

036888/EU XXIV.GP
Eingelangt am 17/09/10

DE

DE

DE



EUROPÄISCHE KOMMISSION

Brüssel, den 17.9.2010
KOM(2010) 475 endgültig

2010/0253 (COD)

Vorschlag für eine

RICHTLINIE DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

zur Schaffung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraums

(Neufassung)

SEK(2010) 1043
SEK(2010) 1042

BEGRÜNDUNG

1. KONTEXT DES VORSCHLAGS

1.1. Hintergrund

Nach der Blütezeit der Eisenbahn im 19. Jahrhundert und der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts begann ab den 1970er Jahren der Niedergang infolge der steigenden Beliebtheit von Autos und Flugreisen. Um diesen Niedergang zu stoppen, verabschiedete die Europäische Gemeinschaft eine Reihe von Rechtsvorschriften, die eine Neubelebung des Eisenbahnverkehrs durch den schrittweisen Aufbau eines integrierten europäischen Eisenbahnraums zum Ziel hatten. Das erste Eisenbahnpaket, das die Kommission 1998 vorlegte und Ende 2000 verabschiedet wurde, signalisierte den Wunsch nationaler wie europäischer Entscheidungsträger nach einer Reform des Rechtsrahmens, um den Eisenbahnsektor europaweit zu integrieren und ihn so wettbewerbsfähig wie möglich gegenüber anderen Verkehrsträgern zu machen.

Das erste Eisenbahnpaket umfasst drei Richtlinien:

- Richtlinie 2001/12/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 26. Februar 2001¹, durch die eine bereits bestehende Richtlinie des Rates vom 29. Juli 1991 zur Entwicklung der Eisenbahnunternehmen der Gemeinschaft² geändert wurde;
- Richtlinie 2001/13/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 26. Februar 2001³, durch die eine bereits bestehende Richtlinie des Rates vom 27. Juni 1995 über die Erteilung von Genehmigungen an Eisenbahnunternehmen⁴ geändert wurde;
- Richtlinie 2001/14/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 26. Februar 2001 über die Zuweisung von Fahrwegkapazität der Eisenbahn und die Erhebung von Entgelten für die Nutzung von Eisenbahninfrastruktur⁵.

¹ ABl. L 75 vom 15.3.2001, S. 1. Geändert durch die Richtlinie 2004/51/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. April 2004 (ABl. L 164 vom 30.4.2004, S. 164), Richtlinie 2006/103/EG des Rates vom 20. November 2006 (ABl. L 363 vom 20.12.2006, S. 344), Richtlinie 2007/58/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 (ABl. L 315 vom 3.12.2007, S. 44) sowie die Akte über die Bedingungen des Beitritts der Tschechischen Republik, der Republik Estland, der Republik Zypern, der Republik Lettland, der Republik Litauen, der Republik Ungarn, der Republik Malta, der Republik Polen, der Republik Slowenien und der Slowakischen Republik und die Anpassungen der die Europäische Union begründenden Verträge (ABl. L 236 vom 23.9.2003, S. 33).

² Richtlinie 91/440/EWG des Rates, ABl. L 237 vom 24.8.1991, S. 25.

³ ABl. L 75 vom 15.3.2001, S. 26. Geändert durch die Richtlinie 2004/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. April 2004, ABl. L 220 vom 21.6.2004, S. 16.

⁴ Richtlinie 95/18/EG des Rates, ABl. L 143 vom 27.6.1995, S. 70.

⁵ ABl. L 75 vom 15.3.2001, S. 29. Geändert durch die Entscheidung 2002/844/EG der Kommission vom 23. Oktober 2002 (ABl. L 289 vom 26.10.2002, S. 30), Richtlinie 2004/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. April 2004 (ABl. L 164 vom 30.04.2004, S. 44) sowie Richtlinie 2007/58/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 (ABl. L 315 vom 3.12.2007, S. 44).

Das Inkrafttreten dieser Richtlinien 2003 hatte weitreichende Auswirkungen auf den Schienenverkehrsmarkt in der Europäischen Union. Zwei Akteure sind zu unterscheiden, Eisenbahnunternehmen und Infrastrukturbetreiber. Eisenbahnunternehmen, die nach EU-Kriterien zugelassen wurden, sollten unter gerechten und diskriminierungsfreien Bedingungen Zugang zur Schieneninfrastruktur erhalten, um europaweite Verkehrsdienste anbieten zu können. Die Infrastrukturbetreiber können für die Nutzung ihrer Netze Entgelte erheben und müssen einen Mindestumfang an Diensten anbieten, was auch den Zugang zu bestimmten Einrichtungen einschließt. In den Richtlinien werden Zugangsrechte für die Erbringung von Personen- und Güterverkehrsdiensten festgelegt sowie gewisse Schutzbestimmungen in Bezug auf das Management von Eisenbahnunternehmen, um Wettbewerbern diskriminierungsfreien Zugang zum Schienennetz zu gewährleisten. Zudem enthalten die Richtlinien Empfehlungen zur Schaffung unabhängiger nationaler Regulierungsstellen, die den diskriminierungsfreien Zugang zur Infrastruktur sicherstellen und den Wettbewerb auf den Schienenverkehrsmärkten überwachen sollen.

Dank dieser neuen Rechtsvorschriften ist es der Eisenbahnbranche gelungen, ihr Beförderungsaufkommen zu stabilisieren und in einigen Mitgliedstaaten Marktanteile von der Straße zurückzugewinnen. Auch der Rückgang der Beschäftigtenzahlen hatte sich vor Beginn der Krise verlangsamt. Allerdings reichte das Wachstum des Schienengüterverkehrs (in beförderten Tonnen) in den vergangenen Jahren nicht aus, um den zwischen 1995 und 2003 eingebüßten Marktanteil von 2,3 % zurückzuerobern. Sollte sich der aktuelle Trend fortsetzen, so wird der Gesamtmarktanteil des Schienengüterverkehrs nicht ansteigen. Im Schienenpersonenverkehr war der Rückgang in den letzten drei Jahrzehnten weniger dramatisch als im Frachtsektor. Der Schienenanteil am gesamten Personenverkehr (in Personenkilometern) ist von 10,2 % im Jahr 1970 auf 6,1 % im Jahr 2003 (EU-15) gesunken. Betrachtet man die EU der 27 Mitgliedstaaten, so ist der Marktanteil des Schienenpersonenverkehrs zwischen 1995 und 2003 von 6,6 % auf 5,9 % zurückgegangen. Seitdem ist eine geringfügige Erholung und Stabilisierung zu beobachten.

Das gegenwärtige Wirtschaftsklima lässt die Schwächen des Schienenverkehrsmarkts noch stärker zu Tage treten. Der Güterverkehr (einschließlich Schiene) erlitt einen erheblichen Einbruch (je nach Marktsegment zwischen 20 % und 50 %), und auch der Personenverkehr ist zurückgegangen. Die Akteure wiesen darauf hin, dass sich die Investitionen infolge der nationalen Konjunkturprogramme nicht im erhofften Maße beschleunigt hätten und mit einem größeren Stellenabbau, insbesondere im Frachtsektor, zu rechnen sei.

1.2. Anstehende Probleme

Die Entwicklung des Eisenbahnsektors und dessen Fähigkeit, mit anderen Verkehrsträgern dauerhaft zu konkurrieren, werden noch immer erheblich beeinträchtigt, weil a) die Finanzierung der Infrastruktur und die Zugangsentgelte nicht angemessen sind, b) Wettbewerbshemmnisse fortbestehen und c) keine angemessene Regulierungsaufsicht besteht.

- (a) In vielen Mitgliedstaaten wird noch immer zu wenig in den Aufbau und die Instandhaltung der Schieneninfrastruktur investiert. In vielen Fällen nimmt die Qualität der vorhandenen Infrastruktur kontinuierlich ab. Die unzureichenden Investitionen auf nationaler Ebene sind teilweise darauf zurückzuführen, dass keine klaren Investitionspläne und langfristigen Strategien bestehen. Unzureichende Instandhaltung, schleppende Modernisierung und eine zunehmende Zahl von Netzengpässen haben unmittelbare Folgen für die Eisenbahnunternehmen, da sie

nicht mit anderen Verkehrsträgern Schritt halten können und für Investitionen unattraktiv sind. Diese Schwierigkeiten werden in vielen Mitgliedstaaten noch verschärft, da Höhe und Struktur der Weegeentgelte nicht angemessen sind.

- (b) Verschiedene Faktoren halten den Wettbewerb zwischen den Eisenbahnunternehmen noch immer in Grenzen. Neuen Unternehmen wird die Erbringung wettbewerbsfähiger Schienenverkehrsdienste noch immer erschwert, weil die Marktbedingungen intransparent sind und der institutionelle Rahmen nur schlecht funktioniert. Darüber hinaus werden neue Marktteilnehmer beim Zugang zu schienenverkehrsbezogenen Leistungen, die sich häufig in Händen der etablierten Eisenbahngesellschaften befinden, weiterhin diskriminiert. Auch bei den Bedingungen für den Zugang zur Infrastruktur (Trassenzuweisung und Entgelte) sind nach wie vor Diskriminierungen zu beobachten.

Eine zusätzliche Verschärfung dieser Probleme ergibt sich durch die Schwierigkeiten, mit denen die Regulierungsstellen bei ihrer Aufsichtstätigkeit konfrontiert werden, insbesondere bei der Aufgabe, Benachteiligungen von Eisenbahnunternehmen zu vermeiden und zu prüfen, ob Entgeltregelungen korrekt angewandt oder die Vorgaben bezüglich getrennter Buchführung in vollem Maße erfüllt werden. Diese Schwierigkeiten sind häufig auf einen Mangel an qualifiziertem Personal und sonstigen Ressourcen zurückzuführen. Erschwerend kommt in manchen Fällen der Umstand hinzu, dass die Regulierungsstellen über keine ausreichende Unabhängigkeit von den Infrastrukturbetreibern, dem etablierten Eisenbahnunternehmen oder dem Ministerium verfügt, das Anteilsrechte an dem etablierten Eisenbahnunternehmen wahrnimmt.

Die vollständige Umsetzung der geltenden Rechtsvorschriften wird einen sehr wesentlichen Beitrag zur Lösung dieser Probleme leisten. Die Kommission ist deshalb auch bereits tätig geworden und hat zur Durchsetzung der geltenden Rechtsvorschriften Vertragsverletzungsverfahren gegen Mitgliedstaaten eingeleitet, die das EU-Recht nicht richtig oder unvollständig umgesetzt haben.

Der bestehende Rechtsrahmen enthält allerdings Unzulänglichkeiten, Unklarheiten und Lücken, die es zu beseitigen gilt, um die ursprünglichen Ziele der Vorschriften voll zu verwirklichen. Die Kommission betrachtet die Neufassung des ersten Eisenbahnpakets als einen der hierfür notwendigen Schritte.

2. ZIELE DES VORSCHLAGS

2.1. Allgemeine Ziele

Das Hauptziel der EU-Verkehrspolitik ist die Schaffung eines Binnenmarkts, indem gemeinsame Strategien zur Förderung eines hohen Grads von Wettbewerbsfähigkeit und einer harmonischen, ausgewogenen und nachhaltigen Entwicklung des Wirtschaftslebens erarbeitet werden. Durch die Ergänzung und Stärkung bestehender Maßnahmen, die auf EU-Ebene für den Eisenbahnsektor beschlossen wurden, wird der Vorschlag zur Neufassung des ersten Eisenbahnpakets zu diesem Ziel beitragen, indem die Integration und Entwicklung des europäischen Schienenverkehrsmarkts erleichtert werden.

Die Schaffung eines echten Binnenmarkts ist für die Neubelebung des Eisenbahnsektors von grundlegender Bedeutung und wird dazu beitragen, Schienenpersonen- und -güterverkehrsdienste wettbewerbsfähiger zu machen und auf diese Weise ihre Attraktivität

und ihren Marktanteil zu steigern. Wegen der höheren Energieeffizienz des Eisenbahnverkehrs (vor allem im Vergleich zum Straßenverkehr) ist eine Verkehrsverlagerung von der Straße auf die Schiene gleichbedeutend mit weniger CO₂-Emissionen und sonstigen Schadstoffen.

2.2. Horizontale Ziele

Die Vereinfachung, Präzisierung und Modernisierung des Rechtsrahmens in Europa ist eines der wesentlichen Ziele, das die Kommission mit ihrem Handeln verfolgt. Dieses Ziel von übergreifender strategischer Bedeutung vor Augen, verfolgt die Kommission ein ehrgeiziges Programm zur besseren Rechtsetzung, um die Strategie Europa 2020 voranzubringen.

Die **Vereinfachung** der Rechtsetzung durch Kodifizierung und Zusammenfassung ist das erste horizontale Ziel, das dieser Neufassung zugrunde liegt. Das Wegfallen von Querverweisen unter den drei Richtlinien, indem diese neu strukturiert und zu einem einzigen Regelwerk über den Zugang zum Schienenverkehrsmarkt zusammengefasst werden, wäre zur Erreichung dieses Ziels von zentraler Bedeutung.

Zweitens ist die Kommission der Auffassung, dass die **Präzisierung** mancher Bestimmungen über den Zugang zum Schienenverkehrsmarkt es erleichtern würde, das EU-Recht in allen Mitgliedstaaten ordnungsgemäß umzusetzen und wirksam durchzuführen. Wie erwähnt enthält das erste Eisenbahnpaket einige ungenaue Bestimmungen, deren Durchführungsmodalitäten nur unzureichend definiert sind.

Schließlich ist es notwendig, die Rechtsvorschriften zu **aktualisieren**, indem obsoleete Bestimmungen (die in der Vergangenheit vor der vollständigen Marktöffnung relevant waren und mit der traditionellen Verschmelzung von Verkehrsdienstleistung und Infrastrukturbetrieb in Zusammenhang stehen können) aufgehoben und neue eingeführt werden, die dem derzeitigen Funktionieren des Marktes besser entsprechen (etwa in Bezug auf neue Marktteilnehmer und Infrastruktur, die ganz oder teilweise in staatlichem Besitz ist).

2.3. Spezifische Ziele

Der Vorschlag zur Neufassung des ersten Eisenbahnpakets beinhaltet folgende Themen: a) angemessene Infrastrukturfinanzierung und Wegeentgelte, b) Wettbewerbsbedingungen auf dem Eisenbahnmarkt und c) organisatorische Reformen, die zur Sicherstellung einer angemessenen Marktaufsicht notwendig sind.

- (a) Das erste Ziel der vorgeschlagenen Neufassung besteht darin, für eine angemessene, transparente und dauerhafte Finanzierung der Infrastruktur zu sorgen und – durch bessere Berechenbarkeit des Infrastrukturausbaus und der Zugangsbedingungen – Investitionen der Eisenbahnunternehmen zu fördern. Zugleich sollen die Höhe und Struktur der Wegeentgelte besser angepasst werden, so dass sich die Wettbewerbsfähigkeit der Eisenbahn gegenüber anderen Verkehrsträgern verbessert und ein Beitrag zur Internalisierung von Umweltkosten geleistet wird.
- (b) In einer zweiten Gruppe von Zielen geht es darum, Wettbewerbsverzerrungen zu vermeiden, die durch die Verwendung staatlicher Mittel für Wirtschaftstätigkeiten entstehen, die etablierten Unternehmen daran zu hindern, wirtschaftlich sensible Informationen zu sammeln und gegen ihre möglichen Konkurrenten zu verwenden, Interessenkonflikte beim Management schienenverkehrsbezogener Leistungen zu beseitigen und den Zugang neuer Marktteilnehmer zu solchen Leistungen zu

erleichtern sowie dafür zu sorgen, dass durch größere Markttransparenz ein wirksamer Wettbewerb entsteht.

- (c) Auf dem Gebiet der Regulierungsaufsicht soll die vorgeschlagene Neufassung dazu führen, dass die Regulierungsstellen durch größere Unabhängigkeit, erweiterte Zuständigkeiten und zusätzliche Mittel ihre Aufsichtstätigkeiten wirksam ausüben können.

3. ANGABEN ZU DEN ÄNDERUNGSVORSCHLÄGEN

3.1. Erste Sichtung

Gestützt auf ausgiebige Forschungen und Bewertungen ermittelte die Kommission eine Reihe von Maßnahmen, die zur Erreichung der einzelnen Ziele im vorigen Abschnitt beitragen könnten. Auf der Grundlage mehrjähriger Studien⁶ und unter Berücksichtigung der Beiträge der Beteiligten wurden von der Kommission 37 Maßnahmen erarbeitet. Von diesen blieb nach gründlicher Sichtung ein Paket von 26 Maßnahmen übrig. Bei der Sichtung wurde in zwei Schritten vorgegangen: Zunächst wurden die Ergebnisse der Konsultation der Beteiligten berücksichtigt. Anschließend wurden die Maßnahmen anhand von fünf Kriterien (Wirksamkeit, Dauer der Umsetzung, Effizienz, administrative Durchführbarkeit und Vereinbarkeit mit dem bestehenden Rechtsrahmen) einer unabhängigen Bewertung unterzogen.

3.2. Einholung von Fachwissen und Konsultation der Beteiligten

Nach der Entscheidung, für die Neufassung des ersten Eisenbahnpakets eine Folgenabschätzung durchzuführen, wurde PriceWaterhouseCoopers Advisory (PWC) aufgrund des Rahmenvertrags TREN/A2/143-2007 über Folgenabschätzungen und Evaluierungen der GD TREN mit einer externen Studie beauftragt.

Im Rahmen der von PWC durchgeführten externen Studie sind annähernd 380 Organisationen aus 25 Mitgliedstaaten (EU-27 ohne Zypern und Malta, die über kein Eisenbahnnetz verfügen) konsultiert worden. Die Beteiligten sollten dabei auf besondere Hindernisse hinweisen, die ihrer Meinung nach der vollständigen Liberalisierung des internationalen Schienenverkehrsmarktes und der Entwicklung schienenverkehrsbezogener Leistungen im Wege stehen. Außerdem sollten die Beteiligten Bereiche nennen, in denen die EU-Rechtsvorschriften verbessert werden könnten, und zur voraussichtlichen Wirksamkeit der vorgesehenen Maßnahmen Stellung nehmen.

3.3. Folgenabschätzung

Gestützt auf die vorgenannte externe Studie und die Schlussfolgerungen des Konsultationsprozesses hat die Kommission das ausgewählte Maßnahmenpaket einer quantitativen und qualitativen Folgenabschätzung unterzogen. Im Fall der neuen Maßnahmen, durch die der bestehende Rechtsrahmen modernisiert werden soll, wurden dabei auch

⁶ U. a. Bericht der Kommission über die Umsetzung des ersten Eisenbahnpakets (s. o.), Mitteilung der Kommission über die Überwachung der Entwicklung des Schienenverkehrsmarkts sowie Studien über Mehrjahresverträge und schienenverkehrsbezogene Leistungen.

Alternativmöglichkeiten geprüft, sofern sie noch nicht Gegenstand einer Folgenabschätzung waren.

3.4. Subsidiarität

Bei den Problemen der Eisenbahnbranche spielen länderübergreifende Aspekte eine Rolle, die ein Handeln auf EU-Ebene erfordern. Die mangelnde Koordinierung der Beziehungen zwischen den Mitgliedstaaten und anderen Akteuren beeinträchtigt die Effizienz des grenzüberschreitenden Eisenbahnverkehrs und birgt das Risiko, dass die Schiene gegenüber dem Straßenverkehr Marktanteile einbüßt, was wiederum mehr Staus und Umweltbelastungen zur Folge hätte. Eine Präzisierung der Rechtsvorschriften über den Zugang zum Schienenverkehrsmarkt mit dem Ziel, den Markteintritt zu erleichtern, den Wettbewerb zu fördern und die Märkte für Schienenverkehrsdienste zu entwickeln, lässt sich besser auf Unionsebene als durch einzelne Mitgliedstaaten erreichen.

4. ANMERKUNGEN ZU DEN WICHTIGSTEN ÄNDERUNGSVORSCHLÄGEN

4.1. Getrennte Rechnungsführung (Artikel 6)

Im Interesse der Transparenz wird in den neuen Bestimmungen die erforderliche getrennte Rechnungsführung in den Eisenbahnunternehmen klarer definiert. Darin wird eine getrennte Rechnungsführung für Aktivitäten vorgeschrieben, die einem gesetzlichen Monopol unterliegen, im Gegensatz zu solchen, die dem Wettbewerb unterliegen. Diese Schutzmaßnahme dient der Vermeidung von Wettbewerbsverzerrungen und ist notwendig, damit staatliche Mittel, die zum Ausgleich unrentabler Aktivitäten gewährt werden, nicht zur Subventionierung kommerzieller Tätigkeiten zweckentfremdet werden.

4.2. Unabhängigkeit bei wesentlichen Funktionen (Artikel 7)

Der Vorschlag sieht die Abschaffung der Möglichkeit vor, Eisenbahnunternehmen die Erhebung von Wegeentgelten zu übertragen. Diese Maßnahme wäre einem fairen Wettbewerb zuträglich, da gewisse (etablierte) Eisenbahnunternehmen nicht mehr die Möglichkeit hätten, über die Rechnungen, die den (neuen) Konkurrenzunternehmen ausgestellt werden, Zugang zu wirtschaftlich sensiblen Informationen über Zugtrassen zu erhalten. Ferner wird ein zusätzlicher Anreiz für einen diskriminierungsfreien Infrastrukturbetrieb gegeben, der den Grundsätzen einer wirtschaftlichen Haushaltsführung entspricht.

4.3. Strategie für den Infrastrukturausbau (Artikel 8)

Nach diesem Artikel müssen die Mitgliedstaaten mittel- bis langfristige Strategien für die Entwicklung des Eisenbahnsektors veröffentlichen, die auf einer soliden und dauerhaften Finanzierung des Eisenbahnsystems aufbauen und es ermöglichen, dem künftigen Mobilitätsbedarf zu entsprechen. Damit werden Anreize für Investitionen in Anlagen und Ausrüstungen mit langer Nutzungsdauer geschaffen, von denen die Eisenbahnbranche abhängig ist. Langfristige Verpflichtungen sind notwendig, um neue Marktteilnehmer anzuziehen und neue Dienstleistungen zu entwickeln.

4.4. Schienenverkehrsbezogene Leistungen (Artikel 13)

Die Änderungsvorschläge betreffen die Modernisierung der schienenverkehrsbezogenen Leistungen und dienen zwei Zielen.

Erstens wird gefordert, dass das Management von Serviceeinrichtungen und die Erbringung von Schienenverkehrsdiensten rechtlich, organisatorisch und in den Entscheidungsprozessen voneinander unabhängig sein müssen, um Interessenkonflikte zu vermeiden zwischen den Anbietern schienenverkehrsbezogener Leistungen bzw. den Eigentümern der entsprechenden Einrichtungen einerseits und den etablierten Eisenbahnunternehmen andererseits. Diese Maßnahme wird zu einem diskriminierungsfreien Zugang zu den Serviceeinrichtungen beitragen.

