle Leistungsfähigkeit anhand des Jahresabschlusses des Eisenbahnunternehmens bzw. für die Antragsteller, die keinen Jahresabschluss vorlegen können, anhand der Jahresbilanz.*** **[Abänd. 68]**

(2) Für diese Zwecke ~~hat~~ ***macht*** jeder Antragsteller ***ausführliche*** ~~mindestens die im Anhang V genannten~~ Angaben ***zu folgenden Punkten:***~~vorzulegen~~.

a) verfügbare Finanzmittel einschließlich Bankguthaben sowie zugesagte Überziehungskredite und Darlehen,

b) als Sicherheit verfügbare Mittel und Vermögensgegenstände,

c) Betriebskapital,

d) einschlägige Kosten einschließlich der Erwerbskosten oder Anzahlungen für Fahrzeuge, Grundstücke, Gebäude, Anlagen und rollendes Material,

e) Belastungen des Betriebsvermögens,

f) Steuern und Sozialversicherungsbeiträge. **[Abänd. 69]**

(3) Die Genehmigungsbehörde erachtet einen Antragsteller nicht als finanziell leistungsfähig, wenn erhebliche Rückstände an Steuern oder Beiträgen zu Sozialversicherungen bestehen, die aus der Unternehmenstätigkeit geschuldet werden. **[Abänd. 70]**

(4) Die Genehmigungsbehörde kann insbesondere die Vorlage eines Prüfungsberichts und geeigneter Unterlagen einer Bank, einer öffentlichen Sparkasse, eines Wirtschaftsprüfers oder eines vereidigten Buchprüfers verlangen. Darin müssen Angaben zu den unter Absatz 2 Buchstaben a bis f dieses Artikels genannten Aspekten enthalten sein. **[Abänd. 71]**

~~Anhand der gewonnenen Erfahrungen kann Anhang V nach dem Verfahren in Artikel 60 geändert werden.~~**[Abänd. 72]**

Artikel 21

Anforderungen an die fachliche Eignung

Die Anforderungen an die fachliche Eignung sind erfüllt, wenn das antragstellende Eisenbahnunternehmen nachweisen kann, dass es über eine Betriebsorganisation verfügt oder verfügen wird und die erforderlichen Kenntnisse oder Erfahrungen für eine sichere und zuverlässige betriebliche Beherrschung und Überwachung der in der Betriebsgenehmigung genannten Geschäftstätigkeit besitzt. ***Das Unternehmen weist zum Zeitpunkt des Antrags ferner nach, dass es eine Sicherheitsbescheinigung gemäß Artikel 10 der Richtlinie 2004/49/EG besitzt.*** **[Abänd. 73]**

Artikel 22

Anforderungen an die zivilrechtliche Haftung

Unbeschadet Kapitel III der Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates ***vom 23. Oktober 2007 über die Rechte und Pflichten der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr*** [1] muss ein Eisenbahnunternehmen ausreichend versichert sein ***oder über angemessene Garantien unter Marktbedingungen verfügen***, um die Unfallhaftpflicht insbesondere für Fracht, Post und Dritte nach nationalem und internationalem Recht zu decken. ***Die als angemessen zu betrachtende Höhe der Deckung kann nach der besonderen Art der Dienste differenziert werden, insbesondere wenn eine Bahn aus kulturellen oder kulturhistorischen Gründen im öffentlichen Eisenbahnnetz betrieben wird.*** **[Abänd. 140]**

ABSCHNITT 3

Gültigkeit der Genehmigung

Artikel 23

Gültigkeitsbereich und -dauer

(1) Die Gültigkeit der Genehmigung erstreckt sich auf das gesamte Gebiet der Union.

(2) Eine Genehmigung gilt so lange, wie das Eisenbahnunternehmen den Verpflichtungen aus diesem Kapitel nachkommt. Die Genehmigungsbehörde kann jedoch vorschreiben, dass regelmäßig eine Überprüfung stattfindet. In diesem Fall findet die Überprüfung zumindest alle fünf Jahre statt.

(3) Eine Genehmigung kann besondere Bestimmungen für die Aussetzung oder den Widerruf der Genehmigung erhalten.

Artikel 24

Befristete Genehmigung, Aussetzung und Zustimmung

(1) Die Genehmigungsbehörde kann bei ernsthaftem Zweifel daran, dass ein Eisenbahnunternehmen, dem sie eine Genehmigung erteilt hat, die Anforderungen der Abschnitte 2 und 3 dieses Kapitels, insbesondere des Artikels 18, erfüllt, jederzeit prüfen, ob es diesen Anforderungen nachkommt.

Die Genehmigungsbehörde setzt die Genehmigung aus oder widerruft sie, wenn sie feststellt, dass das Eisenbahnunternehmen den Anforderungen nicht länger nachkommt.

(2) Stellt die Genehmigungsbehörde eines Mitgliedstaats fest, dass ein ernsthafter Zweifel daran besteht, dass ein Eisenbahnunternehmen, dem die Behörde eines anderen Mitgliedstaats eine Genehmigung erteilt hat, die Anforderungen dieses Kapitels erfüllt, so teilt sie dies der Behörde des anderen Mitgliedstaats unverzüglich mit.

(3) Unbeschadet des Absatzes 1 kann eine Genehmigungsbehörde, wenn eine Genehmigung wegen Nichterfüllung der Anforderungen an die finanzielle Leistungsfähigkeit ausgesetzt oder widerrufen worden ist, bis zum Abschluss der Reorganisation des Eisenbahnerunternehmens auch eine befristete Genehmigung erteilen, wenn die Sicherheit nicht gefährdet ist. Die befristete Genehmigung gilt jedoch nur für höchstens sechs Monate vom Zeitpunkt ihrer Erteilung an.

(4) Hat ein Eisenbahnunternehmen den Betrieb sechs Monate lang eingestellt oder innerhalb von sechs Monaten nach Erteilung einer Genehmigung den Betrieb nicht aufgenommen, so kann die Genehmigungsbehörde entscheiden, dass die Genehmigung zur erneuten Zustimmung vorzulegen oder auszusetzen ist.

[1] ABl. L 315 vom 3.12.2007, S. 14.

Im Falle der Betriebsaufnahme kann ein Unternehmen beantragen, dass unter Berücksichtigung der Besonderheit der erbrachten Verkehrsleistungen ein längerer Zeitraum festgelegt wird.

(5) Im Falle einer Änderung, die sich auf die Rechtsstellung eines Eisenbahnunternehmens auswirkt, insbesondere bei Zusammenschlüssen oder Übernahmen, kann die Genehmigungsbehörde entscheiden, dass die Genehmigung zur erneuten Zustimmung vorzulegen ist. Das betreffende Eisenbahnunternehmen kann den Betrieb fortsetzen, sofern nicht die Genehmigungsbehörde entscheidet, dass die Sicherheit gefährdet ist In einem solchen Fall ist die Entscheidung zu begründen.

(6) Beabsichtigt ein Eisenbahnunternehmen, seine Geschäftstätigkeit erheblich zu ändern oder zu erweitern, so muss die Genehmigung der Genehmigungsbehörde zur erneuten Prüfung vorgelegt werden.

(7) Die Genehmigungsbehörde darf nicht zulassen, dass ein Eisenbahnunternehmen, gegen das ein Konkursverfahren oder ein ähnliches Verfahren eingeleitet worden ist, seine Genehmigung behält, wenn sie davon überzeugt ist, dass innerhalb einer vertretbaren Zeit keine realistischen Aussichten auf eine erfolgversprechende Sanierung bestehen.

(8) Wenn eine Genehmigungsbehörde eine Genehmigung erteilt, aussetzt, widerruft oder ändert, unterrichtet der betreffende Mitgliedstaat die Kommission unverzüglich davon. Die Kommission unterrichtet unverzüglich die anderen Mitgliedstaaten.

Artikel 25

Genehmigungsverfahren

(1) Die jeweilige Genehmigungsbehörde veröffentlicht die Verfahren für die Erteilung von Genehmigungen und setzt die Europäische Eisenbahnagentur hiervon in Kenntnis.

(2) Die Genehmigungsbehörde entscheidet über den Antrag so bald wie möglich, spätestens jedoch drei Monate nach Vorlage aller erforderlichen Angaben, insbesondere derjenigen des Anhangs V. Die Genehmigungsbehörde berücksichtigt alle verfügbaren Informationen. Die Entscheidung wird dem antragstellenden Eisenbahnunternehmen unverzüglich mitgeteilt. Eine Ablehnung des Antrags ist zu begründen.

(3) Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass die Entscheidungen der Genehmigungsbehörde der richterlichen Überprüfung unterliegen.

KAPITEL IV

ERHEBUNG VON WEGEENTGELTEN UND ZUWEISUNG VON FAHRWEGKAPAZITÄT IM SCHIENENVERKEHR

ABSCHNITT 1

Allgemeine grundsätzE

Artikel 26

Effektive Nutzung der Fahrwegkapazität

Die Mitgliedstaaten tragen dafür Sorge, dass die Entgelt- und Kapazitätszuweisungsregelungen für die betreffenden Fahrwege den in dieser Richtlinie festgelegten Grundsätzen entsprechen und es dem Infrastrukturbetreiber so ermöglichen, die verfügbare Fahrwegkapazität zu vermarkten und so effektiv wie möglich zu nutzen.

Artikel 27

Schienennetz-Nutzungsbedingungen

(1) Der Infrastrukturbetreiber erstellt und veröffentlicht nach Konsultationen mit den Beteiligten, einschließlich der Regulierungsstelle nach Artikel 55, Schienennetz-Nutzungsbedingungen, die gegen Zahlung einer Gebühr, die nicht höher sein darf als die Kosten für die Veröffentlichung dieser Unterlagen, erhältlich sind. Die Schienennetz-Nutzungsbedingungen werden in mindestens zwei Amtssprachen der Union***, von denen eine Englisch ist,*** veröffentlicht. Ihr Inhalt wird unentgeltlich in elektronischer Form auf der Website der Europäischen Eisenbahnagentur veröffentlicht. **[Abänd. 75]**

(2) Die Schienennetz-Nutzungsbedingungen enthalten Angaben zum Fahrweg, der den Eisenbahnunternehmen zur Verfügung steht. Sie enthalten ***die folgenden*** Informationen zu den Zugangsbedingungen für den betreffenden Fahrweg und die Serviceeinrichtungen***:*** ~~Anhang VI enthält den Inhalt der Schienennetz-Nutzungsbedingungen.~~

a) einen Abschnitt mit Angaben zur Art des Fahrwegs, der den Eisenbahnunternehmen zur Verfügung steht, sowie zu den Zugangsbedingungen für den betreffenden Fahrweg,

b) einen Abschnitt mit einer Darlegung der Entgeltgrundsätze und der Tarife,

c) einen Abschnitt über die Grundsätze und die Kriterien für die Zuweisung von Fahrwegkapazität. Die Betreiber von Serviceeinrichtungen, die nicht dem Infrastrukturbetreiber unterstehen, stellen Informationen über die Entgelte, die für den Zugang zu den Einrichtungen und die erbrachten Leistungen erhoben werden, sowie über die technischen Zugangsbedingungen bereit, die in die Schienennetz-Nutzungsbedingungen aufzunehmen sind,

d) einen Abschnitt mit Informationen bezüglich der Beantragung von Genehmigungen gemäß Artikel 25 und nach der Richtlinie 2004/49/EG erteilten Sicherheitsbescheinigungen,

e) einen Abschnitt mit Angaben zu den Streitbeilegungs- und Beschwerdeverfahren bezüglich des Zugangs zu Schieneninfrastruktur und Diensten sowie der leistungsabhängigen Entgeltregelung gemäß Artikel 35,

f) einen Abschnitt mit Informationen über den Zugang zu den Serviceeinrichtungen gemäß Anhang III und die dafür erhobenen Entgelte,

g) einen Mustervertrag für den Abschluss von Rahmenverträgen zwischen Infrastrukturbetreibern und Antragstellern gemäß Artikel 42.

Die Angaben in den Schienennetz-Nutzungsbedingungen werden jährlich aktualisiert und müssen mit den gemäß Artikel 35 der Richtlinie 2008/57/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. Juni 2008 über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems in der Gemeinschaft [1] ***zu veröffentlichenden Infrastrukturregistern im Einklang stehen oder auf diese verweisen. Die Nutzer werden frühzeitig über Infrastruktur in Kenntnis gesetzt, die nicht entsprechend gewartet wird und deren Qualität sich verschlechtert.***

Die Angaben der Buchstaben a bis g können anhand der gewonnenen Erfahrungen von der Kommission nach dem Verfahren in Artikel 60a gemäß Anhang VI geändert und genauer ausgeführt werden. **[Abänd. 76]**

Anhand der gewonnenen Erfahrungen kann Anhang VI nach dem Verfahren in Artikel 60a geändert werden.

[1] ABl. L 191 vom 18.7.2008, S. 1.

(3) Die Schienennetz-Nutzungsbedingungen sind auf dem neuesten Stand zu halten und bei Bedarf zu ändern.

(4) Die Schienennetz-Nutzungsbedingungen sind mindestens vier Monate vor Ablauf der Frist für die Beantragung von Fahrwegkapazität zu veröffentlichen.

Artikel 28

Vereinbarungen zwischen Eisenbahnunternehmen und Infrastrukturbetreibern

Die Eisenbahnunternehmen, die Eisenbahnverkehrsleistungen erbringen, schließen mit den Betreibern der genutzten Infrastruktur auf öffentlich-rechtlicher oder privatrechtlicher Grundlage die erforderlichen Vereinbarungen. Die Bedingungen dieser Vereinbarungen müssen Diskriminierungen ausschließen und transparent sein und müssen mit dieser Richtlinie im Einklang stehen.

ABSCHNITT 2

Wege- und Dienstleistungsentgelte

Artikel 29

Festsetzung, Berechnung und Erhebung von Entgelten

(1) Die Mitgliedstaaten schaffen eine Entgeltrahmenregelung, wobei die Unabhängigkeit der Geschäftsführung gemäß Artikel 4 zu wahren ist.

Vorbehaltlich der Bedingung der Unabhängigkeit der Geschäftsführung legen die Mitgliedstaaten auch einzelne Entgeltregeln fest oder delegieren diese Befugnisse an den Infrastrukturbetreiber.

Die Mitgliedstaaten sorgen dafür, dass die Rahmenbedingungen und Vorschriften für die Entgelterhebung in den Schienennetz-Nutzungsbedingungen veröffentlicht werden.

Unbeschadet der Unabhängigkeit der Geschäftsführung gemäß Artikel 4 und unter der Voraussetzung, dass dieses Recht mindestens zwei Jahre vor Inkrafttreten dieser Richtlinie unmittelbar durch Verfassungsrecht gewährt wurde, kann das nationale Parlament das Recht haben, die Höhe der vom Infrastrukturbetreiber festgelegten Entgelte zu prüfen und gegebenenfalls zu ändern. Im Falle einer solchen Änderung ist sicherzustellen, dass die Entgelte mit dieser Richtlinie und mit den geltenden Rahmenbedingungen und Vorschriften für die Entgelterhebung in Einklang stehen. **[Abänd. 141/rev]**

Der Infrastrukturbetreiber nimmt die Berechnung und Erhebung des Wegeentgeltes vor.

(2) Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass die Infrastrukturbetreiber zusammenarbeiten, um die Anwendung effizienter Entgeltregelungen für die Durchführung von Eisenbahnverkehrsdiensten, die mehrere Schienennetze berühren, zu ermöglichen. Die Infrastrukturbetreiber müssen insbesondere bestrebt sein, die bestmögliche Wettbewerbsfähigkeit grenzüberschreitender Schienenverkehrsdienste zu gewährleisten und die effiziente Nutzung der Schienennetze sicherzustellen.

Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass Vertreter der Infrastrukturbetreiber, deren Entscheidungen über Wegeentgelte Auswirkungen auf andere Schienennetze haben, zusammenarbeiten, um ***gemeinsam*** die Entgelterhebung zu koordinieren oder Entgelte für die Nutzung der betreffenden Infrastruktur grenzübergreifend zu erheben. **[Abänd. 77]**

(3) Außer im Fall besonderer Maßnahmen gemäß Artikel 32 Absatz 2 tragen die Infrastrukturbetreiber dafür Sorge, dass die Entgeltregelung in ihrem gesamten Netz auf denselben Grundsätzen beruht.

(4) Die Infrastrukturbetreiber tragen dafür Sorge, dass die Anwendung der Entgeltregelung zu gleichwertigen und nichtdiskriminierenden Entgelten für unterschiedliche Eisenbahnunternehmen führen, die Dienste gleichwertiger Art in ähnlichen Teilen des Markts erbringen, und dass die tatsächlich erhobenen Entgelte den in den Schienennetz-Nutzungsbedingungen vorgesehenen Regeln entsprechen.

(5) Infrastrukturbetreiber wahren das Geschäftsgeheimnis hinsichtlich der ihnen von Antragstellern gemachten Angaben.

Artikel 30

Fahrwegkosten und Rechnungsführung

(1) Den Infrastrukturbetreibern sind unter gebührender Berücksichtigung der Sicherheit und der Aufrechterhaltung und Verbesserung der Qualität der Fahrwegbereitstellung Anreize zur Senkung der mit der Fahrwegbereitstellung verbundenen Kosten und der Zugangsentgelte zu geben.

(2) Die Mitgliedstaaten sorgen dafür, dass Absatz 1 durch eine vertragliche Vereinbarung zwischen der zuständigen Behörde und dem Infrastrukturbetreiber, die eine Laufzeit von mindestens ~~fünf~~ ***sieben*** Jahren hat und die staatliche Finanzierung regelt, umgesetzt wird.

(3) Die Vertragsbedingungen und die Modalitäten der Zahlungen, mit denen dem Infrastrukturbetreiber Mittel zur Verfügung gestellt werden, werden für die gesamte Vertragslaufzeit im Voraus vereinbart.

Die Grundsätze und Eckdaten solcher Vereinbarungen sind in Anhang VII aufgeführt~~, der anhand der gewonnenen Erfahrungen nach dem Verfahren in Artikel 60 geändert werden kann~~.

Die Mitgliedstaaten konsultieren die Beteiligten mindestens einen Monat vor Unterzeichnung der betreffenden Vereinbarung und veröffentlichen sie innerhalb eines Monats nach ihrem Abschluss.

Der Infrastrukturbetreiber stellt sicher, dass sein Geschäftsplan mit der Vereinbarung im Einklang steht.

~~Die Regulierungsstelle nach Artikel 55 prüft, ob die veranschlagten mittel- bis langfristigen Einnahmen des Infrastrukturbetreibers ausreichen, um die vereinbarten Leistungsvorgaben zu erfüllen, und gibt mindestens einen Monat vor Unterzeichnung der Vereinbarung entsprechende Empfehlungen ab.~~

~~Die zuständige Behörde begründet gegenüber der Regulierungsstelle gegebenenfalls beabsichtigte Abweichungen von diesen Empfehlungen.~~**[Abänd. 78]**

(4) Die Infrastrukturbetreiber erstellen und führen ein Inventar der von ihnen verwalteten Aktiva, in dem der aktuelle Wert sowie Einzelheiten zu Aufwendungen für die Erneuerung und Umrüstung der Fahrwege angegeben sind.

(5) Gestützt auf die verfügbaren Erkenntnisse über Kostenverursachung sowie auf die Entgeltgrundsätze gemäß Artikel 31 legen der Infrastrukturbetreiber und der Betreiber der Serviceeinrichtungen ein Verfahren fest, nach dem die Kosten den verschiedenen Leistungen gemäß Anhang III und den Arten von Schienenfahrzeugen zuzurechnen sind. Die Mitgliedstaaten können die vorherige Genehmigung verlangen. Dieses Verfahren muss von Zeit zu Zeit an die bewährten internationalen Verfahren angepasst werden.

Mittwoch, 16. November 2011

Artikel 31

Entgeltgrundsätze

(1) Entgelte für die Nutzung der Fahrwege der Eisenbahn und von Serviceeinrichtungen sind an den Infrastrukturbetreiber und den Betreiber der Serviceeinrichtung zu entrichten, denen sie zur Finanzierung ihrer Unternehmenstätigkeit dienen.

