STANDPUNKT (EU) Nr. 8/2012 DES RATES IN ERSTER LESUNG

im Hinblick auf den Erlass einer Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Schaffung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraums (Neufassung)

Vom Rat am 8. März 2012 festgelegt

(Text von Bedeutung für den EWR)

(2012/C 108 E/02)

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 ([3]),

in Erwägung nachstehender Gründe:

(1) Die Richtlinie 91/440/EWG des Rates vom 29. Juli 1991 zur Entwicklung der Eisenbahnunternehmen der Gemeinschaft ([4]), die Richtlinie 95/18/EG des Rates vom 19. Juni 1995 über die Erteilung von Genehmigungen an Eisenbahnunternehmen ([5]) sowie die Richtlinie 2001/14/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 26. Februar 2001 über die Zuweisung von Fahrwegkapazität der Eisenbahn, die Erhebung von Entgelten für die Nutzung von Eisenbahninfrastruktur und die Sicherheitsbescheinigung ([6]) wurden in wesentlichen Punkten geändert. Da noch weitere Änderungen notwendig sind, sollten diese Richtlinien aus Gründen der Klarheit neu gefasst und zu einem einzigen Rechtsakt verschmolzen werden.

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

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

(4) Mitgliedstaaten, in denen ein bedeutender Anteil des Schienenverkehrs mit Drittländern abgewickelt wird, die über die gleiche, sich vom Haupteisenbahnnetz der Union unterscheidende Spurweite verfügen, sollten über spezifische Betriebsvorschriften verfügen können, mit denen sowohl die Koordinierung zwischen ihren Infrastrukturbetreibern und denjenigen der betreffenden Drittländer als auch ein fairer Wettbewerb zwischen Eisenbahnunternehmen gewährleistet wird.

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

(6) Im Rahmen der Rechte, die das nationale Gesellschaftsrecht den Aufsichtsorganen privater Kapitalgesellschaften einräumt, sollten die Anteilseigner von Eisenbahnunternehmen die Möglichkeit haben, eine Vorabgenehmigung wichtiger Unternehmensentscheidungen beispielsweise über Beschaffungen, Investitionen und Strategien zu verlangen. Diese Richtlinie sollte die Befugnisse der Aufsichtsorgane nach dem Gesellschaftsrecht der Mitgliedstaaten, beispielsweise hinsichtlich der Ernennung von Verwaltungs-/Aufsichtsratsmitgliedern, unberührt lassen.

(7) 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. Sofern diese Trennungsanforderungen eingehalten werden, keine Interessenkonflikte entstehen und die Vertraulichkeit der Geschäftsgeheimnisse gewährleistet ist, sollten die Infrastrukturbetreiber die Möglichkeit haben, spezifische Verwaltungsaufgaben, wie etwa die Erhebung der Entgelte, an andere Stellen als die in den Schienenverkehrsmärkten tätigen Stellen auszulagern.

(8) Der Grundsatz der Dienstleistungsfreiheit sollte auf den Eisenbahnverkehr unter Berücksichtigung der Besonderheiten dieses Verkehrsträgers Anwendung finden.

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

([1]) ABl. C 132 vom 3.5.2011, S. 99.
([2]) ABl. C 104 vom 2.4.2011, S. 53.
([3]) Standpunkt des Europäischen Parlaments vom … (noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht) und Standpunkt des Rates in erster Lesung vom 8. März 2012. Standpunkt des Europäischen Parlaments vom … (noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht) und Beschluss des Rates vom ….
([4]) ABl. L 237 vom 24.8.1991, S. 25.
([5]) ABl. L 143 vom 27.6.1995, S. 70.
([6]) ABl. L 75 vom 15.3.2001, S. 29.

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

(11) Die Mitgliedstaaten sollten unter Berücksichtigung der Vorschriften der Union über staatliche Beihilfen gewährleisten, dass die Infrastrukturbetreiber und die bestehenden öffentlichen bzw. öffentlich kontrollierten Eisenbahnunternehmen eine gesunde Finanzstruktur haben. Dies lässt die Befugnisse der Mitgliedstaaten in Bezug auf die Planung und Finanzierung von Eisenbahninfrastrukturen unberührt.

(12) Die Antragsteller sollten die Möglichkeit erhalten, sich zum Inhalt des Geschäftsplans zu äußern, soweit es um die Nutzung, Bereitstellung und Entwicklung der Infrastruktur geht. Dies sollte nicht notwendigerweise die vollständige Offenlegung des vom Infrastrukturbetreiber erstellten Geschäftsplans bedeuten.

(13) Da private Gleisanschlüsse wie z. B. Gleisanschlüsse in Anlagen der Privatindustrie nicht Teil der Eisenbahninfrastruktur im Sinne dieser Richtlinie sind, sollten die Pflichten, die Infrastrukturbetreibern nach dieser Richtlinie auferlegt werden, nicht für Betreiber dieser Infrastrukturen gelten. Ein nichtdiskriminierender Zugang zu Gleisanschlüssen sollte jedoch unabhängig von den Eigentumsrechten gewährleistet werden, wo die Gleisanschlüsse erforderlich sind, um Zugang zu Serviceeinrichtungen zu erhalten, die für die Erbringung von Verkehrsdiensten wesentlich sind, und wo sie mehr als einem Endnutzer dienen oder dienen können.

(14) Die Mitgliedstaaten sollten die Möglichkeit haben zu beschließen, Infrastrukturausgaben durch andere Mittel als direkte staatliche Finanzierung zu decken, beispielsweise durch öffentlich-private Partnerschaften und Finanzierung durch die Privatwirtschaft.

(15) Die Einnahmen und Ausgaben eines Infrastrukturbetreibers sollten über einen angemessenen Zeitraum ausgeglichen sein, der nach seiner Festlegung überschritten werden kann, wenn außergewöhnliche Umstände vorliegen, beispielsweise eine schwere und plötzliche Verschlechterung der Wirtschaftslage in den Mitgliedstaaten, aufgrund deren das Verkehrsaufkommen auf seiner Infrastruktur erheblich sinkt oder die Höhe der verfügbaren öffentlichen Finanzmittel erheblich abnimmt.

(16) Ein effizienter Güterverkehr, insbesondere im grenzüberschreitenden Verkehr, erfordert Maßnahmen zur Marktöffnung.

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

(18) 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.

(19) 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 der neuen Verkehrsdienste sollte in der grenzüberschreitenden Beförderung von Fahrgästen liegen. Bei der Beurteilung dessen, ob dies der Hauptzweck des Verkehrsdienstes ist, 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 Beurteilung sollte durch die jeweilige nationale Regulierungsstelle auf Antrag eines Betroffenen vorgenommen werden.

(20) 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.

(21) 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 zuständige Regulierungsstelle einem entsprechenden Antrag der zuständigen Behörden, die den öffentlichen Dienstleistungsauftrag erteilt haben, auf der Grundlage einer objektiven wirtschaftlichen Analyse stattgibt.

(22) 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

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

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 sollten die Mitgliedstaaten das angestrebte Recht auf Zugang zu grenzüberschreitenden Personenverkehrsdiensten gewähren, ändern oder verweigern können; 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.

(23) 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.

(24) Die Funktionsweise der Regulierungsstelle sollte dergestalt sein, dass jeder Interessenkonflikt und jede Mitwirkung an der Vergabe des betreffenden öffentlichen Dienstleistungsauftrags vermieden wird. Die Befugnisse der Regulierungsstelle sollten dahingehend erweitert werden, dass ihr eine Bewertung des Zwecks eines grenzüberschreitenden Verkehrsdienstes und gegebenenfalls etwaiger wirtschaftlicher Auswirkungen auf bestehende öffentliche Dienstleistungsaufträge ermöglicht wird.

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

(26) Die Regulierungsstellen sollten Informationen 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 schrittweise Leitlinien entwickeln.

(27) Um einen fairen Wettbewerb zwischen Eisenbahnunternehmen und vollständige Transparenz und Gleichbehandlung in Bezug auf den Zugang zu Serviceleistungen und auf deren Erbringung zu gewährleisten, sollte eine Trennung zwischen der Erbringung von Verkehrsdiensten und dem Betrieb von Serviceeinrichtungen vorgenommen werden. Daher müssen diese beiden Tätigkeiten voneinander unabhängig verwaltet werden, wenn der Betreiber der Serviceeinrichtung Teil einer Stelle oder eines Unternehmens ist, die bzw. das auf nationaler Ebene auch in mindestens einem der Güter- oder Personenschienenverkehrsmärkte, für die die Serviceeinrichtung genutzt wird, tätig ist und eine beherrschende Stellung hat. Diese Unabhängigkeit sollte nicht notwendigerweise die Schaffung einer separaten Stelle oder eines separaten Unternehmens für Serviceeinrichtungen erfordern.

(28) Grenzüberschreitende Vereinbarungen zwischen Mitgliedstaaten und Drittländern sollten auf der Grundlage der Gegenseitigkeit den Weg für einen gleichberechtigten Marktzugang für Eisenbahnunternehmen aus der Union und aus Drittländern bereiten.

(29) Um zuverlässige und angemessene Verkehrsdienste zu gewährleisten, muss sichergestellt sein, dass die Eisenbahnunternehmen jederzeit bestimmten Anforderungen an die Zuverlässigkeit, finanzielle Leistungsfähigkeit und fachliche Eignung genügen.

(30) Zum Schutz von Kunden und Dritten ist es unabdingbar, 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 auf eine staatliche Beihilfe hinausläuft und keine Elemente enthält, mit denen andere Eisenbahnunternehmen diskriminiert werden.

(31) Die Eisenbahnunternehmen sollten auch verpflichtet sein, das nationale Recht und das Unionsrecht 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 Strecken unter sicheren Bedingungen und unter angemessener Berücksichtigung des Gesundheitsschutzes, der Sozialbedingungen sowie der Rechte von Arbeitnehmern und Verbrauchern ausüben können.

(32) Die Verfahren für die Erteilung, Aufrechterhaltung und Änderung von Genehmigungen für Eisenbahnunternehmen sollten transparent sein und dem Grundsatz der Nichtdiskriminierung genügen.

(33) Um Transparenz und einen nichtdiskriminierenden Zugang zu den Eisenbahnfahrwegen und Leistungen in Serviceeinrichtungen für alle Eisenbahnunternehmen sicherzustellen, sollten alle für die Wahrnehmung der Zugangsrechte benötigten Informationen in den Schienennetz-Nutzungsbedingungen veröffentlicht werden.

(34) 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.

(35) Den Infrastrukturbetreibern sollten Anreize zur Senkung der Höhe der Zugangsentgelte und der Kosten für die Fahrwegbereitstellung geboten werden, wie etwa Bonuszahlungen für geschäftsführende Direktoren.

(36) Die Pflicht der Mitgliedstaaten, zu gewährleisten, dass die Zielvorgaben für Infrastrukturbetreiber und die mittel- bis langfristigen Einnahmen durch eine vertragliche Vereinbarung zwischen der zuständigen Behörde und dem Infrastrukturbetreiber festgelegt werden, sollte die Zuständigkeit der Mitgliedstaaten für die Planung und Finanzierung von Eisenbahninfrastrukturen unberührt lassen.

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

(38) Die von den Infrastrukturbetreibern festgelegten Verfahren für die Zurechnung der Kosten sollten auf den besten verfügbaren Erkenntnissen über Kostenverursachung beruhen und gewährleisten, dass die Kosten den verschiedenen Leistungen, die für Eisenbahnunternehmen erbracht werden, und gegebenenfalls den verschiedenen Arten von Schienenfahrzeugen zugerechnet werden.

(39) 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.

(40) Werden Aufschläge erhoben, so sollten die Infrastrukturbetreiber unterschiedliche Marktsegmente festlegen, wenn es erhebliche Unterschiede bei den Kosten für die Erbringung von Verkehrsleistungen, ihren Marktpreisen oder ihren Anforderungen an die Dienstleistungsqualität gibt.

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

(42) 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.

(43) Kapazitätszuweisungsregelungen sollten den Eisenbahnunternehmen klare und kohärente wirtschaftliche Signale geben, die sie zu rationalen Entscheidungen veranlassen.

(44) Jede Entgeltregelung gibt den Nutzern wirtschaftliche Signale. Diese Signale für Eisenbahnunternehmen sollten kohärent sein und die Nutzer zu rationalen Entscheidungen veranlassen.

(45) Zu den Lärmemissionen, die durch geeignete technische Lösungen verringert werden könnten, zählen Fahrgeräusche, die durch Bremsklötze in Gusseisenausführung entstehen. Lärmabhängige Wegeentgelte sollten in erster Linie auf Güterwagen abzielen, die die Anforderungen der Entscheidung 2006/66/EG der Kommission vom 23. Dezember 2005 über die Technische Spezifikation für die Interoperabilität (TSI) zum Teilsystem Fahrzeuge — Lärm des konventionellen transeuropäischen Bahnsystems [1] nicht erfüllen. Führt diese Differenzierung der Wegeentgelte zu Einnahmeverlusten des Infrastrukturbetreibers, so sollten die Vorschriften der Union über staatliche Beihilfen davon nicht berührt werden.

(46) Um die Ausrüstung der Lokomotiven mit dem Europäischen Zugsteuerungssystem (ETCS) zu beschleunigen, können Infrastrukturbetreiber die Entgeltregelung durch eine vorübergehende Differenzierung zugunsten von Zügen, die über das ETCS verfügen, ändern. Die Infrastrukturbetreiber sollten die Möglichkeit haben sicherzustellen, dass diese Differenzierung nicht zu Einnahmeverlusten führt.

(47) 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, ist es wichtig, dass Infrastrukturbetreiber sicherstellen, dass die Fahrwegkapazität auf eine Art und Weise zugewiesen wird, die die Notwendigkeit einer Aufrechterhaltung und Verbesserung des Zuverlässigkeitsstandards der Dienstleistungen widerspiegelt.

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

(49) Die Mitgliedstaaten sollten die Möglichkeit haben, es Beziehern von Eisenbahnverkehrsdiensten zu gestatten, sich unmittelbar am Verfahren für die Zuweisung von Fahrwegkapazität zu beteiligen.

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

(51) 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.

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

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

(54) 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.

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

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

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

(57) 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.

(58) 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.

(59) 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.

(60) 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.

(61) 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.

(62) Es ist wichtig, die Wettbewerbsverzerrungen, die sich aufgrund wesentlicher Unterschiede bei den Entgeltgrundsätzen zwischen Eisenbahninfrastrukturen oder Verkehrsträgern ergeben könnten, so gering wie möglich zu halten.

(63) 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.

(64) Investitionen in die Eisenbahninfrastruktur sind notwendig, und Wegeentgeltregelungen sollten den Infrastrukturbetreibern Anreize geben, entsprechende wirtschaftlich sinnvolle Investitionen zu tätigen.

(65) 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.

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

(67) 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.

(68) 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.

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

(70) Bei der Entwicklung des Schienenverkehrs sollten unter anderem die zur Verfügung stehenden Instrumente der Union genutzt werden, unbeschadet der bereits festgelegten Prioritäten.

(71) Den Eisenbahnunternehmen gewährte Entgeltnachlässe sollten 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.

(72) Eisenbahnunternehmen und Infrastrukturbetreiber sollten Anreize erhalten, Störungen im Schienennetz zu minimieren.

(73) Durch die Zuweisung von Fahrwegkapazität entstehen dem Infrastrukturbetreiber Kosten, deren Übernahme sichergestellt werden sollte.

(74) Die effiziente Verwaltung und gerechte und nichtdiskriminierende Nutzung der Eisenbahninfrastruktur erfordern die Einrichtung einer Regulierungsstelle, die über die Anwendung der Vorschriften dieser Richtlinie wacht und als Beschwerdestelle fungiert, unbeschadet der Möglichkeit gerichtlicher Nachprüfung. Diese Regulierungsstelle sollte ihre Informationsanfragen und Entscheidungen mit geeigneten Sanktionen durchsetzen können.

(75) Die Finanzierung der Regulierungsstelle sollte ihre Unabhängigkeit gewährleisten und entweder über den Staatshaushalt oder unter Beachtung der Grundsätze der Fairness, der Transparenz, der Nichtdiskriminierung und der Verhältnismäßigkeit über Pflichtbeiträge des Sektors erfolgen.

