



Brüssel, den 30.1.2013
COM(2013) 29 final

2013/0029 (COD)

Vorschlag für eine

RICHTLINIE DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

zur Änderung der Richtlinie 2012/34/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. November 2012 zur Schaffung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraums bezüglich der Öffnung des Marktes für inländische Schienenpersonenverkehrsdienste und der Verwaltung der Eisenbahninfrastruktur

(Text von Bedeutung für den EWR)

{SWD(2013) 10 final}
{SWD(2013) 11 final}
{SWD(2013) 12 final}
{SWD(2013) 13 final}

BEGRÜNDUNG

1. KONTEXT DES VORSCHLAGS

In ihrem am 28. März 2011 angenommenen Weißbuch über die Verkehrspolitik 2011¹ legte die Kommission ihre Zielvorstellung von einem einheitlichen europäischen Eisenbahnverkehrsraum dar, der einen Eisenbahnbinnenmarkt beinhaltet, in dem europäische Eisenbahnunternehmen ohne unnötige technische oder administrative Hindernisse Dienstleistungen erbringen können.

Das Potential der Eisenbahninfrastruktur als Rückgrat des Binnenmarkts und als Motor für nachhaltiges Wachstum wurde bereits im Rahmen mehrerer politischer Initiativen erkannt. In seinen Schlussfolgerungen vom Januar 2012 hob der Europäische Rat die Bedeutung hervor, die der Freisetzung des Wachstumspotenzials eines voll integrierten Binnenmarkts, einschließlich Maßnahmen in Bezug auf netzgebundene Branchen, zukommt. In der am 30. Mai 2012 angenommenen Mitteilung „Maßnahmen für mehr Stabilität, Wachstum und Arbeitsplätze“ betonte die Kommission, dass der bürokratische Aufwand und die Marktzutrittsschranken im Eisenbahnsektor weiter abgebaut werden müssen. Auch in ihrer Mitteilung vom 8. Juni 2012 über die Stärkung der Steuerung des Binnenmarkts² stellte die Kommission die Bedeutung des Verkehrssektors heraus.

Die Kommission hat zugleich vorgeschlagen, im Rahmen des neuen mehrjährigen Finanzrahmens 2014-2020 eine Fazilität „Connecting Europe“ zu schaffen und von deren Gesamtbudget von 50 Mrd. EUR 31,7 Mrd. EUR für die Verkehrsinfrastruktur bereitzustellen.

In den vergangenen zehn Jahren wurde drei „Eisenbahnpakete“ geschnürt, die zu einer schrittweisen Öffnung der nationalen Märkte sowie zu einer Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit und Verbesserung der Interoperabilität der Eisenbahn auf EU-Ebene geführt haben. Trotz der erheblichen Weiterentwicklung des EU-Besitzstands bleibt der Anteil des Schienenverkehrs am Gesamtverkehrsaufkommen innerhalb der EU jedoch relativ gering. Ziel dieses Vorschlags ist die Ausräumung der Hindernisse, die die Effektivität der Eisenbahnmärkte noch immer beeinträchtigen.

1.2. Anstehende Probleme

Hindernisse bestehen noch vor allem im Hinblick auf den Zugang zum Markt für inländische Personenverkehrsdienste. In vielen Mitgliedstaaten sind diese Märkte für den Wettbewerb geschlossen, was nicht nur die Entwicklung dieser Märkte behindert, sondern auch Disparitäten schafft zwischen den Mitgliedstaaten, die ihre Märkte geöffnet haben, und denjenigen, die dies noch nicht getan haben.

Inländische Personenverkehrsdienste können größtenteils nicht ausschließlich auf kommerzieller Basis erbracht werden und sind auf staatliche Unterstützung angewiesen. Ihre Erbringung erfolgt im Rahmen öffentlicher Dienstleistungsaufträge. Mit diesem Legislativpaket werden daher neben der Frage des Wettbewerbs um öffentliche Dienstleistungsaufträge auch zusätzliche Aspekte angegangen, wie die Verfügbarkeit von

¹ Weißbuch „Fahrplan zu einem einheitlichen europäischen Verkehrsraum – Hin zu einem wettbewerbsorientierten und ressourcenschonenden Verkehrssystem“, KOM(2011) 144.

² Bessere Governance für den Binnenmarkt, KOM(2012) 259.

Fahrzeugen für potenzielle Bewerber für solche Aufträge und die Einrichtung integrierter Fahrplan- und Fahrscheinsysteme dort, wo Fahrgäste davon profitieren.

Ein zweiter Problemkomplex, der die volle Entfaltung der Eisenbahnmärkte verhindert, betrifft die Leitungsstrukturen der Infrastrukturbetreiber. Da Infrastrukturbetreiber über natürliche Monopole verfügen, reagieren sie nicht immer auf die Bedürfnisse des Marktes und seiner Nutzer, was die Leistungsfähigkeit des Sektors insgesamt beeinträchtigt. In einer Reihe von Mitgliedstaaten sind Infrastrukturbetreiber nicht in der Lage, ihre Aufgaben wahrzunehmen, weil ihre Funktionen auf verschiedene Stellen verteilt sind. Hinzu kommt, dass der derzeitige Rechtsrahmen die grenzübergreifende Zusammenarbeit zwischen Infrastrukturbetreibern nicht verbessert hat.

Außerdem ergeben sich einige Marktzutrittsschranken daraus, dass der Infrastrukturbetreiber und das Eisenbahnunternehmen derselben integrierten Struktur angehören. Hieraus resultiert ein Interessenkonflikt für die Infrastrukturbetreiber, da sie den geschäftlichen Interessen der integrierten Struktur und deren Verkehrstöchtern Rechnung tragen müssen und einen Anreiz erhalten, Wettbewerber beim Zugang zur Infrastruktur zu bevorzugen oder zu benachteiligen.

Schließlich erschweren integrierte Strukturen in hohem Maße die Trennung der Rechnungsführung zwischen Infrastrukturbetrieb und Verkehrsleistungen. Die Aufsichtsbehörden haben es schwer, die Finanzflüsse zwischen den verschiedenen Tochtergesellschaften und der Holdinggesellschaft innerhalb einer integrierten Struktur zurückzuverfolgen. Rechnungsführungsinstrumente ermöglichen die künstliche Verbesserung oder Verschlechterung der Ergebnisse der einzelnen Tochtergesellschaften. Die Quersubventionierung und die Übertragung von Mitteln für Infrastrukturen auf wettbewerbsorientierte Tätigkeitsbereiche stellen eine erhebliche Marktzutrittsschranke für neue Betreiber dar, die nicht auf solche Mittel zurückgreifen können. Zudem können Quersubventionierungen auch als staatliche Beihilfe für wettbewerbsorientierte Tätigkeitsbereiche angesehen werden.

1.2 Allgemeine Ziele

Das übergeordnete Ziel der Verkehrspolitik der Europäischen Union besteht darin, durch die Gewährleistung hoher Wettbewerbsfähigkeit und die ausgewogene und nachhaltige Entwicklung der Wirtschaftsaktivitäten einen Verkehrsbinnenmarkt zu errichten. Im Weißbuch von 2011 wurde gefordert, dass bis 2050 der Großteil der Personenbeförderung über mittlere Entfernungen auf die Eisenbahn entfallen sollte. Diese Verkehrsverlagerung würde zu der Verringerung der Treibhausgasemissionen um 20 % beitragen, die in der Agenda Europa 2020 für intelligentes, nachhaltiges und integratives Wachstum³ vorgesehen ist. Im Weißbuch kam die Kommission zu dem Schluss, dass ohne eine ausreichende Infrastruktur und ohne einen intelligenteren Ansatz für ihre Nutzung keine große Veränderung im Verkehrsbereich möglich sein wird.

Allgemeines Ziel des vierten Eisenbahnpakets ist es, durch Beseitigung noch bestehender rechtlicher, institutioneller und technischer Hindernisse und Förderung der Leistungsfähigkeit und Wettbewerbsfähigkeit der Eisenbahn die Qualität und Effizienz des Schienenverkehrs zu erhöhen und damit den einheitlichen europäischen Eisenbahnraum weiterzuentwickeln.

1.3 Einzelziele

³ Mitteilung der Kommission: „Europa 2020 – Eine Strategie für intelligentes, nachhaltiges und integratives Wachstum“, KOM(2010) 2020.