(2) Die Mitgliedstaaten verpflichten den Infrastrukturbetreiber und den Betreiber der Serviceeinrichtung, der Regulierungsstelle alle erforderlichen Informationen zu den erhobenen Entgelten vorzulegen. Diesbezüglich müssen der Infrastrukturbetreiber und der Betreiber der Serviceeinrichtung gegenüber jedem Eisenbahnunternehmen nachweisen können, dass die dem Eisenbahnunternehmen gemäß den Artikeln 30 bis 37 tatsächlich berechneten Wege- und Dienstleistungsentgelte den in den Schienennetz-Nutzungsbedingungen vorgesehenen Verfahren, Regeln und gegebenenfalls Tabellen entsprechen.

(3) Unbeschadet der Absätze 4 und 5 dieses Artikels und unbeschadet des Artikels 32 ist das Entgelt für das Mindestzugangspaket in Höhe der Kosten festzulegen, die unmittelbar aufgrund des Zugbetriebs nach Maßgabe von Anhang VIII Nummer 1 anfallen.

Anhang VIII Nummer 1 kann anhand der gewonnenen Erfahrungen nach dem Verfahren in ~~Artikel 60~~ ***Artikel 60a*** geändert werden.

(4) Die Wegeentgelte können einen Entgeltbestandteil umfassen, der die Knappheit der Fahrwegkapazität auf dem bestimmbaren Fahrwegabschnitt in Zeiten der Überlastung widerspiegelt.

(5) ~~Erlauben die Unionsrechtsvorschriften für den Straßengüterverkehr eine Anlastung der Kosten von Lärmauswirkungen, so sind die~~Wegeentgelte ***sind*** zu ändern, um den Kosten von Lärmauswirkungen des Zugbetriebs gemäß Anhang VIII Nummer 2 Rechnung zu tragen. ***Bei einer derartigen Änderung der Wegeentgelte wird ein Ausgleich für Investitionen vorgesehen, die dazu dienen, Schienenfahrzeuge mit der ökonomisch sinnvollsten und verfügbaren geräuscharmen Bremstechnik nachzurüsten. Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass sich die Einführung solch differenzierter Entgelte nicht negativ auf das finanzielle Gleichgewicht des Infrastrukturbetreibers auswirkt. Die Regeln für die europäische Kofinanzierung werden dahingehend abgeändert, dass die Kofinanzierung der Nachrüstung von Rollmaterial zur Verringerung von Geräuschemissionen ermöglicht wird, so wie es für ERTMS bereits der Fall ist.***

Anhang VIII Nummer 2 kann anhand der gewonnenen Erfahrungen nach dem Verfahren in ~~Artikel 60~~ ***Artikel 60a*** geändert werden, insbesondere zur Bestimmung der Bestandteile der differenzierten Wegeentgelte***, vorausgesetzt, dies führt nicht zu einer Wettbewerbsverzerrung innerhalb des Schienenverkehrssektors oder gegenüber dem Straßenverkehr zu Lasten des Schienenverkehrs***.

Die Wegeentgelte können geändert werden, um den Kosten anderer umweltbezogener Auswirkungen aufgrund des Zugbetriebs, die nicht in Anhang VIII Nummer 2 genannt sind, Rechnung zu tragen. Solche Änderungen, wodurch die externen Kosten aufgrund der durch den Zugbetrieb entstehenden Luftverschmutzung internalisiert werden können, müssen nach Maßgabe der verursachten Auswirkungen differenziert werden.

Eine Anlastung anderer umweltbezogener Kosten, die eine Erhöhung der Gesamterlöse des Infrastrukturbetreibers mit sich bringt, ist jedoch nur dann erlaubt, wenn eine solche Anlastung nach den Unionsrechtsvorschriften für den Straßengüterverkehr ~~zulässig~~ ~~ist~~***erfolgt***. Ist nach Unionsrecht eine Anlastung dieser umweltbezogenen Kosten im Straßengüterverkehr nicht zulässig, darf diese Änderung die Erlöse des Infrastrukturbetreibers insgesamt nicht verändern.

Führt die Anlastung umweltbezogener Kosten zu zusätzlichen Erlösen, so entscheiden die Mitgliedstaaten über deren Verwendung ***zugunsten der Verkehrssysteme***. Die zuständigen Behörden bewahren die Informationen auf, die erforderlich sind, um die Herkunft und Verwendung der umweltbezogenen Abgaben verfolgen zu können. Die Mitgliedstaaten stellen der Kommission diese Informationen regelmäßig zur Verfügung. **[Abänd. 79]**

(6) Um unerwünschte übermäßige Schwankungen zu vermeiden, können die in den Absätzen 3, 4 und 5 genannten Entgelte über eine angemessene Spanne von Zugverkehrsdiensten und Zeiträumen gemittelt werden. Die relative Höhe der Wegeentgelte muss jedoch zu den von den Verkehrsdiensten verursachten Kosten in Beziehung stehen.

(7) Die Erbringung der in Anhang III Nummer 2 genannten Leistungen fällt nicht unter diesen Artikel. Jedenfalls übersteigt das für solche Leistungen erhobene Entgelt nicht die Kosten für deren Erbringung, zuzüglich eines angemessenen Gewinns.

(8) Werden die in Anhang III Nummern 3 und 4 aufgeführten Zusatzleistungen und Nebenleistungen nur von einem einzigen Dienstleister angeboten, so darf das für eine derartige Leistung erhobene Entgelt die Kosten für deren Erbringung, zuzüglich eines angemessenen Gewinns, nicht übersteigen.

(9) Für die zum Zwecke der Fahrweginstandhaltung genutzte Fahrwegkapazität können Entgelte erhoben werden. Diese Entgelte dürfen den Nettoertragsverlust, der dem Infrastrukturbetreiber aufgrund der Instandhaltung entsteht, nicht übersteigen.

(10) Der Betreiber der Einrichtung zur Erbringung der in Anhang III Nummern 2, 3 und 4 genannten Leistungen teilt dem Infrastrukturbetreiber die entgeltbezogenen Informationen mit, die gemäß Artikel 27 in den Schienennetz-Nutzungsbedingungen enthalten sein müssen.

Artikel 32

Ausnahmen von den Entgeltgrundsätzen

(1) Um eine volle Deckung der dem Infrastrukturbetreiber entstehenden Kosten zu erhalten, kann ein Mitgliedstaat, sofern der Markt dies tragen kann, ***dem Infrastrukturbetreiber gestatten,*** Aufschläge auf der Grundlage effizienter, transparenter und nichtdiskriminierender Grundsätze ***zu*** erheben, wobei die bestmögliche Wettbewerbsfähigkeit ~~insbesondere~~ des ~~grenzüberschreitenden Schienengüterverkehrs~~ ***Eisenbahnsektors*** zu gewährleisten ist. Die Entgeltregelung muss dem von den Eisenbahnunternehmen erzielten Produktivitätszuwachs Rechnung tragen.

Die Höhe der Entgelte darf jedoch nicht die Nutzung der Fahrwege durch Marktsegmente ausschließen, die mindestens die Kosten, die unmittelbar aufgrund des Zugbetriebs anfallen, sowie eine Rendite, die der Markt tragen kann, erbringen können.

Bevor ein Mitgliedstaat die Erhebung solcher Aufschläge billigt, stellt er sicher, dass der Infrastrukturbetreiber prüft, inwieweit sie für bestimmte Marktsegmente relevant sind. Die Liste der von den Infrastrukturbetreibern festgelegten Marktsegmente umfasst mindestens die drei folgenden: Güterverkehrsdienste, Personenverkehrsdienste im Rahmen eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags und andere Personenverkehrsdienste. Die Infrastrukturbetreiber können weitere Marktsegmente festlegen.

Marktsegmente, in denen Eisenbahnunternehmen gegenwärtig nicht tätig sind, in denen sie aber möglicherweise während der Laufzeit der Entgeltregelung Leistungen erbringen, werden ebenfalls festgelegt. Die Infrastrukturbetreiber nehmen in die Entgeltregelung für diese Marktsegmente keine Aufschläge auf.

Die Liste der Marktsegmente wird in den Schienennetz-Nutzungsbedingungen veröffentlicht und mindestens alle fünf Jahre überprüft.

~~Die betreffenden~~ ***Zusätzliche*** Marktsegmente werden gemäß Anhang VIII Nummer 3 ~~nach vorheriger Genehmigung durch die Regulierungsstelle~~ bestimmt. ~~In Marktsegmenten ohne Verkehr muss von der Erhebung von Aufschlägen abgesehen werden.~~

~~Anhang VIII Nummer 3 kann anhand der gewonnenen Erfahrungen nach dem Verfahren in Artikel 60 geändert werden.~~

(1a) Für den Güterverkehr aus und nach Drittländern auf einem Netz, dessen Spurweite sich vom Haupteisenbahnnetz der Union unterscheidet, können die Infrastrukturbetreiber höhere Entgelte festsetzen, um eine volle Deckung der entstehenden Kosten zu erhalten.

(2) Im Falle von künftigen spezifischen Investitionsvorhaben, oder von spezifischen Investitionsvorhaben, die nach 1988 abgeschlossen wurden, darf der Infrastrukturbetreiber auf der Grundlage der langfristigen Kosten dieser Vorhaben höhere Entgelte festlegen oder beibehalten, wenn die Vorhaben eine Steigerung der Effizienz oder der Kostenwirksamkeit oder beides bewirken und sonst nicht durchgeführt werden könnten oder durchgeführt worden wären. Eine solche Entgeltregelung kann auch Vereinbarungen zur Aufteilung des mit neuen Investitionen verbundenen Risikos einschließen.

(3) Die Wegeentgelte für Züge, die über ETCS verfügen und Strecken befahren, die mit nationalen Zugsteuerungs-/Zugsicherungs- und Signalsystemen ausgerüstet sind, werden entsprechend Anhang VIII Nummer 5 vorübergehend herabgesetzt. ***Der Infrastrukturbetreiber ist in der Lage, dafür zu sorgen, dass eine derartige Herabsetzung nicht zu Mindereinnahmen führt. Diese Herabsetzung wird durch höhere Entgelte auf derselben Strecke für Züge, die nicht mit ETCS ausgerüstet sind, ausgeglichen.***

Anhang VIII Nummer 5 kann anhand der gewonnenen Erfahrungen nach dem Verfahren in ~~Artikel 60~~ ***Artikel 60a*** geändert werden***, um ERTMS weiter zu fördern***.

(4) Zur Vermeidung von Diskriminierung ist sicherzustellen, dass die durchschnittlichen Entgelte und die Grenzentgelte eines bestimmten Infrastrukturbetreibers für gleichartige Nutzungen seiner Fahrwege vergleichbar sind und dass für vergleichbare Verkehrsdienste in ein und demselben Marktsegment dieselben Entgelte erhoben werden. Der Infrastrukturbetreiber hat in den Schienennetz-Nutzungsbedingungen darzulegen, dass die Entgeltregelung diesen Anforderungen entspricht, soweit dies ohne Offenlegung vertraulicher Geschäftsdaten möglich ist.

(5) Beabsichtigt ein Infrastrukturbetreiber, die wesentlichen Bestandteile des in Absatz 1 genannten Entgeltsystems zu ändern, veröffentlicht er diese mindestens drei Monate vor Ablauf der in Artikel 27 Absatz 4 genannten Frist für die Veröffentlichung der Schienennetz-Nutzungsbedingungen.

Die Mitgliedstaaten können beschließen, die Rahmenbedingungen und Vorschriften für die Entgelterhebung, die speziell für grenzüberschreitende Schienengüterverkehrsdienste von und nach Drittländern auf einem Netz gelten, dessen Spurweite sich vom Haupteisenbahnnetz der Union unterscheidet, zu veröffentlichen, wobei unterschiedliche Instrumente und Fristen als nach Artikel 29 Absatz 1 zum Tragen kommen, wenn dies für die Gewährleistung eines fairen Wettbewerbs erforderlich ist. **[Abänd. 80]**

Artikel 33

Entgeltnachlässe

(1) Unbeschadet der Artikel 101, 102, 106 und 107 des AEUV und ungeachtet des Grundsatzes der unmittelbaren Kosten nach Artikel 31 Absatz 3 müssen alle Nachlässe auf Entgelte, die der Infrastrukturbetreiber von einem Eisenbahnunternehmen für einen Dienst erhebt, den in diesem Artikel genannten Kriterien entsprechen.

(2) Mit Ausnahme des Absatzes 3 werden Nachlässe auf die Höhe der tatsächlich vom Infrastrukturbetreiber eingesparten Verwaltungskosten begrenzt. Bei der Festlegung der Höhe der Nachlässe sind Kosteneinsparungen, die bereits im Rahmen des erhobenen Entgelts berücksichtigt wurden, außer Betracht zu lassen.

(3) Die Infrastrukturbetreiber können für im Einzelnen angegebene Verkehrsströme Entgeltregelungen einführen, die für alle Fahrwegnutzer zur Verfügung stehen und in deren Rahmen zeitlich begrenzte Nachlässe zur Förderung der Entwicklung neuer Eisenbahnverkehrsdienste oder Nachlässe zur Förderung der Benutzung von Strecken mit sehr niedrigem Auslastungsgrad gewährt werden.

(4) Nachlässe dürfen sich nur auf Entgelte beziehen, die für einen bestimmten Fahrwegabschnitt erhoben werden.

(5) Auf ähnliche Verkehrsdienste sind ähnliche Nachlassregelungen anzuwenden. Nachlassregelungen werden ohne Diskriminierung auf alle Eisenbahnunternehmen angewandt.

Artikel 34

Ausgleichsregelungen für nicht angelastete Umweltkosten, Kosten für Unfälle und Infrastrukturkosten

(1) Die Mitgliedstaaten können eine zeitlich begrenzte Ausgleichsregelung treffen, die für die Nutzung der Eisenbahnfahrwege einen Ausgleich für die bei konkurrierenden Verkehrsträgern nachweisbar nicht angelasteten Umweltkosten, Kosten für Unfälle und Infrastrukturkosten vorsieht, insoweit diese Kosten die gleichartigen Kosten der Eisenbahn überschreiten.

(2) Verfügt ein Eisenbahnunternehmen, dem ein Ausgleich gewährt wird, über ausschließliche Rechte, so muss der Ausgleich mit vergleichbaren Vergünstigungen für die Kunden verbunden sein.

(3) Das verwendete Verfahren und die vorgenommenen Berechnungen müssen öffentlich zugänglich sein. Insbesondere muss es möglich sein, die nicht angelasteten Kosten, die bei der konkurrierenden Verkehrsinfrastruktur anfallen und im Eisenbahnverkehr vermieden werden, nachzuweisen, und es ist zu gewährleisten, dass Unternehmen bei der Anwendung der Regelung nicht diskriminiert werden.

(4) Die Mitgliedstaaten tragen dafür Sorge, dass eine solche Regelung mit den Artikeln 93, 107 und 108 des AEUV vereinbar ist.

Artikel 35

Leistungsabhängige Entgeltregelung

(1) Die Entgeltregelungen für die Fahrwegnutzung müssen durch leistungsabhängige Bestandteile den Eisenbahnunternehmen und den Infrastrukturbetreibern Anreize zur Minimierung von Störungen und zur Erhöhung der Leistung des Schienennetzes bieten. Dies kann Strafen für Störungen des Netzbetriebs, eine Entschädigung für von Störungen betroffene Unternehmen und eine Bonusregelung für Leistungen, die das geplante Leistungsniveau übersteigen, umfassen.

(2) Die Grundsätze der leistungsabhängigen Entgeltregelung ~~gemäß Anhang VIII Nummer 4~~ ***beinhalten die folgenden Elemente, die*** ~~gelten~~ für das gesamte Netz ***gelten:***

a) Um ein vereinbartes Maß an Dienstleistungsqualität zu erreichen und die wirtschaftliche Tragfähigkeit eines Dienstes nicht zu gefährden, vereinbart der Infrastrukturbetreiber mit den Antragstellern nach Zustimmung der Regulierungsbehörde die Eckwerte der leistungsabhängigen Entgeltregelung, insbesondere die Kosten von Verspätungen und die Grenzwerte, ab denen nach Maßgabe der leistungsabhängigen Entgeltregelung Zahlungen fällig werden, und zwar sowohl für Einzelfahrten als auch für sämtliche Zugbewegungen, die ein Eisenbahnunternehmen in einer bestimmten Zeit durchführt.

Mittwoch, 16. November 2011

b) Der Infrastrukturbetreiber teilt den Eisenbahnunternehmen den Fahrplan, anhand dessen die Verspätungen berechnet werden, mindestens fünf Tage vor der Zugfahrt mit.

c) Unbeschadet der bestehenden Rechtsbehelfe und des Artikels 50 ist für Streitfälle in Bezug auf die leistungsabhängige Entgeltregelung ein Streitbeilegungssystem einzurichten, damit solche Angelegenheiten rasch bereinigt werden können. Gelangt dieses System zur Anwendung, ist innerhalb von zehn Arbeitstagen eine Entscheidung zu treffen.

d) Auf der Grundlage der in der leistungsabhängigen Entgeltregelung vereinbarten Eckwerte veröffentlicht der Infrastrukturbetreiber einmal jährlich die von den Eisenbahnunternehmen im Jahresdurchschnitt erzielte Dienstleistungsqualität. **[Abänd. 81]**

Anhang VIII Nummer 4 ***mit weiteren Elementen betreffend die leistungsabhängige Entgeltregelung*** kann anhand der gewonnenen Erfahrungen nach dem Verfahren in ~~Artikel 60~~ ***Artikel 60a*** geändert werden. **[Abänd. 82]**

Artikel 36

Entgelte für vorgehaltene Fahrwegkapazität

Die Infrastrukturbetreiber können ein angemessenes Entgelt für Fahrwegkapazität erheben, die zugewiesen, aber nicht in Anspruch genommen wurde. Mit diesem Entgelt sollen Anreize für die effiziente Nutzung der Fahrwegkapazität geboten werden. Gibt es für ~~eine Zugtrasse~~ ***Zugtrassen*** bei der jährlichen Festlegung des Netzfahrplans ~~mehr als einen Antragsteller~~, so wird ein Entgelt für die Vorhaltung der entsprechenden Fahrwegkapazität ***von dem Antragsteller*** erhoben***, dem die gesamte Zugtrasse oder ein Teil davon zugewiesen wurde, ohne dass die Fahrwegkapazität in Anspruch genommen wurde***. **[Abänd. 83]**

Die Infrastrukturbetreiber müssen zu jeder Zeit in der Lage sein, jedem Beteiligten Auskunft über den Umfang der Fahrwegkapazität zu geben, die den diese Kapazität nutzenden Eisenbahnunternehmen bereits zugewiesen wurde.

Artikel 37

Netzübergreifende Zusammenarbeit bei den Entgeltregelungen

Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass die Infrastrukturbetreiber zusammenarbeiten und es ermöglichen, dass bei netzübergreifendem Verkehr Aufschläge gemäß Artikel 32 und leistungsabhängige Entgeltregelungen gemäß Artikel 35 effizient angewandt werden. Im Hinblick auf eine Optimierung der Wettbewerbsfähigkeit grenzüberschreitender Schienenverkehrsdienste schaffen die Infrastrukturbetreiber die dafür notwendigen Verfahren, für die die Bestimmungen dieser Richtlinie gelten.

ABSCHNITT 3

Zuweisung von Fahrwegkapazität

Artikel 38

Rechte an Fahrwegkapazität

(1) Die Fahrwegkapazität wird von einem Infrastrukturbetreiber zugewiesen. Nach der Zuweisung an einen Antragsteller kann sie von diesem nicht auf ein anderes Unternehmen oder einen anderen Verkehrsdienst übertragen werden.

Jeder Handel mit Fahrwegkapazitäten ist verboten und führt zum Ausschluss von der weiteren Zuweisung von Fahrwegkapazitäten.

Die Nutzung von Fahrwegkapazität durch ein Eisenbahnunternehmen, das die Geschäfte eines Antragstellers wahrnimmt, der kein Eisenbahnunternehmen ist, gilt nicht als Übertragung.

