

**RICHTLINIE 2001/14/EG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES****vom 26. Februar 2001****über die Zuweisung von Fahrwegkapazität der Eisenbahn, die Erhebung von Entgelten für die Nutzung von Eisenbahninfrastruktur und die Sicherheitsbescheinigung**

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION —

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft, insbesondere auf Artikel 71,

auf Vorschlag der Kommission <sup>(1)</sup>,

nach Stellungnahme des Wirtschafts- und Sozialausschusses <sup>(2)</sup>,

nach Stellungnahme des Ausschusses der Regionen <sup>(3)</sup>,

gemäß dem Verfahren des Artikels 251 des Vertrags <sup>(4)</sup>, aufgrund des vom Vermittlungsausschuss am 22. November 2000 gebilligten gemeinsamen Entwurfs,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Eine stärkere Integration des Eisenbahnsektors der Gemeinschaft ist ein wesentlicher Aspekt der Vollendung des Binnenmarkts und der Bestrebungen zur Gewährleistung einer nachhaltigen Mobilität.
- (2) Die Richtlinie 91/440/EWG des Rates vom 29. Juli 1991 zur Entwicklung der Eisenbahnunternehmen der Gemeinschaft <sup>(5)</sup> garantiert Eisenbahnunternehmen und internationalen Gruppierungen von Eisenbahnunternehmen bestimmte Zugangsrechte im grenzüberschreitenden Schienenverkehr. Aufgrund dieser Rechte können die Fahrwege von mehreren Nutzern genutzt werden.
- (3) In der Richtlinie 95/19/EG des Rates vom 19. Juni 1995 über die Zuweisung von Fahrwegkapazität der Eisenbahn und die Berechnung von Weagentgelten <sup>(6)</sup> ist ein allgemeiner Rahmen für die Zuweisung von Fahrwegkapazität im Schienenverkehr festgelegt.

<sup>(1)</sup> ABl. C 321 vom 20.10.1998, S. 10, und ABl. C 116 E vom 26.4.2000, S. 40.

<sup>(2)</sup> ABl. C 209 vom 22.7.1999, S. 22.

<sup>(3)</sup> ABl. C 57 vom 29.2.2000, S. 40.

<sup>(4)</sup> Stellungnahme des Europäischen Parlaments vom 10. März 1999 (AbI. C 175 vom 21.6.1999, S. 120), bestätigt am 27. Oktober 1999 (AbI. C 154 vom 5.6.2000, S. 22), Gemeinsamer Standpunkt des Rates vom 28. März 2000 (AbI. C 178 vom 27.6.2000, S. 28) und Beschluss des Europäischen Parlaments vom 5. Juli 2000 (noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht). Beschluss des Europäischen Parlaments vom 1. Februar 2001 und Beschluss des Rates vom 20. Dezember 2000.

<sup>(5)</sup> ABl. L 237 vom 24.8.1991, S. 25. Richtlinie geändert durch die Richtlinie 2001/12/EG des Europäischen Parlaments und des Rates (siehe Seite 1 dieses Amtsblatts).

<sup>(6)</sup> ABl. L 143 vom 27.6.1995, S. 75.

- (4) Diese Richtlinien haben es nicht verhindert, dass sich eine erhebliche Bandbreite bei der Struktur und Höhe von Weagentgelten und bei der Form und Dauer der Verfahren zur Fahrwegzuweisung herausgebildet hat.
- (5) Um Transparenz und einen nichtdiskriminierenden Zugang zu den Eisenbahnfahrwegen für alle Eisenbahnunternehmen sicherzustellen, sind alle für die Wahrnehmung der Zugangsrechte benötigten Informationen in den Schienennetz-Nutzungsbedingungen zu veröffentlichen.
- (6) Geeignete Regelungen für die Zuweisung von Fahrwegkapazität der Eisenbahn werden in Verbindung mit wettbewerbsfähigen Nutzern zu einer besseren Verteilung des Verkehrs auf die verschiedenen Verkehrsträger führen.
- (7) Anreize zur optimalen Nutzung der Eisenbahnfahrwege werden zu einer Verringerung der gesamtgesellschaftlich zu tragenden Kosten des Verkehrs beitragen.
- (8) Ein effizienter Güterverkehr, insbesondere im grenzüberschreitenden Verkehr, erfordert Maßnahmen zur Marktöffnung.
- (9) Die Mitgliedstaaten sollten die Möglichkeit haben, Bezieher von Eisenbahnverkehrsleistungen unmittelbar am Verfahren für die Zuweisung von Fahrwegkapazität zu beteiligen.
- (10) Die Revitalisierung der europäischen Eisenbahnen durch die Erweiterung des Zugangs für den internationalen Güterverkehr zum Transeuropäischen Schienengüternetz bedarf eines gerechten intermodalen Wettbewerbs zwischen Schiene und Straße, insbesondere durch eine angemessene Berücksichtigung der unterschiedlichen externen Effekte. Über angemessene Entgeltregelungen für die Eisenbahnfahrwege in Verbindung mit angemessenen Entgeltregelungen für andere Verkehrsinfrastrukturen und wettbewerbsfähige Nutzer kann ein optimales Gleichgewicht zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern herbeigeführt werden.
- (11) Bei den Entgelt- und Kapazitätszuweisungsregelungen sollte allen Unternehmen ein gleicher und nichtdiskriminierender Zugang geboten werden und soweit wie möglich angestrebt werden, den Bedürfnissen aller Nutzer und Verkehrsarten gerecht und in nichtdiskriminierender Weise zu entsprechen.

- (12) In dem von den Mitgliedstaaten abgesteckten Rahmen sollten die Entgelt- und Kapazitätszuweisungsregelungen den Betreibern der Eisenbahninfrastruktur einen Anreiz geben, die Nutzung ihrer Fahrwege zu optimieren.
- (13) Kapazitätszuweisungsregelungen sollten den Eisenbahnunternehmen klare und konsequente Signale geben, die sie zu rationalen Entscheidungen veranlassen.
- (14) Um den Bedürfnissen der Nutzer oder potenziellen Nutzer der Fahrwegkapazität der Eisenbahn im Hinblick auf die Planung ihrer Geschäfte sowie den Bedürfnissen der Verbraucher und Geldgeber Rechnung tragen zu können, muss der Betreiber der Infrastruktur sicherstellen, dass die Fahrwegkapazität auf eine Art und Weise zugewiesen wird, die die Notwendigkeit einer Aufrechterhaltung und Verbesserung des Zuverlässigkeitsstandards der Dienstleistungen widerspiegelt.
- (15) Den Eisenbahnunternehmen und den Betreibern der Infrastruktur sollten Anreize zur Minimierung von Störungen und zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit des Schienennetzes geboten werden.
- (16) Entgelt- und Kapazitätszuweisungsregelungen sollten einen fairen Wettbewerb bei der Erbringung von Eisenbahnverkehrsleistungen ermöglichen.
- (17) Es ist wichtig, dass den geschäftlichen Anforderungen sowohl der Antragsteller als auch des Betreibers der Infrastruktur Rechnung getragen wird.
- (18) Es ist wichtig, den Betreibern der Infrastruktur bei der Zuweisung von Fahrwegkapazität größtmögliche Flexibilität zu bieten, doch muss dies mit der Erfüllung der angemessenen Anforderungen der Antragsteller vereinbar sein.
- (19) Bei der Zuweisung von Fahrwegkapazitäten muss vermieden werden, dass die Entwicklung der Geschäftstätigkeit anderer Unternehmen, die über Rechte zur Fahrwegnutzung verfügen oder solche Rechte erwerben wollen, über Gebühr Restriktionen unterworfen wird.
- (20) Den Betreibern der Infrastruktur sollte eine gewisse Flexibilität eingeräumt werden, um eine effizientere Nutzung des Schienennetzes zu ermöglichen.
- (21) Entgelt- und Kapazitätszuweisungsregelungen müssen gegebenenfalls der Tatsache Rechnung tragen, dass verschiedene Teile des Schienennetzes im Hinblick auf unterschiedliche Hauptnutzer ausgelegt sind.
- (22) Die Anforderungen des Personenverkehrs sind oft nicht mit denen des Güterverkehrs vereinbar. Bei Erfüllung der Anforderungen des Personenverkehrs verursachen die Erstellung und Instandhaltung des dafür erforderlichen Schienennetzes unter Umständen höhere Kosten als bei einem ausschließlich für den Güterverkehr konzipierten Netz. Der zunehmende Geschwindigkeitsunter-
- schied beim rollenden Material im Güter- und im Personenverkehr kann zu einer Verschärfung der Interessenkonflikte zwischen den beiden Verkehrsarten führen.
- (23) Verschiedene Nutzer und Arten von Nutzern führen häufig zu unterschiedlichen Auswirkungen auf die Fahrwegkapazität. Die Bedürfnisse der verschiedenen Verkehrsdienste sind angemessen abzuwägen.
- (24) Für Verkehrsdienste, die vertraglich für öffentliche Auftraggeber erbracht werden, sind gegebenenfalls besondere Regeln erforderlich, damit ihre Attraktivität für die Nutzer erhalten bleibt.
- (25) Die Entgelt- und Kapazitätszuweisungsregelungen müssen den Auswirkungen einer zunehmenden Auslastung der Fahrwegkapazität und letztlich der Knappheit dieser Kapazität Rechnung tragen.
- (26) Wegen der unterschiedlichen Planungshorizonte der Verkehrsarten sollte gewährleistet werden, dass Anträgen auf Zuweisung von Fahrwegkapazität, die nach Abschluss der Netzfahrplanerstellung gestellt werden, stattgegeben werden kann.
- (27) Der Einsatz der Informationstechnologie kann das Verfahren der Netzfahrplanerstellung beschleunigen und bedarfsorientierter gestalten, die Möglichkeiten von Antragstellern bei der Beantragung von Fahrwegkapazität verbessern und die Festlegung von Zugtrassen in Schienennetzen mehrerer Betreiber der Infrastruktur verbessern.
- (28) Um ein für die Eisenbahnunternehmen optimales Ergebnis zu gewährleisten, sollte eine Prüfung der Nutzung der Fahrwegkapazität vorgeschrieben werden, wenn es zur Erfüllung der Bedürfnisse der Nutzer erforderlich ist, die Anträge auf die Zuweisung von Fahrwegkapazität zu koordinieren.
- (29) Angesichts der Monopolstellung der Betreiber der Infrastruktur sollte eine Prüfung der verfügbaren Fahrwegkapazität und kapazitätserhöhender Verfahren vorgeschrieben werden, wenn die Anforderungen der Nutzer im Rahmen des Kapazitätszuweisungsverfahrens nicht erfüllt werden können.
- (30) Das Fehlen von Informationen über Anträge anderer Eisenbahnunternehmen und über Systemengpässe kann es den Eisenbahnunternehmen erschweren, ihre Anträge auf Zuweisung von Fahrwegkapazität zu optimieren.
- (31) Es ist wichtig, eine bessere Koordinierung der Zuweisungsregelungen sicherzustellen, um die Attraktivität der Schiene für Verkehr zu erhöhen, bei dem Schienennetze mehrerer Betreiber der Infrastruktur genutzt werden, insbesondere im grenzüberschreitenden Verkehr.