Dieser Vorschlag beinhaltet Bestimmungen mit folgenden Zielen:

- a) Öffnung der Märkte für inländische Schienenpersonenverkehrsdienste mit dem Ziel, den Wettbewerbsdruck auf diesen Märkten zu erhöhen und dadurch diese Verkehrsdienste quantitativ und qualitativ zu verbessern. Diese Vorschläge sind vor dem Hintergrund der geplanten Änderungen der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 (gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen) zu sehen und sollen in diesem Zusammenhang auch zu Effizienzsteigerungen bei der öffentlichen Finanzierung von Personenverkehrsdiensten beitragen;
- b) bessere Gestaltung der Leitungsstrukturen von Infrastrukturbetreibern, um gleichberechtigten Zugang zur Infrastruktur zu gewährleisten. Dies soll durch die Beseitigung von Interessenkonflikten, die die Entscheidungen des Infrastrukturbetreibers über den Marktzugang beeinflussen, sowie der innerhalb integrierter Strukturen gegebenen Möglichkeit der Quersubventionierung erreicht werden. Mit dem Vorschlag soll auch gewährleistet werden, dass sämtliche Funktionen des Infrastrukturbetreibers in kohärenter Weise ausgeübt werden. Schließlich zielt dieser Vorschlag darauf ab, die Koordinierung zwischen Infrastrukturbetreibern und Eisenbahnunternehmen zu verbessern und dadurch sowohl den Marktbedürfnissen stärker Rechnung zu tragen als auch die grenzüberschreitende Zusammenarbeit der Infrastrukturbetreiber zu verbessern.

2. ERGEBNISSE DER KONSULTATIONEN DER INTERESSIERTEN KREISE UND DER FOLGENABSCHÄTZUNGEN

Um die Kommission bei der Folgenabschätzung zu unterstützen, wurde ein externer Berater damit beauftragt, eine unterstützende Studie zu erstellen und eine gezielte Konsultation durchzuführen. Mit der Studie wurde im Dezember 2011 begonnen und der Abschlussbericht wurde im Dezember 2012 vorgelegt.

Um die Ansichten der beteiligten Akteure einzuholen, wurde einer breiten Palette gezielter Befragungen der Vorzug vor einer öffentlichen Konsultation gegeben. Zwischen dem 1. März und dem 16. April 2012 erhielten insgesamt 427 Interessenträger im Eisenbahnsektor (Eisenbahnunternehmen, Infrastrukturbetreiber, Verkehrsministerien, Sicherheitsbehörden, Ministerien, Verbände, Arbeitnehmerorganisationen usw.) maßgeschneiderte Fragebögen. Die Antwortquote lag bei 40 %. Die Meinungen der Fahrgäste wurden im Rahmen einer Eurobarometer-Umfrage eingeholt, an der insgesamt 25 000 Bürger – gleichmäßig über die 25 Mitgliedstaaten mit einem Schienennetz verteilt – teilnahmen. Das Netzwerk des Ausschusses der Regionen wurde in Anspruch genommen, um auch lokale und regionale Gebietskörperschaften zu befragen. Darüber hinaus wurde der Ausschuss für den sektoralen Dialog „Eisenbahn“ angehört.

Die Konsultationen wurden ergänzt durch eine Anhörung der Interessenträger am 29. Mai 2012 (mit rund 85 Teilnehmern), eine Konferenz am 24. September 2012 (mit rund 420 Teilnehmern) und durch Gespräche mit einzelnen Akteuren, die das ganze Jahr 2012 hindurch stattfanden. Kommissionsbedienstete kamen mit Vertretern der Gemeinschaft der Europäischen Bahnen, der Vereinigung „European Passenger Transport Operators“, der Europäischen Transportarbeiter-Föderation, des Europäischen Fahrgastverbands, der europäischen Schieneninfrastrukturbetreiber (European Rail Infrastructure Managers) und des UITP (Internationaler Verband für das öffentliche Verkehrswesen) zusammen. Besuche und direkte Gespräche mit Interessenträgern wurden in Italien, Frankreich, Deutschland, den Niederlanden, Polen, Ungarn, Schweden und dem Vereinigten Königreich durchgeführt.

Im Rahmen der gezielten Konsultationen vertraten die Interessenträger mehrheitlich die Auffassung, dass sich die verschiedenen Zugangsschranken, vor denen

Eisenbahnunternehmen stehen, auf die Qualität der Schienenverkehrsdienste und die Wettbewerbsfähigkeit dieses Sektors innerhalb der EU auswirken. 69 % der Teilnehmer halten die unterschiedliche Auslegung der Rechtsvorschriften für problematisch. Engpässe bei der Fahrwegkapazität wurden von 83 % der Teilnehmer als größte Zugangsschranke für Eisenbahnunternehmen genannt.

Wie die Ergebnisse der Konsultation zeigen, gehen die Ansichten darüber, wie sich die unabhängige und effiziente Verwaltung der Eisenbahninfrastruktur am besten gewährleisten lässt, weit auseinander. Die Verkehrsministerien, Wettbewerbsbehörden, Regulierungsstellen, unabhängigen Infrastrukturbetreiber und Eisenbahnunternehmen sowie Fahrgast- und Spediteurverbände sprachen sich mit großer Mehrheit für eine vollständige Trennung aus, um volle Transparenz und gleiche Bedingungen für alle Betreiber zu gewährleisten. Dagegen führten die Holdinggesellschaften, die von Holdinggesellschaften abhängigen Infrastrukturbetreiber und die Arbeitnehmervertreter ins Feld, dass in der Fachliteratur auf die Nachteile einer solchen Trennung, wie z. B. höhere Transaktionskosten und das Risiko von Ineffizienzen durch Entkoppelung, hingewiesen wird. Diese Interessenträger vertraten die Auffassung, dass eine verstärkte Aufsicht ausreichen könnte, um derartige Probleme zu lösen. 64 % der Teilnehmer befürworteten die Einrichtung eines besonderen Gremiums, das sich aus Vertretern aller Infrastrukturnutzer zusammensetzt und dafür Sorge trägt, dass die verschiedenen Interessen diskriminierungsfrei berücksichtigt werden.

Die Kommission war während des gesamten Konsultationsprozesses aktiv darum bemüht, die Interessenträger zur Teilnahme zu ermutigen. Da alle einschlägigen Kreise die Möglichkeit zur Meinungsäußerung erhalten haben, wurden die für Konsultationen geltenden Mindeststandards der Kommission erfüllt.

Gestützt auf die vorgenannte externe Studie und die Erkenntnisse aus dem Konsultationsprozess hat die Kommission die vorgeschlagenen Maßnahmen einer quantitativen und qualitativen Folgenabschätzung unterzogen. Im Rahmen dieser Evaluierung wurden verschiedene Optionen für die neuen, auf die Modernisierung des bestehenden Rechtsrahmens gerichteten Maßnahmen untersucht.

3. RECHTLICHE ASPEKTE DES VORSCHLAGS

3.1. Definition des Infrastrukturbetreibers (Artikel 3 Absatz 2)

Die Präzisierung umfasst alle einschlägigen Funktionen des Infrastrukturbetriebs, die vom Infrastrukturbetreiber in kohärenter Weise ausgeübt werden müssen. Die im bestehenden Rechtstext vorgesehene Möglichkeit, verschiedene Einrichtungen oder Unternehmen mit den bei einem Netz oder Teilen eines Netzes wahrzunehmenden Aufgaben des Infrastrukturbetreibers zu betrauen, wird abgeschafft. Ferner wird klargestellt, was unter den verschiedenen Funktionen des Infrastrukturbetriebs zu verstehen ist.

3.2. Definition grenzüberschreitender Personenverkehrsdienste (Artikel 3 Nummer 5)

Grenzüberschreitende Personenverkehrsdienste werden im bestehenden Artikel 3 Nummer 5 definiert. Mit der Öffnung des Markts für inländische Personenverkehrsdienste wird die Unterscheidung zwischen grenzüberschreitenden und inländischen Personenverkehrsdiensten für die Zwecke dieser Richtlinie hinfällig. Diese Definition wird daher gestrichen.

3.3. Trennung der Rechnungsführung innerhalb einer integrierten Eisenbahngruppe (Artikel 6 Absatz 2)

Der bestehende Artikel 6 Absatz 2 sieht die Möglichkeit vor, mit Blick auf die Trennung der Rechnungsführung innerhalb desselben Unternehmens voneinander getrennte Bereiche für

Infrastrukturbetrieb und Verkehrsleistungen einzurichten. Da der Vorschlag spezifische Vorschriften für die Trennung dieser beiden Tätigkeitsbereiche enthält, muss diese Bestimmung gestrichen werden.