(76) 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.

(77) Um der Entwicklung auf dem Schienenverkehrsmarkt Rechnung zu tragen, sollte der Kommission die Befugnis übertragen werden, gemäß Artikel 290 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union Rechtsakte bezüglich der technischen Änderungen an den von dem antragstellenden Unternehmen vorzulegenden Angaben, an der Liste der Kategorien von Verspätungen, dem Zeitplan für das Zuweisungsverfahren und an den den Regulierungsstellen vorzulegenden Buchführungsdaten 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.

(78) Um einheitliche Bedingungen für die Durchführung dieser Richtlinie zu gewährleisten, sollten der Kommission Durchführungsbefugnisse übertragen werden. Diese Befugnisse sollten im Einklang mit 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 [1], ausgeübt werden.

(79) Da 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, auf der Ebene der Mitgliedstaaten nicht ausreichend erreicht werden können und daher wegen ihrer grenzüberschreitenden Aspekte besser auf Unionsebene zu verwirklichen sind, kann die Union im Einklang mit dem in Artikel 5 des Vertrags über die Europäische Union niedergelegten Subsidiaritätsprinzip tätig werden. Entsprechend dem in demselben Artikel genannten Grundsatz der Verhältnismäßigkeit geht diese Richtlinie nicht über das für die Erreichung dieser Ziele erforderliche Maß hinaus.

(80) 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 im Vergleich mit den bisherigen Richtlinien inhaltlich unveränderten Bestimmungen dieser Richtlinie ergibt sich aus den bisherigen Richtlinien.

(81) 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 der Kapitel II und IV dieser Richtlinie unverhältnismäßig und zwecklos. Daher sollten diese Mitgliedstaaten von dieser Verpflichtung ausgenommen werden.

(82) Nach Nummer 34 der Interinstitutionellen Vereinbarung über bessere Rechtsetzung [2] 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.

(83) Diese Richtlinie sollte die in Anhang IX Teil B genannten Fristen, innerhalb deren die Mitgliedstaaten die bisherigen Richtlinien umsetzen müssen, unberührt lassen —

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 (Kapitel II);

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 (Kapitel III);

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

[1] ABl. L 55 vom 28.2.2011, S. 13.

[2] ABl. C 321 vom 31.12.2003, S. 1.

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

Artikel 2

Ausnahmen vom Anwendungsbereich

(1) Kapitel II findet keine Anwendung auf Eisenbahnunternehmen, die ausschließlich im Stadtverkehr, Vorortverkehr oder Regionalverkehr auf eigenständigen örtlichen und regionalen Netzen für Verkehrsdienste auf Eisenbahninfrastrukturen oder auf Netzen tätig sind, die nur für die Durchführung von Schienenverkehrsdiensten im Stadt- oder Vorortverkehr bestimmt sind.

Werden solche Eisenbahnunternehmen direkt oder indirekt von einem Unternehmen oder von einer anderen Stelle kontrolliert, das bzw. die andere Schienenverkehrsdienste als Dienste im Stadtverkehr, Vorortverkehr oder Regionalverkehr erbringt oder in sich integriert, so gelten unbeschadet des Unterabsatzes 1 die Artikel 4 und 5. Artikel 6 gilt für solche Eisenbahnunternehmen auch hinsichtlich der Beziehung zwischen dem Eisenbahnunternehmen und dem Unternehmen oder der Stelle, das bzw. die es direkt oder indirekt kontrolliert.

(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) Unternehmen, die nur Schienenpersonenverkehrsdienste im Stadtverkehr oder Vorortverkehr durchführen;

c) Unternehmen, die nur regionale Schienengüterverkehrsdienste durchführen;

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

(3) Die Mitgliedstaaten können Folgendes von der Anwendung der Artikel 7, 8 und 13 sowie 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;

(4) Unbeschadet das Absatzes 3 können die Mitgliedstaaten örtliche und regionale Eisenbahninfrastrukturen, die für das Funktionieren des Schienenverkehrsmarkts nicht von strategischer Bedeutung sind, von der Anwendung des Artikels 8 Absatz 3 ausnehmen; desgleichen können sie örtliche Eisenbahninfrastrukturen, die für das Funktionieren des Schienenverkehrsmarkts nicht von strategischer Bedeutung sind, von der Anwendung des Kapitels IV ausnehmen. Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission ihre Absicht mit, Ausnahmen für diese Eisenbahninfrastrukturen vorzusehen. Die Kommission entscheidet nach dem in Artikel 62 Absatz 2 genannten Beratungsverfahren, ob die betreffenden Eisenbahninfrastrukturen als strategisch unbedeutend betrachtet werden können; dabei berücksichtigt sie die Länge der betreffenden Schienenstrecken, ihren Auslastungsgrad und das potenziell betroffene Verkehrsaufkommen.

(5) 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 des Artikels 31 Absatz 5 ausnehmen.

(6) Die Mitgliedstaaten können für 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 VI Nummer 2 Buchstabe b und Anhang VII Nummern 3, 4 und 5 vorgesehen.

(7) 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.

(8) Die Mitgliedstaaten können Eisenbahninfrastrukturen, deren Spurweite sich vom Haupteisenbahnnetz der Union unterscheidet und die Grenzbahnhöfe eines Mitgliedstaats mit dem Gebiet eines Drittlandes verbinden, von der Anwendung des Kapitels IV ausnehmen.

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

(10) Die Mitgliedstaaten können Eisenbahnverkehrsdienste, die im Transit durch die Union erbracht werden, von der Anwendung des Kapitels II — mit Ausnahme des Artikels 14 — und des Kapitels IV ausnehmen.

Artikel 3

Begriffsbestimmungen

Im Sinne dieser Richtlinie bezeichnet der Ausdruck

1. „Eisenbahnunternehmen“ 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“ jede Stelle oder jedes Unternehmen, die bzw. das insbesondere für die Einrichtung, die Verwaltung und die Unterhaltung der Fahrwege der Eisenbahn, einschließlich Verkehrsmanagement, Zugsteuerung/Zugsicherung und Signalgebung, zuständig ist; mit den bei einem Netz oder Teilen eines Netzes wahrzunehmenden Funktionen des Infrastrukturbetreibers können verschiedene Stellen oder Unternehmen betraut werden;

3. „Eisenbahninfrastruktur“ die in Anhang I aufgeführten Anlagen;

4. „grenzüberschreitender Güterverkehrsdienst“ einen 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“ einen 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 erweitert und/oder geteilt werden, und die verschiedenen Zugteile können unterschiedliche Abfahrts- oder Bestimmungsorte haben, sofern alle Wagen mindestens eine Grenze überqueren;

6. „Stadt- und Vorortverkehr“ Verkehrsdienste, deren Hauptzweck es ist, die Verkehrsbedürfnisse eines Stadtgebietes oder eines — gegebenenfalls auch grenzüberschreitenden — Ballungsraumes sowie die Verkehrsbedürfnisse zwischen einem Stadtgebiet oder Ballungsraum und dem Umland abzudecken;

7. „Regionalverkehr“ Verkehrsdienste, deren Hauptzweck es ist, die Verkehrsbedürfnisse einer — gegebenenfalls auch grenzüberschreitenden — Region abzudecken;

8. „Transit“ 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. „Serviceeinrichtung“ die Anlage — unter Einschluss von Grundstück, Gebäude und Ausrüstung —, die ganz oder teilweise speziell hergerichtet wurde, um eine oder mehrere der in Anhang II Nummern 2 bis 4 genannten Serviceleistungen erbringen zu können;

10. „Betreiber einer Serviceeinrichtung“ eine öffentliche oder private Körperschaft, die für den Betrieb einer oder mehrerer Serviceeinrichtungen oder für die Erbringung einer oder mehrerer der in Anhang II Nummern 2 bis 4 genannten Serviceleistungen für Eisenbahnunternehmen zuständig ist;

11. „grenzüberschreitende Vereinbarung“ eine Vereinbarung zwischen zwei oder mehr Mitgliedstaaten oder zwischen Mitgliedstaaten und Drittstaaten, mit der die Erbringung von grenzüberschreitenden Eisenbahnverkehrsdiensten erleichtert werden soll;

12. „Genehmigung“ eine Genehmigung, die eine Genehmigungsbehörde einem Unternehmen erteilt und damit dessen Befähigung zur Erbringung von Eisenbahnverkehrsdiensten als Eisenbahnunternehmen anerkennt; diese Befähigung kann auf bestimmte Arten von Verkehrsdiensten begrenzt werden;

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

14. „vertragliche Vereinbarung“ einen Vertrag oder eine entsprechende Vereinbarung im Rahmen von Verwaltungs- oder Regulierungsmaßnahmen;

15. „angemessener Gewinn“ eine Eigenkapitalrendite, die dem etwaigen Risiko — auch hinsichtlich der Einnahmen — des Betreibers der Serviceeinrichtung Rechnung trägt und von der durchschnittlichen Rendite in dem betreffenden Sektor in den Vorjahren nicht wesentlich abweicht;

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

17. „Antragsteller“ ein Eisenbahnunternehmen oder eine internationale Gruppierung von Eisenbahnunternehmen oder 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 gemeinwirtschaftliches oder einzelwirtschaftliches Interesse am Erwerb von Fahrwegkapazität haben;

18. „überlastete Fahrwege“ einen 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;

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

20. „Koordinierung“ das Verfahren, bei dem der Infrastrukturbetreiber und der Antragsteller versuchen, Lösungen für nicht miteinander zu vereinbarende Anträge auf Zuweisung von Fahrwegkapazität zu finden;

21. „Rahmenvertrag“ 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;

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

23. „Netz“ bzw. „Schienennetz“ die gesamte Eisenbahninfrastruktur, der von einem Infrastrukturbetreiber verwaltet wird;

24. „Schienennetz-Nutzungsbedingungen“ 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;

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

26. „Netzfahrplan“ 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 deren 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.

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 Wirtschaftsunternehmen 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 technischen, kommerziellen und finanziellen Geschäftsziele 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) 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.

Dieser Absatz lässt die Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 unberührt.

ABSCHNITT 2

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

Artikel 6

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 Eisenbahninfrastruktur 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 Körperschaften geführt werden.

(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 im Einklang mit Artikel 7 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 in den entsprechenden Rechnungen getrennt auszuweisen und dürfen nicht auf Tätigkeitsbereiche übertragen werden, die andere Verkehrsleistungen oder sonstige Geschäfte betreffen.

(4) Die Rechnungsführung der verschiedenen Geschäftsbereiche gemäß den Absätzen 1 und 3 muss es ermöglichen, die Einhaltung des Verbots, öffentliche Gelder zugunsten eines der Geschäftsbereiche auf einen anderen zu übertragen, zu kontrollieren.

Artikel 7

Unabhängigkeit bei wesentlichen Funktionen der Infrastrukturbetreiber

(1) Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass die wesentlichen Funktionen, die für einen gerechten und nichtdiskriminierenden Zugang zur Infrastruktur ausschlaggebend sind, Stellen oder Unternehmen übertragen werden, die selbst keine Eisenbahnverkehrsleistungen erbringen. Ungeachtet der Organisationsstrukturen ist der Nachweis zu erbringen, dass dieses Ziel erreicht worden ist.

Bei den wesentlichen Funktionen handelt es sich um

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

b) Entscheidungen über die Wegeentgelte, einschließlich ihrer Festlegung und Erhebung unbeschadet des Artikels 29 Absatz 1.

Die Mitgliedstaaten können jedoch Eisenbahnunternehmen oder jeder anderen Stelle 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 Kapitel IV Abschnitte 2 und 3 genannten 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 des Kapitels IV Abschnitte 2 und 3 auf wesentliche Funktionen der Infrastrukturbetreiber Bezug genommen, so gelten diese Bestimmungen für die jeweiligen Befugnisse der entgelterhebenden Stelle und der Zuweisungsstelle.

ABSCHNITT 3

Finanzielle Sanierung

Artikel 8

Finanzierung des Infrastrukturbetreibers

(1) Die Mitgliedstaaten entwickeln — gegebenenfalls unter Berücksichtigung der allgemeinen Erfordernisse der Union, wozu auch die Notwendigkeit einer Zusammenarbeit mit benachbarten Drittländern zählt — ihre nationale Eisenbahninfrastruktur. Sie veröffentlichen zu diesem Zweck bis … (*) eine Leitstrategie für den Ausbau der Eisenbahninfrastruktur, um auf der Grundlage einer dauerhaft tragfähigen Finanzierung des Eisenbahnsystems dem künftigen Mobilitätsbedarf im Hinblick auf Instandhaltung, Erneuerung und Ausbau der Infrastruktur gerecht zu werden. Diese Strategie erstreckt sich über mindestens fünf Jahre und kann verlängert werden.

(2) Unter Wahrung der Artikel 93, 107 und 108 des Vertrags können die Mitgliedstaaten dem Infrastrukturbetreiber außerdem Mittel zuweisen, die in angemessenem Verhältnis zu seinen Funktionen gemäß Artikel 3 Nummer 2, der Größe der Infrastruktur und dem Finanzbedarf stehen, und zwar insbesondere für Neuinvestitionen. Die Mitgliedstaaten können beschließen, dass diese Investitionen durch andere Mittel als durch eine direkte staatliche Finanzierung gedeckt werden.

(3) Im Rahmen der vom betreffenden Mitgliedstaat festgelegten allgemeinen Politik und unter Berücksichtigung der Strategie nach Absatz 1 und der von den Mitgliedstaaten bereitgestellten Finanzmittel nach Absatz 2 beschließt der Infrastrukturbetreiber einen Geschäftsplan, der Investitions- und Finanzierungsprogramme enthält. Der Plan wird so entworfen, dass eine optimale, effiziente Nutzung, Bereitstellung und Entwicklung der Infrastruktur unter gleichzeitiger Wahrung des finanziellen Gleichgewichts und Bereitstellung der zur Erreichung dieser Ziele erforderlichen Mittel gewährleistet ist. Der Infrastrukturbetreiber sorgt dafür, dass bekannte Antragsteller und auf Verlangen potenzielle Antragsteller vor der Annahme des Geschäftsplans

(*) Zwei Jahre nach dem Inkrafttreten dieser Richtlinie.

durch den Infrastrukturbetreiber Zugang zu den relevanten Informationen sowie die Möglichkeit erhalten, sich zum Inhalt des Geschäftsplans zu äußern, was die Zugangs- und Nutzungsbedingungen sowie die Art, die Bereitstellung und den Ausbau der Infrastruktur anbelangt.

(4) Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass sich die Einnahmen eines Infrastrukturbetreibers aus Wegeentgelten, dem Gewinn aus anderen wirtschaftlichen Tätigkeiten und der staatlichen und privaten Finanzierung, wobei gegebenenfalls auch staatliche Vorauszahlungen eingeschlossen sind, einerseits und die Fahrwegausgaben — auch für die langfristige Erneuerung von Anlagegütern und Ausbaumaßnahmen — andererseits unter normalen geschäftlichen Umständen und über einen angemessenen Zeitraum, der die Laufzeit der in Artikel 30 Absatz 2 genannten vertraglichen Vereinbarung nicht überschreitet, zumindest ausgleichen.

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 Vertrags schaffen die Mitgliedstaaten geeignete Mechanismen, um dazu beizutragen, dass die Verschuldung der im Eigentum der öffentlichen Hand stehenden oder von ihr kontrollierten Eisenbahnunternehmen so weit verringert wird, dass eine Geschäftsführung auf gesunder finanzieller Basis möglich ist, und dass diese Unternehmen finanziell saniert werden.

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

Auf der Passivseite dieses Kontos können alle Darlehen gebucht werden, die von dem Eisenbahnunternehmen 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, bis zur vollständigen Tilgung dieser Darlehen. Schulden aus der Tätigkeit von Tochtergesellschaften werden nicht berücksichtigt.

(3) Die Absätze 1 und 2 gelten nur für Schulden und Zinsen für Schulden, die die im Eigentum der öffentlichen Hand stehenden oder von ihr kontrollierten Eisenbahnunternehmen bis zum Tag der Marktöffnung für alle oder einige Schienenverkehrsdienste in dem betreffenden Mitgliedstaat, jedenfalls jedoch bis zum 15. März 2001 bzw. im Fall von Mitgliedstaaten, die der Union nach dem 15. März 2001 beigetreten sind, bis zum Beitrittsdatum aufgenommen haben.

