



**RAT DER
EUROPÄISCHEN UNION**

**Brüssel, den 3. März 2014
(OR. en)**

6815/14

**Interinstitutionelles Dossier:
2013/0029 (COD)**

**CODEC 521
TRANS 80
PE 108**

INFORMATORISCHER VERMERK

des	Generalsekretariats
für den	Ausschuss der Ständigen Vertreter/Rat
Betr.:	Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Richtlinie 2012/34/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. November 2012 zur Schaffung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraums bezüglich der Öffnung des Marktes für inländische Schienenpersonenverkehrsdienste und der Verwaltung der Eisenbahninfrastruktur – Ergebnisse der ersten Lesung des Europäischen Parlaments (Straßburg, 24. bis 27. Februar 2014)

I. EINLEITUNG

Der Berichterstatter, Saïd EL KHADRAOUI (S&D – BE), hat im Namen des Ausschusses für Verkehr und Fremdenverkehr (TRAN) einen Bericht zu dem obengenannten Vorschlag vorgelegt. Der Bericht enthielt 86 Änderungsanträge (Änderungsanträge 1-86).

Zudem hatten verschiedene Fraktionen (S&D, ALDE und GUE/NGL) bzw. Gruppen von mindestens 40 Abgeordneten 37 weitere Änderungsanträge (Änderungsanträge 87-125¹) eingereicht.

¹ Die Änderungsanträge 115 und 116 waren gestrichen worden.

II. AUSSPRACHE

Die Aussprache über den Vorschlag fand am 25. Februar 2014 statt.

Es handelte sich um eine gemeinsame Aussprache über die sechs Vorschläge, die zusammen das vierte Eisenbahnpaket bilden (einheitlicher europäischer Eisenbahnraum, Öffnung des Marktes für inländische Schienenpersonenverkehrsdienste, Interoperabilität des Eisenbahnsystems, Eisenbahnsicherheit, Eisenbahnagentur der Europäischen Union (ERA) und gemeinsame Regeln für die Konten der Eisenbahnunternehmen)².

Der Berichterstatter für den **einheitlichen europäischen Eisenbahnraum**, Saïd EL KHADRAOUI (S&D – BE), eröffnete die Aussprache; er

- wies darauf hin, dass es sich bei der Reform der europäischen Eisenbahnen um ein heikles und komplexes Unterfangen handle, das Gegenstand einer hitzigen Debatte sei. Zwar fordere er persönlich keine Öffnung der inländischen Märkte, doch räume er ein, dass es, wenn Europa einen einheitlichen Eisenbahnraum wolle, gewisse gemeinsame Regelungen für die Wahl der Betreiber und ihre Tätigkeitsbedingungen geben müsse;
- bezeichnete die Vorschläge der Kommission als inakzeptabel, weil darin weder der Verschiedenheit der Netze und Strukturen noch den unterschiedlichen Erfahrungen der Länder und Regionen mit der Öffnung der Märkte Rechnung getragen werde. Die Marktöffnung sollte nicht Selbstzweck, sondern ein Weg sein, um einen geeigneten Impuls dafür zu geben, den Menschen eine bessere Dienstleistung anzubieten;
- nannte vier Aspekte, die wichtig sind, um dieses Ziel zu erreichen:
 - Zum einen müsse das richtige Gleichgewicht zwischen der Öffnung der Märkte und dem Schutz der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen gefunden werden. Ein "Rosinenpicken" wirtschaftlich attraktiver Strecken, bei dem für die traditionellen Betreiber lediglich die unprofitablen Strecken übrig blieben, müsse vermieden werden;
 - zweitens sei für eine Marktregulierung auf europäischer Ebene eine Einigung über eine Reihe grundlegender Regelungen hinsichtlich der Struktur der Eisenbahnunternehmen, der Rolle der Infrastrukturbetreiber und der Verbindungen zwischen diesem und den Streckenbetreibern wie gegebenenfalls auch mit der Holdinggesellschaft erforderlich;

² Siehe auch Dokumente 6816/14, 6821/14, 6822/14, 6829/14, 6830/14.

- drittens seien gleiche Rahmenbedingungen hinsichtlich der sozialen Aspekte zu gewährleisten, um zu vermeiden, dass der Wettbewerb zu Lasten der Beschäftigten gehe;
- schließlich seien die Fahrgastrechte im Zusammenhang mit der Ausstellung von Fahrscheinen und Reiseinformationen zu stärken;
- erklärte, in allen diesen Bereichen habe es einen fruchtbaren Austausch gegeben, und man habe sich auf ein Paket geeinigt, das eine Mehrheit im Ausschuss finde und das eine gute Basis für die weiteren Arbeiten darstelle. Seines Erachtens sei es vor allem wichtig, dass ein Weg gefunden worden sei, die öffentlichen Dienstleistungsunternehmen vor einem "Rosinenpicken" zu schützen;
- merkte an, dass die Frage eines reibungslosen Funktionierens des Marktes im Ausschuss kontrovers diskutiert worden sei. Der Kompromiss, den man – auch hinsichtlich des Vorschlags für eine Verordnung zur Öffnung der inländischen Märkte – gefunden habe, sei meilenweit vom Vorschlag der Kommission entfernt. Was die Frage der Grundversorgung angehe, so lehne seine Fraktion den vorliegenden Änderungsantrag nachdrücklich ab;
- erklärte abschließend, er hoffe auf breite Unterstützung, damit es für die Verhandlungen mit dem Rat ein starkes Mandat gebe.

Der Berichterstatter für die **Öffnung des Marktes für inländische Personenverkehrsdienste**,
Mathieu GROSCH (PPE – BE),

- begrüßte es, dass es trotz der hitzigen Debatte gelungen sei, rationale Kompromisse mit dem Ziel zu finden, aus den 27 Einzelmärkten im Schienenverkehr einen europäischen Markt zu machen. Im Gegensatz zu dem, was von mancher Seite behauptet werde, sei eine Erhöhung der Effizienz der Eisenbahnen ein wesentlicher Faktor für die Schaffung von mehr Arbeitsplätzen;
- wies darauf hin, dass Verbesserungen an den Kommissionsvorschlägen vorgenommen worden seien, beispielsweise hinsichtlich der zuständigen Behörden, denen eine gewisse Flexibilität zugestanden werden sollte, um lokalen Aspekten Rechnung zu tragen, die jedoch andererseits auch bestimmte allgemeine Regelungen (etwa was die Nachhaltigkeit und die Fahrgastrechte angehe) zu beachten hätten;

- was den Hauptaspekt des Wettbewerbs angehe, so finde der Vorschlag der Kommission für den Zugang zum Rollmaterial Unterstützung. Hinsichtlich der öffentlichen Ausschreibungen habe der Ausschuss den Vorschlag jedoch grundlegend geändert. Es gebe keinen Grund, umfangreiche Änderungen an einem Verfahren vorzunehmen, das derzeit grundsätzlich gut funktioniere. Verbessert werden sollte vielmehr das, was nicht funktioniere, und deshalb habe das Parlament die Effizienz hier an die erste Stelle gesetzt, wobei der Mensch und der Passagier im Mittelpunkt stünden (Pünktlichkeit, Effizienz im Kundendienst und Zuverlässigkeit). Daher sei die Möglichkeit der Direktvergabe beibehalten worden, und Ausschreibungen sollten somit nicht das einzige Mittel sein, um einen Vertrag zu vergeben. Das Parlament schlage für die Vertragsvergabe eine Staffelung auf Kilometerbasis vor; diese könne in den Diskussionen mit dem Rat allerdings noch angepasst werden;
- sprach sich im Zusammenhang mit dem Zugang zu Ausschreibungen in anderen Mitgliedstaaten schließlich für den Grundsatz der Gegenseitigkeit aus; er glaube, die Frage des Streikrechts/der Grundversorgung sei eine Debatte wert. Er stelle das Streikrecht nicht in Frage, sondern weise lediglich darauf hin, dass Streiks gewisse nachteilige Folgen hätten, was anerkannt werden müsse.

Die Berichterstatterin für die **Interoperabilität des Eisenbahnsystems**, Izaskun BILBAO BARANDICA (ALDE – ES),

- erklärte, der beste Weg zur Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit sei die Schaffung einer integrierten Politik für die Mobilität von Gütern und Dienstleistungen;
- unterstrich, wie wichtig es sei, mehr Anstöße für Innovationen zu geben;
- wies auf das Übermaß an Regelungen und den übergroßen bürokratischen Aufwand hin, der ein Hindernis für die Unternehmen darstelle;
- betonte, dass sie gerne noch weiter gegangen wäre, dass jedoch eine Reihe der erzielten Kompromisse Fortschritte darstellten; unter anderem seien folgende Punkte zu nennen:
 - Die Europäische Eisenbahnagentur (ERA) wäre für die Zulassung der Schienenfahrzeuge in der EU zuständig;
 - es würde ein Register der Züge und Korridore geben, wobei vorgeschlagen werde, einen einzigen Betreiber zu haben;
 - die ERA sollte auch bei der Entwicklung des Europäischen Eisenbahnverkehrsleitsystems (ERTMS) eine Rolle spielen.

Der Berichterstatter für die **Eisenbahnsicherheit**, Michael CRAMER (Verts/ALE – DE),

- erklärte, das vierte Eisenbahnpaket sei ein wichtiger Schritt zur Stärkung der umweltfreundlichen Schiene und zur Schaffung eines einheitlichen Eisenbahnraums. Der technische Teil des Pakets (d. h. der vorliegende Vorschlag sowie die Vorschläge zur Interoperabilität und zur Europäischen Eisenbahnagentur) sei einvernehmlich und in enger Abstimmung zwischen den Fraktionen ausgehandelt worden. Zwar bestünden bei den politischen Aspekten des Pakets große Bedenken, aber der technische Teil sei dennoch wichtig;
- erklärte, zwar sei die Bahn das sicherste Verkehrsmittel, doch dürfe man deswegen nicht untätig bleiben: Jeder Unfall müsse vermieden werden. Daher sei der Vorschlag der Kommission zur Einführung eines europäischen Sicherheitszertifikats zu begrüßen, da die nationalen Sicherheitszertifikate nicht funktionierten und Hindernisse schafften;
- betonte, wie wichtig Arbeits- und Ruhezeiten und die Qualifikation der Beschäftigten für die Sicherheit seien; außerdem müsse gewährleistet werden, dass sich Mitarbeiter bei potenziellen Sicherheitsrisiken an eine unabhängige Kontaktstelle wenden könnten, um Unfälle zu vermeiden. Er persönlich unterstütze die von der S&D-Fraktion eingebrachten Änderungsanträge, mit denen diese Aspekte weiter gestärkt werden sollten;
- sprach sich für mehr Transparenz im Zusammenhang mit der Trennung zwischen Netzen und Betreibern aus, damit sichergestellt werde, dass Gewinne aus dem Bereich Infrastruktur auch wieder in Infrastruktur in Europa investiert würden;
- kritisierte mit Blick auf mögliche Verhandlungen über die betreffenden Vorschläge noch in dieser Legislaturperiode, dass der Rat seine Arbeiten an den drei technischen Dossiers noch nicht abgeschlossen habe, da die Beratungen über die Europäische Eisenbahnagentur nach wie vor nicht beendet seien.

Der Berichterstatter für die **Eisenbahnagentur der Europäischen Union (ERA)**, Roberts ZĪLE (ECR – LV),

- erklärte, wenn es auch das Ziel sei, einen gemeinsamen Eisenbahnraum zu schaffen, sei doch klar, dass dies nicht auf einmal erreicht werden könne, doch sei man mit dem vorliegenden Paket einen wichtigen Schritt vorangekommen;
- erklärte, seines Erachtens könne eine rasche Einigung mit dem Rat über den technischen Teil des Pakets erzielt werden, und ohne eine Einigung über diese technischen Dossiers gebe es keine Hoffnung auf eine Einigung über die politischen Dossiers;

- erinnerte im Zusammenhang mit seinem Dossier daran, dass dieses in Verbindung zu dem Interoperabilitäts- und dem Sicherheitsdossier zu sehen sei. Die Eisenbahnagentur der Europäischen Union (ERA) werde als einheitliche Anlaufstelle fungieren und folgende drei Aufgaben haben:
 - Zulassung von Fahrzeugen in Europa;
 - Ausstellung von Eisenbahnsicherheitsbescheinigungen;
 - Überprüfung der physischen Eisenbahninfrastruktur;
- erinnerte daran, dass das Parlament ein schnelleres Widerspruchsverfahren und eine klarere Verbindung zwischen der ERA und den nationalen Behörden anstrebe und sicherstellen wolle, dass die Gebühren kein Hindernis darstellten. Seines Erachtens seien in diesen Fragen gute Kompromisse erzielt worden;
- begrüßte es, dass den Besonderheiten der sogenannten isolierten Märkte (wie der baltischen Staaten) Rechnung getragen worden sei;
- äußerte sich abschließend zum Aspekt der Liberalisierung; aus seiner Sicht sei es nicht gerechtfertigt, den Eisenbahnsektor weiterhin komplett anders zu behandeln als beispielsweise den Luftverkehr. Es könnten 46 Milliarden an Subventionen eingespart werden.

Der Berichterstatter für die **gemeinsamen Regeln für die Konten der Eisenbahnunternehmen**, Jaromír KOHLÍČEK (GUE/NGL – CZ),

- wies darauf hin, dass lediglich vier oder fünf Länder die Verordnung angewandt hätten, wobei es seines Erachtens dennoch verfrüht wäre, sie aufzuheben, ohne die Konsequenzen genauer geprüft zu haben. Die Kommission solle vielmehr eine strengere Verordnung auf der Grundlage einer eingehenden Analyse der derzeitigen Regelung ausarbeiten;
- hatte daher vorgeschlagen, statt die Verordnung wie von der Kommission vorgeschlagen einfach aufzuheben, sollte die Aufhebung um zwei Jahre verschoben werden. Falls der entsprechende Änderungsantrag 2 keine Unterstützung fände, werde er seinen Namen aus dem Bericht streichen;
- machte abschließend zur Frage der Liberalisierung geltend, dass in kleineren Ländern selbst die am stärksten ausgelasteten Strecken nur begrenzt profitabel seien und dass die Liberalisierung einer Strecke das Ende für Langstreckenfahrten auf der Schiene bedeuten würde.

- erinnerte daran, dass es das Ziel der sechs Vorschläge des Eisenbahnpakets sei, den Binnenmarkt für Eisenbahnverkehrsdienste zu vollenden und einen wirklich einheitlichen europäischen Eisenbahnraum zu schaffen, indem das Szenario mit mehr oder weniger 26 fragmentierten Eisenbahnmärkten überwunden werde. Er sei überzeugt, dass es letztendlich dazu kommen werde. Sowohl Fahrgäste wie auch Unternehmen wünschten sich attraktive, effiziente, grenzüberschreitende und kundenorientierte Verkehrsdienste;
- erklärte, die Vorschläge zielten konsequent darauf ab, die trotz der Annahme der drei vorangegangenen Eisenbahnpakete noch existierenden Probleme – also die fragmentierten technischen Vorschriften und Verfahren und die nach wie vor bestehenden Marktzugangshindernisse – zu beseitigen;
- hob einige der Hauptelemente der Vorschläge hervor:
 - Übertragung der Zuständigkeit für die Förderung interoperabler technischer Vorschriften, für die Ausstellung von Sicherheitszertifikaten und für EU-weit geltende Fahrzeugzulassungen auf die Europäische Eisenbahnagentur, wodurch rund 500 Mio. Euro an Kosten eingespart und die langwierigen Verfahren verkürzt werden könnten;
 - mit Blick auf eine reibungslose Markttöffnung Stärkung der Infrastrukturbetreiber und Gewährleistung ihrer Unabhängigkeit, um einen gerechten und nichtdiskriminierenden Netzzugang sicherzustellen;
 - klare Regelungen für Verwaltung und Leitung und Vorschriften für die finanzielle Transparenz, die – zusammen mit Regulierungsbehörden mit weitreichenden Zuständigkeiten – wesentliche Voraussetzungen seien, um sicherzustellen, dass eine schrittweise Markttöffnung zu effizienteren Bahnverkehrsdiensten mit einem besseren Qualitäts- und Kostenniveau führe;
 - Einführung des Grundsatzes der verpflichtenden wettbewerblichen Vergabe öffentlicher Dienstleistungsaufträge für den Schienenverkehr, wobei die Mitgliedstaaten nach wie vor die Möglichkeit hätten, gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen festzulegen, was der beste Weg sei, um das Geld der Steuerzahler bestmöglich einzusetzen. Wettbewerb sei kein Selbstzweck, sondern ein wichtiges Mittel, um mehr Effizienz und Qualität der Dienste zu erreichen;
- erklärte, seines Erachtens hätten die im Parlament erzielten Kompromisse ehrgeiziger sein können, und zwar hinsichtlich der Ausschreibungen für die Vergabe von Aufträgen für den öffentlichen Verkehr auf der Schiene (auf das Jahr 2022 verschoben, bei noch längeren Übergangsfristen), der Ausweitung der geplanten Möglichkeiten für die Direktvergabe von Verträgen im Schienenverkehr, der deutlichen Abmilderung der Trennungsanforderungen, der Übertragung von Zuständigkeiten auf die nationalen Regulierungsbehörden sowie der Einschränkung der Durchführungsbefugnisse der Kommission;

- räumte abschließend ein, dass es sich um ein komplexes und kontroverses Paket handele, betonte jedoch, dass Veränderungen erforderlich seien, um ein effizienteres und gerechteres Eisenbahnsystem in Europa ohne die derzeitigen Hindernisse zu schaffen. Es sei nur schwer zu verstehen, warum es keine direkte Zugverbindung zwischen Berlin und Brüssel gebe, warum kein Frachtverkehr zwischen Italien und Estland möglich sei oder warum ein Betreiber einen anderen konkurrierenden Betreiber de facto für die Nutzung der Infrastruktur bezahlen sollte. Die grenzüberschreitende Geschäftstätigkeit müsse ausgeweitet werden, um mehr Arbeitsplätze, mehr Einkommen und mehr wirtschaftlichen Nutzen zu schaffen und die Umweltschäden zu reduzieren.

Die Berichterstatterin für die Stellungnahme des Haushaltsausschusses, Jutta HAUG (S&D – DE), sprach sich dagegen aus, beim Personal der Europäischen Eisenbahnagentur über die bereits verabschiedete Reduzierung um 5 % hinauszugehen. Des Weiteren forderte sie, die Kommission solle nach der Verabschiedung des Pakets einen neuen Finanzrahmen liefern, der die zusätzlichen Aufgaben und den damit verbundenen finanziellen und personellen Bedarf der Agentur abbilde.

Der Berichterstatter für die Stellungnahme des Ausschusses für Beschäftigung und soziale Angelegenheiten, Frédéric DAERDEN (S&D – BE), wies darauf hin, dass sein Ausschuss unter anderem Folgendes erreicht habe: die Pflicht zur Übernahme des Personals zu denselben Arbeitsbedingungen, soziale Kriterien bei den Ausschreibungen, Einhaltung der Tarifverträge, auch zwischen Mitgliedstaaten, und die Vorschrift einer Zertifizierung des Zugpersonals. Er forderte die Rücknahme des Änderungsantrags zur Grundversorgung, der grundlegenden Gewerkschaftsrechten zuwiderlaufe.