Zweitens wird in Artikel 13 vorgeschlagen, für das Management von Anlagen für schienenverkehrsbezogene Leistungen die Regel „Nutzen oder Abgeben“ (*Use-it-or-lose-it*) einzuführen. Wird eine Serviceeinrichtung nicht genutzt, so muss sie vom Eigentümer anderen Beteiligten (auf Miet- oder Leasingbasis) zur Verfügung gestellt werden. Durch die Vermeidung einer künstlich erzeugten Sättigung sorgt diese Maßnahme für eine höhere Verfügbarkeit solcher Einrichtungen am Markt.

4.5. Länderübergreifende Vereinbarungen (Artikel 14)

Die vorgeschlagenen Bestimmungen präzisieren die allgemeinen Grundsätze, die den Abschluss von Vereinbarungen zwischen Eisenbahnunternehmen mehrerer Länder, zwischen Mitgliedstaaten sowie zwischen Mitgliedstaaten und Drittländern betreffen. Sie beinhalten außerdem Notifizierungs- und Kooperationsverfahren, durch die die Kommission sicherstellen kann, dass solche Vereinbarungen mit dem EU-Recht im Einklang stehen.

4.6. Marktüberwachung (Artikel 15)

In diesem Artikel soll deutlich gemacht werden, dass die Überwachung des Schienenverkehrsmarkts durch die Kommission auch Investitionen in die Schieneninfrastruktur, Preisentwicklungen, die Qualität von Schienenverkehrsdiensten sowie gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen im Schienenpersonenverkehr einschließen wird und dass die Mitgliedstaaten deshalb einschlägige Informationen, die im neuen Anhang IV aufgeführt sind, liefern müssen. Die Aufspürung von Marktengpässen wird durch diese Maßnahme erleichtert.

4.7. Veröffentlichung der Schienennetz-Nutzungsbedingungen (Artikel 27)

Die vorgeschlagenen Bestimmungen präzisieren die geeigneten Mittel und Wege für die Veröffentlichung der Schienennetz-Nutzungsbedingungen durch die Infrastrukturbetreiber. Durch ihre Veröffentlichung in einer zweiten EU-Amtssprache sowie in elektronischer Form auf der Website der Europäischen Eisenbahnagentur (ERA) werden die Schienennetz-Nutzungsbedingungen besser zugänglich, was wiederum zu größerer Transparenz führt.

4.8. Informationen über Entgeltregelungen (Artikel 29)

Um in Bezug auf die Verwendung von Staatsgeldern für mehr Transparenz zu sorgen, sollen die Mitgliedstaaten in den Schienennetz-Nutzungsbedingungen die Rahmenbedingungen und Vorschriften für die Entgelterhebung veröffentlichen.

4.9. Verträge zwischen zuständigen Behörden und Infrastrukturbetreibern (Artikel 30)

Die Änderungsvorschläge legen Einzelheiten über den Abschluss und die Verwaltung vertraglicher Vereinbarungen fest, die von den zuständigen nationalen Behörden und den

Infrastrukturbetreibern hinsichtlich der Infrastrukturkosten und der Zugangsentgelte getroffen werden. Insbesondere erhält die Regulierungsstelle die Befugnis zu prüfen, ob der geplante mittel- bis langfristige Finanzierungsrahmen den Leistungsvorgaben, die in Bezug auf die Infrastruktur für den entsprechenden Zeitraum festgelegt wurden, angemessen ist. Eine solche unabhängige Prüfung kann das Risiko verringern, dass die etablierten Eisenbahnunternehmen ihr politisches Gewicht dazu nutzen, Einfluss auf solche Vereinbarungen zu nehmen.

4.10. Entgeltgrundsätze (Artikel 31)

Artikel 31 wird zur Einführung zweier Maßnahmen geändert:

Die erste Maßnahme betrifft eine Differenzierung der Wegeentgelte nach den Lärmemissionen der Fahrzeuge, aus denen sich der Zug zusammensetzt. Damit wird ein klarer Anreiz zur Modernisierung der Infrastruktur gegeben, insbesondere zur Investition in umweltfreundlichere Eisenbahntechnologien.

Um die Entgelte transparenter zu gestalten, müssen Dienstleister Angaben zu den Entgelten für schienenverkehrsbezogene Leistungen machen, die von den Infrastrukturbetreibern in ihren Schienennetz-Nutzungsbedingungen veröffentlicht werden sollen.

4.11. Ausnahmen von den Entgeltgrundsätzen (Artikel 32)

Zur besseren Angleichung der nationalen Wegeentgeltregelungen wird die Einführung gemeinsamer Kriterien zur Ermittlung von Marktsegmenten vorgeschlagen, die gegebenenfalls Aufschläge für die jeweiligen Verkehrsdienste tragen können. Die Kriterien sind in Anhang VIII Absatz 3 aufgeführt.

Um die Übergangszeit zu verkürzen, in der die Strecken sowohl mit dem jeweiligen nationalen Signalsystem als auch dem Europäischen Zugsteuerungssystem (ETCS) ausgerüstet sind, und damit auch die Kosten für die Instandhaltung der Infrastruktur zu senken, wird vorgeschlagen, dass für Züge, die mit ETCS ausgerüstet sind, niedrigere Zugangsentgelte zu entrichten sind.

4.12. Zusammenarbeit der Infrastrukturbetreiber (Artikel 37)

Bezüglich der Zuweisung von Fahrwegkapazität nach Artikel 40 werden im neuen Artikel 37 neue Maßnahmen vorgeschlagen, die sicherstellen sollen, dass die Infrastrukturbetreiber bei der Bemessung von Wegeentgelten zusammenarbeiten, wenn mehr als ein Schienennetz betroffen ist.

4.13. Regulierungsstellen (Artikel 55)

Es wird vorgeschlagen, die Bestimmungen zur Unabhängigkeit der Regulierungsstellen zu aktualisieren, indem klar gefordert wird, dass sie von allen öffentlichen Stellen unabhängig sein müssen. Diese Unabhängigkeit, insbesondere von den Behörden, die Anteilsrechte an den etablierten Eisenbahnunternehmen wahrnehmen, verringert das Risiko von Interessenkonflikten und erhöht die Aufsichtskapazitäten und die Glaubwürdigkeit der Regulierungsstellen.

4.14. Aufgaben der Regulierungsstelle (Artikel 56)

Drei in Artikel 56 vorgeschlagene Maßnahmen sollen den Kompetenzbereich der Regulierungsstellen erweitern: 1) Ihre Zuständigkeit wird sich ausdrücklich auf Entscheidungen über den Zugang zu schienenverkehrsbezogenen Leistungen, die für den Markteintritt und fairen Wettbewerb unverzichtbar sind, und die dafür erhobenen Entgelte erstrecken. 2) Um für eine bessere Trennung der Rechnungsführung zu sorgen und zu vermeiden, dass für den Ausgleich unrentabler Aktivitäten gewährte staatliche Mittel zur Finanzierung kommerzieller Tätigkeiten zweckentfremdet werden und dadurch der Wettbewerb verfälscht wird, erhalten die Regulierungsstellen zudem die Befugnis, Prüfungen vorzunehmen oder externe Kontrollen von Eisenbahnunternehmen und Infrastrukturbetreibern einzuleiten und so festzustellen, ob die Bestimmungen zur getrennten Rechnungsführung eingehalten werden. 3) Damit die Regulierungsstellen effizienter arbeiten können, müssen die Infrastrukturbetreiber ihnen aggregierte und standardisierte Kostendaten in Form so genannter „Finanzberichte zu Aufsichtszwecken“ vorlegen.

4.15. Zusammenarbeit der Regulierungsstellen (Artikel 57)

Zur Verbesserung der länderübergreifenden Zusammenarbeit und der Bedingungen für den Markteintritt werden die Regulierungsstellen bei Entscheidungen, die sich auf den Zugang zur Infrastruktur und Entgelte für grenzüberschreitende Verkehrsdienste beziehen, zusammenarbeiten müssen. Im Rahmen dieser Entscheidungsprozesse müssen die Regulierungsstellen rechtzeitig Informationen austauschen können.

4.16. Einstufung schienenverkehrsbezogener Leistungen (Anhang III)

Die Festlegung, dass die Nutzung von Stromversorgungsanlagen für die elektrische Zugförderung Teil eines Mindestpakets für den Infrastrukturzugang sein soll, würde bedeuten, dass solche Dienste den Anforderungen der Nichtdiskriminierung unterliegen. Außerdem wird die Verpflichtung, die Entgelte für die Nutzung von Stromversorgungseinrichtungen und Fahrstrom getrennt auszuweisen, für größere Transparenz bei den Netzbetriebskosten sorgen und den Infrastrukturbetreibern Anreize bieten, die Kosten der Fahrwegbereitstellung zu senken.

4.17. Inhalt der Schienennetz-Nutzungsbedingungen (Anhang VI)

Durch die in Anhang VI vorgeschlagenen Maßnahmen wird der Inhalt der Schienennetz-Nutzungsbedingungen klarer definiert, so dass ihre Effektivität gesteigert und der Eisenbahnmarkt transparenter wird. Nach den neuen Bestimmungen müssen die Infrastrukturbetreiber insbesondere Folgendes veröffentlichen: 1) ein Antragsmuster für die Zuweisung von Fahrwegkapazität, 2) genaue Angaben zu den Verfahren für die Zuweisung grenzüberschreitender Fahrtrassen, 3) Informationen über Anträge auf Genehmigungen und Sicherheitsbescheinigungen, 4) Informationen über Streitbeilegungsverfahren und Rechtsbehelfe bei Fragen des Marktzugangs, 5) Informationen über den Zugang zu Anlagen für schienenverkehrsbezogene Leistungen (zusätzlich zu den derzeit geforderten Preisangaben).

4.18. Vertragliche Vereinbarungen (Anhang VII)

Der neue Anhang VII präzisiert Inhalt und Anwendung der vertraglichen Vereinbarungen nach Artikel 30, mit denen langfristige Strategien zur Entwicklung der Eisenbahn gefördert werden sollen.

4.19. Anforderungen in Bezug auf Infrastrukturkosten und Zugangsentgelte (Anhang VIII)

Im Interesse einer soliden und dauerhaften Finanzierung des Eisenbahnsystems werden im neuen Anhang VIII einige Bestimmungen von Artikel 31 präzisiert. Dies beinhaltet u. a. 1) die Kosten, die bei der Berechnung der direkten Kosten des Mindestzugangspakets und der Zugangsdienste (gemäß Definition in Anhang III Absätze 1 und 2) nicht berücksichtigt werden dürfen, sowie die Kriterien für die Ermittlung von Marktsegmenten, die gegebenenfalls Aufschläge tragen können, 2) die Anforderungen an eine lärmabhängige Differenzierung der Weegeentgelte, 3) die Art, wie die Infrastrukturbetreiber Marktsegmente für eventuelle Preisaufschläge bestimmen, und 4) die wesentlichen Merkmale und generellen Grundsätze leistungsabhängiger Entgeltregelungen.

4.20. Finanzberichte zu Aufsichtszwecken (Anhang X)

Der neue Anhang X enthält die Einzelheiten zum gemeinsamen Standardformat für die zu Aufsichtszwecken vorzulegenden Finanzberichte. Diese Maßnahme würde den Regulierungsstellen ihre Aufsichtstätigkeit erleichtern und ihnen die Möglichkeit geben, die Angaben der Infrastrukturbetreiber im Detail zu prüfen.

↓ 2004/49/EG Artikel 30 Absatz 1
(angepasst)

2010/0253 (COD)

Vorschlag für eine

RICHTLINIE-DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

zur Schaffung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraums

(Neufassung)

(Text von Bedeutung für den EWR)

↓ 2001/14/EG (angepasst)

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 Sozialausschusses⁷,

nach Stellungnahme des Ausschusses der Regionen⁸,

gemäß dem ordentlichen Gesetzgebungsverfahren,

in Erwägung nachstehender Gründe:

↓ neu

(1) Die Richtlinie 91/440/EWG des Rates vom 29. Juli 1991 zur Entwicklung der Eisenbahnunternehmen der Gemeinschaft⁹, die Richtlinie 95/18/EG des Rates vom 19. Juni 1995 über die Erteilung von Genehmigungen an Eisenbahnunternehmen¹⁰ 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 Sicherheitsbescheinigung¹¹ wurden 2004 und 2007 in wesentlichen Punkten geändert.

⁷ ABl. [...] vom [...], S. [...].

⁸ ABl. [...] vom [...], S. [...].

⁹ ABl. L 237 vom 24.8.1991, S. 25.

¹⁰ ABl. L 143 vom 27.6.1995, S. 70.

¹¹ ABl. L 75 vom 15.3.2001, S. 29.

Da noch weitere Änderungen notwendig sind und diese Rechtsvorschriften miteinander in Verbindung stehen, sollten diese Richtlinien aus Gründen der Klarheit neu gefasst und zu einem einzigen Rechtsakt verschmolzen werden.

↓ 91/440/EWG
Erwägungsgrund 1 (angepasst)

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

↓ 91/440/EWG
Erwägungsgrund 2

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

↓ 95/18/EG Erwägungsgrund 5
(angepasst)

- (4) Der Regionalverkehr, Stadtverkehr und Vorortverkehr ☒ sowie ☒ die im Rahmen des Pendelverkehrs im Ärmelkanaltunnel erbrachten Verkehrsleistungen ☒ sollten ☒ nicht unter den Anwendungsbereich ☒ dieser Richtlinie ☒ fallen.
-

↓ 91/440/EWG
Erwägungsgrund 3 (angepasst)

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

↓ 91/440/EWG
Erwägungsgrund 4 (angepasst)

- (6) ☒ Um ☒ die künftige Entwicklung und eine wirtschaftliche Nutzung des Eisenbahnnetzes ☒ zu gewährleisten, ☒ sollte eine Trennung zwischen der Erbringung der Verkehrsdienste und dem Betrieb der Eisenbahninfrastruktur vorgenommen werden. Dies setzt voraus, dass beide Bereiche in jedem Fall ein getrenntes Rechnungswesen erhalten und getrennt verwaltet werden.
-

↓ 95/18/EG Erwägungsgrund 2

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

↓ 91/440/EWG
Erwägungsgrund 5 (angepasst)

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

↓ 91/440/EWG
Erwägungsgrund 6 (angepasst)

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

↓ 91/440/EWG
Erwägungsgrund 7 (angepasst)

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

↓ 2001/14/EG Erwägungsgrund 8

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

↓ 95/18/EG Erwägungsgrund 4
(angepasst)

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

↓ 2007/58/EG Erwägungsgrund 7
(angepasst)

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

↓ 2007/58/EG Erwägungsgrund 8
(angepasst)

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

↓ 2007/58/EG Erwägungsgrund 9
(angepasst)

- (15) Die Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße¹² 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.
-

↓ 2007/58/EG
Erwägungsgrund 10

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

↓ 2007/58/EG
Erwägungsgrund 12 (angepasst)

- (17) Bei der Beurteilung der Frage, ob das wirtschaftliche Gleichgewicht des öffentlichen Dienstleistungsauftrags gefährdet sein könnte, sollten vorab festgelegte Kriterien

¹² ABl. L 315 vom 3.12.2007, S. 1.

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

↓ 2007/58/EG
Erwägungsgrund 13

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

↓ 2007/58/EG
Erwägungsgrund 14

- (19) Die Funktionsweise der Regulierungsstelle sollte dergestalt sein, dass jeder Interessenkonflikt und jede Mitwirkung an der Vergabe des betreffenden öffentlichen Dienstleistungsauftrags vermieden wird. Die Zuständigkeit der Regulierungsstelle sollte dahingehend erweitert werden, dass sie die Befugnis erhält, den Zweck eines grenzüberschreitenden Verkehrsdienstes und gegebenenfalls etwaige wirtschaftliche Auswirkungen auf bestehende öffentliche Dienstleistungsaufträge zu bewerten.
-

↓ 2007/58/EG
Erwägungsgrund 16 (angepasst)

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

↓ 2007/58/EG
Erwägungsgrund 17

- (21) Die nationalen 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.

↓ neu

- (22) Um einen fairen Wettbewerb zwischen Eisenbahnunternehmen zu gewährleisten, sollte eine Trennung zwischen der Erbringung von Verkehrsdiensten und dem Betrieb von Serviceeinrichtungen vorgenommen werden. Angesichts dessen müssen diese beiden Tätigkeiten voneinander unabhängig von getrennten juristischen Personen verwaltet werden. Diese Unabhängigkeit impliziert nicht notwendigerweise die Einrichtung einer separaten Stelle oder Gesellschaft für jede Serviceeinrichtung.
-

↓ 95/18/EG Erwägungsgrund 9

- (23) 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.
-

↓ 95/18/EG Erwägungsgrund 10

- (24) Zum Schutz von Kunden und Dritten muss sichergestellt sein, dass die Eisenbahnunternehmen ausreichend haftpflichtversichert sind.
-

↓ 95/18/EG Erwägungsgrund 12
(angepasst)

- (25) Die Eisenbahnunternehmen sollten im Übrigen weiterhin verpflichtet sein, die nationalen und die Vorschriften der Union über die Erbringung von Eisenbahnverkehrsdiensten zu beachten, die in nichtdiskriminierender Weise für sie gelten und mit denen sichergestellt werden soll, dass die Eisenbahnunternehmen ihre Tätigkeit auf spezifischen Strecken unter sicheren Bedingungen und unter angemessener Berücksichtigung des Gesundheitsschutzes, der Sozialbedingungen sowie der Rechte von Arbeitnehmern und Verbrauchern ausüben können.
-

↓ 95/18/EG Erwägungsgrund 14
(angepasst)

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

↓ 2001/14/EG Erwägungsgrund 5
(angepasst)

- (27) Um Transparenz und einen nichtdiskriminierenden Zugang zu den Eisenbahnfahrwegen und schienenverkehrsbezogenen Leistungen für alle Eisenbahnunternehmen sicherzustellen, sind alle für die Wahrnehmung der Zugangsrechte benötigten Informationen in den Schienennetz-Nutzungsbedingungen zu veröffentlichen.

↓ 2001/14/EG Erwägungsgrund 6

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

↓ 2001/14/EG Erwägungsgrund 7

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

↓ 2001/14/EG
Erwägungsgrund 10 (angepasst)

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

↓ 2001/14/EG
Erwägungsgrund 11

- (31) Bei den Entgelt- und Kapazitätsszuweisungsregelungen sollte allen Unternehmen ein gleicher und diskriminierungsfreier Zugang geboten werden und soweit wie möglich angestrebt werden, den Bedürfnissen aller Nutzer und Verkehrsarten gerecht und ohne Diskriminierung zu entsprechen.
-

↓ 2001/14/EG
Erwägungsgrund 16

- (32) Entgelt- und Kapazitätsszuweisungsregelungen sollten einen fairen Wettbewerb bei der Erbringung von Eisenbahnverkehrsdiensten ermöglichen.
-

↓ 2001/14/EG
Erwägungsgrund 12

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

↓ 2001/14/EG
Erwägungsgrund 13

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

↓ 2001/14/EG
Erwägungsgrund 35

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

↓ 2001/14/EG
Erwägungsgrund 14

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

↓ 2001/14/EG
Erwägungsgrund 15

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

↓ 2001/14/EG Erwägungsgrund 9

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

↓ 2001/14/EG
Erwägungsgrund 17

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

↓ 2001/14/EG
Erwägungsgrund 18 (angepasst)

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

↓ 2001/14/EG
Erwägungsgrund 19

- (41) Bei der Zuweisung von Fahrwegkapazitäten muss vermieden werden, dass die Entwicklung der Geschäftstätigkeit anderer Unternehmen, die über Rechte zur

Fahrwegnutzung verfügen oder solche Rechte erwerben wollen, unnötigen Zwängen unterworfen wird.

↓ 2001/14/EG
Erwägungsgrund 21

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

↓ 2001/14/EG
Erwägungsgrund 23 (angepasst)

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

↓ 2001/14/EG
Erwägungsgrund 24

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

↓ 2001/14/EG
Erwägungsgrund 25

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

↓ 2001/14/EG
Erwägungsgrund 26

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

↓ 2001/14/EG
Erwägungsgrund 28

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

↓ 2001/14/EG
Erwägungsgrund 29 (angepasst)

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

↓ 2001/14/EG
Erwägungsgrund 30

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

↓ 2001/14/EG
Erwägungsgrund 31

- (50) Es ist wichtig, eine bessere Koordinierung der Zuweisungsregelungen sicherzustellen, um die Attraktivität der Schiene für Verkehr zu erhöhen, bei dem Schienennetze mehrerer Infrastrukturbetreiber genutzt werden, insbesondere im grenzüberschreitenden Verkehr.
-

↓ 2001/14/EG
Erwägungsgrund 32

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

↓ 2001/14/EG
Erwägungsgrund 33

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

↓ 2001/14/EG
Erwägungsgrund 34 (angepasst)

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

↓ 2001/14/EG
Erwägungsgrund 36

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

↓ 2001/14/EG
Erwägungsgrund 37
⇒ neu

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

↓ 2001/14/EG
Erwägungsgrund 38
⇒ neu

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

↓ 2001/14/EG
Erwägungsgrund 39

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

↓ 2001/14/EG
Erwägungsgrund 40

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

↓ 2001/14/EG
Erwägungsgrund 41 (angepasst)

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

↓ 2001/14/EG
Erwägungsgrund 42 (angepasst)

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

↓ 2001/14/EG
Erwägungsgrund 43

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

↓ 2001/14/EG
Erwägungsgrund 44

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

↓ 2001/14/EG
Erwägungsgrund 46 (angepasst)

- (63) Die effiziente Verwaltung und gerechte und diskriminierungsfreie Nutzung von Eisenbahnfahrwegen erfordern die Einrichtung einer Regulierungsstelle, die über die Anwendung der Vorschriften dieser Richtlinie wacht und als Beschwerdestelle fungiert, unbeschadet der gerichtlichen Nachprüfung.
-

↓ 2001/14/EG
Erwägungsgrund 47 (angepasst)

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

↓ neu

- (65) Die Kommission sollte ermächtigt werden, die Anhänge dieser Richtlinie anzupassen. Da es sich hierbei um Maßnahmen von allgemeiner Tragweite handelt, mit denen nicht wesentliche Bestimmungen dieser Richtlinie geändert werden, sind diese Maßnahmen als delegierte Rechtsakte nach Artikel 290 des Vertrags zu erlassen.
-

↓ 2001/14/EG
Erwägungsgrund 48

- (66) Die zur Durchführung dieser Richtlinie erforderlichen Maßnahmen sollten gemäß dem Beschluss 1999/468/EG des Rates vom 28. Juni 1999 zur Festlegung der Modalitäten

für die Ausübung der der Kommission übertragenen Durchführungsbefugnisse¹³ erlassen werden.

