

## RICHTLINIEN

## RICHTLINIE 2007/58/EG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

vom 23. Oktober 2007

## zur Änderung der Richtlinie 91/440/EWG des Rates zur Entwicklung der Eisenbahnunternehmen der Gemeinschaft sowie der Richtlinie 2001/14/EG über die Zuweisung von Fahrwegkapazität der Eisenbahn und die Erhebung von Entgelten für die Nutzung von Eisenbahninfrastruktur

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,

nach Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses <sup>(1)</sup>,

nach Stellungnahme des Ausschusses der Regionen <sup>(2)</sup>,

nach dem Verfahren des Artikels 251 des Vertrags, aufgrund des vom Vermittlungsausschuss am 31. Juli 2007 gebilligten gemeinsamen Entwurfs <sup>(3)</sup>,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Mit der Richtlinie 91/440/EWG des Rates vom 29. Juli 1991 zur Entwicklung der Eisenbahnunternehmen der Gemeinschaft <sup>(4)</sup> wurde eine erleichterte Anpassung der Eisenbahnunternehmen der Gemeinschaft an die Anforderungen des Binnenmarktes sowie die Steigerung ihrer Effizienz bezweckt.
- (2) Die Richtlinie 2001/14/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 26. Februar 2001 über die Zuweisung

von Fahrwegkapazität der Eisenbahn und die Erhebung von Entgelten für die Nutzung von Eisenbahninfrastruktur <sup>(5)</sup> betrifft die Grundsätze und Verfahren für die Festlegung und Berechnung von Wegeentgelten im Eisenbahnverkehr und die Zuweisung von Fahrwegkapazität der Eisenbahn.

- (3) Die Kommission hatte in ihrem Weißbuch „Die europäische Verkehrspolitik bis 2010: Weichenstellungen für die Zukunft“ ihre Absicht bekundet, die Verwirklichung des Binnenmarktes für Eisenbahnverkehrsdienste fortzusetzen und hierzu eine Öffnung des Marktes für grenzüberschreitende Personenverkehrsdienste vorzuschlagen.
- (4) Zweck der vorliegenden Richtlinie ist es, den Markt für grenzüberschreitende Personenverkehrsdienste auf der Schiene innerhalb der Gemeinschaft zu öffnen; daher sollte diese Richtlinie nicht Verkehrsdienste zwischen einem Mitgliedstaat und einem Drittland betreffen. Darüber hinaus sollten die Mitgliedstaaten in der Lage sein, Verkehrsdienste, die im Transit durch die Gemeinschaft erbracht werden, vom Anwendungsbereich dieser Richtlinie auszunehmen.
- (5) Die derzeitige Lage der grenzüberschreitenden Eisenbahnverkehrsdienste stellt sich sehr unterschiedlich dar. Einerseits steht der Verkehr von Fernzügen (zum Beispiel Nachtzügen) vor Schwierigkeiten, und mehrere dieser Verbindungen wurden in jüngerer Zeit von den sie betreibenden Eisenbahnunternehmen eingestellt, um die Verluste zu begrenzen. Andererseits war im Markt für grenzüberschreitende Hochgeschwindigkeitsverkehrsdienste eine erhebliche Zunahme des Verkehrsaufkommens zu verzeichnen, die sich mit der Verdoppelung und der weiteren Verflechtung des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsnetzes bis 2010 noch fortsetzen wird. In beiden Fällen gibt es jedoch einen starken Wettbewerbsdruck durch Billigfluganbieter. Es ist daher unabdingbar, den Wettbewerb zwischen Eisenbahnunternehmen zu fördern und auf diese Weise Impulse für neue Initiativen zu geben.

<sup>(1)</sup> ABl. C 221 vom 8.9.2005, S. 56.

<sup>(2)</sup> ABl. C 71 vom 22.3.2005, S. 26.

<sup>(3)</sup> Stellungnahme des Europäischen Parlaments vom 28. September 2005 (AbI. C 227 E vom 21.9.2006, S. 460), Gemeinsamer Standpunkt des Rates vom 24. Juli 2006 (AbI. C 289 E vom 28.11.2006, S. 30), Standpunkt des Europäischen Parlaments vom 18. Januar 2007 (noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht), Legislative Entschließung des Europäischen Parlaments vom 25. September 2007 und Beschluss des Rates vom 26. September 2007.

<sup>(4)</sup> AbI. L 237 vom 24.8.1991, S. 25. Zuletzt geändert durch die Richtlinie 2006/103/EG (AbI. L 363 vom 20.12.2006, S. 344).

<sup>(5)</sup> AbI. L 75 vom 15.3.2001, S. 29. Zuletzt geändert durch die Richtlinie 2004/49/EG (AbI. L 164 vom 30.4.2004, S. 44. Berichtigte Fassung im AbI. L 220 vom 21.6.2004, S. 16).