- (32) Die Wettbewerbsverzerrungen, die sich aufgrund wesentlicher Unterschiede bei den Entgeltgrundsätzen zwischen Fahrwegen oder Verkehrsträgern ergeben könnten, sind so gering wie möglich zu halten.
- (33) Es ist wünschenswert, diejenigen Bestandteile der Fahrwegbereitstellung festzulegen, die wesentliche Voraussetzung für die Durchführung eines Verkehrsdienstes durch ein Eisenbahnunternehmen sind und als Gegenleistung für Mindestzugangsentgelte zu erbringen sind.
- (34) Investitionen in die Eisenbahninfrastruktur sind wünschenswert, und Wegeentgeltregelungen sollten den Betreibern der Infrastruktur Anreize geben, entsprechende Investitionen zu tätigen, wo diese wirtschaftlich sinnvoll sind.
- (35) Jede Entgeltregelung gibt den Nutzern wirtschaftliche Signale. Diese Signale für Eisenbahnunternehmen sollten widerspruchsfrei sein und die Nutzer zu rationalen Entscheidungen veranlassen.
- (36) Um die Festlegung angemessener und gerechter Wegeentgelte zu ermöglichen, müssen die Betreiber der Infrastruktur eine Bestandsaufnahme und eine Bewertung ihrer Anlagegüter vornehmen sowie die Kostenfaktoren beim Betrieb des Fahrwegs klar erfassen.
- (37) Es sollte sichergestellt werden, dass externen Kosten bei verkehrsbezogenen Entscheidungen Rechnung getragen wird.
- (38) Es muss sichergestellt werden, dass die Entgelte im grenzüberschreitenden Verkehr so bemessen sind, dass der Schienenverkehr die Marktbedürfnisse erfüllen kann. Die Wegeentgelte sollten daher in Höhe der Kosten festgelegt werden, die unmittelbar aufgrund des Zugbetriebs anfallen.
- (39) Das Gesamtniveau der Kostendeckung durch Wegeentgelte hat Auswirkungen auf den von der öffentlichen Hand zu erbringenden Beitrag. Die Mitgliedstaaten können die Kostendeckung durch Entgelte variabel festlegen, auch durch Aufschläge bzw. eine Rendite, die der Markt tragen kann, wobei Ausgewogenheit zwischen Kostendeckung und intermodaler Wettbewerbsfähigkeit des Schienengüterverkehrs herzustellen ist. Wegeentgeltregelungen sollten jedoch die Nutzung des Schienennetzes durch Verkehr ermöglichen, der zumindest die von ihm verursachten zusätzlichen Kosten erbringen kann.
- (40) Der Fahrweg stellt ein natürliches Monopol dar. Es ist deshalb erforderlich, den Betreibern der Infrastruktur Anreize zur Kostensenkung und zur effizienten Verwaltung ihrer Fahrwege zu geben.
- (41) Es sollte berücksichtigt werden, dass die Höhe der Investitionen in Infrastruktur und Technologie viele Jahre lang nicht ausgereicht hat, die Bedingungen für eine wirkliche Entwicklung des Schienenverkehrs zu schaffen. Es ist deshalb in diesem Zusammenhang angebracht,
- eine angemessene Anpassung durchzuführen, insbesondere im Rahmen der Einrichtung des Transeuropäischen Schienengüternetzes, indem u. a. die zur Verfügung stehenden Gemeinschaftsinstrumente unbeschadet der bereits festgelegten Prioritäten genutzt werden.
- (42) Den Eisenbahnunternehmen eingeräumte Entgeltnachlässe müssen zu den tatsächlich eingesparten Verwaltungskosten in Beziehung stehen. Nachlässe können auch zu dem Zweck gewährt werden, eine effiziente Nutzung des Fahrwegs zu fördern.
- (43) Eisenbahnunternehmen und Betreiber der Infrastruktur sollten Anreize erhalten, Störungen im Schienennetz zu minimieren.
- (44) Durch die Zuweisung von Fahrwegkapazität entstehen dem Betreiber der Infrastruktur Kosten, deren Übernahme sichergestellt werden sollte.
- (45) Es müssen Maßnahmen getroffen werden, um sicherzustellen, dass von allen nach dem Gemeinschaftsrecht zugelassenen Eisenbahnunternehmen vor der Aufnahme ihrer Tätigkeit im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats eine angemessene Sicherheitsbescheinigung verlangt wird. Sicherheitsbescheinigungen sind im Einklang mit dem Gemeinschaftsrecht auszustellen.
- (46) Die effiziente Verwaltung und gerechte und nichtdiskriminierende Nutzung von Eisenbahnfahrwegen erfordert die Einrichtung einer Regulierungsstelle, die über die Anwendung dieser gemeinschaftlichen Rechtsvorschriften wacht und ungeachtet der gerichtlichen Nachprüfbarkeit als Beschwerdestelle fungieren kann.
- (47) Es bedarf besonderer Maßnahmen, um den spezifischen geopolitischen und geografischen Gegebenheiten in einigen Mitgliedstaaten sowie der spezifischen Organisation des Eisenbahnsektors in mehreren Mitgliedstaaten unter Wahrung der Integrität des Binnenmarktes Rechnung zu tragen.
- (48) Die zur Durchführung dieser Richtlinie erforderlichen Maßnahmen sollten gemäß dem Beschluss 1999/468/EG des Rates vom 28. Juni 1999 zur Festlegung der Modalitäten für die Ausübung der der Kommission übertragenen Durchführungsbefugnisse<sup>(1)</sup> erlassen werden.
- (49) Nach dem in Artikel 5 des Vertrags niedergelegten Subsidiaritäts- und Verhältnismäßigkeitsprinzip können die Ziele dieser Richtlinie, nämlich die Koordinierung von Regelungen in den Mitgliedstaaten über die Zuweisung von Fahrwegkapazität der Eisenbahn, die Entgelte für deren Nutzung sowie die Sicherheitsbescheinigung, angesichts der Notwendigkeit, gerechte und nichtdiskriminierende Bedingungen für den Zugang zu den Fahrwegen zu gewährleisten und die eindeutig grenzüber-

(<sup>1</sup>) ABl. L 184 vom 17.7.1999, S. 23.

schreitende Dimension des Betriebs wichtiger Teilkomponenten des Eisenbahnnetzes zu berücksichtigen, auf der Ebene der Mitgliedstaaten nicht ausreichend erreicht werden; sie können daher wegen der erforderlichen koordinierten grenzüberschreitenden Maßnahmen besser auf Gemeinschaftsebene verwirklicht werden. Diese Richtlinie geht nicht über das für die Erreichung dieser Ziele erforderliche Maß hinaus.

- (50) Die Verordnung (EWG) Nr. 2830/77 des Rates vom 12. Dezember 1977 über Maßnahmen zur Herstellung der Vergleichbarkeit der Rechnungsführung und der Jahresrechnung von Eisenbahnunternehmen<sup>(1)</sup>, die Verordnung (EWG) Nr. 2183/78 des Rates vom 19. September 1978 zur Festlegung einheitlicher Grundsätze für die Kostenrechnung der Eisenbahnunternehmen<sup>(2)</sup>, die Entscheidung 82/529/EWG des Rates vom 19. Juli 1982 über die Preisbildung im grenzüberschreitenden Eisenbahngüterverkehr<sup>(3)</sup>, die Entscheidung 83/418/EWG des Rates vom 25. Juli 1983 über die kommerzielle Selbständigkeit der Eisenbahnunternehmen bei der Verwaltung ihres grenzüberschreitenden Personen- und Gepäckverkehrs<sup>(4)</sup> und die Richtlinie 95/19/EG werden durch die vorliegende Richtlinie hinfällig und sollten daher aufgehoben werden —

HABEN FOLGENDE RICHTLINIE ERLASSEN:

## KAPITEL I

### Einleitende Bestimmungen

#### Artikel 1

#### Anwendungsbereich

(1) Gegenstand dieser Richtlinie sind die Grundsätze und Verfahren für die Festlegung und Berechnung von Wegeentgelten im Eisenbahnverkehr und die Zuweisung von Fahrwegkapazität der Eisenbahn.

Die Mitgliedstaaten tragen dafür Sorge, dass die Entgelt- und Kapazitätszuweisungsregelungen für die betreffenden Fahrwege den in dieser Richtlinie festgelegten Grundsätzen entsprechen und es dem Betreiber der Infrastruktur so ermöglichen, die verfügbare Fahrwegkapazität zu vermarkten und so effektiv wie möglich zu nutzen.

<sup>(1)</sup> ABl. L 334 vom 24.12.1977, S. 13. Verordnung zuletzt geändert durch die Beitrittsakte von 1994.

