

## III

(Vorbereitende Rechtsakte)

## RAT

## STANDPUNKT (EU) Nr. 20/2016 DES RATES IN ERSTER LESUNG

**im Hinblick auf den Erlass einer Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Richtlinie 2012/34/EU bezüglich der Öffnung des Marktes für inländische Schienenpersonenverkehrsdienste und der Verwaltung der Eisenbahninfrastruktur**

**Vom Rat angenommen am 17. Oktober 2016**

(Text von Bedeutung für den EWR)

(2016/C 431/01)

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union, insbesondere auf Artikel 91,

auf Vorschlag der Europäischen Kommission,

nach Zuleitung des Entwurfs des Gesetzgebungsakts an die nationalen Parlamente,

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

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

gemäß dem ordentlichen Gesetzgebungsverfahren <sup>(3)</sup>,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Mit der Richtlinie 2012/34/EU des Europäischen Parlaments und des Rates <sup>(4)</sup> wurde ein einheitlicher europäischer Eisenbahnraum mit gemeinsamen Vorschriften für die Verwaltung von Eisenbahnunternehmen und Infrastrukturbetreibern, die Infrastrukturförderung und im Bereich Wegentgelte, die Bedingungen für den Zugang zu Eisenbahninfrastrukturen und -diensten sowie für die Aufsicht über den Schienenverkehrsmarkt geschaffen. Die Vollendung des einheitlichen europäischen Eisenbahnraums sollte erreicht werden, indem der Grundsatz des freien Zugangs zu inländischen Schienenverkehrsmärkten ausgedehnt und die Verwaltung von Infrastrukturbetreibern neu gestaltet wird, um gleichberechtigten Zugang zur Infrastruktur zu gewährleisten.
- (2) Das Wachstum des Schienenpersonenverkehrs hält nicht mit der Entwicklung bei anderen Verkehrsträgern Schritt. Die Vollendung des einheitlichen europäischen Eisenbahnraums sollte zur Weiterentwicklung des Schienenverkehrs als einer glaubwürdigen Alternative zu anderen Verkehrsträgern beitragen. In diesem Zusammenhang ist es von zentraler Bedeutung, dass die Rechtsvorschriften zur Schaffung des einheitlichen europäischen Eisenbahnraums innerhalb der vorgeschriebenen Fristen tatsächlich angewandt werden.

<sup>(1)</sup> ABl. C 327 vom 12.11.2013, S. 122.

<sup>(2)</sup> ABl. C 356 vom 5.12.2013, S. 92.

<sup>(3)</sup> Standpunkt des Europäischen Parlaments vom 26. Februar 2014 (noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht) und Standpunkt des Rates in erster Lesung vom 17. Oktober 2016. Standpunkt des Europäischen Parlaments vom ... (noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht).

<sup>(4)</sup> Richtlinie 2012/34/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. November 2012 zur Schaffung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraums (ABl. L 343 vom 14.12.2012, S. 32).

