



Brüssel, den 13. Juli 2023
(OR. en)

11718/23
ADD 1

Interinstitutionelles Dossier:
2023/0271(COD)

TRANS 305
CODEC 1346

VORSCHLAG

Absender:	Frau Martine DEPREZ, Direktorin, im Auftrag der Generalsekretärin der Europäischen Kommission
Eingangsdatum:	13. Juli 2023
Empfänger:	Frau Thérèse BLANCHET, Generalsekretärin des Rates der Europäischen Union
Nr. Komm.dok.:	COM(2023) 443 final - ANNEXES 1 to 10
Betr.:	ANHÄNGE des Vorschlags für eine VERORDNUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES über die Nutzung von Fahrwegkapazität der Eisenbahn im einheitlichen europäischen Eisenbahnraum, zur Änderung der Richtlinie 2012/34/EU und zur Aufhebung der Verordnung (EU) Nr. 913/2010

Die Delegationen erhalten in der Anlage das Dokument COM(2023) 443 final - ANNEXES 1 to 10.

Anl.: COM(2023) 443 final - ANNEXES 1 to 10



EUROPÄISCHE
KOMMISSION

Straßburg, den 11.7.2023
COM(2023) 443 final

ANNEXES 1 to 10

ANHÄNGE

des

Vorschlags für eine

VERORDNUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

über die Nutzung von Fahrwegkapazität der Eisenbahn im einheitlichen europäischen Eisenbahnraum, zur Änderung der Richtlinie 2012/34/EU und zur Aufhebung der Verordnung (EU) Nr. 913/2010

{SEC(2023) 443 final} - {SWD(2023) 443 final} - {SWD(2023) 444 final}

DE

DE

ANHANG I

DOKUMENTE UND ZEITPLAN FÜR DAS KAPAZITÄTSMANAGEMENT

GEMÄß DEN ARTIKELN 11, 16, 18 UND 38

1. VON INFRASTRUKTURBETREIBERN IM RAHMEN DER STRATEGISCHEN KAPAZITÄTSPLANUNG GEMÄß DEN ARTIKELN 11, 16, 17 UND 18 AUSZUARBEITENDE DOKUMENTE

Dokument	Inhalt
Kapazitätsstrategie (Artikel 16)	<ul style="list-style-type: none">– geplante Entwicklung der physischen Infrastruktur, einschließlich Neubauten, Umrüstungen, Erneuerungen und Schließungen/Stilllegungen– prognostizierte Entwicklung der Nachfrage nach Schienenverkehrsdiensten– strategische Leitlinien der Mitgliedstaaten für die Kapazitätsauslastung mit einem Ausblick auf die Entwicklung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen– in Rahmenverträgen zugewiesene Kapazität und für die Erbringung von Verkehrsdiensten im Rahmen öffentlicher Dienstleistungsaufträge benötigte Kapazität– als stark ausgelastet oder überlastet gemeldete Fahrwege– größere Kapazitätsbeschränkungen aufgrund von Infrastrukturarbeiten
Kapazitätsmodell (Artikel 17)	<ul style="list-style-type: none">– alle in der Kapazitätsstrategie enthaltenen Informationen, gegebenenfalls aktualisiert und genauer ausgeführt– Umfang der für Antragsteller zur Verfügung stehenden Kapazität nach Segment des Schienenverkehrsmarkts und/oder nach Zuweisungsverfahren– Umfang der für Infrastrukturarbeiten erforderlichen Kapazität nach Auswirkungen auf den Verkehr (Kategorien)– geografischer Anwendungsbereich: zumindest die Strecken des TEN-V-Kernnetzes und des erweiterten Kernnetzes– geografische Einzelheiten: Aufschlüsselung in geeignete Planungsabschnitte, die die Infrastruktur- und Nachfragermerkmale widerspiegeln– zeitlicher Anwendungsbereich: eine Netzfahrplanperiode– zeitliche Einzelheiten: zumindest ein jährlicher Überblick (Kapazitätsbeschränkungen) und ein oder mehrere repräsentative Tage (für Anträge verfügbare Kapazität)

Kapazitätsangebotsplan (Artikel 18)	<ul style="list-style-type: none"> – alle im Kapazitätsmodell enthaltenen Informationen, gegebenenfalls aktualisiert und genauer ausgeführt – für Anträge verfügbare vorgeplante Kapazität, definiert in Form von Kapazitätsobjekten – Kapazitätsbeschränkungen, definiert in Form von Kapazitätsobjekten – verfügbare alternative Kapazität bei Kapazitätsbeschränkungen – verfügbare alternative Kapazität bei Netzstörungen
--	---

2. ZEITPLAN FÜR DAS STRATEGISCHE KAPAZITÄTSMANAGEMENT GEMÄß DEN ARTIKELN 11, 16, 17 UND 18

1. Bei der Ausarbeitung der Dokumente der strategischen Kapazitätsplanung für eine bestimmte Netzfahrplanperiode halten sich Infraukturbetreiber an den in diesem Abschnitt festgelegten Zeitplan.

Infraukturbetreiber können frühere Fristen festlegen. Diese Fristen sind auf EU-Ebene zu harmonisieren und in den Europäischen Rahmen für das Kapazitätsmanagement gemäß Artikel 6 aufzunehmen.

Die Konsultation der Beteiligten erfolgt gemäß Artikel 54 und bezieht mindestens Eisenbahnunternehmen und andere Antragsteller, am Betrieb Beteiligte und Behörden ein. Die Infraukturbetreiber stimmen die Planungsdokumente fortlaufend im Rahmen der Koordinierung gemäß Artikel 53 ab.

Dokument	Etappenziel	Frist (spätestens)
Kapazitätsstrategie (Artikel 16)	Veröffentlichung der ersten Elemente der Kapazitätsstrategie	X-60
	Erste Konsultation der Beteiligten	X-58
	Veröffentlichung des Strategieentwurfs und zweite Konsultation der Beteiligten	X-38
	Veröffentlichung der endgültigen Kapazitätsstrategie nach abschließender Koordinierung zwischen den Infraukturbetreibern	X-36
Kapazitätsmodell (Artikel 17)	Beginn der Ausarbeitung	X-36
	Konsultation der Antragsteller und der am Betrieb Beteiligten	X-24
	Veröffentlichung des Entwurfs des	X-21