<sup>(2)</sup> ABl. L 258 vom 21.9.1978, S. 1. Verordnung zuletzt geändert durch die Beitrittsakte von 1994.

<sup>(3)</sup> ABl. L 234 vom 9.8.1982, S. 5. Entscheidung zuletzt geändert durch die Beitrittsakte von 1994.

<sup>(4)</sup> ABl. L 237 vom 26.8.1983, S. 32. Entscheidung zuletzt geändert durch die Beitrittsakte von 1994.

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

(3) Die Mitgliedstaaten können vom Anwendungsbereich dieser Richtlinie ausschließen:

- nicht mit anderen Fahrwegen vernetzte örtliche und regionale Schienennetze für Personenverkehrsdienste;
- nur für die Durchführung von Personenverkehrsdiensten im Stadt- oder Vorortverkehr bestimmte Netze;
- regionale Schienennetze, die von einem nicht in den Anwendungsbereich der Richtlinie 91/440/EWG fallenden Eisenbahnunternehmen ausschließlich für regionale Güterverkehrsdienste genutzt werden, bis von einem anderen Antragsteller die Zuweisung von Fahrwegkapazität auf dem betreffenden Netz beantragt wird;
- Fahrwege in Privateigentum, die von ihrem Eigentümer ausschließlich zur Nutzung für den eigenen Güterverkehr unterhalten werden.

(4) Die Beförderung von Straßenfahrzeugen durch den Ärmelkanaltunnel im Pendelverkehr ist vom Anwendungsbereich dieser Richtlinie ausgeschlossen.

## Artikel 2

### Begriffsbestimmungen

Im Sinne dieser Richtlinie bezeichnet der Ausdruck

- „Zuweisung“ die Zuweisung von Fahrwegkapazität der Eisenbahn durch einen Betreiber der Infrastruktur;
- „Antragsteller“ ein zugelassenes Eisenbahnunternehmen und/oder eine internationale Gruppierung von Eisenbahnunternehmen und — in Mitgliedstaaten, die eine solche Möglichkeit vorsehen — andere natürliche und/oder juristische Personen, die ein einzelwirtschaftliches oder gemeinwirtschaftliches Interesse am Erwerb von Fahrwegkapazität für die Durchführung eines Eisenbahnverkehrsdienstes in ihrem jeweiligen Hoheitsgebiet haben, wie Behörden im Rahmen der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69<sup>(5)</sup>, Verlader, Spediteure und Unternehmen im Rahmen des kombinierten Verkehrs;
- „überlastete Fahrwege“ einen Fahrwegabschnitt, auf dem der Nachfrage nach Fahrwegkapazität auch nach Koordinierung der verschiedenen Anträge auf Zuweisung von Fahrwegkapazität während bestimmter Zeitabschnitte nicht vollständig entsprochen werden kann;

<sup>(5)</sup> Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 des Rates vom 26. Juni 1969 über das Vorgehen der Mitgliedstaaten bei mit dem Begriff des öffentlichen Dienstes verbundenen Verpflichtungen auf dem Gebiet des Eisenbahn-, Straßen- und Binnenschiffsverkehrs (ABl. L 156 vom 28.6.1969, S. 1). Verordnung zuletzt geändert durch die Verordnung (EG) Nr. 1893/91 (ABl. L 169 vom 29.6.1991, S. 1).

- d) „Plan zur Erhöhung der Fahrwegkapazität“ eine mit einem Durchführungszeitplan verbundene Maßnahme oder Reihe von Maßnahmen zur Behebung von Kapazitätsengpässen, die zur Einstufung eines Fahrwegabschnitts als „überlastet“ führen;
- e) „Koordination“ das Verfahren, in dessen Rahmen die Zuweisungsstelle und Antragsteller versuchen, Lösungen für nicht miteinander vereinbare Anträge auf Zuweisung von Fahrwegkapazität zu finden;
- f) „Rahmenvertrag“ eine rechtsverbindliche allgemeine öffentlich-rechtliche oder privatrechtliche Vereinbarung über die Rechte und Pflichten eines Antragstellers und des Betreibers der Infrastruktur oder der Zuweisungsstelle in Bezug auf die zuzuweisende Fahrwegkapazität und die zu erhebenden Entgelte über einen längeren Zeitraum als eine Netzfahrplanperiode;
- g) „Fahrwegkapazität“ die Möglichkeit, für einen Teil des Fahrwegs für einen bestimmten Zeitraum beantragte Zugtrassen einzuplanen;
- h) „Betreiber der Infrastruktur“ eine Einrichtung oder ein Unternehmen, die bzw. das insbesondere für die Einrichtung und Unterhaltung der Fahrwege der Eisenbahn zuständig ist. Dies kann auch den Betrieb der Steuerungs- und Sicherheitssysteme der Fahrwege einschließen. Mit den bei einem Netz oder einem Teilnetz wahrzunehmenden Aufgaben des Betreibers der Infrastruktur können verschiedene Einrichtungen oder Unternehmen betraut werden;
- i) „Netz“ bzw. „Schienennetz“ die Gesamtheit der Eisenbahnfahrwege, die sich im Eigentum eines Betreibers der Infrastruktur befinden und/oder von diesem verwaltet werden;
- j) „Schienennetz-Nutzungsbedingungen“ eine detaillierte Darlegung der allgemeinen Regeln, Fristen, Verfahren und Kriterien für die Entgelt- und Kapazitätzuweisungsregelungen; sie enthalten ferner die zusätzlichen Informationen, die für die Stellung von Anträgen auf Zuweisung von Fahrwegkapazität benötigt werden;
- k) „Eisenbahnunternehmen“ jedes nach geltendem Gemeinschaftsrecht zugelassene öffentlich-rechtliche oder private Unternehmen, dessen Haupttätigkeit im Erbringen von Eisenbahnverkehrsleistungen zur Beförderung von Gütern und/oder Personen besteht, wobei dieses Unternehmen die Traktion sicherstellen muss; dies schließt auch Unternehmen ein, die ausschließlich die Traktionsleistung erbringen;
- l) „Zugtrasse“ die Fahrwegkapazität, die erforderlich ist, damit ein Zug zu einer bestimmten Zeit zwischen zwei Orten verkehren kann;
- m) „Netzfahrplan“ die Daten zur Festlegung aller geplanten Zugbewegungen und Bewegungen des rollenden Materials, die auf dem betreffenden Schienennetz während der Gültigkeitsdauer des Netzfahrplans durchgeführt werden.

### Artikel 3

#### Schienennetz-Nutzungsbedingungen

- (1) Der Betreiber der Infrastruktur erstellt und veröffentlicht nach Konsultationen mit den Beteiligten Schienennetz-Nutzungsbedingungen, die gegen Zahlung einer Gebühr, die nicht höher sein darf als die Kosten für die Veröffentlichung dieser Unterlagen, erhältlich sind.
- (2) Die Schienennetz-Nutzungsbedingungen enthalten Angaben zum Fahrweg, der den Eisenbahnunternehmen zur Verfügung steht. Sie enthalten Informationen zu den Zugangsbedingungen für den betreffenden Fahrweg. Anhang I enthält den Inhalt der Schienennetz-Nutzungsbedingungen.
- (3) Die Schienennetz-Nutzungsbedingungen sind auf dem neuesten Stand zu halten und bei Bedarf zu ändern.
- (4) Die Schienennetz-Nutzungsbedingungen sind mindestens vier Monate vor Ablauf der Frist für die Stellung von Anträgen auf Zuweisung von Fahrwegkapazität zu veröffentlichen.

### KAPITEL II

#### WEGEENTGELTE

### Artikel 4

#### Festsetzung, Berechnung und Erhebung von Entgelten

- (1) Die Mitgliedstaaten schaffen eine Entgeltraahmenregelung, wobei die Unabhängigkeit der Geschäftsführung gemäß Artikel 4 der Richtlinie 91/440/EWG zu wahren ist.

Vorbehaltlich der genannten Bedingung der Unabhängigkeit der Geschäftsführung legen die Mitgliedstaaten auch einzelne Entgeltregeln fest oder delegieren diese Befugnisse an den Betreiber der Infrastruktur. Die Berechnung des Wegeentgeltes und die Erhebung dieses Entgeltes nimmt der Betreiber der Infrastruktur vor.

- (2) Ist der Betreiber der Infrastruktur rechtlich, organisatorisch oder in seinen Entscheidungen nicht von Eisenbahnunternehmen unabhängig, so werden die in diesem Kapitel dargelegten Aufgaben — außer der Erhebung von Entgelten — von einer entgelterhebenden Stelle wahrgenommen, die rechtlich, organisatorisch und in ihren Entscheidungen von Eisenbahnunternehmen unabhängig ist.

- (3) Die Betreiber der Infrastruktur arbeiten im Interesse einer effizienten Durchführung von Eisenbahnverkehrsdiensten, die mehrere Schienennetze berühren, zusammen. Sie müssen insbesondere bestrebt sein, die bestmögliche Wettbewerbsfähigkeit des grenzüberschreitenden Schienengüterverkehrs zu gewährleisten und die effiziente Nutzung des Transeuropäischen Schienengüternetzes sicherzustellen. Sie können die dafür erforderlichen geeigneten gemeinsamen Einrichtungen schaffen. Für die Zusammenarbeit und die gemeinsamen Einrichtungen gelten die Bestimmungen dieser Richtlinie.

(4) Außer im Fall besonderer Maßnahmen gemäß Artikel 8 Absatz 2 tragen die Betreiber der Infrastruktur dafür Sorge, dass die Entgeltregelung in ihrem gesamten Netz auf denselben Grundsätzen beruht.

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

(6) Betreiber der Infrastruktur und entgelterhebende Stellen wahren das Geschäftsgeheimnis hinsichtlich der ihnen von Antragstellern gemachten Angaben.