3.4. Institutionelle Trennung des Infrastrukturbetreibers (Artikel 7)

Nach diesem Artikel sollen Infrastrukturbetreiber sämtliche Funktionen ausüben können, die für die nachhaltige Entwicklung der Infrastruktur erforderlich sind. Mit diesem Artikel wird außerdem die institutionelle Trennung des Infrastrukturbetreibers vom Verkehrsbetrieb eingeführt, indem untersagt wird, dass ein und dieselbe juristische oder natürliche Person gleichzeitig über einen Infrastrukturbetreiber und ein Eisenbahnunternehmen Kontrolle oder Einfluss ausüben kann. Nach diesem Artikel kann ein Mitgliedstaat Eigentümer sowohl des Infrastrukturbetreibers als auch des Eisenbahnunternehmens sein, sofern die Aufsicht durch unterschiedliche, rechtlich voneinander getrennte Behörden erfolgt.

3.5. Unabhängigkeit der Infrastrukturbetreiber innerhalb vertikal integrierter Unternehmen (Artikel 7a und 7b)

Nach dem Vorschlag können Infrastrukturbetreiber sich weiterhin im Besitz vertikal integrierter Unternehmen befinden, auch von Unternehmen mit einer Holdingstruktur. Dazu müssen jedoch einige Bedingungen erfüllt werden, damit sichergestellt ist, dass der Infrastrukturbetreiber über effektive Entscheidungsbefugnisse für alle seine Funktionen verfügt. Dies muss durch effiziente Regelungen garantiert werden, die diese Unabhängigkeit wirksam schützen. Diese Regelungen betreffen die Struktur des Unternehmens, einschließlich der Trennung der Finanzkreisläufe des Infrastrukturbetreibers von denen der übrigen Einheiten des integrierten Unternehmens. Darüber hinaus enthält der Vorschlag Bestimmungen über die Managementstruktur von Infrastrukturbetreibern.

3.6. Kontrolle der Einhaltung (Artikel 7c)

Dieser Artikel ermöglicht es den Mitgliedstaaten, Eisenbahnunternehmen, die Teil eines vertikal integrierten Unternehmens sind, die Zugangsrechte zu beschränken, wenn es der Kommission unmöglich ist nachzuprüfen, ob Regelungen zur Gewährleistung der Unabhängigkeit des Infrastrukturbetreibers wirksam angewendet werden.

3.7. Koordinierungsausschuss (Artikel 7d)

Dieser Artikel soll eine gute Koordinierung zwischen dem Infrastrukturbetreiber und den von seinen Entscheidungen betroffenen Schienennetznutzern sicherstellen, darunter Antragsteller, Fahrgast- und Spediteurvertreter sowie regionale und kommunale Behörden. Aufgeführt werden die Fragen, zu denen sich der Infrastrukturbetreiber von den Nutzern beraten lassen sollte, u. a. die Bedürfnisse der Nutzer in Bezug auf die Entwicklung der Infrastruktur, Leistungsziele sowie Zuweisungs- und Entgeltregelungen.

3.8. Europäisches Netz der Infrastrukturbetreiber (Artikel 7e)

Der Vorschlag sieht die Schaffung eines Forums für die grenzüberschreitende Zusammenarbeit der Infrastrukturbetreiber als Beitrag zur Entwicklung des europäischen Schienennetzes vor. Dazu gehört auch die Zusammenarbeit bei der Einrichtung der Kernnetzkorridore und Güterverkehrskorridore sowie bei der Umsetzung des Bereitstellungsplans für das Europäische Eisenbahnverkehrssystem (ERTMS). Ferner werden die Aufgaben des Forums im Hinblick auf die Leistungsüberwachung von Infrastrukturbetreibern spezifiziert, wodurch die Qualität der von den Infrastrukturbetreibern angebotenen Dienste erhöht werden soll.

3.9. Bedingungen für den Zugang zur Eisenbahninfrastruktur (Artikel 10)

Artikel 10 Absatz 2 wird geändert, um europäischen Eisenbahnunternehmen Zugang zur Schieneninfrastruktur zu gewähren, damit sie inländische Personenverkehrsdienste betreiben können. Da die in den bestehenden Rechtsvorschriften getroffene Unterscheidung zwischen grenzüberschreitenden und inländischen Diensten aufgehoben wird, müssen Artikel 10 Absatz 3 und Artikel 10 Absatz 4, nach denen bisher bestimmt wurde, ob es sich um einen grenzüberschreitenden oder einen inländischen Verkehrsdienst handelt, gestrichen werden.

3.10. Einschränkung des Zugangsrechts (Artikel 11)

Diese Bestimmung gibt den Mitgliedstaaten die Möglichkeit, das Recht auf Zugang zur Eisenbahninfrastruktur für die Erbringung inländischer oder grenzüberschreitender Personenverkehrsdienste dann zu beschränken, wenn die Ausübung dieses Rechts das wirtschaftliche Gleichgewicht eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags gefährden würde. Wie im Fall grenzüberschreitender Dienste sollen die Regulierungsstellen künftig auch dafür zuständig sein, auf der Grundlage gemeinsamer Verfahren und Kriterien zu beurteilen, ob ein inländischer Dienst das wirtschaftliche Gleichgewicht eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags gefährdet.

3.11. Gemeinsame Informations- und integrierte Fahrscheinsysteme (Artikel 13a)

Um die Netzvorteile für Fahrgäste zu bewahren, erhalten die Mitgliedstaaten durch diese Bestimmung die Möglichkeit, gemeinsame Informations- und integrierte Fahrscheinsysteme einzurichten, an denen sich alle Eisenbahnunternehmen, die inländische Personenverkehrsdienste betreiben, beteiligen und die nicht zu Wettbewerbsverzerrungen führen. Außerdem sieht der Artikel vor, dass die Eisenbahnunternehmen für den Fall größerer Betriebsstörungen Notfallpläne für die Erbringung von Hilfeleistungen für Fahrgäste aufstellen und abstimmen müssen.

3.12. Rechte an Fahrwegkapazität (Artikel 38 Absatz 4)

Damit alle Marktakteure eine zur Entwicklung ihrer Aktivitäten ausreichende Rechtssicherheit genießen, wird diese Bestimmung geändert. Es wird eine Frist festgelegt, in der die Regulierungsstellen bewerten müssen, ob das wirtschaftliche Gleichgewicht eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags gefährdet würde. Dies steht auch mit dem Verfahren für die Zuweisung von Fahrwegkapazität im Einklang.

Vorschlag für eine

RICHTLINIE DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

zur Änderung der Richtlinie 2012/34/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. November 2012 zur Schaffung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraums bezüglich der Öffnung des Marktes für inländische Schienenpersonenverkehrsdienste und der Verwaltung der Eisenbahninfrastruktur

(Text von Bedeutung für den EWR)

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION – gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union, insbesondere auf Artikel 91,

auf Vorschlag der Europäischen Kommission,

nach Zuleitung des Entwurfs des Gesetzgebungsakts an die nationalen Parlamente,

nach Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses⁴,

nach Stellungnahme des Ausschusses der Regionen⁵,

gemäß dem ordentlichen Gesetzgebungsverfahren,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) In den letzten Jahrzehnten hat der Schienenpersonenverkehr nicht soweit zugenommen, dass er – verglichen mit dem Auto- und Flugverkehr – seinen Anteil am Gesamtverkehrsvolumen vergrößern konnte. Vielmehr ist der Verkehrsträgeranteil der Schiene innerhalb der Europäischen Union mit 6 % in etwa konstant geblieben. Die Schienenpersonenverkehrsdienste haben mit den sich wandelnden Anforderungen hinsichtlich Angebot und Qualität nicht Schritt gehalten.
- (2) Der EU-Märkte für den Schienengüter- und den grenzüberschreitenden Schienenpersonenverkehr wurden 2007 und 2010 durch die Richtlinie 2004/51/EG⁶ bzw. die Richtlinie 2007/58/EG⁷ für den Wettbewerb geöffnet. Darüber hinaus haben einige Mitgliedstaaten ihre inländischen Personenverkehrsdienste liberalisiert, entweder durch Einführung von Rechten auf freien Zugang oder durch die wettbewerbliche Vergabe öffentlicher Dienstleistungsaufträge oder durch beides.

⁴ ABl. C [...] vom [...], S. [...].

⁵ ABl. C [...] vom [...], S. [...].

⁶ ABl. L 164 vom 30.4.2004, S. 164.

⁷ ABl. L 315 vom 3.12.2007, S. 44.