↓ 2001/13/EG Erwägungsgrund 7
(angepasst)

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

↓ neu

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

↓ 2007/58/EG
Erwägungsgrund 21 (angepasst)

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

↓ 2007/58/EG
Erwägungsgrund 23 (angepasst)

- (70) Nach Nummer 34 der Interinstitutionellen Vereinbarung über bessere Rechtsetzung¹⁴ 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.

¹³ ABl. L 184 vom 17.7.1999, S. 23.

¹⁴ ABl. C 321 vom 31.12.2003, S. 1.

↓ neu

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

↓ 2001/14/EG

HABEN FOLGENDE RICHTLINIE ERLASSEN:

KAPITEL I

ALLGEMEINE BESTIMMUNGEN

↓ 91/440/EWG (angepasst)

Artikel 1

⊗ Gegenstand und Anwendungsbereich ⊗

(1) Diese Richtlinie ⊗ legt Folgendes fest: ⊗

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

↓ 2001/13/EG Artikel 1 Absatz 1
(angepasst)

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

↓ 2001/14/EG (angepasst)

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

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

↓ Berichtigung, ABl. L 305 vom
6.11.1991, S. 22 (angepasst)

⊗ Artikel 2 ⊗

⊗ Ausnahmen vom Anwendungsbereich ⊗

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

↓ 2001/13/EG Artikel 1 Absatz 1
(angepasst)

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

↓ 2001/13/EG Artikel 1 Absatz 1

- a) Unternehmen, die nur Schienenpersonenverkehrsdienste auf einer örtlichen oder regionalen eigenständigen Eisenbahninfrastruktur durchführen;
 - b) Eisenbahnunternehmen, die nur Schienenpersonenverkehrsdienste im Stadtverkehr oder Vorortverkehr durchführen;
-

↓ 2001/13/EG Artikel 1 Absatz 1
(angepasst)

- c) Eisenbahnunternehmen, ⊗ die ausschließlich ⊗ regionale Schienengüterverkehrsdienste ⊗ erbringen ⊗;
 - d) Unternehmen, die nur ⊗ Güterverkehrsdienste ⊗ auf Fahrwegen im Privateigentum durchführen, die von ihrem Eigentümer ausschließlich zur Nutzung für den eigenen Güterverkehr unterhalten werden.
-

↓ 2001/14/EG (angepasst)

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

- a) ⊗ eigenständige ⊗ örtliche und regionale Schienennetze für Personenverkehrsdienste;
- b) nur für die Durchführung von ⊗ Schienenpersonenverkehrsdiensten ⊗ im Stadt- oder Vorortverkehr bestimmte Netze;
- c) regionale Schienennetze, die von einem ⊗ nicht unter Absatz 1 ⊗ fallenden Eisenbahnunternehmen ausschließlich für regionale Güterverkehrsdienste genutzt werden, bis zu dem Zeitpunkt, wo von einem anderen Antragsteller die Zuweisung von Fahrwegkapazität auf dem betreffenden Netz beantragt wird;

↓ 2001/14/EG

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

↓ 2007/58/EG Artikel 2
Nummer 1 (angepasst)

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

↓ 2001/12/EG Artikel 1
Nummer 3 (angepasst)

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

↓ 2007/58/EG Artikel 1
Nummer 1 (angepasst)

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

↓ 91/440/EWG (angepasst)

Artikel 3

Begriffsbestimmungen

- Für die Zwecke dieser Richtlinie gelten die folgenden Begriffsbestimmungen:
-

↓ 2001/12/EG Artikel 1
Nummer 4 Buchstabe a
(angepasst)

1. „Eisenbahnunternehmen“ bedeutet jedes nach dieser Richtlinie zugelassene öffentlich-rechtliche oder private Unternehmen, dessen Haupttätigkeit im Erbringen von Eisenbahnverkehrsdiensten zur Beförderung von Gütern und/oder Personen besteht, wobei dieses Unternehmen die Traktion sicherstellen muss; dies schließt auch Unternehmen ein, die ausschließlich die Traktionsleistung erbringen;
2. „Infrastrukturbetreiber“ bedeutet jede Einrichtung oder jedes Unternehmen, die bzw. das insbesondere für die Einrichtung , die Verwaltung und die Unterhaltung der Fahrwege der Eisenbahn , einschließlich Verkehrsmanagement,

Signalgebung und Zugsteuerung/Zugsicherung, ☒ zuständig ist; mit den bei einem Netz oder Teilen eines Netzes wahrzunehmenden Aufgaben des Infrastrukturbetreibers können verschiedene Einrichtungen oder Unternehmen betraut werden;

↓ 91/440/EWG (angepasst)

⇒ neu

3. „Eisenbahninfrastruktur“ ☒ bedeutet ☒ die in ☒ Anhang I ☒ Anlage 1 Teil A der Verordnung (EWG) Nr. 2598/70 der Kommission vom 18. Dezember 1970 zur Festlegung des Inhalts der verschiedenen Positionen der Verbuchungsschemata des Anhangs I der Verordnung (EWG) Nr. 1108/70¹⁵ vom 4. Juni 1970 aufgeführten Anlagen, ⇒ die aus Gründen der Übersichtlichkeit in Anhang I dieser Richtlinie enthalten sind ⇐ ~~wobei im letzten Gedankenstrich des Teils A nur die Worte „Dienstgebäude des Wegedienstes“ Anwendung finden;~~
-

↓ 2001/12/EG Artikel 1

Nummer 4 Buchstabe b
(angepasst)

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

↓ 2007/58/EG Artikel 1

Nummer 3 (angepasst)

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

↓ 91/440/EWG (angepasst)

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

¹⁵ ABl. L 278 vom 23.12.1970, S. 1.

↓ 2007/58/EG Artikel 1
Nummer 4 (angepasst)

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

↓ 95/18/EG (angepasst)

9. „Genehmigung“ ☒ bedeutet ☒ eine Genehmigung, die ein Mitgliedstaat einem Unternehmen erteilt und damit dessen ☒ Befähigung zur Erbringung von Eisenbahnverkehrsdiensten ☒ anerkennt; diese Befähigung kann auf bestimmte Arten von Verkehrsdiensten begrenzt werden;
10. „Genehmigungsbehörde“ ☒ bedeutet ☒ die Stelle, die ☒ in einem ☒ Mitgliedstaat für die Erteilung von Genehmigungen ☒ verantwortlich ☒ ist;
-

↓ 2001/14/EG (angepasst)

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

↓ 2001/14/EG (angepasst)

12. „Antragsteller“ ☒ bedeutet ☒ ein Eisenbahnunternehmen und andere natürliche oder juristische Personen wie ☒ zuständige ☒ Behörden im Rahmen der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007, Verlader, Spediteure und Unternehmen des kombinierten Verkehrs, ☒ die ein einzelwirtschaftliches oder gemeinwirtschaftliches Interesse am Erwerb von Fahrwegkapazität haben ☒;
13. „überlastete Fahrwege“ ☒ bedeutet ☒ ein ☒ Fahrwegteil ☒, auf dem der Nachfrage nach Fahrwegkapazität auch nach Koordinierung der verschiedenen Anträge auf Zuweisung von Fahrwegkapazität während bestimmter Zeitabschnitte nicht vollständig entsprochen werden kann;
14. „Plan zur Erhöhung der Fahrwegkapazität“ ☒ bedeutet ☒ eine mit einem Durchführungszeitplan verbundene Maßnahme oder Reihe von Maßnahmen zur Behebung von Kapazitätsengpässen, die dazu führen, dass ☒ ein Fahrwegteil ☒ als „überlastet“ eingestuft wird;
15. „Koordinierung“ ☒ bedeutet ☒ das Verfahren, bei dem ☒ der Infrastrukturbetreiber ☒ und der Antragsteller versuchen, Lösungen für unvereinbare Anträge auf Zuweisung von Fahrwegkapazität zu finden;
16. „Rahmenvertrag“ ☒ bedeutet ☒ eine rechtsverbindliche allgemeine öffentlich-rechtliche oder privatrechtliche Vereinbarung über die Rechte und Pflichten eines Antragstellers und des Infrastrukturbetreibers in Bezug auf die zuzuweisende Fahrwegkapazität und die zu erhebenden Entgelte über einen längeren Zeitraum als eine Netzfahrplanperiode;

↓ 2001/14/EG (angepasst)

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

↓ 2001/14/EG (angepasst)

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

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

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

↓ 2001/14/EG (angepasst)

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

↓ 91/440/EWG (angepasst)

☒ KAPITEL II ☒

☒ ENTWICKLUNG DES EISENBAHNSEKTORS DER UNION ☒

ABSCHNITT 1

↓ 2001/12/EG Artikel 1
Nummer 5

UNABHÄNGIGKEIT DER GESCHÄFTSFÜHRUNG

↓ 2001/12/EG Artikel 1
Nummer 6 (angepasst)

Artikel 4

☒ Unabhängigkeit der Eisenbahnunternehmen und Infrastrukturbetreiber ☒

- (1) Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass Eisenbahnunternehmen ☒, die direkt oder indirekt Eigentum von Mitgliedstaaten sind oder von ihnen kontrolliert werden, ☒ in Bezug

auf die Geschäftsführung, die Verwaltung und die interne Kontrolle der Verwaltungs-, Wirtschafts- und Rechnungsführungsfragen eine unabhängige Stellung haben, aufgrund derer sie insbesondere über ein Vermögen, einen Haushaltsplan und eine Rechnungsführung verfügen, die von Vermögen, Haushaltsplan und Rechnungsführung des Staates getrennt sind.

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

↓ 91/440/EWG (angepasst)
→₁ Berichtigung, ABl. L 305 vom
6.11.1991, S. 22

Artikel 5

Führung der Eisenbahnunternehmen nach betriebswirtschaftlichen Grundsätzen

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

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

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

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

↓ 91/440/EWG

- a) unbeschadet der Bestimmungen der Artikel 7, 29 und 39 ihre interne Organisation festlegen;
- b) unbeschadet der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 die Bereitstellung und den Vertrieb der Leistungen kontrollieren und deren Preise festlegen;
- c) über Personal, Vermögensgegenstände und Anschaffungen entscheiden;

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

↓ 91/440/EWG

- e) in dem Eisenbahnverkehr verwandten Bereichen neue Geschäftstätigkeiten entwickeln.

↓ neu

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

↓ 91/440/EWG

⇒ neu

ABSCHNITT 2

TRENNUNG ZWISCHEN INFRASTRUKTURBETRIEB UND ERBRINGUNG VON VERKEHRSLEISTUNGEN ⇒ SOWIE ZWISCHEN VERSCHIEDENEN ARTEN VON VERKEHRSLEISTUNGEN ⇐

↓ 2001/12/EG Artikel 1

Nummer 7 (angepasst)

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 Infrastruktur andererseits. Öffentliche Gelder, die einem dieser beiden Tätigkeitsbereiche zufließen, dürfen nicht auf den anderen übertragen werden.

(2) Die Mitgliedstaaten können ferner vorschreiben, dass mit Blick auf diese Trennung innerhalb desselben Unternehmens voneinander getrennte Unternehmensbereiche eingerichtet oder dass der Infrastrukturbetrieb ⊗ und der Verkehrsbetrieb ⊗ von getrennten ⊗ Einrichtungen ⊗ geführt werden.

↓ 2001/12/EG Artikel 1
Nummer 10 (angepasst)

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

↓ 2001/12/EG Artikel 1
Nummer 7 (angepasst)
⇒ neu

(4) ~~Dieses Verbot muss auch in der~~ Die Rechnungsführung der ☒ verschiedenen ☒ Geschäftsbereiche ☒ gemäß den Absätzen 1 und 3 ☒ ⇒ muss es ermöglichen, das Verbot, 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 Funktionen nach Anhang II, die für einen gerechten und diskriminierungsfreien Zugang zur Infrastruktur ausschlaggebend sind, an Stellen oder Unternehmen übertragen werden, die selbst keine Eisenbahnverkehrsleistungen erbringen. Ungeachtet der Organisationsstrukturen ist der Nachweis zu erbringen, dass dieses Ziel erreicht worden ist.

↓ new

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

↓ 2001/12/EG Artikel 1 Absatz 7
(angepasst)

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

~~4. Die Anwendung des Absatzes 3 ist Gegenstand eines Berichts der Kommission gemäß Artikel 10b, der bis zum 15. März 2006 zu übermitteln ist.~~

↓ 2001/14/EG (angepasst)

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

☒ einer Zuweisungsstelle ☒ wahrgenommen, die rechtlich, organisatorisch und in ihren Entscheidungen von Eisenbahnunternehmen unabhängig ☒ sind ☒.

↓ neu

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

↓ 91/440/EWG

ABSCHNITT 3

FINANZIELLE SANIERUNG

↓ 2001/12/EG Artikel 1
Nummer 8 (angepasst)
⇒ neu

Artikel 8

☒ Solide Finanzierung des Infrastrukturbetreibers ☒

(1) Die Mitgliedstaaten ☒ entwickeln ☒ – gegebenenfalls unter Berücksichtigung der allgemeinen Erfordernisse der ☒ Union ☒ – ihre nationale Eisenbahninfrastruktur. ⇒ Sie veröffentlichen zu diesem Zweck spätestens zwei Jahre nach dem Inkrafttreten dieser Richtlinie eine Strategie für den Ausbau der Eisenbahninfrastruktur, um auf der Grundlage einer soliden und dauerhaften Finanzierung des Eisenbahnsystems dem künftigen Mobilitätsbedarf zu entsprechen. Die Strategie erstreckt sich über mindestens fünf 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 ☒ Aufgaben, der Größe ☒ der Infrastruktur ☒ und dem Finanzbedarf stehen, und zwar insbesondere für Neuinvestitionen.

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

↓ 2001/14/EG (angepasst)
⇒ neu

(4) Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass sich die Einnahmen eines Infrastrukturbetreibers aus Weagentgelten, dem Gewinn aus anderen wirtschaftlichen Tätigkeiten und der staatlichen Finanzierung einerseits und die Fahrwegausgaben andererseits unter normalen geschäftlichen Umständen und über einen ~~angemessenen~~ Zeitraum ⇒ von höchstens drei Jahren ⇐ zumindest ausgleichen, ☒ wobei gegebenenfalls auch staatliche Vorauszahlungen eingeschlossen sind. ☒

↓ 2001/14/EG

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.

↓ 91/440/EWG

~~Artikel 78~~

~~Der Betreiber der Infrastruktur erhebt ein Entgelt für die Benutzung der von ihm betriebenen Infrastruktur, das von den Eisenbahnunternehmen, die diese Infrastruktur benutzen, zu entrichten ist. Nach Konsultation des Betreibers bestimmen die Mitgliedstaaten die Modalitäten der Festsetzung dieses Entgelts.~~

~~Das Nutzungsentgelt ist so festzulegen, daß jegliche Diskriminierung der Eisenbahnunternehmen untereinander vermieden wird; es kann insbesondere die geleisteten Zugkilometer, die Zusammensetzung des Zuges sowie besondere Anforderungen, die auf Faktoren wie Geschwindigkeit, Achslast und Umfang oder Dauer der Benutzung der Infrastruktur zurückzuführen sind, berücksichtigen.~~

↓ 91/440/EWG (angepasst)
⇒ neu

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 ~~gemeinsam mit den bestehenden öffentlichen Eisenbahnunternehmen~~ geeignete Mechanismen, um dazu beizutragen, dass die Verschuldung der ☒ im Eigentum der öffentlichen Hand stehenden oder von ihr kontrollierten ☒ Eisenbahnunternehmen soweit verringert wird, dass eine

Geschäftsführung auf gesunder finanzieller Basis möglich ist, und um diese Unternehmen finanziell zu sanieren.

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

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

↓ neu

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

↓ 2001/12/EG Artikel 1
Nummer 9

~~3. Bei der Gewährung von Beihilfen zur Tilgung der in diesem Artikel genannten Schulden beachten die Mitgliedstaaten die Artikel 73, 87 und 88 des Vertrags.~~

↓ 91/440/EWG (angepasst)

ABSCHNITT 4

ZUGANG ZUR EISENBAHNINFRASTRUKTUR ☒ UND ZU SCHIENENVERKEHRSDIENSTEN ☒

↓ 2001/12/EG Artikel 1
Nummer 11 (angepasst)

Artikel 10

☒ Bedingungen für den Zugang zur Eisenbahninfrastruktur ☒

~~2. Die Eisenbahnunternehmen, die unter Artikel 2 fallen, erhalten für das Erbringen von Verkehrsleistungen im grenzüberschreitenden kombinierten Güterverkehr ein Zugangsrecht zur Infrastruktur der übrigen Mitgliedstaaten zu angemessenen Bedingungen.~~

↓ 2004/51/EG Artikel 1.2(a)
(angepasst)
⇒ neu

~~3. Eisenbahnunternehmen, die unter Artikel 2 fallen, erhalten für das Erbringen von Verkehrsleistungen im grenzüberschreitenden Frachtverkehr zu angemessenen Bedingungen Zugang zu dem Transeuropäischen Schienengüternetz im Sinne des Artikels 10 a und des Anhangs I und spätestens zum 1. Januar 2006 Zugang zu dem gesamten Netz.~~

(1) ~~Darüber hinaus erhalten~~ Eisenbahnunternehmen, die unter ☒ diese Richtlinie ☒ fallen, erhalten für alle Arten von Schienengüterverkehrsdiensten ~~spätestens zum 1. Januar 2007~~ zu angemessenen ☒, diskriminierungsfreien und transparenten ☒ Bedingungen Zugang zur Infrastruktur aller Mitgliedstaaten. ⇒ Dies schließt auch Schienenzugänge zu Häfen ein. ⇐

↓ 2007/58/EG Artikel 1
Nummer 8 (angepasst)

(2) Die unter ☒ diese Richtlinie ☒ fallenden Eisenbahnunternehmen erhalten ~~spätestens ab dem 1. Januar 2010~~ das Recht auf Zugang zur Infrastruktur in allen Mitgliedstaaten, um grenzüberschreitende Personenverkehrsdienste zu erbringen. Bei der Durchführung eines grenzüberschreitenden Personenverkehrsdienstes haben die Eisenbahnunternehmen das Recht, Fahrgäste an beliebigen Bahnhöfen auf der grenzüberschreitenden Strecke aufzunehmen und an einem anderen abzusetzen, auch an Bahnhöfen in demselben Mitgliedstaat.

↓ 2007/58/EG Artikel 1 Absatz 8

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

↓ 2007/58/EG Artikel 1 Absatz 8
(angepasst)

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

↓ neu

Die Kommission kann Durchführungsmaßnahmen mit den Einzelheiten des Verfahrens und den Kriterien für die Anwendung dieses Absatzes beschließen. Diese Maßnahmen, die die Durchführung dieser Richtlinie unter einheitlichen Bedingungen gewährleisten sollen, werden als Durchführungsrechtsakte nach Artikel 63 Absatz 3 erlassen.

↓ 2007/58/EG Artikel 1
Nummer 8 (angepasst)

⊗ Artikel 11 ⊗

⊗ **Einschränkung des Zugangsrechts und des Rechts, Fahrgäste aufzunehmen und abzusetzen** ⊗

(1) Die Mitgliedstaaten können das in Artikel 10 festgelegte Zugangsrecht auf Strecken zwischen einem Ursprungsort und einem Zielort, die Gegenstand eines oder mehrerer mit dem geltenden ⊗ Unionsrecht ⊗ zu vereinbarenden 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:

↓ 2007/58/EG Artikel 1 Absatz 8

- 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.

↓ 2007/58/EG Artikel 1 Absatz 8
(angepasst)

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 ⊗ :

↓ 2007/58/EG Artikel 1 Absatz 8

- a) die jeweils zuständige(n) Behörde(n);
 - b) der Infrastrukturbetreiber;
 - c) das den öffentlichen Dienstleistungsauftrag erfüllende Eisenbahnunternehmen;
 - d) das den Zugang beantragende Eisenbahnunternehmen.
-

↓ neu

(4) Die Kommission kann Durchführungsmaßnahmen mit den Einzelheiten des Verfahrens und den Kriterien für die Anwendung der Absätze 1, 2 und 3 dieses Artikels beschließen. Diese Maßnahmen, die die Durchführung dieser Richtlinie unter einheitlichen Bedingungen gewährleisten sollen, werden als Durchführungsrechtsakte nach Artikel 63 Absatz 3 erlassen.

↓ 2007/58/EG Artikel 1.8
(angepasst)

(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.

~~3d. Diese Richtlinie verpflichtet keinen Mitgliedstaat, vor dem 1. Januar 2010 Eisenbahnunternehmen und ihren direkt oder indirekt kontrollierten Tochterunternehmen, die in einem Mitgliedstaat zugelassen sind, in dem keine vergleichbaren Zugangsrechte erteilt werden, das Zugangsrecht nach Absatz 3a zu erteilen.~~

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

Artikel 12

Abgaben für Personenverkehrsdienste erbringende Eisenbahnunternehmen

↓ 2007/58/EG Artikel 1 Absatz 8

(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.

↓ 2007/58/EG Artikel 1 Absatz 8
(angepasst)

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

(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.

↓ 2007/58/EG Artikel 1 Absatz 8

(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.

↓ 2001/12/EG Artikel 1
Nummer 11

~~4. Die Kommission prüft in einem spezifischen Fall auf Ersuchen eines Mitgliedstaats oder von sich aus die Frage der Anwendung und Durchsetzung dieses Artikels und entscheidet binnen zwei Monaten nach Eingang des Ersuchens und nach Anhörung des in Artikel 11a Absatz 2 genannten Ausschusses, ob die betreffende Maßnahme weiterhin angewendet werden darf. Die Kommission teilt dem Europäischen Parlament, dem Rat und den Mitgliedstaaten ihre Entscheidung mit.~~

~~Unbeschadet des Artikels 226 des Vertrags kann jeder Mitgliedstaat den Rat innerhalb einer Frist von einem Monat mit der Entscheidung der Kommission befassen. Der Rat kann unter außergewöhnlichen Umständen innerhalb eines Monats mit qualifizierter Mehrheit einen anders lautenden Beschluss fassen.~~

↓ 2004/51/EG Artikel 1
Nummer 2 Buchstabe c

~~6. Der Schienenzugang zu eisenbahnbezogenen Diensten in den Terminals und Häfen gemäß den Absätzen 1, 2 und 3, die mehr als einen Endnutzer bedienen oder bedienen können, und die Bereitstellung dieser Dienste werden allen Eisenbahnunternehmen in nichtdiskriminierender und transparenter Weise gewährt, und die Anträge von Eisenbahnunternehmen können nur dann Beschränkungen unterliegen, wenn vertretbare Schienenalternativen unter Marktbedingungen bestehen.~~

↓ 2001/14/EG (angepasst)
⇒ neu

Artikel 13

⊗ Bedingungen für den Zugang zu ⊗ Leistungen

(1) Die Eisenbahnunternehmen haben unter Ausschluss jeglicher Diskriminierung Anspruch auf das Mindestzugangspaket gemäß Anhang III Nummer 1.