(2) Das Recht, spezifische Fahrwegkapazität in Form einer Zugtrasse in Anspruch zu nehmen, kann Antragstellern längstens für die Dauer einer Netzfahrplanperiode zuerkannt werden.

Ein Infrastrukturbetreiber und ein Antragsteller können gemäß Artikel 42 einen Rahmenvertrag über die Nutzung von Fahrwegkapazität in dem betreffenden Netz schließen, der eine Laufzeit von mehr als einer Netzfahrplanperiode hat.

(3) Die jeweiligen Rechte und Pflichten von Infrastrukturbetreibern und Antragstellern in Bezug auf die Zuweisung von Fahrwegkapazität werden vertraglich oder durch Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten festgelegt.

(4) Beabsichtigt ein Antragsteller, Fahrwegkapazität mit dem Ziel zu beantragen, einen grenzüberschreitenden Personenverkehrsdienst im Sinne von Artikel 2 zu betreiben, so setzt er die betreffenden Infrastrukturbetreiber und die betreffenden Regulierungsstellen davon in Kenntnis. Damit diese bewerten können, ob der grenzüberschreitende Verkehrsdienst der Beförderung von Fahrgästen zwischen Bahnhöfen in verschiedenen Mitgliedstaaten dient und welche möglichen wirtschaftlichen Auswirkungen auf bestehende öffentliche Dienstleistungsaufträge sich ergeben, sorgen die Regulierungsstellen dafür, dass die zuständigen Behörden, die im Rahmen eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags Schienenpersonenverkehrsdienste auf dieser Strecke vergeben haben, und andere betroffene zuständige Behörden, die zur Einschränkung des Zugangsrechts gemäß Artikel 9 Absatz 3 befugt sind, sowie die Eisenbahnunternehmen, die auf der Strecke dieses grenzüberschreitenden Personenverkehrsdienstes einen öffentlichen Dienstleistungsauftrag erfüllen, darüber unterrichtet werden.

Artikel 39

Zuweisung von Fahrwegkapazität

(1) Die Mitgliedstaaten können eine Rahmenregelung für die Zuweisung von Fahrwegkapazität schaffen, sofern dabei die Unabhängigkeit der Geschäftsführung gemäß Artikel 3 gewahrt wird. Es werden spezifische Regeln für die Zuweisung von Fahrwegkapazität aufgestellt. Der Infrastrukturbetreiber führt die Verfahren zur Zuweisung von Fahrwegkapazität durch. Insbesondere gewährleistet der Infrastrukturbetreiber, dass die Fahrwegkapazität gerecht und ohne Diskriminierung unter Einhaltung des Unionsrechts zugewiesen wird.

(2) Die Infrastrukturbetreiber wahren das Geschäftsgeheimnis hinsichtlich der ihnen gemachten Angaben.

Artikel 40

Zusammenarbeit bei der Zuweisung von Fahrwegkapazität in mehreren Netzen

(1) Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass die Infrastrukturbetreiber im Interesse einer effizienten Schaffung und Zuweisung von Fahrwegkapazität über mehrere Netze hinweg zusammenarbeiten, auch bei Rahmenverträgen gemäß Artikel 42. Die Infrastrukturbetreiber schaffen die dazu erforderlichen Verfahren gemäß den Regeln dieser Richtlinie und richten die entsprechenden grenzüberschreitenden Zugtrassen ein.

Unbeschadet der besonderen Bestimmungen des Unionsrechts über Schienengüterverkehrsnetze sorgen die Mitgliedstaaten dafür, dass Vertreter der Infrastrukturbetreiber, deren Zuweisungsentscheidungen sich auf andere Infrastrukturbetreiber auswirken, zusammenarbeiten, um die Fahrwegkapazität auf internationaler Ebene zuzuweisen oder deren Zuweisung zu koordinieren. ***Die an dieser Zusammenarbeit Beteiligten tragen dafür Sorge, dass ihre Teilnahme, die Funktionsweise der Zusammenarbeit und alle für die Bewertung und Zuweisung von Fahrwegkapazität relevanten Kriterien öffentlich zugänglich gemacht werden.*** Gegebenenfalls können an diesem Verfahren Vertreter von Infrastrukturbetreibern aus Drittstaaten beteiligt werden. **[Abänd. 85]**

(2) Die Kommission und Vertreter der Regulierungsstellen, die gemäß Artikel 57 miteinander kooperieren, werden über ~~alle Sitzungen, in denen gemeinsame~~ ***die gemeinsamen*** Grundsätze und Verfahren für die Zuweisung von Fahrwegen ~~entwickelt werden,~~ unterrichtet ~~und zu diesen Sitzungen als Beobachter eingeladen~~. Erfolgt die Fahrwegzuweisung mit Hilfe von IT-Systemen, so erhalten die Regulierungsstellen von diesen Systemen ausreichende Informationen, um ihre Regulierungsaufsicht gemäß Artikel 56 ausüben zu können. **[Abänd. 86]**

(3) Im Rahmen von Sitzungen oder sonstigen Tätigkeiten zur Zuweisung von Fahrwegkapazität für netzübergreifende Eisenbahnverkehrsdienste dürfen Entscheidungen nur von Vertretern der Infrastrukturbetreiber getroffen werden.

(4) Die an der Zusammenarbeit nach Absatz 1 Beteiligten tragen dafür Sorge, dass ihre Teilnahme, die Funktionsweise der Zusammenarbeit und alle für die Bewertung und Zuweisung von Fahrwegkapazität relevanten Kriterien öffentlich zugänglich gemacht werden.

(5) Im Rahmen der Zusammenarbeit nach Absatz 1 bewerten die Infrastrukturbetreiber den Bedarf an grenzüberschreitenden Zugtrassen und schlagen gegebenenfalls deren Einrichtung vor und organisieren diese, um den Betrieb von Güterzügen zu erleichtern, für die ein Ad-hoc-Antrag nach Artikel 48 gestellt wurde.

Diese im Voraus vereinbarten grenzüberschreitenden Zugtrassen sind Antragstellern über einen der beteiligten Infrastrukturbetreiber zugänglich zu machen.

Artikel 41

Antragsteller

(1) Anträge auf Zuweisung von Fahrwegkapazität dürfen von den ~~unter diese Richtlinie fallenden~~ Antragstellern gestellt werden. ***Um eine solche Fahrwegkapazität zu nutzen, berufen die Antragsteller ein Eisenbahnunternehmen, eine Vereinbarung mit dem Betreiber der Infrastruktur gemäß Artikel 28 abzuschließen.*** **[Abänd. 84]**

(2) Der Infrastrukturbetreiber kann mit Rücksicht auf legitime Erwartungen hinsichtlich seiner künftigen Erlöse und hinsichtlich der Fahrwegnutzung Anforderungen an Antragsteller festlegen. Die Anforderungen dürfen nur die Stellung einer Finanzgarantie in angemessener Höhe im Verhältnis zum geplanten Umfang der Tätigkeit des Antragstellers sowie die Fähigkeit zur Abgabe konformer Anträge auf Zuweisung von Fahrwegkapazität vorsehen.

(3) Die ~~Kommission kann Durchführungsmaßnahmen mit den~~ Einzelheiten der für die Anwendung von Absatz 2 geltenden Kriterien ***können anhand der gewonnenen Erfahrungen nach dem Verfahren in Artikel 60a geändert werden***. ~~beschließen. Diese Maßnahmen, die die Durchführung dieser Richtlinie unter einheitlichen Bedingungen gewährleisten sollen, werden als Durchführungsrechtsakte nach Artikel 63 Absatz 3 erlassen.~~**[Abänd. 87]**

Artikel 42

Rahmenverträge

(1) Unbeschadet der Artikel 101, 102 und 106 des AEUV kann zwischen einem Infrastrukturbetreiber und einem Antragsteller ein Rahmenvertrag geschlossen werden. In dem Rahmenvertrag müssen die Merkmale der vom Antragsteller beantragten und ihm angebotenen Fahrwegkapazität für einen längeren Zeitraum als eine Netzfahrplanperiode festgelegt werden. Der Rahmenvertrag darf keine Zugtrassen im Einzelnen, regeln, muss aber so gestaltet sein, dass er den legitimen kommerziellen Erfordernissen des Antragstellers entspricht. Ein Mitgliedstaat kann eine vorherige Genehmigung eines solchen Rahmenvertrags durch die Regulierungsstelle nach Artikel 55 dieser Richtlinie verlangen.

(2) Rahmenverträge dürfen die Nutzung des betreffenden Schienennetzes durch andere Antragsteller oder Verkehrsdienste nicht ausschließen.

(3) Der Rahmenvertrag muss im Interesse einer besseren Nutzung des Schienennetzes geändert oder eingeschränkt werden können.

(4) Im Rahmenvertrag können Vertragsstrafen für den Fall vorgesehen werden, dass eine Änderung oder Kündigung des Vertrags erforderlich wird.

(5) Rahmenverträge haben grundsätzlich eine Laufzeit von fünf Jahren und können um die gleichen Zeiträume wie die ursprüngliche Laufzeit verlängert werden. Der Infrastrukturbetreiber kann einer kürzeren oder längeren Laufzeit in besonderen Fällen zustimmen. Jede Laufzeit von über fünf Jahren ist durch das Bestehen geschäftlicher Verträge, besonderer Investitionen oder Risiken zu rechtfertigen.

(6) Für Dienste auf besonderen Fahrwegen im Sinne des Artikels 49, die vom Antragsteller gebührend begründete, erhebliche und langfristige Investitionen erfordern, können Rahmenverträge eine Laufzeit von 15 Jahren haben. Eine längere Laufzeit als 15 Jahre ist nur in Ausnahmefällen zulässig, und zwar insbesondere bei umfangreichen und langfristigen Investitionen, vor allem wenn die Investitionen mit vertraglichen Verpflichtungen, einschließlich eines mehrjährigen Abschreibungsplans, einhergehen.

In einem solchen Fall kann der Rahmenvertrag genaue Angaben zu den Fahrwegkapazitäten, die dem Antragsteller für die Laufzeit des Rahmenvertrags zur Verfügung zu stellen sind, festzulegen. Diese Angaben können unter anderem die Nutzungshäufigkeit, den Umfang und die Qualität der Zugtrassen einschließen. Der Infrastrukturbetreiber kann die reservierte Fahrwegkapazität verringern, wenn die Nutzung dieser Fahrwegkapazität in einem Zeitraum von mindestens einem Monat unterhalb des Schwellenwerts nach Artikel 52 liegt.

Seit dem 1. Januar 2010 kann auf der Grundlage der Fahrwegkapazitäten, die von Antragstellern genutzt werden, die bereits vor dem 1. Januar 2010 Dienste erbrachten, ein erster, einmal verlängerbarer Rahmenvertrag mit einer Laufzeit von fünf Jahren geschlossen werden, um geleisteten besonderen Investitionen oder dem Bestehen von geschäftlichen Verträgen Rechnung zu tragen. Die in Artikel 55 genannte Regulierungsstelle ist für die Genehmigung des Inkrafttretens eines solchen Rahmenvertrags verantwortlich.

(7) Unter Wahrung des Geschäftsgeheimnisses ist die allgemeine Art jedes Rahmenvertrags allen Beteiligten offen zu legen.

Artikel 43

Zeitplan des Zuweisungsverfahrens

(1) Der Infrastrukturbetreiber hat den in Anhang IX vorgesehenen Zeitplan für die Zuweisung von Fahrwegkapazität einzuhalten.

Anhang IX kann anhand der gewonnenen Erfahrungen nach dem Verfahren in ***Artikel 60a*** geändert werden

(2) Die Infrastrukturbetreiber vereinbaren mit den anderen betroffenen Infrastrukturbetreibern, welche grenzüberschreitenden Zugtrassen in den Netzfahrplan aufgenommen werden müssen, bevor Konsultationen über den Netzfahrplanentwurf aufgenommen werden. Änderungen dürfen nur vorgenommen werden, wenn dies unbedingt erforderlich ist***, und sind entsprechend zu begründen***. **[Abänd. 88]**

Artikel 44

Antragstellung

(1) Die Antragsteller können bei dem Infrastrukturbetreiber auf öffentlich-rechtlicher oder privatrechtlicher Grundlage einen Antrag auf eine Vereinbarung zur Einräumung von Rechten zur entgeltlichen Fahrwegnutzung gemäß Kapitel IV Abschnitt 2 stellen.

(2) Anträge im Zusammenhang mit dem regulären Netzfahrplan sind innerhalb der in Anhang IX genannten Fristen zu stellen.

(3) Ein Antragsteller, der Vertragspartei eines Rahmenvertrags ist, stellt Anträge gemäß diesem Vertrag.

(4) Fahrwegkapazität in mehr als einem Schienennetz ist vom Antragsteller bei einem einzigen Infrastrukturbetreiber zu beantragen. Dieser Infrastrukturbetreiber ist dann berechtigt, bei den anderen betroffenen Infrastrukturbetreibern im Auftrag des Antragstellers um Fahrwegkapazität nachzusuchen.

(5) Die Infrastrukturbetreiber tragen dafür Sorge, dass sich Antragsteller bezüglich Fahrwegkapazität in mehr als einem Schienennetz unmittelbar an etwaige von den Infrastrukturbetreibern geschaffene gemeinsame Einrichtungen, z. B. einzige Anlaufstellen für Eisenbahnkorridore, wenden können.

Artikel 45

Netzfahrplanerstellung

(1) Der Infrastrukturbetreiber bemüht sich, so weit wie möglich allen Anträgen auf Zuweisung von Fahrwegkapazität, einschließlich Anträgen auf Zugtrassen in mehr als einem Schienennetz, stattzugeben und allen Sachzwängen, denen die Antragsteller unterliegen, einschließlich der wirtschaftlichen Auswirkungen auf ihr Geschäft, soweit wie möglich Rechnung zu tragen.

(2) Der Infrastrukturbetreiber darf lediglich in den in Artikel 47 und Artikel 49 geregelten Fällen speziellen Verkehrsarten im Netzfahrplanerstellungs- und Koordinierungsverfahren Vorrang einräumen.

(3) Der Infrastrukturbetreiber hört die Beteiligten zum Netzfahrplanentwurf und räumt ihnen zur Stellungnahme eine Frist von mindestens einem Monat ein. Beteiligte sind alle Antragsteller, die Fahrwegkapazität nachgefragt haben, sowie Dritte, die zu etwaigen Auswirkungen des Netzfahrplans auf ihre Möglichkeiten zur Inanspruchnahme von Eisenbahnverkehrsleistungen in der betreffenden Netzfahrplanperiode Stellung nehmen möchten.

(4) Auf Nachfrage stellt der Infrastrukturbetreiber Antragstellern innerhalb einer angemessenen Frist und rechtzeitig für das Koordinierungsverfahren nach Artikel 46 in schriftlicher Form die folgenden Informationen unentgeltlich zur Überprüfung bereit:

a) die von den übrigen Antragstellern auf denselben Strecken beantragten Zugtrassen;

b) die den übrigen Antragstellern zugewiesenen Zugtrassen sowie die für die betreffenden Strecken noch ausstehenden Anträge;

c) die den übrigen Antragstellern auf denselben Strecken wie im vorigen Netzfahrplan zugewiesenen Zugtrassen;

d) die auf den betreffenden Strecken noch verfügbare Kapazität;

e) vollständige Angaben zu den bei der Zuweisung von Fahrwegkapazität verwendeten Kriterien.

(5) Der Infrastrukturbetreiber trifft geeignete Maßnahmen, um Beanstandungen Rechnung zu tragen.

Artikel 46

Koordinierungsverfahren

(1) Ergeben sich bei der Netzfahrplanerstellung gemäß Artikel 45 Unvereinbarkeiten zwischen verschiedenen Anträgen, so bemüht sich der Infrastrukturbetreiber durch Koordinierung der Anträge um eine bestmögliche Erfüllung aller Erfordernisse.

(2) Ergibt sich eine Situation, in der eine Koordinierung erforderlich ist, so hat der Infrastrukturbetreiber das Recht, innerhalb vertretbarer Grenzen Fahrwegkapazität anzubieten, die von der beantragten Kapazität abweicht.

(3) Der Infrastrukturbetreiber bemüht sich in Absprache mit den betreffenden Antragstellern um eine Lösung für Unvereinbarkeiten.

(4) Die Grundsätze des Koordinierungsverfahrens sind in die Schienennetz-Nutzungsbedingungen aufzunehmen. Sie tragen insbesondere der Schwierigkeit, grenzüberschreitende Zugtrassen zu vereinbaren, und den Auswirkungen etwaiger Änderungen auf andere Infrastrukturbetreiber Rechnung.

(5) Kann Anträgen auf die Zuweisung von Fahrwegkapazität nicht ohne Koordinierung stattgegeben werden, so bemüht sich der Infrastrukturbetreiber, allen Anträgen im Rahmen der Koordinierung stattzugeben.

(6) Unbeschadet der bestehenden Rechtsbehelfe und des Artikels 56 ist für Streitfälle in Bezug auf die Zuweisung von Fahrwegkapazität ein Streitbeilegungssystem einzurichten, damit derartige Streitigkeiten rasch beigelegt werden können. Dieses System wird in die Schienennetz-Nutzungsbedingungen aufgenommen. Gelangt dieses System zur Anwendung, ist innerhalb von zehn Arbeitstagen eine Entscheidung zu treffen.

Artikel 47

Überlastete Fahrwege

(1) In den Fällen, in denen Anträgen auf die Zuweisung von Fahrwegkapazität nach Koordinierung der beantragten Zugtrassen und nach Konsultation der Antragsteller nicht in angemessenem Umfang stattgegeben werden kann, hat der Infrastrukturbetreiber den betreffenden Fahrwegabschnitt unverzüglich für überlastet zu erklären. Dies geschieht auch bei Fahrwegen, bei denen abzusehen ist, dass ihre Kapazität in naher Zukunft nicht ausreichen wird.

(2) Wurden Fahrwege für überlastet erklärt, so hat der Infrastrukturbetreiber die Kapazitätsanalyse gemäß Artikel 50 durchzuführen, sofern nicht bereits ein Plan zur Erhöhung der Fahrwegkapazität gemäß Artikel 51 umgesetzt wird.

(3) Wurden Entgelte nach Artikel 31 Absatz 4 nicht erhoben oder haben sie zu keinem befriedigenden Ergebnis geführt und wurde der Fahrweg für überlastet erklärt, so kann der Infrastrukturbetreiber bei der Zuweisung von Fahrwegkapazität zusätzlich Vorrangkriterien anwenden.

(4) Die Vorrangkriterien haben dem gesellschaftlichen Nutzen eines Verkehrsdienstes gegenüber anderen Verkehrsdiensten, die hierdurch von der Fahrwegnutzung ausgeschlossen werden, Rechnung zu tragen.

Die Mitgliedstaaten können in diesem Rahmen zur Sicherstellung angemessener Verkehrsdienste, insbesondere um gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen gerecht zu werden oder um die Entwicklung des Schienengüterverkehrs ***und insbesondere des grenzüberschreitenden Verkehrs*** zu fördern, unter nichtdiskriminierenden Bedingungen die erforderlichen Maßnahmen treffen, damit diese Dienste bei der Zuweisung von Fahrwegkapazität Vorrang erhalten. **[Abänd. 89]**

Die Mitgliedstaaten können gegebenenfalls dem Infrastrukturbetreiber einen Ausgleich für mögliche Mindereinnahmen gewähren, die dadurch entstehen, dass bestimmten Diensten in Anwendung des zweiten Unterabsatzes eine bestimmte Fahrwegkapazität bereitgestellt werden muss.

Bei diesen Maßnahmen und Ausgleichsleistungen sind auch die Auswirkungen dieses Ausschlusses in anderen Mitgliedstaaten zu berücksichtigen.

(5) ~~Die Bedeutung von Güterverkehrsdiensten, insbesondere grenzüberschreitenden Güterverkehrsdiensten, ist bei der Festlegung von~~Zu den Vorrangkriterien ***gehören Güterverkehrsdienste, insbesondere grenzüberschreitende Güterverkehrsdienste*** ~~angemessen zu berücksichtigen~~. **[Abänd. 90]**

(6) Die in Bezug auf überlastete Fahrwege zu befolgenden Verfahren und anzuwendenden Kriterien sind in den Schienennetz-Nutzungsbedingungen festzulegen.