- (3) Die Richtlinie 2012/34/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. November 2012 zur Schaffung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraums⁸ enthält gemeinsame Vorschriften für die Verwaltung von Eisenbahnunternehmen und Infrastrukturbetreibern, die Infrastrukturfinanzierung und Entgelterhebung, die Bedingungen für den Zugang zu Eisenbahninfrastrukturen und -diensten sowie für die Aufsicht über den Schienenverkehrsmarkt. Auf dieser Grundlage ist es nun möglich, die Öffnung des Eisenbahnmarkts in der Union zu vollenden und die Leitungsstrukturen von Infrastrukturbetreibern neu zu gestalten, um gleichberechtigten Zugang zur Infrastruktur zu gewährleisten.
- (4) Nach der Richtlinie 2012/34/EU ist die Kommission verpflichtet, gegebenenfalls Rechtsvorschriften im Hinblick auf die Öffnung des Markts für inländische Schienenpersonenverkehrsdienste vorzuschlagen und – aufbauend auf dem bestehenden Erfordernis einer Trennung zwischen Infrastrukturbetrieb und Verkehrsleistungen – geeignete Voraussetzungen für den diskriminierungsfreien Zugang zur Infrastruktur zu schaffen.
- (5) Mit Blick auf eine effiziente Verwaltung und Nutzung der Infrastruktur sollte zur besseren Koordinierung zwischen den Infrastrukturbetreibern und Eisenbahnunternehmen ein Koordinierungsausschuss eingesetzt werden.
- (6) Außerdem sollten die Mitgliedstaaten dafür Sorge tragen, dass sämtliche Funktionen, die für einen tragfähigen Betrieb, die Instandhaltung und den Ausbau der Schieneninfrastruktur notwendig sind, in kohärenter Weise vom Infrastrukturbetreiber selbst ausgeübt werden.
- (7) Ein europäisches Netzwerk der Infrastrukturbetreiber sollte eingerichtet werden, damit Fragen des grenzüberschreitenden Verkehrs in effizienter Weise von den Infrastrukturbetreibern der verschiedenen Mitgliedstaaten behandelt werden können.
- (8) Um den gleichberechtigten Zugang zur Infrastruktur zu gewährleisten, sollten integrierten Strukturen innewohnende Interessenkonflikte zwischen dem Infrastrukturbetrieb und der Erbringung von Verkehrsleistungen beseitigt werden. Ein gleichberechtigter Zugang zur Infrastruktur lässt sich nur durch die Aufhebung von Anreizen für die Diskriminierung von Wettbewerbern gewährleisten. Dies ist eine Voraussetzung für die erfolgreiche Öffnung des Marktes für inländische Schienenpersonenverkehrsdienste. Dadurch sollte auch die Möglichkeit der Quersubventionierung beseitigt werden, die innerhalb integrierter Strukturen besteht und ebenfalls zu Marktverzerrungen führt.
- (9) Die geltenden Anforderungen hinsichtlich der Unabhängigkeit der Infrastrukturbetreiber von Eisenbahnunternehmen gemäß der Richtlinie 2012/34/EU erstrecken sich nur auf die wesentlichen Funktionen der Infrastrukturbetreiber, nämlich die Entscheidungen über die Zuweisung von Zugtrassen und die Erhebung von Wegeentgelten. Da aber auch andere Funktionen zur Diskriminierung von Wettbewerbern genutzt werden können, ist es erforderlich, dass sämtliche Funktionen in unabhängiger Weise ausgeübt werden. Dies gilt insbesondere für Entscheidungen über Investitionen oder Instandhaltung, die zugunsten von Teilen des Netzes ausfallen können, die vorwiegend von den Verkehrsunternehmen des integrierten Unternehmens

⁸ ABl. L 343 vom 14.12.2012, S. 32.

genutzt werden. Entscheidungen über die Planung von Instandhaltungsarbeiten können Einfluss auf die Verfügbarkeit von Zugtrassen für die Wettbewerber haben.

- (10) Die geltenden Unabhängigkeitsanforderungen der Richtlinie 2012/34/EU erstrecken sich lediglich auf den rechtlichen und den organisatorischen Bereich sowie auf die Entscheidungsfindung. Der Fortbestand integrierter Unternehmen wird dadurch nicht völlig ausgeschlossen, sofern diese drei Unabhängigkeitsanforderungen erfüllt sind. Was die Unabhängigkeit in den Entscheidungen anbelangt, so muss durch geeignete Regelungen ausgeschlossen werden, dass ein integriertes Unternehmen Kontrolle über die Entscheidungen eines Infrastrukturbetreibers ausübt. Allerdings werden selbst bei vollständiger Anwendung solcher Regelungen nicht alle der in vertikal integrierten Unternehmen bestehenden Möglichkeiten zur Diskriminierung von Wettbewerbern beseitigt. Insbesondere besteht innerhalb integrierter Strukturen weiterhin die Möglichkeit der Quersubventionierung; zumindest aber ist es für die Regulierungsstellen äußerst schwierig, zur Unterbindung solcher Quersubventionierungen geschaffene Regelungen zu überwachen und durchzusetzen. Eine institutionelle Trennung zwischen Infrastrukturbetrieb und Verkehrsleistungen ist die wirksamste Maßnahme zur Lösung dieser Probleme.
- (11) Die Mitgliedstaaten sollten deshalb verpflichtet werden sicherzustellen, dass nicht ein und dieselbe juristische oder natürliche Person das Recht hat, die Kontrolle über einen Infrastrukturbetreiber und gleichzeitig die Kontrolle über ein oder Rechte an einem Eisenbahnunternehmen auszuüben. Umgekehrt sollte die Kontrolle über ein Eisenbahnunternehmen die Möglichkeit ausschließen, die Kontrolle über ein oder Rechte an einem Infrastrukturbetreiber auszuüben.
- (12) In den Fällen, in denen die Mitgliedstaaten an Infrastrukturbetreibern als Teil vertikal integrierter Unternehmen festhalten, sollten zumindest strenge Regelungen zur Gewährleistung der tatsächlichen Unabhängigkeit des Infrastrukturbetreibers gegenüber dem integrierten Unternehmen getroffen werden. Diese Regelungen sollten sich nicht nur auf die Unternehmensorganisation des Infrastrukturbetreibers im Verhältnis zum integrierten Unternehmen, sondern auch auf die Managementstruktur des Infrastrukturbetreibers beziehen und sicherstellen, soweit dies innerhalb einer integrierten Struktur möglich ist, dass zwischen dem Infrastrukturbetreiber und den anderen rechtlichen Einheiten des integrierten Unternehmens keine Finanzmittel übertragen werden. Diese Regelungen beziehen sich nicht nur auf die Erfordernisse, um die geltenden Anforderungen der Richtlinie 2012/34/EU bezüglich der Entscheidungsautonomie bei den wesentlichen Funktionen und der Unabhängigkeit der Geschäftsführung des Infrastrukturbetreibers zu erfüllen, sondern enthalten noch weitere Bestimmungen, um auszuschließen, dass Einnahmen der Infrastrukturbetreiber zur Finanzierung anderer rechtlicher Einheiten des vertikal integrierten Unternehmens verwendet werden. Dies sollte unabhängig von der Anwendung der Steuervorschriften der Mitgliedstaaten und unbeschadet der EU-Regeln für staatliche Beihilfen gelten.
- (13) Trotz der Regelungen zur Gewährleistung der Unabhängigkeit könnten vertikal integrierte Unternehmen ihre Struktur dazu missbrauchen, den zu ihnen gehörenden Eisenbahnunternehmen ungerechtfertigte Wettbewerbsvorteile zu verschaffen. Die Kommission sollte daher unbeschadet des Artikels 258 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union auf Ersuchen eines Mitgliedstaats oder auf eigene Initiative klären, ob die Regelungen wirksam angewendet und noch bestehende Wettbewerbsverzerrungen beseitigt wurden. Sollte die Kommission dies nicht bestätigen können, sollten alle Mitgliedstaaten die Möglichkeit haben, den

betreffenden integrierten Unternehmen Zugangsrechte zu beschränken oder zu entziehen.