Die Berichterstatterin für die Stellungnahme des Ausschusses für regionale Entwicklung, Marie-Thérèse SANCHEZ-SCHMID (PPE – FR), rief die Probleme – insbesondere in den Grenzregionen – in Erinnerung, die auf mangelnde Interoperabilität zurückzuführen seien. Die vorgeschlagenen Reformen seien daher wesentlich und würden beispielsweise einen Grenzübergang möglich machen, ohne dass man den Zug wechseln müsste, und sie würden für die Grenzregionen einen Weg aus der Isolation darstellen und sie attraktiver machen.

Der andere Berichterstatter für die Stellungnahme des Ausschusses für regionale Entwicklung, Herr Joachim ZELLER (PPE – DE), äußerte sich besorgt über die Auswirkungen, die die Trennung zwischen Infrastruktur und Betreibers auf kleinere und mittlere Eisenbahnunternehmen hätte, die zumeist als integrierte Unternehmen organisiert seien. Eine strikte Trennung wäre für diese Unternehmen allein schon aufgrund der Verdoppelung der Personalstrukturen nicht tragbar und würde in Krisenzeiten ihre Existenz bedrohen. Er bedauerte, dass der Verkehrsausschuss den Standpunkt seines Ausschusses zu diesem Aspekt nicht unterstützt habe und forderte nachdrücklich die Unterstützung für Abänderung 87.

Im Namen der PPE-Fraktion äußerte sich Luis DE GRANDES PASCUAL (ES) wie folgt:

- Er wies darauf hin, dass das vierte Eisenbahnpaket notwendig sei, da es trotz der Überholungsarbeiten in den letzten acht Jahren nicht gelungen sei, die Eisenbahn zu einem effizienten und nachhaltigen Verkehrsmittel zu machen;
- er bemerkte im Zusammenhang mit dem vorgeschlagenen umfassenderen Zugang zwischen den Märkten der Mitgliedstaaten, dass die Europäische Eisenbahnagentur als einheitliche Anlaufstelle für die Zulassung von Fahrzeugen fungieren und durch möglichst umfangreiche Harmonisierung im technischen Bereich eine größere Interoperabilität erreicht werden müsse;
- er vertrat die Auffassung, dass die Säule "Lenkung" des Pakets einen dynamischen, offenen und wettbewerbsfähigen Markt ermöglichen würde;
- er verlieh seiner Hoffnung Ausdruck, dass der Rat dem gerecht werde, was die Kommission bisher geleistet habe und das Parlament zu erreichen versuche.

Im Namen der S&D-Fraktion nahm Frau Inés AYALA SENDER (ES) wie folgt Stellung:

- Sie wies darauf hin, dass der Eisenbahnsektor 70 000 Arbeitsplätze biete und dass gewaltige öffentliche Investitionen auf diesen Sektor entfielen; die Dienstleistungen müssten von hoher Qualität sein. Dies sei derzeit jedoch nicht der Fall und die Dienstleistungen müssten verbessert werden. Die Bemühungen, den Sektor zu modernisieren und den Verkehr stärker von der Straße auf die Schiene zu verlagern, seien bisher nicht sehr erfolgreich gewesen;
- sie bemerkte, dass der Eisenbahnsektor transparenter werden müsse und dass die Berichte der Berichterstatter über die beiden Vorschläge über die Öffnung der Märkte die letzte Gelegenheit darstellten, dafür zu sorgen, dass sich die Lage nicht noch weiter verschlechtere;

- sie war der Ansicht, dass die technischen Dossiers eine gute Grundlage darstellten und es ermöglichen dürften, die 11 000 Seiten umfassenden nationalen Rechtsvorschriften zu vereinfachen, die ein Hindernis für die Entwicklung des Sektors darstellten. Der Europäischen Eisenbahnagentur sollten umfangreiche Befugnisse im Bereich der Zertifizierung übertragen werden, die in enger Zusammenarbeit mit den nationalen Behörden auszuüben wären.

Im Namen der ALDE-Fraktion äußerte sich Herr Philippe DE BACKER (BE) wie folgt:

- Es wies darauf hin, dass das Europäische Parlament bei der Abstimmung über das vierte Eisenbahnpaket genügend Mut zeigen müsse und damit einen Schlusspunkt unter die seit 1991 laufenden Diskussionen über den einheitlichen Eisenbahnraum in Europa setzen könne. In diesem Falle gäbe es endlich eine Säule "Technik", die eine wirksame Harmonisierung und Interoperabilität ermögliche, und es bestünde eine Europäische Eisenbahnagentur mit umfangreichen Zuständigkeiten, die für ganz Europa Sicherheitsbescheinigungen ausstellen könnte;
- er begrüßte es, dass der Schritt in Richtung auf eine Öffnung der Märkte letztendlich zuerst bei der Personenbeförderung erfolge, was den Eisenbahnverkehr verbessern werde. Diejenigen Länder, die eine Liberalisierung vorgenommen hätten, wie beispielsweise Schweden, könnten nun die besten Ergebnisse in Bezug auf Pünktlichkeit, Dienstleistung, Qualität und Kundenzufriedenheit vorweisen;
- er betonte, dass für ausreichend Transparenz in Bezug auf den Geldfluss zwischen Infrastrukturbetreibern und Eisenbahnunternehmen zu sorgen sei, um gleiche Ausgangsbedingungen für alle Unternehmen zu schaffen. Eine Trennung sei wünschenswert, so dass Eisenbahnunternehmen mehr Freiheit in Bezug auf den Einstieg in die Märkte hätten. Er bedauerte die Lobbyarbeit der Staatsmonopole, die gegen die Interessen ihrer eigenen Bürger die Einleitung der erforderlichen Schritte verhindern wollten;
- er schloss mit dem Hinweis, dass alles dafür getan werden müsse, das Paket der Kommission beizubehalten, die Märkte zu öffnen, für Verbesserungen in Bezug auf die Qualität der Dienstleistungen für Fahrgäste zu sorgen und schließlich das Ziel eines einheitlichen Eisenbahnraums zu erreichen.

Im Namen der Verts/ALE-Fraktion äußerte sich Herr Karim ZÉRIBI (FR) wie folgt:

- Es wies darauf hin, dass das Ziel der Marktöffnung nicht zu weniger Qualität bei den Dienstleistungen und schlechteren Arbeitsbedingungen für die Arbeitnehmer im Eisenbahnsektor führen dürfe. Das vierte Eisenbahnpaket bringe Fortschritte bei den technischen Aspekten, in Bezug auf die politischen Aspekte sei es aber nicht zufriedenstellend. Seine Fraktion habe deshalb gewisse Vorbehalte zu einer Reihe von Punkten;
- er begrüßte es, dass die Säule "Technik", die im Ausschuss einhellige Zustimmung gefunden habe, eine Verbesserung der Interoperabilität und der grenzüberschreitenden Verbindungen ermögliche;

- in Bezug auf den Vorschlag über gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen vertrat er die Ansicht, dass Übereinstimmung über eine Lösung gefunden worden sei, die soziale Aspekte, Fahrgastinteressen und Qualitätskriterien berücksichtige, wodurch eine an Bedingungen geknüpfte Direktvergabe von Aufträgen ermöglicht werde. Und dies trotz eines inakzeptablen dogmatischen Vorschlags der Kommission. In der Frage der Gegenseitigkeit im Zusammenhang mit der Teilnahme an Ausschreibungen vertrete er jedoch eine komplett andere Auffassung, da die Gegenseitigkeit seiner Ansicht nach direkt darauf hinauslaufe, ein bestimmtes Unternehmen zu benachteiligen;
- er bedauerte, dass der Berichterstatter in Bezug auf die Verwaltung der Eisenbahnunternehmen nicht vorgeschlagen habe, den Kommissionsvorschlag zu ändern, da dieser offensichtlich ein Hindernis für die Schaffung einer integrierten Struktur bei gleichzeitiger Gewährleistung von finanzieller Transparenz darstelle. Er bedauerte ferner, dass die Aufträge über öffentliche Dienstleistungen, die in den derzeitigen Rechtsvorschriften geschützt würden, in Frage gestellt würden.

Herr Oldřich VLASÁK (CZ) äußerte sich im Namen der ECR-Fraktion und

- erklärte, dass die Fahrgäste mit dem derzeitigen System nicht zufrieden seien; er glaube, dass man im Zusammenhang mit der Marktöffnung auf Beispiele mit zufriedenen Fahrgästen schauen müsse. Die Linie zwischen Prag und Ostrava in der Tschechischen Republik sei ein gutes Beispiel für Marktöffnung und zeige, wie der Eisenbahnverkehr in diesem Rahmen funktionieren könne;
- wies warnend darauf hin, dass in dieser Frage kein Erfolg erzielt und an keinen künftigen Paketen gearbeitet werden könne, wenn nicht gleiche Bedingungen für alle herrschten. Der Status quo sei nicht zufriedenstellend, Verbesserungen seien wünschenswert.

Frau Sabine WILS (DE) ergriff im Namen der GUE/NGL-Fraktion das Wort und

- wies darauf hin, dass ihre Fraktion die Proteste der Arbeitnehmer des Eisenbahnsektors, die sich um ihre Arbeitsplätze sorgten und Lohndumping befürchteten, gegen die Liberalisierung dieses Sektors unterstütze. Für ihre Fraktion stelle das Funktionieren des Eisenbahnsektors eine öffentliche Aufgabe dar;
- kritisierte, dass die Kommission weiterhin die Linie der Liberalisierung verfolge, ohne dass sie die Auswirkungen der bereits angenommenen Pakete ernsthaft analysiert hätte. Nun wolle sie auch die inländischen Märkte für Personenverkehrsdienste auf der Schiene dem Wettbewerb aussetzen, obwohl das Beispiel des Vereinigten Königreichs gezeigt habe, dass dies zu weniger Sicherheit und geringerer Qualität führe;

- hob bestimmte Problembereiche hervor:
 - den Vorschlag über die Trennung zwischen Netzen und Betreibern;
 - die Ausweitung der Verpflichtung zur öffentlichen Ausschreibung;
 - die Grundversorgungsbestimmung, die das Streikrecht untergrabe.

Herr Juozas IMBRASAS (LT) nahm im Namen der EFD-Fraktion wie folgt Stellung:

- Er erinnerte daran, dass das vierte Eisenbahnpaket derzeit keine einhellige Zustimmung der Mitgliedstaaten finde, insbesondere nicht im Zusammenhang mit der Frage der Trennung zwischen Infrastruktur und Betreibern;
- er äußerte die Überzeugung, dass die Trennung von gut funktionierenden integrierten Unternehmen die Effizienz verringern, die Kosten erhöhen und den Sektor stärker vom Staatshaushalt abhängig machen würde. Außerdem gebe es in einigen Ländern einen Wettbewerb mit wirtschaftlich starken Unternehmen aus Drittländern mit vertikal integrierten Strukturen. Die Kommission übersehe, dass eine Marktöffnung in diesem Kontext negative Auswirkungen haben könnte. Als Beispiel nannte er sein eigenes Land, in dem es in Bezug auf den Güterverkehr einen scharfen Wettbewerb mit Unternehmen aus der Gemeinschaft Unabhängiger Staaten gebe;
- er wies darauf hin, dass sich die EU auf zentrale Aspekte konzentrieren sollte, die einen fairen und transparenten Wettbewerb gewährleisten und die Effizienz des Eisenbahnsektors verbessern würden.

Bei den folgenden Redebeiträgen standen die Frage der Marktöffnung und der Trennung zwischen Infrastrukturbetreibern und Eisenbahnunternehmen im Mittelpunkt. Auf folgende Bemerkungen sei hingewiesen:

Herr Gilles PARGNEAUX (S&D – FR)

- vertrat die Auffassung, dass eine Liberalisierung nur zu einem Wettbewerb auf Kosten der Qualität und zu Sozialdumping, weniger Sicherheit, höheren öffentlichen Ausgaben und höheren Fahrscheinpreisen führen würde; in diesem Zusammenhang führte er die im Vereinigten Königreich gesammelten Erfahrungen an;
- führte aus, dass das Modell, bei dem der Infrastrukturbetreiber Teil einer Gruppe sei, die in vielen Fällen auch als Eisenbahnunternehmen fungiere, sowohl in finanzieller als auch in operationeller Hinsicht das effizienteste Modell sei;
- hatte in diesem Zusammenhang mit ungefähr 70 weiteren Kollegen Änderungsanträge vorgelegt, die mehr Flexibilität in Bezug auf Lenkungsaspekte ermöglichen sollten.

Herr Ramon TREMOSA i BALCELLS (ALDE – ES)

- wies darauf hin, dass der Status quo bei der Verordnung über gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen keine Option darstelle und dass der Markt schnellstmöglich geöffnet werden sollte, beispielsweise durch obligatorische Ausschreibung öffentlicher Aufträge;
- unterstützte mit seiner Fraktion den ursprünglichen Kommissionsvorschlag, der eine Frist bis 2019 für die entsprechende Umsetzung vorsah; der Berichterstatter und der S&D-Schattenberichterstatter hätten jedoch nicht die zwingende Notwendigkeit einer Änderung gesehen und an der Möglichkeit der Direktvergabe festgehalten;
- empfahl seiner Fraktion, sich bei der Abstimmung über das Dossier über gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen der Stimme zu enthalten.

Herr Markus FERBER (PPE – DE)

- warf die Frage auf, ob eine Trennung von Infrastrukturbetrieb und Eisenbahnbetrieb im Hinblick auf den Wettbewerb wirklich erforderlich sei. Die diesbezügliche Situation in den Mitgliedstaaten sei unterschiedlich, eine Trennung würde jedoch nicht zu mehr Wettbewerb im Eisenbahnsektor führen;
- bemerkte, dass die Interoperabilität viel wichtiger sei, um sicherzustellen, dass ein in Land A zugelassener Zug auch in Land B fahren könne. Es sei anachronistisch, den Eisenbahnverkehr wie im 19. Jahrhundert zu regeln, als alles an der Grenze zum Halt kam. Typengenehmigung für technische Ausrüstung sei der einzige Weg zu mehr Wettbewerb im Eisenbahnsektor.

Herr Jörg LEICHTFRIED (S&D – AT)

- bemerkte kritisch an, dass Kommissionsmitglied KALLAS die Verkehrspolitik zu Ideologie, Umweltschutz zu Liberalisierung und Optimierung zu Privatisierung zum Nachteil der Fahrgäste umbiege;
- wies darauf hin, dass er nicht bereit sei, für eine Verkehrspolitik zu stimmen, die wenigen nütze und vielen schade. In dem Moment, in dem gesagt werde, das Streikrecht müsse eingeschränkt werden, damit es funktioniere, sei für ihn außerdem der Zeitpunkt gekommen, nein zu sagen. Der 25. Mai 2014 sei die Gelegenheit, dafür zu sorgen, dass in Zukunft eine andere Politik gemacht werde.

III. ABSTIMMUNG

Die Abstimmung über den Vorschlag fand am 26. Februar 2014 statt. Das Europäische Parlament nahm 92 Änderungsanträge zu dem Vorschlag an.

Die Änderungsanträge des Ausschusses wurden mit Ausnahme von sechs (Änderungsanträge 11, 46, 48, 51, 57 und 58) angenommen, einige Änderungsanträge jedoch nur teilweise. Ferner wurden 12 weitere Änderungsanträge angenommen (Änderungsanträge 87, 117 - 125 von Gruppen von 40 oder mehr Mitgliedern des EP, Änderungsantrag 101 der GUE/NGL-Fraktion und Änderungsantrag 114 der S&D-Fraktion)³.

Die angenommenen Abänderungen sind zusammen mit der legislativen EntschlieÙung in der Anlage wiedergegeben.

³ Einige dieser Änderungsanträge waren identisch.

Einheitlicher europäischer Eisenbahnraum *I**

Legislative Entschließung des Europäischen Parlaments vom 26. Februar 2014 zu dem Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Richtlinie 2012/34/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. November 2012 zur Schaffung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraums bezüglich der Öffnung des Marktes für inländische Schienenpersonenverkehrsdienste und der Verwaltung der Eisenbahninfrastruktur (COM(2013)0029 – C7-0025/2013 – 2013/0029(COD))

(Ordentliches Gesetzgebungsverfahren: erste Lesung)

Das Europäische Parlament,

- in Kenntnis des Vorschlags der Kommission an das Europäische Parlament und den Rat (COM(2013)0029),
 - gestützt auf Artikel 294 Absatz 2 und Artikel 91 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union, auf deren Grundlage ihm der Vorschlag der Kommission unterbreitet wurde (C7-0025/2013),
 - gestützt auf Artikel 294 Absatz 3 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union,
 - in Kenntnis der gemäß dem Protokoll Nr. 2 über die Anwendung der Grundsätze der Subsidiarität und der Verhältnismäßigkeit vorgelegten begründeten Stellungnahmen des französischen Senats, des litauischen Parlaments, der luxemburgischen Abgeordnetenversammlung, der niederländischen Zweiten Kammer, der niederländischen Ersten Kammer und des schwedischen Reichstags, in denen geltend gemacht wird, dass der Entwurf des Gesetzgebungsakts nicht mit dem Subsidiaritätsprinzip vereinbar ist,
 - in Kenntnis der Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses vom 11. Juli 2013⁴,
 - in Kenntnis der Stellungnahme des Ausschusses der Regionen vom 8. Oktober 2013⁵,
 - gestützt auf Artikel 55 seiner Geschäftsordnung,
 - in Kenntnis des Berichts des Ausschusses für Verkehr und Fremdenverkehr sowie der Stellungnahmen des Ausschusses für Beschäftigung und soziale Angelegenheiten und des Ausschusses für regionale Entwicklung (A7-0037/2014),
1. legt den folgenden Standpunkt in erster Lesung fest;
 2. fordert die Kommission auf, es erneut zu befassen, falls sie beabsichtigt, ihren Vorschlag entscheidend zu ändern oder durch einen anderen Text zu ersetzen;
 3. beauftragt seinen Präsidenten, den Standpunkt des Parlaments dem Rat und der Kommission sowie den nationalen Parlamenten zu übermitteln.

⁴ ABl. C 327 vom 12.11.2013, S. 122.

⁵ ABl. C 356 vom 5.12.2013, S. 92.

Abänderung 1

Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 1

Vorschlag der Kommission

(1) **In den letzten Jahrzehnten** hat der Schienenpersonenverkehr nicht **soweit** zugenommen, dass er – verglichen mit dem Auto- und Flugverkehr – seinen Anteil am Gesamtverkehrsvolumen vergrößern konnte. Vielmehr ist der Verkehrsträgeranteil der Schiene innerhalb der Europäischen Union mit 6 % in etwa konstant geblieben. Die Schienenpersonenverkehrsdienste haben mit den sich wandelnden Anforderungen hinsichtlich Angebot und Qualität nicht Schritt gehalten.

Geänderter Text

(1) **Im letzten Jahrzehnt ist das europäische Autobahnnetz um 27 % gewachsen, wohingegen das genutzte Schienennetz um 2 % geschrumpft ist. Darüber hinaus** hat der Schienenpersonenverkehr nicht **so weit** zugenommen, dass er – verglichen mit dem Auto- und Flugverkehr – seinen Anteil am Gesamtverkehrsvolumen vergrößern konnte. Vielmehr ist der Verkehrsträgeranteil der Schiene innerhalb der Europäischen Union mit 6 % in etwa konstant geblieben, **und** die Schienenpersonenverkehrsdienste haben mit den sich wandelnden Anforderungen hinsichtlich Angebot und Qualität nicht Schritt gehalten.