(2) ⇒ Alle Betreiber von Serviceeinrichtungen ⊖ erbringen ⊗ die in Anhang III Nummer 2 genannten Leistungen unter Ausschluss jeglicher Diskriminierung, ~~wobei entsprechende Anträge von Eisenbahnunternehmen nur abgelehnt werden dürfen, wenn vertretbare Alternativen unter Marktbedingungen vorhanden sind. Falls die betreffenden Leistungen nicht von ein und demselben Betreiber der Infrastruktur angeboten werden, muss der Anbieter des „Hauptfahrwegs“ nach Kräften bestrebt sein, die Erbringung dieser Leistungen zu erleichtern.~~

↓ neu

Ist der Betreiber einer Serviceeinrichtung Teil eines Unternehmens oder einer Einrichtung, das/die auch in mindestens einem der Schienenverkehrsdienstleistungsmärkte, für die die Serviceeinrichtung genutzt wird, tätig ist und eine beherrschende Stellung hat, so muss der Betreiber von dem betreffenden Unternehmen bzw. der Einrichtung rechtlich, organisatorisch und in den Entscheidungen unabhängig sein.

Anträge von Eisenbahnunternehmen auf Zugang zur Serviceeinrichtung dürfen nur abgelehnt werden, wenn tragfähige Alternativen vorhanden sind, die es ermöglichen, den betreffenden Güter- oder Personenverkehrsdienst auf derselben Strecke unter wirtschaftlich annehmbaren Bedingungen durchzuführen. Der Nachweis des Bestehens einer vertretbaren Alternative muss dabei vom Betreiber der Serviceeinrichtung erbracht werden.

Stellt der Betreiber der Serviceeinrichtung Konflikte zwischen verschiedenen Anträgen fest, so bemüht er sich um eine bestmögliche Erfüllung aller Anforderungen. Besteht keine tragfähige Alternative und kann nicht allen auf nachgewiesenem Bedarf beruhenden Anträgen auf Kapazitäten der betreffenden Serviceeinrichtung stattgegeben werden, so ergreift die in Artikel 55 genannte Regulierungsstelle von sich aus oder aufgrund einer Beschwerde die geeigneten Maßnahmen, damit ein angemessener Teil der Kapazität anderen Eisenbahnunternehmen als denjenigen zugewiesen wird, die demselben Unternehmen bzw.

derselben Einrichtung angehören wie der Betreiber der Serviceeinrichtung. Neu gebaute Wartungseinrichtungen und andere technische Einrichtungen, die speziell für neues Rollmaterial entwickelt wurden, dürfen jedoch für die Dauer von fünf Jahren ab ihrer Inbetriebnahme für die Nutzung durch ein Eisenbahnunternehmen reserviert werden.

Der Betrieb von Serviceeinrichtungen, die für mindestens zwei aufeinanderfolgende Jahre nicht genutzt wurden, wird vom Eigentümer zur Vermietung oder zum Leasing ausgeschrieben.

↓ 2001/14/EG
(angepasst)

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

↓ 2001/14/EG

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

↓ neu

(5) Anhang III kann anhand der gewonnenen Erfahrungen nach dem Verfahren in Artikel 60 geändert werden.

↓ 2001/12/EG Artikel 1
Nummer 12

Artikel 10a

~~1. Das Transeuropäische Schienengüternetz umfasst folgende Elemente:~~

~~a) Schienenverkehrsstrecken nach Maßgabe der Karten in Anhang I.~~

~~b) Gegebenenfalls Umleitungsstrecken, und zwar insbesondere zur Umgehung von überlasteten Fahrwegen im Sinne der Richtlinie 2001/14/EG. Werden diese Umleitungsstrecken angeboten, so ist zu gewährleisten, dass die Gesamtdauer der Fahrt nach Möglichkeit eingehalten wird.~~

~~c) Schienenzugang zu Terminals, die mehr als einen Endnutzer bedienen bzw. bedienen können, wie auch zu anderen Anlagen und Einrichtungen, einschließlich der entsprechenden Zubringerstrecken.~~

~~d) Schienenzugang zu und von Häfen nach Maßgabe des Anhangs I, einschließlich Zubringerstrecken.~~

~~2. Die Zubringerstrecken gemäß Absatz 1 Buchstaben c) und d) umfassen am Anfang wie auch am Ende der Fahrt 50 km bzw. 20 % der Länge der Fahrt auf den~~

~~Schienenverkehrsstrecken gemäß Absatz 1 Buchstabe a), je nachdem, welcher Wert größer ist.~~

~~Belgien und Luxemburg als Mitgliedstaaten mit einem relativ kleinen bzw. konzentrierten Netz können die Länge der Zubringerstrecken im ersten Jahr nach dem 15. März 2003 auf mindestens 20 km und bis zum Ende des zweiten Jahres auf mindestens 40 km begrenzen.~~

↓ neu

ABSCHNITT 5

Länderübergreifende Vereinbarungen

Artikel 14

Allgemeine Grundsätze für länderübergreifende Vereinbarungen

(1) Jegliche in länderübergreifenden Vereinbarungen zwischen Mitgliedstaaten enthaltenen Regelungen, die Eisenbahnunternehmen diskriminieren oder die deren Freiheit zur Erbringung grenzüberschreitender Verkehrsdienste beschränken, werden hiermit aufgehoben.

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

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

Die Kommission kann Durchführungsmaßnahmen mit den Einzelheiten des Verfahrens für die Anwendung dieses Absatzes beschließen. Diese Maßnahmen, die die Durchführung dieser Richtlinie unter einheitlichen Bedingungen gewährleisten sollen, werden als Durchführungsrechtsakte nach Artikel 63 Absatz 3 erlassen.

↓ 2001/12/EG Artikel 1
Nummer 13 (angepasst)
⇒ neu

ABSCHNITT

ÜBERWACHUNGSAUFGABEN DER KOMMISSION

Artikel 15

☒ Umfang der Marktüberwachung ☒

(1) Die Kommission trifft ~~bis zum 15. September 2001~~ die erforderlichen Vorkehrungen zur Überwachung der technischen und wirtschaftlichen Bedingungen und der Marktentwicklungen ☒ im ☒ europäischen Schienenverkehr. ~~Die Kommission stellt sicher, dass angemessene Mittel bereitgestellt werden, damit dieser Sektor wirksam überwacht werden kann.~~

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

(3) Die Kommission überwacht die Nutzung der Schienennetze und die Entwicklung der Rahmenbedingungen im Eisenbahnsektor, insbesondere in Bezug auf die Wegegeltel, die Kapazitätszuweisung, ~~die Sicherheitsregelung~~ ⇒ Investitionen in die Eisenbahninfrastruktur, Entwicklungen bei Preisen und Qualität der Schienenverkehrsdienste, Schienenverkehrsdienste im Rahmen öffentlicher Dienstleistungsaufträge, ⇐ die Erteilung von Genehmigungen sowie den Grad der Harmonisierung ☒ zwischen den Mitgliedstaaten ☒. Sie sorgt für eine aktive Zusammenarbeit zwischen den entsprechenden Regulierungsstellen der Mitgliedstaaten.

↓ 2001/12/EG Artikel 1 Nummer
13
⇒ neu

(4) Die Kommission erstattet dem Europäischen Parlament und dem Rat ⇒ regelmäßig ⇐ Bericht über:

a) die Entwicklung des Schienenverkehrsbinnenmarkts;

↓ 2001/12/EG Artikel 1 Nummer
13 (angepasst)

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

↓ 2004/51/EG Artikel 1
Nummer 3

c) den Stand des europäischen Schienennetzes;

↓ 2001/12/EG Artikel 1
Nummer 13

- d) die Nutzung der Zugangsrechte;
e) Hindernisse auf dem Weg zu effizienteren Schienenverkehrsdiensten;
f) Infrastrukturbeschränkungen;
g) den Rechtsetzungsbedarf.
-

↓ neu

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

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

↓ 2001/13/EG Artikel 1 Absatz 3
(angepasst)

⊗ KAPITEL III ⊗

⊗ GENEHMIGUNGEN FÜR EISENBAHNUNTERNEHMEN ⊗

⊗ ABSCHNITT 1 ⊗

⊗ FÜR DIE ERTEILUNG VON GENEHMIGUNGEN ZUSTÄNDIGE STELLE ⊗

Artikel 16

⊗ Zuständige Stelle für die Erteilung von Genehmigungen an Eisenbahnunternehmen ⊗

↓ 2001/13/EG Artikel 1 Nummer
3

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

↓ 2001/13/EG Art. 1 Nummer 3
(angepasst)

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

↓ 95/18/EG (angepasst)
⇒ neu

ABSCHNITT 2

Bedingungen für den Erhalt einer Genehmigung

Artikel 17

☒ Allgemeine Anforderungen ☒

↓ 95/18/EG
⇒ neu

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

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

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

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

↓ 95/18/EG (angepasst)

Diese Genehmigung allein berechtigt jedoch nicht zum Zugang zur Eisenbahninfrastruktur.

↓ neu

(5) Die Kommission kann Durchführungsmaßnahmen mit den Einzelheiten des Verfahrens für die Anwendung dieses Artikels, einschließlich der Verwendung eines gemeinsamen Genehmigungsmusters, beschließen. Diese Maßnahmen, die die Durchführung dieser

Richtlinie unter einheitlichen Bedingungen gewährleisten sollen, werden als Durchführungsrechtsakte nach Artikel 63 Absatz 3 erlassen.

↓ 95/18/EG (angepasst)

Artikel 18

⊗ Bedingungen für den Erhalt einer Genehmigung ⊗

↓ 95/18/EG

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

↓ 95/18/EG (angepasst)

Für ⊗ diese ⊗ Zwecke legt jeder Antragsteller alle erforderlichen Angaben vor.

Artikel 19

⊗ Anforderungen an die Zuverlässigkeit ⊗

↓ 95/18/EG

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

↓ 95/18/EG Artikel 5 und 6

- a) kein Urteil wegen schwerwiegender Straftaten einschließlich Wirtschaftsstraftaten ergangen ist;
 - b) kein Konkursverfahren eröffnet worden ist;
 - c) kein Urteil wegen schwerwiegender Verstöße gegen Verkehrsvorschriften ergangen ist;
-

↓ 2001/13/EG Artikel 1 Absatz 5

- 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.

↓ 95/18/EG
(angepasst)

Artikel 20

⊗ **Anforderungen an die finanzielle Leistungsfähigkeit** ⊗

↓ 95/18/EG

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

Für ⊗ diese ⊗ Zwecke hat jeder Antragsteller mindestens die im Anhang V genannten Angaben vorzulegen.

↓ neu

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

↓ 2004/49/EG Artikel 29 Absatz 1
(angepasst)

Artikel 21

⊗ **Anforderungen an die fachliche Eignung** ⊗

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

↓ 95/18/EG (angepasst)
⇒

Artikel 22

⊗ **Anforderungen an die zivilrechtliche Haftung** ⊗

↓ 95/18/EG
⇒ neu

⇒ Unbeschadet Kapitel III der Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates¹⁶ ⇒ muss ein Eisenbahnunternehmen ausreichend versichert sein ~~oder gleichwertige Vorkehrungen getroffen haben~~, um die Unfallhaftpflicht insbesondere für ~~Fahrgäste, Gepäck,~~ Fracht, Post und Dritte nach nationalem und internationalem Recht zu decken.

↓ 95/18/EG (angepasst)

ABSCHNITT 3

Gültigkeit der Genehmigung

Artikel 23

⊗ Gültigkeitsbereich und -dauer ⊗

↓ 2001/13/EG Artikel 1 Absatz 4
(angepasst)

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

↓ 95/18/EG (angepasst)

(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. ⊗

↓ 95/18/EG

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

↓ 95/18/EG (angepasst)

Artikel 24

⊗ Befristete Genehmigung, Aussetzung und Zustimmung ⊗

¹⁶ ABl. L 315 vom 3.12.2007, S. 14.

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

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

↓ 95/18/EG

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

(3) Unbeschadet des Absatzes 1 kann eine Genehmigungsbehörde, wenn eine Genehmigung wegen Nichterfüllung der Anforderungen an die finanzielle Leistungsfähigkeit ausgesetzt oder widerrufen worden ist, bis zum Abschluss der Reorganisation des Eisenbahnunternehmens 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.

↓ 95/18/EG Artikel 11 (angepasst)

(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.

↓ 95/18/EG

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.

↓ 95/18/EG Artikel 11 (angepasst)

(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 erfolversprechende Sanierung bestehen.

↓ 2001/13/EG Artikel 1 Absatz 6

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

↓ 2001/13/EG Artikel 1 Absatz 7

Artikel 12

~~1. Zusätzlich zu den Anforderungen dieser Richtlinie müssen Eisenbahnunternehmen ferner die einzelstaatlichen Rechts- und Verwaltungsvorschriften beachten, die mit dem Gemeinschaftsrecht zu vereinbaren sind und in nichtdiskriminierender Weise angewendet werden; dies betrifft insbesondere~~

~~(a) die besonderen technischen und betriebsbezogenen Anforderungen an die Eisenbahnverkehrsleistungen;~~

~~(b) die Sicherheitsanforderungen an das Personal, das rollende Material und die interne Organisation des Unternehmens;~~

~~(c) die Bestimmungen betreffend Gesundheit, Sicherheit, Sozialbedingungen sowie Rechte der Arbeitnehmer und der Verbraucher;~~

~~(d) Anforderungen zum Nutzen oder Schutz der Verbraucher, die für sämtliche Unternehmen des betreffenden Eisenbahnsektors gelten.~~

~~2. Eisenbahnunternehmen können die Kommission jederzeit mit der Frage befassen, ob die Anforderungen des einzelstaatlichen Rechts mit dem Gemeinschaftsrecht vereinbar sind und ob diese Anforderungen auf nichtdiskriminierende Art und Weise angewandt werden.~~

~~Falls die Kommission der Ansicht ist, dass die Bestimmungen dieser Richtlinie nicht erfüllt wurden, gibt sie unbeschadet des Artikels 226 des Vertrags eine Stellungnahme über die korrekte Auslegung der Richtlinie ab.~~

Artikel 13

~~Eisenbahnunternehmen müssen die den grenzüberschreitenden Eisenbahnverkehr betreffenden Vereinbarungen der Mitgliedstaaten beachten, in denen sie tätig sind. Sie müssen außerdem die einschlägigen Zoll- und Steuervorschriften einhalten."~~

↓ 95/18/EG (angepasst) ⇒ neu

Artikel 25

⊗ Genehmigungsverfahren ⊗

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

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

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

↓ 2001/14/EG (angepasst)

KAPITEL IV

⊗ ERHEBUNG VON WEGEENTGELTEN UND ZUWEISUNG VON FAHRWEGKAPAZITÄT IM SCHIENENVERKEHR ⊗

ABSCHNITT 1

⊗ ALLGEMEINE GRUNDSÄTZE ⊗

⊗ Artikel 26 ⊗

⊗ Effektive Nutzung der Fahrwegkapazität ⊗

↓ 2001/14/EG

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.

↓ 2001/14/EG (angepasst)
⇒ neu

Artikel 27

Schiennetz-Nutzungsbedingungen

(1) Der Infrastrukturbetreiber erstellt und veröffentlicht nach Konsultationen mit den Beteiligten ☒, einschließlich der Regulierungsstelle nach Artikel 55, ☒ Schiennetz-Nutzungsbedingungen, die gegen Zahlung einer Gebühr, die nicht höher sein darf als die Kosten für die Veröffentlichung dieser Unterlagen, erhältlich sind. ⇒ Die Schiennetz-Nutzungsbedingungen werden in mindestens zwei Amtssprachen der Union veröffentlicht. Ihr Inhalt wird unentgeltlich in elektronischer Form auf der Website der Europäischen Eisenbahnagentur veröffentlicht. ⇐

↓ 2001/14/EG
⇒ neu

(2) Die Schiennetz-Nutzungsbedingungen enthalten Angaben zum Fahrweg, der den Eisenbahnunternehmen zur Verfügung steht. Sie enthalten Informationen zu den Zugangsbedingungen für den betreffenden Fahrweg ⇒ und die Serviceeinrichtungen ⇐. Anhang VI enthält den Inhalt der Schiennetz-Nutzungsbedingungen.

↓ neu

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

↓ 2001/14/EG (angepasst)

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

↓ 2001/14/EG

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

↓ 2004/51/EG Artikel 1
Nummer 2 Buchstabe b
(angepasst)

☒ Artikel 28 ☒

☒ Vereinbarungen zwischen Eisenbahnunternehmen und Infrastrukturbetreibern ☒

Die Eisenbahnunternehmen, die Eisenbahnverkehrsleistungen erbringen, schließen mit den Betreibern der genutzten Infrastruktur auf öffentlich-rechtlicher oder privatrechtlicher

Grundlage die erforderlichen Vereinbarungen. Die Bedingungen dieser Vereinbarungen müssen Diskriminierungen ausschließen und transparent sein und müssen mit dieser Richtlinie im Einklang stehen.

↓ 2001/14/EG
(angepasst)
⇒

ABSCHNITT 2

WEGE- ☒ UND DIENSTLEISTUNGSENTGELTE ☒

Artikel 29

Festsetzung, Berechnung und Erhebung von Entgelten

↓ 2001/14/EG Artikel 4

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

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

↓ neu

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

↓ 2001/14/EC (angepasst)
⇒ neu

☒ Der Infrastrukturbetreiber nimmt ☒ die Berechnung und Erhebung des Wegeentgeltes vor.

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

↓ neu

Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass Vertreter der Infrastrukturbetreiber, deren Entscheidungen über Wegeentgelte Auswirkungen auf andere Schienennetze haben,

zusammenarbeiten, um die Entgelterhebung zu koordinieren oder Entgelte für die Nutzung der betreffenden Infrastruktur grenzübergreifend zu erheben.

↓ 2001/14/EG

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

↓ 2001/14/EG (angepasst)

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

↓ 2001/14/EG

(5) Infrastrukturbetreiber ~~und entgelterhebende Stellen~~ wahren das Geschäftsgeheimnis hinsichtlich der ihnen von Antragstellern gemachten Angaben.

↓ 2001/14/EG (angepasst)



Artikel 30

Fahrwegkosten und Rechnungsführung

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

(2) Die Mitgliedstaaten sorgen dafür, dass Absatz 1 durch eine vertragliche Vereinbarung zwischen der zuständigen Behörde und dem Infrastrukturbetreiber, die eine Laufzeit von mindestens ☒ fünf ☒ Jahren hat und die staatliche Finanzierung regelt, ~~oder durch geeignete aufsichtsrechtliche Maßnahmen, in deren Rahmen angemessene Befugnisse vorgesehen sind,~~ umgesetzt wird.

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

↓ neu

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

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

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

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

Die zuständige Behörde begründet gegenüber der Regulierungsstelle gegebenenfalls beabsichtigte Abweichungen von diesen Empfehlungen.



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

↓ 2001/14/EG (angepasst)
⇒ neu

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

↓ 2001/14/EG (angepasst)
⇒ neu

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 ~~können~~ ⇒ verpflichten den Infrastrukturbetreiber und den Betreiber der Serviceeinrichtung , ⇒ der Regulierungsstelle alle erforderlichen Informationen zu den erhobenen Entgelten vorzulegen ~~vorschreiben~~. Diesbezüglich müssen der Infrastrukturbetreiber und der Betreiber der Serviceeinrichtung ⇒ gegenüber jedem Eisenbahnunternehmen nachweisen können, dass die dem Eisenbahnunternehmen gemäß den Artikeln 30 bis 37 tatsächlich berechneten Wege-

☒ und Dienstleistungsentgelte ☒ den in den Schienennetz-Nutzungsbedingungen vorgesehenen Verfahren, Regeln und gegebenenfalls Tabellen entsprechen.

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

↓ neu

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

↓ 2001/14/EG (angepasst)

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

↓ neu

(5) Erlauben die Unionsrechtsvorschriften für den Straßengüterverkehr eine Anlastung der Kosten von Lärmauswirkungen, so sind die Wegeentgelte zu ändern, um den Kosten von Lärmauswirkungen des Zugbetriebs gemäß Anhang VIII Nummer 2 Rechnung zu tragen.

Anhang VIII Nummer 2 kann anhand der gewonnenen Erfahrungen nach dem Verfahren in Artikel 60 geändert werden, insbesondere zur Bestimmung der Bestandteile der differenzierten Wegeentgelte.

↓ 2001/14/EG (angepasst)

⇒ neu

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

Eine Anlastung ⇒ anderer ⇐ umweltbezogener Kosten, die eine Erhöhung der Gesamterlöse des Infrastrukturbetreibers mit sich bringt, ist jedoch nur dann erlaubt, wenn eine solche Anlastung ⇒ nach den Unionsrechtsvorschriften für den Straßengüterverkehr zulässig ist ⇐ ~~in vergleichbarer Höhe auch bei konkurrierenden Verkehrsträgern erfolgt. Solange ☒ Ist ☒ ⇒ nach Unionsrecht ⇐ eine Anlastung ☒ dieser ☒ umweltbezogenen Kosten ⇒ im Straßengüterverkehr nicht zulässig ⇐, ~~in vergleichbarer Höhe bei konkurrierenden Verkehrsträgern nicht erfolgt~~, darf diese Änderung die Erlöse des Infrastrukturbetreibers insgesamt nicht verändern.~~

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

↓ neu

Die zuständigen Behörden bewahren die Informationen auf, die erforderlich sind, um die Herkunft und Verwendung der umweltbezogenen Abgaben verfolgen zu können. Die Mitgliedstaaten stellen der Kommission diese Informationen regelmäßig zur Verfügung.

↓ 2001/14/EG

(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 Weegeentgelte muss jedoch zu den von den Verkehrsdiensten verursachten Kosten in Beziehung stehen. .