Artikel 48

Ad-hoc-Anträge

(1) Der Infrastrukturbetreiber bescheidet Ad-hoc-Anträge auf Zuweisung einzelner Zugtrassen so schnell wie möglich und auf jeden Fall binnen fünf Arbeitstagen. Informationen über verfügbare Kapazitätsreserven werden allen Antragstellern, die diese Kapazität eventuell in Anspruch nehmen wollen, zur Verfügung gestellt.

(2) Die Infrastrukturbetreiber prüfen gegebenenfalls, ob es notwendig ist, Kapazitätsreserven innerhalb des fertig erstellten Netzfahrplans vorzuhalten, um auf vorhersehbare Ad-hoc-Anträge auf Zuweisung von Fahrwegkapazität schnell reagieren zu können. Dies gilt auch bei überlasteten Fahrwegen.

Artikel 49

Besondere Fahrwege

(1) Unbeschadet des Absatzes 2 gilt die Fahrwegkapazität als von Verkehrsdiensten aller Art nutzbar, die den Betriebsmerkmalen der Zugtrasse entsprechen.

(2) Sind geeignete Alternativstrecken vorhanden, so kann der Infrastrukturbetreiber nach Konsultation der Beteiligten bestimmte Fahrwege für die Nutzung durch bestimmte Arten von Verkehrsdiensten ausweisen. Wurde eine solche Nutzungsbeschränkung ausgesprochen, kann der Infrastrukturbetreiber unbeschadet der Artikel 101, 102 und 106 des AEUV Verkehrsdiensten dieser Art bei der Zuweisung von Fahrwegkapazität Vorrang einräumen.

Eine derartige Nutzungsbeschränkung darf andere Verkehrsarten nicht von der Nutzung der betreffenden Fahrwege ausschließen, sofern Fahrwegkapazität verfügbar ist.

(3) Eine Nutzungsbeschränkung von Fahrwegen gemäß Absatz 2 ist in den Schienennetz-Nutzungsbedingungen anzugeben.

Artikel 50

Kapazitätsanalyse

(1) Zweck einer Kapazitätsanalyse ist die Ermittlung der Engpässe bei der Fahrwegkapazität, die verhindern, dass Anträgen auf Zuweisung von Fahrwegkapazität in angemessener Weise stattgegeben werden kann, und die Darlegung von Möglichkeiten, wie zusätzlichen Anträgen stattgegeben werden kann. In der Analyse werden die Gründe für Überlastungen ermittelt und mögliche kurz- und mittelfristige Abhilfemaßnahmen dargelegt.

(2) Gegenstand der Analyse sind der Fahrweg, die Betriebsverfahren, die Art der verschiedenen durchgeführten Verkehrsdienste und die Auswirkungen all dieser Faktoren auf die Fahrwegkapazität. Zu den prüfungsbedürftigen Maßnahmen gehören insbesondere die Umleitung von Verkehrsdiensten, die zeitliche Verlagerung von Verkehrsdiensten, Änderungen der Fahrgeschwindigkeit und Verbesserungen des Fahrwegs.

(3) Die Kapazitätsanalyse ist innerhalb von sechs Monaten abzuschließen, nachdem ein Fahrweg als überlastet ausgewiesen wurde.

Artikel 51

Plan zur Erhöhung der Fahrwegkapazität

(1) Innerhalb von sechs Monaten nach Abschluss einer Kapazitätsanalyse hat der Infrastrukturbetreiber einen Plan zur Erhöhung der Fahrwegkapazität vorzulegen.

(2) Ein Plan zur Erhöhung der Fahrwegkapazität ist nach Konsultation der Nutzer der betreffenden überlasteten Fahrwege zu erstellen.

Darin wird Folgendes dargelegt:

a) die Gründe für die Überlastung,

b) die zu erwartende künftige Verkehrsentwicklung,

c) den Fahrwegausbau betreffende Beschränkungen,

d) die möglichen Optionen und Kosten für die Erhöhung der Fahrwegkapazität, einschließlich der zu erwartenden Änderungen der Zugangsentgelte.

Des Weiteren wird auf der Grundlage einer Kosten-Nutzen-Analyse der ermittelten möglichen Maßnahmen bestimmt, welche Maßnahmen zur Erhöhung der Fahrwegkapazität ergriffen werden; hierzu gehört auch ein Zeitplan für die Durchführung der Maßnahmen.

Der Plan kann von einer vorherigen Genehmigung durch den jeweiligen Mitgliedstaat abhängig gemacht werden. Die Regulierungsstelle gemäß Artikel 55 ***gehören Güterverkehrsdienste, insbesondere grenzüberschreitende Güterverkehrsdienste*** ~~kann eine Stellungnahme zu der Frage abgeben, ob die im Plan vorgesehenen Maßnahmen geeignet sind~~. **[Abänd. 91]**

Im Fall der Überlastung eines transeuropäischen Netzes oder einer Zugtrasse mit erheblichen Auswirkungen auf eines oder mehrere der transeuropäischen Netze kann das Netz der Regulierungsstellen gemäß Artikel 57 eine Stellungnahme zu der Frage abgeben, ob die in diesem Plan vorgesehenen Maßnahmen geeignet sind. **[Abänd. 92]**

(3) Der Infrastrukturbetreiber muss die Erhebung der gemäß Artikel 31 Absatz 4 erhobenen Entgelte in den Fällen einstellen, in denen er

a) keinen Plan zur Erhöhung der Fahrwegkapazität vorlegt; oder

b) mit den im Plan zur Erhöhung der Fahrwegkapazität aufgeführten Maßnahmen keine Fortschritte erzielt.

Der Infrastrukturbetreiber darf jedoch vorbehaltlich der Zustimmung der Regulierungsstelle nach Artikel 55 weiterhin die Entgelte erheben, wenn

a) der Plan zur Erhöhung der Fahrwegkapazität aus Gründen, die sich seinem Einfluss entziehen, nicht verwirklicht werden kann; oder

b) die verfügbaren Optionen wirtschaftlich oder finanziell nicht tragfähig sind.

Artikel 52

Nutzung von Zugtrassen

(1) Der Infrastrukturbetreiber legt in den Schienennetz-Nutzungsbedingungen Bedingungen fest, anhand deren er dem Grad der bisherigen Inanspruchnahme von Zugtrassen bei der Festlegung von Rangfolgen im Zuweisungsverfahren Rechnung trägt.

(2) Der Infrastrukturbetreiber hat insbesondere bei überlasteten Fahrwegen die Aufgabe von Zugtrassen zu verlangen, die in einem Zeitraum von mindestens einem Monat unterhalb eines in den Schienennetz-Nutzungsbedingungen festzulegenden Schwellenwerts genutzt wurden, es sei denn, dass dies auf nichtwirtschaftliche Gründe zurückzuführen ist, die sich dem Einfluss des Verkehrsdienstbetreibers entziehen.

Artikel 53

Fahrwegkapazität für die Instandhaltung

(1) Anträge auf die Zuweisung von Fahrwegkapazität für Instandhaltungsarbeiten sind im Rahmen der Netzfahrplanerstellung zu stellen.

(2) Der Infrastrukturbetreiber trägt den Auswirkungen der Vorhaltung von Fahrwegkapazität für die regelmäßige Fahrweginstandhaltungsarbeiten auf Antragsteller angemessen Rechnung.

(3) Der Infrastrukturbetreiber unterrichtet die Beteiligten ~~rechtzeitig~~ ***mindestens eine Woche vor Beginn*** über außerplanmäßige Instandhaltungsarbeiten. **[Abänd. 93]**

Artikel 54

Sondermaßnahmen bei Störungen

(1) Bei technisch bedingten oder unfallbedingten Störungen der Zugbewegungen hat der Infrastrukturbetreiber alle erforderlichen Maßnahmen zu treffen, um die normale Situation wiederherzustellen. Zu diesem Zweck erstellt er einen Notfallplan, in dem die verschiedenen Stellen aufgeführt sind, die bei schwerwiegenden Vorfällen oder schwerwiegenden Störungen der Zugbewegungen zu unterrichten sind.

(1a) Die Infrastrukturbetreiber verfügen über Aktionspläne für das Vorgehen bei Unfällen oder technischen Störungen. **[Abänd. 94]**

(2) In Notfallsituationen und sofern dies unbedingt notwendig ist, weil der Fahrweg wegen einer Betriebsstörung vorübergehend nicht benutzt werden kann, können die zugewiesenen Zugtrassen ohne Ankündigung so lange gesperrt werden, wie es zur Instandsetzung des Systems erforderlich ist.

Der Infrastrukturbetreiber kann, wenn er dies für notwendig hält, verlangen, dass die Eisenbahnunternehmen ihm die Mittel zur Verfügung stellen, die seiner Meinung nach am besten geeignet sind, um die normale Situation möglichst bald wiederherzustellen.

(3) ~~Die Mitgliedstaaten können von den Eisenbahnunternehmen verlangen, dass sie sich an der Sicherstellung der Durchsetzung und Überwachung der für sie geltenden Sicherheitsnormen und -vorschriften beteiligen.~~***Außer in Fällen höherer Gewalt, einschließlich dringender und sicherheitsrelevanter Arbeiten, können für den Güterverkehr gemäß diesem Artikel zugewiesene Zugtrassen weniger als zwei Monate vor dem fahrplanmäßigen Termin nicht ohne Einwilligung des betreffenden Antragstellers storniert werden. In einem solchen Fall bemüht sich der betreffende Betreiber der Infrastruktur, dem Antragsteller eine Zugtrasse von gleichwertiger Qualität und Zuverlässigkeit vorzuschlagen, die der Antragsteller annehmen oder ablehnen kann. Im letzteren Fall hat er zumindest Anspruch auf Erstattung der Wegeentgelte.*** **[Abänd. 95]**

ABSCHNITT 4

Regulierungsstelle

Artikel 55

Regulierungsstelle

(1) Jeder Mitgliedstaat richtet für den Eisenbahnsektor eine einzelne nationale Regulierungsstelle ein. Diese Stelle ist eine eigenständige Behörde, die in Bezug auf ihre Organisation, Funktion, Hierarchie und Entscheidungsfindung rechtlich getrennt und unabhängig von anderen Behörden ist. Sie ist außerdem organisatorisch, bei ihren Finanzierungsbeschlüssen, rechtlich und in ihrer Entscheidungsfindung von Infrastrukturbetreibern, entgelterhebenden Stellen, Zuweisungsstellen und Antragstellern unabhängig. Darüber hinaus ist die Regulierungsstelle funktionell unabhängig von allen zuständigen Behörden, die bei der Vergabe öffentlicher Dienstleistungsaufträge mitwirken. ***Die Regulierungsstelle verfügt über die notwendigen organisatorischen Kapazitäten in Bezug auf die personelle und materielle Ausstattung, die sowohl für den Umfang der Tätigkeit des Eisenbahnsektors des Mitgliedstaats, etwa das Verkehrsaufkommen, als auch für die Größe des Netzes angemessen ist, um die ihr gemäß Artikel 56 übertragenen Aufgaben wahrzunehmen.***

(2) Die Mitgliedstaaten können Regulierungsstellen einrichten, die für mehrere regulierte Wirtschaftszweige zuständig sind, sofern diese integrierten Regulierungsstellen die in Absatz 1 genannten Unabhängigkeitsanforderungen erfüllen.

(3) Der Präsident und der Verwaltungsrat der Regulierungsstelle für den Eisenbahnsektor werden ***vom nationalen oder einem anderen zuständigen Parlament*** für einen festgelegten und verlängerbaren Zeitraum nach klaren Regeln ernannt, die die Unabhängigkeit gewährleisten. Es kommen nur Personen in Frage, die ~~in den drei~~ Jahren ***Kenntnis von und Erfahrung mit der Regulierung des Eisenbahnsektors oder Kenntnis von und Erfahrung mit der Regulierung anderer Sektoren haben, und vorzugsweise Personen, die während mindestens zwei*** Jahren ***oder einem längeren, gemäß den nationalen Rechtsvorschriften festgelegten Zeitraum*** vor ihrer Ernennung und während ihrer Amtszeit bei den regulierten Unternehmen oder Einrichtungen weder direkt noch indirekt berufliche Positionen bekleidet oder berufliche Aufgaben wahrgenommen noch Interessens- oder Geschäftsbeziehungen zu ihnen unterhalten haben. ***Sie bestätigen dies ausdrücklich durch eine entsprechende Interessenerklärung.*** Nach Ablauf ihrer Amtszeit dürfen sie bei den regulierten Unternehmen oder Einrichtungen für mindestens ~~drei~~ ***zwei*** Jahre ***oder für einen längeren, gemäß den nationalen Rechtsvorschriften festgelegten Zeitraum*** weder berufliche Positionen bekleiden, berufliche Aufgaben wahrnehmen noch Interessens- oder Geschäftsbeziehungen zu ihnen unterhalten. Bei der Einstellung und Verwaltung des Personals der Regulierungsstelle verfügen sie über umfassende Entscheidungsgewalt. ***Sie müssen völlig unabhängig handeln und dürfen auf keinen Fall von den Anweisungen einer Regierung oder eines privaten oder staatlichen Unternehmens beeinflusst werden.*** **[Abänd. 96]**

Artikel 56

Aufgaben der ~~Regulierungsstelle~~ ***nationalen Regierungsstellen***

(1) Ist ein Antragsteller der Auffassung, ungerecht behandelt, diskriminiert oder auf andere Weise in seinen Rechten verletzt worden zu sein, so muss er unbeschadet Artikel 46 Absatz 6 das Recht haben, die Regulierungsstelle zu befassen, und zwar insbesondere mit Entscheidungen des Infrastrukturbetreibers oder gegebenenfalls des Eisenbahnunternehmens oder des Betreibers einer Serviceeinrichtung betreffend:

a) die Schienennetz-Nutzungsbedingungen;

b) die darin festgelegten Kriterien;

c) das Zuweisungsverfahren und dessen Ergebnis;

d) die Entgeltregelung;

e) die Höhe oder Struktur der Wegeentgelte, die er zu zahlen hat oder hätte;

f) die Zugangsvereinbarungen gemäß Artikel 10, 11 und 12;

g) den Zugang zu Leistungen gemäß Artikel 13 und die dafür erhobenen Entgelte;

ga) Entscheidungen über die Erteilung von Genehmigungen, wenn die Regulierungsstelle nicht gleichzeitig die Stelle ist, die gemäß Artikel 16 Genehmigungen erteilt.

(1a) Die Regulierungsstelle kann auf eigene Initiative hin tätig werden und hat in Bezug auf Beschwerden eine Entscheidung zu treffen, um binnen eines Monats ab dem Eingang der Beschwerde Abhilfemaßnahmen zu ergreifen. Wird die Regulierungsstelle mit einer Beschwerde wegen der Verweigerung der Zuweisung von Fahrwegkapazität oder wegen der Bedingungen eines Angebots an Fahrwegkapazität befasst, entscheidet die Regulierungsstelle entweder, dass keine Änderung der Entscheidung des Infrastrukturbetreibers erforderlich ist, oder schreibt eine Änderung dieser Entscheidung gemäß den Vorgaben der Regulierungsstelle vor.

Die Kommission prüft nach dem in Artikel 64 Absatz 2 genannten Beratungsverfahren von sich aus die Anwendung und Durchsetzung der Bestimmungen dieser Richtlinie im Zusammenhang mit dem Mandat der Regulierungsstellen und den Fristen für ihre Entscheidungsfindung.

(2) Die Regulierungsstelle ist zudem berechtigt, ***in den Schienenverkehrsmärkten*** den Wettbewerb ~~in den Schienenverkehrsmärkten~~ zu überwachen und ***Entwicklungen in Richtung einer Diskriminierung und Marktverfälschung Einhalt zu gebieten sowie*** die in Absatz 1 ~~Buchstaben a bis g~~ ***Buchstaben a bis ga*** genannten Punkte von sich aus zu überprüfen, um***, auch durch angemessene korrigierende Maßnahmen,*** der Diskriminierung von Antragstellern vorzubeugen. Sie prüft insbesondere, ob die Schienennetz-Nutzungsbedingungen diskriminierende Bestimmungen enthalten oder den Infrastrukturbetreibern einen Ermessensspielraum geben, der die Diskriminierung von Antragstellern ermöglicht. ~~Die Regulierungsstelle verfügt über die zur Wahrnehmung dieser Aufgaben notwendigen organisatorischen Kapazitäten.~~***Zu diesem Zweck arbeitet die Regulierungsstelle auch eng mit der nationalen Sicherheitsbehörde zusammen, die damit betraut ist, im Einklang mit der Richtlinie 2008/57/EG die Konformität oder die Gebrauchstauglichkeit der Interoperabilitätskomponenten zu bewerten oder das EG-Prüfverfahren für Teilsysteme durchzuführen. Auf Ersuchen von Antragstellern im Rahmen von bei der nationalen Sicherheitsbehörde anhängigen Verfahren, die möglicherweise Auswirkungen in Bezug auf den Marktzugang haben, unterrichtet die nationale Sicherheitsbehörde die Regulierungsstelle über die relevanten Aspekte des Verfahrens. Die Regulierungsstelle gibt Empfehlungen ab. Die nationale Sicherheitsbehörde begründet gegenüber der Regulierungsstelle gegebenenfalls beabsichtigte Abweichungen von diesen Empfehlungen.***

(3) Die Regulierungsstelle gewährleistet, dass die vom Infrastrukturbetreiber festgesetzten Entgelte dem Kapitel IV Abschnitt 2 entsprechen und keine Diskriminierung beinhalten. Verhandlungen zwischen Antragstellern und einem Infrastrukturbetreiber über die Höhe von Wegeentgelten sind nur zulässig, sofern sie unter Aufsicht der Regulierungsstelle erfolgen. Die Regulierungsstelle hat einzugreifen, wenn bei den Verhandlungen ein Verstoß gegen die Bestimmungen dieses Kapitels droht.

(3a) Die Regulierungsstelle prüft, ob bei der Rechnungsführung der Eisenbahnunternehmen und Infrastrukturbetreiber die Bestimmungen zur getrennten Rechnungsführung gemäß Artikel 6 eingehalten werden.

(3b) Die Regulierungsstelle beurteilt, sofern dies im nationalen Recht vorgesehen ist, gemäß Artikel 10 Absatz 2, ob der Hauptzweck eines Verkehrsdienstes in der Beförderung von Fahrgästen zwischen Bahnhöfen in verschiedenen Mitgliedstaaten liegt, und gemäß Artikel 11 Absatz 2, ob das wirtschaftliche Gleichgewicht eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags durch Verkehrsdienste im Sinne von Artikel 10 zwischen einem Ursprungsort und einem Zielort, die Gegenstand eines oder mehrerer öffentlicher Dienstleistungsaufträge sind, gefährdet ist.

(3c) Die Regulierungsstelle setzt die Kommission von Beschwerden in Kenntnis, die sich auf eine Entscheidung einer Regulierungsstelle gemäß den Absätzen 1 bis 3b beziehen. Binnen zwei Wochen nach Eingang der Beschwerde fordert die Kommission erforderlichenfalls Änderungen an der betreffenden Entscheidung, um ihre Vereinbarkeit mit dem Unionsrecht zu gewährleisten. Die Regulierungsstelle ändert ihre Entscheidung unter Berücksichtigung der von der Kommission geforderten Änderungen.

(3d) Die Regulierungsstelle konsultiert mindestens einmal jährlich die Vertreter der Nutzer der Schienengüter- und der Schienenpersonenverkehrsdienste, um ihre Ansichten zum Eisenbahnmarkt zu berücksichtigen, einschließlich zur Qualität der angebotenen Leistungen, den Wegeentgelten und zur Höhe und Transparenz der Preise für Eisenbahndienstleistungen. **[Abänd. 97]**

(4) Die Regulierungsstelle ist berechtigt, sachdienliche Auskünfte von dem Infrastrukturbetreiber, Antragstellern und betroffenen Dritten in dem betreffenden Mitgliedstaat einzuholen. Die verlangten Auskünfte sind unverzüglich zu erteilen. Die Regulierungsstelle erhält die Möglichkeit, die Erteilung solcher Auskünfte durchzusetzen und geeignete Sanktionen, einschließlich Geldbußen, zu verhängen. Die der Regulierungsstelle zu erteilenden Auskünfte umfassen sämtliche Daten, die sie in ihrer Eigenschaft als Beschwerdeinstanz und für die Überwachung des Wettbewerbs in den Schienenverkehrsmärkten gemäß Absatz 2 benötigt. Dazu gehören auch Daten, die für statistische und Marktbeobachtungszwecke notwendig sind.