Abänderung 2

Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 1 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(1a) Der unzureichende Verkehrsträgeranteil der Schiene in Europa ist vor allem auf den vorhandenen unlauteren Wettbewerb gegenüber den anderen Verkehrsträgern, den mangelnden politischen Willen zum Ausbau des Schienenverkehrs und auf zu geringe Investitionen in die Schienennetze zurückzuführen.

Abänderung 3

Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 2 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(2a) Die praktischen Auswirkungen der Bestimmungen dieser Richtlinien sollten durch eine Prüfung der Qualität der erbrachten Dienstleistungen auf Grundlage der Fakten, Angebote und Nutzungsraten sowie der zugrunde liegenden Kosten und Entgelte bewertet werden.

Abänderung 4

Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 2 b (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(2b) Die Entwicklung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnverkehrsraums hängt stark davon ab, dass die verabschiedeten Rechtsvorschriften in allen Mitgliedstaaten innerhalb der erforderlichen Fristen wirksam und vollständig umgesetzt werden. Vor dem Hintergrund der auf diesem Gebiet festgestellten Unzulänglichkeiten sollten die Mitgliedstaaten gewissenhaft auf die Umsetzung der Rechtsvorschriften der Union achten.

Abänderung 5

Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 2 c (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(2c) Aus einigen Studien und den Ergebnissen von Fragebögen geht hervor, dass der Eisenbahnmarkt in Mitgliedstaaten, die ihre Märkte für inländische

Schienenpersonenverkehrsdienste geöffnet haben, beispielsweise Schweden oder dem Vereinigte Königreich, gewachsen ist und auch die Zufriedenheit der Fahrgäste und des Personals zugenommen hat.

Abänderung 6

Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 3

Vorschlag der Kommission

(3) Die Richtlinie 2012/34/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. November 2012 zur Schaffung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraums⁸ enthält gemeinsame Vorschriften für die Verwaltung von Eisenbahnunternehmen und Infrastrukturbetreibern, die Infrastrukturfinanzierung und Entgelterhebung, die Bedingungen für den Zugang zu Eisenbahninfrastrukturen und -diensten sowie für die Aufsicht über den Schienenverkehrsmarkt. Auf dieser Grundlage ist es nun möglich, die Öffnung des Eisenbahnmarkts in der Union zu vollenden und die Leitungsstrukturen von Infrastrukturbetreibern neu zu gestalten, um gleichberechtigten Zugang zur Infrastruktur zu gewährleisten.

⁸ ABl. L 343 vom 14.12.2012, S. 32.

Geänderter Text

(3) Die Richtlinie 2012/34/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. November 2012 zur Schaffung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraums⁸ enthält gemeinsame Vorschriften für die Verwaltung von Eisenbahnunternehmen und Infrastrukturbetreibern, die Infrastrukturfinanzierung und Entgelterhebung, die Bedingungen für den Zugang zu Eisenbahninfrastrukturen und -diensten sowie für die Aufsicht über den Schienenverkehrsmarkt. Auf dieser Grundlage ist es nun möglich, die Öffnung des Eisenbahnmarkts in der Union zu vollenden und die Leitungsstrukturen von Infrastrukturbetreibern neu zu gestalten, um gleichberechtigten Zugang zur Infrastruktur zu gewährleisten, ***damit sich die Qualität der Schienenverkehrsdienste in der gesamten Union verbessert, die Sozial- und Beschäftigungsbedingungen jedoch gewahrt bleiben.***

⁸ ABl. L 343 vom 14.12.2012, S. 32.

Abänderung 7

Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 3 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(3a) Der Abschluss der Öffnung des EU-Eisenbahnmarktes sollte als entscheidend dafür angesehen werden, dass die Eisenbahn in Bezug auf den Preis und die Qualität eine glaubwürdige Alternative zu anderen Verkehrsträgern werden kann.

Abänderung 8

Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 4

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(4) Nach der Richtlinie 2012/34/EU ist die Kommission verpflichtet, gegebenenfalls Rechtsvorschriften im Hinblick auf die Öffnung des Markts für inländische Schienenpersonenverkehrsdienste vorzuschlagen und – aufbauend auf dem bestehenden Erfordernis einer Trennung zwischen Infrastrukturbetrieb und Verkehrsleistungen – geeignete Voraussetzungen für den diskriminierungsfreien Zugang zur Infrastruktur zu schaffen.

(4) Nach der Richtlinie 2012/34/EU ist die Kommission verpflichtet, gegebenenfalls Rechtsvorschriften im Hinblick auf die Öffnung des Markts für inländische Schienenpersonenverkehrsdienste vorzuschlagen und – aufbauend auf dem bestehenden Erfordernis einer Trennung zwischen Infrastrukturbetrieb und Verkehrsleistungen – geeignete Voraussetzungen für den ***kostengünstigsten*** diskriminierungsfreien Zugang zur Infrastruktur ***einschließlich der Verkaufsinfrastruktur etablierter Betreiber*** zu schaffen.

Abänderung 9

Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 4 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(4a) Die Öffnung des Markts für den inländischen Personenverkehr wird sich positiv auf das Funktionieren des europäischen Eisenbahnmarkts auswirken; dies wird zu erhöhter

Flexibilität und mehr Möglichkeiten für Unternehmen und Fahrgäste führen. Von der Öffnung werden auch die Arbeitskräfte im Schienenverkehr profitieren, da sich ihre Chancen erhöhen werden, ihre Dienste neuen Marktteilnehmern anzubieten. Erfahrene Arbeitskräfte können den neuen Marktteilnehmern einen Mehrwert verschaffen, was bessere Arbeitsbedingungen zur Folge hat.

Abänderung 10

Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 4 b (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(4b) Die Mitgliedstaaten sind für die Organisation ihrer Arbeitsmärkte für Eisenbahnpersonal verantwortlich. Sie sollten jedoch auch dafür sorgen, dass der Arbeitsmarkt so organisiert ist, dass es nicht zu Beeinträchtigungen der Qualität der Dienstleistung kommt. Es bestehen bereits Rechtsvorschriften der Union, in denen ein eindeutiger Rahmen für den Schutz der im Schienenverkehr beschäftigten Arbeitnehmer niedergelegt ist.

Abänderung 117

Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 5

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(5) Mit Blick auf eine effiziente Verwaltung und Nutzung der Infrastruktur sollte zur besseren Koordinierung zwischen den Infrastrukturbetreibern und Eisenbahnunternehmen ein Koordinierungsausschuss eingesetzt werden.

(5) Mit Blick auf eine effiziente Verwaltung und Nutzung der Infrastruktur sollte zur besseren Koordinierung zwischen den Infrastrukturbetreibern und Eisenbahnunternehmen ein Koordinierungsausschuss eingesetzt werden.

Um den reibungslosen Betrieb bei der täglichen Verwaltung des Netzes, einschließlich der Verwaltung des Netzverkehrs in der Wintersaison, sicherzustellen, sollte sich der Infrastrukturbetreiber auf der Ebene der Verkehrssteuerung mit den Eisenbahnunternehmen abstimmen, ohne seine Unabhängigkeit und Verantwortung für die Verwaltung des Netzes und die Einhaltung der geltenden Bestimmungen zu beeinträchtigen.

Abänderung 12

Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 6 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(6a) Um innerhalb des europäischen Eisenbahnraums für ausreichenden und fairen Wettbewerb zu sorgen, bedarf es neben der Gewährleistung eines diskriminierungsfreien Zugangs zur Infrastruktur der Integration der nationalen Schienennetze sowie einer Stärkung der Regulierungsstellen. Diese Stärkung sollte sowohl eine Erweiterung der Befugnisse der zuständigen Regulierungsstellen als auch die Entwicklung eines Netzes der Regulierungsstellen beinhalten, das künftig zentraler Akteur für die Regulierung des Schienenverkehrsmarkts in der Union sein soll.

Abänderung 13

Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 6 b (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(6b) Bei der Ausübung aller einschlägigen Funktionen gemäß dieser Richtlinie sollte der Infrastrukturbetreiber verpflichtet sein, seine Kompetenzen für die kontinuierliche Verbesserung der

Effizienz der Verwaltung der Eisenbahninfrastruktur einzusetzen, um für deren Nutzer hochwertige Dienstleistungen zu erbringen.

Abänderung 14

Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 7

Vorschlag der Kommission

(7) **Ein** europäisches Netzwerk der Infrastrukturbetreiber **sollte** eingerichtet werden, damit Fragen des grenzüberschreitenden Verkehrs in effizienter Weise von den Infrastrukturbetreibern der verschiedenen Mitgliedstaaten behandelt werden können.

Geänderter Text

(7) **Unbeschadet der Zuständigkeiten der Mitgliedstaaten für die Planung und Finanzierung der Infrastruktur sollte ein** europäisches Netzwerk der Infrastrukturbetreiber eingerichtet werden, damit Fragen des grenzüberschreitenden Verkehrs **wie etwa Entgelte für den Schienenzugang** in effizienter Weise von den Infrastrukturbetreibern der verschiedenen Mitgliedstaaten behandelt werden können.

Abänderung 15

Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 8

Vorschlag der Kommission

(8) Um den gleichberechtigten Zugang zur Infrastruktur zu gewährleisten, sollten **integrierten** Strukturen **innewohnende** Interessenkonflikte zwischen dem Infrastrukturbetrieb und der Erbringung von Verkehrsleistungen **beseitigt werden**. Ein gleichberechtigter Zugang zur Infrastruktur lässt sich nur durch die Aufhebung von Anreizen für die Diskriminierung von Wettbewerbern gewährleisten. Dies ist eine Voraussetzung für die erfolgreiche Öffnung des Marktes für inländische Schienenpersonenverkehrsdienste. Dadurch **sollte** auch die Möglichkeit der Quersubventionierung **beseitigt werden**, die innerhalb integrierter Strukturen

Geänderter Text

(8) Um den gleichberechtigten Zugang zur Infrastruktur zu gewährleisten, sollten **integrierte** Strukturen **so gestaltet sein, dass keine** Interessenkonflikte zwischen dem Infrastrukturbetrieb und der Erbringung von Verkehrsleistungen **aufkommen**. Ein gleichberechtigter Zugang zur Infrastruktur lässt sich nur durch die Aufhebung von **möglichen** Anreizen für die Diskriminierung von Wettbewerbern gewährleisten. Dies ist eine Voraussetzung für die erfolgreiche Öffnung des Marktes für inländische Schienenpersonenverkehrsdienste. Dadurch **sollten** auch die Möglichkeit der Quersubventionierung, die innerhalb integrierter Strukturen besteht und

besteht und ebenfalls zu Marktverzerrungen führt.

ebenfalls zu Marktverzerrungen führt, **sowie Regelungen in Bezug auf die Mitarbeitervergütung und andere Leistungen, die zu einer Vorzugsbehandlung eines der Wettbewerber führen können, beseitigt werden.**

Abänderung 16

Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 9

Vorschlag der Kommission

(9) Die geltenden Anforderungen hinsichtlich der Unabhängigkeit der Infrastrukturbetreiber von Eisenbahnunternehmen gemäß der Richtlinie 2012/34/EU erstrecken sich nur auf die wesentlichen Funktionen der Infrastrukturbetreiber, nämlich die Entscheidungen über die Zuweisung von Zugtrassen und die Erhebung von Wegeentgelten. Da aber auch andere Funktionen zur Diskriminierung von Wettbewerbern genutzt werden können, ist es erforderlich, dass sämtliche Funktionen in unabhängiger Weise ausgeübt werden. Dies gilt insbesondere für Entscheidungen über Investitionen oder Instandhaltung, die zugunsten von Teilen des Netzes ausfallen können, die vorwiegend von den Verkehrsunternehmen des integrierten Unternehmens genutzt werden. Entscheidungen über die Planung von Instandhaltungsarbeiten können Einfluss auf die Verfügbarkeit von Zugtrassen für die Wettbewerber haben.

Geänderter Text

(9) Die geltenden Anforderungen hinsichtlich der Unabhängigkeit der Infrastrukturbetreiber von Eisenbahnunternehmen gemäß der Richtlinie 2012/34/EU erstrecken sich nur auf die wesentlichen Funktionen der Infrastrukturbetreiber, nämlich die Entscheidungen über die Zuweisung von Zugtrassen und die Erhebung von Wegeentgelten. Da aber auch andere Funktionen zur Diskriminierung von Wettbewerbern genutzt werden können, ist es erforderlich, dass sämtliche Funktionen in unabhängiger Weise ausgeübt werden. Dies gilt insbesondere für Entscheidungen über **den Zugang zu Fahrkartendiensten, Bahnhöfen und Betriebswerken sowie über** Investitionen oder Instandhaltung, die zugunsten von Teilen des Netzes ausfallen können, die vorwiegend von den Verkehrsunternehmen des integrierten Unternehmens genutzt werden. Entscheidungen über die Planung von Instandhaltungsarbeiten können Einfluss auf die Verfügbarkeit von Zugtrassen für die Wettbewerber haben.

Abänderung 17

Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 9 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(9a) Trotz Anwendung der trotz Schutzbestimmungen gemäß der Richtlinie 2013/34/EU, die die Unabhängigkeit des Infrastrukturbetreibers gewährleisten sollen, könnten vertikal integrierte Unternehmen ihre Struktur nutzen, um den zu ihnen gehörenden Eisenbahnunternehmen ungerechtfertigte Wettbewerbsvorteile zu verschaffen.

Abänderung 18

Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 11

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(11) Die Mitgliedstaaten sollten deshalb verpflichtet werden sicherzustellen, dass nicht ein und dieselbe juristische oder natürliche Person das Recht hat, die Kontrolle über einen Infrastrukturbetreiber und gleichzeitig die Kontrolle über ein oder Rechte an einem Eisenbahnunternehmen auszuüben. Umgekehrt sollte die Kontrolle über ein Eisenbahnunternehmen die Möglichkeit ausschließen, die Kontrolle über ein oder Rechte an einem Infrastrukturbetreiber auszuüben.

(11) Diese Richtlinie, mit der die Schaffung eines freien, nicht verzerrten Wettbewerbs zwischen allen Eisenbahnunternehmen angestrebt wird, schließt für ein Eisenbahnunternehmen die Möglichkeit aus, ein vertikal integriertes Modell gemäß Artikel 3 beizubehalten.

Abänderung 19

Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 12 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(12a) Während des Prozesses der Öffnung des Marktes für inländische

Schienenpersonenverkehrsdienste, insbesondere wenn es zu einer Reform der derzeit herrschenden integrierten Strukturen kommt, sollte eine Verbesserung der Sicherheit des Schienenverkehrs ernsthaft in Erwägung gezogen werden, damit keine zusätzlichen Verwaltungshürden aufgebaut werden, die die Aufrechterhaltung und Verbesserungen der Sicherheit beeinträchtigen.

Abänderung 107

Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 12 b (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(12b) Die Möglichkeit, dass ein Infrastrukturbetreiber Dividenden an den Endeigentümer des vertikal integrierten Unternehmens auszahlt, sollte den Infrastrukturbetreiber nicht daran hindern, Reserven anzulegen, um seine finanzielle Lage zu verbessern und seine Einnahmen und Ausgaben in einem angemessenen Zeitraum auszugleichen, wie es diese Richtlinie vorsieht. Alle Auszahlungen von Dividenden durch den Infrastrukturbetreiber sollten zweckgebunden sein und für Investitionen in die Erneuerung der in Betrieb befindlichen Eisenbahnstruktur verwendet werden.

Abänderung 108

Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 12 c (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(12c) Unbeschadet der Entscheidungen, die zu den Aufgaben des Infrastrukturbetreibers gehören, kann die Holdinggesellschaft in einem vertikal integrierten Unternehmen einen Beitrag zu strategischen Entscheidungen leisten, die für ein reibungsloses Funktionieren des Schienenverkehrssystems als Ganzes im Interesse aller Akteure auf dem Eisenbahnmarkt erforderlich sind.

Abänderung 109

Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 12 d (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(12d) Vertreter der Endeigentümer des vertikal integrierten Unternehmens im Aufsichtsrat können auch von den Endeigentümern benannte und nicht bei ihnen angestellte Personen sein, sofern sie für keine andere Stelle des vertikal integrierten Unternehmens verantwortlich sind und keine diesbezüglichen Interesse haben.

Abänderung 110

Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 12 e (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(12e) Die Regeln zur Gewährleistung der Unabhängigkeit des Infrastrukturbetreibers in dem vertikal

integrierten Unternehmen sollten von den Eurostat-Kriterien für das Defizit und den Schuldenstand von Staaten unberührt bleiben, da die Holdinggesellschaft auch unter Berücksichtigung der Regelungen für die Unabhängigkeit des Infrastrukturbetreibers auf jeden Fall weiterhin Eigentümer der Infrastruktur bleiben und zudem eine ausreichende Zahl von Aufgaben übernehmen kann, damit sie nicht als rein künstliches Gebilde betrachtet wird, deren einziger Zweck der Abbau von Staatsschulden im Sinne dieser Kriterien ist.

Abänderung 20

Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 13 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(13a) Unter Berücksichtigung der Heterogenität der Netze in Bezug auf ihre Größe und Dichte und der Vielfalt der Organisationsstrukturen der nationalen und lokalen oder regionalen Behörden und ihrer jeweiligen Erfahrungen mit dem Prozess der Marktöffnung sollte jedem Mitgliedstaat ausreichend Spielraum eingeräumt werden, um sein Netz so zu organisieren, dass eine Mischung aus Diensten mit freiem Zugang und solchen, die im Rahmen eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags erbracht werden, erreicht werden kann, um eine für alle Fahrgäste leicht zugängliche hohe Qualität der Dienstleistungen sicherzustellen. Wenn die auszuschreibenden öffentlichen Dienstleistungsaufträge ausgewählt sind, sollte jeder Mitgliedstaat für jeden einzelnen Dienst die Schutzmechanismen für den Fall festlegen, dass die Ausschreibung nicht erfolgreich verläuft. Diese Mechanismen dürfen keinesfalls Zusatzbelastungen für die Eisenbahnunternehmen beinhalten, die den Dienst betreiben.

Abänderung 21

Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 14

Vorschlag der Kommission

(14) Wird Eisenbahnunternehmen in der Union das Recht auf Zugang zur Eisenbahninfrastruktur in allen Mitgliedstaaten zum Zwecke des Betriebs inländischer Personenverkehrsdienste gewährt, so könnte dies Auswirkungen auf die Organisation und Finanzierung der im Rahmen öffentlicher Dienstleistungsaufträge erbrachten Schienenpersonenverkehrsdienste haben. Die Mitgliedstaaten sollten die Möglichkeit haben, das Recht auf Zugang in den Fällen einzuschränken, in denen die Gewährung eines solchen Rechts das wirtschaftliche Gleichgewicht eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags gefährden würde und die zuständige Regulierungsstelle die Einschränkung genehmigt.

Geänderter Text

(14) Wird Eisenbahnunternehmen in der Union das Recht auf Zugang zur Eisenbahninfrastruktur in allen Mitgliedstaaten zum Zwecke des Betriebs inländischer Personenverkehrsdienste gewährt, so könnte dies Auswirkungen auf die Organisation und Finanzierung der im Rahmen öffentlicher Dienstleistungsaufträge erbrachten Schienenpersonenverkehrsdienste haben. Die Mitgliedstaaten sollten die Möglichkeit haben, das Recht auf Zugang in den Fällen einzuschränken, in denen die Gewährung eines solchen Rechts das wirtschaftliche Gleichgewicht eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags ***oder die Qualität der erbrachten Dienste*** gefährden würde und die zuständige Regulierungsstelle die Einschränkung genehmigt.