- (14) Wird Eisenbahnunternehmen in der Union das Recht auf Zugang zur Eisenbahninfrastruktur in allen Mitgliedstaaten zum Zwecke des Betriebs inländischer Personenverkehrsdienste gewährt, so könnte dies Auswirkungen auf die Organisation und Finanzierung der im Rahmen öffentlicher Dienstleistungsaufträge erbrachten Schienenpersonenverkehrsdienste haben. Die Mitgliedstaaten sollten die Möglichkeit haben, das Recht auf Zugang in den Fällen einzuschränken, in denen die Gewährung eines solchen Rechts das wirtschaftliche Gleichgewicht eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags gefährden würde und die zuständige Regulierungsstelle die Einschränkung genehmigt.
- (15) Die Regulierungsstellen sollten auf Antrag der betroffenen Parteien und auf der Grundlage einer objektiven wirtschaftlichen Analyse die möglichen wirtschaftlichen Auswirkungen inländischer Personenverkehrsdienste bewerten, die auf der Grundlage des freien Zugangs im Rahmen öffentlicher Dienstleistungsaufträge betrieben werden.
- (16) Bei der Bewertung ist zu berücksichtigen, dass allen Marktteilnehmern hinreichende Rechtssicherheit für die Entwicklung ihrer Aktivitäten geboten werden muss. Das Verfahren sollte möglichst einfach, effizient und transparent und mit dem Verfahren für die Zuweisung von Fahrwegkapazität vereinbar sein.
- (17) Die Bewertung, ob das wirtschaftliche Gleichgewicht eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags gefährdet würde, sollte anhand vorab festgelegter Kriterien erfolgen. Diese Kriterien und die Einzelheiten des Verfahrens können mit der Zeit geändert oder angepasst werden, um insbesondere die Erfahrungen der Regulierungsstellen, zuständigen Behörden und Eisenbahnunternehmen zu berücksichtigen, und den Besonderheiten inländischer Personenverkehrsdienste Rechnung tragen.
- (18) Bei der Bewertung, ob das wirtschaftliche Gleichgewicht eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags gefährdet würde, sollten die Regulierungsstellen die wirtschaftlichen Auswirkungen des geplanten Dienstes auf bestehende öffentliche Dienstleistungsaufträge prüfen und dabei auch die Auswirkungen des Dienstes auf die Rentabilität von Verkehrsdiensten berücksichtigen, die Gegenstand solcher öffentlicher Dienstleistungsaufträge sind, einschließlich der dadurch verursachten Auswirkungen auf die Nettokosten für die zuständige Behörde, die den Auftrag vergeben hat. Für diese Bewertung sollten Faktoren wie Fahrgastnachfrage, Fahrpreisgestaltung, Regelungen für den Fahrscheinverkauf, Lage und Anzahl der Halte sowie Fahrzeiten und Häufigkeit der geplanten neuen Verbindung geprüft werden.
- (19) Um für die Fahrgäste die Attraktivität des Schienenverkehrs zu erhöhen, sollten die Mitgliedstaaten in der Lage sein, Eisenbahnunternehmen, die inländische Schienenpersonenverkehrsdienste betreiben, zur Beteiligung an gemeinsamen Informations- und Fahrscheinsystemen für Reservierungen und die Ausstellung von Fahrscheinen und Durchgangsfahrscheinen zu verpflichten. Wird ein solches System eingerichtet, so muss gewährleistet werden, dass dies weder zu Marktverzerrungen noch zu Diskriminierungen zwischen Eisenbahnunternehmen führt.

- (20) Gemäß der Gemeinsamen Politischen Erklärung der Mitgliedstaaten und der Kommission vom 28. September 2011 zu erläuternden Dokumenten⁹ haben sich die Mitgliedstaaten verpflichtet, in begründeten Fällen zusätzlich zur Mitteilung ihrer Umsetzungsmaßnahmen ein oder mehrere Dokumente zu übermitteln, in dem bzw. denen der Zusammenhang zwischen den Bestandteilen einer Richtlinie und den entsprechenden Teilen innerstaatlicher Umsetzungsinstrumente erläutert wird. In Bezug auf diese Richtlinie hält der Gesetzgeber die Übermittlung derartiger Dokumente für gerechtfertigt –

HABEN FOLGENDE RICHTLINIE ERLASSEN:

Artikel 1

Die Richtlinie 2012/34/EU wird wie folgt geändert:

1. Artikel 3 wird wie folgt geändert:

- (a) Nummer 2 erhält folgende Fassung:

„2. „Infrastrukturbetreiber“ jede Stelle oder jedes Unternehmen, die bzw. das den Ausbau, den Betrieb und die Instandhaltung von Eisenbahninfrastruktur innerhalb eines Schienennetzes sicherstellt; der Ausbau schließt die Netzplanung, die Finanz- und Investitionsplanung sowie den Bau und die Modernisierung der Infrastruktur ein; der Betrieb der Infrastruktur umfasst alle Elemente der Zugtrassenzuweisung, darunter sowohl die Bestimmung wie auch die Beurteilung der Verfügbarkeit, die Zuweisung einzelner Zugtrassen, Verkehrsmanagement und Wegeentgelte, einschließlich ihrer Festlegung und Erhebung; die Instandhaltung umfasst die Erneuerung von Infrastruktur und die sonstigen Tätigkeiten der Vermögensverwaltung;“

- (b) Nummer 5 wird gestrichen.

- (c) Eine neue Nummer 31 wird angefügt:

„31. „vertikal integriertes Unternehmen“ ein Unternehmen, in dem

- ein oder mehrere Eisenbahnunternehmen ganz oder teilweise demselben als Infrastrukturbetreiber fungierenden Unternehmen (Holdinggesellschaft) gehören, oder
- der Infrastrukturbetreiber ganz oder teilweise einem oder mehreren Eisenbahnunternehmen gehört, oder
- ein oder mehrere Eisenbahnunternehmen ganz oder teilweise einem Infrastrukturbetreiber gehören.“

2. Artikel 6 Absatz 2 wird gestrichen.

3. Artikel 7 erhält folgende Fassung:

„Artikel 7

Institutionelle Trennung des Infrastrukturbetreibers

⁹ ABl. C 369 vom 17.12.2011, S. 14.

1. Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass der Infrastrukturbetreiber sämtliche in Artikel 3 Absatz 2 genannten Funktionen ausübt und von jeglichem Eisenbahnunternehmen unabhängig ist.

Um die Unabhängigkeit des Infrastrukturbetreibers zu garantieren, stellen die Mitgliedstaaten sicher, dass die Infrastrukturbetreiber innerhalb einer von jeglichem Eisenbahnunternehmen rechtlich getrennten Einheit eingerichtet sind.

2. Die Mitgliedstaaten stellen außerdem sicher, dass es ein und derselben juristischen oder natürlichen Person untersagt ist,
 - (a) gleichzeitig direkt oder indirekt die Kontrolle im Sinne der Verordnung (EG) Nr. 139/2004 des Rates¹⁰ über ein Eisenbahnunternehmen und einen Infrastrukturbetreiber auszuüben, eine finanzielle Beteiligung an einem Eisenbahnunternehmen und einem Infrastrukturbetreiber zu halten oder Rechte an einem Eisenbahnunternehmen und an einem Infrastrukturbetreiber auszuüben,
 - (b) Mitglieder des Aufsichtsrats, des Verwaltungsrats oder der zur gesetzlichen Vertretung eines Infrastrukturbetreibers berufenen Organe zu bestellen und gleichzeitig direkt oder indirekt die Kontrolle über ein Eisenbahnunternehmen auszuüben, eine finanzielle Beteiligung an einem Eisenbahnunternehmen zu halten oder Rechte an einem Eisenbahnunternehmen auszuüben,
 - (c) sowohl bei einem Eisenbahnunternehmen als auch bei einem Infrastrukturbetreiber Mitglied des Aufsichtsrats, des Verwaltungsrats oder der zur gesetzlichen Vertretung des Unternehmens berufenen Organe zu sein,
 - (d) die Eisenbahninfrastruktur des Infrastrukturbetreibers zu betreiben oder an seinem Betrieb beteiligt zu sein und gleichzeitig direkt oder indirekt die Kontrolle über ein Eisenbahnunternehmen auszuüben, eine finanzielle Beteiligung an einem Eisenbahnunternehmen zu halten oder Rechte an einem Eisenbahnunternehmen auszuüben, oder ein Eisenbahnunternehmen zu betreiben oder an seinem Betrieb beteiligt zu sein und gleichzeitig direkt oder indirekt die Kontrolle über einen Infrastrukturbetreiber auszuüben, eine Beteiligung an einem Infrastrukturbetreiber zu halten oder Rechte an einem Infrastrukturbetreiber auszuüben.
3. Handelt es sich bei der in Absatz 2 genannten Person um einen Mitgliedstaat oder eine andere öffentliche Stelle, so gelten für die Umsetzung dieses Artikels zwei unterschiedliche, rechtlich voneinander getrennte Behörden, die die Kontrolle und andere in Absatz 2 genannte Rechte einerseits über einen Infrastrukturbetreiber und andererseits über ein Eisenbahnunternehmen ausüben, nicht als ein und dieselbe(n) Person(en).

¹⁰ ABl. L 24 vom 29.1.2004, S. 1.