#### Artikel 5

### Leistungen

(1) Die Eisenbahnunternehmen haben unter Ausschluss jeglicher Diskriminierung Anspruch auf das in Anhang II beschriebene Mindestzugangspaket sowie auf den dort beschriebenen Schienenzugang zu Serviceeinrichtungen. Die Erbringung der in Anhang II Nummer 2 genannten Leistungen erfolgt unter Ausschluss jeglicher Diskriminierung, wobei entsprechende Anträge von Eisenbahnunternehmen nur abgelehnt werden dürfen, wenn vertretbare Alternativen unter Marktbedingungen vorhanden sind. Falls die betreffenden Leistungen nicht von ein und demselben Betreiber der Infrastruktur angeboten werden, muss der Anbieter des „Hauptfahrwegs“ nach Kräften bestrebt sein, die Erbringung dieser Leistungen zu erleichtern.

(2) Bietet der Betreiber der Infrastruktur Dienstleistungen an, die in Anhang II Nummer 3 als Zusatzleistungen bezeichnet sind, so muss er diese für ein Eisenbahnunternehmen auf Antrag erbringen.

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

#### Artikel 6

### Fahrwegkosten und Rechnungsführung

(1) Die Mitgliedstaaten legen die Bedingungen fest, gegebenenfalls einschließlich der Leistung von Vorauszahlungen, um sicherzustellen, dass sich die Einnahmen eines Betreibers der Infrastruktur aus Wegeentgelten, dem Gewinn aus anderen wirtschaftlichen Tätigkeiten und der staatlichen Finanzierung einerseits und die Fahrwegausgaben andererseits unter normalen geschäftlichen Umständen und über einen angemessenen Zeitraum zumindest ausgleichen.

Unbeschadet des etwaigen langfristigen Ziels, dass die Infrastrukturkosten bei allen Verkehrsträgern durch deren Nutzer

auf der Grundlage eines gerechten und nichtdiskriminierenden Wettbewerbs der Verkehrsträger gedeckt werden, wenn der Eisenbahnverkehr gegenüber anderen Verkehrsträgern konkurrenzfähig ist, kann ein Mitgliedstaat im Rahmen der Entgeltregelungen der Artikel 7 und 8 von einem Betreiber der Infrastruktur verlangen, seine Einnahmen und Ausgaben ohne staatliche Mittel auszugleichen.

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

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

(4) Besteht eine vertragliche Vereinbarung, so werden die Vertragsbedingungen und die Modalitäten der Zahlungen, mit denen dem Betreiber der Infrastruktur Mittel zur Verfügung gestellt werden, für die gesamte Vertragslaufzeit im Voraus vereinbart.

(5) Es wird ein Verfahren zur Aufteilung der Kosten festgelegt. Die Mitgliedstaaten können die vorherige Genehmigung verlangen. Dieses Verfahren sollte von Zeit zu Zeit nach den bewährten internationalen Verfahren aktualisiert werden.

#### Artikel 7

### Entgeltgrundsätze

(1) Entgelte für die Nutzung der Fahrwege der Eisenbahn sind an den Betreiber der Infrastruktur zu entrichten, dem sie zur Finanzierung seiner Unternehmenstätigkeit dienen.

(2) Die Mitgliedstaaten können dem Betreiber der Infrastruktur die Vorlage aller erforderlichen Informationen zu den erhobenen Entgelten vorschreiben. Diesbezüglich muss der Betreiber der Infrastruktur belegen können, dass die jedem Verkehrsunternehmen gemäß den Artikeln 4 bis 12 tatsächlich berechneten Wegeentgelte den in den Schienennetz-Nutzungsbedingungen vorgesehenen Verfahren, Regeln und gegebenenfalls Tabellen entsprechen.

(3) Unbeschadet der Absätze 4 und 5 und des Artikels 8 ist das Entgelt für das Mindestzugangspaket und den Schienenzugang zu Serviceeinrichtungen in Höhe der Kosten festzulegen, die unmittelbar aufgrund des Zugbetriebs anfallen.

(4) Das Wegeentgelt kann einen Entgeltbestandteil umfassen, der die Knappheit der Fahrwegkapazität auf dem bestimmbaren Fahrwegabschnitt in Zeiten der Überlastung widerspiegelt.

(5) Das Weegeentgelt kann geändert werden, um den Kosten von umweltbezogenen Auswirkungen aufgrund des Zugbetriebs Rechnung zu tragen. Eine solche Änderung muss je nach Größenordnung der verursachten Auswirkungen differenziert werden.

Eine Anlastung umweltbezogener Kosten, die eine Erhöhung der Gesamterlöse des Betreibers der Infrastruktur mit sich bringt, ist jedoch nur dann erlaubt, wenn eine solche Anlastung in vergleichbarer Höhe auch bei konkurrierenden Verkehrsträgern erfolgt.

Solange eine Anlastung umweltbezogener Kosten in vergleichbarer Höhe bei konkurrierenden Verkehrsträgern nicht erfolgt, darf diese Änderung die Erlöse des Betreibers der Infrastruktur insgesamt nicht verändern. Erfolgt die Anlastung umweltbezogener Kosten in vergleichbarer Höhe für den Schienenverkehr und für konkurrierende Verkehrsträger und führt dies zu zusätzlichen Erlösen, so entscheiden die Mitgliedstaaten über deren Verwendung.

(6) Um unerwünschte unverhältnismäßig starke Schwankungen zu vermeiden, können die in den Absätzen 3, 4 und 5 genannten Entgelte über eine angemessene Spanne von Zugverkehrsdiensten und Zeiträumen gemittelt werden. Die relative Höhe der Weegeentgelte muss jedoch zu den von den Verkehrsdiensten verursachten Kosten in Beziehung stehen.

(7) Die Erbringung der in Anhang II Nummer 2 genannten Leistungen fällt nicht unter diesen Artikel. Unbeschadet dessen wird bei der Festsetzung der Preise für die in Anhang II Nummer 2 genannten Leistungen die Wettbewerbssituation des Eisenbahnverkehrs berücksichtigt.

(8) Werden die in Anhang II Nummern 3 und 4 aufgeführten Zusatzleistungen und Nebenleistungen nur von einem einzigen Dienstleister angeboten, so muss das für eine derartige Leistung erhobene Entgelt zu den Kosten für deren Erbringung — berechnet auf der Grundlage des tatsächlichen Nutzungsumfangs — in Beziehung stehen.

(9) Für die zum Zwecke der Fahrweginstandhaltung genutzte Fahrwegkapazität können Entgelte erhoben werden. Diese Entgelte dürfen den Nettoertragsverlust, der dem Betreiber der Infrastruktur aufgrund der Instandhaltung entsteht, nicht übersteigen.

#### Artikel 8

##### **Ausnahmen von den Entgeltgrundsätzen**

(1) Um eine volle Deckung der dem Betreiber der Infrastruktur entstehenden Kosten zu erhalten, kann ein Mitgliedstaat, sofern der Markt dies tragen kann, Aufschläge auf der Grundlage effizienter, transparenter und nichtdiskriminierender Grundsätze erheben, wobei die bestmögliche Wettbewerbsfähigkeit insbesondere des grenzüberschreitenden Schienenverkehrs zu gewährleisten ist. Die Entgeltregelung muss dem von den Eisenbahnunternehmen erzielten Produktivitätszuwachs Rechnung tragen.

Die Höhe der Entgelte darf jedoch nicht die Nutzung der Fahrwege durch Marktsegmente ausschließen, die mindestens die Kosten, die unmittelbar aufgrund des Zugbetriebs anfallen, sowie eine Rendite, die der Markt tragen kann, erbringen können.

(2) Im Falle von künftigen spezifischen Investitionsvorhaben, oder von Vorhaben, die spätestens fünfzehn Jahre vor Inkrafttreten dieser Richtlinie abgeschlossen wurden, darf der Betreiber der Infrastruktur auf der Grundlage der langfristigen Kosten dieser Vorhaben höhere Entgelte festlegen oder beibehalten, wenn die Vorhaben eine Steigerung der Effizienz und/oder der Kostenwirksamkeit bewirken und sonst nicht durchgeführt werden könnten oder durchgeführt worden wären. Zu einer derartigen Entgelterhebungsmaßnahme können auch Vereinbarungen zur Aufteilung des mit neuen Investitionen verbundenen Risikos gehören.

(3) Zur Vermeidung von Diskriminierung ist sicherzustellen, dass die durchschnittlichen Entgelte und die marginalen Entgelte eines bestimmten Betreibers der Infrastruktur für gleichartige Nutzungen seiner Fahrwege vergleichbar sind und dass für vergleichbare Verkehrsdienste in ein und demselben Marktsegment dieselben Entgelte erhoben werden. Der Betreiber der Infrastruktur hat in den Schienennetz-Nutzungsbedingungen die Tatsache, dass die Entgeltregelung diesen Anforderungen entspricht, insoweit darzulegen, als dies ohne Offenlegung vertraulicher Geschäftsdaten möglich ist.

(4) Wenn ein Betreiber der Infrastruktur beabsichtigt, die wesentlichen Bestandteile des in Absatz 1 genannten Entgeltsystems zu ändern, veröffentlicht er diese mindestens drei Monate im Voraus.

#### Artikel 9

##### **Entgeltnachlässe**

(1) Unbeschadet der Artikel 81, 82, 86 und 87 des Vertrags und ungeachtet des Artikels 7 Absatz 3 dieser Richtlinie müssen alle Nachlässe auf Entgelte, die der Betreiber der Infrastruktur von einem Eisenbahnunternehmen für einen Dienst erhebt, den in diesem Artikel genannten Kriterien entsprechen.

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

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

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

(5) A servizi analoghi si applicano sistemi di riduzione analoghi.

#### Artikel 10

### **Ausgleichsregelungen für nicht angelastete Umweltkosten, Kosten für Unfälle und Infrastrukturkosten**

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

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

(3) Das verwendete Verfahren und die vorgenommenen Berechnungen müssen öffentlich zugänglich sein. Insbesondere muss es möglich sein, die nicht angelasteten Kosten, die bei der konkurrierenden Verkehrsinfrastruktur anfallen und im Eisenbahnverkehr vermieden werden, nachzuweisen, und es ist zu gewährleisten, dass Unternehmen bei der Anwendung der Regelung in nichtdiskriminierender Weise behandelt werden.