Abänderung 22

Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 15

Vorschlag der Kommission

(15) Die Regulierungsstellen sollten auf Antrag der betroffenen Parteien und auf der Grundlage einer objektiven wirtschaftlichen Analyse die möglichen wirtschaftlichen Auswirkungen inländischer Personenverkehrsdienste bewerten, die auf der Grundlage des freien Zugangs im Rahmen öffentlicher Dienstleistungsaufträge betrieben werden.

Geänderter Text

(15) Die Regulierungsstellen sollten auf ***eigene Initiative oder auf*** Antrag der betroffenen Parteien und auf der Grundlage einer objektiven wirtschaftlichen Analyse die möglichen wirtschaftlichen Auswirkungen inländischer Personenverkehrsdienste bewerten, die auf der Grundlage des freien Zugangs im Rahmen öffentlicher Dienstleistungsaufträge betrieben werden.

Abänderung 23

Vorschlag für eine Richtlinie
Erwägung 18

Vorschlag der Kommission

(18) Bei der Bewertung, ob das wirtschaftliche Gleichgewicht eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags gefährdet würde, sollten die Regulierungsstellen die wirtschaftlichen Auswirkungen des geplanten Dienstes auf bestehende öffentliche Dienstleistungsaufträge prüfen und dabei auch die Auswirkungen des Dienstes auf die Rentabilität von Verkehrsdiensten **berücksichtigen**, die Gegenstand solcher öffentlicher Dienstleistungsaufträge sind, **einschließlich der** dadurch verursachten Auswirkungen auf die Nettokosten für die zuständige Behörde, die den Auftrag vergeben hat. Für diese Bewertung sollten Faktoren wie Fahrgastnachfrage, Fahrpreisgestaltung, Regelungen für den Fahrscheinverkauf, Lage und Anzahl der Halte sowie Fahrzeiten und Häufigkeit der geplanten neuen Verbindung geprüft werden.

Geänderter Text

(18) Bei der Bewertung, ob das wirtschaftliche Gleichgewicht eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags gefährdet würde, sollten die Regulierungsstellen die wirtschaftlichen **und sozialen** Auswirkungen des geplanten Dienstes auf bestehende öffentliche Dienstleistungsaufträge prüfen und dabei auch die Auswirkungen des Dienstes auf die Rentabilität von Verkehrsdiensten, die Gegenstand solcher öffentlicher Dienstleistungsaufträge sind, **die** dadurch verursachten Auswirkungen auf die **in dem betreffenden Bereich fördernde Kohäsionspolitik und die** Nettokosten für die zuständige Behörde, die den Auftrag vergeben hat, **berücksichtigen**. Für diese Bewertung sollten Faktoren wie Fahrgastnachfrage, Fahrpreisgestaltung, Regelungen für den Fahrscheinverkauf, Lage und Anzahl der Halte sowie Fahrzeiten und Häufigkeit der geplanten neuen Verbindung geprüft werden.

Abänderung 24

Vorschlag für eine Richtlinie
Erwägung 18 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(18a) Um zu bestimmen, ob die Qualität der im Rahmen öffentlicher Dienstleistungsaufträge erbrachten Dienste durch einen Dienst mit freiem Zugang zu demselben Schienennetz beeinträchtigt wird, sollten die Regulierungsstellen insbesondere die Netzwirkungen, die Anschlussverbindungen und die Pünktlichkeit der im Rahmen öffentlicher Dienstleistungsaufträge erbrachten Dienste berücksichtigen.

Abänderung 25

Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 19

Vorschlag der Kommission

(19) Um für die Fahrgäste die Attraktivität des Schienenverkehrs zu erhöhen, sollten die Mitgliedstaaten ***in der Lage sein***, Eisenbahnunternehmen, die inländische Schienenpersonenverkehrsdienste betreiben, zur Beteiligung an gemeinsamen Informations- und Fahrscheinsystemen für Reservierungen und die Ausstellung von Fahrscheinen und Durchgangsfahrscheinen ***zu verpflichten. Wird ein solches System eingerichtet, so muss gewährleistet werden***, dass ***dies*** weder zu Marktverzerrungen noch zu Diskriminierungen zwischen Eisenbahnunternehmen führt.

Geänderter Text

(19) Um für die Fahrgäste die Attraktivität des Schienenverkehrs zu erhöhen, sollten die Mitgliedstaaten Eisenbahnunternehmen, die inländische Schienenpersonenverkehrsdienste betreiben, zur Beteiligung an gemeinsamen Informations- und Fahrscheinsystemen für Reservierungen und die Ausstellung von Fahrscheinen und Durchgangsfahrscheinen verpflichten. ***In einem solchen System sollte sichergestellt sein***, dass ***es*** weder zu Marktverzerrungen noch zu Diskriminierungen zwischen Eisenbahnunternehmen führt.

Abänderung 26

Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 19 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(19a) Es ist wichtig, dass sich Eisenbahnunternehmen an der Entwicklung von integrierten Fahrscheinsystemen beteiligen, besonders im Hinblick auf den lokalen und regionalen Verkehr, um die Attraktivität des Schienenverkehrs für Fahrgäste zu erhöhen. Solche Systeme sollten weder zu Marktverzerrungen noch zu Diskriminierungen zwischen Eisenbahnunternehmen führen.

Abänderung 27

Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 19 b (neu)

(19b) Da das neue Eisenbahnpaket zum Ziel hat, die Fahrgastrechte zu stärken, und die Freizügigkeit einer der Eckpfeiler der Union ist, müssen die größten Anstrengungen unternommen werden, um dieses Recht auch für Menschen mit Behinderungen und für Personen mit eingeschränkter Mobilität sicherzustellen. Die Verbesserung der Barrierefreiheit der Verkehrsmittel und der Infrastrukturen wird somit zur Priorität. Um dieses Ziel zu erreichen, müssen die grenzüberschreitenden Beziehungen gestärkt werden. Dies gilt auch für die Unterstützung dieser besonderen Fahrgastkategorie, die in einem umfassenden System vereinheitlicht werden muss. Diesbezüglich sollte ein Konsultationsprozess stattfinden, an dem die Sozialpartner, die Öffentlichkeit und die Organisationen zum Schutz der Rechte von Menschen mit Behinderungen beteiligt sind.

Abänderung 28

Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 19 c (neu)

(19c) Vor dem Hintergrund der Erfahrungen, die durch das Netz der Regulierungsstellen gemäß Artikel 57 der Richtlinie 2012/34/EU gesammelt wurde, sollte die Kommission spätestens bis zum 31. Dezember 2016 einen Legislativvorschlag ausarbeiten, mit dem das Netz der Regulierungsstellen gestärkt wird, seine Verfahren formalisiert werden und ihm Rechtspersönlichkeit verliehen wird. Diese Stelle sollte eine Kontroll- und Schlichtungsfunktion wahrnehmen, welche sie in die Lage versetzt, sich mit grenzübergreifenden und internationalen Problemen sowie mit Beschwerden über

Abänderung 29

**Vorschlag für eine Richtlinie
Erwägung 19 d (neu)**

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(19d) Mit Blick auf die Verwirklichung des einheitlichen europäischen Eisenbahnraums und in Erwägung des Wettbewerbs im Eisenbahnsektor verpflichtet sich die Kommission dazu, den sozialen Dialog auf Unionsebene aktiv zu unterstützen und zu fördern, damit die Arbeitnehmer des Eisenbahnsektors dauerhaft vor unerwünschten Auswirkungen der Marktöffnung wie etwa Sozialdumping geschützt werden.

Abänderung 30

**Vorschlag für eine Richtlinie
Erwägung 19 e (neu)**

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(19e) Die Fahrgäste sollten Zugang zu funktionierenden Durchgangsfahrscheinsystemen und integrierten Fahrscheinsystemen haben. Solche Systeme würden die Eisenbahnen auch zu einem attraktiveren Verkehrsmittel für die Menschen werden lassen. Durchgangsfahrscheinsysteme, die vom Sektor in den Mitgliedstaaten entwickelt werden, sollten untereinander interoperabel sein, um die Schaffung eines unionsweiten Systems zu ermöglichen, das alle Betreiber des Schienenpersonenverkehrs umfasst.

Abänderung 31

Vorschlag für eine Richtlinie
Erwägung 19 f (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(19f) Vor dem Hintergrund der Erfahrungen, die durch das gemäß Artikel 57 der Richtlinie 2012/34/EU eingeführte Netz der Regulierungsstellen gesammelt wurden, sollte die Kommission spätestens bis zum 31. Dezember 2019, rechtzeitig zur Öffnung inländischer Schienenpersonenverkehrsdienste, einen Legislativvorschlag ausarbeiten, um das Netz durch eine Europäische Regulierungsstelle zu ersetzen, die Verfahren der Stelle zu formalisieren und ihr Rechtspersönlichkeit zu verleihen. Diese Stelle sollte eine Kontroll- und Schlichtungsfunktion wahrnehmen, welche sie in die Lage versetzt, sich mit grenzübergreifenden und internationalen Problemen sowie mit Beschwerden über Entscheidungen der nationalen Regulierungsstellen zu befassen.

Abänderung 32

Vorschlag für eine Richtlinie
Erwägung 19 g (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(19g) Um Sozialdumping zu unterbinden, sollte ein Eisenbahnunternehmen nur dann Schienenverkehrsdienste anbieten können, wenn es sich an die Tarifverträge oder die nationalen Rechtsvorschriften hält, in denen die Standards in dem Mitgliedstaat festgelegt sind, in dem das Eisenbahnunternehmen tätig zu werden beabsichtigt. Deshalb sollte dafür gesorgt werden, dass gleicher Lohn am gleichen Ort gezahlt wird. Die zuständige Regulierungsstelle sollte die Einhaltung dieser Anforderung überwachen.

Abänderung 33

Vorschlag für eine Richtlinie
Erwägung 19 h (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(19h) Die nationale Regulierungsstelle sollte die Vereinbarungen für den Personalübergang billigen oder Änderungen daran verlangen. Dies kann die Anwendung einer Karenzzeit für Mitarbeiter, die versetzt werden sollen, einschließen. Bei ihrer Entscheidung sollte die Regulierungsstelle bestrebt sein, die Übermittlung sensibler Informationen vom Infrastrukturbetreiber zu einer anderen Einheit innerhalb des integrierten Unternehmens zu vermeiden.

Abänderung 34

Vorschlag für eine Richtlinie
Erwägung 19 i (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(19i) Die Öffnung des Marktes darf keine negativen Auswirkungen auf die Arbeitsbedingungen und die sozialen Umstände der Arbeitnehmer im Schienenverkehrssektor nach sich ziehen. Die einschlägigen Sozialklauseln sollten eingehalten werden, um Sozialdumping und unfairem Wettbewerb durch neue Marktteilnehmer vorzubeugen, die soziale Mindeststandards des Schienenverkehrssektors nicht einhalten.

Abänderung 35

Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 19 j (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(19j) Eisenbahnunternehmen und Infrastrukturbetreiber sollten im Rahmen ihrer Sicherheitskultur eine Kultur der Fairness einführen, um ihre Mitarbeiter zu ermutigen, auf mangelnde Sicherheit zurückzuführende Unfälle, Störungen und Beinaheunfälle zu melden, ohne mit Strafen oder Diskriminierung rechnen zu müssen. Eine solche Kultur der Fairness ermöglicht es den Eisenbahnunternehmen, Lehren aus Unfällen, Störungen und Beinaheunfällen zu ziehen und damit die Sicherheit im Eisenbahnsektor für die Arbeitnehmer und Reisenden zu verbessern.

Abänderung 36

Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 19 k (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(19k) Die Kommission sollte die uneingeschränkte und korrekte Durchsetzung der Richtlinie 2005/47/EG des Rates^{8a} durch die Mitgliedstaaten sicherstellen.

^{8a} ***Richtlinie 2005/47/EG des Rates vom 18. Juli 2005 betreffend die Vereinbarung zwischen der Gemeinschaft der Europäischen Bahnen (CER) und der Europäischen Transportarbeiter-Föderation (ETF) über bestimmte Aspekte der Einsatzbedingungen des fahrenden Personals im interoperablen grenzüberschreitenden Eisenbahnverkehr (ABl. L 195 vom 27.7.2005, S. 15).***

Abänderung 37

Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 19 l (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(19l) Vor dem Hintergrund der Entwicklung des einheitlichen europäischen Eisenbahnraums und der weiteren Öffnung des Schienenverkehrsmarktes sollten die Mitgliedstaaten Tarifvereinbarungen nutzen, um Sozialdumping und unlauteren Wettbewerb zu vermeiden.

Abänderung 38

Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 19 m (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(19m) Die Kommission sollte die Auswirkungen dieser Richtlinie auf die Entwicklung des Arbeitsmarktes für Zugpersonal bewerten und gegebenenfalls neue Rechtsvorschriften über die Zertifizierung dieses Personals vorschlagen.

Abänderung 39

Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 19 n (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(19n) Das Zugpersonal ist eine Berufsgruppe innerhalb des Eisenbahnsektors, die sicherheitsrelevante Aufgaben wahrnimmt. Traditionell erfüllt es Aufgaben der betrieblichen Sicherheit innerhalb des Eisenbahnsystems und ist für das Wohlbefinden und die Sicherheit der Fahrgäste in den Zügen verantwortlich. Eine ähnliche

Zertifizierung wie diejenige für Triebfahrzeugführer ist sinnvoll, um ein hohes Maß an Befähigungsnachweisen und Kompetenzen zu gewährleisten, um die Bedeutung dieser Berufsgruppe für die Sicherheit des Schienenverkehrs anzuerkennen, aber auch um die Mobilität der Arbeitnehmer zu erleichtern.

Abänderung 40

Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 19 o (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(19o) Die nationale Regulierungsstelle sollte die Vereinbarungen für den Personalübergang billigen oder Änderungen daran verlangen. Dies kann die Anwendung einer Karenzzeit für Mitarbeiter, die versetzt werden sollen, einschließen. Bei ihrer Entscheidung sollte die Regulierungsstelle bestrebt sein, die Übermittlung sensibler Informationen vom Infrastrukturbetreiber zu einer anderen Einheit innerhalb des integrierten Unternehmens zu vermeiden.

Abänderung 41

Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 20 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(20a) Infrastrukturbetreiber sollten in Fällen, die Zwischenfälle oder Unfälle betreffen, die Auswirkungen auf den grenzüberschreitenden Verkehr haben, zusammenarbeiten, um relevante Informationen auszutauschen und so negative Ausstrahlungseffekte zu vermeiden;

Abänderung 42

Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 20 b (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(20b) Die Regulierungsstelle sollte die Kompetenz besitzen, die Instandhaltungsarbeiten an der Infrastruktur zu überwachen, um sicherzustellen, dass diese Arbeiten nicht in einer Weise durchgeführt werden, die zur Diskriminierung zwischen Eisenbahnunternehmen führt.

Abänderung 43

Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 20 c (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(20c) Der Infrastrukturbetreiber innerhalb eines vertikal integrierten Unternehmens sollte seinem Personal bestimmte soziale Dienste in Räumlichkeiten anbieten können, die von anderen Einheiten des vertikal integrierten Unternehmens genutzt werden.

Abänderung 44

Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 20 d (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(20d) Der Infrastrukturbetreiber innerhalb eines vertikal integrierten Unternehmens sollte die Möglichkeit haben, mit Genehmigung der Regulierungsstelle bei der Entwicklung von IT-Systemen mit anderen Teilen des vertikal integrierten Unternehmens zusammenzuarbeiten.

Abänderung 45

Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 20 e (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(20e) Die Bedingungen für das Anbieten von Fahrscheinen, Durchgangsfahrscheinen und Buchungen in der gesamten Europäischen Union gemäß Artikel 9 der Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 sollten als erfüllt gelten, sofern das gemeinsame Reiseinformations- und Fahrscheinsystem bis zum 12. Dezember 2019 nach Maßgabe der Bestimmungen dieser Richtlinie eingeführt worden ist.

Abänderung 118

Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 20 f (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(20f) Die Regulierungsstelle kann Leitlinien erlassen, um die Unabhängigkeit der Mitarbeiter und der Geschäftsführung des Infrastrukturbetreibers innerhalb eines vertikal integrierten Unternehmens im Hinblick auf die Zuweisung von Zugtrassen und Wegeentgelte zu verbessern.

Abänderung 47

Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 20 g (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(20g) Im Rahmen dieser Richtlinie steht es den Mitgliedstaaten frei, jederzeit zwischen verschiedenen Arten von Strukturen für Infrastrukturbetreiber zu wählen, die im einheitlichen europäischen Eisenbahnraum nebeneinander bestehen, nämlich getrennten und vertikal integrierten Unternehmen, selbst wenn sie bereits eine getrennte Strukturart eingeführt haben. In dieser Richtlinie werden für die interne Organisation dieser Strukturen verschiedene Vorschriften und Grundsätze festgelegt.

Abänderung 119

Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 20 h (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(20h) Für die Zwecke dieser Richtlinie sollten Konzepte wie Aufsichtsrat, Verwaltungsrat, Vorstand oder zur gesetzlichen Vertretung des Unternehmens berufenen Organe auf die bestehenden Unternehmensstrukturen in den Mitgliedstaaten angewandt, dabei aber die Schaffung zusätzlicher Gremien vermieden werden.