- (6) Eine Öffnung des Marktes für grenzüberschreitende Personenverkehrsdienste ist nicht möglich ohne detaillierte Bestimmungen für den Zugang zur Infrastruktur, ohne erhebliche Fortschritte im Bereich der Interoperabilität und ohne einen strengen Rahmen für die Sicherheit des Eisenbahnverkehrs auf nationaler und europäischer Ebene. Alle diese Voraussetzungen sind nunmehr mit der Umsetzung der folgenden Richtlinien gegeben: Richtlinie 2001/12/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 26. Februar 2001 zur Änderung der Richtlinie 91/440/EWG<sup>(1)</sup>, Richtlinie 2004/51/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. April 2004 zur Änderung der Richtlinie 91/440/EWG des Rates<sup>(2)</sup>, Richtlinie 2001/13/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 26. Februar 2001 zur Änderung der Richtlinie 95/18/EG<sup>(3)</sup>, der Richtlinie 2001/14/EG und der Richtlinie 2004/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. April 2004 über die Eisenbahnsicherheit in der Gemeinschaft<sup>(4)</sup>. Eine gefestigte Handhabung dieses neuen rechtlichen Rahmens muss zu dem Datum, das für die Öffnung des Markts für grenzüberschreitende Personenverkehrsdienste vorgeschlagen wird, gewährleistet sein. Das wird eine bestimmte Zeit in Anspruch nehmen. Daher sollte das Zieldatum für die Öffnung des Marktes der 1. Januar 2010 sein.
- (7) Die Zahl der Eisenbahnverbindungen ohne Zwischenhalte ist sehr klein. Auf Strecken mit Zwischenhalten ist es unabdingbar, neuen Marktteilnehmern zu erlauben, Fahrgäste an Zwischenhalten aufzunehmen und abzusetzen, um sicherzustellen, dass solche Verkehrsdienste eine realistische Chance haben, rentabel zu sein und potenzielle Wettbewerber nicht gegenüber den bisherigen Marktteilnehmern, die Fahrgäste an Zwischenhalten aufnehmen und absetzen dürfen, zu benachteiligen. Dieses Recht sollte die gemeinschaftlichen und einzelstaatlichen Wettbewerbsvorschriften unberührt lassen.
- (8) Die Einführung neuer, allgemein zugänglicher grenzüberschreitender Eisenbahnverbindungen mit Zwischenhalten sollte nicht dafür benutzt werden, eine Marktöffnung für inländische Personenverkehrsdienste zu bewirken, sondern sich lediglich auf zusätzliche Zwischenhalte auf der grenzüberschreitenden Strecke konzentrieren. Dementsprechend sollte deren Einführung Verkehrsdienste betreffen, deren Hauptzweck in der grenzüberschreitenden Beförderung von Fahrgästen liegt. Bei der Bestimmung des Hauptzwecks des Verkehrsdienstes sollten Kriterien wie beispielsweise der Anteil am Umsatz und am Fahrgastaufkommen (ermittelt anhand der Fahrgastzahlen im inländischen oder grenzüberschreitenden Verkehr und der Streckenlänge) berücksichtigt werden. Diese Bestimmung sollte durch die jeweilige nationale Regulierungsstelle auf Antrag eines Betroffenen vorgenommen werden.
- (9) Die Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße und zur Aufhebung der Verordnungen (EWG) Nr. 1191/69 und (EWG) Nr. 1107/70 des Rates<sup>(5)</sup> sieht die Möglichkeit vor, dass Mitgliedstaaten und lokale Gebietskörperschaften Verträge über öffentliche Dienstleistungen vergeben. Diese Verträge können ausschließliche Rechte zur Durchführung bestimmter Dienste umfassen. Es ist daher erforderlich, die Kohärenz zwischen den Bestimmungen der genannten Verordnung und dem Grundsatz der Öffnung grenzüberschreitender Personenverkehrsdienste für den Wettbewerb zu gewährleisten.
- (10) Die Öffnung grenzüberschreitender Personenverkehrsdienste für den Wettbewerb, die das Recht einschließen, Fahrgäste zwischen beliebigen Bahnhöfen auf der Strecke eines grenzüberschreitenden Verkehrsdienstes — auch zwischen Bahnhöfen in demselben Mitgliedstaat — zu befördern, könnte sich auf die Organisation und die Finanzierung von Personenverkehrsdiensten auf der Schiene auswirken, die im Rahmen eines Vertrags über öffentliche Dienstleistungen erbracht werden. Die Mitgliedstaaten sollten die Möglichkeit haben, das Zugangsrecht zum Markt einzuschränken, wenn dieses Recht das wirtschaftliche Gleichgewicht dieser Verträge über öffentliche Dienstleistungen gefährden würde und wenn die in Artikel 30 der Richtlinie 2001/14/EG genannte zuständige Regulierungsstelle einem entsprechenden Antrag der zuständigen Behörden, die den Vertrag über öffentliche Dienstleistungen geschlossen haben, auf der Grundlage einer objektiven wirtschaftlichen Analyse stattgibt.
- (11) Einige Mitgliedstaaten sind bereits dazu übergegangen, den Markt für Personenverkehrsdienste auf der Schiene durch transparente, wettbewerbliche Ausschreibungsverfahren für die Erbringung bestimmter Leistungen dieser Art zu öffnen. Es sollte nicht von ihnen verlangt werden, einen völlig uneingeschränkten Zugang zu grenzüberschreitenden Personenverkehrsdiensten zu gewähren, da der Wettstreit um das Nutzungsrecht für bestimmte Bahnstrecken einen ausreichenden Nachweis des Marktwertes solcher Dienste erbracht hat.
- (12) Bei der Beurteilung der Frage, ob das wirtschaftliche Gleichgewicht des Vertrags über öffentliche Dienstleistungen gefährdet sein könnte, sollten vorab festgelegte Kriterien berücksichtigt werden, wie beispielsweise die Auswirkungen auf die Rentabilität von Verkehrsdiensten, auf die sich ein Vertrag über öffentliche Dienstleistungen erstreckt, einschließlich der dadurch verursachten Auswirkungen auf die Nettokosten für die zuständige Behörde, die den Vertrag geschlossen hat, die Fahrgastnachfrage, die Fahrpreisgestaltung, die Regelungen für den Fahrscheinverkauf, die Lage und die Anzahl der Halte auf beiden Seiten der Grenze sowie die Fahrzeiten und die Häufigkeit der geplanten neuen Verbindung. Unter Beachtung dieser Beurteilung und der Entscheidung der zuständigen Regulierungsstelle können die Mitgliedstaaten das angestrebte Recht auf Zugang zu grenzüberschreitenden Personenverkehrsdiensten gewähren, ändern oder verweigern; hierzu gehört auch die Erhebung eines Entgelts vom Betreiber eines neuen grenzüberschreitenden Personenverkehrsdienstes im Einklang mit der wirtschaftlichen Analyse, nach Maßgabe des Gemeinschaftsrechts sowie gemäß dem Grundsatz der Gleichbehandlung und dem Grundsatz der Nichtdiskriminierung.