↓ 2001/14/EG (angepasst)

⇒ neu

(7) Die Erbringung der in Anhang III Nummer 2 genannten Leistungen fällt nicht unter diesen Artikel. ~~☒~~ Jedenfalls ~~☒~~ ⇒ übersteigt das für solche Leistungen erhobene Entgelt nicht die Kosten für deren Erbringung, zuzüglich eines angemessenen Gewinns ~~⇐~~ ~~wird bei der Festsetzung der Preise für die in Anhang II Nummer 2 genannten Leistungen die Wettbewerbssituation des Eisenbahnverkehrs berücksichtigt.~~

(8) Werden die in Anhang III Nummern 3 und 4 aufgeführten Zusatzleistungen und Nebenleistungen nur von einem einzigen Dienstleister angeboten, so ~~muss~~ ⇒ darf ⇐ das für eine derartige Leistung erhobene Entgelt ~~zu den~~ ⇒ die ⇐ Kosten für deren Erbringung ⇒ , zuzüglich eines angemessenen Gewinns, nicht übersteigen ⇐ ~~berechnet auf der Grundlage des tatsächlichen Nutzungsumfangs in Beziehung stehen.~~

↓ 2001/14/EG

(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.

↓ neu

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

↓ 2001/14/EG (angepasst)

⇒

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 Schienengüterverkehrs zu gewährleisten ist. Die Entgeltregelung muss dem von den Eisenbahnunternehmen erzielten Produktivitätszuwachs Rechnung tragen.

↓ 2001/14/EG

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.

↓ neu

Die betreffenden Marktsegmente werden anhand der Kriterien in Anhang VIII Nummer 3 nach vorheriger Genehmigung durch die Regulierungsstelle bestimmt. In Marktsegmenten ohne Verkehr muss von der Erhebung von Aufschlägen abgesehen werden.

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

↓ 2001/14/EG (angepasst)
⇒ neu

(2) Im Falle von künftigen spezifischen Investitionsvorhaben, oder von ☒ spezifischen Investitionsvorhaben ☒, die ~~spätestens fünfzehn Jahre vor Inkrafttreten dieser Richtlinie~~ ⇒ 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.

↓ neu

(3) Die Wegeentgelte für Züge, die über das Europäische Zugsteuerungssystem (ETCS) verfügen und Strecken befahren, die mit nationalen Zugsteuerungs-/Zugsicherungs- und Signalsystemen ausgerüstet sind, werden entsprechend Anhang VIII Nummer 5 vorübergehend herabgesetzt.

Anhang VIII Nummer 5 kann anhand der gewonnenen Erfahrungen nach dem Verfahren in Artikel 60 geändert werden.

↓ 2001/14/EG Artikel 8
⇒

(4) Zur Vermeidung von Diskriminierung ist sicherzustellen, dass die durchschnittlichen Entgelte und die Grenzentgelte eines bestimmten Infrastrukturbetreibers für gleichartige Nutzungen seiner Fahrwege vergleichbar sind und dass für vergleichbare Verkehrsdienste in

ein und demselben Marktsegment dieselben Entgelte erhoben werden. Der Infrastrukturbetreiber hat in den Schienennetz-Nutzungsbedingungen darzulegen, dass die Entgeltregelung diesen Anforderungen entspricht, soweit dies ohne Offenlegung vertraulicher Geschäftsdaten möglich ist.

↓ 2001/14/EG
⇒ neu

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

↓ 2001/14/EG (angepasst)
⇒

Artikel 33

Entgeltnachlässe

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

↓ 2001/14/EG
⇒ neu

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

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

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

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

Artikel 34

Ausgleichsregelungen für nicht angelastete Umweltkosten, Kosten für Unfälle und Infrastrukturkosten

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

↓ 2001/14/EG (angepasst)

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

↓ 2001/14/EG

(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.

↓ 2001/14/EG (angepasst)

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

↓ 2001/14/EG
⇒

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.

↓ 2001/14/EG
⇒ neu

(2) Die Grundsätze der leistungsabhängigen Entgeltregelung ⇒ gemäß Anhang VIII Nummer 4 ⇐ gelten für das gesamte Netz.

↓ neu
Anhang VIII Nummer 4 kann
anhand der gewonnenen
Erfahrungen nach dem Verfahren
in Artikel 60 geändert
werden ↓ 2001/14/EG (angepasst)
⇒ neu

Artikel 36

Entgelte für vorgehaltene Fahrwegkapazität

Die Infrastrukturbetreiber können ein angemessenes Entgelt für Fahrwegkapazität erheben, die zugewiesen , aber nicht in Anspruch genommen wurde. Mit diesem Entgelt sollen Anreize für die effiziente Nutzung der Fahrwegkapazität geboten werden. ⇒ Gibt es für eine Zugtrasse bei der jährlichen Festlegung des Netzfahrplans mehr als einen Antragsteller, so wird ein Entgelt für die Vorhaltung der entsprechenden Fahrwegkapazität erhoben. ⇐

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.

↓ neu

Artikel 37

Netzübergreifende Zusammenarbeit bei den Entgeltregelungen

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

↓ 2001/14/EG

ABSCHNITT 3

ZUWEISUNG VON FAHRWEGKAPAZITÄT

↓ 2001/14/EG (angepasst)

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.

↓ 2001/14/EG

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

↓ 2001/14/EG (angepasst)

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

↓ 2001/14/EG

(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.

↓ 2001/14/EG (angepasst)

(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.

↓ 2007/58/EG Artikel 2
Nummer 3 (angepasst)

(4) Beabsichtigt ein Antragsteller, Fahrwegkapazität mit dem Ziel zu beantragen, einen grenzüberschreitenden Personenverkehrsdienst im Sinne von Artikel 2 zu betreiben, so setzt

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

↓ 2001/14/EG (angepasst)

⇒ neu

Artikel 39

Zuweisung von Fahrwegkapazität

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

↓ 2001/14/EG

~~2. Ist der Betreiber der Infrastruktur rechtlich, organisatorisch oder in seinen Entscheidungen nicht von Eisenbahnunternehmen unabhängig, so werden die in Absatz 1 genannten und in diesem Kapitel im weiteren dargelegten Aufgaben von einer entgelterhebenden Stelle wahrgenommen, die rechtlich, organisatorisch und in ihren Entscheidungen von Eisenbahnunternehmen unabhängig ist.~~

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

Artikel 40

Zusammenarbeit bei der Zuweisung von Fahrwegkapazität in mehreren Netzen

↓ 2001/14/EG (angepasst)

⇒ neu

(1) ☒ Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass die ☒ Infrastrukturbetreiber im Interesse einer effizienten Schaffung und Zuweisung von Fahrwegkapazität über mehrere Netze hinweg zusammenarbeiten ⇒, auch bei Rahmenverträgen gemäß Artikel 42 ⇐. ~~Sie richten~~

~~grenzüberschreitende Zugtrassen ein, und zwar insbesondere im Rahmen des Transeuropäischen Schienengüternetzes.~~ ☒ Die Infrastrukturbetreiber ☒ schaffen die dazu ☒ erforderlichen ☒ Verfahren ☒ gemäß den Regeln dieser Richtlinie ☒ ⇒ und richten die entsprechenden grenzüberschreitenden Zugtrassen ein ⇐.

⇒ Unbeschadet der besonderen Bestimmungen des Unionsrechts über Schienengüterverkehrsnetze sorgen die Mitgliedstaaten dafür, dass Vertreter der Infrastrukturbetreiber, deren Zuweisungsentscheidungen sich auf andere Infrastrukturbetreiber auswirken, ⇐ ☒ zusammenarbeiten, um die ☒ Fahrwegkapazität auf internationaler Ebene ☒ zuzuweisen oder ☒ deren Zuweisung zu koordinieren ~~geschaffenen Verfahren sind~~ Vertreter der Betreiber der Infrastruktur aller Fahrwege zu beteiligen, deren Zuweisungsentscheidungen sich auf mehr als einen weiteren Betreiber der Infrastruktur auswirken. Gegebenenfalls können an diesem Verfahren Vertreter von Infrastrukturbetreibern ☒ aus Drittstaaten ☒ beteiligt werden.

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

↓ 2001/14/EG

(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.

↓ 2001/14/EG (angepasst)

Artikel 41

Antragsteller

(1) Anträge auf Zuweisung von Fahrwegkapazität dürfen von den unter ☒ diese Richtlinie ☒ fallenden Antragstellern gestellt werden.

↓ 2001/14/EG

(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 sind als Teil der Zuweisungsgrundsätze in den Schienennetz-Nutzungsbedingungen zu veröffentlichen und der Kommission mitzuteilen.~~ 3. Die Anforderungen des Absatzes 2 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.

↓ neu

(3) Die Kommission kann Durchführungsmaßnahmen mit den Einzelheiten der für die Anwendung von Absatz 2 geltenden Kriterien beschließen. Diese Maßnahmen, die die Durchführung dieser Richtlinie unter einheitlichen Bedingungen gewährleisten sollen, werden als Durchführungsrechtsakte nach Artikel 63 Absatz 3 erlassen.

↓ 2001/14/EG (angepasst)

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.

↓ 2001/14/EG

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

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

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

↓ 2007/58/EG Artikel 2
Nummer 4

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

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

↓ 2007/58/EG Artikel 2 Absatz 4
(angepasst)

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

↓ 2007/58/EG Artikel 2 Absatz 4

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.

↓ 2001/14/EG

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

↓ 2001/14/EG

Artikel 43

Zeitplan des Zuweisungsverfahrens

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

↓ neu

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

↓ 2001/14/EG(2) Die Infrastrukturbetreiber vereinbaren mit den anderen betroffenen Infrastrukturbetreibern, welche grenzüberschreitenden Zugtrassen in den Netzfahrplan aufgenommen werden müssen, bevor Konsultationen über den Netzfahrplanentwurf aufgenommen werden. Änderungen dürfen nur vorgenommen werden, wenn dies unbedingt erforderlich ist.

↓ 2001/14/EG

Artikel 44

Antragstellung

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

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

↓ 2001/14/EG
⇒ neu

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

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

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

Artikel 45

Netzfahrplanerstellung

↓ 2001/14/EG

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

↓ 2001/14/EG Artikel 20

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

↓ 2001/14/EG (angepasst)

(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.

↓ neu

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

- a) die von den übrigen Antragstellern auf denselben Strecken beantragten Zugtrassen;
 - b) die den übrigen Antragstellern zugewiesenen Zugtrassen sowie die für die betreffenden Strecken noch ausstehenden Anträge;
 - c) die den übrigen Antragstellern auf denselben Strecken wie im vorigen Netzfahrplan zugewiesenen Zugtrassen;
 - d) die auf den betreffenden Strecken noch verfügbare Kapazität;
 - e) vollständige Angaben zu den bei der Zuweisung von Fahrwegkapazität verwendeten Kriterien.
-

↓ 2001/14/EG

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

Artikel 46

Koordinierungsverfahren

↓ 2001/14/EG (angepasst)

(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.

↓ 2001/14/EG Artikel 21

(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.

↓ 2001/14/EG (angepasst)

⇒ neu

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

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

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

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

Artikel 47

Überlastete Fahrwege

↓ 2001/14/EG (angepasst)

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

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

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

↓ 2001/14/EG

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

↓ 2001/14/EG (angepasst)

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, damit 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 zweiten Unterabsatzes eine bestimmte Fahrwegkapazität bereitgestellt werden muss.

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

↓ 2001/14/EG

(5) Die Bedeutung von Güterverkehrsdiensten, insbesondere grenzüberschreitenden Güterverkehrsdiensten, ist bei der Festlegung von Vorrangkriterien angemessen zu berücksichtigen.

↓ 2001/14/EG (angepasst)

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

(2) Gegenstand der Analyse sind der Fahrweg, die Betriebsverfahren, die Art der verschiedenen durchgeführten Verkehrsdienste und die Auswirkungen all dieser Faktoren auf

die Fahrwegkapazität. Zu den prüfungsbedürftigen Maßnahmen gehören insbesondere die Umleitung von Verkehrsdiensten, die zeitliche Verlagerung von Verkehrsdiensten, Änderungen der Fahrgeschwindigkeit und Verbesserungen des Fahrwegs.

↓ 2001/14/EG

(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.
-

↓ 2001/14/EG (angepasst)

⇒ neu

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

Der Plan kann von einer vorherigen Genehmigung durch den jeweiligen Mitgliedstaat abhängig gemacht werden. ⇒ Die Regulierungsstelle gemäß Artikel 55 kann eine Stellungnahme zu der Frage abgeben, ob die im Plan vorgesehenen Maßnahmen geeignet sind. ⇐

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

- a) keinen Plan zur Erhöhung der Fahrwegkapazität vorlegt; oder
- b) mit ☒ den ☒ im Plan zur Erhöhung der Fahrwegkapazität aufgeführten Maßnahmen keine Fortschritte erzielt.

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

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

↓ 2001/14/EG

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

↓ 2001/14/EG (angepasst)

Artikel 52

Nutzung von Zugtrassen

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

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

Artikel 53

Fahrwegkapazität für ~~regelmäßige~~ die Instandhaltung

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

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

↓ neu

(3) Der Infrastrukturbetreiber unterrichtet die Beteiligten rechtzeitig über außerplanmäßige Instandhaltungsarbeiten.

↓ 2001/14/EG

Artikel 54

Sondermaßnahmen bei Störungen

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

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

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

(3) Die Mitgliedstaaten können von den Eisenbahnunternehmen verlangen, dass sie sich an der Sicherstellung der Durchsetzung und Überwachung der für sie geltenden Sicherheitsnormen und -vorschriften beteiligen.

ABSCHNITT 4

⊠ REGULIERUNGSSTELLE ⊠

↓ 2001/14/EG (angepasst)
⇒ neu
→₁ 2007/58/EG Artikel 2
Nummer 5

Artikel 55

Regulierungsstelle

(1) ⊠ Jeder ⊠ Mitgliedstaat richtet ⇒ für den Eisenbahnsektor eine einzelne nationale ⇐ Regulierungsstelle ein. Diese Stelle, ~~bei der es sich um das für Verkehrsfragen zuständige Ministerium oder eine andere Behörde handeln kann,~~ ist ⇒ eine eigenständige Behörde, die in Bezug auf ihre Organisation, Funktion, Hierarchie und Entscheidungsfindung rechtlich getrennt und unabhängig von anderen Behörden ist. Sie ist außerdem ⇐ organisatorisch, bei ihren Finanzierungsbeschlüssen, rechtlich und in ihrer Entscheidungsfindung von Infrastrukturbetreibern, entgelterhebenden Stellen, Zuweisungsstellen und Antragstellern unabhängig. →₁ Darüber hinaus ist die Regulierungsstelle funktionell unabhängig von allen zuständigen Behörden, die bei der Vergabe öffentlicher Dienstleistungsaufträge mitwirken. ← ~~Für die Tätigkeit der Regulierungsstelle gelten die Grundsätze dieses Artikels; Rechtsbehelfs- und Regulierungsfunktionen können gesonderten Stellen übertragen werden.~~

↓ neu

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

(3) Der Präsident und der Verwaltungsrat der Regulierungsstelle für den Eisenbahnsektor werden für einen festgelegten und verlängerbaren Zeitraum nach klaren Regeln ernannt, die die Unabhängigkeit gewährleisten. Es kommen nur Personen in Frage, die in den drei Jahren vor ihrer Ernennung und während ihrer Amtszeit bei den regulierten Unternehmen oder Einrichtungen weder direkt noch indirekt berufliche Positionen bekleidet oder berufliche Aufgaben wahrgenommen noch Interessens- oder Geschäftsbeziehungen zu ihnen unterhalten haben. Nach Ablauf ihrer Amtszeit dürfen sie bei den regulierten Unternehmen oder Einrichtungen für mindestens drei Jahre weder berufliche Positionen bekleiden, berufliche Aufgaben wahrnehmen noch Interessens- oder Geschäftsbeziehungen zu ihnen unterhalten. Bei der Einstellung und Verwaltung des Personals der Regulierungsstelle verfügen sie über umfassende Entscheidungsgewalt.

↓ 2001/14/EG (angepasst)
⇒ neu

⊠ 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 ⊠ muss ⊠ er ⊠ unbeschadet Artikel 46 Absatz 6 das Recht haben, ⊠ die Regulierungsstelle zu befassen, und zwar insbesondere mit Entscheidungen des Infrastrukturbetreibers oder gegebenenfalls des Eisenbahnunternehmens ⇒ oder des Betreibers einer Serviceeinrichtung ⇐ betreffend:

↓ 2001/14/EG

a) die Schienennetz-Nutzungsbedingungen;

↓ 2001/14/EG (angepasst)

b) die darin ⊠ festgelegten ⊠ Kriterien;

↓ 2001/14/EG

c) das Zuweisungsverfahren und dessen Ergebnis;

d) die Entgeltregelung;

↓ 2001/14/EG (angepasst)

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

↓ 2004/49/EG Artikel 30
Nummer 2

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

↓ neu

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

(2) Die Regulierungsstelle ist zudem berechtigt, den Wettbewerb in den Schienenverkehrsmärkten zu überwachen und die in Absatz 1 Buchstaben a bis g genannten Punkte von sich aus zu überprüfen, 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. Die Regulierungsstelle verfügt über die zur Wahrnehmung dieser Aufgaben notwendigen organisatorischen Kapazitäten.

↓ 2001/12/EG Artikel 1
Nummer 11

~~7. Unbeschadet der wettbewerbspolitischen Regelungen der Gemeinschaft und der Mitgliedstaaten und unbeschadet der hierfür zuständigen Einrichtungen überwacht die gemäß Artikel 30 der Richtlinie 2001/14/EG eingerichtete Regulierungsstelle oder eine andere Stelle, die über dasselbe Ausmaß an Unabhängigkeit verfügt, den Wettbewerb in den Schienenverkehrsdienstleistungsmärkten einschließlich des Eisenbahnspeditionsmarktes.~~

~~Diese Stelle wird gemäß Artikel 30 Absatz 1 der vorgenannten Richtlinie eingerichtet. Jeder Antragsteller oder interessierte Beteiligte kann Beschwerde bei dieser Stelle einlegen, wenn er glaubt, ungerecht behandelt, diskriminiert oder in anderer Weise geschädigt worden zu sein. Die Regulierungsstelle entscheidet auf der Grundlage der Beschwerde oder gegebenenfalls von sich aus ehestmöglich über geeignete Maßnahmen zur Beseitigung negativer Entwicklungen auf diesen Märkten. Damit die unerlässliche Möglichkeit einer gerichtlichen Nachprüfung und die notwendige Zusammenarbeit zwischen den einzelstaatlichen Kontrollstellen gewährleistet wird, finden in diesem Zusammenhang Artikel 30 Absatz 6 und Artikel 31 der vorgenannten Richtlinie Anwendung.~~

↓ 2001/14/EG (angepasst)
⇒ neu

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

(4) Die Regulierungsstelle ist berechtigt, sachdienliche Auskünfte von dem Infrastrukturbetreiber, Antragstellern und betroffenen Dritten in dem betreffenden Mitgliedstaat einzuholen. ☒ Die verlangten Auskünfte ☒ sind unverzüglich zu erteilen. ⇒ Die Regulierungsstelle erhält die Möglichkeit, die Erteilung solcher Auskünfte

durchzusetzen und geeignete Sanktionen, einschließlich Geldbußen, zu verhängen. Die der Regulierungsstelle zu erteilenden Auskünfte umfassen sämtliche Daten, die sie in ihrer Eigenschaft als Beschwerdeinstanz und für die Überwachung des Wettbewerbs in den Schienenverkehrsmärkten gemäß Absatz 2 benötigt. Dazu gehören auch Daten, die für statistische und Marktbeobachtungszwecke notwendig sind. ⇐

↓ 2001/14/EG
⇒ neu

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

↓ 2001/14/EG
⇒ neu

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

↓ 2001/14/EG

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.

↓ 2001/14/EG
⇒ neu

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

↓ neu

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

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

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

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

↓ 2001/14/EG (angepasst)
⇒ neu

Artikel 57

Zusammenarbeit ☒ zwischen den ☒ Regulierungsstellen

(1) Die nationalen Regulierungsstellen tauschen Informationen über ihre Arbeit und ihre Entscheidungsgrundsätze und ihre Entscheidungspraxis aus ☒ und arbeiten auch anderweitig zusammen ☒, um ihre ☒ Entscheidungen ☒ in der gesamten Union zu koordinieren. ⇒ Sie arbeiten zu diesem Zweck in einer regelmäßig tagenden Arbeitsgruppe zusammen. ⇐ Bei dieser Aufgabe werden ☒ die Regulierungsstellen ☒ von der Kommission unterstützt.

↓ neu

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

(3) Bei Beschwerden oder Untersuchungen von Amts wegen im Zusammenhang mit dem Zugang zu grenzüberschreitenden Zugtrassen und entsprechenden Weegeentgelten 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 können. Diese Informationen dürfen nur zur Bearbeitung der Beschwerde oder zur Durchführung der Untersuchung gemäß Absatz 3 verwendet werden.

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

(6) Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass die beteiligten Vertreter der Infrastrukturbetreiber gemäß Artikel 40 Absatz 1 unverzüglich sämtliche Informationen bereitstellen, die zur

Bearbeitung der Beschwerde oder zur Durchführung der Untersuchung gemäß Absatz 3 dieses Artikels notwendig sind und von der Regulierungsstelle des Mitgliedstaats, in dem der Vertreter ansässig ist, angefordert wurden. Diese Regulierungsstelle ist berechtigt, die Informationen über die betreffende grenzüberschreitende Zugtrasse an die in Absatz 3 genannten Regulierungsstellen weiterzuleiten.

(7) Die Regulierungsstellen erarbeiten gemeinsame Grundsätze und Verfahren für die Entscheidungen, zu denen sie aufgrund dieser Richtlinie berechtigt sind. Die Kommission kann Durchsetzungsmaßnahmen mit solchen gemeinsamen Grundsätzen und Verfahren beschließen. Diese Maßnahmen, die die Durchführung dieser Richtlinie unter einheitlichen Bedingungen gewährleisten sollen, werden als Durchführungsrechtsakte nach Artikel 63 Absatz 3 erlassen.

Die Regulierungsstellen überprüfen ferner Entscheidungen und Verfahren im Rahmen der Zusammenarbeit von Infrastrukturbetreibern gemäß Artikel 40 Absatz 1, die der Durchführung dieser Richtlinie oder anderweitigen Erleichterung des grenzüberschreitenden Schienenverkehrs dienen.

↓ 91/440/EWG

KAPITEL V

SCHLUSSBESTIMMUNGEN

↓ 2001/12/EG Artikel 1
Nummer 14

Artikel 11

~~1. Die Mitgliedstaaten können alle Fragen im Zusammenhang mit der Durchführung dieser Richtlinie der Kommission vorlegen. Die entsprechenden Entscheidungen werden nach dem Beratungsverfahren des Artikels 11a Absatz 2 angenommen.~~

↓ 2007/58/EG Artikel 1
Nummer 11

~~2. Die Maßnahmen zur Änderung nicht wesentlicher Bestimmungen dieser Richtlinie, die die Anpassung der Anhänge betreffen, werden nach dem in Artikel 11a Absatz 3 genannten Regelungsverfahren mit Kontrolle erlassen.~~

↓ 91/440/EWG
(angepasst)

Artikel 58

Die Richtlinie 2004/17/EG des Europäischen Parlaments und des Rates ¹⁷ bleibt unberührt.