(5) Die Regulierungsstelle hat über Beschwerden zu entscheiden und binnen zwei Monaten ab Erhalt aller Auskünfte Abhilfemaßnahmen zu treffen. Sie entscheidet gegebenenfalls von sich aus über geeignete Maßnahmen zur Korrektur negativer Entwicklungen in diesen Märkten, vor allem in Bezug auf Absatz 1 ***Buchstaben a bis ga.***

Entscheidungen der Regulierungsstelle sind für alle davon Betroffenen verbindlich und unterliegen keiner Kontrolle durch eine andere Verwaltungsinstanz. Die Regulierungsstelle muss ihre Entscheidungen durchsetzen und gegebenenfalls geeignete Sanktionen, einschließlich Geldbußen, verhängen können.

Wird die Regulierungsstelle mit einer Beschwerde wegen der Verweigerung der Zuweisung von Fahrwegkapazität oder wegen der Bedingungen eines Angebots an Fahrwegkapazität befasst, entscheidet die Regulierungsstelle entweder, dass keine Änderung der Entscheidung des Infrastrukturbetreibers erforderlich ist, oder schreibt eine Änderung dieser Entscheidung gemäß den Vorgaben der Regulierungsstelle vor.

(6) Die Mitgliedstaaten gewährleisten die gerichtliche Nachprüfbarkeit von Entscheidungen der Regulierungsstelle. Die Beschwerde kann nur dann aufschiebende Wirkung auf die Entscheidung der Regulierungsstelle haben, wenn das mit der Beschwerde befasste Gericht feststellt, dass die Entscheidung der Regulierungsstelle dem Beschwerdeführer unmittelbar irreversiblen Schaden zufügen kann.

(7) Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass Informationen über Konfliktlösungen und Beschwerdeverfahren im Zusammenhang mit Entscheidungen von Infrastrukturbetreibern und Anbietern der in Anhang III aufgeführten Leistungen von der Regulierungsstelle veröffentlicht werden.

(8) Die Regulierungsstelle ist berechtigt, Prüfungen vorzunehmen oder externe Kontrollen von Infrastrukturbetreibern und gegebenenfalls Eisenbahnunternehmen einzuleiten, um festzustellen, ob die Bestimmungen zur getrennten Rechnungsführung gemäß Artikel 6 eingehalten werden.

Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass Infrastrukturbetreiber sowie sämtliche Unternehmen oder sonstigen Einrichtungen, die unterschiedliche Leistungen im Bereich des Schienenverkehrs oder des Infrastrukturbetriebs gemäß Artikel 6 Absätze 1 und 2 erbringen oder integrieren, der Regulierungsstelle detaillierte Finanzberichte zu Aufsichtszwecken vorlegen, damit diese ihre verschiedenen Aufgaben wahrnehmen kann. Diese Finanzberichte müssen mindestens die in Anhang X genannten Elemente enthalten. Die Regulierungsstelle kann aus diesen Finanzberichten auch Rückschlüsse auf staatliche Beihilfen ziehen, die sie den dafür zuständigen Behörden mitteilt. Erforderlichenfalls wird.

Anhang X kann anhand der gewonnenen Erfahrungen nach dem Verfahren in ***Artikel 60a*** geändert werden.

Mittwoch, 16. November 2011

Artikel 56a

Befugnisse der nationalen Regulierungsstellen

(1) Um die in Artikel 56 genannten Aufgaben wahrzunehmen, ist die Regulierungsstelle berechtigt,

a) ihre Entscheidungen durchzusetzen und gegebenenfalls geeignete Sanktionen, einschließlich Geldbußen, zu verhängen. Entscheidungen der Regulierungsstelle sind für alle davon Betroffenen verbindlich und unterliegen keiner Kontrolle durch eine andere nationale Verwaltungsinstanz.

b) sachdienliche Auskünfte vom Infrastrukturbetreiber, Antragstellern und betroffenen Dritten in dem betreffenden Mitgliedstaat einzuholen und die Erteilung solcher Auskünfte durchzusetzen und geeignete Sanktionen, einschließlich Geldbußen, zu verhängen. Die der Regulierungsstelle zu erteilenden Auskünfte umfassen sämtliche Daten, die sie in ihrer Eigenschaft als Beschwerdeinstanz und für die Überwachung des Wettbewerbs in den Schienenverkehrsmärkten benötigt. Dazu gehören auch Daten, die für statistische und Marktbeobachtungszwecke notwendig sind. Die verlangten Auskünfte sind unverzüglich zu erteilen.

c) Prüfungen vorzunehmen oder externe Kontrollen von Infrastrukturbetreibern und gegebenenfalls Eisenbahnunternehmen einzuleiten, um festzustellen, ob die Bestimmungen zur getrennten Rechnungsführung gemäß Artikel 6 eingehalten werden.

(2) Die Mitgliedstaaten gewährleisten die gerichtliche Nachprüfbarkeit von Entscheidungen der Regulierungsstelle. Die Beschwerde hat keine aufschiebende Wirkung auf die Entscheidung der Regulierungsstelle.

(3) Bei Konflikten im Zusammenhang mit Entscheidungen der Regulierungsstellen für grenzüberschreitende Verkehrsdienste können die betroffenen Parteien bei der Kommission eine bindende Entscheidung binnen eines Monats nach Eingang der Berufung darüber anfordern, ob die fragliche Entscheidung mit dem Unionsrecht vereinbar ist.

(4) Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass Entscheidungen der Regulierungsstelle veröffentlicht werden.

(5) Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass Infrastrukturbetreiber sowie sämtliche Unternehmen oder sonstigen Einrichtungen, die unterschiedliche Leistungen im Bereich des Schienenverkehrs oder des Infrastrukturbetriebs gemäß Artikel 6 erbringen, einschließlich Betreiber der Serviceeinrichtungen, der Regulierungsstelle detaillierte Finanzberichte zu Aufsichtszwecken vorlegen, damit diese ihre verschiedenen Aufgaben wahrnehmen kann. Diese Finanzberichte müssen mindestens die in Anhang X genannten Elemente enthalten. Die Regulierungsstelle kann aus diesen Finanzdaten auch Rückschlüsse auf staatliche Beihilfen ziehen, die sie den dafür zuständigen Behörden mitteilt.

Anhang X kann anhand der gewonnenen Erfahrungen nach dem Verfahren in Artikel 60a geändert werden. **[Abänd. 98]**

Artikel 57

Zusammenarbeit zwischen den ***nationalen*** Regulierungsstellen ***und Befugnisse der Kommission***

(1) Die nationalen Regulierungsstellen tauschen Informationen über ihre Arbeit und ihre Entscheidungsgrundsätze und ihre Entscheidungspraxis aus und arbeiten auch anderweitig zusammen, um ihre Entscheidungen in der gesamten Union zu koordinieren. Sie arbeiten zu diesem Zweck in ~~einer~~ ***einem formellen,*** regelmäßig tagenden Netz ~~Arbeitsgruppe~~ zusammen***, das auf Einladung der Kommission zusammentritt und in dem die Kommission den Vorsitz führt***. ~~Bei dieser Aufgabe werden die Regulierungsstellen von der Kommission unterstützt.~~***Zu diesem Zweck gewährleistet die Kommission eine aktive Zusammenarbeit zwischen den Regulierungsstellen und leitet entsprechende Maßnahmen ein, wenn die Regulierungsstellen ihren Aufgaben nicht nachkommen***.

Die Vertreter der Kommission setzen sich aus Vertretern sowohl der für Verkehr als auch der für Wettbewerb zuständigen Dienststellen zusammen.

Die Kommission richtet eine Datenbank ein, für die die nationalen Regulierungsstellen Daten zu sämtlichen Beschwerdeverfahren bereitstellen wie die Daten der Beschwerden, den Beginn von von Amts wegen eingeleiteten Verfahren, alle Entwürfe von Entscheidungen und endgültigen Entscheidungen, die Beteiligten, die wichtigsten Fragen der Verfahren und Probleme bei der Auslegung der Rechtsvorschriften für den Eisenbahnsektor sowie Untersuchungen von Amts wegen im Zusammenhang mit dem Zugang zu grenzüberschreitenden Zugtrassen und entsprechenden Wegeentgelten.

(2) Den Regulierungsstellen wird eine enge Zusammenarbeit ermöglicht, auch im Rahmen entsprechender Vereinbarungen, die zum Zwecke der Amtshilfe bei der Marktüberwachung, der Bearbeitung von Beschwerden oder der Durchführung von Untersuchungen geschlossen werden.

(3) Bei Beschwerden oder Untersuchungen von Amts wegen im Zusammenhang mit dem Zugang zu grenzüberschreitenden Zugtrassen und entsprechenden Wegeentgelten sowie der Überwachung des Wettbewerbs im grenzüberschreitenden Schienenverkehr ~~konsultiert~~ ***informiert*** die betreffende Regulierungsstelle~~, bevor sie eine Entscheidung trifft,~~ ***die Kommission und konsultiert*** die Regulierungsstellen der anderen Mitgliedstaaten, durch deren Gebiet die betreffende grenzüberschreitende Zugtrasse führt, und ersucht sie um alle notwendigen Informationen***, bevor sie eine Entscheidung trifft. In diesem Fall gibt das Netz der Regulierungsstellen ebenfalls eine Stellungnahme ab***.

(4) Die gemäß Absatz 3 konsultierten Regulierungsstellen erteilen sämtliche Informationen, die sie selbst aufgrund ihrer nationalen Rechtsvorschriften anfordern können. Diese Informationen dürfen nur zur Bearbeitung der Beschwerde oder zur Durchführung der Untersuchung gemäß Absatz 3 verwendet werden.

(5) Die mit der Beschwerde oder der Untersuchung von Amts wegen befasste Regulierungsstelle übergibt der zuständigen Regulierungsstelle sachdienliche Informationen, damit diese gegenüber den Beteiligten die notwendigen Maßnahmen ergreift.

(6) Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass die beteiligten Vertreter der Infrastrukturbetreiber gemäß Artikel 40 Absatz 1 unverzüglich sämtliche Informationen bereitstellen, die zur Bearbeitung der Beschwerde oder zur Durchführung der Untersuchung gemäß Absatz 3 dieses Artikels notwendig sind und von der Regulierungsstelle des Mitgliedstaats, in dem der Vertreter ansässig ist, angefordert wurden. Diese Regulierungsstelle ist berechtigt, die Informationen über die betreffende grenzüberschreitende Zugtrasse an die in Absatz 3 genannten Regulierungsstellen weiterzuleiten.

(6a) Die Kommission kann aus eigener Initiative an den in den Absätzen 2 bis 6 genannten Tätigkeiten teilnehmen, worüber sie dem in Absatz 1 genannten Netz der Regulierungsstellen regelmäßig Bericht erstattet.

(7) ***Das gemäß Absatz 1 eingerichtete Netz der*** ~~Die~~ Regulierungsstellen ***erarbeitet*** ~~erarbeiten~~ gemeinsame Grundsätze und Verfahren für die Entscheidungen, zu denen ~~sie~~ aufgrund dieser Richtlinie berechtigt ***ist*** ~~sind~~. Die Kommission kann ***solche*** ~~Durchsetzungsmaßnahmen mit solchen~~ gemeinsamen ~~Grundsätzen~~ ***Grundsätze*** und Verfahren ***nach dem Verfahren des Artikel 60a*** beschließen ***und ergänzen***. ~~Diese Maßnahmen, die die Durchführung dieser Richtlinie unter einheitlichen Bedingungen gewährleisten sollen, werden als Durchführungsrechtsakte nach Artikel 63 Absatz 3 erlassen.~~

~~Die~~ ***Das Netz der*** Regulierungsstellen ~~überprüfen~~ ***überprüft*** ferner Entscheidungen und Verfahren im Rahmen der Zusammenarbeit von Infrastrukturbetreibern gemäß Artikel 40 Absatz 1, die der Durchführung dieser Richtlinie oder anderweitigen Erleichterung des grenzüberschreitenden Schienenverkehrs dienen. **[Abänd. 99]**

Mittwoch, 16. November 2011

Artikel 57a

Europäische Regulierungsstelle

***Auf der Grundlage der Erfahrung, die im Rahmen des Netzes der Regulierungsstellen gesammelt wurde, legt die Kommission spätestens … (*) einen Legislativvorschlag mit dem Ziel vor, eine europäische Regulierungsstelle einzurichten. Diese Stelle nimmt Kontroll- und Schlichtungsaufgaben wahr und befasst sich dabei mit grenzübergreifenden und internationalen Problemen sowie mit Beschwerden über Entscheidungen der nationalen Regulierungsstellen.* [Abänd. 100]**

KAPITEL V

SCHLUSSBESTIMMUNGEN

Artikel 58

Die Richtlinie 2004/17/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 31. März 2004 zur Koordinierung der Zuschlagserteilung durch Auftraggeber im Bereich der Wasser-, Energie- und Verkehrsversorgung sowie der Postdienste [1] bleibt unberührt.

Artikel 59

Ausnahmeregelungen

(1) Bis zum 15. März 2013 brauchen Irland als Insel-Mitgliedstaat, dessen Eisenbahnnetz nur an einen einzigen anderen Mitgliedstaat angebunden ist, und das Vereinigte Königreich in Bezug auf Nordirland in der gleichen Eigenschaft

a) die Anforderung, wonach die für einen gerechten und diskriminierungsfreien Zugang zur Infrastruktur ausschlaggebenden Funktionen gemäß Artikel 7 Absatz 1 Unterabsatz 1 einer unabhängigen Stelle zu übertragen sind, nicht zu erfüllen, soweit die Mitgliedstaaten aufgrund des genannten Artikels unabhängige Stellen zur Wahrnehmung der in Artikel 7 Absatz 2 vorgesehenen Aufgaben einrichten müssen;

b) die Anforderungen folgender Artikel nicht zu erfüllen: Artikel 27, Artikel 29 Absatz 2, Artikel 38, Artikel 39, Artikel 42, Artikel 46 Absätze 4 und 6, Artikel 47, Artikel 49 Absatz 3, Artikel 50 bis 53, Artikel 55 sowie Artikel 56 unter der Voraussetzung, dass gegen Entscheidungen über die Zuweisung von Fahrwegkapazität oder die Erhebung der Wegeentgelte auf schriftliches Verlangen eines Eisenbahnunternehmens bei einer unabhängigen Stelle Beschwerde eingelegt werden kann, die binnen zwei Monaten nach Vorlage aller sachdienlichen Angaben entscheidet und deren Entscheidungen der gerichtlichen Nachprüfung unterliegen.

(2) Wenn mehr als ein gemäß Artikel 17 zugelassenes Eisenbahnunternehmen oder — im Falle Irlands und Nordirlands — ein anderswo auf diese Weise zugelassenes Eisenbahnunternehmen einen förmlichen Antrag stellt auf Durchführung konkurrierender Eisenbahnverkehrsleistungen in, nach oder von Irland oder Nordirland, wird nach dem Beratungsverfahren des Artikels 64 Absatz 2 entschieden, ob diese Ausnahmeregelung weiterhin anwendbar ist.

Die in Absatz 1 genannten Ausnahmeregelungen finden keine Anwendung, wenn ein Eisenbahnunternehmen, das in Irland oder Nordirland Eisenbahnverkehrsleistungen erbringt, einen förmlichen Antrag auf Durchführung von Eisenbahnverkehrsleistungen in, nach oder aus dem Hoheitsgebiet eines anderen Mitgliedstaats außer Irlands für in Nordirland tätige Eisenbahnunternehmen und des Vereinigten Königreichs für in Irland tätige Eisenbahnunternehmen stellt.

Binnen eines Jahres nach Eingang der Entscheidung gemäß Unterabsatz oder nach Eingang der Notifizierung des in Unterabsatz genannten förmlichen Antrags erlassen der bzw. die betreffenden Mitgliedstaaten (Irland oder das Vereinigte Königreich in Bezug auf Nordirland) die Vorschriften zur Durchführung der in Absatz 1 genannten Artikel.

(*) Zwei Jahre nach der Veröffentlichung dieser Richtlinie.

[1] ABl. L 134 vom 30.4.2004, S. 1.

(3) Eine Ausnahmeregelung nach Absatz 1 kann jeweils um einen Zeitraum von höchstens fünf Jahren verlängert werden. Spätestens 12 Monate vor Ablauf der Ausnahmeregelung kann der Mitgliedstaat, der diese Ausnahmeregelung in Anspruch nimmt, sich mit einem Antrag auf eine erneute Ausnahmeregelung an die Kommission wenden. Der Antrag ist zu begründen. Die Kommission prüft den Antrag und erlässt eine Entscheidung nach dem erfahren des Artikels 64 Absatz 2. Das Beratungsverfahren gilt für jede den Antrag betreffende Entscheidung.

Bei ihrer Entscheidung trägt die Kommission sämtlichen Entwicklungen hinsichtlich der geopolitischen Lage wie auch den Entwicklungen auf dem Markt für Eisenbahnverkehrsleistungen Rechnung, die in, aus und nach dem antragstellenden Mitgliedstaat erbracht werden, der eine erneute Ausnahmeregelung beantragt hat.

Artikel 59a

Artikel zur Übertragung von Befugnissen

Der Kommission wird die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 60a in Bezug auf den Umfang der Marktüberwachung nach Artikel 15 Absatz 5, bestimmte Teile der Schienennetz-Nutzungsbedingungen nach Artikel 27 Absatz 2, bestimmte Entgeltgrundsätze nach Artikel 31 Absätze 3 und 5, die vorübergehende Herabsetzung der Wegeentgelte für ETCS nach Artikel 32 Absatz 3, bestimmte Teile der leistungsabhängigen Entgeltregelung nach Artikel 35 Absatz 2, die Kriterien, die in Bezug auf die Anforderungen an Antragsteller für Fahrwege einzuhalten sind, nach Artikel 41 Absatz 3, den Zeitplan des Zuweisungsverfahrens nach Artikel 43 Absatz 1, die Finanzberichte nach Artikel 56a Absatz 5 und die von den Regulierungsstellen erstellten gemeinsamen Grundsätze und Verfahren für Entscheidungen nach Artikel 57 Absatz 7 delegierte Rechtsakte zu erlassen. **[Abänd. 101]**

~~Artikel 60~~

~~Ausübung der Befugnisübertragung~~

~~(1) Die Befugnis zum Erlass der in Artikel 7 Absatz 1 Unterabsatz 2, Artikel 13 Absatz 5 Unterabsatz 2, Artikel 15 Absatz 5 Unterabsatz 2, Artikel 20 Absatz 3, Artikel 27 Absatz 2, Artikel 30 Absatz 3 Unterabsatz 2, Artikel 31 Absatz 5 Unterabsatz 2, Artikel 32 Absatz 1 Unterabsatz 3, Artikel 32 Absatz 3, Artikel 35 Absatz 2, Artikel 43 Absatz 1 und Artikel 56 Absatz 8 Unterabsatz 3 genannten delegierten Rechtsakte wird der Kommission auf unbestimmte Zeit übertragen.~~

~~(2) Sobald die Kommission einen delegierten Rechtsakt erlässt, übermittelt sie ihn gleichzeitig dem Europäischen Parlament und dem Rat.~~

~~(3) Die der Kommission übertragene Befugnis zum Erlass delegierter Rechtsakte unterliegt den Bedingungen der Artikel 61 und 62.~~**[Abänd. 102]**

Artikel 60a

Ausübung der Befugnisübertragung

(1) Die Befugnis zum Erlass delegierter Rechtsakte wird der Kommission unter den in diesem Artikel festgelegten Bedingungen übertragen.