	Kapazitätsmodells	
	Koordinierung mit den Antragstellern und den am Betrieb Beteiligten	X-19
	Veröffentlichung des endgültigen Kapazitätsmodells nach abschließender Koordinierung zwischen den Infrastrukturbetreibern	X-18
Kapazitätsangebotsplan (Artikel 18)	Beginn der Ausarbeitung	X-18
	Konsultation der Antragsteller und der am Betrieb Beteiligten	X-14
	Veröffentlichung von Kapazitätsbeschränkungen gemäß Abschnitt 3 Nummer 1 dieses Anhangs	X-12
	Veröffentlichung des endgültigen Kapazitätsangebotsplans nach abschließender Koordinierung zwischen den Infrastrukturbetreibern	X-11
	Veröffentlichung von Kapazitätsbeschränkungen gemäß Abschnitt 3 Nummer 5 dieses Anhangs	X-4
	Umwidmung von für die Zuweisung im Rahmen des Netzfahrplans reservierter Kapazität für andere Zuweisungsverfahren	X-2
	Aktualisierung des Kapazitätsangebotsplans, um Änderungen an vorgeplanter oder zugewiesener Kapazität Rechnung zu tragen	Bis X+12 unverzüglich
Anmerkung:		
(1) „X-m“ bedeutet „m“ Monate vor Inkrafttreten des Netzfahrplans („X“) gemäß Abschnitt 4.		

2. Abweichend von Nummer 1 gilt für das Dokument „Kapazitätsstrategie“ in Bezug auf die im Dezember 2029 und Dezember 2030 beginnenden Netzfahrplanperioden folgender vereinfachter und verkürzter Zeitplan:

Kapazitätsstrategie (Artikel 16)	Veröffentlichung des Strategieentwurfs und Konsultation der Beteiligten	X-38
	Veröffentlichung der endgültigen Kapazitätsstrategie nach abschließender Koordinierung zwischen den Infrastrukturbetreibern	X-36

3. ZEITPLAN FÜR DIE KOORDINIERUNG, KONSULTATION UND VERÖFFENTLICHUNG VON KAPAZITÄTSBESCHRÄNKUNGEN AUFGRUND VON INFRASTRUKTURARBEITEN GEMÄß DEN ARTIKELN 10 UND 35

1. Hinsichtlich zeitweiliger Beschränkungen der Kapazität von Schienenstrecken, die durch Gründe wie z. B. Infrastrukturarbeiten einschließlich der damit verbundenen Geschwindigkeitsbeschränkungen, Achslast, Zuglänge, Traktion oder Lichtraumprofil bedingt sind („Kapazitätsbeschränkungen“), mehr als sieben aufeinanderfolgende Tage andauern und dazu führen, dass mehr als 30 % des geschätzten Verkehrsaufkommens auf einer Schienenstrecke pro Tag storniert, umgeleitet oder durch andere Verkehrsträger ersetzt wird, müssen die betroffenen Infrastrukturbetreiber alle Kapazitätsbeschränkungen sowie die vorläufigen Ergebnisse einer Konsultation der Antragsteller zum ersten Mal mindestens 24 Monate und zum zweiten Mal in aktualisierter Form mindestens 12 Monate vor dem betreffenden Netzfahrplanwechsel veröffentlichen. Diese Infrastrukturbeschränkungen werden in den Kapazitätsangebotsplan gemäß Artikel 18 aufgenommen.
2. Als Teil der Koordinierung zwischen den Infrastrukturbetreibern gemäß Artikel 53 erörtern die in Absatz 5 des Artikels benannten Stellen diese Kapazitätsbeschränkungen bei der ersten Veröffentlichung auch gemeinsam mit interessierten Antragstellern und den wichtigsten Betreibern betroffener Serviceeinrichtungen, sofern sich die Kapazitätsbeschränkungen auf mehr als ein Netz auswirken.
3. Bei der ersten Veröffentlichung von Kapazitätsbeschränkungen gemäß Nummer 1 leitet der Infrastrukturbetreiber eine Konsultation der Antragsteller und der wichtigsten Betreiber betroffener Serviceeinrichtungen zu den Kapazitätsbeschränkungen ein. Ist zwischen der ersten und der zweiten Veröffentlichung von Kapazitätsbeschränkungen eine Koordinierung gemäß Nummer 4 erforderlich, konsultieren die nach Artikel 53 Absatz 5 benannten Stellen die Antragsteller und die wichtigsten Betreiber betroffener Serviceeinrichtungen zwischen dem Ende dieser Koordinierung und der zweiten Veröffentlichung der Kapazitätsbeschränkung ein zweites Mal.
4. Vor der Veröffentlichung der Kapazitätsbeschränkungen gemäß Nummer 1 stimmen die nach Artikel 53 Absatz 5 benannten Stellen, einschließlich Infrastrukturbetreibern, die von einer Zugumleitung betroffen sein könnten, Kapazitätsbeschränkungen, die zu einer Stornierung, Umleitung oder einem Ersatz

durch andere Verkehrsträger führen könnten, miteinander ab, wenn sich die Kapazitätsbeschränkungen auf mehr als ein Netz auswirken.

Die Koordinierung vor der zweiten Veröffentlichung muss zu folgenden Zeitpunkten abgeschlossen sein:

- a) spätestens 18 Monate vor dem Netzfahrplanwechsel, wenn mehr als 50 % des geschätzten Verkehrsaufkommens auf einer Schienenstrecke pro Tag für eine Dauer von mehr als 30 aufeinanderfolgenden Tagen storniert, umgeleitet oder durch andere Verkehrsträger ersetzt wird;
- b) spätestens 13 Monate und 15 Tage vor dem Netzfahrplanwechsel, wenn mehr als 30 % des geschätzten Verkehrsaufkommens auf einer Schienenstrecke pro Tag für eine Dauer von mehr als sieben aufeinanderfolgenden Tagen storniert, umgeleitet oder durch andere Verkehrsträger ersetzt wird;
- c) spätestens 13 Monate und 15 Tage vor dem Netzfahrplanwechsel, wenn mehr als 50 % des geschätzten Verkehrsaufkommens auf einer Schienenstrecke pro Tag für eine Dauer von bis zu sieben aufeinanderfolgenden Tagen storniert, umgeleitet oder durch andere Verkehrsträger ersetzt wird.

Soweit erforderlich, laden die Stellen, die die Koordinierung zwischen den Infrastrukturbetreibern gemäß Artikel 53 Absatz 5 vornehmen, die auf den betroffenen Strecken tätigen Antragsteller und die wichtigsten Betreiber betroffener Serviceeinrichtungen zur Teilnahme an dieser Koordinierung ein.