(1) ABl. L 75 vom 15.3.2001, S. 1.

(2) ABl. L 164 vom 30.4.2004, S. 164. Berichtigte Fassung im ABl. L 220 vom 21.6.2004, S. 58.

(3) ABl. L 75 vom 15.3.2001, S. 26.

(4) ABl. L 164 vom 30.4.2004, S. 44. Berichtigte Fassung im ABl. L 220 vom 21.6.2004, S. 16.

(5) Siehe Seite 1 dieses Amtsblatts.

- (13) Als Beitrag zur Erbringung von Personenverkehrsdiensten auf Strecken, die eine öffentliche Dienstleistungsverpflichtung erfüllen, sollten die Mitgliedstaaten die Möglichkeit haben, den für diese Dienste zuständigen Behörden zu gestatten, eine Abgabe für Personenverkehrsdienste, die in ihren Zuständigkeitsbereich fallen, zu erheben. Diese Abgabe sollte zur Finanzierung von öffentlichen Dienstleistungsverpflichtungen im Rahmen von im Einklang mit dem Gemeinschaftsrecht geschlossenen Verträgen über öffentliche Dienstleistungen beitragen. Sie sollte nach Maßgabe des Gemeinschaftsrechts und insbesondere den Grundsätzen der Fairness, der Transparenz, der Nichtdiskriminierung und der Verhältnismäßigkeit erhoben werden.
- (14) Die Funktionsweise der Regulierungsstelle sollte dergestalt sein, dass jeder Interessenkonflikt und jede Mitwirkung an der Vergabe des betreffenden Vertrags über öffentliche Dienstleistungen vermieden wird. Insbesondere sollte ihre funktionelle Unabhängigkeit gewährleistet sein, wenn aus organisatorischen oder rechtlichen Gründen eine enge Beziehung zu der zuständigen Behörde besteht, die bei der Vergabe des betreffenden Vertrags über öffentliche Dienstleistungen mitwirkt. Die Zuständigkeit der Regulierungsstelle sollte dahin gehend erweitert werden, dass sie die Befugnis erhält, den Zweck eines grenzüberschreitenden Verkehrsdienstes und gegebenenfalls etwaige wirtschaftliche Auswirkungen auf bestehende Verträge über öffentliche Dienstleistungen zu bewerten.
- (15) Diese Richtlinie stellt eine weitere Etappe auf dem Weg zur Öffnung des Schienenverkehrsmarktes dar. Einige Mitgliedstaaten haben bereits den Markt für grenzüberschreitende Personenverkehrsdienste auf ihrem Hoheitsgebiet geöffnet. Diese Richtlinie sollte in diesem Zusammenhang nicht so verstanden werden, dass diese Mitgliedstaaten verpflichtet werden, vor dem 1. Januar 2010 Zugangsrechte für Eisenbahnunternehmen zu erteilen, die in einem Mitgliedstaat zugelassen sind, in dem keine vergleichbaren Rechte erteilt werden.
- (16) Um Investitionen in Dienstleistungen zu fördern, die spezialisierte Infrastrukturen wie etwa Hochgeschwindigkeitsverbindungen nutzen, brauchen die Antragsteller Planungsmöglichkeiten und Rechtssicherheit, die der Bedeutung der umfangreichen langfristigen Investitionen gerecht werden. Daher sollte es diesen Unternehmen möglich sein, Rahmenverträge mit einer Laufzeit von in der Regel bis zu 15 Jahren abzuschließen.
- (17) Die nationalen Regulierungsstellen sollten nach Artikel 31 der Richtlinie 2001/14/EG Informationen austauschen und in Einzelfällen gegebenenfalls ihre Beurteilungsgrundsätze und ihre Beurteilungspraxis in der Frage, ob das wirtschaftliche Gleichgewicht eines Vertrags über öffentliche Dienstleistungen gefährdet ist, koordinieren. Ausgehend von ihrer Erfahrung sollten sie schrittweise Leitlinien entwickeln.