↓ 2001/14/EG
⇒ neu

Artikel 59

Ausnahmeregelungen

(1) ~~Für einen Zeitraum von fünf Jahren ab~~ Bis zum 15. März ~~2003~~ 2013

↓ 2001/14/EG (angepasst)

brauchen ~~folgende Mitgliedstaaten:~~ 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

↓ 2001/14/EG

~~Griechenland als ein Mitgliedstaat, dessen Eisenbahnnetz an keinen anderen Mitgliedstaat unmittelbar angebunden ist,~~

↓ 2001/14/EC (adapted)

- a) die Anforderung, wonach die für einen gerechten und diskriminierungsfreien Zugang zur Infrastruktur ausschlaggebenden Funktionen gemäß Artikel 7 Absatz 1 Unterabsatz 1 einer unabhängigen Stelle zu übertragen sind, nicht zu erfüllen, soweit die Mitgliedstaaten aufgrund des genannten Artikels unabhängige Stellen zur Wahrnehmung der in Artikel 7 Absatz 2 vorgesehenen Aufgaben einrichten müssen;
- b) die Anforderungen folgender Artikel nicht zu erfüllen: Artikel 27, Artikel 29 Absatz 2, Artikel 38, Artikel 39, Artikel 42, Artikel 46 Absätze 4 und 6, Artikel 47, Artikel 49 Absatz 3, Artikel 50 bis 53, Artikel 55 sowie Artikel 56 unter der Voraussetzung, dass gegen Entscheidungen über die Zuweisung von Fahrwegkapazität oder die Erhebung der Wegeentgelte auf schriftliches Verlangen eines Eisenbahnunternehmens bei einer unabhängigen Stelle Beschwerde eingelegt werden kann, die binnen zwei Monaten nach Vorlage aller sachdienlichen Angaben entscheidet und deren Entscheidungen der gerichtlichen Nachprüfung unterliegen.

¹⁷ ABl. L 134 vom 30.4.2004, S. 1.

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

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

Binnen eines Jahres nach Eingang der Entscheidung gemäß Unterabsatz oder nach Eingang der Notifizierung des in Unterabsatz genannten förmlichen Antrags erlassen der bzw. die betreffenden Mitgliedstaaten (Irland ☒ oder ☒ das Vereinigte Königreich in Bezug auf Nordirland ~~oder Griechenland~~) 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 erfahren des Artikels 64 Absatz 2. Das 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.

↓ 2001/14/EG

~~4. Luxemburg als Mitgliedstaat mit einem relativ kleinen Schienennetz braucht bis zum 31. August 2004 die Anforderung nicht anzuwenden, wonach die für einen gerechten und nichtdiskriminierenden Zugang zur Infrastruktur ausschlaggebenden Funktionen einer unabhängigen Stelle zu übertragen sind, wie es in den Artikeln 4 und 14 insofern vorgesehen ist, als sie die Mitgliedstaaten verpflichten, unabhängige Stellen zur Wahrnehmung der in den genannten Artikeln vorgesehenen Aufgaben einzurichten.~~

↓ neu

Artikel 60

Ausübung der Befugnisübertragung

(1) Die Befugnis zum Erlass der in Artikel 7 Absatz 1 Unterabsatz 2, Artikel 13 Absatz 5 Unterabsatz 2, Artikel 15 Absatz 5 Unterabsatz 2, Artikel 20 Absatz 3, Artikel 27 Absatz 2,

Artikel 30 Absatz 3 Unterabsatz 2, Artikel 31 Absatz 5 Unterabsatz 2, Artikel 32 Absatz 1 Unterabsatz 3, Artikel 32 Absatz 3, Artikel 35 Absatz 2, Artikel 43 Absatz 1 und Artikel 56 Absatz 8 Unterabsatz 3 genannten delegierten Rechtsakte wird der Kommission auf unbestimmte Zeit übertragen.

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

(3) Die der Kommission übertragene Befugnis zum Erlass delegierter Rechtsakte unterliegt den Bedingungen der Artikel 61 und 62.

Artikel 61

Widerruf der Befugnisübertragung

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

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

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

Artikel 62

Einwände gegen delegierte Rechtsakte

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

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

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

↓ 2001/14/EG

Artikel 63

Durchführungsmaßnahmen

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

↓ 2004/49/EG Artikel 30
Nummer 4 (angepasst)

(2) Die Kommission prüft auf Ersuchen eines Mitgliedstaats oder von sich aus in speziellen Fällen die Anwendung und Durchsetzung der Bestimmungen ☒ dieser Richtlinie ☒; sie entscheidet binnen zwei Monaten nach Eingang des Ersuchens nach dem in Artikel 64 Absatz 2 genannten ☒ Verfahren ☒, ob die betreffende Maßnahme weiterhin angewendet werden darf. Die Kommission teilt dem Europäischen Parlament, dem Rat und den Mitgliedstaaten ihre Entscheidung mit.

↓ 2001/14/EG (angepasst)

Unbeschadet des Artikels ☒ 258 ☒ des Vertrags kann jeder Mitgliedstaat den Rat binnen einer Frist von einem Monat ☒ ab dem Datum der Entscheidung der Kommission ☒ mit derselben befassen. Der Rat kann unter außergewöhnlichen Umständen innerhalb eines Zeitraums von einem Monat ☒ ab dem Datum seiner Befassung ☒ mit qualifizierter Mehrheit einen anders lautenden Beschluss fassen.

↓ 2007/58/EG Artikel 2
Nummer 6 (angepasst)

(3) Die Maßnahmen ☒ , die gewährleisten sollen, dass die Durchführung der Richtlinie unter einheitlichen Bedingungen erfolgt, ☒ werden ☒ von der Kommission als Durchführungsrechtsakte ☒ nach dem in Artikel 64 Absatz 3 genannten erfahren ~~mit Kontrolle~~ erlassen.

↓ 2001/14/EG

Artikel 64

Ausschussverfahren

(1) Die Kommission wird von einem Ausschuss unterstützt.

(2) Wird auf diesen Absatz Bezug genommen, so gelten die Artikel 3 und 7 des Beschlusses 1999/468/EG unter Beachtung von dessen Artikel 8.

↓ 2007/58/EG Artikel 2
Nummer 7

(3) Wird auf diesen Absatz Bezug genommen, so gelten Artikel 5a ~~Absätze 1 bis 4~~ und Artikel 7 des Beschlusses 1999/468/EG unter Beachtung von dessen Artikel 8.

↓ 2001/14/EG

Artikel 65

Bericht

~~Die Kommission unterbreitet dem Europäischen Parlament und dem Rat bis zum 15. März 2005 einen Bericht über die Durchführung dieser Richtlinie, dem gegebenenfalls Vorschläge für weitere gemeinschaftliche Maßnahmen beizufügen sind.~~

↓ 2007/58/EG Artikel 1
Nummer 9

~~8. Die Kommission legt dem Europäischen Parlament, dem Rat, dem Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und dem Ausschuss der Regionen bis zum 1. Januar 2009 einen Bericht über die Durchführung dieser Richtlinie vor.~~

~~In diesem Bericht werden die folgenden Aspekte behandelt:~~

~~die Durchführung dieser Richtlinie in den Mitgliedstaaten, insbesondere ihre Auswirkungen auf die in Absatz 3a Unterabsatz 2 genannten Mitgliedstaaten, sowie die tatsächliche Funktionsweise der verschiedenen beteiligten Stellen;~~

~~die Marktentwicklungen, insbesondere internationale Verkehrstrends, Tätigkeiten und Marktanteile aller (einschließlich neuer) Marktteilnehmer.~~

↓ 2007/58/EG Artikel 1
Nummer 10
⇒ neu

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.

↓ 2007/58/EG Artikel 1 Absatz 10
(angepasst)

In diesem Bericht wird auch die Entwicklung des Marktes einschließlich des Stands der Vorbereitungen für die weitergehende Öffnung des Schienenverkehrsmarktes bewertet. Ferner analysiert die Kommission darin die verschiedenen Modelle für die Organisation dieses Marktes sowie die Auswirkungen dieser Richtlinie auf öffentliche Dienstleistungsaufträge sowie deren Finanzierung. Dabei berücksichtigt die Kommission die Durchführung der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 sowie die immanenten Unterschiede zwischen den

Mitgliedstaaten (Netzdichte, Passagierzahlen, durchschnittliche Reiseentfernung). Die Kommission schlägt in diesem Bericht gegebenenfalls ergänzende Maßnahmen vor, um eine solche Öffnung zu erleichtern und bewertet die Auswirkungen der Maßnahmen.

Artikel 66

Umsetzung

↓ neu

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

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

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

↓ 2007/58/EG Artikel 2
Nummer 8

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

↓ neu

Artikel 67

Aufhebung

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

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

↓ 2001/14/EG (angepasst)

Artikel 68

Inkrafttreten

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

↓ neu

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

↓ 2001/14/EG

Artikel 69

Adressaten

Diese Richtlinie ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

Geschehen zu [...]

Im Namen des Europäischen Parlaments
Der Präsident

Im Namen des Rates
Der Präsident

↓ 2001/12/EG Anhang I

ANHANG I

HÄFEN

BELGIE/BELGIQUE

Antwerpen/Anvers

Gent/Gand

Zeebrugge/Zeebruges

↓ 2006/103/EG Artikel 1 und
Anhang B

БЪЛГАРИЯ

Варна

Бургас

Русе

Лом

Видин

↓ Beitrittsakte
(ABl. L 2003/236)
Artikel 20 und Anhang II, S. 456

ČESKÁ REPUBLIKA

↓ 2001/12/EG Anhang I

DANMARK

Ålborg

Århus

Esbjerg

Fredericia

København

Nyborg

Odense

DEUTSCHLAND

Brake

Bremen/Bremerhaven

Brunsbüttel

Cuxhaven

Emden

Hamburg

Kiel

Lübeck

Nordenham

Puttgarden

Rostock

Sassnitz

Wilhelmshaven

Wismar

↓ Beitrittsakte
(ABl. L 2003/236)
Artikel 20 und Anhang II, S. 456

EESTI

Muuga sadam

Paljassaare sadam

Vanasadam

Paldiski põhjasadam

Paldiski lõunasadam

Kopli põhjasadam

~~Kopli-Iõunasadam~~

~~Bekkeri-sadam~~

~~Kunda-sadam~~

↓ 2001/12/EG Anhang I

~~ΕΛΛΑΣ~~

~~Αλεξανδρούπολη~~

~~Ελευσίνα~~

~~Ηάτρα~~

~~Πειραιάς~~

~~Θεσσαλονίκη~~

~~Βόλος~~

~~ESPAÑA~~

~~Algeciras~~

~~Almería~~

~~Barcelona~~

~~Bilbao~~

~~Cartagena-Escombreras~~

~~Gijón~~

~~Huelva~~

~~Tarragona~~

~~Valencia~~

~~Vigo~~

~~FRANCE~~

~~Bayonne~~

~~Bordeaux~~

~~Boulogne~~

~~Calais~~

~~Cherbourg~~

~~Dunkerque~~

~~Fos-Marseille~~

~~La Rochelle~~

~~Le Havre~~

~~Nantes~~

~~Port-la-Nouvelle~~

~~Rouen~~

~~Sète~~

~~St-Nazaire~~

~~IRELAND~~

~~Cork~~

~~Dublin~~

~~ITALIA~~

~~Ancona~~

~~Bari~~

~~Brindisi~~

~~C. Vecchia~~

~~Genova~~

~~Gioia Tauro~~

~~La Spezia~~

~~Livorno~~

~~Napoli~~

~~Piombino~~

~~Ravenna~~

~~Salerno~~

~~Savona~~

~~Taranto~~

~~Trieste~~

~~Venezia~~

↓ Beitrittsakte
(ABl. L 2003/236)
Artikel 20 und Anhang II, S. 456

~~KYΠΡΟΣ~~

~~LATVIJA~~

~~Rīga~~

~~Ventspils~~

~~Liepāja~~

~~LIETUVA~~

~~Klaipėda~~

↓ 2001/12/EG Anhang I

~~LUXEMBOURG~~

↓ Beitrittsakte
(ABl. L 2003/236)
Artikel 20 und Anhang II, S. 456

~~MAGYARORSZÁG~~

~~MALTA~~

↓ 2001/12/EG Anhang I

~~NEDERLAND~~

~~Amsterdam-Zeehaven~~

~~Delfzijl/Eemshaven~~

~~Vlissingen~~

~~Rotterdam-Zeehaven~~

~~Terneuzen~~

~~ÖSTERREICH~~

↓ Beitrittsakte
(ABl. L 2003/236)
Artikel 20 und Anhang II, S. 456

~~POLSKA~~

~~Szczecin~~

~~Świnoujście~~

~~Gdańsk~~

~~Gdynia~~

↓ 2001/12/EG Anhang I

~~PORTUGAL~~

~~Leixões~~

~~Lisboa~~

~~Setúbal~~

~~Sines~~

↓ 2006/103/EG Artikel 1 und
Anhang B

~~ROMÂNIA~~

~~Constanța~~

~~Mangalia~~

~~Midia~~

~~Tulcea~~

Galati

Braila

Medgidia

Oltenița

Giurgiu

Zimnicea

Calafat

Turnu Severin

Orșova

↓ Beitrittsakte
(ABl. L 2003/236)
Artikel 20 und Anhang II, S. 456

SLOVENIJA

Koper

SLOVENSKO

↓ 2001/12/EG Anhang I

SUOMI/FINLAND

Hamina

Hanko

Helsinki

Kemi

Kokkola

Kotka

Oulu

Pori

Rauma

Tornio

Turku

SVERIGE

Göteborg-Varberg

Helsingborg

Luleå

Malmö

Norrköping

Oxelösund

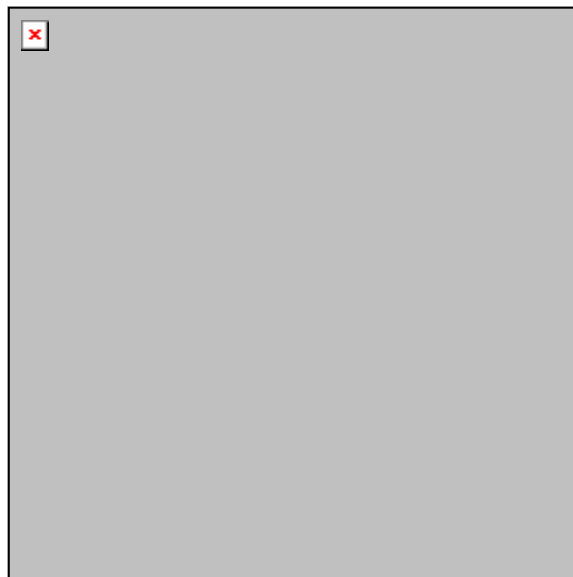
Stockholm

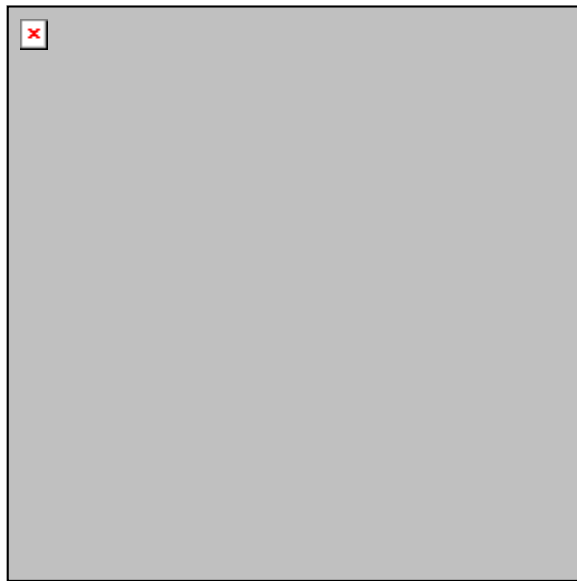
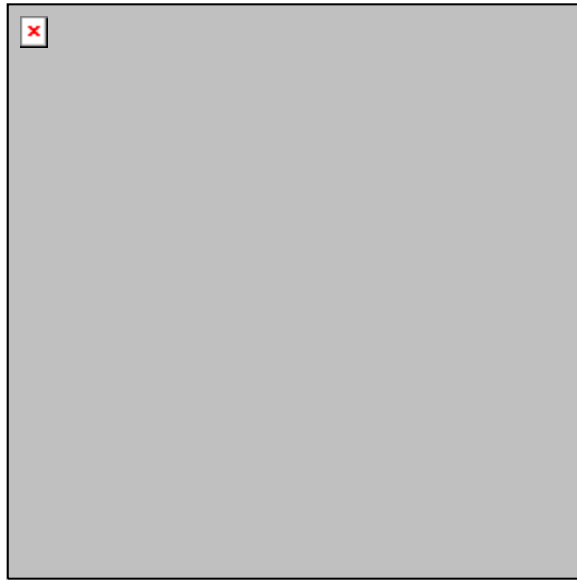
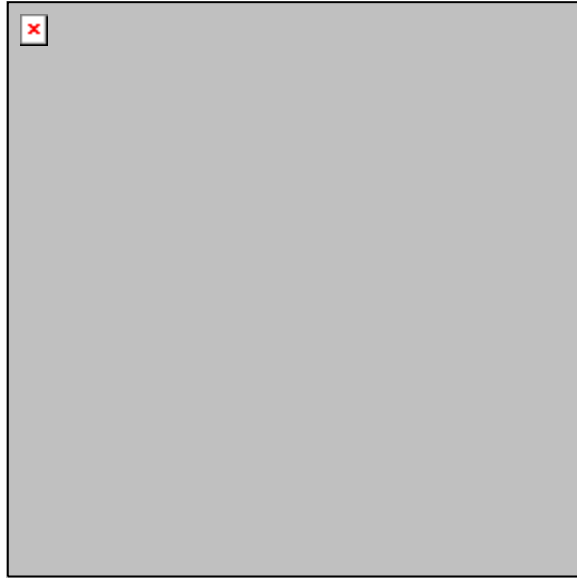
Trelleborg-Ystad

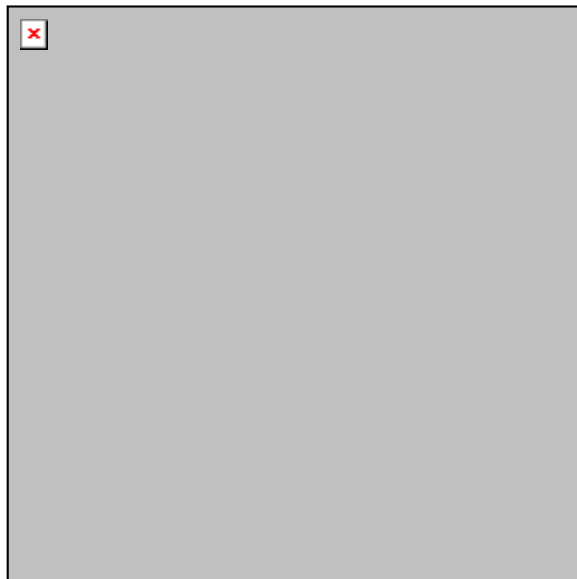
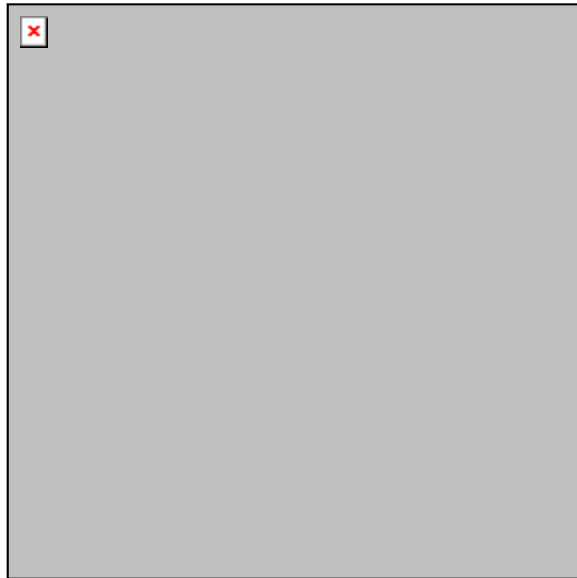
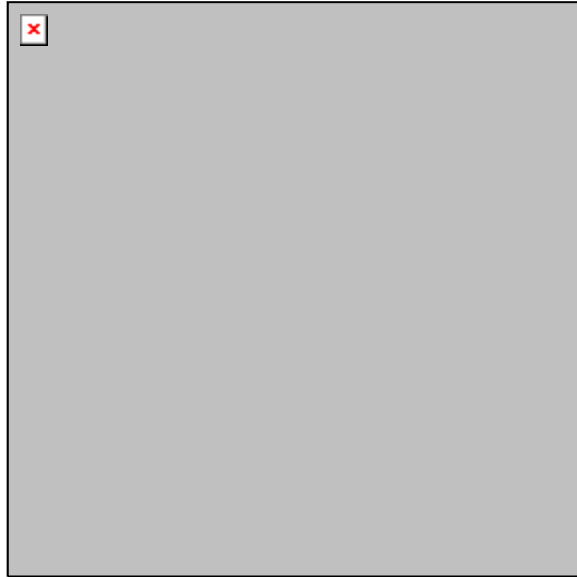
Umeå