Abänderung 49

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 1 – Nummer -1 (neu)

Richtlinie 2012/34/EU

Artikel 1 – Absatz 2 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

-1. In Artikel 1 wird folgender Absatz eingefügt:

„2a. Zweck der vorliegenden Richtlinie ist es, den Schienenpersonenverkehr zu einem attraktiveren Verkehrsmittel für die Bürger Europas zu machen. Sie soll zur Schaffung von funktionalen Informations- und integrierten Fahrscheinsystemen beitragen. Durchgangsfahrscheinsysteme, die vom Schienenverkehrssektor in den Mitgliedstaaten entwickelt werden, sollten untereinander interoperabel sein, um die Schaffung eines unionsweiten Systems zu ermöglichen, das alle Betreiber des Schienenpersonenverkehrs umfasst.“

Abänderung 50

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 1 – Nummer -1 a (neu)

Richtlinie 2012/34/EU

Artikel 1 – Absatz 2 b (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

-1a. In Artikel 1 wird folgender Absatz eingefügt:

„2b. Das Ziel der Richtlinie, einen einheitlichen europäischen Eisenbahnraum zu schaffen, wird auf der Grundlage des sozialen Dialogs auf Unionsebene verfolgt, um sicherzustellen, dass die Arbeitnehmer im Eisenbahnsektor angemessen vor den unerwünschten Folgen der Marktöffnung geschützt sind.“

Abänderung 87

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 1 – Nummer -1 b (neu)

Richtlinie 2012/34/EU

Artikel 2

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

-1b. In Artikel 2 wird der folgende Absatz eingefügt:

„3a. Die Artikel 7, 7a, 7b, 7c, 7d und 7e gelten nicht für Netze mit einer Streckenlänge von weniger als 500 km, sofern

(a) diese Netze für das Funktionieren des europäischen Eisenbahnmarkts nicht von strategischer Bedeutung sind, oder

(b) sie vom inländischen Haupteisenbahnnetz technisch und organisatorisch getrennt sind.“

Abänderung 52

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 1 – Nummer 1 – Buchstaben c a und c b (neu)

Richtlinie 2012/34/EU

Artikel 3

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(ca) Folgende Nummer 32 wird angefügt:

„32. „integriertes Fahrscheinsystem“ ein Fahrscheinsystem, mit dem eine Person eine Reisestrecke zurücklegen kann, die das Umsteigen innerhalb eines oder zwischen verschiedenen Verkehrsträgern wie Bahn, Bus, Straßenbahn, U-Bahn, Fähre oder Flugzeug erfordert.“;

(cb) Folgende Nummer 33 wird angefügt:

„33. „Durchgangsfahrschein“ ein oder mehrere Fahrscheine, die einen Beförderungsvertrag für aufeinanderfolgende durch ein oder mehrere Eisenbahnunternehmen erbrachte Eisenbahnverkehrsdienste belegen.“

Abänderung 53

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 1 – Nummer 1 – Buchstabe c c (neu)

Richtlinie 2012/34/EU

Artikel 3

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(cc) Folgende Nummern 34 und 35 werden angefügt:

„34. „Aufsichtsrat“ jede Gruppe von Einzelpersonen, die von den Eigentümern des Unternehmens benannt wurden, um ihre Interessen zu vertreten, die Arbeit der leitenden Angestellten zu überwachen und zu steuern und wichtige Unternehmensentscheidungen zu genehmigen;

35. „Verwaltungsrat“ jede Gruppe von Einzelpersonen, die für Führungsaufgaben im Tagesgeschäft des Unternehmens verantwortlich sind;“

Abänderung 54

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 1 – Nummer 1 – Buchstabe c d (neu)

Richtlinie 2012/34/EU

Artikel 3

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(cd) Folgende Nummer 36 wird angefügt:

„36. „Hochgeschwindigkeits-Personenverkehrsdienste“ Personenverkehrsdienste, die auf eigens für Hochgeschwindigkeitszüge gebauten Strecken betrieben werden, die für Geschwindigkeiten von im Allgemeinen mindestens 250 km/h ausgelegt sind, und die auf dem größten Teil der Reise mit diesen Geschwindigkeiten verkehren.“;

Abänderung 120

Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 1 – Nummer 2 a (neu)
Richtlinie 2012/34/EU
Artikel 6 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

**2a. Es wird folgender Artikel 6a
eingefügt:**

'Artikel 6a

Soweit kein Interessenkonflikt besteht und die Vertraulichkeit sensibler Geschäftsinformationen gewährleistet ist, steht diese Richtlinie nicht der Möglichkeit entgegen, dass die Mitgliedstaaten es dem Infrastrukturbetreiber gestatten, in transparenter, nicht ausschließlicher und diskriminierungsfreier Weise mit einem oder mehreren Antragstellern eine Vereinbarung über eine Zusammenarbeit in Bezug auf eine bestimmte Strecke oder einen lokalen oder regionalen Teil des Netzwerks abzuschließen, um finanzielle Anreize zur Verbesserung der Wirtschaftlichkeit seiner Zusammenarbeit in Bezug auf den betreffenden Teil des Netzes zu schaffen. Solche Anreize können in verringerten oder erhöhten Wegeentgelten bestehen, die möglichen Kosteneinsparungen oder Einnahmensteigerungen entsprechen, die sich aufgrund dieser Zusammenarbeit für das Eisenbahnunternehmen oder den Infrastrukturbetreiber ergeben. Eine derartige Zusammenarbeit ist auf einen effizienteren Umgang mit Störungen, Wartungsarbeiten oder überlasteter Infrastruktur beziehungsweise einer Strecke oder einem Teil des Netzes mit Anfälligkeit für Verzögerungen oder die Verbesserung der Sicherheit ausgerichtet. Ihre Dauer ist auf höchstens fünf Jahre beschränkt und kann verlängert werden. Der Infrastrukturbetreiber unterrichtet die in Artikel 55 genannte Regulierungsstelle über die geplante Zusammenarbeit. Die Regulierungsstelle

erteilt vorab ihre Zustimmung zu der Vereinbarung über eine Zusammenarbeit bzw. verlangt Änderungen daran oder lehnt sie ab, wenn die vorstehend genannten Bedingungen nicht erfüllt sind. Während der Laufzeit der Vereinbarung kann sie jederzeit eine Änderung der Vereinbarung verlangen. Der Infrastrukturbetreiber unterrichtet den in Artikel 7d genannten Koordinierungsausschuss über die Vereinbarung über eine Zusammenarbeit. Dieser Absatz findet keine Anwendung auf eine nach Artikel 7a und 7b zulässige Zusammenarbeit zwischen dem Infrastrukturbetreiber und Eisenbahnunternehmen, die Teil desselben vertikal integrierten Unternehmens sind.

Abänderung 121

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 1 – Nummer 3

Richtlinie 2012/34/EU

Artikel 7 – Absatz 1

Vorschlag der Kommission

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

Um die Unabhängigkeit des Infrastrukturbetreibers zu garantieren, stellen die Mitgliedstaaten sicher, dass die

Geänderter Text

1. Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass der Infrastrukturbetreiber von jeglichem Eisenbahnunternehmen unabhängig ist.

Befinden sich zum Zeitpunkt des Inkrafttretens dieser Richtlinie einige der in Anhang I aufgeführten Eisenbahninfrastrukturanlagen im Eigentum oder unter der Verwaltung eines anderen Unternehmens als des Infrastrukturbetreibers, so können die Mitgliedstaaten beschließen, solche Regelungen beizubehalten, sofern das betreffende Unternehmen rechtlich getrennt und unabhängig von Eisenbahnunternehmen ist.

Um die Unabhängigkeit des Infrastrukturbetreibers zu garantieren, stellen die Mitgliedstaaten sicher, dass die

Infrastrukturbetreiber innerhalb einer von jeglichem Eisenbahnunternehmen rechtlich getrennten Einheit eingerichtet sind.

Infrastrukturbetreiber innerhalb einer von jeglichem Eisenbahnunternehmen rechtlich getrennten Einheit eingerichtet sind.

Abänderung 56

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 1 – Nummer 3

Richtlinie 2012/34/EU

Artikel 7 – Absatz 4 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

4a. Sofern die Bestimmungen über die institutionelle Trennung des Infrastrukturbetreibers gemäß den Absätzen 1 bis 3 eingehalten werden, keine Interessenskonflikte entstehen und die Vertraulichkeit der Geschäftsgeheimnisse gewährleistet ist, können die Mitgliedstaaten den Infrastrukturbetreiber dazu ermächtigen, auf transparente, nicht ausschließende und diskriminierungsfreie Weise Vereinbarungen über eine Zusammenarbeit mit einem oder mehreren Antragstellern im Hinblick auf eine bestimmte Strecke oder einen Teil des Nah- bzw. Regionalverkehrsnetzes in solcher Weise zu treffen, dass für den jeweiligen Antragsteller ein Anreiz geschaffen wird, die Effizienz der Zusammenarbeit in Bezug auf den betroffenen Teil des Netzes zu erhöhen. Derartige Anreize bestehen in Senkungen der Entgelte für den Schienenzugang, die den möglichen Kosteneinsparungen für den Infrastrukturbetreiber im Ergebnis dieser Zusammenarbeit entsprechen. Eine derartige Zusammenarbeit ist auf einen effizienteren Umgang mit Störungen, Wartungsarbeiten oder überlasteter Infrastruktur beziehungsweise einer Strecke oder einem Teil des Netzes mit Anfälligkeit für Verzögerungen oder die Verbesserung der Sicherheit ausgerichtet. Ihre Dauer ist auf höchstens fünf Jahre beschränkt und kann verlängert werden. Der Infrastrukturbetreiber unterrichtet die in Artikel 55 genannte

Regulierungsstelle von der geplanten Zusammenarbeit. Die Regulierungsstelle erteilt vorab ihre Zustimmung zu der Vereinbarung über eine Zusammenarbeit bzw. verlangt Änderungen daran oder lehnt sie ab, wenn die vorstehend genannten Bedingungen nicht erfüllt sind. Während der gesamten Dauer der Vereinbarung kann sie jederzeit eine Änderung der Vereinbarung verlangen. Der Infrastrukturbetreiber unterrichtet den in Artikel 7d genannten Koordinierungsausschuss von der geplanten Zusammenarbeit.

Abänderung 122

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 1 – Nummer 3

Richtlinie 2012/34/EU

Artikel 7 – Absatz 5

Vorschlag der Kommission

5. Ist der Infrastrukturbetreiber **bei Inkrafttreten dieser Richtlinie** Teil eines vertikal integrierten Unternehmens, so können die Mitgliedstaaten beschließen, von der Anwendung der Absätze 2 bis 4 abzusehen. In diesem Fall stellt der betreffende Mitgliedstaat sicher, dass der Infrastrukturbetreiber **die in Artikel 3 Absatz 2 genannten Aufgaben wahrnimmt und** organisatorisch sowie in seinen Entscheidungen gemäß den Anforderungen der Artikel 7a **bis 7c** von Eisenbahnunternehmen unabhängig ist.'

Geänderter Text

5. Ist der Infrastrukturbetreiber Teil eines vertikal integrierten Unternehmens, so können die Mitgliedstaaten beschließen, von der Anwendung der Absätze 2 bis 4 abzusehen. In diesem Fall stellt der betreffende Mitgliedstaat sicher, dass der Infrastrukturbetreiber organisatorisch sowie in seinen Entscheidungen gemäß den Anforderungen der Artikel 7a **und 7b** von Eisenbahnunternehmen unabhängig ist.

Abänderung 123

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 1 – Nummer 4

Richtlinie 2012/34/EU

Artikel 7a, 7b, 7c

Vorschlag der Kommission

Artikel 7a

Effektive Unabhängigkeit des
Infrastrukturbetreibers innerhalb vertikal
integrierter Unternehmen

1. Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass der Infrastrukturbetreiber als Stelle eingerichtet ist, die von jeglichem Eisenbahnunternehmen oder jeglicher Holdinggesellschaft, das bzw. die solche Unternehmen kontrolliert, oder anderen rechtlichen Einheiten des vertikal integrierten Unternehmens rechtlich getrennt ist.
2. Rechtliche Einheiten des vertikal integrierten Unternehmens, die auf den Märkten für Schienenverkehrsdienste tätig sind, **halten keine direkten oder indirekten** Beteiligungen am Infrastrukturbetreiber. Ebenso wenig **hält** der Infrastrukturbetreiber **direkte** oder **indirekte** Beteiligungen an rechtlichen Einheiten des vertikal integrierten Unternehmens, die auf den Märkten für Schienenverkehrsdienste tätig sind.

3. Die Einnahmen des Infrastrukturbetreibers dürfen nicht zur Finanzierung anderer rechtlicher Einheiten des vertikal integrierten Unternehmens verwendet werden, sondern ausschließlich zur Finanzierung des Geschäftsbetriebs des

Geänderter Text

Artikel 7a

Effektive Unabhängigkeit des
Infrastrukturbetreibers innerhalb vertikal
integrierter Unternehmen

1. Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass der Infrastrukturbetreiber als Stelle eingerichtet ist, die von jeglichem Eisenbahnunternehmen oder jeglicher Holdinggesellschaft, das bzw. die solche Unternehmen kontrolliert, oder anderen rechtlichen Einheiten des vertikal integrierten Unternehmens rechtlich getrennt ist.
2. Rechtliche Einheiten des vertikal integrierten Unternehmens, die auf den Märkten für Schienenverkehrsdienste tätig sind, **dürfen weder direkt, indirekt noch über Tochtergesellschaften** Beteiligungen am Infrastrukturbetreiber **halten**. Ebenso wenig **darf** der Infrastrukturbetreiber **direkt, indirekt oder über Tochtergesellschaften** Beteiligungen an rechtlichen Einheiten des vertikal integrierten Unternehmens **halten**, die auf den Märkten für Schienenverkehrsdienste tätig sind.

Diese Bestimmung steht jedoch dem Bestehen eines vertikal integrierten Unternehmens nicht entgegen, bei dem ein oder mehrere Eisenbahnunternehmen ganz oder teilweise demselben Unternehmen (Holdinggesellschaft) gehören wie der Infrastrukturbetreiber.

3. Die Einnahmen des Infrastrukturbetreibers dürfen nicht zur Finanzierung anderer rechtlicher Einheiten des vertikal integrierten Unternehmens verwendet werden, sondern ausschließlich zur Finanzierung des Geschäftsbetriebs des

Infrastrukturbetreibers **und zur Auszahlung von Dividenden** an den **Endeigentümer** des vertikal integrierten Unternehmens. Der Infrastrukturbetreiber darf **anderen rechtlichen Einheiten** des **vertikal integrierten Unternehmens keine Darlehen gewähren, und keine andere rechtliche Einheit des vertikal integrierten Unternehmens darf dem Infrastrukturbetreiber Darlehen gewähren.** Dem Infrastrukturbetreiber von anderen rechtlichen Einheiten angebotene Dienstleistungen werden aufgrund von Verträgen erbracht und nach Marktpreisen bezahlt. Die **Schulden** des Infrastrukturbetreibers werden eindeutig getrennt von den **Schulden** anderer rechtlicher Einheiten des vertikal integrierten Unternehmens ausgewiesen und bedient. Die Bücher des Infrastrukturbetreibers und der übrigen rechtlichen Einheiten des vertikal integrierten Unternehmens **werden so geführt**, dass die Einhaltung dieser Bestimmungen sichergestellt ist und die Finanzkreisläufe des Infrastrukturbetreibers von denen der übrigen rechtlichen Einheiten des vertikal integrierten Unternehmens getrennt werden können.

Infrastrukturbetreibers.
Dividendenzahlungen an den **endgültigen Eigentümer** des vertikal integrierten Unternehmens **sind erlaubt. Solche Dividendenzahlungen** des Infrastrukturbetreibers **werden zweckgebunden für Investitionen in die Erneuerung der in Betrieb befindlichen Infrastruktur verwendet und dürfen den Infrastrukturbetreiber nicht daran hindern, Rücklagen zu bilden, um seine Gewinne und Verluste über den Geschäftszyklus hinweg zu steuern.**

Diese Bestimmungen finden keine Anwendung auf Zahlungen an private Investoren im Falle von öffentlich-privaten Partnerschaften.

Der Infrastrukturbetreiber darf **nur seinen eigenen Tochtergesellschaften Darlehen gewähren. Innerhalb eines vertikal integrierten Unternehmens darf nur die Holdinggesellschaft Darlehen an den Infrastrukturbetreiber gewähren, wobei solche Darlehen der Überwachung durch die in Artikel 55 genannte Regulierungsstelle unterliegen. Die Holdinggesellschaft hat der Regulierungsstelle gegenüber nachzuweisen, dass das Darlehen zu Marktbedingungen gewährt wird und mit Artikel 6 im Einklang steht.**

Die dem Infrastrukturbetreiber von anderen

4. Unbeschadet des Artikels 8 Absatz 4 nimmt der Infrastrukturbetreiber Mittel am Kapitalmarkt eigenständig und nicht über andere rechtliche Einheiten des vertikal integrierten Unternehmens auf. Andere rechtliche Einheiten des vertikal integrierten Unternehmens nehmen keine Mittel über den Infrastrukturbetreiber auf.

5. Der Infrastrukturbetreiber führt detaillierte Aufzeichnungen über sämtliche kommerziellen und finanziellen Beziehungen zu den übrigen rechtlichen Einheiten des vertikal integrierten Unternehmens und stellt sie der Regulierungsstelle im Einklang mit Artikel 56 Absatz 12 auf Anfrage zur Verfügung.

rechtlichen Einheiten angebotenen Dienstleistungen müssen auf Verträgen beruhen und nach Marktpreisen bezahlt werden. Die **Verbindlichkeiten** des Infrastrukturbetreibers sind deutlich getrennt von den **Verbindlichkeiten** anderer rechtlicher Einheiten des vertikal integrierten Unternehmens auszuweisen.

Die Bücher des Infrastrukturbetreibers und der übrigen rechtlichen Einheiten des vertikal integrierten Unternehmens **sind so zu führen**, dass die Einhaltung dieser Bestimmungen sichergestellt ist.

5. Der Infrastrukturbetreiber führt detaillierte Aufzeichnungen über sämtliche kommerziellen und finanziellen Beziehungen zu den übrigen rechtlichen Einheiten des vertikal integrierten Unternehmens und stellt sie der Regulierungsstelle im Einklang mit Artikel 56 Absatz 12 auf Anfrage zur Verfügung.

Abänderung 124/rev.

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 1 – Nummer 4

Richtlinie 2012/34/EU

Artikel 7 b

Vorschlag der Kommission

Artikel 7b

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

1. Unbeschadet der Entscheidungen der Regulierungsstelle nach Artikel 56 verfügt

Geänderter Text

Artikel 7b

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

1. Unbeschadet der Entscheidungen der Regulierungsstelle nach Artikel 56 verfügt

der Infrastrukturbetreiber ***hinsichtlich sämtlicher in Artikel 3 Absatz 2 genannten Funktionen*** über effektive Entscheidungsbefugnisse und ist diesbezüglich von allen übrigen rechtlichen Einheiten des vertikal integrierten Unternehmens unabhängig. ***Durch die gesamte Verwaltungsstruktur*** und die Unternehmenssatzung des Infrastrukturbetreibers ***ist garantiert***, dass keine der zu dem vertikal integrierten Unternehmen gehörenden rechtlichen Einheiten direkt oder indirekt das Verhalten des Infrastrukturbetreibers in Bezug auf ***diese Funktionen bestimmt***.

der Infrastrukturbetreiber ***in Bezug auf die Zuweisung von Zugtrassen und Wegeentgelte*** über effektive Entscheidungsbefugnisse und ist diesbezüglich von allen übrigen rechtlichen Einheiten des vertikal integrierten Unternehmens unabhängig.

Die gesamte Leitungsstruktur und die Unternehmenssatzung des Infrastrukturbetreibers ***müssen gewährleisten***, dass keine der zu dem vertikal integrierten Unternehmen gehörenden rechtlichen Einheiten direkt oder indirekt ***einen bestimmenden Einfluss*** auf das Verhalten des Infrastrukturbetreibers in Bezug auf ***die Zuweisung von Zugtrassen und Wegeentgelte hat***.

Die Mitglieder des Aufsichtsrates und des Verwaltungsrates des Infrastrukturbetreibers und die diesen Gremien unmittelbar unterstehenden Führungskräfte handeln nach diesen Grundsätzen.

2. Mitglieder des Verwaltungsrats und leitende Mitarbeiter des Infrastrukturbetreibers sind weder Mitglieder des Aufsichtsrats oder des Verwaltungsrats noch leitende Mitarbeiter einer anderen rechtlichen Einheit des vertikal integrierten Unternehmens.

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

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

*integrierten Unternehmens
zusammensetzt.*

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

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

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

*4. Die Mitglieder des Aufsichtsrats und
des Verwaltungsrats sowie leitende
Mitarbeiter des Infrastrukturbetreibers
können nach ihrem Ausscheiden bei dem
Infrastrukturbetreiber für die Dauer von
drei Jahren keine leitenden Positionen in
einer anderen rechtlichen Einheit des*

vertikal integrierten Unternehmens übernehmen. Die Mitglieder des Aufsichtsrats und des Verwaltungsrats sowie leitende Mitarbeiter der übrigen rechtlichen Einheiten des vertikal integrierten Unternehmens können nach ihrem Ausscheiden bei diesen Einheiten für die Dauer von drei Jahren keine leitenden Positionen beim Infrastrukturbetreiber übernehmen.