(4) Die Mitgliedstaaten tragen dafür Sorge, dass eine solche Regelung mit den Artikeln 73, 87 und 88 des Vertrags vereinbar ist.

#### Artikel 11

### **Leistungsabhängige Entgeltregelung**

(1) Die Entgeltregelungen für die Fahrwegnutzung müssen durch leistungsabhängige Bestandteile den Eisenbahnunternehmen und den Betreibern der Infrastruktur Anreize zur Minimierung von Störungen und zur Erhöhung der Leistung des Schienennetzes bieten. Dies kann Strafen für Störungen des Netzbetriebs, eine Entschädigung für von Störungen betroffene Unternehmen und eine Bonusregelung für Leistungen, die das geplante Leistungsniveau übersteigen, umfassen.

(2) Die Grundsätze der leistungsabhängigen Entgeltregelung gelten für das gesamte Netz.

#### Artikel 12

### **Entgelte für vorgehaltene Fahrwegkapazität**

Die Betreiber der Infrastruktur können ein angemessenes Entgelt für Fahrwegkapazität erheben, die beantragt, aber nicht in Anspruch genommen wurde. Mit diesem Entgelt sollen Anreize für die effiziente Nutzung der Fahrwegkapazität geboten werden.

Die Betreiber der Infrastruktur müssen zu jeder Zeit in der Lage sein, jedem Beteiligten Auskunft über den Umfang der Fahrwegkapazität zu geben, die den diese Kapazität nutzenden Eisenbahnunternehmen zugewiesen wurden.

#### KAPITEL III

### **ZUWEISUNG VON FAHRWEGKAPAZITÄT**

#### Artikel 13

### **Rechte an Fahrwegkapazität**

(1) Die Fahrwegkapazität wird von einem Betreiber der Infrastruktur zugewiesen und kann nach der Zuweisung an einen Antragsteller von diesem nicht auf ein anderes Unternehmen oder einen anderen Verkehrsdiens übertragen werden.

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

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

(2) Das Recht, spezifische Fahrwegkapazität in Form einer Zugtrasse in Anspruch zu nehmen, kann Antragstellern längstens für die Dauer einer Netzfahrplanperiode zuerkannt werden.

Ein Betreiber der Infrastruktur und ein Antragsteller können gemäß Artikel 17 einen Rahmenvertrag über die Nutzung von Fahrwegkapazität in dem betreffenden Netz schließen, der eine Laufzeit von mehr als einer Netzfahrplanperiode hat.

(3) Die jeweiligen Rechte und Pflichten von Betreibern der Infrastruktur und Antragstellern in Bezug auf die Zuweisung von Fahrwegkapazität werden vertraglich oder durch Rechtsvorschriften festgelegt.

#### Artikel 14

### **Zuweisung von Fahrwegkapazität**

(1) Die Mitgliedstaaten können eine Rahmenregelung für die Zuweisung von Fahrwegkapazität schaffen, sofern dabei die Unabhängigkeit der Geschäftsführung gemäß Artikel 4 der Richtlinie 91/440/EWG gewahrt wird. Es werden spezifische Regeln für die Zuweisung von Fahrwegkapazität festgelegt. Der Betreiber der Infrastruktur führt die Verfahren zur Zuweisung von Fahrwegkapazität durch. Insbesondere gewährleistet der Betreiber der Infrastruktur, dass die Fahrwegkapazität auf gerechte und nichtdiskriminierende Weise unter Einhaltung des Gemeinschaftsrechts zugewiesen wird.



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

(3) Betreiber der Infrastruktur und Zuweisungsstellen wahren das Geschäftsgeheimnis hinsichtlich der ihnen gemachten Angaben.

#### Artikel 15

### Zusammenarbeit bei der Zuweisung von Fahrwegkapazität in mehreren Netzen

(1) Betreiber der Infrastruktur arbeiten im Interesse einer effizienten Schaffung und Zuweisung von Fahrwegkapazität über mehrere Netze hinweg zusammen. Sie richten grenzüberschreitende Zugtrassen ein, und zwar insbesondere im Rahmen des Transeuropäischen Schienengüternetzes. Sie schaffen die dazu erforderlichen Verfahren. Für diese Verfahren gelten die Bestimmungen dieser Richtlinie.

An dem zur Koordinierung der Zuweisung von Fahrwegkapazität auf internationaler Ebene geschaffenen Verfahren sind Vertreter der Betreiber der Infrastruktur aller Fahrwege zu beteiligen, deren Zuweisungsentscheidungen sich auf mehr als einen weiteren Betreiber der Infrastruktur auswirken. Gegebenenfalls können an diesem Verfahren Vertreter nichtgemeinschaftlicher Betreiber der Infrastruktur beteiligt werden. Die Kommission wird unterrichtet und als Beobachter eingeladen.

(2) Im Rahmen von Sitzungen oder sonstigen Tätigkeiten zur Zuweisung von Fahrwegkapazität für netzübergreifende Eisenbahnverkehrsdienste dürfen Entscheidungen nur von Vertretern der Betreiber der Infrastruktur getroffen werden.

(3) Die an der Zusammenarbeit nach Absatz 1 Beteiligten tragen dafür Sorge, dass ihre Teilnahme, die Funktionsweise der Zusammenarbeit und alle für die Bewertung und Zuweisung von Fahrwegkapazität relevanten Kriterien öffentlich zugänglich gemacht werden.

(4) Im Rahmen der Zusammenarbeit nach Absatz 1 bewerten die Betreiber der Infrastruktur den Bedarf an grenzüberschreitenden Zugtrassen und schlagen gegebenenfalls deren Einrichtung vor und organisieren diese, um den Betrieb von Güterzügen zu erleichtern, für die ein Ad-hoc-Antrag nach Artikel 23 gestellt wurde.

Diese im Voraus vereinbarten grenzüberschreitenden Zugtrassen sind Antragstellern über einen der beteiligten Betreiber der Infrastruktur zugänglich zu machen.

#### Artikel 16

### Antragsteller

(1) Anträge auf Zuweisung von Fahrwegkapazität dürfen von Eisenbahnunternehmen und ihren internationalen Gruppierungen sowie im Hoheitsgebiet der Mitgliedstaaten, die dies erlauben, von den übrigen unter Artikel 2 Buchstabe b) fallenden Antragstellern gestellt werden. Die Mitgliedstaaten können auch gestatten, dass andere Antragsteller die Zuweisung von Fahrwegkapazität in ihren Hoheitsgebieten beantragen dürfen.

(2) Der Betreiber der Infrastruktur kann mit Rücksicht auf legitime Erwartungen hinsichtlich seiner künftigen Erlöse und hinsichtlich der Fahrwegnutzung Anforderungen an Antragsteller festlegen. Die Anforderungen müssen angemessen, transparent und nichtdiskriminierend sein. Sie sind als Teil der Zuweisungsgrundsätze in den Schienennetz-Nutzungsbedingungen zu veröffentlichen und der Kommission mitzuteilen.

(3) Die Anforderungen des Absatzes 2 dürfen nur die Stellung einer Finanzgarantie in angemessener Höhe im Verhältnis zum geplanten Umfang der Tätigkeit des Antragstellers sowie die Fähigkeit zur Abgabe konformer Angebote für die Zuweisung von Fahrwegkapazität vorsehen.

#### Artikel 17

### Rahmenverträge

(1) Unbeschadet der Artikel 81, 82 und 86 des Vertrags kann mit einem Antragsteller ein Rahmenvertrag geschlossen werden. In dem Rahmenvertrag werden die Merkmale der vom Antragsteller beantragten und ihm angebotenen Fahrwegkapazität für einen längeren Zeitraum als eine Netzfahrplanperiode festgelegt. Der Rahmenvertrag regelt keine Zugtrassen im einzelnen, sollte aber so gestaltet sein, dass er den legitimen kommerziellen Erfordernissen des Antragstellers entgegenkommt. Ein Mitgliedstaat kann eine vorherige Genehmigung eines solchen Rahmenvertrags durch die Regulierungsstelle nach Artikel 30 dieser Richtlinie verlangen.

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

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

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

(5) Rahmenverträge haben grundsätzlich eine Laufzeit von fünf Jahren. Der Betreiber der Infrastruktur kann einer kürzeren oder längeren Laufzeit in besonderen Fällen zustimmen. Jede Laufzeit von mehr als fünf Jahren ist durch geschäftliche Verträge, besondere Investitionen oder Risiken zu rechtfertigen.

Eine längere Laufzeit als 10 Jahre ist dabei nur in Ausnahmefällen, und zwar insbesondere bei umfangreichen und langfristigen Investitionen, vor allem in Verbindung mit vertraglichen Verpflichtungen, möglich.

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

#### Artikel 18

##### Zeitplan des Zuweisungsverfahrens

(1) Der Betreiber der Infrastruktur hat den in Anhang III vorgesehenen Zeitplan für die Zuweisung von Fahrwegkapazität einzuhalten.

(2) Die Betreiber der Infrastruktur vereinbaren mit den anderen betroffenen Betreibern der Infrastruktur, welche grenzüberschreitenden Zugtrassen in den Netzfahrplan aufgenommen werden müssen, bevor Konsultationen über den Netzfahrplanentwurf aufgenommen werden. Änderungen dürfen nur vorgenommen werden, wenn dies unbedingt erforderlich ist.

#### Artikel 19

##### Antragstellung

(1) Die Antragsteller können bei dem Betreiber der Infrastruktur auf öffentlich-rechtlicher oder privatrechtlicher Grundlage einen Antrag auf eine Vereinbarung zur Einräumung von Rechten zur entgeltlichen Fahrwegnutzung gemäß Kapitel II stellen.

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

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

(4) Antragsteller können Fahrwegkapazität in mehr als einem Schienennetz bei einem einzigen Betreiber der Infrastruktur beantragen. Dieser Betreiber der Infrastruktur ist dann berechtigt, bei den anderen betroffenen Betreibern der Infrastruktur im Auftrag des Antragstellers um Fahrwegkapazität nachzusuchen.