(2) Die Befugnis zum Erlass delegierter Rechtsakte gemäß Artikel 15 Absatz 5, Artikel 27 Absatz 2, Artikel 31 Absatz 3, Artikel 31 Absatz 5, Artikel 32 Absatz 3, Artikel 35 Absatz 2, Artikel 41 Absatz 3, Artikel 43 Absatz 1, Artikel 56a Absatz 6 und Artikel 57 Absatz 7 wird der Kommission für einen Zeitraum von fünf Jahren ab dem … (*) ***übertragen. Die Kommission erstellt spätestens neun Monate vor Ablauf des Zeitraums von fünf Jahren einen Bericht über die Befugnisübertragung. Die Befugnisübertragung verlängert sich stillschweigend um Zeiträume gleicher Länge, es sei denn, das Europäische Parlament oder der Rat widersprechen einer solchen Verlängerung spätestens drei Monate vor Ablauf des jeweiligen Zeitraums.***

(*) Datum des Inkrafttretens dieser Richtlinie.

Mittwoch, 16. November 2011

(3) Die Befugnisübertragung gemäß Artikel 15 Absatz 5, Artikel 27 Absatz 2, Artikel 31 Absatz 3, Artikel 31 Absatz 5, Artikel 32 Absatz 3, Artikel 35 Absatz 2, Artikel 41 Absatz 3, Artikel 43 Absatz 1, Artikel 56a Absatz 6 und Artikel 57 Absatz 7 kann vom Europäischen Parlament oder vom Rat jederzeit widerrufen werden. Der Beschluss über den Widerruf beendet die Übertragung der in diesem Beschluss angegebenen Befugnis. Er wird am Tag nach seiner Veröffentlichung im Amtsblatt der Europäischen Union oder zu einem im Beschluss über den Widerruf angegebenen späteren Zeitpunkt wirksam. Die Gültigkeit von delegierten Rechtsakten, die bereits in Kraft sind, wird von dem Beschluss über den Widerruf nicht berührt.

(4) Sobald die Kommission einen delegierten Rechtsakt erlässt, übermittelt sie ihn gleichzeitig dem Europäischen Parlament und dem Rat.

(5) Ein delegierter Rechtsakt, der gemäß Artikel 15 Absatz 5, Artikel 27 Absatz 2, Artikel 31 Absatz 3, Artikel 31 Absatz 5, Artikel 32 Absatz 3, Artikel 35 Absatz 2, Artikel 41 Absatz 3, Artikel 43 Absatz 1, Artikel 56a Absatz 6 und Artikel 57 Absatz 7 erlassen wurde, tritt nur in Kraft, wenn weder das Europäische Parlament noch der Rat innerhalb einer Frist von zwei Monaten nach Übermittlung dieses Rechtsakts an das Europäische Parlament und den Rat Einwände erhoben haben oder wenn vor Ablauf dieser Frist das Europäische Parlament und der Rat beide der Kommission mitgeteilt haben, dass sie keine Einwände erheben werden. Auf Initiative des Europäischen Parlaments oder des Rates wird diese Frist um zwei Monate verlängert. **[Abänd. 103]**

~~Artikel 61~~

~~Widerruf der Befugnisübertragung~~

~~(1) Die Befugnisübertragung nach Artikel 60 Absatz 1 kann vom Europäischen Parlament oder vom Rat widerrufen werden.~~

~~(2) Das Organ, das ein internes Verfahren eingeleitet hat, um darüber zu beschließen, ob die Befugnisübertragung widerrufen werden soll, unterrichtet den anderen Gesetzgeber und die Kommission spätestens einen Monat vor der endgültigen Beschlussfassung, welche übertragenen Befugnisse widerrufen werden sollen, und legt die diesbezüglichen Gründe dar.~~

~~(3) Der Beschluss über den Widerruf beendet die Übertragung der darin angegebenen Befugnisse. Der Beschluss wird sofort oder zu einem darin angegebenen späteren Zeitpunkt wirksam. Die Gültigkeit von delegierten Rechtsakten, die bereits in Kraft sind, wird davon nicht berührt. Er wird im *Amtsblatt der Europäischen Union* veröffentlicht.~~ **[Abänd. 104]**

~~Artikel 62~~

~~Einwände gegen delegierte Rechtsakte~~

~~(1) Das Europäische Parlament und der Rat können gegen einen delegierten Rechtsakt innerhalb einer Frist von zwei Monaten nach dem Datum der Mitteilung Einwände erheben. Auf Initiative des Europäischen Parlaments oder des Rates wird diese Frist um einen Monat verlängert.~~

~~(2) Haben bis zum Ablauf dieser Frist weder das Europäische Parlament noch der Rat Einwände gegen den delegierten Rechtsakt erhoben oder haben sowohl das Europäische Parlament als auch der Rat vor diesem Zeitpunkt der Kommission mitgeteilt, dass sie beschlossen haben, keine Einwände zu erheben, so tritt der delegierte Rechtsakt zu dem darin vorgesehenen Datum in Kraft.~~

~~(3) Erheben das Europäische Parlament oder der Rat Einwände gegen einen erlassenen delegierten Rechtsakt, so tritt dieser nicht in Kraft. Das Organ, das Einwände erhebt, gibt die Gründe für seine Einwände gegen den delegierten Rechtsakt an.~~ **[Abänd. 105]**

Artikel 63

Durchführungsmaßnahmen

(1) Die Mitgliedstaaten können alle Fragen im Zusammenhang mit der Durchführung dieser Richtlinie der Kommission vorlegen. Die entsprechenden Entscheidungen werden nach dem Beratungsverfahren des Artikels 64 Absatz 2 getroffen.

(2) Die Kommission prüft auf Ersuchen ~~eines Mitgliedstaats~~ ***einer nationalen Regulierungsstelle und anderer zuständiger nationaler Behörden*** oder von sich aus in speziellen Fällen die Anwendung und Durchsetzung der Bestimmungen dieser Richtlinie.~~;~~ ***Die nationalen Regulierungsstellen unterhalten eine für die Kommission zugängliche Datenbank über die Entwürfe ihrer Entscheidungen. Die Kommission*** ~~sie~~ entscheidet binnen zwei Monaten nach Eingang des Ersuchens nach dem in Artikel 64 Absatz 2 genannten Beratungsverfahren, ob die betreffende Maßnahme weiterhin angewendet werden darf. Die Kommission teilt dem Europäischen Parlament, dem Rat und den Mitgliedstaaten ihre Entscheidung mit. **[Abänd. 106]**

~~Unbeschadet des Artikels 258 des Vertrags kann jeder Mitgliedstaat den Rat binnen einer Frist von einem Monat ab dem Datum der Entscheidung der Kommission mit derselben befassen. Der Rat kann unter außergewöhnlichen Umständen innerhalb eines Zeitraums von einem Monat ab dem Datum seiner Befassung mit qualifizierter Mehrheit einen anders lautenden Beschluss fassen.~~***Die Kommission prüft auf Ersuchen eines Mitgliedstaats oder von sich aus in speziellen Fällen die Anwendung und Durchsetzung der Bestimmungen dieser Richtlinie und erlässt dazu eine Entscheidung nach dem Prüfverfahren des Artikels 64 Absatz 3.*** **[Abänd. 107]**

(3) Die ~~Maßnahmen~~***Kommission erlässt gemäß Artikel 10 Absatz 2, Artikel 11 Absatz 4, Artikel 14 Absatz 2 und Artikel 17 Absatz 5 Durchführungsrechtsakte***, die gewährleisten sollen, dass die Durchführung der Richtlinie unter einheitlichen Bedingungen erfolgt.~~, werden von der Kommission als~~ ***Diese*** Durchführungsrechtsakte ***werden*** nach dem in Artikel 64 Absatz 3 genannten ~~erfahren~~***Prüfverfahren*** erlassen. **[Abänd. 108]**

Artikel 64

Ausschussverfahren

(1) Die Kommission wird von einem Ausschuss unterstützt. ***Dieser Ausschuss gilt als Ausschuss im Sinne der Verordnung (EU) Nr. 182/2011.*** **[Abänd. 109]**

(2) Wird auf diesen Absatz Bezug genommen, so ~~gelten die Artikel 3 und 7 des Beschlusses 1999/468/EG unter Beachtung von dessen Artikel 8~~***gilt Artikel 4 der Verordnung (EU) Nr. 182/2011***. **[Abänd. 110]**

(3) Wird auf diesen Absatz Bezug genommen, so ~~gelten Artikel 5 und Artikel 7 des Beschlusses 1999/468/EG unter Beachtung von dessen Artikel 8~~***gilt Artikel 5 der Verordnung (EU) Nr. 182/2011***. **[Abänd. 111]**

Artikel 65

Bericht

Die Kommission legt dem Europäischen Parlament, dem Rat, dem Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und dem Ausschuss der Regionen spätestens bis zum 31. Dezember 2012 einen Bericht über die Umsetzung von Kapitel II vor.

In diesem Bericht wird auch die Entwicklung des Marktes einschließlich des Stands der Vorbereitungen für die weitergehende Öffnung des Schienenverkehrsmarktes bewertet. Ferner analysiert die Kommission darin die verschiedenen Modelle für die Organisation dieses Marktes sowie die Auswirkungen dieser Richtlinie auf öffentliche Dienstleistungsaufträge sowie deren Finanzierung. Dabei berücksichtigt die Kommission die Durchführung der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 sowie die immanenten Unterschiede zwischen den Mitgliedstaaten (Netzdichte, Passagierzahlen, durchschnittliche Reiseentfernung). Die Kommission schlägt in diesem Bericht gegebenenfalls ergänzende Maßnahmen vor, um eine solche Öffnung zu erleichtern und bewertet die Auswirkungen der Maßnahmen.

Artikel 66

Umsetzung

(1) Die Mitgliedstaaten setzen die Rechts- und Verwaltungsvorschriften in Kraft, die erforderlich sind, um den Artikeln […] und den Anhängen […] ~~spätestens~~ bis zum … (*) nachzukommen. Sie teilen der Kommission unverzüglich den Wortlaut dieser Vorschriften mit und fügen eine Tabelle mit den Entsprechungen zwischen der Richtlinie und diesen nationalen Vorschriften bei. **[Abänd. 112]**

Bei Erlass dieser Vorschriften nehmen die Mitgliedstaaten in den Vorschriften selbst oder durch einen Hinweis bei der amtlichen Veröffentlichung auf die vorliegende Richtlinie Bezug. In diese Vorschriften fügen sie die Erklärung ein, dass Bezugnahmen in den geltenden Rechts- und Verwaltungsvorschriften auf die durch die vorliegende Richtlinie geänderten Richtlinien als Bezugnahmen auf die vorliegende Richtlinie gelten. Die Mitgliedstaaten regeln die Einzelheiten dieser Bezugnahme und die Formulierung dieser Erklärung.

(2) Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission den Wortlaut der wichtigsten nationalen Rechtsvorschriften mit, die sie auf dem unter diese Richtlinie fallenden Gebiet erlassen.

Malta und Zypern sind von der Pflicht zur Umsetzung und Durchführung dieser Richtlinie ausgenommen, solange in ihrem Staatsgebiet kein Eisenbahnsystem besteht.

Artikel 67

Aufhebung

Die Richtlinien 91/440/EWG, 95/18/EG und 2001/14/EG in der Fassung der in Anhang XI Teil A aufgeführten Richtlinien werden unbeschadet der Verpflichtungen der Mitgliedstaaten hinsichtlich der in Anhang XI Teil B genannten Fristen für die Umsetzung der dort genannten Richtlinien in nationales Recht mit Wirkung vom […] aufgehoben.

Bezugnahmen auf die aufgehobenen Richtlinien gelten als Bezugnahmen auf die vorliegende Richtlinie und sind nach Maßgabe der Entsprechungstabelle in Anhang XII zu lesen.

Artikel 68

Inkrafttreten

Diese Richtlinie tritt am zwanzigsten Tag nach ihrer Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* in Kraft.

Die Artikel […] sowie die Anhänge […] gelten ab dem […].

Artikel 69

Adressaten

Diese Richtlinie ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

Geschehen zu […]

Im Namen des Europäischen Parlaments	*Im Namen des Rates*
Der Präsident	*Der Präsident*

(*) 12 Monate nach Inkrafttreten dieser Richtlinie.

Mittwoch, 16. November 2011

ANHANG I

Verzeichnis der Schieneninfrastrukturanlagen

Die Verkehrswege der Eisenbahn umfassen folgende Anlagen, sofern diese zu den Haupt- und Dienstgleisen gehören, ausgenommen Gleise innerhalb der Ausbesserungswerke, Bahnbetriebswerke oder Lokomotivschuppen sowie private Gleisanschlüsse:

— Grundstücke;

— Bahnkörper und Planum, insbesondere Dämme, Einschnitte, Dränagen und Entwässerungsgräben, Öffnungen geringer Lichtweite, Futtermauern und Anpflanzungen zum Schutz der Böschungen usw., Personenbahnsteige und Laderampen, Seitenstreifen und Seitenwege, Einfriedungsmauern, Hecken und Zäune, Feuerschutzstreifen, Heizanlagen für Weichen, Schneezäune;

— Kunstbauten: Brücken, Durchlässe und sonstige Bahnüberführungen, Tunnels, überdeckte Einschnitte und sonstige Bahnunterführungen, Stützmauern und Schutzbauten gegen Lawinen, Steinschlag usw.;

— Schienengleiche Übergänge einschließlich der zur Sicherung des Straßenverkehrs erforderlichen Anlagen;

— Oberbau: Schienen, Rillenschienen und Leitschienen, Schwellen und Langschwellen, Kleineisen zur Schienenverbindung, Bettung einschließlich Kies und Sand, Weichen und Gleiskreuzungen, Drehscheiben und Schiebebühnen (ausgenommen diejenigen, die nur den Triebfahrzeugen dienen);

— Straßenanlagen auf Bahnhofsvorplätzen und in Güterbahnhöfen, einschließlich ***des Zugangs für Fußgänger und*** der Zufahrtsstraßen; **[Abänd. 113]**

— Sicherungs-, Signal- und Fernmeldeanlagen auf freier Strecke, auf Bahnhöfen und Rangierbahnhöfen, einschließlich der Anlagen zur Erzeugung, Umwandlung und Verteilung von elektrischem Strom für das Signalwesen und die Fernmeldeanlagen; die zu den vorgenannten Anlagen gehörenden Gebäude, Gleisbremsen;

— Beleuchtungsanlagen für den Ablauf und die Sicherung des Verkehrs;

— Anlagen zur Umwandlung und Zuleitung von Strom für die elektrische Zugförderung: Unterwerke, Stromversorgungsleitungen zwischen Unterwerk und Fahrdraht, Fahrleitungen mit Masten, dritte Schiene mit Tragestützen;

— Dienstgebäude des Wegedienstes.

~~ANHANG II~~

~~Wesentliche Funktionen der Infrastrukturbetreiber~~

~~(genannt in Artikel 7)~~

~~Verzeichnis der wesentlichen Funktionen nach Artikel 7:~~

~~Entscheidungen über die Zugtrassenzuweisung, einschließlich sowohl der Bestimmung als auch der Beurteilung der Verfügbarkeit und der Zuweisung von einzelnen Zugtrassen;~~

~~Entscheidungen über die Wegeentgelte, einschließlich ihrer Berechnung und Erhebung;~~ **[Abänd. 114]**

Mittwoch, 16. November 2011

ANHANG III

Für die Eisenbahnunternehmen zu erbringende Leistungen

(in Artikel 13 genannt)

1. Das Mindestzugangspaket umfasst Folgendes:

   (a) die Bearbeitung von Anträgen auf Zuweisung von Fahrwegkapazität der Eisenbahn;

   (b) das Recht zur Nutzung zugewiesener Fahrwegkapazität;

   (c) die Nutzung von Weichen und Abzweigungen;

   (d) die Zugsteuerung einschließlich der Signalisierung, Regelung, Abfertigung und der Übermittlung und Bereitstellung von Informationen über Zugbewegungen;

   (e) Nutzung von Versorgungseinrichtungen für Fahrstrom, sofern vorhanden;

   ~~(f) Einrichtungen für die Brennstoffaufnahme, sofern vorhanden;~~

   (g) alle anderen Informationen, die zur Durchführung oder zum Betrieb des Verkehrsdienstes, für den Kapazität zugewiesen wurde, erforderlich sind.

2. Der Zugang ***ist auch*** zu ***folgenden*** Serviceeinrichtungen***, soweit vorhanden, sowie zu den*** ~~und die entsprechende Erbringung von~~ Leistungen ~~ist auch in folgenden~~ Einrichtungen ***erbracht werden,*** zu gewähren:

   (a) Personenbahnhöfen, deren Gebäuden und sonstigen Einrichtungen, auch ***Diensten*** für ***die Erteilung von Reiseauskünften*** ~~Fahrscheine~~ und ***einem gemeinsamen Standort für die ausstellung von Fahrscheinen***~~Reiseauskünfte~~;

   (b) Güterterminals;

   (c) Rangierbahnhöfe;

   (d) Zugbildungseinrichtungen;

   (e) Abstellgleise;

   (f) Wartungseinrichtungen und andere technische Einrichtungen;

   (g) Hafenanlagen mit Schienenverkehr;

   (h) Hilfseinrichtungen, auch für Schleppdienste;

   (ha) Einrichtungen für die Brennstoffaufnahme und Bereitstellung von Brennstoffen in diesen Einrichtungen, deren Preis auf der Rechnung getrennt von den für die Nutzung der Einrichtungen für die Brennstoffaufnahme erhobenen Entgelten auszuweisen ist.

3. Die Zusatzleistungen können Folgendes umfassen:

   (a) Bereitstellung von Fahrstrom, dessen ~~Preis~~ ***Anbieter von einen Eisenbahnunternehmen frei gewählt werden kann; wenn der Anbieter des Fahrstroms mit dem Betreiber der Einrichtung identisch ist, ist der Fahrstrompreis*** auf der Rechnung getrennt von den für die Nutzung der Stromversorgungseinrichtungen erhobenen Entgelten auszuweisen ist;

(aa) Bedingungen und Preise für die Nutzung der Stromversorgungs- und Fahrleitungen, die für alle Betreiber gerecht sein sollten;

(b) Vorheizen von Personenzügen;

~~(c) Bereitstellung von Brennstoffen, deren Preis auf der Rechnung getrennt von den für die Nutzung der Einrichtungen für die Brennstoffaufnahme erhobenen Entgelten auszuweisen ist;~~**[Abänd. 115 und 165]**

(d) kundenspezifische Verträge über

— die Überwachung von Gefahrguttransporten,

— die Unterstützung beim Betrieb ungewöhnlicher Züge.

4. Die Nebenleistungen können Folgendes umfassen:

(a) Zugang zu Telekommunikationsnetzen;

(b) Bereitstellung zusätzlicher Informationen;

(c) technische Inspektion des rollenden Materials.

ANHANG IV

Informationen zur Überwachung des Schienenverkehrsmarkts

(in Artikel 15 genannt)

1. Entwicklung der Beförderungsleistungen im Schienenverkehr und des Ausgleichs für gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen

	2007	Veränderung gegenüber dem Vorjahr (in %)	2008	Veränderung gegenüber dem Vorjahr (in %)
Güterverkehr insgesamt (in Tkm ([1]))				
Grenzüberschreitend				
Transit				
Inland				
Personenverkehr insgesamt (in Pkm ([2]))				
Grenzüberschreitend				
Transit				
Inland				
davon im Rahmen gemeinwirtschaftl. Verpflichtungen				
Ausgleich für gemeinwirtschaftl. Verpflichtungen (in EUR)				

([1]) Tonnenkilometer.
([2]) Passagierkilometer.