4. Sofern keine Interessenkonflikte entstehen und die Vertraulichkeit der Geschäftsgeheimnisse gewährleistet ist, kann der Infrastrukturbetreiber bestimmte Ausbau-, Erneuerungs- und Instandhaltungsarbeiten, über die er die Entscheidungsgewalt behält, als Unteraufträge an Eisenbahnunternehmen oder jede andere Stelle vergeben, die unter Aufsicht des Infrastrukturbetreibers steht.
 5. Ist der Infrastrukturbetreiber bei Inkrafttreten dieser Richtlinie Teil eines vertikal integrierten Unternehmens, so können die Mitgliedstaaten beschließen, von der Anwendung der Absätze 2 bis 4 abzusehen. In diesem Fall stellt der betreffende Mitgliedstaat sicher, dass der Infrastrukturbetreiber die in Artikel 3 Absatz 2 genannten Aufgaben wahrnimmt und organisatorisch sowie in seinen Entscheidungen gemäß den Anforderungen der Artikel 7a bis 7c von Eisenbahnunternehmen unabhängig ist.'
4. Die folgenden Artikel 7a bis 7e werden eingefügt:

„Artikel 7a

Effektive Unabhängigkeit des Infrastrukturbetreibers innerhalb vertikal integrierter Unternehmen

1. Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass der Infrastrukturbetreiber als Stelle eingerichtet ist, die von jeglichem Eisenbahnunternehmen oder jeglicher Holdinggesellschaft, das bzw. die solche Unternehmen kontrolliert, oder anderen rechtlichen Einheiten des vertikal integrierten Unternehmens rechtlich getrennt ist.
2. Rechtliche Einheiten des vertikal integrierten Unternehmens, die auf den Märkten für Schienenverkehrsdienste tätig sind, halten keine direkten oder indirekten Beteiligungen am Infrastrukturbetreiber. Ebenso wenig hält der Infrastrukturbetreiber direkte oder indirekte Beteiligungen an rechtlichen Einheiten des vertikal integrierten Unternehmens, die auf den Märkten für Schienenverkehrsdienste tätig sind.
3. Die Einnahmen des Infrastrukturbetreibers dürfen nicht zur Finanzierung anderer rechtlicher Einheiten des vertikal integrierten Unternehmens verwendet werden, sondern ausschließlich zur Finanzierung des Geschäftsbetriebs des Infrastrukturbetreibers und zur Auszahlung von Dividenden an den Endeigentümer des vertikal integrierten Unternehmens. Der Infrastrukturbetreiber darf anderen rechtlichen Einheiten des vertikal integrierten Unternehmens keine Darlehen gewähren, und keine andere rechtliche Einheit des vertikal integrierten Unternehmens darf dem Infrastrukturbetreiber Darlehen gewähren. Dem Infrastrukturbetreiber von anderen rechtlichen Einheiten angebotene Dienstleistungen werden aufgrund von Verträgen erbracht und nach Marktpreisen bezahlt. Die Schulden des Infrastrukturbetreibers werden eindeutig getrennt von den Schulden anderer rechtlicher Einheiten des vertikal integrierten Unternehmens ausgewiesen und bedient. Die Bücher des Infrastrukturbetreibers und der übrigen rechtlichen Einheiten des vertikal integrierten Unternehmens werden so geführt, dass die Einhaltung dieser Bestimmungen sichergestellt ist und die Finanzkreisläufe des Infrastrukturbetreibers von denen der übrigen rechtlichen Einheiten des vertikal integrierten Unternehmens getrennt werden können.

4. Unbeschadet des Artikels 8 Absatz 4 nimmt der Infrastrukturbetreiber Mittel am Kapitalmarkt eigenständig und nicht über andere rechtliche Einheiten des vertikal integrierten Unternehmens auf. Andere rechtliche Einheiten des vertikal integrierten Unternehmens nehmen keine Mittel über den Infrastrukturbetreiber auf.
5. Der Infrastrukturbetreiber führt detaillierte Aufzeichnungen über sämtliche kommerziellen und finanziellen Beziehungen zu den übrigen rechtlichen Einheiten des vertikal integrierten Unternehmens und stellt sie der Regulierungsstelle im Einklang mit Artikel 56 Absatz 12 auf Anfrage zur Verfügung.

Artikel 7b

Effektive Unabhängigkeit von Personal und Management des Infrastrukturbetreibers innerhalb vertikal integrierter Unternehmen

1. Unbeschadet der Entscheidungen der Regulierungsstelle nach Artikel 56 verfügt der Infrastrukturbetreiber hinsichtlich sämtlicher in Artikel 3 Absatz 2 genannten Funktionen über effektive Entscheidungsbefugnisse und ist diesbezüglich von allen übrigen rechtlichen Einheiten des vertikal integrierten Unternehmens unabhängig. Durch die gesamte Verwaltungsstruktur und die Unternehmenssatzung des Infrastrukturbetreibers ist garantiert, dass keine der zu dem vertikal integrierten Unternehmen gehörenden rechtlichen Einheiten direkt oder indirekt das Verhalten des Infrastrukturbetreibers in Bezug auf diese Funktionen bestimmt.
2. Mitglieder des Verwaltungsrats und leitende Mitarbeiter des Infrastrukturbetreibers sind weder Mitglieder des Aufsichtsrats oder des Verwaltungsrats noch leitende Mitarbeiter einer anderen rechtlichen Einheit des vertikal integrierten Unternehmens.

Mitglieder des Aufsichtsrats oder des Verwaltungsrats und leitende Mitarbeiter der übrigen rechtlichen Einheiten des vertikal integrierten Unternehmens sind weder Mitglieder des Verwaltungsrats noch leitende Mitarbeiter des Infrastrukturbetreibers.

3. Der Infrastrukturbetreiber verfügt über einen Aufsichtsrat, der sich aus Vertretern der Endeigentümer des vertikal integrierten Unternehmens zusammensetzt.

Der Aufsichtsrat kann den in Artikel 7d genannten Koordinierungsausschuss zu Fragen in dessen Zuständigkeitsbereich konsultieren.

Entscheidungen über Ernennungen, Wiederernennungen, Beschäftigungsbedingungen einschließlich Vergütung und Vertragsbeendigung für Verwaltungsratsmitglieder des Infrastrukturbetreibers werden vom Aufsichtsrat getroffen. Die Namen und die Regelungen in Bezug auf die Vertragslaufzeit und -beendigung für Personen, die vom Aufsichtsrat als Mitglieder des Verwaltungsrats des Infrastrukturbetreibers ernannt oder wiederernannt werden, und die Gründe für vorgeschlagene Entscheidungen über eine Vertragsbeendigung sind der in Artikel 55 genannten Regulierungsstelle mitzuteilen. Die in diesem Absatz genannten Regelungen und Entscheidungen werden erst verbindlich, nachdem die Regulierungsstelle sie ausdrücklich gebilligt hat. Die Regulierungsstelle kann gegen solche Entscheidungen Einspruch erheben, wenn Zweifel an der beruflichen

Unabhängigkeit einer in den Verwaltungsrat berufenen Person bestehen oder wenn der Vertrag eines Mitglieds des Verwaltungsrats des Infrastrukturbetreibers vorzeitig beendet wird.

Im Falle von Beschwerden von Mitgliedern des Verwaltungsrats gegen eine vorzeitige Beendigung ihres Vertrags wird ein wirksames Einspruchsrecht bei der Regulierungsstelle gewährleistet.