- (3) Die Unionsmärkte für den Schienengüterverkehr und für grenzüberschreitende Schienenpersonenverkehrsdienste wurden 2007 bzw. 2010 gemäß der Richtlinie 2004/51/EG des Europäischen Parlaments und des Rates <sup>(1)</sup> bzw. der Richtlinie 2007/58/EG des Europäischen Parlaments und des Rates <sup>(2)</sup> für den Wettbewerb geöffnet. Ferner haben einige Mitgliedstaaten auch ihre inländischen Personenverkehrsdienste für den Wettbewerb geöffnet, durch Einführung von Rechten auf freien Zugang, die Vergabe öffentlicher Dienstleistungsaufträge oder beides. Diese Marktöffnung sollte sich positiv auf das Funktionieren des einheitlichen europäischen Eisenbahnraums auswirken und zu besseren Diensten für die Nutzer führen.
- (4) Spezifische Ausnahmen vom Anwendungsbereich der Richtlinie 2012/34/EU sollten es den Mitgliedstaaten ermöglichen, bestimmte Merkmale der Struktur und der Organisation der Eisenbahnsysteme in ihrem Hoheitsgebiet zu berücksichtigen und gleichzeitig die Integrität des einheitlichen europäischen Eisenbahnraums zu bewahren.
- (5) Der Betrieb einer Eisenbahninfrastruktur in einem Netz umfasst die Zugsteuerung/Zugsicherung und die Signalgebung. Solange die Strecke noch in Betrieb ist sollte der Infrastrukturbetreiber insbesondere sicherstellen, dass die Infrastruktur für die geplante Nutzung geeignet ist.
- (6) Um zu bestimmen, ob ein Unternehmen als vertikal integriert betrachtet werden sollte, sollte der Begriff der Kontrolle im Sinne der Verordnung (EG) Nr. 139/2004 des Rates <sup>(3)</sup> verwendet werden. Wenn ein Infrastrukturbetreiber und ein Eisenbahnunternehmen völlig voneinander unabhängig sind, jedoch beide unmittelbar von einem Mitgliedstaat ohne zwischengeschaltete Stelle kontrolliert werden, sollten sie als getrennt betrachtet werden. Ein Ministerium, das die Kontrolle sowohl über ein Eisenbahnunternehmen als auch über einen Infrastrukturbetreiber ausübt, sollte nicht als zwischengeschaltete Stelle betrachtet werden.
- (7) Mit dieser Richtlinie werden weitere Anforderungen zur Gewährleistung der Unabhängigkeit des Infrastrukturbetreibers eingeführt. Es sollte den Mitgliedstaaten freigestellt sein, zwischen verschiedenen Modellen für die Organisation – die von der vollständigen strukturellen Trennung bis zur vertikalen Integration reichen – zu wählen, sofern geeignete Schutzmaßnahmen vorhanden sind, um die Unparteilichkeit der Infrastrukturbetreiber in Bezug auf die wesentlichen Funktionen, das Verkehrsmanagement und die Instandhaltungsplanung sicherzustellen. Die Mitgliedstaaten sollten sicherstellen, dass der Infrastrukturbetreiber innerhalb der bestehenden Rahmenbedingungen betreffend die Entgelterhebung und die Kapazitätszuweisung in Bezug auf die wesentlichen Funktionen organisatorisch und in seinen Entscheidungen unabhängig ist.
- (8) In vertikal integrierten Unternehmen sollten Schutzmaßnahmen gelten, um sicherzustellen, dass andere rechtliche Einheiten innerhalb dieser Unternehmen keinen entscheidenden Einfluss auf Ernennungen und Entlassungen von Personen ausüben, die Entscheidungen über die wesentlichen Funktionen zu treffen haben. In diesem Zusammenhang sollten die Mitgliedstaaten sicherstellen, dass Beschwerdeverfahren vorhanden sind.
- (9) Die Mitgliedstaaten sollten einen nationalen Rahmen für die Bewertung von Interessenkonflikten schaffen. Innerhalb dieses Rahmens sollte die Regulierungsstelle die persönlichen finanziellen, wirtschaftlichen oder beruflichen Interessen, die die Unparteilichkeit des Infrastrukturbetreibers ungebührlich beeinflussen könnten, berücksichtigen. Sind ein Infrastrukturbetreiber und ein Eisenbahnunternehmen unabhängig voneinander, sollte es nicht als Interessenkonflikt im Sinne dieser Richtlinie gelten, dass sie von derselben Behörde des Mitgliedstaats kontrolliert werden.
- (10) Das Treffen von Entscheidungen bezüglich der Zugtrassenzuweisung und bezüglich der Wegeentgelte durch Infrastrukturbetreiber ist eine wesentliche Funktion, um einen gerechten und diskriminierungsfreien Zugang zur Eisenbahninfrastruktur zu gewährleisten. Es sollten strikte Schutzmaßnahmen eingerichtet werden, um jegliche unzulässige Einflussnahme auf Entscheidungen des Infrastrukturbetreibers in Bezug auf solche Funktionen zu verhindern. Diese Schutzmaßnahmen sollten so angepasst sein, dass den unterschiedlichen Verwaltungsstrukturen von Eisenbahnunternehmen Rechnung getragen wird.
- (11) Außerdem sollten geeignete Maßnahmen ergriffen werden um sicherzustellen, dass die Funktionen Verkehrsmanagement und Instandhaltungsplanung auf unparteiische Weise ausgeführt werden, um Wettbewerbsverzerrungen zu vermeiden. Innerhalb dieses Rahmens sollten die Infrastrukturbetreiber sicherstellen, dass die Eisenbahnunternehmen Zugang zu einschlägigen Informationen haben. Haben Eisenbahnunternehmen in diesem Zusammenhang vom Infrastrukturbetreiber weiteren Zugang zum Verkehrsmanagementprozess erhalten, so sollte dieser Zugang allen betroffenen Eisenbahnunternehmen zu gleichen Bedingungen gewährt werden.