5. Hinsichtlich Kapazitätsbeschränkungen mit einer Dauer von bis zu sieben aufeinanderfolgenden Tagen, die nicht gemäß Nummer 1 veröffentlicht werden müssen, aber dazu führen, dass mehr als 10 % des geschätzten Verkehrsaufkommens auf einer Schienenstrecke pro Tag storniert, umgeleitet oder durch andere Verkehrsträger ersetzt wird, und die in der folgenden Fahrplanperiode auftreten und dem Infrastrukturbetreiber spätestens 6 Monate und 15 Tage vor dem Netzfahrplanwechsel bekannt werden, konsultiert der Infrastrukturbetreiber die betroffenen Antragsteller zu den vorgesehenen Kapazitätsbeschränkungen und teilt die aktualisierten Kapazitätsbeschränkungen mindestens vier Monate vor dem Netzfahrplanwechsel mit. Der Infrastrukturbetreiber stellt die Einzelheiten zu den angebotenen Zugrassen für Personenzüge spätestens vier Monate und für Güterzüge spätestens einen Monat vor dem Beginn der Kapazitätsbeschränkung bereit, außer wenn der Infrastrukturbetreiber und die betroffenen Antragsteller eine kürzere Vorlaufzeit vereinbaren.
6. Die Infrastrukturbetreiber können auf der Grundlage einer Konsultation mit Antragstellern und Betreibern von Serviceeinrichtungen entscheiden, strengere Schwellen für Kapazitätsbeschränkungen anzuwenden, die auf niedrigeren Prozentsätzen des geschätzten Verkehrsaufkommens oder einer kürzeren Dauer beruhen, als nach Abschnitt 3 dieses Anhangs erforderlich wäre, oder neben den Kriterien aus diesem Anhang weitere Kriterien anzuwenden. Sie veröffentlichen die Schwellen und Kriterien für die Zusammenfassung von Kapazitätsbeschränkungen in ihren Schienennetz-Nutzungsbedingungen nach Anhang IV Nummer 3 der Richtlinie 2012/34/EU.
7. Unbeschadet des Artikels 40 kann der Infrastrukturbetreiber entscheiden, die unter den Nummer 1 bis 5 genannten Fristen nicht anzuwenden, wenn die Kapazitätsbeschränkung für die Wiederherstellung eines sicheren Zugbetriebs erforderlich ist, der Zeitpunkt der Beschränkungen nicht der Kontrolle des

Infrastrukturbetreibers unterliegt, die Anwendung dieser Fristen nicht kosteneffizient oder mit nicht zu vertretenden Nachteilen für Lebensdauer oder Zustand von Anlagen verbunden wäre oder wenn alle betroffenen Antragsteller zustimmen. In diesen Fällen sowie im Falle anderer Kapazitätsbeschränkungen, die nicht gemäß anderen Bestimmungen dieses Anhangs einer Konsultation unterzogen werden müssen, konsultiert der Infrastrukturbetreiber die betroffenen Antragsteller und die wichtigsten Betreiber betroffener Serviceeinrichtungen umgehend.

8. Die vom Infrastrukturbetreiber bei Maßnahmen gemäß den Nummern 1, 5 oder 7 bereitzustellenden Informationen müssen Folgendes enthalten:

- a) den vorgesehenen Tag,
- b) die Tageszeit und, sobald möglich, Uhrzeit des Beginns und Endes der Kapazitätsbeschränkung,
- c) den von der Kapazitätsbeschränkung betroffenen Streckenabschnitt,
- d) gegebenenfalls die Kapazität der Umleitungsstrecken.

Der Infrastrukturbetreiber veröffentlicht diese Informationen oder einen entsprechenden Link zur Fundstelle gemäß Anhang IV Nummer 3 der Richtlinie 2012/34/EU in seinen Schienennetz-Nutzungsbedingungen. Der Infrastrukturbetreiber muss diese Informationen laufend aktualisieren. Darüber hinaus müssen die Infrastrukturbetreiber diese Informationen in digitaler Form gemäß den Artikeln 9 und 62 veröffentlichen.

9. Hinsichtlich Kapazitätsbeschränkungen, die mindestens 30 aufeinanderfolgende Tage lang andauern und mehr als 50 % des geschätzten Verkehrsaufkommens auf einer Schienenstrecke betreffen, muss der Infrastrukturbetreiber den Antragstellern auf deren Anfrage hin während der ersten Konsultationsrunde einen Vergleich der Bedingungen bei mindestens zwei alternativen Kapazitätsbeschränkungen bereitstellen. Der Infrastrukturbetreiber gestaltet diese Alternativen gemeinsam mit den Antragstellern anhand der Angaben, die ihm die Antragsteller zum Zeitpunkt ihrer Anfrage bereitstellen.

Der Vergleich muss für jede Alternative mindestens Folgendes umfassen:

- a) die Dauer der Kapazitätsbeschränkung,
- b) die erwartungsgemäß ungefähr zu erreichenden Infrastrukturentgelte,
- c) die auf Umleitungsstrecken verfügbare Kapazität,
- d) die verfügbaren Alternativstrecken und
- e) die ungefähren Fahrtzeiten.

Bevor er zwischen den alternativen Kapazitätsbeschränkungen wählt, konsultiert der Infrastrukturbetreiber die interessierten Antragsteller und berücksichtigt die Auswirkungen der verschiedenen Alternativen auf diese Antragsteller und die Nutzer der Dienste.

Die Analyse alternativer Kapazitätsbeschränkungen muss auch Situationen umfassen, die mehr als einen Infrastrukturbetreiber betreffen. In diesem Fall koordinieren die Infrastrukturbetreiber die Planung einer alternativen Kapazitätsbeschränkung gemäß Artikel 53.

10. Im Falle von Kapazitätsbeschränkungen, die mehr als 30 aufeinanderfolgende Tage andauern und mehr als 50 % des geschätzten Verkehrsaufkommens auf einer

Schienenstrecke betreffen, muss der Infraukturbetreiber Kriterien festlegen, welche Züge jeder Verkehrsart umgeleitet werden sollten, und dabei die kommerziellen und betrieblichen Sachzwänge des Antragstellers berücksichtigen, soweit diese betrieblichen Sachzwänge nicht aus unternehmerischen oder organisatorischen Entscheidungen des Antragstellers resultieren, und unbeschadet des Ziels gemäß Artikel 30 Absatz 1 der Richtlinie 2012/34/EU, die Kosten des Infraukturbetreibers zu senken. Der Infraukturbetreiber veröffentlicht diese Kriterien in den Schienennetz-Nutzungsbedingungen.

11. Das ENIM veröffentlicht die nach Nummer 8 erforderlichen Informationen auf seiner Website.
12. Die Kommission überprüft die Umsetzung des Abschnitts 3 dieses Anhangs bis zum 31. Dezember 2024 und legt erforderlichenfalls einen Legislativvorschlag vor.