4. Die Mitglieder des Aufsichtsrats und des Verwaltungsrats sowie leitende Mitarbeiter des Infrastrukturbetreibers können nach ihrem Ausscheiden bei dem Infrastrukturbetreiber für die Dauer von drei Jahren keine leitenden Positionen in einer anderen rechtlichen Einheit des vertikal integrierten Unternehmens übernehmen. Die Mitglieder des Aufsichtsrats und des Verwaltungsrats sowie leitende Mitarbeiter der übrigen rechtlichen Einheiten des vertikal integrierten Unternehmens können nach ihrem Ausscheiden bei diesen Einheiten für die Dauer von drei Jahren keine leitenden Positionen beim Infrastrukturbetreiber übernehmen.
5. Der Infrastrukturbetreiber verfügt über eigene Mitarbeiter und ist in Räumlichkeiten untergebracht, die von denen der übrigen rechtlichen Einheiten des vertikal integrierten Unternehmens getrennt sind. Der Zugang zu Informationssystemen wird geschützt, um die Unabhängigkeit des Infrastrukturbetreibers sicherzustellen. Durch interne Regelungen oder durch Arbeitsverträge werden die Kontakte mit den übrigen rechtlichen Einheiten des vertikal integrierten Unternehmens auf offizielle Mitteilungen im Zusammenhang mit der Ausübung derjenigen Funktionen des Infrastrukturbetreibers beschränkt, die er auch in Bezug auf Eisenbahnunternehmen außerhalb des vertikal integrierten Unternehmens ausübt. Der Transfer von anderen als den unter Buchstabe c genannten Mitarbeitern zwischen dem Infrastrukturbetreiber und den übrigen rechtlichen Einheiten des vertikal integrierten Unternehmens ist nur möglich, wenn sichergestellt werden kann, dass keine sensiblen Informationen zwischen ihnen ausgetauscht werden.
6. Der Infrastrukturbetreiber verfügt über die erforderlichen organisatorischen Kapazitäten, um alle seine Funktionen unabhängig von den übrigen rechtlichen Einheiten des vertikal integrierten Unternehmens auszuüben; es ist ihm nicht gestattet, die Ausübung dieser Funktionen oder diesbezügliche Tätigkeiten auf diese Einheiten zu übertragen.
7. Die Mitglieder des Aufsichtsrats und des Verwaltungsrats sowie leitende Mitarbeiter des Infrastrukturbetreibers dürfen weder direkt noch indirekt Beteiligungen an den übrigen rechtlichen Einheiten des vertikal integrierten Unternehmens halten noch finanzielle Zuwendungen von diesen erhalten. Leistungsbezogene Elemente ihrer Vergütung sind nicht an die Betriebsergebnisse anderer rechtlicher Einheiten des vertikal integrierten Unternehmens oder sonstiger unter dessen Kontrolle stehender rechtlicher Einheiten gebunden, sondern ausschließlich an diejenigen des Infrastrukturbetreibers.

Artikel 7c

Verfahren zur Kontrolle der Einhaltung

1. Auf Ersuchen eines Mitgliedstaats oder auf eigene Initiative stellt die Kommission fest, ob Infrastrukturbetreiber, die Teil eines vertikal integrierten Unternehmens sind, die Anforderungen der Artikel 7a und Artikel 7b erfüllen und dadurch hinreichend gewährleistet ist, dass für alle Eisenbahnunternehmen die gleichen Bedingungen gelten und der Wettbewerb in dem betreffenden Markt nicht verzerrt wird.
2. Die Kommission ist befugt, von dem Mitgliedstaat, in dem das vertikal integrierte Unternehmen niedergelassen ist, innerhalb einer vertretbaren Frist alle notwendigen Auskünfte zu verlangen. Die Kommission konsultiert die betreffende(n) Regulierungsstelle(n) und gegebenenfalls das in Artikel 57 genannte Netzwerk der Regulierungsstellen.
3. Die Mitgliedstaaten können Eisenbahnunternehmen, die Teil des vertikal integrierten Unternehmens sind, zu dem der Infrastrukturbetreiber gehört, die Zugangsrechte nach Artikel 10 beschränken, wenn die Kommission den Mitgliedstaaten mitteilt, dass kein Antrag gemäß Absatz 1 gestellt wurde, oder bis zur Prüfung eines solchen Antrags durch die Kommission, oder wenn die Kommission einen Beschluss gemäß dem Verfahren nach Artikel 62 Absatz 2 gefasst hat, wonach
 - (a) die Auskunftsersuchen der Kommission gemäß Absatz 2 nicht angemessen beantwortet wurden, oder
 - (b) der betreffende Infrastrukturbetreiber die Anforderungen der Artikel 7a und 7b nicht erfüllt, oder
 - (c) die Erfüllung der Anforderungen der Artikel 7a und 7b nicht ausreicht, um gleiche Bedingungen für alle Eisenbahnunternehmen zu gewährleisten und Wettbewerbsverzerrungen in dem Mitgliedstaat, in dem der betreffende Infrastrukturbetreiber niedergelassen ist, auszuschließen.

Die Kommission beschließt innerhalb eines angemessenen Zeitraums.

4. Der betreffende Mitgliedstaat kann die Kommission ersuchen, ihren in Absatz 3 genannten Beschluss gemäß dem Verfahren nach Artikel 62 Absatz 2 aufzuheben, wenn der Mitgliedstaat der Kommission nachweist, dass die Gründe für den Beschluss nicht mehr gegeben sind. Die Kommission beschließt innerhalb eines angemessenen Zeitraums.
5. Unbeschadet der Absätze 1 bis 4 wird die Erfüllung der Anforderungen der Artikel 7a und 7b von der in Artikel 55 genannten Regulierungsstelle laufend überwacht. Jeder Antragsteller hat das Recht, die Regulierungsstelle zu befragen, wenn er der Auffassung ist, dass diese Anforderungen nicht erfüllt werden. Bei Beschwerden dieser Art entscheidet die Regulierungsstelle innerhalb der in Artikel 56 Absatz 9 genannten Fristen über die notwendigen Abhilfemaßnahmen.

Artikel 7d

Koordinierungsausschuss

1. Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass die Infrastrukturbetreiber für jedes Netz einen Koordinierungsausschuss einsetzen und verwalten. Die Mitgliedschaft in diesem Ausschuss steht mindestens dem Infrastrukturbetreiber, bekannten Antragstellern im Sinne des Artikels 8 Absatz 3 und – auf deren Antrag –

potenziellen Antragstellern, ihren Vertretungsorganisationen, Vertretern der Nutzer von Schienengüter- und -personenverkehrsdiensten sowie gegebenenfalls regionalen und kommunalen Behörden offen. Vertreter des Mitgliedstaats und die betreffende Regulierungsstelle werden als Beobachter zu den Sitzungen des Koordinierungsausschusses eingeladen.

2. Der Koordinierungsausschuss unterbreitet Vorschläge bezüglich oder zur Beratung des Infrastrukturbetreibers und gegebenenfalls des Mitgliedstaats in folgenden Fragen:
 - (a) Bedarf der Antragsteller hinsichtlich Erhaltung und Ausbau der Infrastrukturkapazität,
 - (b) Inhalt und Umsetzung der nutzerorientierten Zielvorgaben der in Artikel 30 genannten vertraglichen Vereinbarungen sowie der in Artikel 30 Absatz 1 genannten Anreize;
 - (c) Inhalt und Umsetzung der in Artikel 27 genannten Schienennetz-Nutzungsbedingungen,
 - (d) nach Artikel 29 vom Staat festgelegte Rahmenbedingungen und Vorschriften für die Entgelterhebung, die vom Infrastrukturbetreiber festgelegte Entgeltregelung sowie Höhe und Struktur der Wegegeltel,
 - (e) Verfahren für die Zuweisung von Fahrwegkapazität, einschließlich Vorrangregeln für die Kapazitätszuweisung für verschiedene Kategorien von Infrastrukturnutzern,
 - (f) Fragen der Intermodalität,
 - (g) sonstige Fragen zu den Bedingungen für den Zugang zur Infrastruktur und deren Nutzung sowie zur Qualität der Dienstleistungen des Infrastrukturbetreibers.

Der Koordinierungsausschuss ist befugt, zur Wahrnehmung dieser Aufgaben vom Infrastrukturbetreiber einschlägige Auskünfte zu den Buchstaben a bis g zu verlangen.

3. Der Koordinierungsausschuss stellt eine Geschäftsordnung auf, die insbesondere Bestimmungen über die Teilnahme an Sitzungen und über deren Häufigkeit (mindestens vierteljährlich) enthält. Dem Infrastrukturbetreiber, dem Mitgliedstaat, der betreffenden Regulierungsstelle und der Kommission wird jährlich ein Bericht über die Beratungen des Koordinierungsausschusses vorgelegt, in dem die jeweiligen Standpunkte der Ausschussmitglieder festgehalten werden.

Artikel 7e

Europäisches Netz der Infrastrukturbetreiber

1. Die Mitgliedstaaten sorgen dafür, dass die Infrastrukturbetreiber in einem Netzwerk für den Ausbau der Eisenbahninfrastruktur in der Union mitwirken und zusammenarbeiten, um insbesondere die zeitnahe und effiziente Verwirklichung des transeuropäischen Verkehrsnetzes, einschließlich der

Kernnetzkorridore, der Güterverkehrskorridore im Sinne der Verordnung (EU) Nr. 913/2010¹¹ und des in dem Beschluss 2012/88/EU¹² aufgestellten Bereitstellungsplans für das Europäische Eisenbahnverkehrsleitsystem (ERTMS), sicherzustellen.

Die Kommission ist Mitglied des Netzwerks. Sie koordiniert und unterstützt die Arbeit des Netzwerks und unterbreitet ihm gegebenenfalls Empfehlungen. Sie sorgt dafür, dass die betreffenden Infrastrukturbetreiber aktiv zusammenarbeiten.