ABSCHNITT 4

Zugang zur Eisenbahninfrastruktur und zu Schienenverkehrsdiensten

Artikel 10

Bedingungen für den Zugang zur Eisenbahninfrastruktur

(1) Eisenbahnunternehmen erhalten für alle Arten von Schienengüterverkehrsdiensten zu angemessenen, nichtdiskriminierenden und transparenten Bedingungen das Recht auf Zugang zur Eisenbahninfrastruktur in allen Mitgliedstaaten. Dieses Recht schließt auch den Zugang zu Infrastrukturen für die Anbindung von See- und Binnenhäfen und anderen Serviceeinrichtungen gemäß Anhang II Nummer 2 und den Zugang zu Infrastrukturen ein, die mehr als einem Endnutzer dienen oder dienen können.

(2) Eisenbahnunternehmen erhalten das Recht auf Zugang zur Eisenbahninfrastruktur 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. Dieses Recht schließt den Zugang zu Infrastrukturen ein, durch die Serviceeinrichtungen gemäß Anhang II Nummer 2 angebunden werden.

(3) Die in Artikel 55 genannten zuständigen Regulierungsstellen 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.

(4) Gestützt auf die Erfahrungen der Regulierungsstellen, der zuständigen Behörden und der Eisenbahnunternehmen und auf die Arbeiten der in Artikel 57 Absatz 1 genannten Arbeitsgruppe kann die Kommission Maßnahmen mit den Einzelheiten des Verfahrens und den Kriterien für die Anwendung des Absatzes 3 des vorliegenden Artikels erlassen. Diese Durchführungsrechtsakte werden nach dem in Artikel 62 Absatz 3 genannten Prüfverfahren erlassen.

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 dem geltenden Unionsrecht entsprechender 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.

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 zwei Monate nach Eingang aller entscheidungserheblichen Informationen.

(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) Gestützt auf die Erfahrungen der Regulierungsstellen, der zuständigen Behörden und der Eisenbahnunternehmen und auf die Arbeiten der in Artikel 57 Absatz 1 genannten Arbeitsgruppe kann die Kommission Maßnahmen mit den Einzelheiten des Verfahrens und den Kriterien für die Anwendung der Absätze 1, 2 und 3 erlassen. Diese Durchführungsrechtsakte werden nach dem in Artikel 62 Absatz 3 genannten Prüfverfahren erlassen.

(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 stellen sicher, dass die in den Absätzen 1, 2, 3 und 5 genannten Entscheidungen der richterlichen Überprüfung unterliegen.

Artikel 12

Abgabe 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 gemäß 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.

(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.

(5) Gestützt auf die Erfahrungen der Regulierungsstellen, der zuständigen Behörden und der Eisenbahnunternehmen und auf die Arbeiten der in Artikel 57 Absatz 1 genannten Arbeitsgruppe kann die Kommission Maßnahmen mit den Einzelheiten des Verfahrens und den Kriterien für die Anwendung dieses Artikels erlassen. Diese Durchführungsrechtsakte werden nach dem in Artikel 62 Absatz 3 genannten Prüfverfahren erlassen.

Artikel 13

Bedingungen für den Zugang zu Leistungen

(1) Die Infrastrukturbetreiber erbringen für alle Eisenbahnunternehmen auf nichtdiskriminierende Weise die Leistungen des Mindestzugangspakets gemäß Anhang II Nummer 1.

(2) Die Betreiber von Serviceeinrichtungen erbringen für Eisenbahnunternehmen die in Anhang II Nummer 2 genannten Leistungen unter Ausschluss jeglicher Diskriminierung.

(3) Wird der Betreiber einer der in Anhang II Nummer 2 Buchstaben a, b, c und f aufgeführten Serviceeinrichtungen direkt oder indirekt von einer Stelle oder einem Unternehmen kontrolliert, die bzw. das auch in den nationalen Schienenverkehrsmärkten, für die die betreffende Serviceeinrichtung genutzt wird, tätig ist und eine beherrschende Stellung hat, so muss der Betreiber dieser Serviceeinrichtungen — zur Gewährleistung der vollständigen Transparenz und Nichtdiskriminierung in Bezug auf den Zugang zu den betreffenden Serviceeinrichtungen und zur Gewährleistung der Erbringung der betreffenden Leistungen — so organisiert sein, dass diese Serviceeinrichtungen organisatorisch und in den Entscheidungen von der betreffenden Stelle bzw. dem betreffenden Unternehmen unabhängig sind. Diese Unabhängigkeitsvorgabe begründet keine Schaffung einer separaten Stelle oder eines separaten Unternehmens für Serviceeinrichtungen; sie kann dadurch erfüllt werden, dass innerhalb ein und desselben Unternehmens voneinander getrennte Unternehmensbereiche eingerichtet werden.

Für alle in Anhang II Nummer 2 aufgeführten Serviceeinrichtungen müssen der Betreiber und die betreffende Stelle bzw. das betreffende Unternehmen eine getrennte Rechnungsführung einschließlich separater Bilanzen und separater Gewinn- und Verlustrechnungen haben.

Wird die Serviceeinrichtung von einem Infrastrukturbetreiber betrieben oder wird der Betreiber der Serviceeinrichtung direkt oder indirekt von einem Infrastrukturbetreiber kontrolliert, so gilt die Erfüllung der Anforderungen dieses Absatzes als nachgewiesen, wenn die Anforderungen des Artikels 7 eingehalten werden.

(4) Anträge von Eisenbahnunternehmen auf Zugang zur Serviceeinrichtung und auf dortige Erbringung von Leistungen dürfen nur abgelehnt werden, wenn tragfähige Alternativen vorhanden sind, die es ihnen ermöglichen, den betreffenden Güter- oder Personenverkehrsdienst auf derselben Strecke oder auf Alternativstrecken unter wirtschaftlich annehmbaren Bedingungen durchzuführen. Dies stellt keine Verpflichtung für den Betreiber der Serviceeinrichtung dar, Investitionen in Ressourcen oder Einrichtungen zu tätigen, um allen Anträgen von Eisenbahnunternehmen entsprechen zu können.

Betreffen Anträge von Eisenbahnunternehmen den Zugang zu und die Erbringung von Leistungen in einer Serviceeinrichtung, die von einem Betreiber einer Serviceeinrichtung im Sinne des Absatzes 3 betrieben wird, so hat der Betreiber der Serviceeinrichtung jede ablehnende Entscheidung zu begründen und tragfähige Alternativen in anderen Einrichtungen aufzuzeigen.

(5) Stellt der Betreiber einer Serviceeinrichtung gemäß Anhang II Nummer 2 Konflikte zwischen verschiedenen Anträgen fest, so bemüht er sich, allen Anträgen weitestmöglich zu entsprechen. Besteht keine tragfähige Alternative und kann nicht allen auf nachgewiesenem Bedarf beruhenden Anträgen auf Zugang zu Kapazitäten der betreffenden Serviceeinrichtung stattgegeben werden, so kann der Antragsteller bei der in Artikel 55 genannten Regulierungsstelle Beschwerde einlegen, die den Fall prüft und gegebenenfalls tätig wird, damit ein angemessener Teil der Kapazität dem Antragsteller zugewiesen wird.

(6) Der Betrieb einer Serviceeinrichtung gemäß Anhang II Nummer 2, die mindestens drei aufeinanderfolgende Jahre lang nicht genutzt wurde und für die Eisenbahnunternehmen gegenüber dem Betreiber der Serviceeinrichtung ihr Interesse an einem Zugang zu dieser Einrichtung auf der Grundlage nachgewiesenen Bedarfs bekundet haben, wird vom Eigentümer ganz oder teilweise als Schienenverkehrs-Serviceeinrichtung zum Leasing oder zur Vermietung ausgeschrieben, es sei denn, der Betreiber der Serviceeinrichtung weist nach, dass die Einrichtung aufgrund eines laufenden Umstellungsprozesses von keinerlei Eisenbahnunternehmen genutzt werden kann.

(7) Erbringt der Betreiber einer Serviceeinrichtung Dienstleistungen, die in Anhang II Nummer 3 als Zusatzleistungen genannt sind, so muss er diese nichtdiskriminierend für Eisenbahnunternehmen erbringen, die dies beantragen.

(8) Eisenbahnunternehmen können den Infrastrukturbetreiber oder andere Betreiber von Serviceeinrichtungen als Nebenleistungen um weitere in Anhang II Nummer 4 aufgeführte Leistungen ersuchen. Der Betreiber der Serviceeinrichtung ist zur Erbringung dieser Leistungen nicht verpflichtet. Beschließt der Betreiber der Serviceeinrichtung, anderen solche Leistungen anzubieten, so muss er diese nichtdiskriminierend für Eisenbahnunternehmen erbringen, die dies beantragen.

(9) Gestützt auf die Erfahrungen der Regulierungsstellen und der Betreiber von Serviceeinrichtungen und auf die Arbeiten der in Artikel 57 Absatz 1 genannten Arbeitsgruppe kann die Kommission Maßnahmen mit den Einzelheiten des Verfahrens und den Kriterien für den Zugang zu den Leistungen erlassen, die in den in Anhang II Nummern 2 bis 4 aufgeführten Serviceeinrichtungen zu erbringen sind. Diese Durchführungsrechtsakte werden nach dem in Artikel 62 Absatz 3 genannten Prüfverfahren erlassen

ABSCHNITT 5

Grenzüberschreitende Vereinbarungen

Artikel 14

Allgemeine Grundsätze für grenzüberschreitende Vereinbarungen

(1) Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass in grenzüberschreitenden Vereinbarungen enthaltene Regelungen die Eisenbahnunternehmen weder diskriminieren noch deren Freiheit zur Erbringung grenzüberschreitender Verkehrsdienste beschränken.

(2) Die Mitgliedstaaten notifizieren der Kommission bis … (*) alle vor diesem Tag geschlossenen grenzüberschreitenden Vereinbarungen; im Falle neuer oder überarbeiteter Vereinbarungen zwischen Mitgliedstaaten erfolgt die Notifizierung vor ihrem Abschluss. Die Kommission befindet im Falle von Vereinbarungen, die vor dem … (**) geschlossen wurden, innerhalb von neun Monaten nach ihrer Notifizierung und im Falle neuer oder überarbeiteter Vereinbarungen zwischen Mitgliedstaaten innerhalb von vier Monaten nach ihrer Notifizierung, ob diese Vereinbarungen mit dem Unionsrecht im Einklang stehen. Diese Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem Beratungsverfahren nach Artikel 62 Absatz 2 erlassen.

(3) Unbeschadet der Aufteilung der Zuständigkeit zwischen der Union und den Mitgliedstaaten entsprechend dem Unionsrecht unterrichten die Mitgliedstaaten die Kommission über ihre Absicht, Verhandlungen über neue oder überarbeitete grenzüberschreitende Vereinbarungen zwischen Mitgliedstaaten und Drittländern aufzunehmen und solche Vereinbarungen zu schließen.

(4) Gelangt die Kommission innerhalb von zwei Monaten, nachdem ein Mitgliedstaat seine Absicht zur Aufnahme von Verhandlungen im Sinne des Absatzes 2 mitgeteilt hat, zu der Auffassung, dass die Verhandlungen die Ziele laufender Verhandlungen der Union mit den betreffenden Drittländern beeinträchtigen und/oder zu einer Vereinbarung führen könnten, die nicht mit dem Unionsrecht in Einklang steht, so unterrichtet sie den Mitgliedstaat darüber.

Die Mitgliedstaaten unterrichten die Kommission regelmäßig über alle derartigen Verhandlungen und ersuchen die Kommission gegebenenfalls, als Beobachter daran teilzunehmen.

(5) Den Mitgliedstaaten wird gestattet, neue oder überarbeitete grenzüberschreitende Vereinbarungen mit Drittländern vorläufig anzuwenden und/oder zu schließen, sofern die Vereinbarungen mit dem Unionsrecht in Einklang stehen und Ziel und Zweck der Verkehrspolitik der Union nicht beeinträchtigen. Die Kommission erlässt diesbezügliche Genehmigungsbeschlüsse. Diese Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem Beratungsverfahren nach Artikel 62 Absatz 2 erlassen.

(*) Sechs Monate nach Inkrafttreten dieser Richtlinie.
(**) Das Datum des Inkrafttretens dieser Richtlinie einfügen.

ABSCHNITT 6

Überwachungsaufgaben der Kommission

Artikel 15

Umfang der Marktüberwachung

(1) Die Kommission trifft die erforderlichen Vorkehrungen zur Überwachung der technischen und wirtschaftlichen Bedingungen und der Marktentwicklungen im Schienenverkehr der Union.

(2) In diesem Rahmen beteiligt die Kommission Vertreter der Mitgliedstaaten und der betreffenden Sektoren, einschließlich der Nutzer, eng an ihren Arbeiten, damit diese besser in der Lage sind, die Entwicklung des Schienenverkehrs und die Marktentwicklung zu überwachen, die Wirkung der getroffenen Maßnahmen zu evaluieren und Wirkungsanalysen der von der Kommission in Aussicht genommenen Maßnahmen vorzulegen.

(3) Die Kommission überwacht die Nutzung der Schienennetze und die Entwicklung der Rahmenbedingungen im Eisenbahnsektor, insbesondere in Bezug auf die Wegeentgelte, die Kapazitätszuweisung, die Entwicklungen bei Preisen und Qualität der Schienenverkehrsdienste, die Schienenverkehrsdienste im Rahmen öffentlicher Dienstleistungsaufträge, die Erteilung von Genehmigungen sowie den Grad der Harmonisierung zwischen den Mitgliedstaaten.

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

a) die Entwicklung des Schienenverkehrsbinnenmarkts;

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

c) den Zustand des Schienennetzes der Union;

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 der Kommission jährlich die erforderlichen Informationen über die Nutzung der Schienennetze und die Entwicklung der Rahmenbedingungen im Eisenbahnsektor bereit.

(6) Die Kommission kann Maßnahmen erlassen, um sicherzustellen, dass die Mitgliedstaaten ihren Berichterstattungspflichten in kohärenter Weise nachkommen. Diese Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem Prüfverfahren nach Artikel 62 Absatz 3 erlassen.

KAPITEL III

GENEHMIGUNGEN FÜR EISENBAHNUNTERNEHMEN

ABSCHNITT 1

Genehmigungsbehörde

Artikel 16

Genehmigungsbehörde

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

Die Genehmigungsbehörde erbringt selbst keine Eisenbahnverkehrsleistungen und ist unabhängig von allen Stellen oder Unternehmen, die selbst Eisenbahnverkehrsleistungen erbringen.

ABSCHNITT 2

Bedingungen für den Erhalt einer Genehmigung

Artikel 17

Allgemeine Anforderungen

(1) Ein Eisenbahnunternehmen kann in seinem Niederlassungsstaat eine Genehmigung beantragen.

(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 Maßnahmen mit den Einzelheiten für die Verwendung eines gemeinsamen Genehmigungsmusters und — falls dies zur Gewährleistung eines fairen und wirksamen Wettbewerbs in den Schienenverkehrsmärkten erforderlich ist — mit den Einzelheiten des Verfahrens für die Anwendung dieses Artikels erlassen. Diese Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem Prüfverfahren nach Artikel 62 Absatz 3 erlassen.

Artikel 18

Bedingungen für den Erhalt einer Genehmigung

Einem antragstellendem Unternehmen wird auferlegt, dass es jederzeit den Genehmigungsbehörden des betreffenden Mitgliedstaats vor Aufnahme seiner Tätigkeiten nachweisen können muss, 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 jedes antragstellende Unternehmen 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 Unternehmen oder die für seine Geschäftsführung verantwortlichen Personen

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

b) kein Konkursverfahren eröffnet worden ist;

c) kein Urteil wegen schwerwiegender in Verkehrsvorschriften aufgeführter Verstöße ergangen ist;

d) kein Urteil wegen schwerer oder wiederholter Verstöße gegen arbeits- oder sozialrechtliche Pflichten einschließlich der Pflichten aus dem Arbeitsschutzrecht oder — im Falle eines Unternehmens, das einen grenzüberschreitenden Güterverkehr, der Zollverfahren unterliegt, zu betreiben wünscht — gegen zollrechtliche Pflichten ergangen ist.