(5) Die Betreiber der Infrastruktur tragen dafür Sorge, dass sich Antragsteller bezüglich Fahrwegkapazität in mehr als einem Schienennetz unmittelbar an etwaige von den Betreibern der Infrastruktur geschaffene gemeinsame Einrichtungen wenden können.

#### Artikel 20

##### Netzfahrplanerstellung

(1) Der Betreiber der Infrastruktur bemüht sich, so weit wie möglich allen Anträgen auf Zuweisung von Fahrwegkapazität, einschließlich Anträgen auf Zugtrassen in mehr als einem

Schienennetz, stattzugeben und allen Sachzwängen, denen die Antragsteller unterliegen, einschließlich der wirtschaftlichen Auswirkungen auf ihr Geschäft, soweit wie möglich Rechnung zu tragen.

(2) Der Betreiber der Infrastruktur darf lediglich in den in den Artikeln 22 und 24 geregelten Fällen speziellen Verkehrsarten im Netzfahrplanerstellungs- und Koordinierungsverfahren Vorrang einräumen.

(3) Der Betreiber der Infrastruktur hört die Beteiligten zum Netzfahrplanentwurf und räumt ihnen zur Stellungnahme eine Frist von mindestens einem Monat ein. Beteiligte sind alle Antragsteller, die Fahrwegkapazität nachgefragt haben, sowie Dritte, die zu etwaigen Auswirkungen des Netzfahrplans auf ihre Möglichkeiten zur Inanspruchnahme von Eisenbahnverkehrsleistungen in der betreffenden Netzfahrplanperiode Stellung nehmen möchten.

(4) Der Betreiber der Infrastruktur trifft geeignete Maßnahmen, um Beanstandungen Rechnung zu tragen.

#### Artikel 21

##### Koordinierungsverfahren

(1) Ergeben sich bei der Netzfahrplanerstellung gemäß Artikel 20 Unvereinbarkeiten zwischen verschiedenen Anträgen, so bemüht sich der Betreiber der Infrastruktur durch Koordinierung der Anträge um eine bestmögliche Erfüllung aller Erfordernisse.

(2) Ergibt sich eine Situation, in der eine Koordinierung erforderlich ist, so hat der Betreiber der Infrastruktur das Recht, innerhalb vertretbarer Bandbreiten Fahrwegkapazität anzubieten, die von der beantragten Kapazität abweicht.

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

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

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

(6) Unbeschadet der bestehenden Rechtsbehelfe und des Artikels 30 ist für Streitfälle in Bezug auf die Zuweisung von Fahrwegkapazität ein Streitbeilegungssystem einzurichten, damit derartige Streitigkeiten rasch beigelegt werden können. Wenn dieses System zur Anwendung kommt, ist innerhalb von zehn Arbeitstagen eine Entscheidung zu treffen.

*Artikel 22***Überlastete Fahrwege**

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

(2) Wurden Fahrwege für überlastet erklärt, so hat der Betreiber der Infrastruktur die Kapazitätsanalyse gemäß Artikel 25 durchzuführen, sofern nicht bereits ein Plan zur Erhöhung der Fahrwegkapazität gemäß Artikel 26 umgesetzt wird.

(3) Wurden Entgelte nach Artikel 7 Absatz 4 nicht erhoben oder haben sie nicht zu einem befriedigenden Ergebnis geführt und wurde der Fahrweg für überlastet erklärt, so kann der Betreiber der Infrastruktur bei der Zuweisung von Fahrwegkapazität zusätzlich Vorrangkriterien anwenden.

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

Die Mitgliedstaaten können in diesem Rahmen zur Sicherstellung angemessener Verkehrsdienste, insbesondere um den Erfordernissen eines öffentlichen Verkehrsdienstes gerecht zu werden oder um die Entwicklung des Schienengüterverkehrs zu fördern, unter nichtdiskriminierenden Bedingungen die erforderlichen Maßnahmen treffen, damit diese Dienste bei der Zuweisung von Fahrwegkapazität Vorrang erhalten.

Die Mitgliedstaaten können gegebenenfalls dem Betreiber der Infrastruktur einen Ausgleich für mögliche Mindereinnahmen gewähren, die dadurch entstehen, dass bestimmten Diensten in Anwendung des vorstehenden Unterabsatzes eine bestimmte Fahrwegkapazität bereitgestellt werden muss.

Dabei sind auch die Auswirkungen dieses Ausschlusses in anderen Mitgliedstaaten zu berücksichtigen.

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

(6) Die in Bezug auf überlastete Fahrwege zu befolgenden Verfahren und anzuwendenden Kriterien sind in den Schienennetz-Nutzungsbedingungen festzulegen.

*Artikel 23***Ad-hoc-Anträge**

(1) Der Betreiber der Infrastruktur bescheidet Ad-hoc-Anträge auf Zuweisung einzelner Zugtrassen so schnell wie mög-

lich und auf jeden Fall binnen fünf Arbeitstagen. Informationen über verfügbare Kapazitätsreserven werden allen Antragstellern, die diese Kapazität eventuell in Anspruch nehmen wollen, zur Verfügung gestellt.

(2) Die Betreiber der Infrastruktur prüfen gegebenenfalls, ob es notwendig ist, Kapazitätsreserven innerhalb des fertig erstellten Netzfahrplans vorzuhalten, um auf vorhersehbare Ad-hoc-Anträge auf Zuweisung von Fahrwegkapazität schnell reagieren zu können. Dies gilt auch bei überlasteten Fahrwegen.

*Artikel 24***Besondere Fahrwege**

(1) Unbeschadet des Absatzes 2 gilt die Fahrwegkapazität als von Verkehrsdiensten aller Art nutzbar, die den Betriebsmerkmalen der Zugtrasse entsprechen.

(2) Sind geeignete Alternativstrecken vorhanden, so kann der Betreiber der Infrastruktur nach Konsultation der Beteiligten bestimmte Fahrwege für die Nutzung durch bestimmte Arten von Verkehrsdiensten ausweisen. Wurde eine solche Nutzungsbeschränkung ausgesprochen, kann der Betreiber der Infrastruktur unbeschadet der Artikel 81, 82 und 86 des Vertrags Verkehrsdiensten dieser Art bei der Zuweisung von Fahrwegkapazität Vorrang einräumen.

Eine derartige Nutzungsbeschränkung darf andere Verkehrsarten nicht von der Nutzung der betreffenden Fahrwege ausschließen, sofern Fahrwegkapazität verfügbar ist und das betreffende rollende Material den technischen Betriebsmerkmalen des Fahrwegs entspricht.

(3) Eine Nutzungsbeschränkung von Fahrwegen gemäß Absatz 2 ist in den Schienennetz-Nutzungsbedingungen anzugeben.

*Artikel 25***Kapazitätsanalyse**

(1) Zweck einer Kapazitätsanalyse ist die Ermittlung der Engpässe bei der Fahrwegkapazität, die verhindern, dass Anträgen auf Zuweisung von Fahrwegkapazität in angemessener Weise stattgegeben werden kann, und die Darlegung, auf welche Weise zusätzlichen Anträgen stattgegeben werden kann. In der Analyse werden die Gründe für Überlastungen ermittelt und mögliche kurz- und mittelfristige Abhilfemaßnahmen dargestellt.

(2) Gegenstand der Analyse sind der Fahrweg, die Betriebsverfahren, die Art der verschiedenen durchgeführten Verkehrsdienste und die Auswirkungen all dieser Faktoren auf die Fahrwegkapazität. Zu den prüfungsbedürftigen Maßnahmen gehören insbesondere die Umleitung von Verkehrsdiensten, zeitliche Verlagerung von Verkehrsdiensten, Änderungen der Fahrweggeschwindigkeit und Verbesserungen des Fahrwegs.

(3) Die Kapazitätsanalyse ist innerhalb von sechs Monaten abzuschließen, nachdem ein Fahrweg als überlastet ausgewiesen wurde.

#### Artikel 26

### Plan zur Erhöhung der Fahrwegkapazität

(1) Innerhalb von sechs Monaten nach Abschluss einer Kapazitätsanalyse hat der Betreiber der Infrastruktur einen Plan zur Erhöhung der Fahrwegkapazität vorzulegen.

(2) Ein Plan zur Erhöhung der Fahrwegkapazität ist nach Konsultation der Nutzer der betreffenden überlasteten Fahrwege zu erstellen.

Darin wird Folgendes dargelegt:

- a) die Gründe für die Überlastung,
- b) die zu erwartende künftige Verkehrsentwicklung,
- c) den Fahrwegausbau betreffende Beschränkungen,
- d) die möglichen Optionen und Kosten für die Erhöhung der Fahrwegkapazität, einschließlich der zu erwartenden Änderungen der Zugangsentgelte.

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

Der Plan kann von einer vorherigen Genehmigung durch den jeweiligen Mitgliedstaat abhängig gemacht werden.

(3) Der Betreiber der Infrastruktur muss die Erhebung der gemäß Artikel 7 Absatz 4 erhobenen Entgelte in den Fällen einstellen, in denen er

- a) keinen Plan zur Erhöhung der Fahrwegkapazität vorlegt oder
- b) mit dem im Plan zur Erhöhung der Fahrwegkapazität aufgeführten Maßnahmenkatalog keine Fortschritte erzielt.

Der Betreiber der Infrastruktur darf jedoch vorbehaltlich der Zustimmung der Regulierungsstelle nach Artikel 30 weiterhin diese Entgelte erheben, wenn

- a) der Plan zur Erhöhung der Fahrwegkapazität aus Gründen, die sich seinem Einfluss entziehen, nicht verwirklicht werden kann oder
- b) die verfügbaren Optionen wirtschaftlich oder finanziell nicht tragbar sind.

