



Brüssel, den 5. September 2017
(OR. en)

11932/17

TRANS 347

ÜBERMITTLUNGSVERMERK

Absender:	Herr Jordi AYET PUIGARNAU, Direktor, im Auftrag des Generalsekretärs der Europäischen Kommission
Eingangsdatum:	4. September 2017
Empfänger:	Herr Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, Generalsekretär des Rates der Europäischen Union

Nr. Komm.dok.:	C(2017) 5963 final
Betr.:	DELEGIERTER BESCHLUSS (EU) .../... DER KOMMISSION vom 4.9.2017 zur Ersetzung des Anhangs VII der Richtlinie 2012/34/EU des Europäischen Parlaments und des Rates zur Schaffung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraums

Die Delegationen erhalten in der Anlage das Dokument C(2017) 5963 final.

Anl.: C(2017) 5963 final



Brüssel, den 4.9.2017
C(2017) 5963 final

DELEGIERTER BESCHLUSS (EU) .../... DER KOMMISSION

vom 4.9.2017

**zur Ersetzung des Anhangs VII der Richtlinie 2012/34/EU des Europäischen Parlaments
und des Rates zur Schaffung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraums**

(Text von Bedeutung für den EWR)

BEGRÜNDUNG

1. HINTERGRUND DES DELEGIERTEN RECHTSAKTS

Ziel dieses Rechtsakts ist es, zu einer besseren Nutzung der verfügbaren Eisenbahninfrastruktur beizutragen. Dazu sollen Fahrpläne auf flexiblere und zuverlässigere Weise erstellt werden, und es soll seltener notwendig werden, Zugtrassen nach der Zuweisung zu ändern, insbesondere im grenzüberschreitenden Zugbetrieb. Da Eisenbahninfrastrukturen für Schienenverkehrsdienste von entscheidender Bedeutung sind, müssen die entsprechenden Kapazitäten vom Infrastrukturbetreiber auf nichtdiskriminierende Weise zugewiesen werden.

2. KONSULTATIONEN VOR ANNAHME DES RECHTSAKTS

Konsultationen zu diesem Rechtsakt fanden im Rahmen des Dialogs mit Eisenbahnunternehmen sowie bei den PRIME-Sitzungen mit den Infrastrukturbetreibern im Jahr 2016 statt. Entwürfe des Rechtsakts wurden zudem bei zwei speziellen eintägigen Sitzungen der Sachverständigengruppe für den Zugang zum Schienenverkehrsmarkt im Herbst 2016 erörtert. Dazu wurde auch das Europäische Parlament eingeladen. Darüber hinaus konsultierte RailNetEurope, der für die Zusammenarbeit bei der Kapazitätszuweisung zuständige Verband der Infrastrukturbetreiber, seine Mitglieder und teilte der Kommission die Schlussfolgerungen aus dieser Konsultation im Januar 2017 mit. Zudem wurde der Text vom 17. März bis zum 14. April 2017 in einer vierwöchigen öffentlichen Konsultation behandelt. Bei den Konsultationen gingen insgesamt 31 Stellungnahmen ein. Diese wurden gesammelt, analysiert und am 23. Juni 2017 bei einer dritten Sitzung der Sachverständigengruppe für den Zugang zum Schienenverkehrsmarkt behandelt. Zu dieser Sitzung, an der unter anderem das Sekretariat des Rates teilnahm, wurde auch das Europäische Parlament eingeladen. Die Sitzungsprotokolle der Sachverständigengruppe wurden nach jeder Konsultationsrunde veröffentlicht, wobei Rückmeldungen in angemessener Weise berücksichtigt wurden.

3. RECHTLICHE ASPEKTE DES DELEGIERTEN RECHTSAKTS

Mit diesem Rechtsakt werden die folgenden drei Ziele verfolgt: 1. Einführung eines Verfahrens zur Beantragung und Zuweisung von Infrastrukturkapazität zwischen dem Ende der jährlichen Antragsfrist und dem Netzfahrplanwechsel im Dezember; 2. Verpflichtung der Infrastrukturbetreiber, die Antragsteller zu konsultieren, bevor sie Infrastrukturkapazität für Instandhaltungsarbeiten blockieren; 3. Verbot bestimmter Arten der Benachteiligung netzübergreifend verkehrender Züge, insbesondere an EU-Binnengrenzen.