Artikel 20

Anforderungen an die finanzielle Leistungsfähigkeit

(1) Die Anforderungen an die finanzielle Leistungsfähigkeit sind erfüllt, wenn das antragstellende Unternehmen nachweisen kann, dass es seine tatsächlichen und potenziellen Verpflichtungen unter realistischen Annahmen über einen Zeitraum von 12 Monaten erfüllen kann.

(2) Die Genehmigungsbehörde prüft die finanzielle Leistungsfähigkeit insbesondere anhand des Jahresabschlusses des Eisenbahnunternehmens oder für die antragstellenden Unternehmen, die keinen Jahresabschluss vorlegen können, anhand der Jahresbilanz. Jedes antragstellende Unternehmen legt mindestens die in Anhang III genannten Angaben vor.

(3) Die Genehmigungsbehörde erachtet die finanzielle Leistungsfähigkeit eines antragstellenden Unternehmens als nicht gegeben, wenn in erheblichem Umfang oder wiederholt Rückstände an Steuern oder Sozialversicherungsbeiträgen bestehen, die aus der Unternehmenstätigkeit geschuldet werden.

(4) Die Genehmigungsbehörde kann die Vorlage eines Prüfungsberichts und geeigneter Unterlagen einer Bank, einer öffentlichen Sparkasse, eines Wirtschaftsprüfers oder eines vereidigten Buchprüfers verlangen. Diese Unterlagen enthalten die in Anhang III aufgeführten Angaben.

(5) Die Kommission wird ermächtigt, in Einklang mit Artikel 60 delegierte Rechtsakte in Bezug auf bestimmte Änderungen des Anhangs III zu erlassen. Dementsprechend kann Anhang III geändert werden, um die von antragstellenden Unternehmen vorzulegenden Informationen aufzuführen oder er kann angesichts der Erfahrungen der Genehmigungsbehörden oder der Entwicklung des Eisenbahnverkehrsmarktes ergänzt werden.

Artikel 21

Anforderungen an die fachliche Eignung

Die Anforderungen an die fachliche Eignung sind erfüllt, wenn das antragstellende Unternehmen nachweisen kann, dass es über eine Betriebsorganisation verfügt oder verfügen wird, die die erforderlichen Kenntnisse oder Erfahrungen für eine sichere und zuverlässige betriebliche Beherrschung und Überwachung der in der Betriebsgenehmigung genannten Geschäftstätigkeit mitbringt.

Artikel 22

Anforderungen an die Deckung für zivilrechtliche Haftung

Unbeschadet der Unionsvorschriften über staatliche Beihilfen und in Einklang mit den Artikeln 93, 107 und 108 des Vertrags muss ein Eisenbahnunternehmen ausreichend versichert sein oder über Bürgschaften zu marktüblichen Konditionen verfügen, um die Unfallhaftpflicht insbesondere für Fahrgäste, Gepäck, Fracht, Post und Dritte nach nationalem und internationalem Recht zu decken.

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 5 Jahre statt.

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

Artikel 24

Befristete Genehmigung, Zustimmung, Aussetzung und Widerruf

(1) Die Genehmigungsbehörde kann bei ernsthaftem Zweifel daran, dass ein Eisenbahnunternehmen, dem sie eine Genehmigung erteilt hat, die Anforderungen dieses Kapitels, insbesondere des Artikels 18, erfüllt, jederzeit prüfen, ob es diesen Anforderungen tatsächlich 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 Genehmigungsbehörde eines anderen Mitgliedstaats eine Genehmigung erteilt hat, die Anforderungen dieses Kapitels erfüllt, so teilt sie dies jener 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.

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 sie die Europäische Eisenbahnagentur unverzüglich. Die Europäische Eisenbahnagentur unterrichtet unverzüglich die Genehmigungsbehörden der anderen Mitgliedstaaten.

Artikel 25

Genehmigungsverfahren

(1) Der jeweilige Mitgliedstaat veröffentlicht die Verfahren für die Erteilung von Genehmigungen und setzt die Kommission 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 III. Die Genehmigungsbehörde berücksichtigt alle verfügbaren Informationen. Die Entscheidung wird dem antragstellenden Unternehmen 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 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 veröffentlicht. Ihr Inhalt wird unentgeltlich in elektronischer Form in dem Internetportal des Infrastrukturbetreibers bereitgestellt und über ein gemeinsames Internetportal zugänglich gemacht. Dieses Internetportal wird von den Infrastrukturbetreibern im Rahmen ihrer Zusammenarbeit nach den Artikeln 37 und 40 eingerichtet.

(2) Die Schienennetz-Nutzungsbedingungen enthalten Angaben zum Fahrweg, der den Eisenbahnunternehmen zur Verfügung steht und zu den Zugangsbedingungen für den betreffenden Fahrweg. Die Schienennetz-Nutzungsbedingungen enthalten ferner Informationen zu den Bedingungen für den Zugang zu Serviceeinrichtungen, die an das Netz des Infrastrukturbetreibers angeschlossen sind, und für die Erbringung der Leistungen in diesen Einrichtungen oder verweisen auf eine Website, auf der diese Informationen unentgeltlich in elektronischer Form zur Verfügung gestellt werden. Anhang IV enthält den Inhalt der Schienennetz-Nutzungsbedingungen.

(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 Eisenbahninfrastruktur auf öffentlich-rechtlicher oder privatrechtlicher Grundlage die erforderlichen Vereinbarungen. Die Bedingungen dieser Vereinbarungen müssen nichtdiskriminierend und transparent sein, gemäß dieser Richtlinie.

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 dieser Bedingung legen die Mitgliedstaaten auch einzelne Entgeltregeln fest oder delegieren diese Befugnisse an den Infrastrukturbetreiber.

Die Mitgliedstaaten sorgen dafür, dass die Schienennetz-Nutzungsbedingungen die Rahmenbedingungen und Vorschriften für die Entgelterhebung enthalten oder auf eine Website verweisen, auf der die Rahmenbedingungen und Vorschriften für die Entgelterhebung veröffentlicht sind.

Der Infrastrukturbetreiber nimmt die Berechnung und Erhebung des Wegeentgeltes gemäß den geltenden Rahmenbedingungen und Vorschriften für die Entgelterhebung vor.

Unbeschadet der Unabhängigkeit der Geschäftsführung gemäß Artikel 4 und unter der Voraussetzung, dass das Recht mindestens vor dem … (*) 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. Bei jeder Änderung ist sicherzustellen, dass die Entgelte mit dieser Richtlinie und mit den geltenden Rahmenbedingungen und Vorschriften für die Entgelterhebung in Einklang stehen.

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

(*) Zwei Jahre vor Inkrafttreten dieser Richtlinie.

(3) 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.

(4) 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) Unbeschadet ihrer Zuständigkeit für die Planung und Finanzierung von Eisenbahninfrastrukturen und des Haushaltsgrundsatzes der Jährlichkeit sorgen die Mitgliedstaaten — soweit angezeigt — dafür, dass zwischen der zuständigen Behörde und dem Infrastrukturbetreiber für einen Zeitraum von mindestens drei Jahren eine vertragliche Vereinbarung geschlossen wird, die die in Anhang V aufgeführten Grundsätze und Eckdaten einhält.

Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass vertragliche Vereinbarungen, die am … (*) gültig sind, bei Erneuerung oder spätestens bis … (**) geändert werden, um sie an diese Richtlinie anzupassen.

(3) Die Mitgliedstaaten schaffen die in Absatz 1 genannten Anreize durch die in Absatz 2 genannte vertragliche Vereinbarung oder durch aufsichtsrechtliche Maßnahmen oder durch eine Kombination von Anreizen zur Kostensenkung in der vertraglichen Vereinbarung und der durch aufsichtsrechtliche Maßnahmen festgelegten Höhe der Entgelte.

(4) Beschließt ein Mitgliedstaat, die in Absatz 1 genannten Anreize durch aufsichtsrechtliche Maßnahmen zu schaffen, so stützt er sich dabei auf eine Analyse der erreichbaren Kostensenkungen. Die Befugnis der Regulierungsstelle zur Entgeltüberprüfung gemäß Artikel 56 bleibt hiervon unberührt.

(5) Die Bedingungen der vertraglichen Vereinbarung gemäß Absatz 2 und die Modalitäten der Zahlungen, mit denen dem Infrastrukturbetreiber Mittel zur Verfügung gestellt werden, werden für die gesamte Vertragslaufzeit im Voraus vereinbart.

(6) Die Mitgliedstaaten sorgen dafür, dass Antragsteller und auf Verlangen potenzielle Antragsteller von der zuständigen Behörde und vom Infrastrukturbetreiber vor der Unterzeichnung der vertraglichen Vereinbarung über deren Inhalt unterrichtet werden und die Möglichkeit erhalten, sich dazu zu äußern. Die vertragliche Vereinbarung wird innerhalb eines Monats nach ihrem Abschluss veröffentlicht.

Der Infrastrukturbetreiber sorgt für Kohärenz zwischen der vertraglichen Vereinbarung und dem Geschäftsplan.

(7) Die Infrastrukturbetreiber erstellen und führen ein Verzeichnis ihrer eigenen Aktiva und der Aktiva, deren Verwaltung ihnen obliegt; das Verzeichnis dient der Beurteilung des Finanzbedarfs für Instandhaltung oder Ersetzung im Zusammenhang mit den Aktiva. Zusätzlich werden Einzelheiten zu Aufwendungen für die Erneuerung und Umrüstung der Fahrwege angegeben.

(8) Die Infrastrukturbetreiber legen ein Verfahren für die Zurechnung der Kosten fest. Die Mitgliedstaaten können die vorherige Genehmigung verlangen. Dieses Verfahren wird von Zeit zu Zeit entsprechend den bewährten internationalen Verfahren angepasst.

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, damit diese ihre in Artikel 56 genannten Funktionen wahrnehmen kann. Diesbezüglich müssen der Infrastrukturbetreiber und der Betreiber der Serviceeinrichtung 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 und für den Zugang zu Infrastrukturen, durch die Serviceeinrichtungen angebunden werden, in Höhe der Kosten festzulegen, die unmittelbar aufgrund des Zugbetriebs anfallen.

Die Kommission erlässt vor dem … (***) Maßnahmen zur Festlegung der Methode für die Berechnung der Kosten, die unmittelbar aufgrund des Zugbetriebs anfallen. Diese Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem Prüfverfahren nach Artikel 62 Absatz 3 erlassen.

Der Infrastrukturbetreiber kann beschließen, die Methode schrittweise zu übernehmen; hierfür steht ihm ein Zeitraum von höchstens fünf Jahren ab dem … (***) zur Verfügung.

(4) Die Wegeentgelte nach Absatz 3 können einen Entgeltbestandteil umfassen, der die Knappheit der Fahrwegkapazität auf dem bestimmbaren Fahrwegabschnitt in Zeiten der Überlastung widerspiegelt.

(*) Zeitpunkt des Inkrafttretens dieser Richtlinie.
(**) Drei Jahre nach Inkrafttreten dieser Richtlinie.
(***) 36 Monate nach dem Inkrafttreten dieser Richtlinie.

(5) Die Wegeentgelte nach Absatz 3 können geändert werden, um den Kosten umweltbezogener Auswirkungen aufgrund des Zugbetriebs Rechnung zu tragen. Solche Änderungen müssen nach Maßgabe der verursachten Auswirkungen differenziert werden.

Gestützt auf die Erfahrungen der Infrastrukturbetreiber, der Eisenbahnunternehmen, der Regulierungsstellen und der zuständigen Behörden und in Anerkennung bestehender Regelungen über lärmabhängige Wegeentgelte kann die Kommission Durchführungsmaßnahmen mit Durchführungsbestimmungen für die Anwendung der Anlastung der Kosten von Lärmauswirkungen einschließlich der Anwendungsdauer und mit Bestimmungen erlassen, die es gestatten, dass bei der Differenzierung der Wegeentgelte gegebenenfalls die Schutzwürdigkeit des betreffenden Gebiets berücksichtigt wird, insbesondere hinsichtlich des Umfangs der betroffenen Bevölkerung und der Zugzusammensetzung und ihrer Auswirkung auf die Lärmemissionen. Diese Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem Prüfverfahren nach Artikel 62 Absatz 3 erlassen.

Eine Anlastung umweltbezogener Kosten, die eine Erhöhung der Gesamterlöse des Infrastrukturbetreibers mit sich bringt, ist jedoch nur dann zulässig, wenn auch im Straßengüterverkehr in Einklang mit dem Unionsrecht eine solche Anlastung erfolgt.

Führt die Anlastung umweltbezogener Kosten zu zusätzlichen Erlösen, so entscheiden die Mitgliedstaaten über deren Verwendung.

Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass die Informationen aufbewahrt werden, die erforderlich sind, um den Ursprung umweltbezogener Abgaben und ihre Anwendung verfolgen zu können. Die Mitgliedstaaten stellen der Kommission diese Informationen auf Anfrage zur Verfügung.

(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 Entgelte für den Schienenzugang innerhalb von Serviceeinrichtungen gemäß Anhang II Nummer 2 und für die Erbringung von Leistungen in diesen Einrichtungen dürfen die Kosten für deren Erbringung, zuzüglich eines angemessenen Gewinns, nicht übersteigen.

(8) Werden die in Anhang II 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 II 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, oder er gibt eine Website an, auf der diese Informationen unentgeltlich in elektronischer Form veröffentlicht werden.

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, Aufschläge auf der Grundlage effizienter, transparenter und nichtdiskriminierender Grundsätze erheben, wobei die bestmögliche Wettbewerbsfähigkeit insbesondere des grenzüberschreitenden Eisenbahnverkehrs 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 die Mitgliedstaaten solche Aufschläge genehmigen, stellen sie sicher, dass die Infrastrukturbetreiber prüfen, inwieweit die Aufschläge für bestimmte Marktsegmente relevant sind; dabei ziehen sie mindestens die in Anhang VI Nummer 1 genannten Verkehrsdienst-Paare in Betracht und wählen die zutreffenden aus. Die Liste der von den Infrastrukturbetreibern festgelegten Marktsegmente umfasst mindestens die drei folgenden Segmente: Güterverkehrsdienste, Personenverkehrsdienste im Rahmen eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags und andere Personenverkehrsdienste.

Die Infrastrukturbetreiber können die Marktsegmente je nach Art der Güter- oder Personenbeförderung weiter untergliedern.

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.

(2) 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.

(3) 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.

(4) Die Wegeentgelte können differenziert werden, um Anreize dafür zu geben, dass Züge mit einer Version des Europäischen Zugsteuerungssystems (ETCS) ausgerüstet werden, die mit der durch die Entscheidung 2008/386/EG der Kommission [1] gebilligten Version und Folgeversionen kompatibel ist.

Die Kommission kann nach einer Folgenabschätzung Maßnahmen mit Durchführungsbestimmungen für die Anwendung der Differenzierung der Wegeentgelte einschließlich der Anwendungsdauer erlassen. Diese Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem Prüfverfahren nach Artikel 62 Absatz 3 erlassen.

(5) 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.

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

Artikel 33

Entgeltnachlässe

(1) Unbeschadet der Artikel 101, 102, 106 und 107 des Vertrags und ungeachtet des Grundsatzes der direkten 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 nichtdiskriminierend 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 Vertrags 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.

[1] Entscheidung 2008/386/EG der Kommission vom 23. April 2008 zur Änderung von Anhang A der Entscheidung 2006/679/EG über die technische Spezifikation für die Interoperabilität des Teilsystems Zugsteuerung, Zugsicherung und Signalgebung des konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystems und von Anhang A der Entscheidung 2006/860/EG über die technische Spezifikation für die Interoperabilität des Teilsystems Zugsteuerung, Zugsicherung und Signalgebung des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems (ABl. L 136 vom 24.5.2008, S. 11).

(2) Die Grundsätze der leistungsabhängigen Entgeltregelung gemäß Anhang VI Nummer 2 gelten für das gesamte Netz.