4. ZEITPLAN FÜR DIE KAPAZITÄTSZUWEISUNG IM JÄHRLICHEN ZUWEISUNGSVERFAHREN GEMÄß DEN ARTIKELN 32 UND 38

1. Der Infraukturbetreiber und die Antragsteller halten sich an den folgenden Zeitplan:

Etappenziel oder Zeitraum	Frist oder Dauer⁽¹⁾
Gültigkeitsdauer des Netzfahrplans („Netzfahrplanperiode“)	1 Jahr
Inkrafttreten des Netzfahrplans	am zweiten Samstag im Dezember um 24.00 Uhr
Veröffentlichung des Kapazitätsangebotsplans	gemäß Abschnitt 2 dieses Anhangs
Veröffentlichung von Kapazitätsbeschränkungen aufgrund von Infrastrukturarbeiten	gemäß den Abschnitten 2 und 3 dieses Anhangs
Frist für die Einreichung von Anträgen auf Kapazitätsrechte	X–8,5
Erstellung des Netzfahrplanentwurfs	X–6,5
Frist für die Übermittlung des Kapazitätsangebotsentwurfs des Infraukturbetreibers an die Antragsteller	
Abschluss der Koordinierung mit den Antragstellern	X–6
Frist für die Übermittlung des endgültigen Kapazitätsangebots des Infraukturbetreibers an die Antragsteller	X–5,5
Veröffentlichung des endgültigen Netzfahrplans	X–5,25
Frist für die Zuweisung von Kapazitätsrechten durch den Infraukturbetreiber an die Antragsteller	
Umwandlung von Kapazitätsspezifikationen in Zugtrassen	im Europäischen

	Rahmen für das Kapazitätsmanagement gemäß Artikel 6 festzulegen
Anmerkung:	
(1) „X–m“ bedeutet „m“ Monate vor Inkrafttreten des Netzfahrplans („X“).	

2. Die Infrastrukturbetreiber weisen Fahrwegkapazität aufgrund von gemäß Artikel 32 Absatz 8 eingehenden Anträgen nach dem Windhundprinzip zu.
3. Die in der Tabelle unter Nummer 1 festgelegte Frist für die Einreichung von Anträgen auf Kapazitätsrechte ist die Frist für die Beantragung von Fahrwegkapazität gemäß Artikel 27 Absatz 4 der Richtlinie 2012/34/EU.

5. ZEITPLAN FÜR DIE KAPAZITÄTSZUWEISUNG DURCH RAHMENVERTRÄGE GEMÄß DEN ARTIKELN 31 UND 38

1. Der Infrastrukturbetreiber hält sich an den folgenden Zeitplan:

Zeitraum	Dauer ⁽¹⁾
Standardlaufzeit von Rahmenverträgen	5 Jahre
Umwandlung von Kapazitätsspezifikationen in Zugtrassen	zwischen X–8,5 und X–6,5 (gemeinsam mit der Koordinierung im jährlichen Zuweisungsverfahren gemäß Abschnitt 4)

Anmerkung:

- (1) „X–m“ bedeutet „m“ Monate vor Inkrafttreten des Netzfahrplans („X“) gemäß Abschnitt 4.

6. ZEITPLAN FÜR DIE KAPAZITÄTSZUWEISUNG IM FORTLAUFENDEN PLANUNGSVERFAHREN GEMÄß DEN ARTIKELN 33 UND 38

1. Der Infrastrukturbetreiber und die Antragsteller halten sich während des fortlaufenden Planungsverfahrens an den folgenden Zeitplan:

Etappenziel oder Zeitraum	Frist oder Dauer ⁽¹⁾
Frühester Zeitpunkt, zu dem Antragsteller Anträge auf Fahrwegkapazität im fortlaufenden Planungsverfahren einreichen können	4 Monate vor der ersten Zugfahrt
Spätester Zeitpunkt, zu dem Antragsteller Anträge auf Fahrwegkapazität im fortlaufenden Planungsverfahren einreichen können	1 Monat vor der ersten Zugfahrt
Maximale Laufzeit der im fortlaufenden Planungsverfahren	36 Monate ab der ersten

gewährten Kapazitätsrechte	Zugfahrt
Umwandlung von Kapazitätsspezifikationen in Zugtrassen für Kapazitätsrechte, die gemäß Artikel 33 Absatz 2 Buchstabe a gewährt wurden	zwischen X–8,5 und X–6,5 (gemeinsam mit der Koordinierung im jährlichen Zuweisungsverfahren gemäß Abschnitt 4)
Umwandlung von Kapazitätsspezifikationen in Zugtrassen für Kapazitätsrechte, die gemäß Artikel 33 Absatz 2 Buchstabe b gewährt wurden	vom Infraukturbetreiber unter Berücksichtigung des Europäischen Rahmens für das Kapazitätsmanagement gemäß Artikel 6 festzulegen
Anmerkung: (1) „X–m“ bedeutet „m“ Monate vor Inkrafttreten des Netzfahrplans („X“) gemäß Abschnitt 4.	

2. Die Infraukturbetreiber weisen im fortlaufenden Planungsverfahren Kapazität nach dem Windhundprinzip zu.

7. ZEITPLAN FÜR DIE KAPAZİTİTSZUWEISUNG IM AD-HOC-VERFAHREN GEMÄß DEN ARTIKELN 34 UND 38

Bei der Zuweisung von Fahrwegkapazität im Ad-hoc-Verfahren hält sich der Infraukturbetreiber an den folgenden Zeitplan:

Zeitraum	Dauer
Maximale Frist für Infraukturbetreiber, um ein Angebot von Kapazitätsrechten für ein einziges Netz zu erstellen	1 Tag
Maximale Frist für Infraukturbetreiber, um ein Angebot von netzübergreifenden Kapazitätsrechten zu erstellen	5 Tage

8. ZEITPLAN FÜR ÄNDERUNGEN AN ZUGEWIESENER KAPAZİTÄT GEMÄß ARTIKEL 39

Bei der Änderung von Fahrwegkapazitätsrechten im Ad-hoc-Verfahren hält sich der Infraukturbetreiber an den folgenden Zeitplan:

Etappenziel oder Zeitraum	Frist oder Dauer
Maximale Frist für den Infraukturbetreiber, um ein alternatives Kapazitätsrecht für ein einziges Netz anzubieten	24 Stunden
Maximale Frist für betroffene Infraukturbetreiber, um ein alternatives netzübergreifendes Kapazitätsrecht anzubieten	5 Tage