Mittwoch, 16. November 2011

2. Anteil der Eisenbahnunternehmen am Gesamtverkehr Ende 2008 (nur Eisenbahnunternehmen mit einem Marktanteil (in Tkm/Pkm) ≥ 1 %)

Eisenbahnunternehmen (GÜTER)	Marktanteil (% der Tkm)	Gesamtmarktanteil der neuen Unternehmen

Eisenbahnunternehmen (PERSONEN)	Marktanteil (% der Pkm)	Gesamtmarktanteil der neuen Unternehmen

3. Regulierungsstellen

	im vergangenen Jahr	im Jahr davor
Anzahl der Bediensteten, die mit Regulierungsfragen in Bezug auf den Zugang zum Schienenverkehrsmarkt befasst sind:		
Anzahl der bearbeiteten Beschwerden:		
Anzahl der Untersuchungen von Amts wegen:		
Anzahl der Entscheidungen		
— im Zusammenhang mit Beschwerden:		
— im Zusammenhang mit Untersuchungen von Amts wegen:		

4. Anzahl der im vergangenen Jahr für den Schienenverkehr erlassenen nationalen Gesetze und Verordnungen.

5. Einschlägige Entwicklungen hinsichtlich der Umstrukturierung des etablierten Eisenbahnunternehmens und der Annahme/Umsetzung nationaler Verkehrsstrategien im vergangenen Jahr.

6. Wichtige Aus-/Fortbildungsinitiativen/-maßnahmen im Schienenverkehr, die in Ihrem Land im vergangenen Jahr unternommen wurden.

7. Beschäftigte bei den Eisenbahnunternehmen und Infrastrukturbetreibern Ende letzten Jahres:

Beschäftigte in Eisenbahnunternehmen	
— Zugführer	
— sonstiges fahrendes Personal im grenzüberschreitenden Verkehr	
Beschäftigte bei Infrastrukturbetreibern	
Andere Beschäftigte, auch bei Anbietern schienenverkehrsbezogener Leistungen (z. B. Instandhaltungswerke, Terminalbetreiber oder die Bereiche Schulung, Leasing von Zugführern, Energieversorgung)	

8. Stand der im Vorjahr bestehenden Mehrjahresverträge mit Infrastrukturbetreibern:

Infrastrukturbetreiber	Länge des betreffenden Streckennetzes	Vertragsdauer und -beginn [Datum]	Wurden Leistungsindikatoren vereinbart? Ja/Nein Wenn ja, bitte erläutern.	Geleisteter Gesamtausgleich (in EUR/Jahr)	

9. Infrastrukturausgaben (konventionelles und Hochgeschwindigkeitsbahnnetz)

	Instandhaltung	Erneuerung	Ausbau
Konventionelle Strecken im Vorjahr (in EUR)			
(in Streckenkilometern)			
Prognose für das laufende Jahr (in EUR)			
(in Streckenkilometern)			
Hochgeschwindigkeitsstrecken (in EUR)			
(in Streckenkilometern)			
Prognose für das laufende Jahr (in EUR)			
(in Streckenkilometern)			

10. Geschätzter Instandhaltungsrückstand Ende letzten Jahres

Konventionelle Strecken im Vorjahr (in EUR)	
(in Streckenkilometern)	
Hochgeschwindigkeitsstrecken im Vorjahr (in EUR)	
(in Streckenkilometern)	

11. Investitionen in das Hochgeschwindigkeitsbahnnetz

Strecken	Im Vorjahr in Betrieb genommene Streckenkilometer	Mittelfristig in Betrieb zu nehmende Streckenkilometer (10/20 Jahre)

Mittwoch, 16. November 2011

12. Länge des Schienennetzes Ende letztes Jahres

Konventionelle Strecken (in km)	
Hochgeschwindigkeitsstrecken (in km)	

13. Wegeentgelte im Vorjahr

Zugkategorie	Durchschnittsentgelt in EUR/Zugkilometer, ohne Stromkosten
Güterzug mit 1 000 Bruttotonnen	
Intercity-Reisezug mit 500 Bruttotonnen	
Nahverkehrszug mit 140 Bruttotonnen	

14. Besteht eine leistungsabhängige Entgeltregelung gemäß Artikel 35 dieser Richtlinie (wenn ja, welche sind ihre Hauptmerkmale?)

15. Anzahl der gültigen, von der zuständigen nationalen Behörde ausgestellten Genehmigungen.

	Gültige Genehmigungen zum 31. Dezember des Vorjahres	Entzogene Genehmigungen	Neu erteilte Genehmigungen	Gültige Genehmigungen zum 31. Dezember im Jahr davor
Insgesamt				
davon:				
— für den Güterverkehr				
— für den Personenverkehr				

16. Stand der ERTMS-Einführung

16a. Im Vorjahr eingetretene Störungen, Unfälle und schwere Unfälle gemäß der Richtlinie 2004/49/EG **[Abänd. 116]**

17. Andere einschlägige Entwicklungen

~~ANHANG V~~

~~Finanzielle Leistungsfähigkeit~~

~~(in Artikel 20 genannt)~~

~~1. Die Prüfung der finanziellen Leistungsfähigkeit erfolgt anhand des Jahresabschlusses des Eisenbahnunternehmens bzw. für die Antragsteller, die keinen Jahresabschluss vorlegen können, anhand der Jahresbilanz. Für diese Prüfung sind ausführliche Angaben insbesondere zu folgenden Punkten zu machen:~~

~~(a) verfügbare Finanzmittel einschließlich Bankguthaben sowie zugesagte Überziehungskredite und Darlehen,~~

~~(b) als Sicherheit verfügbare Mittel und Vermögensgegenstände,~~

~~(c) Betriebskapital,~~

~~(d) einschlägige Kosten einschließlich der Erwerbskosten oder Anzahlungen für Fahrzeuge, Grundstücke, Gebäude, Anlagen und rollendes Material,~~

~~(e) Belastungen des Betriebsvermögens.~~

~~2. Der Antragsteller ist insbesondere dann nicht finanziell leistungsfähig, wenn erhebliche Rückstände an Steuern oder Beiträgen zu Sozialversicherungen bestehen, die aus der Unternehmenstätigkeit geschuldet werden.~~

~~3. Die Behörde kann insbesondere die Vorlage eines Prüfungsberichts und geeigneter Unterlagen einer Bank, einer öffentlichen Sparkasse, eines Wirtschaftsprüfers oder eines vereidigten Buchprüfers verlangen. Darin müssen Angaben zu den unter Nummer 1 genannten Merkmalen enthalten sein.~~ **[Abänd. 117]**

ANHANG VI

Inhalt der Schienennetz-Nutzungsbedingungen

(in Artikel 27 genannt)

Die ***Abschnitte der*** Schienennetz-Nutzungsbedingungen gemäß Artikel 27 müssen folgende Angaben enthalten: **[Abänd. 118]**

~~1. Einen Abschnitt mit Angaben zur Art des Fahrwegs, der den Eisenbahnunternehmen zur Verfügung steht, sowie zu den Zugangsbedingungen für den betreffenden Fahrweg. Die Angaben in diesem Abschnitt müssen mit den gemäß Artikel 35 der Richtlinie 2008/57/EG zu veröffentlichenden Infrastrukturregistern im Einklang stehen oder auf diese verweisen.~~**[Abänd. 119]**

2. ~~Einen~~ ***Der*** Abschnitt mit einer Darlegung der Entgeltgrundsätze und der Tarife~~. Dieser Abschnitt~~ umfasst hinreichende Einzelheiten der Entgeltregelung sowie ausreichende Informationen zu den Entgelten und andere für den Zugang relevante Angaben bezüglich der in Anhang III aufgeführten Leistungen, die nur von einem einzigen Anbieter erbracht werden. Es ist im Einzelnen aufzuführen, welche Verfahren, Regeln und gegebenenfalls Tabellen zur Durchführung ~~der Artikel 31 bis 36~~ ***von Artikel 31 Absätze 4 und 5 bis Artikel 36*** in Bezug sowohl auf Kosten als auch auf Entgelte angewandt werden. Dieser Abschnitt enthält ferner Angaben zu bereits beschlossenen oder in den kommenden fünf Jahren vorgesehenen Entgeltänderungen. **[Abänd. 120]**

3. ***In dem*** Abschnitt über die Grundsätze und die Kriterien für die Zuweisung von Fahrwegkapazität. Es sind Angaben zu den allgemeinen Kapazitätsmerkmalen des Fahrwegs, der den Eisenbahnunternehmen zur Verfügung steht, sowie zu etwaigen Nutzungseinschränkungen, einschließlich des zu erwartenden Kapazitätsbedarfs für Instandhaltungszwecke, zu machen. In diesem Abschnitt sind ferner die Abwicklung und die Fristen des Verfahrens der Zuweisung von Fahrwegkapazität anzugeben. Er enthält spezifische Kriterien, die für dieses Verfahren von Belang sind, insbesondere **[Abänd. 121]**

   (a) die Verfahren für die Stellung von Anträgen auf Zuweisung von Fahrwegkapazität durch Antragsteller beim Betreiber der Infrastruktur;

   (b) Anforderungen an Antragsteller;

   (c) Zeitplan des Antrags- und Zuweisungsverfahrens und der Verfahren, die für die Anforderung von Informationen zur Netzfahrplanerstellung gemäß Artikel 45 Absatz 4 anzuwenden sind;

   (d) Grundsätze des Koordinierungsverfahrens und des in diesem Rahmen eingerichteten Streitbeilegungssystems;

   (e) im Fall einer Fahrwegüberlastung durchzuführende Verfahren und anzuwendende Kriterien;

   (f) Einzelheiten zur Nutzungsbeschränkung von Fahrwegen;

   (g) Bedingungen, durch die dem Grad der bisherigen Inanspruchnahme von Fahrwegkapazität bei der Festlegung von Rangfolgen im Zuweisungsverfahren Rechnung getragen wird.

   In diesem Abschnitt ist im Einzelnen anzugeben, welche Maßnahmen getroffen wurden, um eine angemessene Behandlung der Güterverkehrsdienste, der grenzüberschreitenden Verkehrsdienste und der dem Ad-hoc-Verfahren unterliegenden Anträge sicherzustellen. Er enthält ein Muster für die Beantragung von Fahrwegkapazität. Der Infrastrukturbetreiber veröffentlicht zudem genaue Angaben zu den Verfahren für die Zuweisung grenzüberschreitender Fahrtrassen.

Mittwoch, 16. November 2011

~~4. Einen Abschnitt mit Informationen bezüglich der Beantragung von Genehmigungen gemäß Artikel 25 und nach der Richtlinie 2004/49/EG (1) erteilten Sicherheitsbescheinigungen.~~

~~5. Einen Abschnitt mit Angaben zu den Streitbeilegungs- und Beschwerdeverfahren bezüglich des Zugangs zu Schienenninfrastruktur und Diensten sowie der leistungsabhängigen Entgeltregelung gemäß Artikel 35.~~**[Abänd. 122]**

~~6. Einen Abschnitt mit Informationen über den Zugang zu den Serviceeinrichtungen gemäß Anhang III und die dafür erhobenen Entgelte. Die Betreiber von Serviceeinrichtungen, die nicht dem Infrastrukturbetreiber unterstehen, stellen Informationen über die Entgelte, die für den Zugang zu den Einrichtungen und die erbrachten Leistungen erhoben werden, sowie über die technischen Zugangsbedingungen bereit, die in die Schienennetz-Nutzungsbedingungen aufzunehmen sind.~~**[Abänd. 123]**

~~7. Ein Vertragsmuster für den Abschluss von Rahmenverträgen zwischen Infrastrukturbetreibern und Antragstellern gemäß Artikel 42~~. **[Abänd. 124]**

~~(1) ABl. L 164 vom 30.4.2004, S. 44.~~

ANHANG VII

Grundsätze und Eckdaten für vertragliche Vereinbarungen zwischen zuständigen Behörden und Infrastrukturbetreibern

(in Artikel 30 genannt)

Die vertragliche Vereinbarung spezifiziert die in Artikel 30 aufgeführten Elemente, darunter

1. die Infrastruktur und die Serviceeinrichtungen, auf die sich die Vereinbarung bezieht, entsprechend der Gliederung in Anhang III. Dies beinhaltet sämtliche Aspekte der ~~Infrastrukturentwicklung, einschließlich der~~ Instandhaltung und Erneuerung der bereits genutzten Infrastruktur. Der Bau von neuer Infrastruktur kann gesondert aufgeführt werden;

2. die Aufteilung vereinbarter Zahlungen, ***einschließlich vorläufiger Angaben zu deren Höhe,*** für die in Anhang III aufgeführten Infrastrukturleistungen auf die Instandhaltung, ***einschließlich der Erneuerung und Umrüstung,*** ~~den Bau von neuer Infrastruktur~~ und den Abbau von Instandhaltungsrückständen; ***Zahlungen für neue Infrastruktur können gesondert aufgeführt werden;***

3. nutzerorientierte Leistungsvorgaben in Form von Indikatoren und Qualitätskriterien bezüglich

   (a) Zugbetriebsleistung und Kundenzufriedenheit, ***insbesondere die Auswirkung der Qualität der Infrastruktur auf die Zuverlässigkeit der Züge***,

   (b) Netzkapazität ***und Verfügbarkeit von Infrastruktur***,

   (c) Vermögensverwaltung,

   (d) Tätigkeitsvolumen,

   (e) Sicherheitsniveaus,

   (f) Umweltschutz;

4. den möglichen Instandhaltungsrückstand, die für dessen Abbau vorgesehenen Ausgaben sowie die Vermögenswerte, die außer Betrieb genommen werden und dadurch unterschiedliche Finanzströme freisetzen;

5. die Anreize gemäß Artikel 30 Absatz 1;

6. Mindestanforderungen an Inhalt und Häufigkeit der Berichterstattung der Infrastrukturbetreiber, einschließlich der jährlich zu veröffentlichenden Informationen;

7. ein Mechanismus, der sicherstellt, dass ein wesentlicher Teil der Kosteneinsparungen in Form von Entgeltnachlässen ***gemäß den Anforderungen von Artikel 30 Absatz 1*** an die Nutzer weitergegeben wird, ***ohne die in Artikel 8 Absatz 4 vorgeschriebene Ausgeglichenheit der Gewinn- und Verlustrechnung des Infrastrukturbetreibers zu beeinträchtigen***;

8. die vereinbarte Laufzeit der Vereinbarung, die an die Laufzeit des Geschäftsplans des Infrastrukturbetreibers, die Konzession oder Lizenz anzupassen ist und mit den vom Staat festgelegten Rahmenbedingungen und Vorschriften für die Entgelterhebung im Einklang stehen muss;

9. Regeln für den Umgang mit größeren Betriebsstörungen und Notfällen~~, einschließlich Mindestdienstleistungen bei Streiks~~ und vorzeitiger Kündigung der Vereinbarung, sowie für die ***rechtzeitige*** Unterrichtung der Nutzer; **[Abänd. 125]**

10. Abhilfemaßnahmen für den Fall, dass eine Vertragspartei ihre vertraglichen Verpflichtungen nicht erfüllt. Dies umfasst auch die Voraussetzungen und Verfahren für Neuverhandlungen und vorzeitige Kündigung sowie die Rolle der Regulierungsstelle.

ANHANG VIII

Anforderungen in Bezug auf Infrastrukturkosten und Zugangsentgelte

(in Artikel 31 Absätze 3 und 5, Artikel 32 Absätze 1 und 3 und Artikel 35 genannt)

1. Von den durch die Abnutzung der Infrastruktur bedingten unmittelbaren Kosten des Zugbetriebs gemäß Artikel 31 Absatz 3 ist Folgendes ausgenommen:

   (a) das gesamte Netz betreffende Gemeinkosten, einschließlich Dienst- und Versorgungsbezügen,

   (b) Kapitalzinsen,

   ~~(c) mehr als ein Zehntel der bei einer Zugbewegung für Netzfahrplanerstellung, Zugtrassenzuweisung, Verkehrsmanagement, Abfertigung und Signalgebung anfallenden Kosten,~~

   (d) Abschreibungen auf Informations-, Kommunikations- und Telekommunikationsausrüstungen,

   (e) Kosten für die Verwaltung von Grundstücken, insbesondere Kauf, Verkauf, Stilllegung, Sanierung, Rekultivierung oder Miete von Grundstücken oder anderen Sachanlagen,

   (f) ~~soziale Dienste,~~ Schulen, Kindergärten~~, Restaurants~~, **[Abänd. 126]**

   (g) Kosten im Zusammenhang mit höherer Gewalt, Unfällen und Betriebsstörungen.

   Übersteigen die direkten Kosten für das gesamte Netz 35 % der aufgrund der geleisteten Zugkilometer berechneten Durchschnittskosten für Instandhaltung, Verwaltung und Erneuerung des Netzes, so muss der Infrastrukturbetreiber dies gegenüber der Regulierungsstelle genau begründen. Bei der Berechnung dieser Durchschnittskosten werden die unter Buchstaben e, f und g genannten Bestandteile nicht berücksichtigt.

2. Für lärmabhängige Wegeentgelte gemäß Artikel 31 Absatz 5 gelten die folgenden Anforderungen:

   (a) Bei der Differenzierung der Wegeentgelte ist zu berücksichtigen, inwieweit ein Zug aus Fahrzeugen besteht, die die in der Entscheidung der Kommission 2006/66/EG vom 23. Dezember 2005 über die Technische Spezifikation für die Interoperabilität (TSI) zum Teilsystem Fahrzeuge — Lärm des konventionellen transeuropäischen Bahnsystems ([1]) festgelegten Lärmgrenzwerte einhalten.

   (b) Vorrangiges Augenmerk wird auf Güterwagen gelegt.

   (c) Lärmabhängige Wegeentgelte für Güterwagen müssen innerhalb einer angemessenen Zeit die Amortisierung von Investitionen ermöglichen, die dazu dienen, Güterwagen mit der ökonomisch sinnvollsten und verfügbaren geräuscharmen Bremstechnik nachzurüsten.

([1]) ABl. L 37 vom 8.2.2006, S. 1.

Mittwoch, 16. November 2011

(d) Darüber hinaus können Wegeentgelte noch weiter differenziert werden, unter anderem

i) nach der Tageszeit, insbesondere im Hinblick auf nächtliche Lärmbelastungen;

ii) nach der Zugzusammensetzung und ihrer Auswirkung auf die Lärmemissionen;

iii) nach der Schutzwürdigkeit des betreffenden Gebiets in Bezug auf Lärmemissionen;

iv) durch zusätzliche Lärmemissionsklassen mit deutlich niedrigeren Grenzwerten als die unter Buchstabe a.