- (18) Die Anwendung dieser Richtlinie sollte auf der Grundlage eines Berichts bewertet werden, der zwei Jahre nach der Öffnung des Marktes für grenzüberschreitende Personenverkehrsdienste von der Kommission vorzulegen ist. Dieser Bericht sollte auch die Entwicklung des Marktes einschließlich des Stands der Vorbereitungen für die weitergehende Öffnung des Schienenverkehrsmarktes für Personenverkehrsdienste beschreiben. In diesem Bericht sollte die Kommission auch die verschiedenen Modelle für die Organisation dieses Marktes sowie die Auswirkungen dieser Richtlinie auf Verträge für öffentliche Dienstleistungen sowie deren Finanzierung analysieren. Dabei sollte die Kommission die Durchführung der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 sowie die immanenten Unterschiede zwischen den Mitgliedstaaten (Netzdichte, Passagierzahlen, durchschnittliche Reiseentfernung) berücksichtigen. In diesem Bericht sollte die Kommission gegebenenfalls ergänzende Maßnahmen vorschlagen, um eine Öffnung zu erleichtern und die Auswirkungen der Maßnahmen zu bewerten.
- (19) Die zur Durchführung der Richtlinien 91/440/EWG und 2001/14/EG 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.
- (20) Insbesondere sollte die Kommission die Befugnis erhalten, die Anhänge der genannten Richtlinien anzupassen. Da es sich hierbei um Maßnahmen von allgemeiner Tragweite handelt, die eine Änderung nicht wesentlicher Bestimmungen der genannten Richtlinien bewirken, sind diese Maßnahmen nach dem Regelungsverfahren mit Kontrolle des Artikels 5a des Beschlusses 1999/468/EG zu erlassen.
- (21) Für Mitgliedstaaten, die über kein Eisenbahnsystem verfügen und auch in nächster Zukunft nicht über ein solches verfügen werden, wäre die Verpflichtung zur Umsetzung und Durchführung der Richtlinien 91/440/EWG und 2001/14/EG unverhältnismäßig und zwecklos. Daher sollten diese Mitgliedstaaten von der Verpflichtung zur Umsetzung und Durchführung der genannten Richtlinien ausgenommen werden, solange sie über kein Eisenbahnsystem verfügen.
- (22) Da das Ziel dieser Richtlinie, nämlich die Entwicklung der Eisenbahnunternehmen der Gemeinschaft, auf Ebene der Mitgliedstaaten nicht ausreichend verwirklicht werden kann, weil die Notwendigkeit besteht, gerechte und nicht diskriminierende Bedingungen für den Zugang zur Infrastruktur sicherzustellen und der offensichtlich internationalen Dimension wichtiger Bestandteile des Eisenbahnnetzes Rechnung zu tragen, und daher wegen der Notwendigkeit eines koordinierten länderübergreifenden Vorgehens besser auf Gemeinschaftsebene zu verwirklichen ist, kann die Gemeinschaft im Einklang mit dem in Artikel 5 des Vertrags niedergelegten Subsidiaritätsprinzip tätig werden. Entsprechend dem in demselben Artikel genannten Grundsatz der Verhältnismäßigkeit geht diese Richtlinie nicht über das zur Erreichung dieses Ziels erforderliche Maß hinaus.
- (23) Nach Nummer 34 der Interinstitutionellen Vereinbarung über bessere Rechtsetzung <sup>(2)</sup> sind die Mitgliedstaaten aufgefordert, für ihre eigenen Zwecke und im Interesse der Gemeinschaft eigene Tabellen aufzustellen, aus denen im Rahmen des Möglichen die Entsprechungen zwischen dieser Richtlinie und den Umsetzungsmaßnahmen zu entnehmen sind, und diese zu veröffentlichen.