ANHANG II

Stark ausgelastete und überlastete Fahrwege gemäß Artikel 20

1. SCHWELLEN FÜR DIE MELDUNG VON FAHRWEGEN ALS STARK AUSGELASTET UND ÜBERLASTET

Auslastung	Einstufung	Kapazitätsauslastung	Bezugszeitraum
heterogener Verkehr	stark ausgelastet	> 65 % der theoretischen Kapazität	mehr als 4 Stunden an mehr als 200 Tagen pro Jahr
heterogener Verkehr	überlastet	> 95 % der theoretischen Kapazität	mehr als 4 Stunden an mehr als 250 Tagen pro Jahr
homogener Verkehr	stark ausgelastet	> 80 % der theoretischen Kapazität	mehr als 4 Stunden an mehr als 200 Tagen pro Jahr
homogener Verkehr	überlastet	> 95 % der theoretischen Kapazität	mehr als 4 Stunden an mehr als 250 Tagen pro Jahr

Kapazitätsauslastung bezeichnet das Verhältnis zwischen der zugewiesenen Kapazität oder – für frühere Fahrplanperioden – der Anzahl der tatsächlich gefahrenen Züge und der theoretisch auf einem Fahrwegteil zur Verfügung stehenden Kapazität nach der in Abschnitt 2 genannten Methode.

„Homogener Verkehr“ bedeutet, dass Züge auf dem betreffenden Abschnitt im Allgemeinen ähnliche für die Kapazitätsauslastung relevante Merkmale aufweisen, insbesondere Geschwindigkeit, Haltemuster und Beschleunigung.

„Heterogener Verkehr“ bedeutet, dass sich Züge auf dem betreffenden Abschnitt hinsichtlich der für die Kapazitätsauslastung relevanten Merkmale, insbesondere Geschwindigkeit, Haltemuster und Beschleunigung, unterscheiden.

2. VERFAHREN UND METHODEN ZUR BERECHNUNG DES GRADES DER KAPAZITÄTSAUSLASTUNG

Die Infrastrukturbetreiber beurteilen den Grad der Kapazitätsauslastung auf der Grundlage objektiver, transparenter und geeigneter Verfahren und Methoden.

Die Infrastrukturbetreiber können bestehende Verfahren und Methoden, die diese Kriterien erfüllen, weiterhin anwenden. Spätestens drei Jahre nach Inkrafttreten dieser Verordnung erarbeitet das ENIM eine Empfehlung zur Nutzung eines harmonisierten EU-Verfahrens und einer harmonisierten EU-Methode zur Beurteilung der Auslastung von Fahrwegkapazität.

Alternativ kann die Kapazitätsauslastung als das Verhältnis zwischen der Kapazitätsnachfrage (beobachtete/vergangene oder geschätzte zukünftige Nachfrage) und der im Kapazitätsauslastungsplan gemäß Artikel 18 verfügbaren Kapazität beurteilt werden.

ANHANG III
INHALT DES EUROPÄISCHEN RAHMENS FÜR DAS
KAPAZITÄTSMANAGEMENT
GEMÄß ARTIKEL 6

Der Europäische Rahmen für das Kapazitätsmanagement gemäß Artikel 6 muss mindestens folgende Elemente enthalten:

Element	Fundstelle(n)
Verfahren und Methoden für das Management und die Zuweisung knapper Fahrwegkapazität auf der Grundlage sozioökonomischer und umweltbezogener Kriterien	Artikel 8 Absatz 5, Artikel 8 Absatz 6
Arten und Beschreibung der Schienenverkehrsdiene, die zur strategischen Planung der Fahrwegkapazität zu verwenden sind	Artikel 12 Absatz 2
Gemeinsame Grundsätze, Verfahren und Methoden für die strategische Kapazitätsplanung, einschließlich Koordinierung zwischen Infrastrukturbetreibern und Konsultation der Beteiligten	Artikel 12 Absatz 9, Artikel 13, Artikel 14
Mittel für die Veröffentlichung des Kapazitätsangebotsplans und Verfahren für die Konsultation der Antragsteller	Artikel 18 Absatz 10
Vorschriften und Verfahren für die Zuweisung von im Kapazitätsangebotsplan enthaltener vorgeplanter Kapazität	Artikel 20 Absatz 3
Merkmale der Kapazitätsspezifikationen	Artikel 26 Absatz 1
Spannen für Schwellenwerte für die Stornierung ungenutzter Kapazitätsrechte	Artikel 27 Absatz 6
Verfahren und Methoden für die Koordinierung der Zuweisung netzübergreifender Kapazitätsrechte, einschließlich Mindestqualitätsanforderungen	Artikel 28 Absatz 5
Leitlinien zur Begrenzung von Abweichungen zwischen der von Antragstellern beantragten und der von Infrastrukturbetreibern im einvernehmlichen Konfliktlösungsverfahren angebotenen Fahrwegkapazität	Artikel 36 Absatz 2
Verfahren für Änderungen an Kapazitätsrechten nach der Zuweisung	Artikel 39 Absatz 8
Bedingungen, die zu einer Entschädigung für Änderungen an Kapazitätsrechten führen	Artikel 40 Absatz 3
Grundsätze, Vorschriften und Verfahren für das Management und die Zuweisung von Fahrwegkapazität im Falle einer Netzstörung	Artikel 41 Absatz 2

ANHANG IV

Inhalt der Schienennetz-Nutzungsbedingungen gemäß Artikel 27 der Richtlinie 2012/34/EU – Abschnitt über Kapazitäts- und Verkehrsmanagement

Die Schienennetz-Nutzungsbedingungen gemäß Artikel 27 der Richtlinie 2012/34/EU müssen Folgendes enthalten:

1. Einen Abschnitt mit Angaben zur Art des Fahrwegs, der den Eisenbahnunternehmen zur Verfügung steht, sowie zu den Zugangsbedingungen für den betreffenden Fahrweg. Dieser Abschnitt muss auf Informationen verweisen, die im Infrastrukturregister gemäß Artikel 49 der Richtlinie (EU) 2016/797 verfügbar sind.
2. Einen Abschnitt mit den Grundsätzen und den Kriterien für das Kapazitätsmanagement. Es sind Angaben zu den allgemeinen Kapazitätsmerkmalen des Fahrwegs, der den Eisenbahnunternehmen zur Verfügung steht, sowie zu etwaigen Nutzungseinschränkungen, einschließlich des zu erwartenden Kapazitätsbedarfs für Instandhaltungszwecke, zu machen. In diesem Abschnitt sind ferner die Abwicklung und die Fristen des Kapazitätsmanagementverfahrens anzugeben. Er muss spezifische Kriterien enthalten, die für dieses Verfahren von Belang sind, insbesondere
 - a) die Verfahren, nach denen Antragsteller zur strategischen Kapazitätsplanung konsultiert werden,
 - b) die Verfahren, nach denen Antragsteller beim Infrastrukturbetreiber die Zuweisung von Fahrwegkapazität beantragen können,
 - c) die Anforderungen an Antragsteller,
 - d) den Zeitplan der strategischen Kapazitätsplanung, der Antrags-, Zuweisungs-, Anpassungs- und Umplanungsverfahren und der Verfahren, die bei der Anforderung von Informationen zur Netzfahrplanerstellung einzuhalten sind, sowie der Verfahren zur zeitlichen Planung planmäßiger und außerplanmäßiger Instandhaltungsarbeiten,
 - e) die Grundsätze des einvernehmlichen Konfliktlösungsmechanismus gemäß Artikel 36, einschließlich des in diesem Rahmen eingerichteten Streitbeilegungssystems, und des förmlichen Konfliktlösungsmechanismus gemäß Artikel 37,
 - f) die Struktur und Höhe der Entschädigungen für Änderungen an Kapazitätsrechten,
 - g) die im Fall eines stark ausgelasteten Fahrwegs oder einer Fahrwegüberlastung durchzuführenden Verfahren und anzuwendenden Kriterien,
 - h) Einzelheiten zu Nutzungsbeschränkungen von Fahrwegen,
 - i) eine Erläuterung etwaiger Abweichungen von dem in Artikel 6 genannten Europäischen Rahmen.
3. Einen Abschnitt über den Betrieb, einschließlich Verkehrs-, Störungs- und Krisenmanagement. Darin ist die Umsetzung der in dieser Verordnung und in der Richtlinie (EU) 2016/797, der Richtlinie (EU) 2016/798 und der Richtlinie 2007/59/EG festgelegten Anforderungen darzulegen, darunter:

- a) Betriebsvorschriften, einschließlich Vorrangregeln oder Vorranggrundsätzen für das Verkehrsmanagement, eine Liste technischer Vorschriften, Betriebs- und Sicherheitsvorschriften sowie Vorschriften für Betriebspersonal oder Verweise darauf,
 - b) betriebliche Maßnahmen, einschließlich Vorschriften und Verfahren für das Störungs- und Krisenmanagement, die Betriebskommunikation und den Datenaustausch mit Eisenbahnunternehmen und anderen am Betrieb Beteiligten,
 - c) eine Liste der für den Betrieb verwendeten Informationssysteme und Verweise darauf,
 - d) eine Erläuterung etwaiger Abweichungen von dem in Artikel 44 genannten Europäischen Rahmen.
4. Einen Abschnitt mit den wichtigsten Elementen des Leistungsmanagements, darunter insbesondere
- a) Verweise auf Leistungsziele, die im Geschäftsplan gemäß Artikel 8 Absatz 2 der Richtlinie 2012/34/EU und in der in Artikel 30 jener Richtlinie genannten vertraglichen Vereinbarung festgelegt sind,
 - b) Verfahren zur Überwachung der Fortschritte bei der Erreichung der Zielvorgaben und zur diesbezüglichen Berichterstattung, zur gemeinsamen Ermittlung der Ursachen von Leistungsmängeln mit den am Betrieb Beteiligten und zur Konzeption und Umsetzung von Abhilfemaßnahmen zur Verbesserung der Leistung,
 - c) eine Erläuterung etwaiger Abweichungen von dem in Artikel 50 genannten Europäischen Rahmen.

ANHANG V

INHALT DES EUROPÄISCHEN RAHMENS FÜR DIE GRENZÜBERSCHREITENDE KOORDINIERUNG DES VERKEHRS-, STÖRUNGS- UND KRISENMANAGEMENTS GEMÄß ARTIKEL 44

Der Europäische Rahmen für die Koordinierung des grenzüberschreitenden Verkehrs-, Störungs- und Krisenmanagements muss mindestens folgende Elemente enthalten:

Element	Fundstelle(n)
Gemeinsame Grundsätze für das Verkehrs-, Störungs- und Krisenmanagement, die von den Infrastrukturbetreibern bei der Festlegung von Vorschriften und Verfahren für das Verkehrsmanagement zu berücksichtigen sind	Artikel 43
Gemeinsame Vorschriften und Verfahren für die Koordinierung des Verkehrs-, Störungs- und Krisenmanagements zwischen den Infrastrukturbetreibern und mit am Betrieb Beteiligten	Artikel 42, Artikel 43, Artikel 45, Artikel 46, Artikel 47, Artikel 48
Gemeinsame Vorschriften und Verfahren für das Management und die Zuweisung von Kapazität im Falle von Netzstörungen und Krisensituationen	Artikel 41 Absatz 1
Festlegung der Zuständigkeiten von am Betrieb Beteiligten, die am Management des grenzüberschreitenden Verkehrs mitwirken, auf der Grundlage einer Reihe vereinbarter betrieblicher Verfahren, Etappenziele und Schnittstellen	Artikel 45
Verfahren, Vorschriften, Instrumente und Schnittstellen für die Kommunikation und den Informationsaustausch, einschließlich harmonisierter digitaler Instrumente und Schnittstellen, zwischen Infrastrukturbetreibern, am Betrieb Beteiligten und anderen betroffenen Beteiligten, insbesondere Behörden	Artikel 45, Artikel 48, Artikel 62
Grundsätze für die Einrichtung spezieller Koordinierungsgruppen für das Verkehrs-, Störungs- und Krisenmanagement	Artikel 53 Absatz 2
Regelungen für Simulation und Schulung, insbesondere in Bezug auf Netzstörungen und Krisensituationen	Artikel 42, Artikel 46, Artikel 47
Regelungen zur Überprüfung der Leistung des Verkehrs-, Störungs- und Krisenmanagements, einschließlich der Koordinierung zwischen am Betrieb Beteiligten	Artikel 50, Artikel 51

ANHANG VI
Netzstörungen
gemäß Artikel 46

Art des Vorfalls	Voraussichtliche Dauer	Voraussichtliche Auswirkungen
Netzstörung	Es sind mindestens drei Tage erforderlich, um wieder das Kapazitätsniveau zu erreichen, das vor dem Vorfall für den Zugverkehr verfügbar war.	<ul style="list-style-type: none"> – mindestens 50 % der Züge auf dem betroffenen Abschnitt, die nur auf einem einzigen Netz verkehren, bedürfen einer betrieblichen Behandlung – weniger als 50 % der Züge auf dem betroffenen Abschnitt, die netzübergreifend verkehren, bedürfen (voraussichtlich) einer betrieblichen Behandlung
netzübergreifende Störung	Es sind mindestens drei Tage erforderlich, um wieder das Kapazitätsniveau zu erreichen, das vor dem Vorfall für den Zugverkehr verfügbar war.	<ul style="list-style-type: none"> – mindestens 50 % der Züge auf dem betroffenen Abschnitt, die netzübergreifend verkehren, bedürfen (voraussichtlich) einer betrieblichen Behandlung

Die Bedingungen in Bezug auf die Dauer und die voraussichtlichen Auswirkungen auf den Verkehr sind kumulativ.