(3) Die Kommission wird ermächtigt, in Einklang mit Artikel 60 delegierte Rechtsakte in Bezug auf Änderungen des Anhangs VI Nummer 2 Buchstabe c zu erlassen. Dementsprechend kann Anhang VI Nummer 2 Buchstabe c auf der Grundlage der Entwicklung des Schienenverkehrsmarktes und der Erfahrungen der Regulierungsstellen nach Artikel 55, der Infrastrukturbetreiber und der Eisenbahnunternehmen geändert werden. Diese Änderungen dienen der Anpassung der Kategorien von Verspätungen an die bewährte branchenübliche Praxis.

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. Das Entgelt wird entweder vom Antragsteller oder von dem nach Artikel 41 Absatz 1 benannten Eisenbahnunternehmen gezahlt.

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

Zusammenarbeit bei netzübergreifenden Entgeltregelungen

(1) Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass die Infrastrukturbetreiber zusammenarbeiten, um die Anwendung effizienter Entgeltregelungen zu ermöglichen, und dass sie sich zur Koordinierung der Entgelterhebung oder zur Erhebung der Entgelte für den netzübergreifenden Zugbetrieb im Eisenbahnsystem in der Union zusammenschließen. Die Infrastrukturbetreiber müssen insbesondere bestrebt sein, die bestmögliche Wettbewerbsfähigkeit grenzüberschreitender Schienenverkehrsdienste zu gewährleisten und die effiziente Nutzung der Schienennetze sicherzustellen. Zu diesem Zweck schaffen sie die dafür notwendigen Verfahren gemäß den Bestimmungen dieser Richtlinie.

(2) Für die Zwecke des Absatzes 1 stellen die Mitgliedstaaten sicher, dass die Infrastrukturbetreiber zusammenarbeiten und es somit ermöglichen, dass bei netzübergreifendem Verkehr im Eisenbahnsystem in der Union Aufschläge gemäß Artikel 32 und leistungsabhängige Entgeltregelungen gemäß Artikel 35 effizient angewandt werden.

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 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 11 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 4 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 nichtdiskriminierend unter Einhaltung des Unionsrechts zugewiesen wird.

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

Artikel 40

Zusammenarbeit bei der Zuweisung von netzübergreifender Fahrwegkapazität

(1) Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass die Infrastrukturbetreiber im Interesse einer effizienten Schaffung und Zuweisung von netzübergreifender Fahrwegkapazität im Eisenbahnsystem in der Union zusammenarbeiten, auch bei Rahmenverträgen gemäß Artikel 42. Die Infrastrukturbetreiber schaffen die dafür notwendigen Verfahren gemäß den Bestimmungen dieser Richtlinie und richten die entsprechenden netzübergreifenden 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. Gegebenenfalls können an diesem Verfahren Vertreter von Infrastrukturbetreibern aus Drittstaaten beteiligt werden.

(2) Die Kommission wird über die wichtigsten Sitzungen, in denen gemeinsame Grundsätze und Verfahren für die Zuweisung von Fahrwegen entwickelt werden, unterrichtet und zu diesen Sitzungen als Beobachter eingeladen. Die Regulierungsstellen erhalten ausreichende Informationen über die Entwicklung gemeinsamer Grundsätze und Verfahren für die Zuweisung von Fahrwegen und über die IT-Systeme für die Fahrwegzuweisung, um ihre Regulierungsaufsicht gemäß Artikel 56 ausüben zu können.

(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 Antragstellern gestellt werden. Zwecks Nutzung der Fahrwegkapazität benennen die Antragsteller ein Eisenbahnunternehmen, das mit dem Infrastrukturbetreiber eine Vereinbarung gemäß Artikel 28 schließt. Das Recht der Antragsteller, mit Infrastrukturbetreibern Vereinbarungen nach Artikel 44 Absatz 1 zu schließen, bleibt hiervon unberührt.

(2) Der Infrastrukturbetreiber kann mit Rücksicht auf legitime Erwartungen hinsichtlich seiner künftigen Erlöse und hinsichtlich der Fahrwegnutzung Anforderungen an Antragsteller festlegen. Die Anforderungen müssen angemessen, transparent und nichtdiskriminierend sein. Sie werden in den Schienennetz-Nutzungsbedingungen gemäß Anhang IV Nummer 3 Buchstabe b angegeben. Sie 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 erlässt vor … (*) Durchführungsmaßnahmen mit den Einzelheiten der für die Anwendung von Absatz 2 geltenden Kriterien. Diese Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem Prüfverfahren nach Artikel 62 Absatz 3 erlassen.

Artikel 42

Rahmenverträge

(1) Unbeschadet der Artikel 101, 102 und 106 des Vertrags 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) Rahmenverträge müssen im Interesse einer besseren Nutzung des Schienennetzes geändert oder eingeschränkt werden können.

(4) In Rahmenverträgen 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.

(*) 36 Monate nach dem Inkrafttreten dieser Richtlinie.

(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, festlegen. 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 offenzulegen.

(8) Gestützt auf die Erfahrungen der Regulierungsstellen, der zuständigen Behörden und der Eisenbahnunternehmen und auf die Arbeiten der in Artikel 57 Absatz 1 genannten Arbeitsgruppe kann die Kommission Maßnahmen mit den Einzelheiten des Verfahrens und den Kriterien für die Anwendung dieses Artikels erlassen. Diese Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem Prüfverfahren nach Artikel 62 Absatz 3 erlassen.

Artikel 43

Zeitplan des Zuweisungsverfahrens

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

(2) Die Kommission wird ermächtigt, in Einklang mit Artikel 60 delegierte Rechtsakte in Bezug auf bestimmte Änderungen des Anhangs VII zu erlassen. Dementsprechend kann Anhang VII nach Konsultation aller Infrastrukturbetreiber geändert werden, um betrieblichen Erwägungen des Zuweisungsverfahrens Rechnung zu tragen. Diese Änderungen richten sich danach, was angesichts der Erfahrungen erforderlich ist, um ein effizientes Zuweisungsverfahren zu gewährleisten und den betrieblichen Anliegen der Infrastrukturbetreiber Rechnung zu tragen.

(3) 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.

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 VII genannten Fristen zu stellen.

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

(4) Im Falle netzübergreifender Zugtrassen stellen die Infrastrukturbetreiber sicher, dass sich Antragsteller an eine einzige Anlaufstelle wenden können, bei der es sich entweder um eine von den Infrastrukturbetreibern eingerichtete gemeinsame Stelle oder um einen einzelnen an der Zugtrasse beteiligten Infrastrukturbetreiber handelt. Dieser Infrastrukturbetreiber ist berechtigt, bei den anderen beteiligten Infrastrukturbetreibern im Auftrag des Antragstellers um Fahrwegkapazität nachzusuchen. Diese Anforderung lässt die Verordnung (EU) Nr. 913/2010 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 22. September 2010 zur Schaffung eines europäischen Schienennetzes für einen wettbewerbsfähigen Güterverkehr [1] unberührt.

Artikel 45

Netzfahrplanerstellung

(1) Der Infrastrukturbetreiber bemüht sich, so weit wie möglich allen Anträgen auf Zuweisung von Fahrwegkapazität, einschließlich Anträgen auf netzübergreifenden Zugtrassen, stattzugeben und allen Sachzwängen, denen die Antragsteller unterliegen, einschließlich der wirtschaftlichen Auswirkungen auf ihr Geschäft, so weit 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) Der Infrastrukturbetreiber trifft geeignete Maßnahmen, um Beanstandungen Rechnung zu tragen.

[1] ABl. L 276 vom 20.10.2010, S. 22.

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 im Wege von Konsultationen mit den betreffenden Antragstellern um eine Lösung für Unvereinbarkeiten. Für die Zwecke der Konsultationen werden die folgenden Informationen innerhalb einer angemessenen Frist unentgeltlich und in schriftlicher oder elektronischer Form offengelegt:

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

b) die allen übrigen Antragstellern auf denselben Strecken vorläufig zugewiesenen Zugtrassen;

c) die auf den betreffenden Strecken gemäß Absatz 2 vorgeschlagenen alternativen Zugtrassen;

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

Diese Informationen werden gemäß Artikel 39 Absatz 2 bereitgestellt, ohne dass die Identität anderer Antragsteller preisgegeben wird, es sei denn, die betreffenden Antragsteller haben einer Offenlegung zugestimmt.

(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 6 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 zu fördern, unter nichtdiskriminierenden Bedingungen die erforderlichen Maßnahmen treffen, um sicherzustellen, dass diese Dienste bei der Zuweisung von Fahrwegkapazität Vorrang erhalten.

Die Mitgliedstaaten können gegebenenfalls dem Infrastrukturbetreiber einen Ausgleich für mögliche Mindereinnahmen gewähren, die dadurch entstehen, dass bestimmten Diensten in Anwendung des Unterabsatzes 2 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 Vorrangkriterien angemessen zu berücksichtigen.

(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 Vertrags 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 Kapazitätsanalyse werden die Gründe für Überlastungen ermittelt und mögliche kurz- und mittelfristige Abhilfemaßnahmen dargelegt.

(2) Gegenstand der Kapazitätsanalyse 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 Mitgliedstaat abhängig gemacht werden.

(3) Der Infrastrukturbetreiber muss die Erhebung der Entgelte für die betreffende Infrastruktur gemäß Artikel 31 Absatz 4 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 Antragstellers entziehen.

Artikel 53

Fahrwegkapazität für Instandhaltungsarbeiten

(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 regelmäßige Fahrweginstandhaltungsarbeiten auf Antragsteller angemessen Rechnung.

(3) Der Infrastrukturbetreiber unterrichtet die Beteiligten so früh wie möglich über die Nichtverfügbarkeit von Fahrwegkapazität aufgrund außerplanmäßiger Instandhaltungsarbeiten.

Artikel 54

Sondermaßnahmen bei Störungen

(1) Bei technisch bedingten oder unfallbedingten Störungen der Zugbewegungen hat der Infrastrukturbetreiber alle erforderlichen Maßnahmen zu treffen, um die Situation wieder zu normalisieren. 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.

(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 Situation möglichst bald wieder zu normalisieren.

(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.

ABSCHNITT 4

Regulierungsstelle

Artikel 55

Regulierungsstelle

(1) Jeder Mitgliedstaat richtet für den Eisenbahnsektor eine einzige nationale Regulierungsstelle ein. Diese Stelle ist unbeschadet des Absatzes 2 eine eigenständige Behörde, die in Bezug auf ihre Organisation, Funktion, hierarchische Stellung und Entscheidungsfindung rechtlich getrennt und unabhängig von anderen privaten oder öffentlichen Stellen 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.

(2) Die Mitgliedstaaten können Regulierungsstellen einrichten, die für mehrere regulierte Wirtschaftszweige zuständig sind, sofern diese integrierten Regulierungsstellen die in Absatz 1 genannten Unabhängigkeitsanforderungen erfüllen. Die Regulierungsstelle für den Eisenbahnsektor kann organisatorisch auch mit der in Artikel 11 der Verordnung (EG) Nr. 1/2003 des Rates vom 16. Dezember 2002 zur Durchführung der in den Artikeln 101 und 102 des Vertrags niedergelegten Wettbewerbsregeln [1] genannten nationalen Wettbewerbsbehörde, der durch die Richtlinie 2004/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. April 2004 über Eisenbahnsicherheit in der Gemeinschaft [2] eingerichteten Sicherheitsbehörde oder der in Kapitel III der vorliegenden Richtlinie genannten Genehmigungsbehörde zusammengelegt werden, wenn diese gemeinsame Stelle die in Absatz 1 genannten Unabhängigkeitsanforderungen erfüllt.

(3) Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass die Regulierungsstelle so mit Personal ausgestattet ist und geleitet wird, dass ihre Unabhängigkeit garantiert ist. Sie stellen insbesondere sicher, dass die Personen, die für die von der Regulierungsstelle nach Artikel 56 zu treffenden Entscheidungen verantwortlich sind, beispielsweise, soweit zutreffend, Mitglieder ihres Verwaltungsrats, unabhängig von allen Marktinteressen in Bezug auf den Eisenbahnsektor handeln und daher keinerlei Beteiligungs- oder Geschäftsbeziehungen zu Unternehmen oder Stellen unterhalten, die der Regulierung unterliegen, und bei der Wahrnehmung der Aufgaben der Regulierungsstelle keinerlei Weisungen von staatlichen, öffentlichen oder privaten Stellen einholen oder entgegennehmen

Die Personen, die für die von der Regulierungsstelle nach Artikel 56 zu treffenden Entscheidungen verantwortlich sind, verfügen bei der Einstellung und Verwaltung des Personals der Regulierungsstelle über umfassende Entscheidungsgewalt.

[1] ABl. L 1 vom 4.1.2003, S. 1. Anmerkung des Herausgebers: Der Titel der Richtlinie (EG) Nr. 1/2003 wurde angepasst, um der Umnummerierung der Artikel des Vertrags zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft gemäß Artikel 5 des Vertrags von Lissabon Rechnung zu tragen; die ursprüngliche Bezugnahme betraf die Artikel 81 und 82 des Vertrags.

[2] ABl. L 164 vom 30.4.2004, S. 29.

Artikel 56

Aufgaben der Regulierungsstelle

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

a) den Entwurf und die Endfassung der 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 Zugangsregelungen gemäß Artikel 10, 11, 12 und 13;

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

(2) Unbeschadet der Befugnisse der nationalen Wettbewerbsbehörden für die Sicherstellung des Wettbewerbs in den Schienenverkehrsmärkten ist die Regulierungsstelle berechtigt, die Wettbewerbssituation in den Schienenverkehrsmärkten zu überwachen; sie kontrolliert insbesondere von sich aus die in Absatz 1 Buchstaben a bis g genannten Punkte, um 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.

(3) Die Mitgliedstaaten können beschließen, dass die Regulierungsstelle damit betraut wird, unverbindliche Stellungnahmen zu den Entwürfen des Geschäftsplans gemäß Artikel 8 Absatz 3, der vertraglichen Vereinbarung und des Plans zur Erhöhung der Fahrwegkapazität abzugeben und insbesondere anzugeben, ob diese Instrumente mit der Wettbewerbssituation in den Schienenverkehrsmärkten vereinbar sind.

(4) Die Regulierungsstelle verfügt über die zur Wahrnehmung ihrer Funktionen notwendigen organisatorischen Kapazitäten.

(5) Die Regulierungsstelle gewährleistet, dass die vom Infrastrukturbetreiber festgesetzten Entgelte dem Kapitel IV Abschnitt 2 entsprechen und nichtdiskriminierend sind. 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.

(6) 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.

(7) Die Regulierungsstelle hat über Beschwerden zu entscheiden und binnen zwei Monaten ab Erhalt aller Auskünfte Abhilfemaßnahmen zu treffen. Unbeschadet der Befugnisse der nationalen Wettbewerbsbehörden für die Sicherstellung des Wettbewerbs in den Schienenverkehrsmärkten entscheidet sie gegebenenfalls von sich aus über geeignete Maßnahmen zur Korrektur unerwünschter Entwicklungen in diesen Märkten, insbesondere in Bezug auf Absatz 1 Buchstaben a bis g.

Entscheidungen der Regulierungsstelle sind für alle davon Betroffenen verbindlich und unterliegen keiner Kontrolle durch eine andere Verwaltungsinstanz. Die Regulierungsstelle muss ihre Entscheidungen durchsetzen können 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.

(8) Die Mitgliedstaaten gewährleisten die gerichtliche Nachprüfbarkeit von Entscheidungen der Regulierungsstelle. Die Beschwerde kann nur dann aufschiebende Wirkung auf die Entscheidung der Regulierungsstelle haben, wenn die Entscheidung der Regulierungsstelle dem Beschwerdeführer unmittelbar irreversiblen oder offensichtlich unverhältnismäßigen Schaden zufügen kann. Diese Bestimmung lässt die etwaigen durch Verfassungsrecht übertragenen Befugnisse des mit der Beschwerde befassten Gerichts unberührt.

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

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

alle sachdienlichen Informationen zu verlangen. Die Regulierungsstelle ist insbesondere befugt, von den Infrastrukturbetreibern, den Betreibern von Serviceeinrichtungen sowie von sämtlichen Unternehmen oder sonstigen Stellen, die unterschiedliche Leistungen im Bereich des Schienenverkehrs oder des Infrastrukturbetriebs gemäß Artikel 6 Absätze 1 und 2 und Artikel 13 erbringen oder in sich integrieren, zu verlangen, dass sie alle oder einen Teil der in Anhang VIII genannten Buchführungsdaten so hinreichend detailliert vorlegen, wie es für notwendig und angemessen erachtet wird.