3. Der Infrastrukturbetreiber ***definiert homogene Marktsegmente und die entsprechenden Zuschläge im Sinne von Artikel 32 Absatz 1 auf der Grundlage einer Marktuntersuchung und nach Konsultation mit den Antragstellern. Mit Ausnahme der in Artikel 32 Absatz 1a genannten Wagen hat der Infrastrukturbetreiber*** ~~hat~~ der Regulierungsstelle nachzuweisen, dass für einen Zugbetrieb Aufschläge gemäß Artikel 32 Absatz 1 entrichtet werden können. ~~;~~ ~~wobei die nachstehend in den einzelnen Buchstaben aufgeführten Verkehrsdienste jeweils einem anderen Marktsegment angehören:~~ ***Erhebt der Infrastrukturbetreiber Aufschläge, so erstellt er eine Liste der Marktsegmente, der die Regulierungsstelle vorab zustimmen muss.***

~~(a) Personen- / Güterverkehrsdienste~~

~~(b) Gefahrgutzüge / andere Güterzüge~~

~~(c) Inländische / grenzüberschreitende Verkehrsdienste~~

~~(d) Kombinierter Verkehr / Direktzüge~~

~~(e) Stadt- oder Regionalverkehr / Intercity-Verkehr~~

~~(f) Blockzüge / Einzelwagenverkehr~~

~~(g) Taktverkehr / Gelegenheitsverkehr.~~**[Abänd. 127]**

4. Für leistungsabhängige Entgeltregelungen nach Artikel 35 gelten die folgenden Grundsätze:

~~(a) Um ein vereinbartes Maß an Dienstleistungsqualität zu erreichen und die wirtschaftliche Tragfähigkeit eines Dienstes nicht zu gefährden, vereinbart der Infrastrukturbetreiber mit den Antragstellern nach Zustimmung der Regulierungsbehörde die Eckwerte der leistungsabhängigen Entgeltregelung, insbesondere die Dauer von Verspätungen und die Grenzwerte, ab denen nach Maßgabe der leistungsabhängigen Entgeltregelung Zahlungen fällig werden, und zwar sowohl für Einzelfahrten als auch für sämtliche Zugbewegungen, die ein Eisenbahnunternehmen in einer bestimmten Zeit durchführt.~~**[Abänd. 128]**

~~(b) Der Infrastrukturbetreiber teilt den Eisenbahnunternehmen den Fahrplan, anhand dessen die Verspätungen berechnet werden, mindestens fünf Tage vor der Zugfahrt mit.~~ **[Abänd. 129]**

(c) Alle Verspätungen sind einer der nachstehenden Kategorien und Unterkategorien zuzuordnen:

1. Betriebs-/Planungsmanagement des Infrastrukturbetreibers

1.1. Fahrplanerstellung

1.2. Zugbildung

1.3. Fehler im Betriebsverfahren

1.4. Falsche Anwendung der Vorrangregeln

1.5. Personal

1.6. Andere Ursachen

2. Infrastruktureinrichtungen des Infrastrukturbetreibers

2.1. Signalanlagen

2.2. Signalanlagen an Bahnübergängen

2.3. Telekommunikationsanlagen

2.4. Stromversorgungseinrichtungen

2.5. Gleis

2.6. Bauwerke

2.7. Personal

2.8. Andere Ursachen

3. Dem Infrastrukturbetreiber zuzuschreibende bautechnische Probleme

3.1. Geplante Bauarbeiten

3.2. Probleme bei der Ausführung von Bauarbeiten

3.3. Geschwindigkeitsbeschränkung wegen schadhafter Gleise

3.4. Andere Ursachen

4. Anderen Infrastrukturbetreibern zuzuschreibende Probleme

4.1. verursacht durch den vorherigen Infrastrukturbetreiber

4.2. verursacht durch den nachfolgenden Infrastrukturbetreiber

5. Dem Eisenbahnunternehmen zuzuschreibende kommerzielle Ursachen

5.1. Überschreitung der Haltezeit

5.2. Antrag des Eisenbahnunternehmens

5.3. Ladevorgänge

5.4. Ladeprobleme

5.5. Zugvorbereitung

5.6. Personal

5.7. Andere Ursachen

6. Fahrzeuge des Eisenbahnunternehmens

6.1. Umlaufplanerstellung und -änderung

6.2. Zugbildung durch das Eisenbahnunternehmen

6.3. Probleme mit Reisezugwagen

Mittwoch, 16. November 2011

6.4. Probleme mit Güterwagen

6.5. Probleme mit Fahrzeugen, Lokomotiven und Triebwagen

6.6. Personal

6.7. Andere Ursachen

7. Anderen Eisenbahnunternehmen zuzuschreibende Probleme

7.1. verursacht durch das folgende Eisenbahnunternehmen

7.2. verursacht durch das vorhergehende Eisenbahnunternehmen

8. Externe Ursachen, die weder dem Infrastrukturbetreiber noch dem Eisenbahnunternehmen zuzuschreiben sind

8.1. Streik

8.2. Verwaltungsformalitäten

8.3. Äußere Einflüsse

8.4. Wetterbedingte Auswirkungen und natürliche Ursachen

8.5. Verspätung durch externe Ursachen im folgenden Schienennetz

8.6. Andere Ursachen

9. Sekundäre Ursachen, die weder dem Infrastrukturbetreiber noch dem Eisenbahnunternehmen zuzuschreiben sind

9.1. Gefährliche Ereignisse, Unfälle und Risiken

9.2. Streckenbelegung wegen Verspätung desselben Zuges

9.3. Streckenbelegung wegen Verspätung eines anderen Zuges

9.4. Umlauf

9.5. Anschlüsse

9.6. Weitere Untersuchung notwendig.

(d) Verspätungen sollten nach Möglichkeit nur einer Organisation zugeschrieben werden, wobei sowohl die Verantwortung für die Störung als auch die Fähigkeit zur Wiederherstellung des normalen Verkehrsbetriebs zu berücksichtigen sind.

(e) Bei der Berechnung der Zahlungen ist die durchschnittliche Verspätung von Eisenbahnverkehrsdiensten zu berücksichtigen, für die ähnliche Pünktlichkeitsanforderungen gelten.

(f) Der Infrastrukturbetreiber teilt den Eisenbahnunternehmen so rasch wie möglich die Berechnung der nach der leistungsabhängigen Entgeltregelung fälligen Zahlungen mit. Die Berechnung umfasst sämtliche verspäteten Zugfahrten innerhalb eines Zeitraums von höchstens einem Monat.

~~(g) Unbeschadet der bestehenden Rechtsbehelfe und des Artikels 50 ist für Streitfälle in Bezug auf die leistungsabhängige Entgeltregelung ein Streitbeilegungssystem einzurichten, damit solche Angelegenheiten rasch bereinigt werden können. Gelangt dieses System zur Anwendung, ist innerhalb von zehn Arbeitstagen eine Entscheidung zu treffen.~~**[Abänd. 130]**

~~(h) Auf der Grundlage der in der leistungsabhängigen Entgeltregelung vereinbarten Eckwerte veröffentlicht der Infrastrukturbetreiber einmal jährlich die von den Eisenbahnunternehmen im Jahresdurchschnitt erzielte Dienstleistungsqualität.~~**[Abänd. 131]**

5. Die in Artikel 32 Absatz 3 bestimmte vorübergehende Herabsetzung der Wegeentgelte für Züge, die mit ETCS ausgerüstet sind, wird wie folgt festgelegt:

Für den Güterverkehr:

Jahr	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Nachlass	~~5~~***20*** %	~~5~~***20*** %	~~5~~***20*** %	~~5~~***15*** %	~~5~~***10*** %	~~5~~***8*** %	~~4~~***6*** %	~~3~~***4*** %	~~2~~***3*** %	~~1~~***3*** %

Für den Personenverkehr:

Jahr	***2015***	***2016***	***2017***	***2018***	***2019***	2020	2021	2022	2023	2024
Nachlass	***10 %***	***10 %***	***10 %***	***10 %***	***10 %***	~~5~~***8*** %	~~5~~***6*** %	5 %	~~5~~***4*** %	~~5~~***2*** %

[Abänd. 132]

ANHANG IX

Zeitplan des Zuweisungsverfahrens

(in Artikel 43 genannt)

1. Der Netzfahrplan wird einmal im Kalenderjahr erstellt.

2. Der Wechsel des Netzfahrplans erfolgt am zweiten Samstag im Dezember um 24 Uhr. Wird ein Netzfahrplanwechsel oder eine Netzfahrplananpassung nach den Wintermonaten durchgeführt, insbesondere zur Berücksichtigung etwaiger Fahrplanänderungen im regionalen Personenverkehr, so erfolgt die Umstellung am zweiten Samstag im Juni um 24 Uhr und bei Bedarf zu anderen Terminen. Die Infrastrukturbetreiber können sich auf abweichende Termine verständigen; in diesem Fall unterrichten sie die Kommission entsprechend, falls der internationale Verkehr betroffen sein könnte.

3. Die Frist für den Eingang von Anträgen auf die Zuweisung von Fahrwegkapazität für die Aufnahme in den Netzfahrplan darf nicht mehr als zwölf Monate vor dem Inkrafttreten des Netzfahrplans ablaufen.

4. Die Infrastrukturbetreiber tragen dafür Sorge, dass spätestens elf Monate vor Inkrafttreten des Netzfahrplans vorläufige grenzüberschreitende Zugtrassen in Zusammenarbeit mit den anderen betroffenen Infrastrukturbetreibern festgelegt sind. Die Infrastrukturbetreiber gewährleisten soweit wie möglich, dass diese Zugtrassen in den nachfolgenden Verfahrensschritten beibehalten werden.

5. Spätestens vier Monate nach Ablauf der Frist für die Einreichung von Anträgen seitens der Antragsteller erstellt der Infrastrukturbetreiber einen Netzfahrplanentwurf.

Mittwoch, 16. November 2011

ANHANG X

Der Regulierungsstelle zu Aufsichtszwecken vorzulegende Finanzberichte

(in Artikel 56 Absatz 8 genannt)

Die nach Artikel 56 Absatz 8 der Regulierungsstelle zu Aufsichtszwecken vorzulegenden Finanzberichte müssen mindestens die folgenden Angaben enthalten:

1. Getrennte Rechnungsführung

Die von den Infrastrukturbetreibern und sämtlichen Unternehmen und sonstigen Einrichtungen, die unterschiedliche Leistungen im Bereich des Schienenverkehrs erbringen oder integrieren oder öffentliche Gelder erhalten, vorzulegenden Finanzberichte zu Aufsichtszwecken müssen

(a) getrennte Gewinn- und Verlustrechnungen und Bilanzen für die Bereiche Güterverkehr, Personenverkehr und Infrastrukturbetrieb ausweisen;

(b) genaue und transparente Angaben über einzelne Quellen und Verwendungen von öffentlichen Geldern und Ausgleichsleistungen anderer Art enthalten. Dazu gehört auch eine detaillierte Übersicht über die Finanzströme der Unternehmen, damit festgestellt werden kann, wofür diese öffentlichen Mittel und Ausgleichsleistungen anderer Art verwendet wurden;

(c) Aufwands- und Ertragsposten enthalten, anhand deren sich gemäß den Anforderungen ~~der~~ ***nach Artikel 6 und sofern erforderlich und angemessen durch die*** Regulierungsstelle feststellen lässt, ob zwischen den verschiedenen Bereichen Quersubventionen geflossen sind; **[Abänd. 133]**

(d) so detailliert sein, wie es die Regulierungsstelle für notwendig und angemessen erachtet;

(e) ein Begleitdokument enthalten, aus dem hervorgeht, nach welchem Verfahren die Kosten auf die einzelnen Bereiche aufgeteilt wurden.

Ist das betreffende Unternehmen Teil einer Unternehmensgruppe, so sind sowohl für die gesamte Gruppe als auch für die einzelnen Tochtergesellschaften Finanzberichte zu Aufsichtszwecken zu erstellen. Ferner sind in den Finanzberichten vollständige Angaben über Zahlungen zwischen Unternehmen zu machen, um die ordnungsgemäße Verwendung öffentlicher Gelder zu gewährleisten.

2. Kontrolle der Wegeentgelte

Die von den Infrastrukturbetreibern den Regulierungsstellen vorzulegenden Finanzberichte zu Aufsichtszwecken müssen

(a) verschiedene Kostenkategorien ausweisen und insbesondere hinreichende Informationen über die Grenzkosten/direkten Kosten der einzelnen Dienste oder Gruppen von Diensten enthalten, um eine Kontrolle der Wegeentgelte zu ermöglichen;

(b) ausreichende Angaben enthalten, um eine Kontrolle der Einzelentgelte, die für Dienste (oder Gruppen von Diensten) entrichtet werden, zu ermöglichen. Auf Verlangen der Regulierungsstelle gehören dazu auch Angaben zum Umfang einzelner Dienste, den Preisen für einzelne Dienste sowie zu den Einnahmen, die aus den von internen und externen Kunden für einzelne Dienste entrichteten Entgelten erzielt werden;

(c) gemäß der von der Regulierungsstelle geforderten Kostenrechungsmethode Angaben zu den Kosten einzelner Dienste (oder Gruppen von Diensten) und den daraus erzielten Einnahmen enthalten, damit eine etwaige wettbewerbswidrige Preispolitik (Quersubventionen, Verdrängungspreise und überhöhte Preise) festgestellt werden kann.

3. Angaben zur finanziellen Leistungsfähigkeit

Die von den Infrastrukturbetreibern den Regulierungsstellen vorzulegenden Finanzberichte zu Aufsichtszwecken müssen Folgendes enthalten:

(a) Erklärung zur finanziellen Leistungsfähigkeit

(b) Ausgabenerklärung (Übersicht)

(c) Erklärung zu den Instandhaltungsausgaben

(d) Erklärung zu den Betriebsausgaben

(e) Gewinn- und Verlustrechnung

(f) etwaige Anmerkungen zur Unterstützung und Erläuterung der Erklärungen.

4. Sonstiges

Die von den Infrastrukturbetreibern vorzulegenden Finanzberichte zu Aufsichtszwecken sind von einem unabhängigen Rechnungsprüfer zu prüfen. Der Bericht des Rechnungsprüfers ist dem Finanzbericht beizufügen.

Die Finanzberichte zu Aufsichtszwecken müssen Gewinn- und Verlustrechnungen und Bilanzen enthalten und sind mit den gesetzlichen Jahresabschlüssen des Unternehmens abzustimmen, wobei zu sämtlichen Abstimmungsposten Erklärungen abzugeben sind.

ANHANG XI

Teil A

Aufgehobene Richtlinien mit ihren nachfolgenden Änderungen

(gemäß Artikel 67)

Richtlinie 91/440/EWG des Rates (ABl. L 237 vom 24.8.1991, S. 25)	
Richtlinie 2001/12/EG des Europäischen Parlaments und des Rates (ABl. L 75 vom 15.3.2001, S. 1)	
Richtlinie 2004/51/EG des Europäischen Parlaments und des Rates (ABl. L 164 vom 30.4.2004, S. 164)	
Richtlinie 2006/103/EG des Rates (ABl. L 363 vom 20.12.2006, S. 344)	Nur Abschnitt B des Anhangs
Richtlinie 2007/58/EG des Europäischen Parlaments und des Rates (ABl. L 315 vom 3.12.2007, S. 44)	Nur Artikel 1
Richtlinie 95/18/EG des Rates (ABl. L 143 vom 27.6.1995, S. 70)	
Richtlinie 2001/13/EG des Europäischen Parlaments und des Rates (ABl. L 75 vom 15.3.2001, S. 26)	
Richtlinie 2004/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates (ABl. L 164 vom 30.4.2004, S. 44)	Nur Artikel 29
Richtlinie 2001/14/EG des Europäischen Parlaments und des Rates (ABl. L 75 vom 15.3.2001, S. 29)	
Entscheidung 2002/844/EG der Kommission (ABl. L 289 vom 26.10.2002, S. 30)	
Richtlinie 2004/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates (ABl. L 164 vom 30.4.2004, S. 44)	Nur Artikel 30
Richtlinie 2007/58/EG des Europäischen Parlaments und des Rates (ABl. L 315 vom 3.12.2007, S. 44)	Nur Artikel 2

Mittwoch, 16. November 2011

Teil B

Fristen für die Umsetzung in nationales Recht

(gemäß Artikel 67)

Richtlinie	Umsetzungsfrist
91/440/EWG	1. Januar 1993
95/18/EG	27. Juni 1997
2001/12/EG	15. März 2003
2001/13/EG	15. März 2003
2001/14/EG	15. März 2003
2004/49/EG	30. April 2006
2004/51/EG	31. Dezember 2005
2006/103/EG	1. Januar 2007
2007/58/EG	4. Juni 2009

ANHANG XII

Entsprechungstabelle

Richtlinie 91/440/EWG	Richtlinie 95/18/EG	Richtlinie 2001/14/EG	vorliegende Richtlinie
Artikel 2 Absatz 1	Artikel 1 Absatz 1	Artikel 1 Absatz 1 Unterabsatz 1	Artikel 1 Absatz 1
		Artikel 1 Absatz 2	Artikel 1 Absatz 2
Artikel 2 Absatz 2			Artikel 2 Absatz 1
	Artikel 1 Absatz 2		Artikel 2 Absatz 2
		Artikel 1 Absatz 3	Artikel 2 Absatz 3
Artikel 2 Absatz 3	Artikel 1 Absatz 3	Artikel 1 Absatz 4	Artikel 2 Absatz 4
Artikel 2 Absatz 4			Artikel 2 Absatz 5
Artikel 3			Artikel 3 Absätze 1 bis 8
	Artikel 2 Buchstaben b und c		Artikel 3 Absätze 9 und 10
		Artikel 2	Artikel 3 Absätze 11 bis 21
Artikel 4			Artikel 4
Artikel 5			Artikel 5
Artikel 6 Absätze 1 und 2			Artikel 6 Absätze 1 und 2
Artikel 9 Absatz 4			Artikel 6 Absatz 3
Artikel 6 Absatz 1 Unterabsatz 2			Artikel 6 Absatz 4
Artikel 6 Absatz 3			Artikel 7 Absatz 1

Richtlinie 91/440/EWG	Richtlinie 95/18/EG	Richtlinie 2001/14/EG	vorliegende Richtlinie
		Artikel 4 Absatz 2 und Artikel 14 Absatz 2	Artikel 7 Absatz 2
Artikel 7 Absätze 1, 3 und 4			Artikel 8 Absätze 1, 2 und 3
		Artikel 6 Absatz 1	Artikel 8 Absatz 4
Artikel 9 Absätze 1 und 2			Artikel 9 Absätze 1 und 2
Artikel 10 Absätze 3 und 3a			Artikel 10 Absatz 1 und Absatz 2 Unterabsätze 1, 2 und 3
Artikel 10 Absatz 3b			Artikel 11 Absätze 1, 2 und 3
			Artikel 11 Absatz 4
Artikel 10 Absätze 3c und 3e			Artikel 11 Absätze 5 und 6
Artikel 10 Absatz 3f			Artikel 12
		Artikel 5	Artikel 13
			Artikel 14
Artikel 10b			Artikel 15
	Artikel 3		Artikel 16
	Artikel 4 Absätze 1 bis 4		Artikel 17 Absätze 1 bis 4
	Artikel 5		Artikel 18
	Artikel 6		Artikel 19
	Artikel 7		Artikel 20
	Artikel 8		Artikel 21
	Artikel 9		Artikel 22
	Artikel 4 Absatz 5		Artikel 23 Absatz 1
	Artikel 10		Artikel 23 Absätze 2 und 3
	Artikel 11		Artikel 24
	Artikel 15		Artikel 25
		Artikel 1 Absatz 1 Unterabsatz 2	Artikel 26
		Artikel 3	Artikel 27
Artikel 10 Absatz 5			Artikel 28
		Artikel 4 Absatz 1 und Absätze 3 bis 6	Artikel 29
		Artikel 6 Absätze 2 bis 5	Artikel 30
		Artikel 7	Artikel 31
		Artikel 8	Artikel 32

Mittwoch, 16. November 2011

Richtlinie 91/440/EWG	Richtlinie 95/18/EG	Richtlinie 2001/14/EG	vorliegende Richtlinie
		Artikel 9	Artikel 33
		Artikel 10	Artikel 34
		Artikel 11	Artikel 35
		Artikel 12	Artikel 36
		Artikel 13	Artikel 38
		Artikel 14 Absätze 1 und 3	Artikel 39
		Artikel 15	Artikel 40
		Artikel 16	Artikel 41
		Artikel 17	Artikel 42
		Artikel 18	Artikel 43
		Artikel 19	Artikel 44
		Artikel 20 Absätze 1, 2 und 3	Artikel 45 Absätze 1, 2 und 3
			Artikel 45 Absatz 4
		Artikel 20 Absatz 4	Artikel 45 Absatz 5
		Artikel 21	Artikel 46
		Artikel 22	Artikel 47
		Artikel 23	Artikel 48
		Artikel 24	Artikel 49
		Artikel 25	Artikel 50
		Artikel 26	Artikel 51
		Artikel 27	Artikel 52
		Artikel 28	Artikel
		Artikel 29	Artikel 54
		Artikel 30 Absatz 1	Artikel 55
		Artikel 30 Absatz 2	Artikel 56 Absatz 1
		Artikel 31	Artikel 57
Artikel 12			Artikel 58
Artikel 14a		Artikel 33 Absätze 1, 2 und 3	Artikel 59
			Artikel 60
			Artikel 61
			Artikel 62
Artikel 11		Artikel 34	Artikel 63
Artikel 11a		Artikel 35 Absätze 1, 2 und 3	Artikel 64

Richtlinie 91/440/EWG	Richtlinie 95/18/EG	Richtlinie 2001/14/EG	vorliegende Richtlinie
Artikel 10 Absatz 9			Artikel 65
		Artikel 38	Artikel 66
			Artikel 67
	Artikel 17	Artikel 39	Artikel 68
Artikel 16	Artikel 18	Artikel 40	Artikel 69
			Anhang I
Anhang II			Anhang II
		Anhang II	Anhang III
			Anhang IV
	Anhang		Anhang V
		Anhang I	Anhang VI
			Anhang VII
			Anhang VIII
		Anhang III	Anhang IX
			Anhang X