ANHANG VII

Leistungsbereiche, die einer Leistungsüberprüfung gemäß Artikel 50 unterliegen

Leistungsbereich	Relevante Aspekte (indikativ)
Infrastruktur und Ausrüstung	<ul style="list-style-type: none"> – Kapazität und Fähigkeiten der physischen Infrastruktur und ihrer Ausrüstung, einschließlich der Einführung von TEN-V-Standards – Verringerung der Kapazität oder Leistungsfähigkeit der Infrastruktur infolge aufgeschobener Erneuerung, Instandhaltung oder Reparatur der Infrastruktur
Fahrwegkapazität	<ul style="list-style-type: none"> – Kapazitätsangebot in Bezug auf Quantität und Qualität – Kapazitätsauslastung, Kapazitätsreserven zur Bewältigung des Verkehrszuwachses – Kohärenz zwischen verfügbarer (geplanter/ungeplanter) Kapazität und Marktbedarf – Stabilität des Kapazitätsangebots, insbesondere im Zusammenhang mit Infrastrukturarbeiten – überlastete Fahrwege – geplante Aufenthaltszeiten von Zügen an Grenzbahnhöfen
Verkehrsmanagement	<ul style="list-style-type: none"> – Pünktlichkeit/Verspätungen verschiedener Arten von Schienenverkehrsdienssten am Ausgangsort, bei Zwischenhalten und am Bestimmungsort sowie an für den Betrieb wichtigen Orten – Zugausfälle – tatsächliche Aufenthaltszeiten von Zügen an Grenzbahnhöfen
Störungs- und Krisenmanagement	<ul style="list-style-type: none"> – Anteil des Verkehrs, der während der Störung bzw. Krise umgeleitet oder umgeplant werden könnte – Auswirkungen von Störungen auf den Eisenbahnverkehr in Form von Verspätungen und Ausfällen – Auswirkungen von Störungen auf die Betreiber von Schienenverkehrsdienssten und auf deren Kunden – spezifische aufgetretene Probleme (qualitativ)
Einführung und Leistung digitaler Dienste, Instrumente und Schnittstellen	<ul style="list-style-type: none"> – Unterstützung der Prozesse im Zusammenhang mit dem Kapazitäts-, Verkehrs- und Störungsmanagement – Vollständigkeit und Qualität der bereitgestellten Informationen und Daten

	<ul style="list-style-type: none"> – Angleichung an die im Rahmen des ERJU entwickelte europäische Architektur und an die einschlägigen technischen Spezifikationen gemäß der Richtlinie (EU) 2016/797
Einhaltung der Vorschriften, Regulierungsaufsicht	<ul style="list-style-type: none"> – Prozessindikatoren zur Überwachung der Einhaltung von Vorschriften und Verfahren – bei Regulierungsstellen und dem ENRRB eingereichte Beschwerden

ANHANG VIII

Den am Betrieb Beteiligten zur Verfügung zu stellende Informationen gemäß Artikel 48

Die folgenden Angaben, die nach der Richtlinie (EU) 2016/797 und den gemäß der genannten Verordnung erlassenen einschlägigen Durchführungsrechtsakten bereitgestellt werden, fallen in den Anwendungsbereich des Artikels 48:

- Zugnummer
- Zugpositionsmeldung
- Frachtbriefdaten
- Trassenantrag und Trassenzuweisung
- Zugvorbereitung
- Zuglaufmeldung und Zuglaufprognose
- Information über Verkehrsunterbrechungen
- voraussichtliche Abfahrtszeit (ETD), voraussichtliche Übergangszeit (ETI), voraussichtliche Ankunftszeit (ETA) der Lieferung
- Wagenbewegung
- Datenaustausch zur Qualitätsverbesserung

ANHANG IX

Liste der Themen für die Koordinierung zwischen Infrastrukturbetreibern gemäß Artikel 53

Themen für die Koordinierung	Bestimmungen, die durch Koordinierung abzudecken sind
Strategische Kapazitätsplanung	Kapitel II Abschnitt 1, insbesondere: <ul style="list-style-type: none">– Artikel 10 Kapitel II Abschnitt 2, insbesondere: <ul style="list-style-type: none">– Artikel 11– Artikel 13– Artikel 14– Artikel 15– Artikel 16– Artikel 17– Artikel 18– Artikel 19– Artikel 21– Artikel 22– Artikel 25
Netzfahrplanerstellung, Kapazitätszuweisung und Umplanung	Kapitel II Abschnitt 3, insbesondere: <ul style="list-style-type: none">– Artikel 27– Artikel 28– Artikel 31– Artikel 32– Artikel 33– Artikel 34– Artikel 35– Artikel 36– Artikel 37 Kapitel II Abschnitt 4 <ul style="list-style-type: none">– Artikel 39– Artikel 40– Artikel 41

Verkehrs-, Störungs- und Krisenmanagement	Kapitel III, insbesondere: – Artikel 45 – Artikel 46 – Artikel 47
Leistungsüberprüfung	Kapitel IV, insbesondere: – Artikel 51
Einführung digitaler Dienste, Instrumente und Schnittstellen; Beitrag zur Entwicklung technischer Spezifikationen	– Artikel 9 Absatz 2 – Artikel 20 Absatz 4 – Artikel 27 Absatz 4 – Artikel 29 Absatz 5, Artikel 29 Absatz 6 – Artikel 42 Absatz 3 Buchstabe c – Artikel 45, Buchstabe c – Artikel 48 Absatz 2, Artikel 48 Absatz 3 – Artikel 62