Unbeschadet der Befugnisse der für staatliche Beihilfen zuständigen Behörden kann die Regulierungsstelle aus diesen Finanzdaten auch Rückschlüsse auf staatliche Beihilfen ziehen, die sie diesen Behörden mitteilt.

(11) Die Kommission wird ermächtigt, in Einklang mit Artikel 60 delegierte Rechtsakte in Bezug auf bestimmte Änderungen des Anhangs VIII zu erlassen. Dementsprechend kann Anhang VIII zwecks Anpassung an die Entwicklung der Rechnungslegungs- und Aufsichtspraxis und/oder Ergänzung um zusätzliche Elemente, die zur Überprüfung der Trennung der Rechnungsführung erforderlich sind, geändert werden.

Artikel 57

Zusammenarbeit zwischen den Regulierungsstellen

(1) Die 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 sind zu diesem Zweck Mitglied in einer regelmäßig tagenden Arbeitsgruppe, in der sie zusammenarbeiten. Um eine aktive Zusammenarbeit zwischen den betreffenden Regulierungsstellen zu gewährleisten, werden sie bei dieser Aufgabe von der Kommission unterstützt.

(2) Die Regulierungsstellen arbeiten, auch im Rahmen von Arbeitsvereinbarungen, zum Zwecke der Amtshilfe bei der Marktüberwachung, der Bearbeitung von Beschwerden oder der Durchführung von Untersuchungen eng zusammen.

(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 die betreffende Regulierungsstelle, bevor sie eine Entscheidung trifft, die Regulierungsstellen der anderen Mitgliedstaaten, durch deren Gebiet die betreffende grenzüberschreitende Zugtrasse führt, und ersucht sie um alle notwendigen Informationen.

(4) Die gemäß Absatz 3 konsultierten Regulierungsstellen erteilen sämtliche Informationen, die sie selbst aufgrund ihrer nationalen Rechtsvorschriften anfordern dürfen. 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 die sachdienlichen 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 notwendig sind und von der Regulierungsstelle des Mitgliedstaats, in dem der Vertreter ansässig ist, angefordert wurden. Diese Regulierungsstelle ist befugt, die Informationen über die betreffende grenzüberschreitende Zugtrasse an die in Absatz 3 genannten Regulierungsstellen weiterzuleiten.

(7) Die Regulierungsstellen erarbeiten gemeinsame Grundsätze und Verfahren für die Entscheidungen, zu denen sie aufgrund dieser Richtlinie befugt sind. Gestützt auf die Erfahrungen der Regulierungsstellen und die Tätigkeiten der in Absatz 1 genannten Arbeitsgruppe kann die Kommission Maßnahmen mit solchen gemeinsamen Grundsätzen und Verfahren erlassen wenn dies für die Gewährleistung einer effizienten Zusammenarbeit der Regulierungsstellen erforderlich ist. Diese Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem Prüfverfahren nach Artikel 62 Absatz 3 erlassen.

(8) Die Regulierungsstellen überprüfen Entscheidungen und Verfahren von Vereinigungen von Infrastrukturbetreibern gemäß Artikel 37 und Artikel 40 Absatz 1, die der Durchführung dieser Richtlinie oder anderweitigen Erleichterung des grenzüberschreitenden Schienenverkehrs dienen.

KAPITEL V

SCHLUSSBESTIMMUNGEN

Artikel 58

Vorschriften zur Vergabe öffentlicher Aufträge

Die Bestimmungen dieser Richtlinie lassen 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] 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 nichtdiskriminierenden Zugang zur Infrastruktur ausschlaggebenden Funktionen gemäß Artikel 7 Absatz 1 Unterabsatz 1

[1] ABl. L 134 vom 30.4.2004, S. 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) Stellt mehr als ein gemäß Artikel 17 zugelassenes Eisenbahnunternehmen oder — im Falle Irlands und Nordirlands — ein anderswo auf diese Weise zugelassenes Eisenbahnunternehmen einen förmlichen Antrag auf Durchführung konkurrierender Eisenbahnverkehrsleistungen in, nach oder von Irland oder Nordirland, so wird nach dem Beratungsverfahren des Artikels 62 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 Irland für in Nordirland tätige Eisenbahnunternehmen und außer dem Vereinigten Königreichs für in Irland tätige Eisenbahnunternehmen stellt.

Binnen eines Jahres nach Eingang der Entscheidung gemäß Unterabsatz 1 oder nach Eingang der Notifizierung des in Unterabsatz 2 des vorliegenden Artikels 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.

(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 Beratungsverfahren des Artikels 62 Absatz 2. Jenes Verfahren 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 60

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 den Artikeln 20, 35 Absatz 3, 43 Absatz 2 and 56 Absatz 11 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.

(3) Die Befugnisübertragung gemäß den Artikeln 20, 35 Absatz 3, 43 Absatz 2 und 56 Absatz 11 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 den Artikeln 20, 35 Absatz 3, 43 Absatz 2 and 56 Absatz 11erlassen 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.

Artikel 61

Durchführungsmaßnahmen

Die Kommission prüft auf Ersuchen eines Mitgliedstaats oder von sich aus Einzelmaßnahmen, die einzelstaatliche Behörden im Zusammenhang mit der Anwendung dieser Richtlinie erlassen haben und die die Bedingungen des Zugangs zur Eisenbahninfrastruktur und zu Schienenverkehrsdiensten, die Erteilung von Genehmigungen an Eisenbahnunternehmen, die Erhebung von Wegeentgelten und die Zuweisung von Fahrwegkapazität betreffen; die Prüfung erfolgt innerhalb von 12 Monaten nach Erlass der Maßnahmen. Die Kommission entscheidet binnen vier Monaten nach Eingang des Ersuchens nach dem in Artikel 62 Absatz 2 genannten Verfahren, ob die betreffende Maßnahme weiterhin angewendet werden darf.

(*) Datum des Inkrafttretens dieser Richtlinie einfügen.

Artikel 62

Ausschussverfahren

(1) Die Kommission wird von einem Ausschuss unterstützt. Dieser Ausschuss ist ein Ausschuss im Sinne der Verordnung (EU) Nr. 182/2011.

(2) Wird auf diesen Absatz Bezug genommen, so gilt Artikel 4 der Verordnung (EU) Nr. 182/2011.

(3) Wird auf diesen Absatz Bezug genommen, so gilt Artikel 5 der Verordnung (EU) Nr. 182/2011. Gibt der Ausschuss keine Stellungnahme ab, so erlässt die Kommission den im Entwurf vorgesehenen Durchführungsrechtsakt nicht.

Artikel 63

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 gesetzgeberische Maßnahmen vor, um eine solche Öffnung zu erleichtern, und bewertet die Auswirkungen der Maßnahmen.

Artikel 64

Umsetzung

(1) Die Mitgliedstaaten setzen die Rechts- und Verwaltungsvorschriften in Kraft, die erforderlich sind, um dieser Richtlinie — auch hinsichtlich der Einhaltung durch die betreffenden Unternehmen, Betreiber, Antragsteller, Behörden und sonstigen Stellen — bis … (*) nachzukommen. Sie teilen der Kommission unverzüglich den Wortlaut dieser Vorschriften mit.

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 innerstaatlichen Rechtsvorschriften mit, die sie auf dem unter diese Richtlinie fallenden Gebiet erlassen.

Artikel 55 Absatz 1 gilt ab … (**).

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

Artikel 65

Aufhebung

Die Richtlinien 91/440/EWG, 95/18/EG und 2001/14/EG in der Fassung der in Anhang IX Teil A aufgeführten Richtlinien werden unbeschadet der Verpflichtungen der Mitgliedstaaten hinsichtlich der in Anhang IX 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 X zu lesen.

Artikel 66

Inkrafttreten

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

Artikel 67

Adressaten

Diese Richtlinie ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

Geschehen zu … am …

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

(*) 36 Monate nach dem Inkrafttreten dieser Richtlinie.

(**) 60 Monate nach dem Inkrafttreten dieser Richtlinie.

(***) Datum des Inkrafttretens dieser Richtlinie einfügen.

ANHANG I

VERZEICHNIS DER EISENBAHNINFRASTRUKTURANLAGEN

Die Eisenbahninfrastruktur umfasst 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, Abflussrinnen, Durchlässe, Futtermauern, Anpflanzungen zum Schutz der Böschungen usw., Personenbahnsteige und Laderampen (auch in Personenbahnhöfen und Güterterminals), Seitenstreifen und Seitenwege, Einfriedungsmauern, Hecken und Zäune, Feuerschutzstreifen, Weichenheizungen, Gleiskreuzungen, Schneezäune;

— Kunstbauten: Brücken, Durchlässe und sonstige Bahnüberführungen, Tunnel, 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 der Zufahrtsstraßen;

— Sicherungs-, Signal- und Fernmeldeanlagen auf freier Strecke, in Bahnhöfen und Rangierbahnhöfen, einschließlich der Anlagen zur Erzeugung, Umwandlung und Verteilung von elektrischem Strom für Signal- und Fernmeldeanlagen, zu den vorgenannten Anlagen gehörende 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, einschließlich eines Teils der Anlagen für die Erhebung von Beförderungsentgelten.

ANHANG II

FÜR DIE EISENBAHNUNTERNEHMEN ZU ERBRINGENDE LEISTUNGEN

(gemäß Artikel 13)

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 der Eisenbahninfrastruktur einschließlich Weichen und Abzweigungen;

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

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

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

2. Der Zugang — einschließlich des Schienenzugangs — zu folgenden Serviceeinrichtungen, soweit vorhanden, und zu den Leistungen, die in diesen Einrichtungen erbracht werden:

   a) Personenbahnhöfe, deren Gebäude und sonstige Einrichtungen, einschließlich Einrichtungen für die Anzeige von Reiseauskünften sowie Örtlichkeiten für den Fahrscheinverkauf;

   b) Güterterminals;

   c) Rangierbahnhöfe und Zugbildungseinrichtungen einschließlich Rangiereinrichtungen;

   d) Abstellgleise;

   e) Wartungseinrichtungen — mit Ausnahme von Leistungen im Rahmen der schweren Instandhaltung, die in Wartungseinrichtungen erbracht werden, die ausschließlich für bestimmte Arten von Fahrzeugen bestimmt sind — und andere technische Einrichtungen einschließlich Reinigungs- und Wascheinrichtungen;

   f) See- und Binnenhafenanlagen mit Schienenverkehr;

   g) Hilfseinrichtungen;

   h) Einrichtungen für die Brennstoffaufnahme und Bereitstellung von Brennstoffen in diesen Einrichtungen, deren Preis auf der Rechnung getrennt auszuweisen ist.

3. Die Zusatzleistungen können Folgendes umfassen:

   a) Bereitstellung von Fahrstrom, dessen Preis auf der Rechnung getrennt von den für die Nutzung der Stromversorgungseinrichtungen erhobenen Entgelten auszuweisen ist;

   b) Vorheizen von Personenzügen;

   c) 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;

   d) Fahrscheinverkauf in Personenbahnhöfen;

   e) Leistungen im Rahmen der schweren Instandhaltung, die in Wartungseinrichtungen erbracht werden, die ausschließlich für bestimmte Arten von rollendem Material bestimmt sind.

ANHANG III

FINANZIELLE LEISTUNGSFÄHIGKEIT

(gemäß Artikel 20)

Die Informationen, die von antragstellenden Unternehmen gemäß Artikel 20 bereitzustellen sind, umfassen Folgendes:

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.

ANHANG IV

INHALT DER SCHIENENNETZ-NUTZUNGSBEDINGUNGEN

(gemäß Artikel 27)

Die Schienennetz-Nutzungsbedingungen gemäß Artikel 27 müssen folgende Angaben enthalten:

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 — auf Jahresbasis — mit den gemäß Artikel 35 der Richtlinie 2008/57/EG zu veröffentlichenden Eisenbahninfrastrukturregistern im Einklang stehen oder auf diese verweisen.

2. Einen 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 II 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 in Bezug sowohl auf Kosten als auch auf Entgelte angewandt werden. Dieser Abschnitt enthält ferner Angaben zu bereits beschlossenen oder, soweit verfügbar, in den kommenden fünf Jahren vorgesehenen Entgeltänderungen.

3. Einen 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

   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 bei der Anforderung von Informationen zur Netzfahrplanerstellung einzuhalten sind, sowie der Verfahren zur zeitlichen Planung planmäßiger und außerplanmäßiger Instandhaltungsarbeiten;

   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.

4. Einen Abschnitt mit Informationen bezüglich der Beantragung von Genehmigungen gemäß Artikel 25 der vorliegenden Richtlinie und von nach der Richtlinie 2004/49/EG erteilten Sicherheitsbescheinigungen oder mit der Angabe einer Website, auf der diese Informationen unentgeltlich in elektronischer Form zur Verfügung gestellt werden.

5. Einen Abschnitt mit Angaben zu den Streitbeilegungs- und Beschwerdeverfahren bezüglich des Zugangs zu Schieneninfrastruktur und Diensten sowie der leistungsabhängigen Entgeltregelung gemäß Artikel 35.

6. Einen Abschnitt mit Informationen über den Zugang zu den Serviceeinrichtungen gemäß Anhang II 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, oder sie geben eine Website an, auf der diese Informationen unentgeltlich in elektronischer Form zur Verfügung gestellt werden.

7. Einen Mustervertrag für den Abschluss von Rahmenverträgen zwischen Infrastrukturbetreibern und Antragstellern gemäß Artikel 42.

ANHANG V

GRUNDSÄTZE UND ECKDATEN FÜR VERTRAGLICHE VEREINBARUNGEN ZWISCHEN ZUSTÄNDIGEN BEHÖRDEN UND INFRASTRUKTURBETREIBERN

(gemäß Artikel 30)

Die vertragliche Vereinbarung spezifiziert die in Artikel 30 aufgeführten Elemente, was sich mindestens auf Folgendes bezieht:

1. die Infrastruktur und die Serviceeinrichtungen, auf die sich die Vereinbarung bezieht, entsprechend der Gliederung in Anhang II. Dies beinhaltet sämtliche Aspekte des Infrastrukturbetriebs, einschließlich der Instandhaltung und Erneuerung der bereits in Betrieb befindlichen Infrastruktur;

2. die Modalitäten der Zahlungen oder der Finanzierung für die in Anhang II aufgeführten Infrastrukturleistungen, für die Instandhaltung und für den Abbau von Instandhaltungsrückständen;

3. nutzerorientierte Leistungsvorgaben in Form von Indikatoren und Qualitätskriterien in Bezug auf Elemente wie

   a) Zugbetriebsleistung (z. B. unter den Gesichtspunkten Streckengeschwindigkeit und Zuverlässigkeit) und Kundenzufriedenheit,

   b) Netzkapazität,

   c) Vermögensverwaltung,

   d) Tätigkeitsvolumen,

   e) Sicherheitsniveaus und

   f) Umweltschutz;

4. den möglichen Instandhaltungsrückstand und die Vermögenswerte, die außer Betrieb genommen werden und dadurch unterschiedliche Finanzströme freisetzen;

5. die Anreize gemäß Artikel 30 Absatz 1 mit Ausnahme der Anreize, die im Wege von Regulierungsmaßnahmen nach Artikel 30 Absatz 3 geschaffen werden;

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

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

8. Regeln für den Umgang mit größeren Betriebsstörungen und Notfällen, einschließlich Notfallplänen und vorzeitiger Kündigung der Vereinbarung, sowie für die Unterrichtung der Nutzer;

9. Abhilfemaßnahmen für den Fall, dass eine Vertragspartei ihre vertraglichen Verpflichtungen nicht erfüllt, oder für außergewöhnliche Umstände, die die Verfügbarkeit öffentlicher Mittel beeinträchtigen. Dies umfasst auch die Voraussetzungen und Verfahren für Neuverhandlungen und vorzeitige Kündigung.