(1) ABl. L 184 vom 17.7.1999, S. 23. Geändert durch den Beschluss 2006/512/EG (ABl. L 200 vom 22.7.2006, S. 11).

(2) ABl. C 321 vom 31.12.2003, S. 1.

- (24) Die Richtlinien 91/440/EWG und 2001/14/EG sollten daher entsprechend geändert werden —

HABEN FOLGENDE RICHTLINIE ERLASSEN:

*Artikel 1*

Die Richtlinie 91/440/EWG wird wie folgt geändert:

1. In Artikel 2 wird folgender Absatz angefügt:

„(4) Die Mitgliedstaaten können Eisenbahnverkehrsdienste, die im Transit durch die Gemeinschaft erbracht werden und außerhalb des Gemeinschaftsgebiets beginnen und enden, vom Anwendungsbereich dieser Richtlinie ausnehmen.“

2. In Artikel 3 wird der vierte Gedankenstrich gestrichen.

3. In Artikel 3 wird nach dem fünften Gedankenstrich folgender Gedankenstrich eingefügt:

„— ‚grenzüberschreitender Personenverkehrsdienst‘ ein Dienst zur Beförderung von Fahrgästen, bei dem der Zug mindestens eine Grenze eines Mitgliedstaats überquert, und dessen Hauptzweck die Beförderung von Fahrgästen zwischen Bahnhöfen in verschiedenen Mitgliedstaaten ist; der Zug kann zusammengesetzt und/oder getrennt werden, und die verschiedenen Zugteile können unterschiedliche Ursprungs- oder Zielorte haben, sofern alle Wagen mindestens eine Grenze überqueren;“.

4. In Artikel 3 wird nach dem sechsten Gedankenstrich folgender Gedankenstrich eingefügt:

„— ‚Transit‘ die Durchfahrt durch das Gemeinschaftsgebiet ohne Be- oder Entladen von Gütern und/oder ohne Aufnahme oder Absetzen von Fahrgästen im Gemeinschaftsgebiet;“.

5. In Artikel 5 Absatz 3 wird der erste Gedankenstrich gestrichen.

6. In Artikel 8 Absatz 1 werden die Worte „und internationalen Gruppierungen“ gestrichen.

7. Artikel 10 Absatz 1 wird gestrichen.

8. In Artikel 10 werden die folgenden Absätze eingefügt:

„(3a) Die Eisenbahnunternehmen, die unter Artikel 2 fallen, erhalten spätestens ab dem 1. Januar 2010 das Recht auf Zugang zur Infrastruktur in allen Mitgliedstaaten, um grenzüberschreitende Personenverkehrsdienste zu erbringen. Bei der Durchführung eines grenzüberschreitenden Personenverkehrsdienstes haben die Eisenbahnunternehmen das Recht, Fahrgäste an beliebigen Bahnhöfen auf der grenzüberschreitenden Strecke aufzunehmen und an einem anderen abzusetzen, auch an Bahnhöfen in demselben Mitgliedstaat.“

Das Recht auf Zugang zur Infrastruktur der Mitgliedstaaten, in denen der Anteil des grenzüberschreitenden Personenverkehrs auf der Schiene mehr als die Hälfte des Personenverkehrsumsatzes der Eisenbahnunternehmen dieses Mitgliedstaats ausmacht, ist spätestens ab dem 1. Januar 2012 zu erteilen.

Die in Artikel 30 der Richtlinie 2001/14/EG genannte(n) zuständige(n) Regulierungsstelle(n) bestimmt (bestimmen) auf Antrag der jeweils zuständigen Behörden und/oder der betroffenen Eisenbahnunternehmen, ob der Hauptzweck des Verkehrsdienstes in der Beförderung von Fahrgästen zwischen Bahnhöfen in verschiedenen Mitgliedstaaten liegt.