ANHANG X
Entsprechungstabelle

1. ENTSPRECHUNGSTABELLE FÜR DIE IN DER RICHTLINIE 2012/34/EU GESTRICHENEN BESTIMMUNGEN

Richtlinie 2012/34/EU	Vorliegende Verordnung
Artikel 2 Absatz 6	Artikel 36 Absatz 2
Artikel 3 Nummer 20	Artikel 21
Artikel 3 Nummer 22	Artikel 36
Artikel 3 Nummer 23	Artikel 31
Artikel 3 Nummer 27	Artikel 4 Nummer 8
Artikel 3 Nummer 28	Artikel 4 Nummer 13
Artikel 7b Absatz 1	Artikel 3 Absatz 1
Artikel 7b Absatz 2	Artikel 3 Absatz 2
Artikel 7b Absatz 3	Artikel 3 Absatz 3 und Artikel 2 Absatz 3 Buchstabe b
Artikel 36	Artikel 40
Artikel 38 Absatz 1	Artikel 26 Absatz 1 Unterabsatz 2 und Artikel 26 Absatz 6
Artikel 38 Absatz 2	Artikel 26 Absatz 3
Artikel 38 Absatz 3	Artikel 26 Absatz 4
Artikel 38 Absatz 4	Artikel 26 Absatz 5
Artikel 39 Absatz 1	Artikel 11 Absatz 3
Artikel 39 Absatz 2	Artikel 27 Absatz 3
Artikel 40 Absatz 1	Artikel 14 Absätze 2 und 3 und Artikel 28
Artikel 40 Absatz 2	Artikel 55 Absatz 7, Artikel 57 Absatz 2, Artikel 63 Absätze 1 und 4, Artikel 64 Absätze 1 und 7
Artikel 40 Absatz 3	Artikel 55 Absätze 2, 5 und 7
Artikel 40 Absatz 4	Artikel 57 Absatz 1

Artikel 40 Absatz 5	
Artikel 41 Absatz 1	Artikel 7 Absatz 1
Artikel 41 Absatz 2	Artikel 7 Absatz 2
Artikel 41 Absatz 3	Artikel 7 Absatz 3
Artikel 42 Absatz 1	Artikel 31 Absatz 1
Artikel 42 Absatz 2	Artikel 31 Absatz 4
Artikel 42 Absatz 3	Artikel 31 Absatz 5
Artikel 42 Absatz 4	Artikel 31 Absätze 5 und 6
Artikel 42 Absatz 5	Artikel 31 Absatz 7 und Anhang I Abschnitt 5
Artikel 42 Absatz 6	Artikel 31 Absatz 8
Artikel 42 Absatz 7	Artikel 31 Absatz 10
Artikel 42 Absatz 8	Artikel 31 Absatz 11
Artikel 43 Absatz 1	Artikel 38 Absatz 1, Artikel 32 Absätze 6, 7 und 8 und Artikel 33 Absätze 1 und 2
Artikel 43 Absatz 2	Artikel 10 Absatz 8, Artikel 11 Absatz 2, Artikel 21 Absatz 9, Artikel 38 Absatz 3 und Artikel 39 Absatz 9
Artikel 43 Absatz 3	entfällt
Artikel 44 Absatz 1	Artikel 26 Absatz 1
Artikel 44 Absatz 2	Artikel 32 Absatz 7 und Artikel 32 Absatz 8
Artikel 44 Absatz 3	Artikel 31 Absatz 2
Artikel 44 Absatz 4	Artikel 28
Artikel 45 Absatz 1	Artikel 32 Absatz 2
Artikel 45 Absatz 2	Artikel 32 Absatz 4
Artikel 45 Absatz 3	Artikel 32 Absatz 10
Artikel 45 Absatz 4	Artikel 32 Absatz 11
Artikel 46 Absatz 1	Artikel 8 Absatz 3 Artikel 20 Absatz 3 Artikel 32 Absatz 3

Artikel 46 Absatz 2	Artikel 36 Absatz 2
Artikel 46 Absatz 3	Artikel 36 Absatz 3
Artikel 46 Absatz 4	Artikel 36 Absatz 4
Artikel 46 Absatz 5	Artikel 36 Absatz 5
Artikel 46 Absatz 6	Artikel 36 Absatz 6
Artikel 47 Absatz 1	Artikel 21 Absatz 1
Artikel 47 Absatz 2	Artikel 21 Absatz 4
Artikel 47 Absatz 3	Artikel 21 Absatz 5, Artikel 25 Absatz 1
Artikel 47 Absatz 4	Artikel 8 Absätze 1, 2 und 4 und Artikel 11 Absatz 3
Artikel 47 Absatz 5	Artikel 8 Absätze 1 und 4
Artikel 47 Absatz 6	Artikel 21 Absatz 6
Artikel 48 Absatz 1	Artikel 34 Absatz 1
Artikel 48 Absatz 2	Artikel 18 Absatz 4
Artikel 49 Absatz 1	Artikel 24 Absatz 1
Artikel 49 Absatz 2	Artikel 24 Absatz 2
Artikel 49 Absatz 3	Artikel 24 Absatz 3
Artikel 50 Absatz 1	Artikel 22 Absatz 1
Artikel 50 Absatz 2	Artikel 22 Absatz 2
Artikel 50 Absatz 3	Artikel 22 Absatz 1
Artikel 51 Absatz 1	Artikel 23 Absatz 1
Artikel 51 Absatz 2	Artikel 23 Absätze 1 und 2
Artikel 51 Absatz 3	Artikel 23 Absatz 4
Artikel 51 Absatz 4	Artikel 23 Absatz 5
Artikel 52 Absatz 1	Artikel 12 Absatz 8
Artikel 52 Absatz 2	Artikel 27 Absatz 6

Artikel 53 Absatz 1	Artikel 35 Absatz 1
Artikel 53 Absatz 2	Artikel 10 Absätze 2 und 4 und Artikel 35 Absatz 4
Artikel 53 Absatz 3	Artikel 9 Absatz 1
Artikel 54 Absatz 1	Artikel 43 Absatz 3
Artikel 54 Absatz 2	Artikel 43 Absatz 5
Artikel 54 Absatz 3	Artikel 43 Absatz 6

2. ENTSPRECHUNGSTABELLE FÜR DIE VERORDNUNG (EU) NR. 913/2010

Verordnung (EU) Nr. 913/2010	Vorliegende Verordnung
Artikel 1 bis Artikel 7	
Artikel 8	Artikel 55 Absätze 1 bis 4, 6, 7 und 8 und Artikel 56 Absatz 1 Buchstaben a bis c und f und Absatz 2
Artikel 9 Absatz 1	Artikel 14 Absatz 1, Artikel 22 Absätze 3 und 4, Artikel 23 Absatz 3 und Artikel 57
Artikel 9 Absatz 1 Buchstaben a, c, d, e und Absätze 2, 3, 4 und 5	
Artikel 9 Absatz 1 Buchstabe b	Artikel 15 und Artikel 22 Absätze 3 und 4
Artikel 10	
Artikel 11	Artikel 55 Absätze 1 bis 4, 6, 7 und 8
Artikel 12 bis Artikel 18	
Artikel 19	Artikel 49 und 52
Artikel 20 bis Artikel 25	