5. Der Infrastrukturbetreiber verfügt über eigene *Mitarbeiter und ist in Räumlichkeiten untergebracht, die von denen der übrigen rechtlichen Einheiten des vertikal integrierten Unternehmens getrennt sind. Der Zugang zu Informationssystemen wird geschützt, um die Unabhängigkeit des Infrastrukturbetreibers sicherzustellen. Durch interne Regelungen oder durch Arbeitsverträge werden die Kontakte mit den übrigen* rechtlichen Einheiten des vertikal integrierten Unternehmens *auf offizielle Mitteilungen im Zusammenhang mit der Ausübung derjenigen Funktionen des Infrastrukturbetreibers beschränkt, die er auch in Bezug auf Eisenbahnunternehmen außerhalb des vertikal integrierten Unternehmens ausübt. Der Transfer von anderen als den unter Buchstabe c genannten Mitarbeitern zwischen dem Infrastrukturbetreiber und den übrigen rechtlichen Einheiten des vertikal integrierten Unternehmens ist nur möglich, wenn sichergestellt werden kann, dass keine sensiblen Informationen zwischen ihnen ausgetauscht werden.*

5. Der Infrastrukturbetreiber *muss* über eigene *Führungskräfte verfügen. Sensible Informationen des Infrastrukturbetreibers sind hinreichend zu schützen und dürfen nicht an andere Einheiten weitergegeben werden.*

Der Infrastrukturbetreiber kann seinen Mitarbeitern in Räumlichkeiten, die von den anderen rechtlichen Einheiten des vertikal integrierten Unternehmens genutzt werden, soziale Dienste anbieten, wie sie in Schulen, Kindergärten, Sportanlagen und Restaurants bereitgestellt werden. Der Infrastrukturbetreiber kann mit anderen Einheiten des vertikal integrierten Unternehmens hinsichtlich der Entwicklung ihrer

6. Der Infrastrukturbetreiber **verfügt** über die erforderlichen organisatorischen Kapazitäten, um alle seine Funktionen **unabhängig von den übrigen rechtlichen Einheiten des vertikal integrierten Unternehmens** auszuüben; **es ist ihm nicht gestattet, die Ausübung dieser Funktionen oder diesbezügliche Tätigkeiten auf diese Einheiten zu übertragen.**

7. Die Mitglieder des Aufsichtsrats und des Verwaltungsrats sowie leitende Mitarbeiter des Infrastrukturbetreibers dürfen weder direkt noch indirekt Beteiligungen an den übrigen rechtlichen Einheiten des vertikal integrierten Unternehmens halten noch finanzielle Zuwendungen von diesen erhalten. Leistungsbezogene Elemente ihrer Vergütung sind nicht an die Betriebsergebnisse anderer rechtlicher Einheiten des vertikal integrierten Unternehmens oder sonstiger unter dessen Kontrolle stehender rechtlicher Einheiten gebunden, sondern ausschließlich an diejenigen des Infrastrukturbetreibers.

Informationssysteme zusammenarbeiten.

Die Regulierungsstelle genehmigt die zur Umsetzung dieses Absatzes getroffenen Regelungen oder verlangt Änderungen daran, um die Unabhängigkeit des Infrastrukturbetreibers sicherzustellen. Die Regulierungsstelle kann von dem integrierten Unternehmen sämtliche Auskünfte verlangen, die sie gegebenenfalls benötigt.

6. Der Infrastrukturbetreiber **muss** über die erforderlichen organisatorischen Kapazitäten **verfügen**, um alle seine Funktionen auszuüben.

Sofern keine Interessenkonflikte, Marktverzerrungen oder Diskriminierungen entstehen und die Vertraulichkeit der Geschäftsgeheimnisse gewährleistet ist, kann der Infrastrukturbetreiber bestimmte Ausbau-, Erneuerungs- und Instandhaltungsarbeiten, über die er die Entscheidungsgewalt behält, als Unteraufträge an Eisenbahnunternehmen oder jede andere Stelle vergeben, die unter Aufsicht des Infrastrukturbetreibers steht.

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 1 – Nummer 4

Richtlinie 2012/34/EU

Artikel 7 c

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

Artikel 7c

entfällt

Verfahren zur Kontrolle der Einhaltung

1. Auf Ersuchen eines Mitgliedstaats oder auf eigene Initiative stellt die Kommission fest, ob Infrastrukturbetreiber, die Teil eines vertikal integrierten Unternehmens sind, die Anforderungen der Artikel 7a und Artikel 7b erfüllen und dadurch hinreichend gewährleistet ist, dass für alle Eisenbahnunternehmen die gleichen Bedingungen gelten und der Wettbewerb in dem betreffenden Markt nicht verzerrt wird.

2. Die Kommission ist befugt, von dem Mitgliedstaat, in dem das vertikal integrierte Unternehmen niedergelassen ist, innerhalb einer vertretbaren Frist alle notwendigen Auskünfte zu verlangen. Die Kommission konsultiert die betreffende(n) Regulierungsstelle(n) und gegebenenfalls das in Artikel 57 genannte Netzwerk der Regulierungsstellen.

3. Die Mitgliedstaaten können Eisenbahnunternehmen, die Teil des vertikal integrierten Unternehmens sind, zu dem der Infrastrukturbetreiber gehört, die Zugangsrechte nach Artikel 10 beschränken, wenn die Kommission den Mitgliedstaaten mitteilt, dass kein Antrag gemäß Absatz 1 gestellt wurde, oder bis zur Prüfung eines solchen Antrags durch die Kommission, oder wenn die Kommission einen Beschluss gemäß dem Verfahren nach Artikel 62 Absatz 2 gefasst hat, wonach

(a) die Auskunftersuchen der Kommission gemäß Absatz 2 nicht

angemessen beantwortet wurden, oder

(b) der betreffende Infrastrukturbetreiber die Anforderungen der Artikel 7a und 7b nicht erfüllt, oder

(c) die Erfüllung der Anforderungen der Artikel 7a und 7b nicht ausreicht, um gleiche Bedingungen für alle Eisenbahnunternehmen zu gewährleisten und Wettbewerbsverzerrungen in dem Mitgliedstaat, in dem der betreffende Infrastrukturbetreiber niedergelassen ist, auszuschließen.

Die Kommission beschließt innerhalb eines angemessenen Zeitraums.

4. Der betreffende Mitgliedstaat kann die Kommission ersuchen, ihren in Absatz 3 genannten Beschluss gemäß dem Verfahren nach Artikel 62 Absatz 2 aufzuheben, wenn der Mitgliedstaat der Kommission nachweist, dass die Gründe für den Beschluss nicht mehr gegeben sind. Die Kommission beschließt innerhalb eines angemessenen Zeitraums.

5. Unbeschadet der Absätze 1 bis 4 wird die Erfüllung der Anforderungen der Artikel 7a und 7b von der in Artikel 55 genannten Regulierungsstelle laufend überwacht. Jeder Antragsteller hat das Recht, die Regulierungsstelle zu befassen, wenn er der Auffassung ist, dass diese Anforderungen nicht erfüllt werden. Bei Beschwerden dieser Art entscheidet die Regulierungsstelle innerhalb der in Artikel 56 Absatz 9 genannten Fristen über die notwendigen Abhilfemaßnahmen.

Abänderung 59

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 1 – Nummer 4

Richtlinie 2012/34/EU

Artikel 7d – Absatz 1

Vorschlag der Kommission

1. Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass die Infrastrukturbetreiber für jedes Netz einen Koordinierungsausschuss einsetzen und verwalten. Die Mitgliedschaft in diesem Ausschuss steht mindestens dem Infrastrukturbetreiber, bekannten Antragstellern im Sinne des Artikels 8 Absatz 3 und – auf deren Antrag – potenziellen Antragstellern, ihren Vertretungsorganisationen, Vertretern der Nutzer von Schienengüter- und -personenverkehrsdiensten sowie gegebenenfalls regionalen und kommunalen Behörden offen. Vertreter des Mitgliedstaats und die betreffende Regulierungsstelle werden als Beobachter zu den Sitzungen des Koordinierungsausschusses eingeladen.

Geänderter Text

1. Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass die Infrastrukturbetreiber für jedes Netz einen Koordinierungsausschuss einsetzen und verwalten. Die Mitgliedschaft in diesem Ausschuss steht mindestens dem Infrastrukturbetreiber, bekannten Antragstellern im Sinne des Artikels 8 Absatz 3 und – auf deren Antrag – potenziellen Antragstellern, ihren Vertretungsorganisationen, Vertretern der Nutzer von Schienengüter- und -personenverkehrsdiensten sowie gegebenenfalls regionalen und kommunalen Behörden ***einschließlich der zuständigen Behörden*** offen. Vertreter des Mitgliedstaats und die betreffende Regulierungsstelle werden als Beobachter zu den Sitzungen des Koordinierungsausschusses eingeladen.

Abänderung 60

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 1 – Nummer 4

Richtlinie 2012/34/EU

Artikel 7d – Absatz 2 – Buchstabe e

Vorschlag der Kommission

(e) Verfahren für die Zuweisung von Fahrwegkapazität, einschließlich Vorrangregeln für die Kapazitätszuweisung für verschiedene Kategorien von Infrastrukturnutzern,

Geänderter Text

(e) Verfahren für die Zuweisung von Fahrwegkapazität, einschließlich Vorrangregeln für die Kapazitätszuweisung für verschiedene Kategorien von Infrastrukturnutzern, ***die Koordinierungsgrundsätze bei nicht miteinander zu vereinbarenden Anträgen für den Betrieb von Schienenverkehrsdiensten sind in Artikel 46 Absatz 4 geregelt,***

Abänderung 61

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 1 – Nummer 4

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(ga) die Probleme der Nutzer von Schienengüter- und -personenverkehrsdiensten wie zum Beispiel die Qualität der erbrachten Dienste, die Wegeentgelte, die Höhe und die Transparenz der Preise von Schienenverkehrsdienstleistungen.

Abänderung 62

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 1 – Nummer 4

Richtlinie 2012/34/EU

Artikel 7d – Absatz 2 – Unterabsatz 2

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

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

Unbeschadet der Wahrung der Geschäftsgeheimnisse ist der Koordinierungsausschuss befugt, zur Wahrnehmung dieser Aufgaben vom Infrastrukturbetreiber einschlägige Auskünfte zu den Buchstaben a bis ***ga*** zu verlangen.

Abänderung 63

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 1 – Nummer 4

Richtlinie 2012/34/EU

Artikel 7d – Absatz 3

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

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

3. Der Koordinierungsausschuss stellt eine Geschäftsordnung auf, die insbesondere Bestimmungen über die Teilnahme an Sitzungen und über deren Häufigkeit (mindestens vierteljährlich) enthält. ***In der Geschäftsordnung ist unter anderem die regelmäßige, mindestens einmal pro Jahr stattfindende Befragung der Nutzer von Schienengüter- und Personenverkehrsdiensten und der***

dem die jeweiligen Standpunkte der Ausschussmitglieder festgehalten werden.

Vertreter der Arbeitnehmer des Eisenbahnsektors vorzusehen. Dem Infrastrukturbetreiber, dem Mitgliedstaat, der betreffenden Regulierungsstelle, **den Nutzern von Schienengüter- und -personenverkehrsdiensten, den betroffenen Vertretern der Arbeitnehmer des Eisenbahnsektors** und der Kommission wird jährlich ein Bericht über die Beratungen des Koordinierungsausschusses vorgelegt, in dem die jeweiligen Standpunkte des Ausschusses festgehalten werden.

Abänderung 64

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 1 – Nummer 4

Richtlinie 2012/34/EU

Artikel 7e – Absatz 1

Vorschlag der Kommission

1. Die Mitgliedstaaten sorgen dafür, dass die Infrastrukturbetreiber in einem Netzwerk für den Ausbau der Eisenbahninfrastruktur in der Union mitwirken und zusammenarbeiten, um insbesondere die zeitnahe und effiziente Verwirklichung des transeuropäischen Verkehrsnetzes, einschließlich der Kernnetzkorridore, der Güterverkehrskorridore im Sinne der Verordnung (EU) Nr. 913/2010¹¹ und des in dem Beschluss 2012/88/EU¹² aufgestellten Bereitstellungsplans für das Europäische Eisenbahnverkehrsleitsystem (ERTMS), **sicherzustellen**.

Geänderter Text

1. Die Mitgliedstaaten sorgen dafür, dass die Infrastrukturbetreiber in einem Netzwerk mitwirken und **für den Ausbau der Eisenbahninfrastruktur in der Union** zusammenarbeiten, um insbesondere **Folgendes sicherzustellen:**

(i) die zeitnahe und effiziente Verwirklichung des transeuropäischen Verkehrsnetzes, einschließlich der Kernnetzkorridore, der Güterverkehrskorridore im Sinne der Verordnung (EU) Nr. 913/2010¹¹ und des in dem Beschluss 2012/88/EU¹² aufgestellten Bereitstellungsplans für das Europäische Eisenbahnverkehrsleitsystem (ERTMS), **und**

(ii) die Erleichterung effizienter und wirksamer grenzüberschreitender Personenverkehrsdienste innerhalb der EU, auch durch grenzübergreifende Zusammenarbeit zur Überwindung von Engpässen.

1a. Das Netzwerk erstellt außerdem gemeinsame Grundsätze für die Erhebung von Entgelten für grenzüberschreitende Personenverkehrsdienste in mehr als einem Schienennetz im Sinne von Artikel 37 und für die Kapazitätszuweisung im Sinne von Artikel 40. Diese gemeinsamen Grundsätze bedürfen der Stellungnahme des in Artikel 57 genannten Netzwerks der Regulierungsstellen.

¹¹ ABl. L 276 vom 20.10.2010, S. 22.

¹² ABl. L 51 vom 23.2.2012, S. 51.

¹¹ ABl. L 276 vom 20.10.2010, S. 22.

¹² ABl. L 51 vom 23.2.2012, S. 51.

Abänderung 65

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 1 – Nummer 4

Richtlinie 2012/34/EU

Artikel 7e – Absatz 2

Vorschlag der Kommission

2. Das Netzwerk beteiligt sich an der in Artikel 15 genannten Marktüberwachung und setzt Benchmarks für die Effizienz der Infrastrukturbetreiber auf der Grundlage gemeinsamer Indikatoren und Qualitätskriterien wie Zuverlässigkeit, Kapazität, Verfügbarkeit, Pünktlichkeit und Sicherheit ihrer Netze, Qualität und Nutzung der Aktiva, Instandhaltung, Erneuerung, Ausbau, Investitionen **und** finanzielle Effizienz.

Geänderter Text

2. Das Netzwerk beteiligt sich an der in Artikel 15 genannten Marktüberwachung und setzt Benchmarks für die Effizienz **und Effektivität** der Infrastrukturbetreiber auf der Grundlage gemeinsamer Indikatoren und Qualitätskriterien wie Zuverlässigkeit, Kapazität, Verfügbarkeit, Pünktlichkeit und Sicherheit ihrer Netze, Qualität und Nutzung der Aktiva, Instandhaltung, Erneuerung, Ausbau, Investitionen, finanzielle Effizienz **sowie Transparenz der Rahmenbedingungen und Vorschriften für die Entgelterhebung.**

Abänderung 66

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 1 – Nummer 4

Richtlinie 2012/34/EU

Artikel 7e – Absatz 3

Vorschlag der Kommission

3. Die Kommission **kann** Maßnahmen zur Festlegung der gemeinsamen Grundsätze und Vorgehensweisen des Netzwerks – vor allem zur Sicherstellung der Kohärenz des Benchmarking – und der Verfahren für die Zusammenarbeit innerhalb des Netzwerks **beschließen**. Diese Maßnahmen werden im Wege eines **Durchführungsrechtsakts** nach dem Verfahren in **Artikel 62 Absatz 3** erlassen.

Geänderter Text

3. Die Kommission **beschließt unter Berücksichtigung der vom Netzwerk geäußerten Auffassungen** Maßnahmen zur Festlegung der gemeinsamen Grundsätze und Vorgehensweisen des Netzwerks – vor allem zur Sicherstellung der Kohärenz des Benchmarking – und der Verfahren für die Zusammenarbeit innerhalb des Netzwerks. Diese Maßnahmen werden im Wege eines **delegierten Rechtsaktes** nach dem Verfahren in **Artikel 60** erlassen.

Abänderung 67

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 1 – Nummer 5 – Buchstabe a a (neu)

Richtlinie 2012/34/EU

Artikel 10 – Absatz 2 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(aa) Der folgende Absatz 2a wird eingefügt:

,2a. Ein Mitgliedstaat ist nicht verpflichtet, einem Eisenbahnunternehmen für den Betrieb irgendeiner Art von Diensten Recht auf Zugang zu Infrastrukturen zu gewähren, wenn dieses Unternehmen der direkten oder indirekten Kontrolle einer oder mehrerer Personen aus einem Drittland oder Drittländern unterliegt, in denen Unternehmen der Union keine Zugangsrechte zu Infrastrukturen und Serviceeinrichtungen zu vergleichbaren Bedingungen wie den in dieser Richtlinie genannten erteilt werden. Die Kontrolle im Sinne dieses Absatzes wird durch Rechte, Verträge oder andere Mittel begründet, die einzeln oder zusammen unter Berücksichtigung aller tatsächlichen oder rechtlichen Umstände

die Möglichkeit gewähren, einen bestimmenden Einfluss auf die Tätigkeit eines Unternehmens auszuüben, insbesondere durch:

(a) Eigentum oder Nutzungsrecht bezüglich aller oder eines Teils der Vermögenswerte des betreffenden Unternehmens;

(b) Rechte oder Verträge, die einen bestimmenden Einfluss auf die Zusammensetzung, das Abstimmungsverhalten oder Beschlüsse der Organe eines Unternehmens gewähren.'

Abänderung 68

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 1 – Nummer 6 – Buchstabe a

Richtlinie 2012/34/EU

Artikel 11 – Absatz 1

Vorschlag der Kommission

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

Geänderter Text

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

Die zuständigen Behörden und Infrastrukturbetreiber benachrichtigen alle Betroffenen im Voraus über die Beantragung von Fahrwegkapazität gemäß der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates*, die im

Gegensatz zu den Zugangsrechten gemäß Artikel 10 dieser Richtlinie stehen könnte.

Alle Personenverkehrsdienste, die nicht Bestandteil eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags sind, werden als Dienste mit freiem Zugang bezeichnet.

Schließt eine zuständige Behörde einen neuen öffentlichen Dienstleistungsauftrag ab oder erweitert sie den Umfang eines bestehenden Auftrags dahin gehend, dass mehr Infrastrukturkapazität als zuvor genutzt werden soll, werden die Zugangsrechte der Unternehmen, die von der Entscheidung der zuständigen Behörde möglicherweise betroffene Dienste mit freiem Zugang anbieten, in keiner Weise eingeschränkt.

** Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße und zur Aufhebung der Verordnungen (EWG) Nr. 1191/69 und (EWG) Nr. 1107/70 des Rates (ABl. L 315 vom 3.12.2007, S. 1).*

Abänderungen 69 und 114

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 1 – Nummer 6 – Buchstabe b

Richtlinie 2012/34/EU

Artikel 11 – Absatz 2 – Unterabsatz 1

Vorschlag der Kommission

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

Geänderter Text

„Die Frage, ob das wirtschaftliche Gleichgewicht eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags gefährdet würde, wird von der/den in Artikel 55 genannten Regulierungsstelle(n) anhand einer objektiven wirtschaftlichen Analyse auf der Grundlage vorab festgelegter Kriterien beurteilt.“

*Unterrichtung über den geplanten
Personenverkehrsdienst einen
entsprechenden Antrag gestellt haben:*

*Diese Kriterien umfassen unter anderem
die Auswirkungen der Ausübung des
Zugangsrechts auf die Rentabilität von
Verkehrsdiensten, die Gegenstand des
öffentlichen Dienstleistungsauftrags sind,
einschließlich der dadurch verursachten
Auswirkungen auf die Nettokosten für die
zuständige Behörde, die den Auftrag
vergeben hat, die Fahrgastnachfrage,
Fahrpreisgestaltung, Regelungen für den
Fahrscheinverkauf, Lage und Anzahl der
Halte sowie Fahrzeiten und Häufigkeit
des vorgeschlagenen neuen
Verkehrsdienstes und werden von der in
Artikel 55 genannten Regulierungsstelle
gemäß den in Absatz 4 vorgesehenen
Maßnahmen aufgestellt. Bei der Analyse
soll geprüft werden, ob die
Wirtschaftlichkeit der Leistungen im
Rahmen des öffentlichen
Dienstleistungsauftrags durch einen
neuen Dienst mit freiem Zugang
beeinträchtigt würde.*

*Das wirtschaftliche Gleichgewicht des
öffentlichen Dienstleistungsauftrags wird
nicht als gefährdet angesehen, falls die
Regulierungsstelle vorhersagt, dass der
voraussichtliche neue Dienst für den
Eisenbahnsektor hauptsächlich
gewinnbringend wäre und keine Gewinne
abziehen würde und dass der
Nettoertragsverlust für die Dienste im
Rahmen des öffentlichen
Dienstleistungsauftrags oder der
öffentlichen Dienstleistungsaufträge,
wenn er überhaupt eintritt, nicht
beträchtlich wäre. Gemäß dieser Analyse
und der Entscheidung der maßgeblichen
Regulierungsstelle sind die
Mitgliedstaaten befähigt, das
Zugangsrecht zu dem angestrebten
Personenverkehrsdienst zu genehmigen,
zu ändern oder zu verweigern.*

*2a. Wird im Wege eines öffentlichen
Ausschreibungsverfahrens gemäß
Unionsrecht ein öffentlicher*

Dienstleistungsauftrag erteilt, können die Mitgliedstaaten gemäß der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 das in Artikel 10 Absatz 2 dieser Richtlinie vorgesehene Zugangsrecht für die Dauer dieses öffentlichen Dienstleistungsauftrages auf Dienste zwischen einem Ursprungs- und einem Zielort, die Gegenstand dieses öffentlichen Dienstleistungsauftrages sind, beschränken. Die Information über die Beschränkung des Zugangsrechts wird zeitgleich mit dem Start des Ausschreibungsverfahrens für den entsprechenden öffentlichen Dienstleistungsauftrag veröffentlicht. Jeder zusätzliche neue Dienst im Sinne von Artikel 10 Absatz 2, bei dem die Regulierungsstelle davon ausgeht, dass er für den Eisenbahnsektor eher Einnahmen schafft als entzieht, und dass in dem Fall der Nettoertragsverlust für die Dienste im Rahmen des öffentlichen Dienstleistungsauftrags, wenn er überhaupt eintritt, nicht beträchtlich wäre, wird in seinem Zugang nicht beschränkt.

Die in diesem Absatz genannten Beschränkungen haben nicht die Wirkung, das Recht, Fahrgäste an jedem Bahnhof auf der Strecke eines grenzüberschreitenden Verkehrsdienstes aufzunehmen und an einem anderen abzusetzen, auch an Bahnhöfen in demselben Mitgliedstaat, einzuschränken.

2b. Die Beurteilung durch die Regulierungsstelle oder Regulierungsstellen, die die Analysen gemäß den Absätzen 2 und 2a vornehmen, erfolgt nach Erhalt eines entsprechenden Antrags, den einer oder mehrere der nachstehend aufgeführten Beteiligten innerhalb eines Monats nach der gemäß Artikel 38 Absatz 4 erfolgten Unterrichtung über den geplanten Personenverkehrsdienst gestellt haben:

- (a) die zuständige(n) Behörde(n), die den öffentlichen Dienstleistungsauftrag erteilt hat/haben;
- (b) andere betroffene zuständige Behörden,

- (a) die zuständige(n) Behörde(n), die den öffentlichen Dienstleistungsauftrag erteilt hat/haben;
- (b) andere betroffene zuständige Behörden,

die zur Einschränkung des Zugangsrechts nach Maßgabe dieses Artikels befugt sind;

(c) der Infrastrukturbetreiber;

(d) das den öffentlichen Dienstleistungsauftrag erfüllende Eisenbahnunternehmen.

die zur Einschränkung des Zugangsrechts nach Maßgabe dieses Artikels befugt sind;

(c) der Infrastrukturbetreiber;

(d) das den öffentlichen Dienstleistungsauftrag erfüllende Eisenbahnunternehmen;

(da) das Eisenbahnunternehmen, das gemäß Artikel 38 Absatz 4 Kapazität beantragt hat.

Abänderung 70

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 1 – Nummer 6 – Buchstabe c

Richtlinie 2012/34/EU

Artikel 11 – Absätze 3 und 4

Vorschlag der Kommission Derzeitiger Wortlaut

(c) **Absatz 3** erhält folgende Fassung:

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

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

(b) der Infrastrukturbetreiber;

(c) das den öffentlichen Dienstleistungsauftrag erfüllende Eisenbahnunternehmen;

(d) das den Zugang beantragende Eisenbahnunternehmen.

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

Geänderter Text

(c) **Die Absätze 3 und 4** erhalten folgende Fassung:

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

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

(b) der Infrastrukturbetreiber;

(c) das den öffentlichen Dienstleistungsauftrag erfüllende Eisenbahnunternehmen;

(d) das den Zugang beantragende Eisenbahnunternehmen.

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

erfüllt werden.

(4) Gestützt auf die Erfahrungen der Regulierungsstellen, der zuständigen Behörden und der Eisenbahnunternehmen und auf die Arbeiten des in Artikel 57 Absatz 1 genannten Netzwerks erlässt die Kommission bis zum 16. Dezember 2016 Maßnahmen mit den Einzelheiten des Verfahrens und den Kriterien für die Anwendung der Absätze 1, 2 und 3. Diese **Durchführungsrechtsakte** werden gemäß dem **Prüfverfahren** nach **Artikel 62 Absatz 3** erlassen.

Artikel 10 Absatz 2 erfüllt werden.

(4) Gestützt auf die Erfahrungen der Regulierungsstellen, der zuständigen Behörden und der Eisenbahnunternehmen und auf die Arbeiten des in Artikel 57 Absatz 1 genannten Netzwerks erlässt die Kommission bis zum 16. Dezember 2016 Maßnahmen mit den Einzelheiten des Verfahrens und den Kriterien für die Anwendung der Absätze 1, 2 und 3. Diese **delegierten Rechtsakte** werden gemäß dem **Verfahren** nach **Artikel 60** erlassen.

Abänderung 71

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 1 – Nummer 7

Richtlinie 2012/34/EU

Artikel 13a – Überschrift

Vorschlag der Kommission

Gemeinsame Informations- und **integrierte** Fahrscheinsysteme

Geänderter Text

Gemeinsame Informations- und Fahrscheinsysteme

Abänderung 72

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 1 – Nummer 7

Richtlinie 2012/34/EU

Artikel 13a – Absatz 1

Vorschlag der Kommission

1. *Unbeschadet der Verordnung (EG) Nr. 1371/2007¹³ und der Richtlinie 2010/40/EU¹⁴ können die Mitgliedstaaten inländische Personenverkehrsdienste erbringende Eisenbahnunternehmen verpflichten, sich an einem gemeinsamen Informations- und integrierten Fahrscheinsystem zur Erstellung von Fahrscheinen, Durchgangsfahrscheinen und Reservierungen zu beteiligen, oder beschließen, zuständige Behörden zu ermächtigen, ein solches System einzurichten. Wird ein solches System eingerichtet, stellen die Mitgliedstaaten sicher, dass es nicht zu Marktverzerrungen oder Diskriminierungen zwischen Eisenbahnunternehmen führt und von einer öffentlichen oder privaten juristischen Person oder einer Vereinigung aller Eisenbahnunternehmen, die Personenverkehrsdienste erbringen, verwaltet wird.*

Geänderter Text

1. *Alle Fahrplandaten sind als öffentliche Daten zu betrachten und entsprechend verfügbar zu machen.*

Unbeschadet der Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 und der Richtlinie 2010/40/EU verpflichten die Mitgliedstaaten alle Interessenträger des Schienenverkehrs wie Eisenbahnunternehmen, Infrastrukturbetreiber und Fahrscheinverkäufer, bis zum 12. Dezember 2019 ein interoperables Durchgangsfahrschein- und Informationssystem zu verwenden, das dem Ziel entspricht, es den Fahrgästen zu ermöglichen, auf alle Daten zuzugreifen, die sie benötigen, um eine Reise innerhalb der Union zu planen und ihre Fahrscheine zu reservieren und zu

kaufen.

Die Mitgliedstaaten verpflichten die Eisenbahnunternehmen bis zum 12. Dezember 2019 in Zusammenarbeit ein gemeinsames Reiseinformations- und Fahrscheinsystem zur Ausstellung von Fahrscheinen, Durchgangsfahrscheinen und Reservierungen für jeden öffentlichen Schienenpersonenverkehr, der im Rahmen eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags gemäß der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 erbracht wird, einzurichten, oder beschließen, zuständige Behörden zu ermächtigen, ein solches System einzurichten. Das System führt weder zu Marktverzerrungen noch zu Diskriminierungen zwischen Eisenbahnunternehmen. Es wird von einer öffentlichen oder privaten juristischen Person oder von einer Vereinigung aller Eisenbahnunternehmen, die Personenverkehrsdienste erbringen, verwaltet.

Eisenbahnunternehmen, die gewerbliche öffentliche Personenverkehrsdienste erbringen, haben diskriminierungsfreien Zugang zu dem System, um als Zusatzleistung zu ihren eigenen Verkehrsdiensten Auskünfte über öffentlichen Schienenpersonenverkehr zu erteilen und Fahrscheine dafür zu verkaufen.

Jedes System wird so gestaltet, dass es gemäß der Richtlinie 2008/57/EG und den grundlegenden technischen Spezifikationen für Telematikanwendungen interoperabel ist. Es wendet diese technischen Anforderungen an, um insbesondere für Konsistenz bei der Erhebung von Entgelten und Abrechnung, Vertraulichkeit geschäftlicher Informationen, Schutz personenbezogener Daten und Einhaltung der Wettbewerbsregeln zu sorgen. Jedes System oder jeder Antrag, mit dem den Fahrgästen zusätzliche Dienste angeboten werden, ist mit diesen

*technischen Spezifikationen
interoperabel.*

*Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass
der Zugang zu den grundlegenden
technischen Spezifikationen für
Telematikanwendungen offen und
diskriminierungsfrei ist.*

*Jede geschäftliche Vereinbarung
zwischen Teilnehmern steht mit den
Wettbewerbsregeln im Einklang.*

*Die Kosten eines solchen Systems werden
unter den Teilnehmern gerecht auf eine
Weise aufgeteilt, die ihre jeweiligen
Beiträge widerspiegelt.*

*Die Regulierungsstelle stellt sicher, dass
jedes solche Durchgangsfahrscheinsystem
weder zu Marktverzerrung noch zu
Diskriminierung zwischen
Eisenbahnunternehmen führt.*

*Die Mitgliedstaaten können die
Eisenbahnunternehmen und Anbieter von
Personenverkehrsdiensten anderer
Verkehrsträger ebenfalls dazu
verpflichten, sich an einem gemeinsamen,
interoperablen Reiseinformations- und
integrierten Fahrscheinsystem zur
Erstellung von Fahrscheinen,
Durchgangsfahrscheinen und
Reservierungen zu beteiligen, oder
beschließen, die betreffenden Behörden
zu ermächtigen, ein solches System
einzurichten. Wird ein solches System
eingerrichtet, stellen die Mitgliedstaaten
sicher, dass es nicht zu
Marktverzerrungen oder
Diskriminierungen zwischen
Eisenbahnunternehmen und anderen
Anbietern von Personenverkehrsdiensten
führt und von einer öffentlichen oder
privaten juristischen Person oder einer
Vereinigung aller Unternehmen, die
Personenverkehrsdienste erbringen,
verwaltet wird.*

¹³ ABl. L 315 vom 3.12.2007, S. 14.

¹⁴ ABl. L 207 vom 6.8.2010, S. 1.

Abänderung 73

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 1 – Nummer 7

Richtlinie 2012/34/EU

Artikel 13a – Absatz 2

Vorschlag der Kommission

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

Geänderter Text

2. Die Mitgliedstaaten **stellen, auch im Hinblick auf wichtige Strecken innerhalb der Union**, für den Fall größerer Störungen des Dienstes **aufgrund von Naturkatastrophen und von Menschen verursachten Katastrophen unter Berücksichtigung der Entscheidung 2008/164/EG der Kommission*** nationale Notfallpläne für die Erbringung von Hilfeleistungen für Fahrgäste **auf und stimmen diese ab**. **Jedes Eisenbahnunternehmen, das Personenverkehrsdienste betreibt, und jeder Bahnhofsbetreiber stellt in Übereinstimmung mit den nationalen Notfallplänen seinen eigenen Notfallplan auf.**

* **Entscheidung 2008/164/EG der Kommission vom 21. Dezember 2007 über die technische Spezifikation für die Interoperabilität bezüglich eingeschränkt mobiler Personen im konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystem und im transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystem (ABL. L 64 vom 7.3.2008, S. 72).**

Abänderung 74

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 1 – Nummer 7 a (neu)

Richtlinie 2012/34/EU

Artikel 19 – Buchstabe d a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

7a. In Artikel 19 wird folgender Absatz angefügt:

‚(da) dass sich das antragstellende Unternehmen oder die für seine Geschäftsführung verantwortlichen Personen verpflichtet haben, die jeweiligen Tarifverträge der Mitgliedstaaten, in denen das Unternehmen tätig werden will, einzuhalten.‘

Abänderung 75

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 1 – Nummer 8 a (neu)

Richtlinie 2012/34/EU

Artikel 42 – Absatz 1 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

8a. In Artikel 42 wird folgender Absatz 1a eingefügt:

‚1a. Im Hinblick auf die Vorbeugung von Diskriminierung gegenüber Bewerbern erteilt die in Artikel 55 genannte Regulierungsstelle die vorherige Zustimmung zu einer Rahmenvereinbarung dieser Art und überprüft auch gültige Rahmenvereinbarungen auf eigene Veranlassung. Ein Antragsteller hat das Recht, die Regulierungsstelle mit einer Beschwerde zu befassen, wenn er der Auffassung ist, dass er ungerecht behandelt, diskriminiert oder durch eine Rahmenvereinbarung auf andere Weise benachteiligt wurde. Im Fall einer Beschwerde wegen einer Rahmenvereinbarung entscheidet die Regulierungsstelle entweder, dass keine Änderung der Rahmenvereinbarung erforderlich ist, oder schreibt spätestens zwei Monate nach Eingang der Beschwerde bei der Regulierungsstelle eine Änderung dieser Rahmenvereinbarung gemäß den Vorgaben der Regulierungsstelle vor. Der Infrastrukturbetreiber und das Eisenbahnunternehmen kommen der Entscheidung nach, sobald es ihnen materiell möglich ist, spätestens jedoch

einen Monat nach Eingang der Benachrichtigung über die Entscheidung durch die Regulierungsstelle. Die Regulierungsstelle achtet in Ausübung der in diesem Absatz beschriebenen Aufgaben besonders auf den Schutz von Geschäftsgeheimnissen.

Abänderung 76

Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 1 – Nummer 8 b (neu)
Richtlinie 2012/34/EU
Artikel 46 – Absatz 4

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

8b. Artikel 46 Absatz 4 erhält folgende Fassung:

'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. Im Falle nicht miteinander zu vereinbarender Anträge zur Durchführung von Schienenverkehrsdiensten in demselben Marktsegment berücksichtigt der Infrastrukturbetreiber bei der Kapazitätszuweisung allein die strittige Infrastruktur und nicht das gesamte Kapazitätsvolumen, das von den Gegenantragstellern angefordert wird.'

Abänderung 77

Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 1 – Nummer 8 c (neu)
Richtlinie 2012/34/EU
Artikel 54 – Absatz 1

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

8c. Artikel 54 Absatz 1 erhält folgende Fassung:

„(1) Bei technisch bedingten oder unfallbedingten Störungen der Zugbewegungen hat der Infrastrukturbetreiber alle erforderlichen Maßnahmen zu treffen, um die Situation wieder zu normalisieren. Zu diesem Zweck erstellt er einen Notfallplan, in dem die verschiedenen Stellen aufgeführt sind, die bei schwerwiegenden Vorfällen oder schwerwiegenden Störungen der Zugbewegungen zu unterrichten sind. Im Falle einer Störung, die mögliche Auswirkungen auf den grenzüberschreitenden Verkehr hat, gibt der Infrastrukturbetreiber alle relevanten Informationen an andere Infrastrukturbetreiber weiter, deren Netz und Verkehr von dieser Störung betroffen sein könnten. Die betreffenden Infrastrukturbetreiber arbeiten zusammen, um den grenzüberschreitenden Verkehr wieder zu normalisieren.“

Abänderung 78

Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 1 – Nummer 8 d (neu)
Richtlinie 2012/34/EU
Artikel 55 – Absatz 3 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

8d. In Artikel 55 wird folgender Absatz eingefügt:

„(3a) Die Mitgliedstaaten sorgen dafür, dass die Regulierungsstellen über die gemäß Artikel 56 dieser Richtlinie erforderlichen organisatorischen und betrieblichen Ressourcen verfügen, und beschließen gegebenenfalls einen Aktionsplan, um sie mit diesen Ressourcen auszustatten.“

Abänderung 79

Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 1 – Nummer 8 e (neu)
Richtlinie 2012/34/EU
Artikel 56

Derzeitiger Wortlaut

Geänderter Text

„Aufgaben der Regulierungsstelle

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

- a) den Entwurf und die Endfassung der Schienennetz-Nutzungsbedingungen;
- b) die darin festgelegten Kriterien;
- c) das Zuweisungsverfahren und dessen

„Aufgaben der Regulierungsstelle

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

- a) den Entwurf und die Endfassung der Schienennetz-Nutzungsbedingungen;
- b) die darin festgelegten Kriterien;
- c) das Zuweisungsverfahren und dessen

Ergebnis;

d) die Entgeltregelung;

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

f) die Zugangsregelungen gemäß Artikel 10 bis 13;

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

(2) Unbeschadet der Befugnisse der nationalen Wettbewerbsbehörden für die Sicherstellung des Wettbewerbs in den Schienenverkehrsmärkten ist die Regulierungsstelle berechtigt, die Wettbewerbssituation in den Schienenverkehrsmärkten zu überwachen; sie kontrolliert insbesondere von sich aus die in Absatz 1 Buchstaben a bis **g** genannten Punkte, um der Diskriminierung von Antragstellern vorzubeugen. Sie prüft insbesondere, ob die Schienennetz-Nutzungsbedingungen diskriminierende Bestimmungen enthalten oder den Infrastrukturbetreibern einen Ermessensspielraum geben, der die Diskriminierung von Antragstellern ermöglicht.