(3b) Die Mitgliedstaaten können das in Absatz 3a festgelegte Zugangsrecht auf Strecken zwischen einem Ursprungsort und einem Zielort, die Gegenstand eines oder mehrerer mit dem geltenden Gemeinschaftsrecht vereinbarter Verträge über öffentliche Dienstleistungen sind, einschränken. Eine derartige Einschränkung darf das Recht zur Beförderung von Fahrgästen zwischen beliebigen Bahnhöfen auf der Strecke eines grenzüberschreitenden Verkehrsdienstes, auch zwischen Bahnhöfen in demselben Mitgliedstaat, nur in dem Fall einschränken, in dem die Ausübung dieses Rechts das wirtschaftliche Gleichgewicht eines Vertrags über öffentliche Dienstleistungen gefährden würde.

Die Frage, ob das wirtschaftliche Gleichgewicht gefährdet würde, wird von der (den) in Artikel 30 der Richtlinie 2001/14/EG genannten Regulierungsstelle(n) auf der Grundlage einer objektiven wirtschaftlichen Analyse und vorab festgelegter Kriterien auf Antrag eines der folgenden Beteiligten beurteilt:

- der zuständigen Behörde(n), die den Vertrag über öffentliche Dienstleistungen geschlossen hat (haben);
- anderer betroffener zuständiger Behörden, die zur Einschränkung des Zugangsrechts nach Maßgabe dieses Artikels befugt sind;
- des Infrastrukturbetreibers oder
- des den Vertrag über öffentliche Dienstleistungen erfüllenden Eisenbahnunternehmens.

Die zuständigen Behörden und die den Vertrag über öffentliche Dienstleistungen erfüllenden Eisenbahnunternehmen stellen der (den) zuständigen Regulierungsstelle(n) die Informationen zur Verfügung, die diese nach vernünftigem Ermessen für die Entscheidungsfindung benötigt (benötigen). Die Regulierungsstelle prüft die zur Verfügung gestellten Informationen, hört gegebenenfalls alle Betroffenen an und unterrichtet die Betroffenen von ihrer mit einer Begründung versehenen Entscheidung innerhalb einer vorher festgelegten angemessenen Frist, auf jeden Fall jedoch spätestens zwei Monate nach Eingang aller entscheidungserheblichen Informationen. Die Regulierungsstelle teilt die Gründe für ihre Entscheidung mit und gibt an, in welchem Zeitraum und unter welchen Bedingungen:

- die jeweils zuständige(n) Behörde(n),
- der Infrastrukturbetreiber,

- das den Vertrag über öffentliche Dienstleistungen erfüllende Eisenbahnunternehmen oder
  - das den Zugang beantragende Eisenbahnunternehmen
- eine erneute Prüfung der Entscheidung verlangen können.

(3c) Die Mitgliedstaaten können auch das Recht zur Beförderung von Fahrgästen zwischen beliebigen Bahnhöfen innerhalb desselben Mitgliedstaats auf der Strecke eines grenzüberschreitenden Personenverkehrsdienstes einschränken, wenn im Rahmen eines vor dem 4. Dezember 2007 nach einem fairen wettbewerblichen Ausschreibungsverfahren und im Einklang mit den einschlägigen Grundsätzen des Gemeinschaftsrechts geschlossenen Konzessionsvertrags ausschließliche Rechte für die Beförderung von Fahrgästen zwischen diesen Bahnhöfen eingeräumt wurden. Diese Einschränkung darf während der ursprünglichen Laufzeit des Vertrags oder 15 Jahre lang angewendet werden, je nachdem, welcher Zeitraum kürzer ist.

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

(3e) Die Mitgliedstaaten treffen die erforderlichen Maßnahmen, um die gerichtliche Nachprüfbarkeit der in den Absätzen 3b, 3c und 3d genannten Entscheidungen zu gewährleisten.

(3f) Unbeschadet des Absatzes 3b können die Mitgliedstaaten gemäß den Bedingungen dieses Artikels die für den Personenverkehr auf der Schiene zuständige Behörde ermächtigen, bei den Eisenbahnunternehmen, die Personenverkehrsdienste anbieten, auf den Betrieb von Strecken, die in den Zuständigkeitsbereich dieser Behörde fallen und zwischen zwei Bahnhöfen in diesem Mitgliedstaat liegen, eine Abgabe zu erheben.

In diesem Fall haben die Eisenbahnunternehmen, die inländische oder grenzüberschreitende Personenverkehrsdienste auf der Schiene anbieten, die gleiche Abgabe auf den Betrieb von Strecken zu entrichten, die in den Zuständigkeitsbereich dieser Behörde fallen.

Die Abgabe dient der Behörde als Ausgleichsleistung für die öffentliche Dienstleistungsverpflichtung, im Rahmen von im Einklang mit dem Gemeinschaftsrecht geschlossenen Verträgen über öffentliche Dienstleistungen. Die Einnahmen aus solchen Abgaben, die als Ausgleichsleistung gezahlt werden, dürfen einen Betrag nicht übersteigen, der erforderlich ist, um die bei der Erfüllung der betreffenden öffentlichen Dienstleistungsverpflichtungen angefallenen Kosten unter Berücksichtigung der entsprechenden Quittungen und einer angemessenen Gewinnmarge für die Erfüllung dieser Verpflichtungen ganz oder zum Teil zu decken.