ANHANG VI

ANFORDERUNGEN IN BEZUG AUF EISENBAHNINFRASTRUKTURKOSTEN UND ZUGANGSENTGELTE

(gemäß Artikel 32 Absatz 1 und Artikel 35)

1. Die Paare, die von den Infrastrukturbetreibern zu berücksichtigen sind, wenn sie eine Liste von Marktsegmenten im Hinblick auf die Einführung von Aufschlägen in der Entgeltregelung gemäß Artikel 32 Absatz 1 festlegen, umfassen mindestens die folgenden:

   a) Personenverkehr / Güterverkehr

   b) Gefahrgutzüge / andere Güterzüge

   c) Inländischer Verkehr / grenzüberschreitender Verkehr

   d) Kombinierter Verkehr / Direktzüge

   e) Personenstadt- oder -regionalverkehr / Personenfernverkehr

   f) Blockzüge / Einzelwagenverkehr

   g) Taktverkehr / Gelegenheitsverkehr.

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

   a) Um ein vereinbartes Leistungsniveau zu erreichen und die wirtschaftliche Tragfähigkeit eines Verkehrsdienstes nicht zu gefährden, vereinbart der Infrastrukturbetreiber mit den Antragstellern 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.

   b) Der Infrastrukturbetreiber teilt den Eisenbahnunternehmen den Netzfahrplan, anhand dessen die Verspätungen berechnet werden, mindestens fünf Tage vor der Zugfahrt mit. Im Falle höherer Gewalt oder kurzfristiger Netzfahrplanänderungen kann der Infrastrukturbetreiber eine kürzere Mitteilungsfrist anwenden.

   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 Ursachen

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 vorgelagerten Infrastrukturbetreiber

4.2. verursacht durch den nachgelagerten 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

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 nachgelagerte Eisenbahnunternehmen

7.2. verursacht durch das vorgelagerte 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 nachgelagerten 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 einzigen 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 56 ist für Streitfälle in Bezug auf die leistungsabhängige Entgeltregelung ein Streitbeilegungssystem einzurichten, damit solche Angelegenheiten rasch bereinigt werden können. Dieses Streitbeilegungssystem gewährleistet Unparteilichkeit gegenüber den beteiligten Parteien. Gelangt dieses System zur Anwendung, ist innerhalb von zehn Arbeitstagen eine Entscheidung zu treffen.

h) Auf der Grundlage der in der leistungsabhängigen Entgeltregelung vereinbarten Eckwerte veröffentlicht der Infrastrukturbetreiber einmal jährlich das von den Eisenbahnunternehmen im Jahresdurchschnitt erzielte Leistungsniveau.

ANHANG VII

ZEITPLAN DES ZUWEISUNGSVERFAHRENS

(gemäß Artikel 43)

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.

ANHANG VIII

DER REGULIERUNGSSTELLE AUF VERLANGEN VORZULEGENDE BUCHFÜHRUNGSDATEN

(gemäß Artikel 56 Absatz 10)

1. Getrennte Rechnungsführung

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

   b) genaue und transparente Angaben über einzelne Quellen und Verwendungen von öffentlichen Geldern und Ausgleichsleistungen anderer Art. 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, anhand deren sich gemäß den Anforderungen der Regulierungsstelle feststellen lässt, ob zwischen den verschiedenen Geschäftsbereichen eine Quersubvention stattgefunden hat;

   d) das für die Aufteilung der Kosten auf die einzelnen Geschäftsbereiche angewendete Verfahren;

   e) falls das regulierte Unternehmen Teil einer Unternehmensgruppe ist, vollständige Angaben über Zahlungen zwischen den Unternehmen.

2. Kontrolle der Wegeentgelte

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

   b) hinreichende Angaben, 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, zu den Preisen für einzelne Dienste sowie zu den Gesamteinnahmen, 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, damit eine etwaige wettbewerbswidrige Preispolitik (Quersubventionen, Verdrängungspreise und überhöhte Preise) festgestellt werden kann.

3. Angaben zur finanziellen Leistungsfähigkeit

   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 näheren Erläuterung der Erklärungen.

ANHANG IX

Teil A

AUFGEHOBENE RICHTLINIEN MIT IHREN NACHFOLGENDEN ÄNDERUNGEN

(gemäß Artikel 65)

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

Teil B

FRISTEN FÜR DIE UMSETZUNG IN NATIONALES RECHT

(gemäß Artikel 65)

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 X

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 Absätze 4 bis 9
Artikel 2 Absatz 4			Artikel 2 Absatz 10
Artikel 3			Artikel 3 Nummern 1 bis 8
			Artikel 3 Nummern 9 bis 11
	Artikel 2 Buchstaben b und c		Artikel 3 Nummern 12 und 13
			Artikel 3 Nummern 14 und 15
		Artikel 2	Artikel 3 Nummern 16 bis 26
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 und Anhang II			Artikel 7 Absatz 1
		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
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 Absätze 1 bis 4
			Artikel 12 Absatz 5
		Artikel 5	Artikel 13
			Artikel 14

Richtlinie 91/440/EWG	Richtlinie 95/18/EG	Richtlinie 2001/14/EG	vorliegende Richtlinie
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 Absatz 1		Artikel 20 Absatz 1
	Anhang, Teil 1 Nummer 1		Artikel 20 Absatz 2
			Artikel 20 Absatz 3
	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 Absätze 1, 3, 4, 5 und 6	Artikel 29
		Artikel 6 Absätze 2 bis 5	Artikel 30
		Artikel 7	Artikel 31
		Artikel 8	Artikel 32
		Artikel 9	Artikel 33
		Artikel 10	Artikel 34
		Artikel 11	Artikel 35
		Artikel 12	Artikel 36
			Artikel 37
		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

Richtlinie 91/440/EWG	Richtlinie 95/18/EG	Richtlinie 2001/14/EG	vorliegende Richtlinie
		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 53
		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 34 Absatz 2	Artikel 61
Artikel 11a		Artikel 35 Absätze 1, 2 und 3	Artikel 62
Artikel 10 Absatz 9			Artikel 63
		Artikel 38	Artikel 64
			Artikel 65
	Artikel 17	Artikel 39	Artikel 66
Artikel 16	Artikel 18	Artikel 40	Artikel 67
			Anhang I
		Anhang II	Anhang II
	Anhang		Anhang III
		Anhang I	Anhang IV
			Anhang V
			Anhang VI
		Anhang III	Anhang VII
			Anhang VIII

BEGRÜNDUNG DES RATES

I. EINLEITUNG

Die Kommission hat dem Rat am 21. September 2010 ihren Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Schaffung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraums (Neufassung) ([1]) vorgelegt.

Das Europäische Parlament hat seinen Standpunkt in erster Lesung am 16. November 2011 festgelegt ([2]).

Der Rat hat am 12. Dezember 2011 eine politische Einigung über den Entwurf der Richtlinie erzielt. Nach der Überarbeitung durch die Rechts- und Sprachsachverständigen hat der Rat seinen Standpunkt in erster Lesung nach dem ordentlichen Gesetzgebungsverfahren gemäß Artikel 294 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union am 8. März 2012 festgelegt.

Bei seinen Beratungen hat der Rat die Stellungnahmen des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses und des Ausschusses der Regionen berücksichtigt.

II. ANALYSE DES STANDPUNKTS IN ERSTER LESUNG

1. Allgemeines

Mit dem Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Schaffung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraums (Neufassung) wird darauf abgezielt, mittels einer Neufassung des ersten Eisenbahnpakets die Regelungen für den europäischen Eisenbahnsektor zu vereinfachen, zu präzisieren und zu modernisieren und gleichzeitig Fortschritte im Hinblick auf die Umsetzung der Strategie „Europa 2020“ zu verwirklichen. Das Ziel der Neufassung besteht in einer Rechtsvereinfachung in der Weise, dass die verschiedenen Rechtsvorschriften für den Zugang zum Schienenverkehrsmarkt zusammengelegt und präzisiert werden. Darüber hinaus sollen die Vorschriften aktualisiert und hierzu veraltete Bestimmungen gestrichen und neue Bestimmungen eingeführt werden, die dem heutigen Schienenverkehrsmarkt in der Praxis besser gerecht werden.

Der Neufassungsvorschlag der Kommission erstreckt sich hauptsächlich auf Folgendes:

— Finanzierung der Eisenbahninfrastruktur und Wegeentgelte;

— Zugangs- und Wettbewerbsbedingungen auf dem Schienenverkehrsmarkt;

— Regulierungsaufsicht über den Schienenverkehrsmarkt.

Der Rat stimmt der Kommission zwar zu, was das Ziel des Vorschlags betrifft, hat im übrigen jedoch einen anderen Ansatz verfolgt und mehrere Änderungen am ursprünglichen Vorschlag vorgenommen. Eine ganze Reihe der vorgeschlagenen Bestimmungen ist nicht annehmbar, weil ihre Auswirkungen als zu weitreichend erachtet werden; dies gilt besonders für die Bedingungen für den Zugang der Eisenbahnunternehmen zu den Serviceeinrichtungen, für die Entgeltgrundsätze für die Nutzung der Eisenbahninfrastruktur und der Serviceeinrichtungen sowie für die Funktionen der Regulierungsstelle. Andere Bestimmungen wurden umformuliert, um die bestehenden drei Richtlinien einfacher und klarer zu fassen.

Daraus folgt, dass der Standpunkt des Rates in erster Lesung den ursprünglichen Kommissionsvorschlag durch die Umformulierung bzw. Streichung mehrerer Textabschnitte in gewissem Umfang ändert. Dies bedeutet, dass der Rat sämtliche Abänderungen, die das Europäische Parlament in seiner Stellungnahme in erster Lesung an den nunmehr gestrichenen Bestimmungen vorgenommen hatte, nicht akzeptieren kann.

([1]) Dok. 13789/10.
([2]) Dok. TA/2011/503/P7.

2. **Zentrale politische Fragen**

i) Bedingungen für den Zugang der Eisenbahnunternehmen zu den Serviceeinrichtungen und zu den dort erbrachten Leistungen (Artikel 13 und Anhang III)

Damit neuen Eisenbahnunternehmen ein ordnungsgemäßer Marktzugang geboten und infolgedessen ein stärkerer Wettbewerb im Eisenbahnsektor bewirkt wird, schlägt die Kommission vor, Unabhängigkeitsanforderungen einzuführen, wonach für den Betrieb der Serviceeinrichtungen und für die Erbringung von Schienenverkehrsdiensten insbesondere die rechtliche und organisatorische Unabhängigkeit sowie die Unabhängigkeit in den Entscheidungen verlangt werden, um Interessenkonflikte zwischen Erbringern von schienenverkehrsbezogenen Leistungen und Eigentümern der Serviceeinrichtungen einerseits und etablierten Eisenbahnunternehmen andererseits auszuschließen.

Der Rat vertritt die Auffassung, dass der Kommissionsvorschlag diesbezüglich geändert werden muss, indem der Ausdruck „rechtlich … unabhängig“ durch „organisatorisch und in den Entscheidungen … unabhängig“ ersetzt wird. Im Besonderen führte der Rat eine Unterscheidung ein zwischen den wesentlichen Serviceeinrichtungen, bei denen ein höheres Wettbewerbsniveau zu gewährleisten ist, und den übrigen Serviceeinrichtungen. Für letztere sieht der Rat lediglich eine getrennte Rechnungsführung vor; für die wesentlichen Serviceeinrichtungen, zu denen der Zugang verbessert werden muss, führte der Rat die Anforderung ein, dass sie organisatorisch und in den Entscheidungen unabhängig sein müssen.

Ferner fügte der Rat hinzu, dass diese Unabhängigkeitsvorgabe keine Pflicht zur Schaffung einer separaten Stelle oder eines separaten Unternehmens für Serviceeinrichtungen begründet; sie kann dadurch erfüllt werden, dass innerhalb ein und desselben Unternehmens voneinander getrennte Unternehmensbereiche eingerichtet werden.

Im Übrigen ist im ursprünglichen Vorschlag der Kommission vorgesehen, dass für den Betrieb von Serviceeinrichtungen für schienenverkehrsbezogene Leistungen die Regel „Nutzen oder Abgeben“ („*Use it or lease it*“) eingeführt wird. Wird eine Serviceeinrichtung über einen bestimmten Zeitraum nicht genutzt, so muss sie vom Eigentümer anderen Interessenten (auf Miet- oder Leasingbasis) zur Verfügung gestellt werden. Die vorgeschlagene Maßnahme soll durch die Vermeidung von Problemen aufgrund einer künstlich erzeugten Sättigung für eine höhere Verfügbarkeit solcher Einrichtungen am Markt sorgen.

Der Rat stimmt dem vorgeschlagenen Ansatz zu, schlägt aber vor, entgegen dem ursprünglichen Vorschlag der Kommission den betreffenden Zeitraum von zwei auf drei Jahre auszudehnen. Ferner vertritt der Rat die Auffassung, dass das Eisenbahnunternehmen gegenüber dem Betreiber sein Interesse an der Nutzung dieser Einrichtung auf der Grundlage nachgewiesenen Bedarfs bekunden muss. Schließlich hat der Rat hinzugefügt, dass der Betreiber das Recht hat, die Vermietung bzw. das Leasing der betreffenden Serviceeinrichtung dadurch abzuwenden, dass er nachweist, dass ein Umstellungsprozess im Gange ist.

Das Europäische Parlament schlägt einen breiteren Geltungsbereich für die Trennungsanforderungen in Artikel 13 Absatz 2 vor, aber der Rat ist dagegen, dass weitere Serviceeinrichtungen den Trennungsanforderungen unterworfen werden sollen.

In diesem Zusammenhang wurde die Abänderung 62 des Europäischen Parlaments vom Rat nicht akzeptiert.

ii) Entgeltgrundsätze und Ausnahmen von den Entgeltgrundsätzen (Artikel 31 und 32 sowie Anhang VIII)

Direkte Kosten

Im ursprünglichen Vorschlag der Kommission ist vorgesehen, dass die in Anhang III Nummer 1 festgelegten Entgelte für das „Mindestzugangspaket“ bei Dienstleistungen in Höhe der Kosten festzulegen sind, die unmittelbar aufgrund des Zugbetriebs nach Maßgabe von Anhang VIII Nummer 1 anfallen. Letztere Bestimmung enthält eine Auflistung der bei der Berechnung der direkten Kosten für das Mindestzugangspaket auszuklammernden Kostenbestandteile. Nach dem Vorschlag soll es der Kommission möglich sein, diese Auflistung im Wege delegierter Rechtsakte zu ändern.

Der Rat befürwortet zwar den Grundsatz, dass die Entgelte für das Mindestzugangspaket und für den Zugang zu Infrastrukturen, durch die Serviceeinrichtungen angebunden werden, in Höhe der Kosten festgesetzt werden, die unmittelbar aufgrund des Zugbetriebs anfallen, vertritt aber die Auffassung,

dass Anhang VIII Nummer 1 gestrichen und die Methode für die Berechnung der unmittelbar aufgrund des Zugbetriebs angefallenen Kosten im Wege von Durchführungsrechtsakten angenommen werden sollte, um eine einheitliche Anwendung dieses Artikels sicherzustellen. Ferner führte der Rat eine Bestimmung ein, wonach der Infrastrukturbetreiber beschließen kann, die Methode für die Berechnung der direkten Kosten über einen Zeitraum von fünf Jahren ab dem Ablauf der Frist für die Umsetzung der Richtlinie schrittweise zu übernehmen. Mit dieser Bestimmung soll den Mitgliedstaaten Zeit gewährt werden, damit sie ihre Infrastrukturfinanzierung schrittweise mit der gemeinsamen Methode in Einklang bringen können.

Lärmabhängige Entgelte

Die Kommission schlägt vor, dass bei einer nach den Unionsrechtsvorschriften für den Straßengüterverkehr zulässigen Anlastung der Kosten von Lärmauswirkungen die Wegeentgelte zu ändern sind, um den Kosten von Lärmauswirkungen des Zugbetriebs Rechnung zu tragen. Mit der vorgeschlagenen Differenzierung der Trassenzugangsentgelte anhand der Lärmemissionen sollen deutliche Anreize zur Modernisierung des rollenden Materials vermittelt werden.