#### Artikel 27

### Nutzung von Zugtrassen

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

(2) Der Betreiber der Infrastruktur kann in den Schienennetz-Nutzungsbedingungen Bedingungen festlegen, anhand deren er dem Grad der bisherigen Inanspruchnahme von Zugtrassen bei der Festlegung von Rangfolgen im Zuweisungsverfahren Rechnung trägt.

#### Artikel 28

### Fahrwegkapazität für regelmäßige Instandhaltung

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

(2) Der Betreiber der Infrastruktur trägt den Auswirkungen der Vorhaltung von Fahrwegkapazität für die regelmäßige Fahrweginstandhaltung auf Antragsteller angemessen Rechnung.

#### Artikel 29

### Sondermaßnahmen bei Störungen

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

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

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

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

## KAPITEL IV

## ALLGEMEINE MASSNAHMEN

## Artikel 30

**Regulierungsstelle**

(1) Unbeschadet des Artikels 21 Absatz 6 richten die Mitgliedstaaten eine Regulierungsstelle ein. Diese Stelle, bei der es sich um das für Verkehrsfragen zuständige Ministerium oder eine andere Behörde handeln kann, ist organisatorisch, bei ihren Finanzierungsbeschlüssen, rechtlich und in ihrer Entscheidungsfindung von Betreibern der Infrastruktur, entgelt-erhebenden Stellen, Zuweisungsstellen und Antragstellern unabhängig. Für die Tätigkeit der Regulierungsstelle gelten die Grundsätze dieses Artikels; Rechtsbehelfs- und Regulierungsfunktionen können gesonderten Stellen übertragen werden.

(2) Ist ein Antragsteller der Auffassung, ungerecht behandelt, diskriminiert oder auf andere Weise in seinen Rechten verletzt worden zu sein, so kann er die Regulierungsstelle befassen, und zwar insbesondere mit Entscheidungen des Betreibers der Infrastruktur oder gegebenenfalls des Eisenbahnunternehmens betreffend

- a) die Schienennetz-Nutzungsbedingungen,
- b) die darin enthaltenen Kriterien,
- c) das Zuweisungsverfahren und dessen Ergebnis,
- d) die Entgeltregelung,
- e) die Höhe oder Struktur der Wegeentgelte, die er zu zahlen hat oder hätte,
- f) die Sicherheitsbescheinigung sowie die Durchsetzung und Überwachung der Sicherheitsnormen und -regeln.

(3) Die Regulierungsstelle gewährleistet, dass die vom Betreiber der Infrastruktur festgesetzten Entgelte dem Kapitel II entsprechen und nichtdiskriminierend sind. Verhandlungen zwischen Antragstellern und einem Betreiber der Infrastruktur 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 dieser Richtlinie droht.

(4) Die Regulierungsstelle ist berechtigt, sachdienliche Auskünfte von dem Betreiber der Infrastruktur, Antragstellern und betroffenen Dritten in dem betreffenden Mitgliedstaat einzuholen, die unverzüglich zu erteilen sind.

(5) Die Regulierungsstelle hat über Beschwerden zu entscheiden und binnen zwei Monaten ab Erhalt aller Auskünfte Abhilfemaßnahmen zu treffen.

Ungeachtet des Absatzes 6 sind Entscheidungen der Regulierungsstelle für alle davon Betroffenen verbindlich.

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

(6) Die Mitgliedstaaten treffen die erforderlichen Maßnahmen, um die gerichtliche Nachprüfbarkeit von Entscheidungen der Regulierungsstelle zu gewährleisten.

## Artikel 31

**Zusammenarbeit der Regulierungsstellen**

Die nationalen Regulierungsstellen tauschen Informationen über ihre Arbeit und ihre Entscheidungsgrundsätze und ihre Entscheidungspraxis mit dem Ziel aus, ihre Entscheidungsgrundsätze in der gesamten Gemeinschaft zu koordinieren. Bei dieser Aufgabe werden sie von der Kommission unterstützt.

## Artikel 32

**Sicherheitsbescheinigung**

(1) Die Verfahren der Sicherheitsbescheinigung für Eisenbahnunternehmen, die ihren Sitz in der Gemeinschaft haben oder haben werden, und von ihnen gebildete internationale Gruppierungen müssen im Einklang mit diesem Artikel stehen.

(2) Die Mitgliedstaaten schreiben für ihr jeweiliges Hoheitsgebiet vor, dass eine Sicherheitsbescheinigung vorgelegt wird, in der die Sicherheitsanforderungen an die Eisenbahnunternehmen zur Gewährleistung eines gefahrlosen Verkehrsdienstes auf den betroffenen Strecken festgelegt sind.

(3) Das Eisenbahnunternehmen muss zur Erlangung der Sicherheitsbescheinigung die — mit dem Gemeinschaftsrecht zu vereinbarenden und in nichtdiskriminierender Weise angewandten — Bestimmungen des einzelstaatlichen Rechts über die besonderen technischen und betriebsbezogenen Anforderungen an die Eisenbahnverkehrsleistungen und die Sicherheitsanforderungen an das Personal, das rollende Material und die interne Organisation des Unternehmens beachten.

Es muss insbesondere den Nachweis führen, dass das Fahr- und Begleitpersonal der Züge die erforderliche Ausbildung besitzt, um die vom Betreiber der Infrastruktur angewandten Verkehrsregeln einzuhalten und die ihm im Interesse des Zugverkehrs auferlegten Sicherheitsvorschriften zu beachten.

Das Unternehmen muss außerdem nachweisen, dass das rollende Material, aus dem sich diese Züge zusammensetzen, von der zuständigen Behörde oder vom Betreiber der Infrastruktur zugelassen und gemäß den für die betreffenden Fahrwege geltenden Betriebsvorschriften geprüft wurde. Die Sicherheitsbescheinigung wird von jedweder Stelle ausgestellt, die der Mitgliedstaat, in dem sich der benutzte Fahrweg befindet, hierfür benannt hat.

## Artikel 33

**Ausnahmeregelungen**

(1) Für einen Zeitraum von fünf Jahren ab 15. März 2003 brauchen folgende Mitgliedstaaten:

- Irland als Insel-Mitgliedstaat, dessen Eisenbahnnetz nur an einen einzigen anderen Mitgliedstaat angebunden ist,
- das Vereinigte Königreich in Bezug auf Nordirland in der gleichen Eigenschaft und
- Griechenland als ein Mitgliedstaat, dessen Eisenbahnnetz an keinen anderen Mitgliedstaat unmittelbar angebunden ist,

die Anforderungen folgender Artikel nicht zu erfüllen:

- a) des Artikels 3, des Artikels 4 Absatz 2, der Artikel 13, 14 und 17, des Artikels 21 Absatz 4, des Artikels 21 Absatz 6, des Artikels 22, des Artikels 24 Absatz 3 sowie der Artikel 25 bis 28 und des Artikels 30, unter der Voraussetzung, dass gegen Entscheidungen über die Zuweisung von Fahrwegkapazität oder die Erhebung der Weegeentgelte auf schriftliches Verlangen eines Eisenbahnunternehmens bei einer unabhängigen Stelle Beschwerde eingelegt werden kann, die binnen zwei Monaten nach Vorlage aller sachdienlichen Angaben entscheidet und deren Entscheidungen der gerichtlichen Nachprüfung unterliegen, und
- b) des Artikels 32, soweit die betroffenen Eisenbahnverkehrsleistungen nicht unter Artikel 10 der Richtlinie 91/440/EWG fallen.

(2) Wenn jedoch

- a) mehr als ein gemäß Artikel 4 der Richtlinie 95/18/EG zugelassenes Eisenbahnunternehmen oder — im Falle Irlands und Nordirlands — ein anderswo auf diese Weise zugelassenes Eisenbahnunternehmen einen förmlichen Antrag stellt auf Durchführung konkurrierender Eisenbahnverkehrsleistungen in, nach oder von Irland, Nordirland oder Griechenland, wird nach dem Beratungsverfahren des Artikels 35 Absatz 2 entschieden, ob diese Ausnahmeregelung weiterhin anwendbar ist; oder
- b) ein Eisenbahnunternehmen, das in Irland, Nordirland oder Griechenland Eisenbahnverkehrsleistungen erbringt, einen förmlichen Antrag stellt auf Durchführung von Eisenbahnverkehrsleistungen in, nach oder aus dem Hoheitsgebiet eines anderen Mitgliedstaats (im Falle Irlands oder des Vereinigten Königreichs in Bezug auf Nordirland oder im Falle beider Gebiete ausgehend von einem Mitgliedstaat außerhalb der Gebiete von Irland und Nordirland), gelten die Ausnahmen des Absatzes 1 nicht.

Binnen eines Jahres nach Eingang der nach dem Beratungsverfahren des Artikels 35 Absatz 2 getroffenen Entscheidung gemäß Buchstabe a) oder nach Eingang der Notifizierung des in Buchstabe b) genannten förmlichen Antrags erlassen der bzw. die betreffenden Mitgliedstaaten (Irland, das Vereinigte

Königreich in Bezug auf Nordirland oder Griechenland) die Vorschriften zur Durchführung der in Absatz 1 genannten Artikel.

(3) Eine Ausnahmeregelung nach Absatz 1 kann jeweils um einen Zeitraum von höchstens fünf Jahren verlängert werden. Spätestens 12 Monate vor Ablauf der Ausnahmeregelung kann der Mitgliedstaat, der diese Ausnahmeregelung in Anspruch nimmt, sich mit einem Antrag auf eine erneute Ausnahmeregelung an die Kommission wenden. Der Antrag ist zu begründen. Die Kommission prüft den Antrag und erlässt eine Entscheidung nach dem Beratungsverfahren des Artikels 35 Absatz 2. Das genannte Beratungsverfahren gilt für jede den Antrag betreffende Entscheidung.

Bei ihrer Entscheidung trägt die Kommission sämtlichen Entwicklungen hinsichtlich der geopolitischen Lage wie auch den Entwicklungen auf dem Markt für Eisenbahnverkehrsleistungen Rechnung, die in, aus und nach dem antragstellenden Mitgliedstaat erbracht werden, der eine erneute Ausnahmeregelung beantragt hat.