DELEGIERTER BESCHLUSS (EU) .../... DER KOMMISSION

vom 4.9.2017

zur Ersetzung des Anhangs VII der Richtlinie 2012/34/EU des Europäischen Parlaments und des Rates zur Schaffung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraums

(Text von Bedeutung für den EWR)

DIE EUROPÄISCHE KOMMISSION –

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union,

gestützt auf die Richtlinie 2012/34/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. November 2012 zur Schaffung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraums¹, insbesondere auf Artikel 43 Absatz 2,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Die Kapazitätszuweisung sollte auf transparente Weise erfolgen, und gleichzeitig sollten die Effizienz des Zuweisungsverfahrens sowie die betrieblichen Belange aller an der Nutzung und Instandhaltung der Schieneninfrastruktur beteiligten Interessengruppen berücksichtigt werden.
- (2) Im Rahmen der Zuweisung von Infrastrukturkapazität sollten die Antragsteller die Möglichkeit erhalten, die Einbeziehung von Kapazität in den jährlichen Netzfahrplan auch im Zeitraum zwischen dem Ende der Antragsfrist für den Entwurf des Netzfahrplans und dem Netzfahrplanwechsel zu beantragen.
- (3) Nach der Zuweisung der Zugtrassen sollte der Antragsteller vertraglich berechtigt sein, Vorschläge des Infrastrukturbetreibers für Fahrplanänderungen abzulehnen oder anzunehmen.
- (4) Damit die Infrastruktur und ihre Einrichtungen in gutem Zustand erhalten werden können und die Infrastruktur im Einklang mit Markterfordernissen weiterentwickelt wird, sind zeitweilige Kapazitätsbeschränkungen unumgänglich.
- (5) Die Antragsteller sollten frühzeitig über anstehende Kapazitätsbeschränkungen informiert werden, damit sie ihre betrieblichen und verkehrsbezogenen Erfordernisse an die Beschränkungen der Infrastrukturkapazität anpassen können. Werden Informationen zu anstehenden Kapazitätsbeschränkungen bereits zu Beginn der Antragsfrist für die Einbeziehung von Kapazität in den jährlichen Netzfahrplan veröffentlicht, sollte es seltener notwendig werden, Änderungen hinsichtlich bereits zugewiesener Zugtrassen vorzunehmen.

¹ ABl. L 343 vom 14.12.2012, S. 32.

- (6) Bei der Wahl zwischen verschiedenen alternativen Kapazitätsbeschränkungen sollten die Infrastrukturbetreiber nicht nur ihre eigenen Kosten, sondern auch die gewerblichen und betrieblichen Sachzwänge der betroffenen Antragsteller sowie die Risiken einer Verkehrsverlagerung auf weniger umweltfreundliche Verkehrsträger berücksichtigen.
- (7) Die Infrastrukturbetreiber sollten transparente Kriterien für die Umleitung von Zügen und die Zuweisung eingeschränkter Kapazität für verschiedene Verkehrsarten festlegen, veröffentlichen und anwenden. Dies können sie entweder gemeinsam oder einzeln jeweils nur für ihre eigenen Kapazitätsbeschränkungen vornehmen.
- (8) Die Infrastrukturbetreiber sollten ihre Schienennetz-Nutzungsbedingungen und Fahrplanerstellungsverfahren anpassen, um sicherzustellen, dass die mit diesem Beschluss eingeführten neuen Bestimmungen für Kapazitätsbeschränkungen rechtzeitig umgesetzt werden.
- (9) Hinsichtlich netzübergreifend verkehrender Züge sollten sich die Infrastrukturbetreiber abstimmen, um die Folgen von Kapazitätsbeschränkungen für den Verkehr zu minimieren und Bauarbeiten an einer bestimmten Strecke zu synchronisieren oder Kapazitätsbeschränkungen auf einer Umleitungsstrecke zu vermeiden.
- (10) Aus Gründen der Rechtssicherheit und angesichts der Zahl der erforderlichen Änderungen in Anhang VII der Richtlinie 2012/34/EU sollte der Anhang vollständig ersetzt werden. Zur Vereinfachung des Regulierungsrahmens ist ein delegierter Beschluss das geeignete Rechtsinstrument, da er klare und detaillierte Bestimmungen enthält, die von den Mitgliedstaaten nicht in nationales Recht umgesetzt werden müssen, sodass eine rasche und einheitliche Durchführung in der gesamten Union gewährleistet ist.
- (11) Infolge des Zeitpunkts des Netzfahrplanwechsels gemäß Nummer 2 des Anhangs und der Vorlaufzeiten für die Koordinierung, Konsultation und Veröffentlichung der Kapazitätsbeschränkungen gemäß den Nummern 8 bis 11 des Anhangs können die Infrastrukturbetreiber die Anforderungen bezüglich der zweiten Veröffentlichungsrunde gemäß den Nummern 8 bis 11 erstmals erst für den Netzfahrplanwechsel im Dezember 2019 und bezüglich der ersten Veröffentlichungsrunde im Dezember 2020 erfüllen, während die Anforderungen der Nummer 12 sowie der Nummern 14 bis 17 bereits für den Netzfahrplanwechsel im Dezember 2018 gelten.
- (12) Die Richtlinie 2012/34/EU sollte daher entsprechend geändert werden –

HAT FOLGENDEN BESCHLUSS ERLASSEN:

Artikel 1

Anhang VII der Richtlinie 2012/34/EU wird durch den Anhang des vorliegenden Beschlusses ersetzt.

Artikel 2

Dieser Beschluss tritt am zwanzigsten Tag nach seiner Veröffentlichung im Amtsblatt der Europäischen Union in Kraft.

Geschehen zu Brüssel am 4.9.2017

*Für die Kommission
Der Präsident
Jean-Claude JUNCKER*