Der Rat vertritt die Auffassung, dass der Ansatz der Kommission für die Anlastung der Kosten der Lärmauswirkungen für die Mitgliedstaaten eine Wahlmöglichkeit bleiben muss, damit negative finanzielle Auswirkungen auf die Infrastrukturbetreiber vermieden werden. Ferner wird der Kommission die Möglichkeit eingeräumt, Durchführungsmaßnahmen mit den Modalitäten für die Anwendung der Anlastung der Kosten von Lärmauswirkungen zu erlassen, mit denen gewährleistet wird, dass bei der Differenzierung der Entgelte gegebenenfalls die Schutzwürdigkeit des betreffenden Gebiets berücksichtigt wird, insbesondere hinsichtlich des Umfangs der betroffenen Bevölkerung und der Zugzusammensetzung und ihrer Auswirkungen auf die Lärmemissionen.

Europäisches Zugsteuerungssystem

Nach dem Vorschlag der Kommission würden die Wegeentgelte für Züge, die über das Europäische Zugsteuerungssystem (ETCS) verfügen, vorübergehend herabgesetzt werden. Der Rat befürwortet eine fakultative Regelung und lehnt jegliche obligatorische Maßnahme in diesem Bereich ab.

Allgemein folgt das Europäische Parlament dem Ansatz der Kommission hinsichtlich der Grundregeln für Wegeentgelte. Es hat sogar vorgeschlagen, die im Kommissionsvorschlag vorgesehenen Bedingungen für die Anlastung der Kosten von Lärmauswirkungen zu verschärfen und diese unabhängig von den Maßnahmen im Straßensektor zwingend vorzuschreiben. Das Parlament besteht zudem darauf, die Herabsetzung der Wegeentgelte für Züge, die über das ETCS verfügen, zwingend vorzuschreiben. Zudem schlägt das Parlament vor, die Möglichkeit zur Anlastung anderer umweltbezogener Kosten nur dann einzuschränken, wenn eine solche Anlastung durch Unionsrechtsvorschriften für den Straßengüterverkehr erfolgt, und besteht darauf, dass potenzielle künftige Einnahmen zugunsten der Verkehrssysteme zweckgebunden werden.

Diesbezüglich war der Rat nicht in der Lage, die Abänderungen 78, 79, 80 und 132 zu berücksichtigen.

iii) Finanzierung des Infrastrukturbetreibers sowie Infrastrukturkosten und Rechnungsführung (Artikel 8, Artikel 30 und Anhang VII)

Der ursprüngliche Kommissionsvorschlag sieht vor, dass Infrastrukturbetreibern Anreize zur Senkung der mit der Fahrwegbereitstellung verbundenen Kosten und der Zugangsentgelte gegeben werden. Nach diesem Vorschlag können diese Anreize nur durch eine vertragliche Vereinbarung zwischen der zuständigen nationalen Behörde und dem Infrastrukturbetreiber hinsichtlich der Infrastrukturkosten und der Zugangsentgelte umgesetzt werden. Der Kommissionsvorschlag sieht zudem vor, dass die vertraglichen Vereinbarungen zwischen den nationalen Behörden und den Infrastrukturbetreibern für eine Laufzeit von mindestens fünf Jahren geschlossen werden. Hauptziel der Kommission ist dabei die Förderung langfristiger Strategien zur Entwicklung der Eisenbahn.

Der Rat befürwortet grundsätzlich den Ansatz der Kommission in diesem Punkt, zieht es jedoch vor, dass die Möglichkeit vorgesehen wird, Regulierungsmaßnahmen zur Umsetzung der genannten Anreize anzuwenden, die eine Alternative zu den genannten vertraglichen Vereinbarungen bilden, und dass die Mindestlaufzeit der vertraglichen Vereinbarungen auf drei Jahre verkürzt wird. Zudem schlägt der Rat vor, zu verdeutlichen, dass es die Mitgliedstaaten sind, die die Höhe der öffentlichen Mittel zur Finanzierung der Infrastruktur bestimmen.

Der Rat ist wie die Kommission bestrebt, dass eine Entwicklungsstrategie für die Infrastrukturbetreiber festgelegt wird, sofern diese unverbindlich veröffentlicht wird. Zudem hält der Rat es nicht für zweckmäßig, eine feste Frist vorzugeben, in der Ein- und Ausnahmen der Infrastrukturbetreiber ausgeglichen sein müssen, und zieht es vor, einen angemessenen Zeitraum vorzusehen, der die Laufzeit der vertraglichen Vereinbarung nach Artikel 30 Absatz 2 nicht überschreitet.

Das Europäische Parlament schlägt vor, die Laufzeit der nationalen Strategien zum Ausbau der Infrastruktur zu verlängern, die Anhörung interessierter Kreise zu diesen Strategien auszuweiten, die Verpflichtung der Mitgliedstaaten zur Bereitstellung öffentlicher Finanzmittel zu verstärken und die von der Kommission ursprünglich vorgesehene Frist, in der der Ausgleich der Ein- und Ausnahmen der Infrastrukturbetreiber gewährleistet werden soll, zu verkürzen. In diesem Zusammenhang wurden die Abänderungen 55 und 78 des Europäischen Parlaments vom Rat nicht akzeptiert.

iv) Trennung zwischen Infrastrukturbetreibern und Eisenbahnunternehmen (Artikel 6 und 7)

Der Rat befürwortet den Ansatz der Kommission, die Frage der Trennung zwischen Infrastrukturbetreibern und Eisenbahnunternehmen nicht im Rahmen der vorgeschlagenen Neufassung der Richtlinie zur Schaffung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraums aufzugreifen.

Das Europäische Parlament schlägt allerdings vor, spezifische Anforderungen für IT-Dienste und Personalpolitik einzuführen. Darüber hinaus hat das Parlament die bestehenden Anforderungen bezüglich der getrennten Rechnungsführung zwischen Infrastrukturbetreibern und Eisenbahnunternehmen abgeändert. Schließlich fordert das Parlament die Kommission auf, zu dieser Frage vor Ende 2012 einen neuen Legislativvorschlag vorzulegen, um eine vollständige Trennung zwischen Infrastrukturbetrieb und Erbringung von Verkehrsleistungen sicherzustellen. Das Parlament besteht darauf, dass der neue Vorschlag auch die Öffnung des inländischen Marktes für den Schienenpersonenverkehr vorsehen sollte.

Der Rat konnte die Abänderungen 51, 52, 53 und 54 daher nicht berücksichtigen.

v) Aufgaben der Regulierungsstelle (Artikel 55 bis 57)

Der Kommissionsvorschlag enthält mehrere neue Bestimmungen, die gewährleisten sollen, dass die Regulierungsstellen durch größere Unabhängigkeit, erweiterte Zuständigkeiten und zusätzliche Mittel ihre Aufgaben wirksam ausüben können.

Es wird vorgeschlagen, die Bestimmungen zur Unabhängigkeit der Regulierungsstellen zu aktualisieren, indem vorgegeben wird, dass sie von allen öffentlichen und privaten Stellen unabhängig sein müssen. Dies soll das Risiko von Interessenkonflikten verringern und die Aufsichtskapazitäten der Regulierungsstellen erhöhen.

Zudem sieht der Kommissionsvorschlag eine Ausweitung der Zuständigkeit der Regulierungsstellen auf folgende Funktionen vor: 1) Entscheidungen über den Zugang zu schienenverkehrsbezogenen Leistungen, die für den Markteintritt und fairen Wettbewerb unverzichtbar sind; 2) Maßnahmen, durch die vermieden wird, dass für den Ausgleich unrentabler Aktivitäten gewährte staatliche Mittel zur Finanzierung kommerzieller Tätigkeiten zweckentfremdet werden; ferner wird vorgeschlagen, den Regulierungsstellen die Befugnis zu erteilen, Prüfungen vorzunehmen oder externe Kontrollen von Eisenbahnunternehmen und Infrastrukturbetreibern einzuleiten, um festzustellen, ob die Bestimmungen zur getrennten Rechnungsführung gemäß Artikel 6 eingehalten werden. Schließlich schlägt die Kommission in der Neufassung vor, dass die Infrastrukturbetreiber aggregierte und standardisierte Kostendaten in Form sogenannter „Finanzberichte zu Aufsichtszwecken" vorlegen, damit die Regulierungsstellen effizienter arbeiten können.

Auch wenn der Rat allgemein dem Ansatz der Kommission in Bezug auf die Erweiterung der Aufgaben der Regulierungsstellen folgt, hielt er es dennoch für notwendig, die vorgeschlagenen Unabhängigkeitsanforderungen an das Personal der Regulierungsstellen zu überarbeiten. Zudem hat der Rat die für Regulierungsstellen bestehende Möglichkeit, in Finanzierungsangelegenheiten einzugreifen, nur optional vorgesehen; eine Veröffentlichung der Finanzberichte zu Aufsichtszwecken lehnt der Rat ab.

Ferner beschloss der Rat, dass die Regulierungsstelle berechtigt sein soll, die Wettbewerbssituation in den Schienenverkehrsmärkten zu überwachen und unbeschadet der Befugnisse der nationalen Wettbewerbsbehörden für die Sicherstellung des Wettbewerbs in den Schienenverkehrsmärkten geeignete Maßnahmen zur Korrektur unerwünschter Entwicklungen in diesen Märkte zu treffen. Der Rat stimmt auch dem Grundsatz zu, dass ein abgestimmter Kooperationsrahmen zwischen den nationalen Regulierungsstellen geschaffen werden soll.

Das Europäische Parlament ist bestrebt, die nationalen Regulierungsstellen mit umfassenden Befugnissen zur Überwachung der Durchführung der Richtlinie auszustatten, und schlägt vor, die Unabhängigkeit und die Mittel der nationalen Regulierungsbehörden weiter zu verstärken und gleichzeitig ihre gegenwärtigen Befugnisse auf die Korrektur unerwünschter Entwicklungen des Marktes zu begrenzen. Das Europäische Parlament befürwortet zudem die Formalisierung der Zusammenarbeit zwischen nationalen Regulierungsbehörden durch die Schaffung eines Netzwerks, und nahm eine Aufforderung an die Kommission auf, einen Legislativvorschlag zur Einrichtung einer europäischen Regulierungsstelle vorzulegen.

Diesbezüglich war der Rat nicht in der Lage, die Abänderungen 48, 96, 97, 98, 99 und 100 zu berücksichtigen.

vi) Delegierte Rechtsakte und Durchführungsrechtsakte

Im ursprünglichen Kommissionsvorschlag wird vorgeschlagen, zur Änderung der verschiedenen Anhänge einschließlich ihrer Abschnitte auf delegierte Rechtsakte zurückzugreifen.

Nach Auffassung des Rates sind jedoch die Anhänge und Abschnitte, für die die Kommission zum Erlass delegierter Rechtsakte ermächtigt werden sollte, einzuschränken und auf bestimmte Änderungen des Anhangs V, des Anhangs VIII Nummer 4 Buchstabe c und der Anhänge IX bis X zu beschränken. Daher hat der Rat der Kommission die Möglichkeit genommen, anhand delegierter Rechtsakte Änderungen der Anhänge I (Eisenbahninfrastrukturanlagen), II (Wesentliche Funktionen der Infrastrukturbetreiber), III (Für die Eisenbahnunternehmen zu erbringende Leistungen), VI (Schienennetz-Nutzungsbedingungen), VII (Vertragliche Vereinbarungen) sowie von Teilen des Anhangs VIII (Entgelte) vorzunehmen, da diese Anhänge wesentliche Vorschriften enthalten.

Zudem hat der Rat Durchführungsmaßnahmen für die Festlegung einheitlicher Anwendungsbedingungen für bestimmte Vorschriften der Anhänge und Abschnitte vorgesehen, beispielsweise Artikel 13 (Bedingungen für den Zugang zu schienenverkehrsbezogenen Leistungen), Artikel 31 Absatz 3 (Festlegung einer Methode für die Berechnung der unmittelbar anfallenden Kosten), Artikel 31 Absatz 5 (Festlegung einer einheitlichen Methode für die Anlastung der Kosten von Lärmauswirkungen) und Artikel 32 (Festlegung einer einheitlichen Methode zur ETCS-Modulation).

Allgemein schlägt das Europäische Parlament vor, entweder weitere Einschränkungen vorzunehmen oder Zuständigkeiten der Kommission zum Erlass delegierter Rechtsakte zu streichen. Darüber hinaus lehnt das Parlament es ab, dass Durchführungsakte verwendet werden, um einheitliche Anwendungsbedingungen für bestimmte Vorschriften der Anhänge und Abschnitte festzulegen.

Diesbezüglich konnte der Rat die Abänderungen 62, 65, 68, 69, 70, 71, 72, 76, 78, 80, 81, 82 und 87 nicht akzeptieren.

3. **Sonstige grundsätzliche Fragen**

Allgemein lehnt der Rat diejenigen Abänderungen des EP ab, die den Bestimmungen der interinstitutionellen Vereinbarung über die systematischere Neufassung von Rechtsakten zuwiderlaufen (ABl. C 77 vom 28.3.2002, S. 1). Nummer 8 dieser interinstitutionellen Vereinbarung legt Folgendes fest: „*Sollte es sich im Laufe des Rechtsetzungsverfahrens als erforderlich erweisen, in den Neufassungsakt inhaltliche Änderungen der nach dem Vorschlag der Kommission unveränderten Bestimmungen aufzunehmen, so werden diese Änderungen nach dem im Vertrag vorgesehenen Verfahren gemäß der anwendbaren Rechtsgrundlage vorgenommen.*“

Nach Auffassung des Rates sind die Abänderungen des EP zu Bestimmungen, die nicht in den Neufassungsvorschlag der Kommission aufgenommen wurden, nicht unverzichtbar aus Gründen der Kohärenz und der Klarheit. Folglich konnte der Rat die Abänderungen 16, 17, 27, 29, 30, 33, 36, 38, 39, 40, 51, 52, 53, 57, 59, 67, 73, 85, 88, 89, 90, 94 und 95 nicht berücksichtigen.

4. **Sonstige Abänderungen des Europäischen Parlaments**

Weitere Abänderungen, die im Standpunkt des Rates in erster Lesung nicht berücksichtigt wurden, betreffen die folgenden Aspekte:

— Aufnahme zusätzlicher Anforderungen in Bezug auf Informationen und Fahrkarten für Fahrgäste (Abänderung 57);

— Vorschriften zu den Fristen für Entscheidungen der nationalen Regulierungsstelle (Abänderung 59);

— Ausweitung des Anwendungsbereichs der Marktüberwachung auf die Beschäftigungs- und Arbeitsbedingungen sowie auf Investitionen in die Eisenbahninfrastruktur (Abänderung 65);

— Anforderung, wonach das antragstellende Eisenbahnunternehmen zum Zeitpunkt des Antrags ferner nachzuweisen hat, dass es eine Sicherheitsbescheinigung besitzt (Abänderung 73);

— Verpflichtung, die Schienennetz-Nutzungsbedingungen in englischer Sprache zu veröffentlichen (Abänderung 75);

— restriktive Fristvorgabe für den Infrastrukturbetreiber, wonach er die Beteiligten mindestens eine Woche vor Beginn über außerplanmäßige Instandhaltungsarbeiten zu unterrichten hat (Abänderung 93);

— Festlegung einer Umsetzungsfrist von 12 Monaten (Abänderung 112);

— Verstärkung der Vorschriften über die Dienste, die Fahrgästen in Bahnhöfen angeboten werden (Abänderung 115);

— Aufnahme einer Bezugnahme auf die Richtlinie 2009/72/EG, was die Bereitstellung von Fahrstrom anbelangt (Abänderung 115);

— Erweiterung der Informationspflicht betreffend die Informationen zur Überwachung des Schienenverkehrsmarkts (Anhang IV Nummer 1) auf die Erhebung von Daten über Störungen, Unfälle und schwere Unfälle (Abänderung 116);

— zusätzliche Anforderungen an die Deckung für zivilrechtliche Haftung (Abänderung 140).

III. **SCHLUSSBEMERKUNGEN**

Der Rat hat bei der Festlegung seines Standpunkts in erster Lesung dem Vorschlag der Kommission und dem Standpunkt des Europäischen Parlaments in erster Lesung umfassend Rechnung getragen. Hinsichtlich der vom Europäischen Parlament vorgeschlagenen Abänderungen stellt der Rat fest, dass eine gewisse Zahl von Abänderungen – entweder ganz, teilweise oder sinngemäß – bereits in seinen Standpunkt in erster Lesung aufgenommen wurden.