Die Abgabe muss mit dem Gemeinschaftsrecht im Einklang stehen und insbesondere den Grundsätzen der Fairness, der Transparenz, der Nichtdiskriminierung und der Verhältnismäßigkeit, insbesondere zwischen dem durchschnittlichen Preis der Dienstleistung für Personen und der Höhe der Abgabe, entsprechen. Der Gesamtbetrag der gemäß diesem

Absatz erhobenen Abgaben darf die wirtschaftliche Rentabilität des Personenverkehrsdienstes auf der Schiene, auf den sie erhoben werden, nicht gefährden.

Die zuständigen Behörden bewahren die Informationen auf, die sie benötigen, um zu gewährleisten, dass die Herkunft und die Verwendung der Abgaben nachverfolgt werden können. Die Mitgliedstaaten stellen der Kommission diese Informationen zur Verfügung.“

#### 9. Artikel 10 Absatz 8 erhält folgende Fassung:

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

In diesem Bericht werden folgende Aspekte behandelt:

- die Durchführung dieser Richtlinie in den Mitgliedstaaten, insbesondere ihre Auswirkungen auf die in Absatz 3a Unterabsatz 2 genannten Mitgliedstaaten, sowie die tatsächliche Funktionsweise der verschiedenen beteiligten Stellen;
- die Marktentwicklungen, insbesondere internationale Verkehrstrends, Tätigkeiten und Marktanteile aller (einschließlich neuer) Marktteilnehmer.“

#### 10. In Artikel 10 wird folgender Absatz angefügt:

„(9) Die Kommission legt dem Europäischen Parlament, dem Rat, dem Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und dem Ausschuss der Regionen bis zum 31. Dezember 2012 einen Bericht über die Umsetzung der Absätze 3a bis 3f vor.

Die Anwendung dieser Richtlinie wird auf der Grundlage eines Berichts bewertet, der von der Kommission zwei Jahre nach der Öffnung des Marktes für grenzüberschreitende Personenverkehrsdienste vorzulegen ist.

Dieser Bericht bewertet auch die Entwicklung des Marktes einschließlich des Stands der Vorbereitungen für die weitergehende Öffnung des Schienenverkehrsmarktes. In diesem Bericht analysiert die Kommission ebenfalls die verschiedenen Modelle für die Organisation dieses Marktes sowie die Auswirkungen dieser Richtlinie auf Verträge für öffentliche Dienstleistungen sowie deren Finanzierung. Dabei berücksichtigt die Kommission die Durchführung der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße (\*) sowie die immanenten Unterschiede zwischen den Mitgliedstaaten (Netzdichte, Passagierzahlen, durchschnittliche Reiseentfernung). Die Kommission schlägt in diesem Bericht gegebenenfalls ergänzende Maßnahmen vor, um eine solche Öffnung zu erleichtern und bewertet die Auswirkungen der Maßnahmen.

(\*) ABl. L 315 vom 3.12.2007, S. 1.“

## 11. Artikel 11 Absatz 2 erhält folgende Fassung:

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

## 12. Artikel 11a Absatz 3 erhält folgende Fassung:

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

## 13. In Artikel 15 wird folgender Absatz angefügt:

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

### Artikel 2

Die Richtlinie 2001/14/EG wird wie folgt geändert:

## 1. In Artikel 1 Absatz 3 wird folgender Buchstabe angefügt:

„e) Beförderungsleistungen in Form von Eisenbahnverkehrsdiensten, die im Transit durch das Gebiet der Gemeinschaft erbracht werden.“

## 2. In Artikel 2 wird folgender Buchstabe angefügt:

„n) ‚Transit‘ die Durchfahrt durch das Gemeinschaftsgebiet ohne Be- oder Entladen von Gütern und/oder ohne Aufnahme oder Absetzen von Fahrgästen im Gemeinschaftsgebiet.“