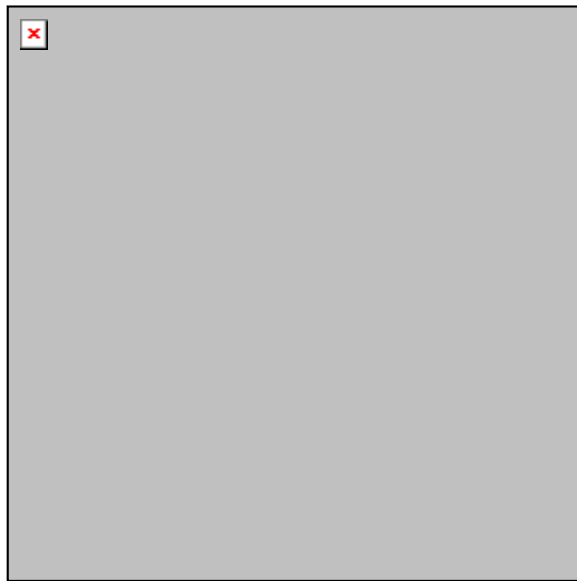
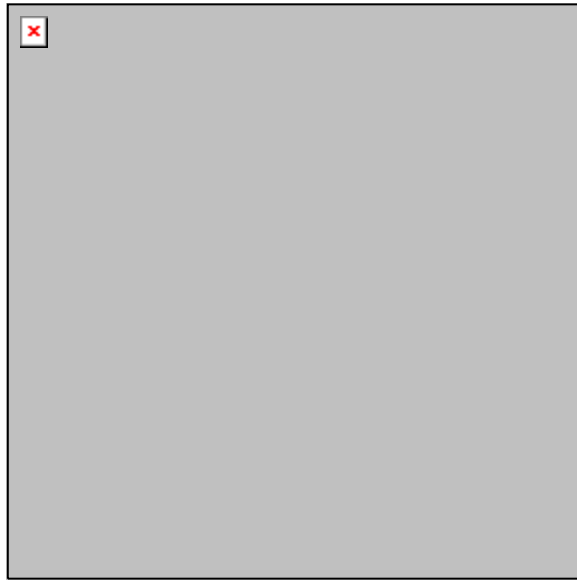
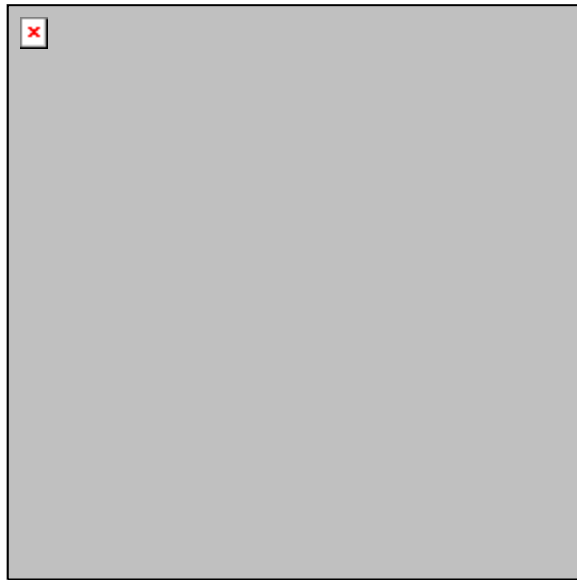
UNITED KINGDOM

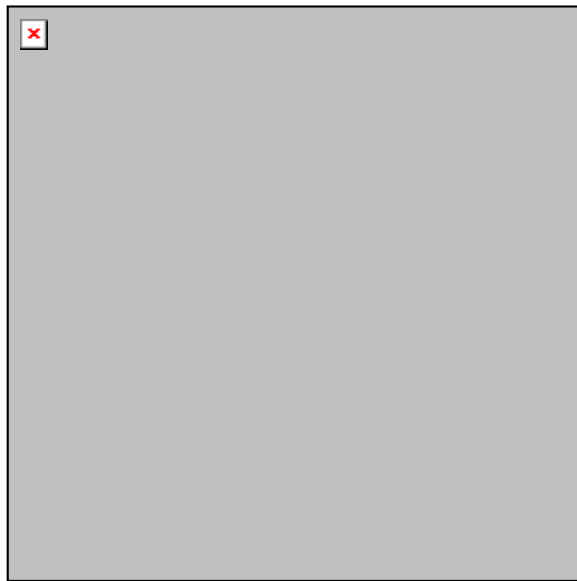
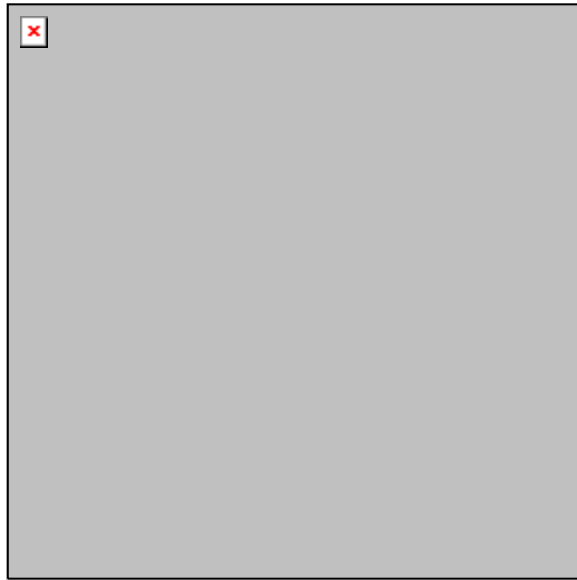
Alle Häfen mit Eisenbahnanschluss

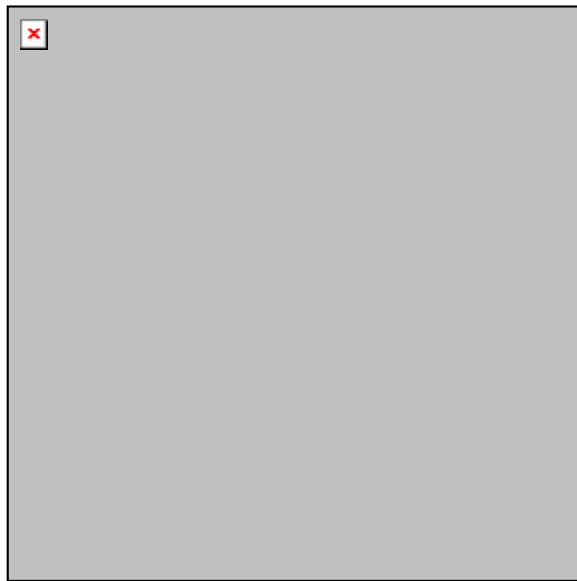
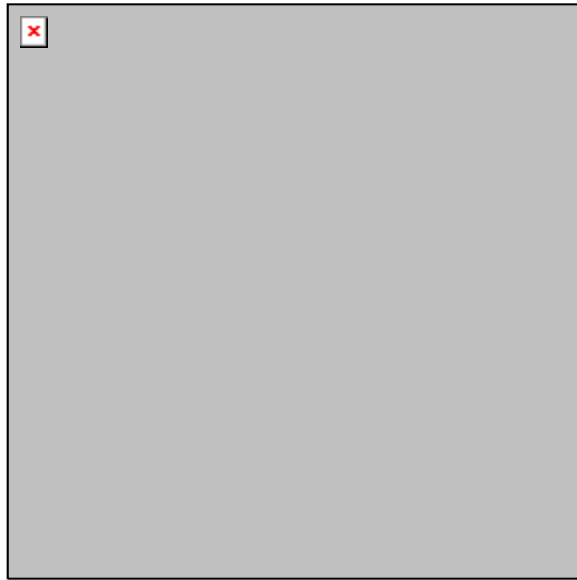
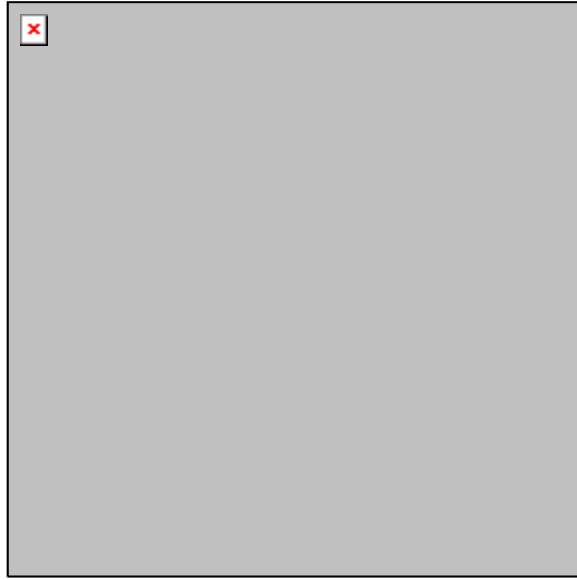


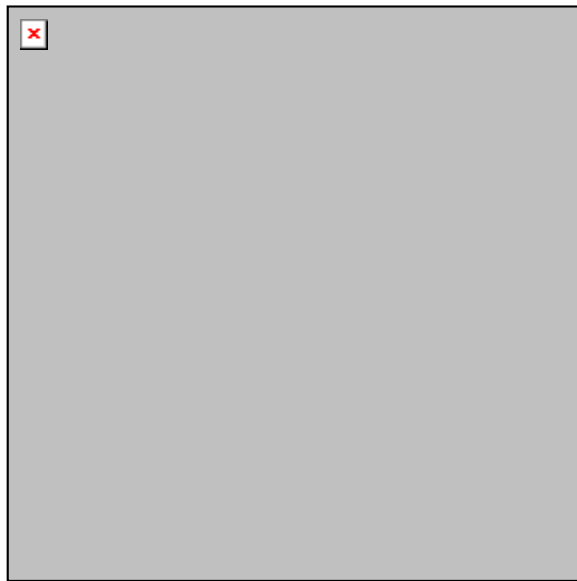
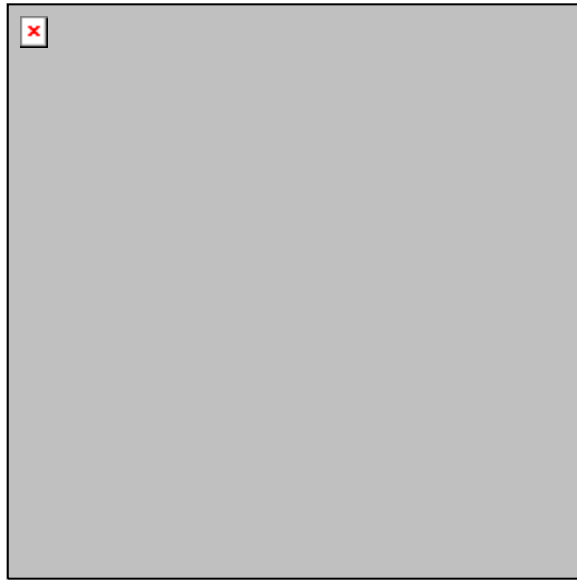


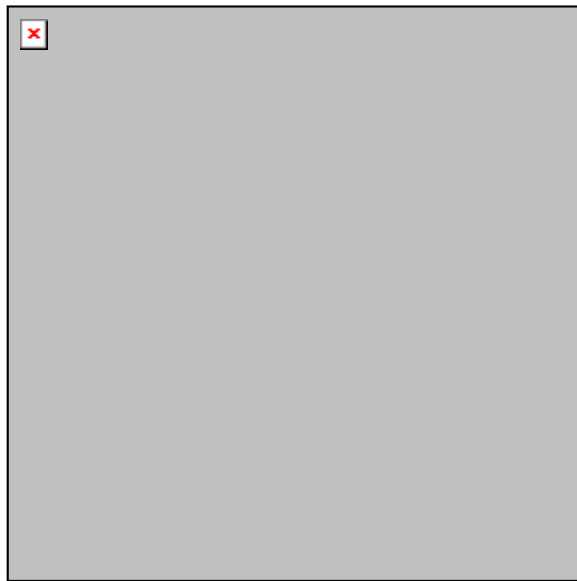
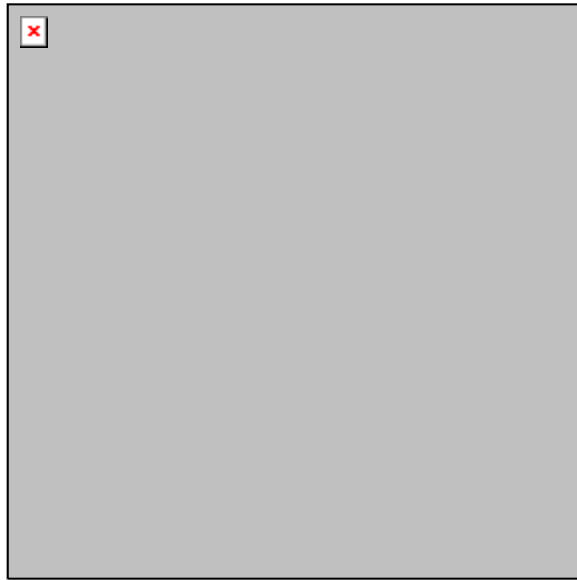
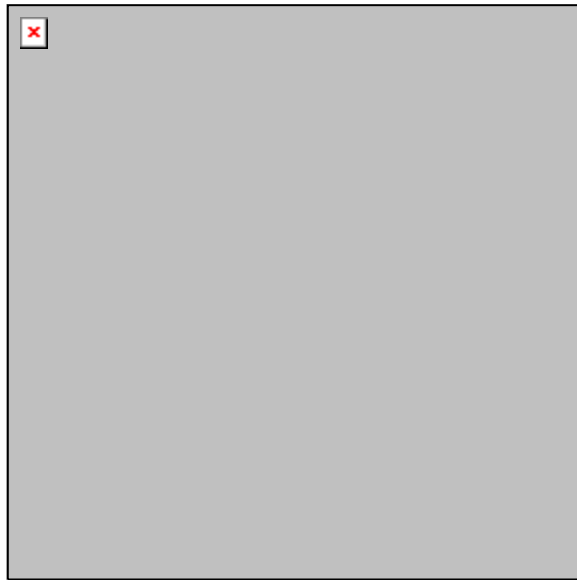


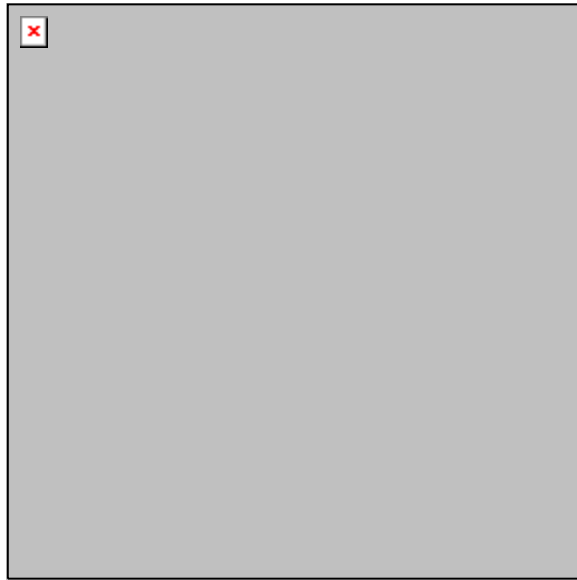
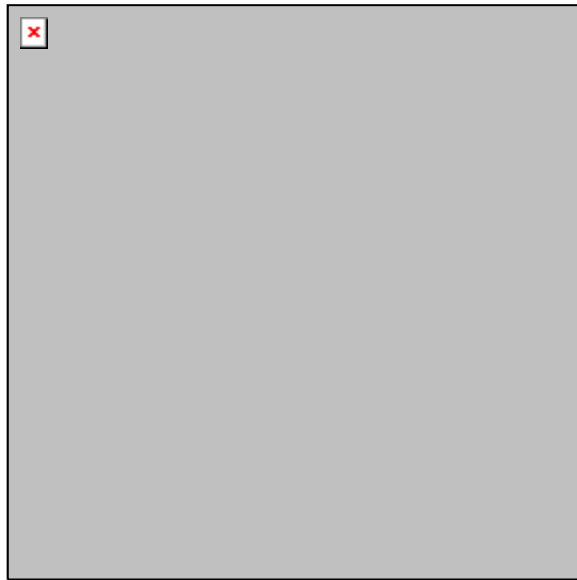












ANHANG I

Verzeichnis der Schieneninfrastrukturanlagen

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

- Grundstücke;
- Bahnkörper und Planum, insbesondere Dämme, Einschnitte, Dränagen und Entwässerungsgräben, Öffnungen geringer Lichtweite, Futtermauern und Anpflanzungen zum Schutz der Böschungen usw., Personenbahnsteige und Laderampen, Seitenstreifen und Seitenwege, Einfriedungsmauern, Hecken und Zäune, Feuerschutzstreifen, Heizanlagen für Weichen, Schneezäune;
- Kunstbauten: Brücken, Durchlässe und sonstige Bahnüberführungen, Tunnels, überdeckte Einschnitte und sonstige Bahnunterführungen, Stützmauern und Schutzbauten gegen Lawinen, Steinschlag usw.;
- Schienengleiche Übergänge einschließlich der zur Sicherung des Straßenverkehrs erforderlichen Anlagen;
- Oberbau: Schienen, Rillenschienen und Leitschienen, Schwellen und Langschwellen, Kleineisen zur Schienenverbindung, Bettung einschließlich Kies und Sand, Weichen und Gleiskreuzungen, Drehscheiben und Schiebebühnen (ausgenommen diejenigen, die nur den Triebfahrzeugen dienen);
- Straßenanlagen auf Bahnhofsvorplätzen und in Güterbahnhöfen, einschließlich der Zufahrtsstraßen;
- Sicherungs-, Signal- und Fernmeldeanlagen auf freier Strecke, auf Bahnhöfen und Rangierbahnhöfen, einschließlich der Anlagen zur Erzeugung, Umwandlung und Verteilung von elektrischem Strom für das Signalwesen und die Fernmeldeanlagen; die zu den vorgenannten Anlagen gehörenden Gebäude, Gleisbremsen;
- Beleuchtungsanlagen für den Ablauf und die Sicherung des Verkehrs;
- Anlagen zur Umwandlung und Zuleitung von Strom für die elektrische Zugförderung: Unterwerke, Stromversorgungsleitungen zwischen Unterwerk und Fahrdraht, Fahrleitungen mit Masten, dritte Schiene mit Tragestützen;
- Dienstgebäude des Wegedienstes.



↓ 2001/12/EG Artikel 1 Absatz 7
(angepasst)

ANHANG II

⊗ Wesentliche Funktionen der Infrastrukturbetreiber ⊗

⊗ (genannt in Artikel 7) ⊗

↓ 2001/12/EG Artikel 1 Absatz 7

Verzeichnis der wesentlichen Funktionen nach Artikel 7:

~~– Vorarbeiten und Entscheidungen über die Zulassung von Eisenbahnunternehmen, einschließlich der Gewährung einzelner Genehmigungen;~~

↓ 2001/12/EG Artikel 1 Absatz 7
(angepasst)
⇒ neu

- Entscheidungen über die Zugtrassenzuweisung, einschließlich sowohl der Bestimmung als auch der Beurteilung der Verfügbarkeit und der Zuweisung von einzelnen Zugtrassen;
 - Entscheidungen über die Weegeentgelte ⇒ , einschließlich ihrer Berechnung und Erhebung ⇐ ;
-

↓ 2001/12/EG Artikel 1 Absatz 7

~~– Überwachung der Einhaltung von Verpflichtungen zur Bereitstellung bestimmter Dienstleistungen für die Allgemeinheit.~~

↓ 2001/14/EG
(angepasst)

ANHANG III

Für die Eisenbahnunternehmen zu erbringende Leistungen

⊗ (in Artikel 13 genannt) ⊗

↓ 2001/14/EG

1. Das Mindestzugangspaket umfasst Folgendes:

↓ 2001/14/EG (angepasst)

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

↓ 2001/14/EG

- (b) das Recht zur Nutzung zugewiesener Fahrwegkapazität;
- (c) die Nutzung von Weichen und Abzweigungen;
- (d) die Zugsteuerung einschließlich der Signalisierung, Regelung, Abfertigung und der Übermittlung und Bereitstellung von Informationen über Zugsbewegungen;

↓ neu

- (e) Nutzung von Versorgungseinrichtungen für Fahrstrom, sofern vorhanden;
- (f) Einrichtungen für die Brennstoffaufnahme, sofern vorhanden;

↓ 2001/14/EG

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

↓ 2001/14/EG
⇒ neu

2. Der Zugang zu Serviceeinrichtungen und die entsprechende Erbringung von Leistungen ⇒ ist auch in folgenden Einrichtungen zu gewähren ⇐ umfasst Folgendes:

↓ 2001/14/EG
⇒ neu

~~a) Nutzung von Versorgungseinrichtungen für Fahrstrom, sofern vorhanden;~~

~~b) Einrichtungen für die Brennstoffaufnahme;~~

- (a) Personenbahnhöfe, deren Gebäude und sonstige Einrichtungen \Rightarrow , auch für Fahrscheine und Reiseauskünfte \Leftarrow ;
- (b) Güterterminals;
- (c) Rangierbahnhöfe;
- (d) Zugbildungseinrichtungen;
- (e) Abstellgleise;
- (f) Wartungseinrichtungen und andere technische Einrichtungen;

\Downarrow neu

(g) Hafenanlagen mit Schienenverkehr;

(h) Hilfseinrichtungen, auch für Schleppdienste.

\Downarrow 2001/14/EG
 \Rightarrow neu

3. Die Zusatzleistungen können Folgendes umfassen:

- (a) Bereitstellung von Fahrstrom \Rightarrow , dessen Preis auf der Rechnung getrennt von den für die Nutzung der Stromversorgungseinrichtungen erhobenen Entgelten auszuweisen ist \Leftarrow ;
- (b) Vorheizen von Personenzügen;
- (c) Bereitstellung von Brennstoffen \Rightarrow , deren Preis auf der Rechnung getrennt von den für die Nutzung der Einrichtungen für die Brennstoffaufnahme erhobenen Entgelten auszuweisen ist \Leftarrow ~~Rangierbetrieb sowie alle weiteren Leistungen, die in den oben genannten Einrichtungen für Zugangsdienstleistungen erbracht werden;~~
- (d) kundenspezifische Verträge über
 - die Überwachung von Gefahrguttransporten,
 - die Unterstützung beim Betrieb ungewöhnlicher Züge.

4. Die Nebenleistungen können Folgendes umfassen:

- (a) Zugang zu Telekommunikationsnetzen;
- (b) Bereitstellung zusätzlicher Informationen;
- (c) technische Inspektion des rollenden Materials.