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

## KAPITEL IV

**SCHLUSSBESTIMMUNGEN**

## Artikel 34

**Durchführungsmaßnahmen**

(1) Die Mitgliedstaaten können alle Fragen im Zusammenhang mit der Durchführung dieser Richtlinie der Kommission vorlegen. Die entsprechenden Entscheidungen werden nach dem Beratungsverfahren des Artikels 35 Absatz 2 getroffen.

(2) Die Kommission prüft auf Ersuchen eines Mitgliedstaats oder von sich aus in speziellen Fällen die Anwendung und Durchsetzung der Bestimmungen über die Erhebung der Weegeentgelte, die Kapazitätszuweisung und die Sicherheitsbescheinigung; sie entscheidet binnen zwei Monaten nach Eingang des Ersuchens nach dem Beratungsverfahren des Artikels 35 Absatz 2, ob die betreffende Maßnahme weiterhin angewendet werden darf. Die Kommission teilt ihre Entscheidung dem Europäischen Parlament, dem Rat und den Mitgliedstaaten mit.

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

(3) Die erforderlichen Änderungen zur Anpassung der Anhänge werden nach dem Regelungsverfahren des Artikels 35 Absatz 3 erlassen.

#### Artikel 35

#### Ausschussverfahren

- (1) Die Kommission wird von einem Ausschuss unterstützt.
- (2) Wird auf diesen Absatz Bezug genommen, so gelten die Artikel 3 und 7 des Beschlusses 1999/468/EG unter Beachtung von dessen Artikel 8.
- (3) Wird auf diesen Absatz Bezug genommen, so gelten die Artikel 5 und 7 des Beschlusses 1999/468/EG unter Beachtung von dessen Artikel 8.

Der Zeitraum nach Artikel 5 Absatz 6 des Beschlusses 1999/468/EG wird auf drei Monate festgesetzt.

- (4) Der Ausschuss gibt sich eine Geschäftsordnung.

#### Artikel 36

#### Bericht

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

#### Artikel 37

#### Aufhebung von Rechtsvorschriften

Die Verordnungen (EWG) Nr. 2830/77 und (EWG) Nr. 2183/78, die Entscheidungen 82/529/EWG und 83/418/EWG sowie die Richtlinie 95/19/EG werden aufgehoben.

#### Artikel 38

#### Umsetzung

Die Mitgliedstaaten setzen die Rechts- und Verwaltungsvorschriften in Kraft, die erforderlich sind, um dieser Richtlinie bis zum 15. März 2003 nachzukommen. Sie setzen die Kommission unverzüglich davon in Kenntnis.

Wenn die Mitgliedstaaten derartige Vorschriften erlassen, nehmen sie in den Vorschriften selbst oder durch einen Hinweis bei der amtlichen Veröffentlichung auf diese Richtlinie Bezug. Die Mitgliedstaaten regeln die Einzelheiten der Bezugnahme.

#### Artikel 39

#### Inkrafttreten

Diese Richtlinie tritt am Tag ihrer Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften* in Kraft.

#### Artikel 40

#### Adressaten

Diese Richtlinie ist an alle Mitgliedstaaten gerichtet.

Geschehen zu Brüssel am 26. Februar 2001.

*Im Namen des Europäischen  
Parlaments*

*Die Präsidentin*

N. FONTAINE

*Im Namen des Rates*

*Der Präsident*

A. LINDH

## ANHANG I

**Inhalt der Schienennetz-Nutzungsbedingungen**

Die Schienennetz-Nutzungsbedingungen gemäß Artikel 3 müssen folgende Angaben enthalten:

1. Einen Abschnitt mit Angaben zur Art des Fahrwegs, der den Eisenbahnunternehmen zur Verfügung steht, sowie zu den Zugangsbedingungen für den betreffenden Fahrweg.
2. Einen Abschnitt mit einer Darlegung der Entgeltgrundsätze und der Tarife. Dieser Abschnitt umfasst hinreichende Einzelheiten der Entgeltregelung sowie ausreichende Informationen zu den Entgelten für die in Anhang II aufgeführten Leistungen, die nur von einem einzigen Anbieter erbracht werden. Es ist im Einzelnen aufzuführen, welche Verfahren, Regeln und gegebenenfalls Tabellen zur Durchführung des Artikels 7 Absätze 4 und 5 sowie der Artikel 8 und 9 angewandt werden. Dieser Abschnitt enthält ferner Angaben zu bereits beschlossenen oder vorgesehenen Entgeltänderungen.
3. Einen Abschnitt über die Grundsätze und die Kriterien für die Zuweisung von Fahrwegkapazität. Es sind Angaben zu den allgemeinen Kapazitätsmerkmalen des Fahrwegs, der den Eisenbahnunternehmen zur Verfügung steht, sowie zu etwaigen Nutzungseinschränkungen, einschließlich des zu erwartenden Kapazitätsbedarfs für Instandhaltungszwecke, zu machen. In diesem Abschnitt sind ferner die Abwicklung und die Fristen des Verfahrens der Zuweisung von Fahrwegkapazität anzugeben. Er enthält spezifische Kriterien, die für dieses Verfahren von Belang sind, insbesondere
  - a) die Verfahren für die Stellung von Anträgen auf Zuweisung von Fahrwegkapazität durch Antragsteller beim Betreiber der Infrastruktur;
  - b) Anforderungen an Antragsteller;
  - c) Zeitplan des Antrags- und Zuweisungsverfahrens;
  - d) Grundsätze des Koordinierungsverfahrens;
  - e) im Fall einer Fahrwegüberlastung durchzuführende Verfahren und anzuwendende Kriterien;
  - f) Einzelheiten zur Nutzungsbeschränkung von Fahrwegen;
  - g) sonstige Bedingungen, durch die dem Grad der bisherigen Inanspruchnahme von Fahrwegkapazität bei der Festlegung von Rangfolgen im Zuweisungsverfahren Rechnung getragen wird.

In diesem Abschnitt ist im Einzelnen anzugeben, welche Maßnahmen getroffen wurden, um eine angemessene Behandlung der Güterverkehrsdienste, der grenzüberschreitenden Verkehrsdienste und der dem Ad-hoc-Verfahren unterliegenden Anträge sicherzustellen.

---



## ANHANG II

**Für die Eisenbahnunternehmen zu erbringende Leistungen**

1. Das Mindestzugangspaket umfasst Folgendes:
    - a) die Bearbeitung von Anträgen auf Zuweisung von Fahrwegkapazität;
    - b) das Recht zur Nutzung zugewiesener Fahrwegkapazität;
    - c) die Nutzung von Weichen und Abzweigungen;
    - d) die Zugsteuerung einschließlich der Signalisierung, Regelung, Abfertigung und der Übermittlung und Bereitstellung von Informationen über Zugbewegungen;
    - e) alle anderen Informationen, die zur Durchführung oder zum Betrieb des Verkehrsdienstes, für den Kapazität zugewiesen wurde, erforderlich sind.
  2. Der Schienenzugang zu Serviceeinrichtungen und die entsprechende Erbringung von Leistungen umfasst Folgendes:
    - a) Nutzung von Versorgungseinrichtungen für Fahrstrom, sofern vorhanden;
    - b) Einrichtungen für die Brennstoffaufnahme;
    - c) Personenbahnhöfe, deren Gebäude und sonstige Einrichtungen;
    - d) Güterterminals;
    - e) Rangierbahnhöfe;
    - f) Zugbildungseinrichtungen;
    - g) Abstellgleise;
    - h) Wartungseinrichtungen und andere technische Einrichtungen.
  3. Die Zusatzleistungen können Folgendes umfassen:
    - a) Bereitstellung von Fahrstrom;
    - b) Vorheizen von Personenzügen;
    - c) Bereitstellung von Brennstoffen, Rangierbetrieb sowie alle weiteren Leistungen, die in den oben genannten Einrichtungen für Zugangsdienstleistungen erbracht werden;
    - d) kundenspezifische Verträge über
      - die Überwachung von Gefahrguttransporten,
      - die Unterstützung beim Betrieb ungewöhnlicher Züge.
  4. Die Nebenleistungen können Folgendes umfassen:
    - a) Zugang zum Telekommunikationsnetz;
    - b) Bereitstellung zusätzlicher Informationen;
    - c) technische Inspektion des rollenden Materials.
-

## ANHANG III

**Zeitplan des Zuweisungsverfahrens**

1. Der Netzfahrplan wird einmal im Kalenderjahr erstellt.
  2. Der Wechsel des Netzfahrplans erfolgt am letzten Samstag im Mai um 24 Uhr. Wird ein Netzfahrplanwechsel oder eine Netzfahrplananpassung nach den Sommermonaten durchgeführt, so erfolgt die Umstellung am letzten Samstag im September um 24 Uhr und bei Bedarf zu anderen Terminen. Die Betreiber der Infrastruktur können sich auf abweichende Termine verständigen; in diesem Fall unterrichten sie die Kommission entsprechend.
  3. Die Frist für den Eingang von Anträgen auf die Zuweisung von Fahrwegkapazität für die Aufnahme in den Netzfahrplan darf nicht mehr als zwölf Monate vor dem Inkrafttreten des Netzfahrplans ablaufen.
  4. Die Betreiber der Infrastruktur tragen dafür Sorge, dass spätestens elf Monate vor Inkrafttreten des Netzfahrplans vorläufige grenzüberschreitende Zugtrassen in Zusammenarbeit mit den anderen betroffenen Zuweisungsstellen gemäß Artikel 15 festgelegt sind. Die Betreiber der Infrastruktur gewährleisten soweit wie möglich, dass diese Zugtrassen in den nachfolgenden Verfahrensschritten beibehalten werden.
  5. Spätestens vier Monate nach Ablauf der Frist für die Einreichung von Anträgen seitens der Antragsteller erstellt der Betreiber der Infrastruktur einen Netzfahrplanentwurf.
-