## 3. In Artikel 13 wird folgender Absatz angefügt:

„(4) Beabsichtigt ein Antragsteller, Fahrwegkapazität mit dem Ziel zu beantragen, einen grenzüberschreitenden Personenverkehrsdienst im Sinne von Artikel 3 der Richtlinie 91/440/EWG zu betreiben, so setzt er die betreffenden Betreiber der Infrastruktur und die betreffenden Regulierungsstellen davon in Kenntnis. Damit der Zweck eines grenzüberschreitenden Verkehrsdienstes zur Beförderung von Fahrgästen zwischen Bahnhöfen in verschiedenen Mitgliedstaaten und mögliche wirtschaftliche Auswirkungen auf bestehende Verträge über öffentliche Dienstleistungen bewertet werden können, sorgen die Regulierungsstellen dafür, dass die zuständigen Behörden, die Personenverkehrsdienste auf der Schiene vergeben haben, die Gegenstand eines Vertrags über öffentliche Dienstleistungen sind, und andere betroffene zuständige Behörden, die zur Einschränkung des Zugangsrechts gemäß Artikel 10 Absatz 3b der Richtlinie 91/440/EWG befugt sind, sowie die Eisenbahnunternehmen, die auf der Strecke dieses grenzüberschreitenden Personenverkehrsdienstes einen Vertrag über öffentliche Dienstleistungen erfüllen, darüber unterrichtet werden.“

## 4. Artikel 17 Absatz 5 erhält folgende Fassung:

„(5) Rahmenverträge haben grundsätzlich eine Laufzeit von fünf Jahren und können um die gleichen Zeiträume wie die ursprüngliche Laufzeit verlängert werden. Der Betreiber der Infrastruktur kann einer kürzeren oder längeren Laufzeit

in besonderen Fällen zustimmen. Jede Laufzeit von über fünf Jahren ist durch das Bestehen geschäftlicher Verträge, besonderer Investitionen oder Risiken zu rechtfertigen.

(5a) Für Dienste auf besonderen Fahrwegen im Sinne des Artikels 24, die vom Antragsteller gebührend begründete, erhebliche und langfristige Investitionen erfordern, können Rahmenverträge eine Laufzeit von 15 Jahren haben. Eine längere Laufzeit als 15 Jahre ist nur in Ausnahmefällen zulässig, und zwar insbesondere bei umfangreichen und langfristigen Investitionen, vor allem wenn die Investitionen mit vertraglichen Verpflichtungen, einschließlich eines mehrjährigen Abschreibungsplans, einhergehen.

Aufgrund der Anforderungen des Antragstellers kann es in einem solchen Fall erforderlich sein, die Angaben zu den Fahrwegkapazitäten — unter anderem die Nutzungshäufigkeit, den Umfang und die Qualität der Zugtrassen —, die dem Antragsteller für die Laufzeit des Rahmenvertrags zur Verfügung zu stellen sind, genau festzulegen. Der Betreiber der Infrastruktur kann die reservierte Fahrwegkapazität verringern, wenn die Nutzung dieser Fahrwegkapazität in einem Zeitraum von mindestens einem Monat unterhalb des Schwellenwerts nach Artikel 27 liegt.

Ab dem 1. Januar 2010 kann auf der Grundlage der Fahrwegkapazitäten, die von Antragstellern genutzt werden, die vor dem 1. Januar 2010 Dienste betreiben, ein erster, einmal verlängerbarer Rahmenvertrag mit einer Laufzeit von fünf Jahren geschlossen werden, um geleisteten besonderen Investitionen oder dem Bestehen von geschäftlichen Verträgen Rechnung zu tragen. Die in Artikel 30 genannte Regulierungsstelle ist für die Genehmigung des Inkrafttretens eines solchen Rahmenvertrags verantwortlich.“

## 5. In Artikel 30 Absatz 1 wird vor dem letzten Satz folgender Satz eingefügt:

„Darüber hinaus ist die Regulierungsstelle funktionell unabhängig von allen zuständigen Behörden, die bei der Vergabe von Verträgen über öffentliche Dienstleistungen mitwirken.“

## 6. Artikel 34 Absatz 3 erhält folgende Fassung:

„(3) Die Maßnahmen zur Änderung nicht wesentlicher Bestimmungen dieser Richtlinie, die die Anpassung der Anhänge betreffen, werden nach dem in Artikel 35 Absatz 3 genannten Regelungsverfahren mit Kontrolle erlassen.“

## 7. Artikel 35 Absatz 3 erhält folgende Fassung:

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

## 8. In Artikel 38 wird folgender Absatz angefügt:

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

*Artikel 3*

(1) Die Mitgliedstaaten setzen die Rechts- und Verwaltungsvorschriften in Kraft, die erforderlich sind, um dieser Richtlinie spätestens ab dem 4. Juni 2009 nachzukommen. Sie setzen die Kommission unverzüglich davon in Kenntnis.

Wenn die Mitgliedstaaten diese 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 dieser Bezugnahme.

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

(3) Die Bestimmungen des Artikels 1 Nummern 2, 5, 6 und 7 gelten ab dem 1. Januar 2010.

*Artikel 4*

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

*Artikel 5*

Diese Richtlinie ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

Geschehen zu Straßburg am 23. Oktober 2007.

*Im Namen des Europäischen Parlaments*

*Der Präsident*

H.-G. PÖTTERING

*Im Namen des Rates*

*Der Präsident*

M. LOBO ANTUNES