(3) Die Regulierungsstelle arbeitet auch eng mit der nationalen Sicherheitsbehörde im Sinne der Richtlinie 2008/57/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. Juni 2008 über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems in der Gemeinschaft [19] und der Genehmigungsbehörde im Sinne dieser Richtlinie zusammen.

Die Mitgliedstaaten sorgen dafür, dass diese Behörden gemeinsam einen Rahmen für den Austausch von Informationen und die Zusammenarbeit schaffen, der dazu dient, eine Beeinträchtigung des Wettbewerbs oder der Sicherheit auf dem Eisenbahnmarkt zu verhindern. In diesem

Ergebnis;

d) die Entgeltregelung;

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

f) die Zugangsregelungen gemäß Artikel 10 bis 13;

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

ga) planmäßige und außerplanmäßige Instandhaltungsarbeiten an der Infrastruktur.

(2) Unbeschadet der Befugnisse der nationalen Wettbewerbsbehörden für die Sicherstellung des Wettbewerbs in den Schienenverkehrsmärkten ist die Regulierungsstelle berechtigt, die Wettbewerbssituation in den Schienenverkehrsmärkten zu überwachen; sie kontrolliert insbesondere von sich aus die in Absatz 1 Buchstaben a bis **ga** genannten Punkte, um der Diskriminierung von Antragstellern vorzubeugen. Sie prüft insbesondere, ob die Schienennetz-Nutzungsbedingungen diskriminierende Bestimmungen enthalten oder den Infrastrukturbetreibern einen Ermessensspielraum geben, der die Diskriminierung von Antragstellern ermöglicht.

(3) Die Regulierungsstelle arbeitet auch eng mit der nationalen Sicherheitsbehörde im Sinne der Richtlinie 2008/57/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. Juni 2008 über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems in der Gemeinschaft [19] und der Genehmigungsbehörde im Sinne dieser Richtlinie zusammen.

Die Mitgliedstaaten sorgen dafür, dass diese Behörden gemeinsam einen Rahmen für den Austausch von Informationen und die Zusammenarbeit schaffen, der dazu dient, eine Beeinträchtigung des Wettbewerbs oder der Sicherheit auf dem Eisenbahnmarkt zu verhindern. In diesem

Rahmen ist auch ein Mechanismus vorgesehen, mit dem einerseits die Regulierungsstelle den nationalen Sicherheits- und Genehmigungsbehörden Empfehlungen zu Belangen unterbreiten kann, die den Wettbewerb auf dem Eisenbahnmarkt beeinträchtigen können, und andererseits die nationale Sicherheitsbehörde der Regulierungsstelle und der Genehmigungsbehörde Empfehlungen zu Belangen unterbreiten kann, die die Sicherheit beeinträchtigen können. Unbeschadet der Unabhängigkeit der betreffenden Behörde in ihrem jeweiligen Zuständigkeitsbereich prüft die betreffende Behörde solche Empfehlungen, bevor sie entsprechende Entscheidungen trifft. Beschließt die betreffende Behörde, von diesen Empfehlungen abzuweichen, so führt sie in ihren Entscheidungen die Gründe dafür an.

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

(5) Die Regulierungsstelle verfügt in Bezug auf personelle und materielle Ressourcen über die erforderlichen organisatorischen Kapazitäten, die der Bedeutung des Eisenbahnsektors in dem Mitgliedstaat entsprechen.

(6) Die Regulierungsstelle gewährleistet, dass die vom Infrastrukturbetreiber festgesetzten Entgelte dem Kapitel IV Abschnitt 2 entsprechen und nichtdiskriminierend sind. Verhandlungen zwischen Antragstellern und einem Infrastrukturbetreiber über die Höhe von Wegeentgelten sind nur zulässig, sofern sie unter Aufsicht der Regulierungsstelle erfolgen. Die Regulierungsstelle hat einzugreifen, wenn bei den Verhandlungen

Rahmen ist auch ein Mechanismus vorgesehen, mit dem einerseits die Regulierungsstelle den nationalen Sicherheits- und Genehmigungsbehörden Empfehlungen zu Belangen unterbreiten kann, die den Wettbewerb auf dem Eisenbahnmarkt beeinträchtigen können, und andererseits die nationale Sicherheitsbehörde der Regulierungsstelle und der Genehmigungsbehörde Empfehlungen zu Belangen unterbreiten kann, die die Sicherheit beeinträchtigen können. Unbeschadet der Unabhängigkeit der betreffenden Behörde in ihrem jeweiligen Zuständigkeitsbereich prüft die betreffende Behörde solche Empfehlungen, bevor sie entsprechende Entscheidungen trifft. Beschließt die betreffende Behörde, von diesen Empfehlungen abzuweichen, so führt sie in ihren Entscheidungen die Gründe dafür an.

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

(5) Die Regulierungsstelle verfügt in Bezug auf personelle und materielle Ressourcen über die erforderlichen organisatorischen Kapazitäten, die der Bedeutung des Eisenbahnsektors in dem Mitgliedstaat entsprechen.

(6) Die Regulierungsstelle gewährleistet, dass die vom Infrastrukturbetreiber festgesetzten Entgelte dem Kapitel IV Abschnitt 2 entsprechen und nichtdiskriminierend sind. **Die Regulierungsstelle gewährleistet, dass die vom Infrastrukturbetreiber, Betreibern von Serviceeinrichtungen oder von Eisenbahnverkehrsunternehmen für den Zugang — einschließlich des Schienenzugangs, des Zugangs zu**

ein Verstoß gegen die Bestimmungen dieses Kapitels droht.

Bahnhöfen, deren Gebäuden und anderen Einrichtungen, einschließlich Einrichtungen für die Anzeige von Reiseauskünften — festgesetzten Entgelte nichtdiskriminierend sind. Hierzu sind geplante Änderungen an Höhe oder Struktur der in diesem Absatz genannten Entgelte bis spätestens zwei Monate vor ihrem geplanten Inkrafttreten an die Regulierungsstelle zu melden. Die Regulierungsstelle kann bis spätestens einen Monat vor dem geplanten Inkrafttreten eine Verringerung oder Erhöhung der geplanten Änderungen, ihren Aufschub oder einen Verzicht auf die geplanten Änderungen verlangen.

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.

(7) Die Regulierungsstelle konsultiert regelmäßig und in jedem Fall mindestens alle zwei Jahre Vertreter der Nutzer von Dienstleistungen in den Bereichen Schienengütertransport und -personenverkehr und trägt ihren Ansichten zum Eisenbahnmarkt Rechnung.

(8) Die Regulierungsstelle ist berechtigt, sachdienliche Auskünfte von dem Infrastrukturbetreiber, Antragstellern und betroffenen Dritten in dem betreffenden Mitgliedstaat einzuholen.

Die verlangten Auskünfte sind innerhalb eines von der Regulierungsstelle festgesetzten angemessenen Zeitraums von höchstens einem Monat zu erteilen, es sei denn, es liegen außergewöhnliche Umstände vor und die Regulierungsstelle stimmt einer befristeten Verlängerung von nicht mehr als zwei zusätzlichen Wochen zu und genehmigt diese. Die Regulierungsstelle erhält die Möglichkeit, die Erteilung solcher Auskünfte durchzusetzen und geeignete Sanktionen, einschließlich Geldbußen, zu verhängen.

(7) Die Regulierungsstelle konsultiert regelmäßig und in jedem Fall mindestens alle zwei Jahre Vertreter der Nutzer von Dienstleistungen in den Bereichen Schienengütertransport und -personenverkehr und trägt ihren Ansichten zum Eisenbahnmarkt Rechnung.

(8) Die Regulierungsstelle ist berechtigt, sachdienliche Auskünfte von dem Infrastrukturbetreiber, Antragstellern und betroffenen Dritten in dem betreffenden Mitgliedstaat einzuholen.

Die verlangten Auskünfte sind innerhalb eines von der Regulierungsstelle festgesetzten angemessenen Zeitraums von höchstens einem Monat zu erteilen, es sei denn, es liegen außergewöhnliche Umstände vor und die Regulierungsstelle stimmt einer befristeten Verlängerung von nicht mehr als zwei zusätzlichen Wochen zu und genehmigt diese. 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 erforderlich sind.

(9) Binnen eines Monats ab Erhalt einer Beschwerde prüft die Regulierungsstelle die Beschwerde und fordert gegebenenfalls einschlägige Auskünfte an und leitet Gespräche mit allen Betroffenen ein. Innerhalb einer vorab bestimmten angemessenen Frist, in jedem Fall aber binnen sechs Wochen nach Erhalt aller sachdienlichen Informationen entscheidet sie über die betreffenden Beschwerden, trifft Abhilfemaßnahmen und setzt die Betroffenen über ihre begründete Entscheidung in Kenntnis. Unbeschadet der Zuständigkeiten der nationalen Wettbewerbsbehörden für die Sicherstellung des Wettbewerbs in den Schienenverkehrsmärkten entscheidet sie gegebenenfalls von sich aus über geeignete Maßnahmen zur Korrektur von Fällen der Diskriminierung von Antragstellern, Marktverzerrung und anderer unerwünschter Entwicklungen in diesen Märkten, insbesondere in Bezug auf Absatz 1 Buchstaben a bis g.

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

Wird die Regulierungsstelle mit einer Beschwerde wegen der Verweigerung der Zuweisung von Fahrwegkapazität oder wegen der Bedingungen eines Angebots an Fahrwegkapazität befasst, entscheidet die Regulierungsstelle entweder, dass keine Änderung der Entscheidung des

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 erforderlich sind.

(9) Binnen eines Monats ab Erhalt einer Beschwerde prüft die Regulierungsstelle die Beschwerde und fordert gegebenenfalls einschlägige Auskünfte an und leitet Gespräche mit allen Betroffenen ein. Innerhalb einer vorab bestimmten angemessenen Frist, in jedem Fall aber binnen sechs Wochen nach Erhalt aller sachdienlichen Informationen entscheidet sie über die betreffenden Beschwerden, trifft Abhilfemaßnahmen und setzt die Betroffenen über ihre begründete Entscheidung in Kenntnis. Unbeschadet der Zuständigkeiten der nationalen Wettbewerbsbehörden für die Sicherstellung des Wettbewerbs in den Schienenverkehrsmärkten entscheidet sie gegebenenfalls von sich aus über geeignete Maßnahmen zur Korrektur von Fällen der Diskriminierung von Antragstellern, Marktverzerrung und anderer unerwünschter Entwicklungen in diesen Märkten, insbesondere in Bezug auf Absatz 1 Buchstaben a bis **ga**.

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

Wird die Regulierungsstelle mit einer Beschwerde wegen der Verweigerung der Zuweisung von Fahrwegkapazität oder wegen der Bedingungen eines Angebots an Fahrwegkapazität befasst, entscheidet die Regulierungsstelle entweder, dass keine Änderung der Entscheidung des Betreibers

Infrastrukturbetreibers erforderlich ist, oder schreibt eine Änderung dieser Entscheidung gemäß *den Vorgaben der Regulierungsstelle* vor.

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

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

(12) Die Regulierungsstelle ist befugt, Prüfungen vorzunehmen oder externe Kontrollen von Infrastrukturbetreibern, Betreibern von Serviceeinrichtungen und gegebenenfalls Eisenbahnunternehmen einzuleiten, um festzustellen, ob die Bestimmungen zur getrennten Rechnungsführung gemäß Artikel 6 eingehalten werden. Diesbezüglich ist die Regulierungsstelle befugt, alle sachdienlichen Informationen zu verlangen. Die Regulierungsstelle ist insbesondere befugt, von den Infrastrukturbetreibern, den Betreibern von Serviceeinrichtungen sowie von sämtlichen Unternehmen oder sonstigen Stellen, die unterschiedliche Leistungen im Bereich des Schienenverkehrs oder des Infrastrukturbetriebs gemäß Artikel 6 Absätze 1 und 2 und Artikel 13 erbringen oder in sich integrieren, zu verlangen, dass sie alle oder einen Teil der in Anhang VIII genannten Buchführungsdaten so hinreichend detailliert vorlegen, wie es für

der Infrastruktur erforderlich ist, oder schreibt eine Änderung dieser Entscheidung gemäß *ihren Weisungen* vor. ***Der Infrastrukturbetreiber kommt der Entscheidung der Regulierungsstelle spätestens einen Monat nach Erhalt der Benachrichtigung von dieser Entscheidung nach.***

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

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

(12) Die Regulierungsstelle ist befugt, Prüfungen vorzunehmen oder externe Kontrollen von Infrastrukturbetreibern, Betreibern von Serviceeinrichtungen und gegebenenfalls Eisenbahnunternehmen einzuleiten, um festzustellen, ob die Bestimmungen zur getrennten Rechnungsführung gemäß Artikel 6 eingehalten werden. Diesbezüglich ist die Regulierungsstelle befugt, alle sachdienlichen Informationen zu verlangen. Die Regulierungsstelle ist insbesondere befugt, von den Infrastrukturbetreibern, den Betreibern von Serviceeinrichtungen sowie von sämtlichen Unternehmen oder sonstigen Stellen, die unterschiedliche Leistungen im Bereich des Schienenverkehrs oder des Infrastrukturbetriebs gemäß Artikel 6 Absätze 1 und 2 und Artikel 13 erbringen oder in sich integrieren, zu verlangen, dass sie alle oder einen Teil der in Anhang VIII genannten Buchführungsdaten so hinreichend detailliert vorlegen, wie es für

erforderlich und angemessen erachtet wird.

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

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

erforderlich und angemessen erachtet wird.

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

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

Abänderung 80

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 1 – Nummer 8 f (neu)

Richtlinie 2012/34/EU

Artikel 57 – Absatz 9 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

8f. In Artikel 57 wird folgender Absatz angefügt:

„(9) Ist ein Antragsteller der Auffassung, dass eine Entscheidung eines Infrastrukturbetreibers die Entwicklung eines grenzüberschreitenden Verkehrsdienstes behindert, so kann er das Netzwerk der Regulierungsstellen mit einer Stellungnahme zu der Angelegenheit befassen. Die betroffene nationale Regulierungsstelle wird gleichzeitig von dieser Befassung unterrichtet. Das Netzwerk verlangt gegebenenfalls geeignete Informationen vom Infrastrukturbetreiber und in jedem Fall von der betroffenen nationalen Regulierungsstelle. Das Netzwerk nimmt seine Stellungnahme an, veröffentlicht sie und übermittelt sie der betroffenen nationalen Regulierungsstelle.“

Das Netzwerk der Regulierungsstellen legt der Kommission einen Jahresbericht über seine Tätigkeiten vor. Die Kommission erstattet dem Europäischen Parlament und dem Rat Bericht.

Innerhalb eines Jahres ab Inkrafttreten dieser Richtlinie und spätestens am 31. Dezember 2019 nimmt die Kommission einen Legislativvorschlag zur Errichtung einer europäischen Regulierungsstelle an, in dem ihr Rechtspersönlichkeit verliehen und eine Aufsichts- und Schlichtungsaufgabe zugewiesen wird, aufgrund derer sie befähigt ist, sich mit grenzübergreifenden Problemen sowie mit Beschwerden gegen Entscheidungen der nationalen Regulierungsstellen zu befassen. Diese neue Stelle ersetzt das Europäische Netzwerk der Regulierungsstellen.’

Abänderung 81

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 1 – Nummer 9

Richtlinie 2012/34/EU

Artikel 63 – Absatz 1 – Unterabsatz 1

Vorschlag der Kommission

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

Geänderter Text

1. Die Kommission bewertet spätestens bis zum 31. Dezember 2024 die Auswirkungen dieser Richtlinie auf den Eisenbahnsektor und legt dem Europäischen Parlament, dem Rat, dem Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und dem Ausschuss der Regionen einen Bericht über ihre Umsetzung vor. ***In dieser Bewertung werden die Auffassungen der europäischen Regulierungsstelle darüber, ob Diskriminierungen oder sonstige Arten der Wettbewerbsverzerrung fortbestehen, und die von den Sozialpartnern im entsprechenden Ausschuss für sozialen Dialog der Union zum Ausdruck gebrachten Auffassungen berücksichtigt.***

Abänderung 82

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 1 – Nummer 9

Richtlinie 2012/34/EU

Artikel 63 – Absatz 1 – Unterabsatz 2

Vorschlag der Kommission

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

Geänderter Text

Bis zu demselben Termin bewertet die **europäische Regulierungsstelle**, ob Diskriminierungen oder sonstige Arten der Wettbewerbsverzerrung fortbestehen, **und veröffentlicht Empfehlungen für weitere strategische Maßnahmen**. Die Kommission schlägt gegebenenfalls neue gesetzgeberische Maßnahmen **auf der Grundlage dieser Empfehlungen** vor.

Abänderung 83

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 1 – Nummer 9 a (neu)

Richtlinie 2012/34/EU

Artikel 63 – Absatz 1 – Unterabsatz 2 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

9a. In Artikel 63 Absatz 1 wird folgender Unterabsatz angefügt:

„Die Kommission bewertet spätestens 18 Monate nach dem Inkrafttreten dieser Richtlinie deren Auswirkungen auf die Entwicklung des Arbeitsmarkts für Zugpersonal und schlägt gegebenenfalls neue gesetzgeberische Maßnahmen über die Zertifizierung des Zugpersonals vor.“

Abänderung 84

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 1 a (neu)

Verordnung (EG) Nr. 1371/2007

Artikel 2 – Absatz 3

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

Artikel 1a

Die Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 wird wie folgt geändert:

Artikel 2 Absatz 3 erhält folgende Fassung:

„(3) Mit dem Inkrafttreten dieser Verordnung gelten die Artikel 9, 10, 11, 12 und 19, Artikel 20 Absatz 1 und Artikel 26 unionsweit für alle Schienenpersonenverkehrsdienste.“

Abänderung 85

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 3 – Absatz 1

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

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

1. Diese Richtlinie tritt am Tag nach ihrer Veröffentlichung im Amtsblatt der Europäischen Union in Kraft. **Innerhalb von drei Monaten nach ihrer Veröffentlichung wird eine konsolidierte Fassung zusammen mit der durch sie geänderten Richtlinie 2012/34/EU zur Verfügung gestellt.**

Abänderung 86

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 3 – Absatz 2

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

2. Artikel 1 Absätze 5 bis 8 gilt ab dem 1. Januar 2018 [damit die Netzfahrpläne ab 14. Dezember 2019 angewandt werden

2. Artikel 1 Absätze 5 bis 8 gilt ab dem 1. Januar 2018 [damit die Netzfahrpläne ab 14. Dezember 2019 angewandt werden

können].

können].

Bis zum Zeitpunkt der Anwendung von Absatz 5 und unbeschadet grenzüberschreitender Personenverkehrsdienste sind die Mitgliedstaaten nicht verpflichtet, Eisenbahnunternehmen und ihren direkt oder indirekt kontrollierten Tochterunternehmen, die in einem Mitgliedstaat zugelassen sind, in dem keine vergleichbaren Zugangsrechte erteilt werden, das Zugangsrecht zu erteilen.