ANHANG IV

Informationen zur Überwachung des Schienenverkehrsmarkts

(in Artikel 15 genannt)

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

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

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

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

3. Regulierungsstellen

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

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

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

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

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

Beschäftigte in Eisenbahnunternehmen	
- Zugführer	
- sonstiges fahrendes Personal im grenzüberschreitenden Verkehr	

Beschäftigte bei Infrastrukturbetreibern	
Andere Beschäftigte, auch bei Anbietern schienenverkehrsbezogener Leistungen (z. B. Instandhaltungswerke, Terminalbetreiber oder die Bereiche Schulung, Leasing von Zugführern, Energieversorgung)	

8. Stand der im Vorjahr bestehenden Mehrjahresverträge mit Infrastrukturbetreibern:

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

9. Infrastrukturausgaben (konventionelles und Hochgeschwindigkeitsbahnnetz)

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

10. Geschätzter Instandhaltungsrückstand Ende letzten Jahres

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

11. Investitionen in das Hochgeschwindigkeitsbahnnetz

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

12. Länge des Schienennetzes Ende letztes Jahres

Konventionelle Strecken (in km)	
Hochgeschwindigkeitsstrecken (in km)	

13. Wegeentgelte im Vorjahr

Zugkategorie	Durchschnittsentgelt in EUR/Zugkilometer, ohne Stromkosten
Güterzug mit 1000 Bruttotonnen	
Intercity-Reisezug mit 500 Bruttotonnen	
Nahverkehrszug mit 140 Bruttotonnen	

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

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

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

16. Stand der ERTMS-Einführung

17. Andere einschlägige Entwicklungen



ANHANG V

⊗ Finanzielle Leistungsfähigkeit ⊗

⊗ (in Artikel 20 genannt) ⊗

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

↓ 95/18/EG

- (a) verfügbare Finanzmittel einschließlich Bankguthaben sowie zugesagte Überziehungskredite und Darlehen,
 - (b) als Sicherheit verfügbare Mittel und Vermögensgegenstände,
 - (c) Betriebskapital,
 - (d) einschlägige Kosten einschließlich der Erwerbskosten oder Anzahlungen für Fahrzeuge, Grundstücke, Gebäude, Anlagen und rollendes Material,
 - (e) Belastungen des Betriebsvermögens.
2. Der Antragsteller ist insbesondere dann nicht finanziell leistungsfähig, wenn erhebliche Rückstände an Steuern oder Beiträgen zu Sozialversicherungen bestehen, die aus der Unternehmenstätigkeit geschuldet werden.
3. Die Behörde kann insbesondere die Vorlage eines Prüfungsberichts und geeigneter Unterlagen einer Bank, einer öffentlichen Sparkasse, eines Wirtschaftsprüfers oder eines vereidigten Buchprüfers verlangen. Darin müssen Angaben zu den unter Nummer 1 genannten Merkmalen enthalten sein.
-

↓ 2001/14/EG (angepasst)

ANHANG VI

Inhalt der Schienennetz-Nutzungsbedingungen

⊗ (in Artikel 27 genannt) ⊗

↓ 2001/14/EG
⇒ neu

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 mit den gemäß Artikel 35 der Richtlinie 2008/57/EG zu veröffentlichenden Infrastrukturregistern im Einklang stehen oder auf diese verweisen. ⇐
-

↓ 2001/14/EG Anhang I
⇒ neu

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 III aufgeführten Leistungen, die nur von einem einzigen Anbieter erbracht werden. Es ist im Einzelnen aufzuführen, welche Verfahren, Regeln und gegebenenfalls Tabellen zur Durchführung der Artikel 31 bis 36 in Bezug sowohl auf Kosten als auch auf Entgelte angewandt werden. Dieser Abschnitt enthält ferner Angaben zu bereits beschlossenen oder ⇒ in den kommenden fünf Jahren ⇐ vorgesehenen Entgeltänderungen.
-

↓ 2001/14/EG
⇒ neu

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 für die Anforderung von Informationen zur Netzfahrplanerstellung gemäß Artikel 45 Absatz 4 anzuwenden sind ⇐ ;
- (d) Grundsätze des Koordinierungsverfahrens ⇒ und des in diesem Rahmen eingerichteten Streitbeilegungssystems ⇐;
- (e) im Fall einer Fahrwegüberlastung durchzuführende Verfahren und anzuwendende Kriterien;
- (f) Einzelheiten zur Nutzungsbeschränkung von Fahrwegen;

↓ 2001/14/EG
⇒ neu

- (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. ⇐

↓ neu

4. Einen Abschnitt mit Informationen bezüglich der Beantragung von Genehmigungen gemäß Artikel 25 und nach der Richtlinie 2004/49/EG¹⁸ erteilten Sicherheitsbescheinigungen.
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 III und die dafür erhobenen Entgelte. Die Betreiber von Serviceeinrichtungen, die nicht dem Infrastrukturbetreiber unterstehen, stellen Informationen über die Entgelte, die für den Zugang zu den Einrichtungen und die erbrachten Leistungen erhoben werden, sowie über die technischen Zugangsbedingungen bereit, die in die Schienennetz-Nutzungsbedingungen aufzunehmen sind.
7. Ein Vertragsmuster für den Abschluss von Rahmenverträgen zwischen Infrastrukturbetreibern und Antragstellern gemäß Artikel 42.

¹⁸ ABl. L 164 vom 30.4.2004, S. 44.

ANHANG VII

Grundsätze und Eckdaten für vertragliche Vereinbarungen zwischen zuständigen Behörden und Infrastrukturbetreibern

(in Artikel 30 genannt)

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

1. die Infrastruktur und die Serviceeinrichtungen, auf die sich die Vereinbarung bezieht, entsprechend der Gliederung in Anhang III. Dies beinhaltet sämtliche Aspekte der Infrastrukturentwicklung, einschließlich der Instandhaltung und Erneuerung der bereits genutzten Infrastruktur. Der Bau von neuer Infrastruktur kann gesondert aufgeführt werden;
2. die Aufteilung vereinbarter Zahlungen für die in Anhang III aufgeführten Infrastrukturleistungen auf die Instandhaltung, den Bau von neuer Infrastruktur und den Abbau von Instandhaltungsrückständen;
3. nutzerorientierte Leistungsvorgaben in Form von Indikatoren und Qualitätskriterien bezüglich
 - (a) Zugbetriebsleistung und Kundenzufriedenheit,
 - (b) Netzkapazität,
 - (c) Vermögensverwaltung,
 - (d) Tätigkeitsvolumen,
 - (e) Sicherheitsniveaus und
 - (f) Umweltschutz;
4. den möglichen Instandhaltungsrückstand, die für dessen Abbau vorgesehenen Ausgaben sowie die Vermögenswerte, die außer Betrieb genommen werden und dadurch unterschiedliche Finanzströme freisetzen;
5. die Anreize gemäß Artikel 30 Absatz 1;
6. Mindestanforderungen an Inhalt und Häufigkeit der Berichterstattung der Infrastrukturbetreiber, einschließlich der jährlich zu veröffentlichenden Informationen;
7. ein Mechanismus, der sicherstellt, dass ein wesentlicher Teil der Kosteneinsparungen in Form von Entgeltnachlässen an die Nutzer weitergegeben wird;
8. die vereinbarte Laufzeit der Vereinbarung, die an die Laufzeit des Geschäftsplans des Infrastrukturbetreibers, die Konzession oder Lizenz anzupassen ist und mit den

vom Staat festgelegten Rahmenbedingungen und Vorschriften für die Entgelterhebung im Einklang stehen muss;

9. Regeln für den Umgang mit größeren Betriebsstörungen und Notfällen, einschließlich Mindestdienstleistungen bei Streiks und vorzeitiger Kündigung der Vereinbarung, sowie für die Unterrichtung der Nutzer;
10. Abhilfemaßnahmen für den Fall, dass eine Vertragspartei ihre vertraglichen Verpflichtungen nicht erfüllt. Dies umfasst auch die Voraussetzungen und Verfahren für Neuverhandlungen und vorzeitige Kündigung sowie die Rolle der Regulierungsstelle.

ANHANG VIII

Anforderungen in Bezug auf Infrastrukturkosten und Zugangsentgelte

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

1. Von den durch die Abnutzung der Infrastruktur bedingten unmittelbaren Kosten des Zugbetriebs gemäß Artikel 31 Absatz 3 ist Folgendes ausgenommen:
 - (a) das gesamte Netz betreffende Gemeinkosten, einschließlich Dienst- und Versorgungsbezügen,
 - (b) Kapitalzinsen,
 - (c) mehr als ein Zehntel der bei einer Zugbewegung für Netzfahrplanerstellung, Zugtrassenzuweisung, Verkehrsmanagement, Abfertigung und Signalgebung anfallenden Kosten,
 - (d) Abschreibungen auf Informations-, Kommunikations- und Telekommunikationsausrüstungen,
 - (e) Kosten für die Verwaltung von Grundstücken, insbesondere Kauf, Verkauf, Stilllegung, Sanierung, Rekultivierung oder Miete von Grundstücken oder anderen Sachanlagen,
 - (f) soziale Dienste, Schulen, Kindergärten, Restaurants,
 - (g) Kosten im Zusammenhang mit höherer Gewalt, Unfällen und Betriebsstörungen.

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

2. Für lärmabhängige Weegeentgelte gemäß Artikel 31 Absatz 5 gelten die folgenden Anforderungen:
 - (a) Bei der Differenzierung der Weegeentgelte ist zu berücksichtigen, inwieweit ein Zug aus Fahrzeugen besteht, die die in der Entscheidung der Kommission 2006/66/EG (TSI „Lärm“) festgelegten Lärmgrenzwerte einhalten.
 - (b) Vorrangiges Augenmerk wird auf Güterwagen gelegt.
 - (c) Lärmabhängige Weegeentgelte für Güterwagen müssen innerhalb einer angemessenen Zeit die Amortisierung von Investitionen ermöglichen, die dazu dienen, Güterwagen mit der ökonomisch sinnvollsten und verfügbaren geräuscharmen Bremstechnik nachzurüsten.

- (d) Darüber hinaus können Weegeentgelte noch weiter differenziert werden, unter anderem
 - i) nach der Tageszeit, insbesondere im Hinblick auf nächtliche Lärmbelastungen;
 - ii) nach der Zugzusammensetzung und ihrer Auswirkung auf die Lärmemissionen;
 - iii) nach der Schutzwürdigkeit des betreffenden Gebiets in Bezug auf Lärmemissionen;
 - iv) durch zusätzliche Lärmemissionsklassen mit deutlich niedrigeren Grenzwerten als die unter Buchstabe a.

3. Der Infrastrukturbetreiber hat der Regulierungsstelle nachzuweisen, dass für einen Zugbetrieb Aufschläge gemäß Artikel 32 Absatz 1 entrichtet werden können, wobei die nachstehend in den einzelnen Buchstaben aufgeführten Verkehrsdienste jeweils einem anderen Marktsegment angehören:

- (a) Personen- / Güterverkehrsdienste
- (b) Gefahrgutzüge / andere Güterzüge
- (c) Inländische / grenzüberschreitende Verkehrsdienste
- (d) Kombiniertes Verkehr / Direktzüge
- (e) Stadt- oder Regionalverkehr / Intercity-Verkehr
- (f) Blockzüge / Einzelwagenverkehr
- (g) Taktverkehr / Gelegenheitsverkehr.

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

- (a) Um ein vereinbartes Maß an Dienstleistungsqualität zu erreichen und die wirtschaftliche Tragfähigkeit eines Dienstes nicht zu gefährden, vereinbart der Infrastrukturbetreiber mit den Antragstellern nach Zustimmung der Regulierungsbehörde die Eckwerte der leistungsabhängigen Entgeltregelung, insbesondere die Dauer von Verspätungen und die Grenzwerte, ab denen nach Maßgabe der leistungsabhängigen Entgeltregelung Zahlungen fällig werden, und zwar sowohl für Einzelfahrten als auch für sämtliche Zugbewegungen, die ein Eisenbahnunternehmen in einer bestimmten Zeit durchführt.
- (b) Der Infrastrukturbetreiber teilt den Eisenbahnunternehmen den Fahrplan, anhand dessen die Verspätungen berechnet werden, mindestens fünf Tage vor der Zugfahrt mit.

- (c) Alle Verspätungen sind einer der nachstehenden Kategorien und Unterkategorien zuzuordnen:
1. Betriebs-/Planungsmanagement des Infrastrukturbetreibers
 - 1.1. Fahrplanerstellung
 - 1.2. Zugbildung
 - 1.3. Fehler im Betriebsverfahren
 - 1.4. Falsche Anwendung der Vorrangregeln
 - 1.5. Personal
 - 1.6. Andere Ursachen
 2. Infrastruktureinrichtungen des Infrastrukturbetreibers
 - 2.1. Signalanlagen
 - 2.2. Signalanlagen an Bahnübergängen
 - 2.3. Telekommunikationsanlagen
 - 2.4. Stromversorgungseinrichtungen
 - 2.5. Gleis
 - 2.6. Bauwerke
 - 2.7. Personal
 - 2.8. Andere Ursachen
 3. Dem Infrastrukturbetreiber zuzuschreibende bautechnische Probleme
 - 3.1. Geplante Bauarbeiten
 - 3.2. Probleme bei der Ausführung von Bauarbeiten
 - 3.3. Geschwindigkeitsbeschränkung wegen schadhafter Gleise
 - 3.4. Andere Ursachen
 4. Anderen Infrastrukturbetreibern zuzuschreibende Probleme
 - 4.1. verursacht durch den vorherigen Infrastrukturbetreiber
 - 4.2. verursacht durch den nachfolgenden Infrastrukturbetreiber
 5. Dem Eisenbahnunternehmen zuzuschreibende kommerzielle Ursachen
 - 5.1. Überschreitung der Haltezeit

- 5.2. Antrag des Eisenbahnunternehmens
- 5.3. Ladevorgänge
- 5.4. Ladeprobleme
- 5.5. Zugvorbereitung
- 5.6. Personal
- 5.7. Andere Ursachen
- 6. Fahrzeuge des Eisenbahnunternehmens
 - 6.1. Umlaufplanerstellung und -änderung
 - 6.2. Zugbildung durch das Eisenbahnunternehmen
 - 6.3. Probleme mit Reisezugwagen
 - 6.4. Probleme mit Güterwagen
 - 6.5. Probleme mit Fahrzeugen, Lokomotiven und Triebwagen
 - 6.6. Personal
 - 6.7. Andere Ursachen
- 7. Anderen Eisenbahnunternehmen zuzuschreibende Probleme
 - 7.1. verursacht durch das folgende Eisenbahnunternehmen
 - 7.2. verursacht durch das vorhergehende Eisenbahnunternehmen
- 8. Externe Ursachen, die weder dem Infrastrukturbetreiber noch dem Eisenbahnunternehmen zuzuschreiben sind
 - 8.1. Streik
 - 8.2. Verwaltungsformalitäten
 - 8.3. Äußere Einflüsse
 - 8.4. Wetterbedingte Auswirkungen und natürliche Ursachen
 - 8.5. Verspätung durch externe Ursachen im folgenden Schienennetz
 - 8.6. Andere Ursachen
- 9. Sekundäre Ursachen, die weder dem Infrastrukturbetreiber noch dem Eisenbahnunternehmen zuzuschreiben sind
 - 9.1. Gefährliche Ereignisse, Unfälle und Risiken

9.2. Streckenbelegung wegen Verspätung desselben Zuges

9.3. Streckenbelegung wegen Verspätung eines anderen Zuges

9.4. Umlauf

9.5. Anschlüsse

9.6. Weitere Untersuchung notwendig.

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

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

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

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

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

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

Für den Güterverkehr:

Jahr	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Nachlass	5 %	5 %	5 %	5 %	5 %	5 %	4 %	3 %	2 %	1 %

Für den Personenverkehr:

Jahr	2020	2021	2022	2023	2024
Nachlass	5 %	5 %	5 %	5 %	5 %

↓ 2001/14/EG (angepasst)

ANHANG IX

Zeitplan des Zuweisungsverfahrens

⊗ (in Artikel 43 genannt) ⊗

↓ 2001/14/EG

1. Der Netzfahrplan wird einmal im Kalenderjahr erstellt.
-

↓ 2002/844/EG Artikel 1

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.
-

↓ 2001/14/EG

⇒ neu

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 ⇐ ~~Zuweisungsstellen gemäß Artikel 15~~ 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 X

Der Regulierungsstelle zu Aufsichtszwecken vorzulegende Finanzberichte

(in Artikel 56 Absatz 8 genannt)

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

1. Getrennte Rechnungsführung

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

- (a) getrennte Gewinn- und Verlustrechnungen und Bilanzen für die Bereiche Güterverkehr, Personenverkehr und Infrastrukturbetrieb ausweisen;
- (b) genaue und transparente Angaben über einzelne Quellen und Verwendungen von öffentlichen Geldern und Ausgleichsleistungen anderer Art enthalten. Dazu gehört auch eine detaillierte Übersicht über die Finanzströme der Unternehmen, damit festgestellt werden kann, wofür diese öffentlichen Mittel und Ausgleichsleistungen anderer Art verwendet wurden;
- (c) Aufwands- und Ertragsposten enthalten, anhand deren sich gemäß den Anforderungen der Regulierungsstelle feststellen lässt, ob zwischen den verschiedenen Bereichen Quersubventionen geflossen sind;
- (d) so detailliert sein, wie es die Regulierungsstelle für notwendig und angemessen erachtet;
- (e) ein Begleitdokument enthalten, aus dem hervorgeht, nach welchem Verfahren die Kosten auf die einzelnen Bereiche aufgeteilt wurden.

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

2. Kontrolle der Weagentgelte

Die von den Infrastrukturbetreibern den Regulierungsstellen vorzulegenden Finanzberichte zu Aufsichtszwecken müssen

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

- (b) ausreichende Angaben enthalten, um eine Kontrolle der Einzelentgelte, die für Dienste (oder Gruppen von Diensten) entrichtet werden, zu ermöglichen. Auf Verlangen der Regulierungsstelle gehören dazu auch Angaben zum Umfang einzelner Dienste, den Preisen für einzelne Dienste sowie zu den Einnahmen, die aus den von internen und externen Kunden für einzelne Dienste entrichteten Entgelten erzielt werden;
- (c) gemäß der von der Regulierungsstelle geforderten Kostenrechnungsmethode Angaben zu den Kosten einzelner Dienste (oder Gruppen von Diensten) und den daraus erzielten Einnahmen enthalten, damit eine etwaige wettbewerbswidrige Preispolitik (Quersubventionen, Verdrängungspreise und überhöhte Preise) festgestellt werden kann.

3. Angaben zur finanziellen Leistungsfähigkeit

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

- (a) Erklärung zur finanziellen Leistungsfähigkeit
- (b) Ausgabenerklärung (Übersicht)
- (c) Erklärung zu den Instandhaltungsausgaben
- (d) Erklärung zu den Betriebsausgaben
- (e) Gewinn- und Verlustrechnung
- (f) etwaige Anmerkungen zur Unterstützung und Erläuterung der Erklärungen.

4. Sonstiges

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

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



ANHANG XI

Teil A

Aufgehobene Richtlinien mit ihren nachfolgenden Änderungen (gemäß Artikel 67)

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

Richtlinie 2007/58/EG des Europäischen
Parlaments und des Rates
(ABl. L 315 vom 3.12.2007, S. 44)

Nur Artikel 2

Teil B

Fristen für die Umsetzung in nationales Recht (gemäß Artikel 67)

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

ANHANG III

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 1 Absatz 2		Artikel 2 Absatz 1
		Artikel 1 Absatz 3	Artikel 2 Absatz 2
Artikel 2 Absatz 3	Artikel 1 Absatz 3	Artikel 1 Absatz 4	Artikel 2 Absatz 3
Artikel 2 Absatz 4			Artikel 2 Absatz 4
Artikel 3			Artikel 2 Absatz 5
	Artikel 2 Buchstaben b und c		Artikel 3 Absätze 1 bis 8
		Artikel 2	Artikel 3 Absätze 9 und 10
Artikel 4			Artikel 3 Absätze 11 bis 21
Artikel 5			Artikel 4
Artikel 6 Absätze 1 und 2			Artikel 5
Artikel 9 Absatz 4			Artikel 6 Absätze 1 und 2
Artikel 6 Absatz 1 Unterabsatz 2			Artikel 6 Absatz 3
Artikel 6 Absatz 3			Artikel 6 Absatz 4
		Artikel 4 Absatz 2 und Artikel 14 Absatz 2	Artikel 7 Absatz 1
			Artikel 7 Absatz 2

Artikel 7 Absätze 1, 3
und 4

Artikel 9 Absätze 1
und 2

Artikel 10 Absätze 3
und 3a

Artikel 10 Absatz 3b

Artikel 10 Absätze 3c
und 3e

Artikel 10 Absatz 3f

Artikel 10b

Artikel 3

Artikel 4 Absätze 1
bis 4

Artikel 5

Artikel 6

Artikel 7

Artikel 8

Artikel 9

Artikel 4 Absatz 5

Artikel 10

Artikel 11

Artikel 15

Artikel 6 Absatz 1

Artikel 5

Artikel 8 Absätze 1, 2
und 3

Artikel 8 Absatz 4

Artikel 9 Absätze 1
und 2

Artikel 10 Absatz 1
und Absatz 2
Unterabsätze 1, 2
und 3

Artikel 11 Absätze 1,
2 und 3

Artikel 11 Absatz 4

Artikel 11 Absätze 5
und 6

Artikel 12

Artikel 13

Artikel 14

Artikel 15

Artikel 16

Artikel 17 Absätze 1
bis 4

Artikel 18

Artikel 19

Artikel 20

Artikel 21

Artikel 22

Artikel 23 Absatz 1

Artikel 23 Absätze 2
und 3

Artikel 24

Artikel 25

Artikel 10 Absatz 5

Artikel 1 Absatz 1 Unterabsatz 2	Artikel 26
Artikel 3	Artikel 27
	Artikel 28
Artikel 4 Absatz 1 und Absätze 3 bis 6	Artikel 29
Artikel 6 Absätze 2 bis 5	Artikel 30
Artikel 7	Artikel 31
Artikel 8	Artikel 32
Artikel 9	Artikel 33
Artikel 10	Artikel 34
Artikel 11	Artikel 35
Artikel 12	Artikel 36
Artikel 13	Artikel 38
Artikel 14 Absätze 1 und 3	Artikel 39
Artikel 15	Artikel 40
Artikel 16	Artikel 41
Artikel 17	Artikel 42
Artikel 18	Artikel 43
Artikel 19	Artikel 44
Artikel 20 Absätze 1, 2 und 3	Artikel 45 Absätze 1, 2 und 3
	Artikel 45 Absatz 4
Artikel 20 Absatz 4	Artikel 45 Absatz 5
Artikel 21	Artikel 46
Artikel 22	Artikel 47
Artikel 23	Artikel 48

		Artikel 24	Artikel 49
		Artikel 25	Artikel 50
		Artikel 26	Artikel 51
		Artikel 27	Artikel 52
		Artikel 28	Artikel
		Artikel 29	Artikel 54
		Artikel 30 Absatz 1	Artikel 55
		Artikel 30 Absatz 2	Artikel 56 Absatz 1
		Artikel 31	Artikel 57
Artikel 12			Artikel 58
Artikel 14a		Artikel 33 Absätze 1, 2 und 3	Artikel 59
			Artikel 60
			Artikel 61
			Artikel 62
Artikel 11		Artikel 34	Artikel 63
Artikel 11a		Artikel 35 Absätze 1, 2 und 3	Artikel 64
Artikel 10 Absatz 9			Artikel 65
		Artikel 38	Artikel 66
			Artikel 67
	Artikel 17	Artikel 39	Artikel 68
Artikel 16	Artikel 18	Artikel 40	Artikel 69
			Anhang I
Anhang II		Anhang II	Anhang II
			Anhang III
			Anhang IV
	Anhang		Anhang V

Anhang I

Anhang III

Anhang VI

Anhang VII

Anhang VIII

Anhang IX

Anhang X