2. Das Netzwerk beteiligt sich an der in Artikel 15 genannten Marktüberwachung und setzt Benchmarks für die Effizienz der Infrastrukturbetreiber auf der Grundlage gemeinsamer Indikatoren und Qualitätskriterien wie Zuverlässigkeit, Kapazität, Verfügbarkeit, Pünktlichkeit und Sicherheit ihrer Netze, Qualität und Nutzung der Aktiva, Instandhaltung, Erneuerung, Ausbau, Investitionen und finanzielle Effizienz.
 3. Die Kommission kann Maßnahmen zur Festlegung der gemeinsamen Grundsätze und Vorgehensweisen des Netzwerks – vor allem zur Sicherstellung der Kohärenz des Benchmarking – und der Verfahren für die Zusammenarbeit innerhalb des Netzwerks beschließen. Diese Maßnahmen werden im Wege eines Durchführungsrechtsakts nach dem Verfahren in Artikel 62 Absatz 3 erlassen.’
5. Artikel 10 wird wie folgt geändert:
- (a) Absatz 2 erhält folgende Fassung:

„2. Eisenbahnunternehmen erhalten für alle Arten von Schienenpersonenverkehrsdiensten zu angemessenen, nichtdiskriminierenden und transparenten Bedingungen das Recht auf Zugang zur Eisenbahninfrastruktur in allen Mitgliedstaaten. Eisenbahnunternehmen haben das Recht, Fahrgäste an jedem beliebigen Bahnhof aufzunehmen und an einem anderen Bahnhof abzusetzen. Dieses Recht schließt den Zugang zu Infrastrukturen ein, durch die Serviceeinrichtungen gemäß Anhang II Nummer 2 angebunden werden.“
 - (b) Die Absätze 3 und 4 werden gestrichen.
6. Artikel 11 wird wie folgt geändert:
- (c) Absatz 1 erhält folgende Fassung:

„(1) Die Mitgliedstaaten können das in Artikel 10 Absatz 2 genannte Recht auf Zugang zu Personenverkehrsdiensten zwischen einem Ursprungsort und einem Zielort einschränken, wenn dieselbe Strecke oder eine Alternativstrecke Gegenstand eines oder mehrerer öffentlicher Dienstleistungsaufträge ist, sofern die Ausübung dieses Rechts das wirtschaftliche Gleichgewicht des/der betreffenden öffentlichen Dienstleistungsauftrags bzw. Dienstleistungsaufträge gefährden würde.“

¹¹ ABl. L 276 vom 20.10.2010, S. 22.

¹² ABl. L 51 vom 23.2.2012, S. 51.

(d) Absatz 2 Unterabsatz 1 erhält folgende Fassung:

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

- (a) die zuständige(n) Behörde(n), die den öffentlichen Dienstleistungsauftrag erteilt hat/haben;
- (b) andere betroffene zuständige Behörden, die zur Einschränkung des Zugangsrechts nach Maßgabe dieses Artikels befugt sind;
- (c) der Infrastrukturbetreiber;
- (d) das den öffentlichen Dienstleistungsauftrag erfüllende Eisenbahnunternehmen.’

(e) Absatz 3 erhält folgende Fassung:

„(3) Die Regulierungsstelle teilt die Gründe für ihre Entscheidung und die Bedingungen mit, unter denen folgende Beteiligte innerhalb eines Monats nach Bekanntgabe der Entscheidung deren Überprüfung 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.

Entscheidet die Regulierungsstelle, dass das wirtschaftliche Gleichgewicht eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags durch den geplanten Personenverkehrsdienst gemäß Artikel 38 Absatz 4 gefährdet würde, so weist sie auf mögliche Änderungen des Verkehrsdienstes hin, die gewährleisten würden, dass die Bedingungen für die Gewährung des Zugangsrechts nach Artikel 10 Absatz 2 erfüllt werden.’

(f) Absatz 5 wird gestrichen.

7. Folgender Artikel 13a wird eingefügt:

„Artikel 13a

Gemeinsame Informations- und integrierte Fahrscheinsysteme

1. Unbeschadet der Verordnung (EG) Nr. 1371/2007¹³ und der Richtlinie 2010/40/EU¹⁴ können die Mitgliedstaaten inländische Personenverkehrsdienste erbringende Eisenbahnunternehmen verpflichten, sich an einem gemeinsamen

¹³ ABl. L 315 vom 3.12.2007, S. 14.

¹⁴ ABl. L 207 vom 6.8.2010, S. 1.

Informations- und integrierten Fahrscheinsystem zur Erstellung von Fahrscheinen, Durchgangsfahrscheinen und Reservierungen zu beteiligen, oder beschließen, zuständige Behörden zu ermächtigen, ein solches System einzurichten. Wird ein solches System eingerichtet, stellen die Mitgliedstaaten sicher, dass es nicht zu Marktverzerrungen oder Diskriminierungen zwischen Eisenbahnunternehmen führt und von einer öffentlichen oder privaten juristischen Person oder einer Vereinigung aller Eisenbahnunternehmen, die Personenverkehrsdienste erbringen, verwaltet wird.

2. Die Mitgliedstaaten verpflichten Personenverkehrsdienste erbringende Eisenbahnunternehmen, für den Fall größerer Störungen des Dienstes Notfallpläne für die Erbringung von Hilfeleistungen für Fahrgäste im Sinne von Artikel 18 der Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 aufzustellen und abzustimmen.'

8. Artikel 38 Absatz 4 erhält folgende Fassung:

„(4) Beabsichtigt ein Antragsteller, Fahrwegkapazität mit dem Ziel zu beantragen, einen Personenverkehrsdienst zu betreiben, so unterrichtet er die betreffenden Infrastrukturbetreiber und Regulierungsstellen darüber mindestens 18 Monate vor Inkrafttreten des Netzfahrplans, auf den sich der Antrag auf Fahrwegkapazität bezieht. Damit die zuständigen Regulierungsstellen die möglichen wirtschaftlichen Auswirkungen auf bestehende öffentliche Dienstleistungsaufträge bewerten können, sorgen die Regulierungsstellen dafür, dass die zuständigen Behörden, die durch einen öffentlichen Dienstleistungsauftrag geregelte Schienenverkehrsdienste auf dieser Strecke vergeben haben, und andere betroffene zuständige Behörden, die zur Einschränkung des Zugangsrechts nach Artikel 11 befugt sind, sowie die Eisenbahnunternehmen, die auf der Strecke dieses Personenverkehrsdienstes den öffentlichen Dienstleistungsauftrag erfüllen, darüber unverzüglich, spätestens jedoch innerhalb von fünf Tagen, unterrichtet werden.'

9. Artikel 63 Absatz 1 erhält folgende Fassung:

„(1) Die Kommission bewertet spätestens bis zum 31. Dezember 2024 die Auswirkungen dieser Richtlinie auf den Eisenbahnsektor und legt dem Europäischen Parlament, dem Rat, dem Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und dem Ausschuss der Regionen einen Bericht über ihre Umsetzung vor.

Bis zu demselben Termin bewertet die Kommission, ob im Zusammenhang mit Infrastrukturbetreibern, die Teil eines vertikal integrierten Unternehmens sind, Diskriminierungen oder sonstige Arten der Wettbewerbsverzerrung fortbestehen. Die Kommission schlägt gegebenenfalls neue gesetzgeberische Maßnahmen vor.'

Artikel 2

1. Die Mitgliedstaaten erlassen und veröffentlichen spätestens am [18 Monate nach Inkrafttreten] die erforderlichen Rechts- und Verwaltungsvorschriften, um dieser Richtlinie nachzukommen. Sie teilen der Kommission unverzüglich den Wortlaut dieser Rechtsvorschriften mit.

Bei Erlass dieser Vorschriften nehmen die Mitgliedstaaten in den Vorschriften selbst oder durch einen Hinweis bei der amtlichen Veröffentlichung auf diese Richtlinie Bezug. Die Mitgliedstaaten regeln die Einzelheiten dieser Bezugnahme.

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

Artikel 3

3. Diese Richtlinie tritt am Tag nach ihrer Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* in Kraft.
4. Artikel 1 Absätze 5 bis 8 gilt ab dem 1. Januar 2018 [damit die Netzfahrpläne ab 14. Dezember 2019 angewandt werden können].

Artikel 4

Diese Richtlinie ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

Geschehen zu Brüssel am

*Im Namen des Europäischen Parlaments
Der Präsident/Die Präsidentin*

*Im Namen des Rates
Der Präsident/Die Präsidentin*