(1) Richtlinie 2004/51/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. April 2004 zur Änderung der Richtlinie 91/440/EWG des Rates zur Entwicklung der Eisenbahnunternehmen der Gemeinschaft (ABl. L 164 vom 30.4.2004, S. 164).

(2) 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 (ABl. L 315 vom 3.12.2007, S. 44).

(3) Verordnung (EG) Nr. 139/2004 des Rates vom 20. Januar 2004 über die Kontrolle von Unternehmenszusammenschlüssen („EG-Fusionskontrollverordnung“) (ABl. L 24 vom 29.1.2004, S. 1).

- (12) Werden die wesentlichen Funktionen von einer unabhängigen entgelterhebenden Stelle und/oder Zuweisungsstelle wahrgenommen, sollte die Unparteilichkeit des Infrastrukturbetreibers in Bezug auf die Funktionen Verkehrsmanagement und Instandhaltungsplanung sichergestellt sein, ohne dass diese Funktionen an eine unabhängige Stelle ausgelagert werden müssen.
- (13) Die Regulierungsstellen sollten befugt sein, das Verkehrsmanagement, die Erneuerungsplanung sowie geplante oder ungeplante Instandhaltungsarbeiten zu überwachen, um sicherzustellen, dass sie nicht zu Diskriminierung führen.
- (14) Die Mitgliedstaaten sollten generell sicherstellen, dass der Infrastrukturbetreiber für den Betrieb, die Instandhaltung und die Erneuerung des Schienennetzes verantwortlich ist und mit dem Ausbau der Eisenbahninfrastruktur innerhalb dieses Netzes beauftragt wird. Werden diese Funktionen an unterschiedliche Einheiten ausgelagert, sollte der Infrastrukturbetreiber dennoch die Aufsichtsbefugnis behalten und die endgültige Verantwortung für deren Wahrnehmung tragen.
- (15) Infrastrukturbetreiber, die Teil eines vertikal integrierten Unternehmens sind, können andere als die wesentlichen Funktionen innerhalb dieses Unternehmens unter den in dieser Richtlinie festgelegten Bedingungen auslagern, sofern hieraus keine Interessenkonflikte entstehen und die Vertraulichkeit der Geschäftsgeheimnisse gewährleistet ist. Wesentliche Funktionen sollten an keine andere Einheit des vertikal integrierten Unternehmens ausgelagert werden, es sei denn, diese Einheit nimmt ausschließlich wesentliche Funktionen wahr.
- (16) Insbesondere aus Gründen der Effizienz, einschließlich in Fällen öffentlich-privater Partnerschaften, können die Funktionen des Infrastrukturbetriebs gegebenenfalls von verschiedenen Infrastrukturbetreibern gemeinsam wahrgenommen werden. Jeder Infrastrukturbetreiber sollte die volle Verantwortung für die von ihm wahrgenommenen Funktionen übernehmen.
- (17) Es sollte verhindert werden, dass zwischen dem Infrastrukturbetreiber und Eisenbahnunternehmen und in vertikal integrierten Unternehmen zwischen dem Infrastrukturbetreiber und anderen rechtlichen Einheiten des integrierten Unternehmens Finanzmittel übertragen werden, wenn dies insbesondere aufgrund einer Quersubventionierung zu einer Wettbewerbsverzerrung auf dem Markt führen könnte.
- (18) Infrastrukturbetreiber dürfen Einnahmen aus dem Infrastrukturbetrieb, bei denen öffentliche Gelder eingesetzt werden, verwenden, um ihre eigene Geschäftstätigkeit zu finanzieren oder ihren Anlegern Dividenden als Rendite für deren Investitionen in die Eisenbahninfrastruktur zu zahlen. Zu diesen Anlegern dürfen der Staat oder private Anteilseigner gehören, nicht jedoch Unternehmen, die Teil eines vertikal integrierten Unternehmens sind und die sowohl ein Eisenbahnunternehmen als auch diesen Infrastrukturbetreiber kontrollieren. Dividenden aus Tätigkeiten ohne Rückgriff auf öffentliche Gelder oder Einnahmen aus Entgelten für die Nutzung von Eisenbahninfrastruktur dürfen auch von Unternehmen, die Teil eines vertikal integrierten Unternehmens sind und die sowohl ein Eisenbahnunternehmen als auch diesen Infrastrukturbetreiber kontrollieren, verwendet werden.
- (19) Die Entgeltgrundsätze sollten nicht die Möglichkeit ausschließen, dass Erlöse aus Wegeentgelten über den Staatshaushalt laufen.
- (20) In Fällen, in denen in einem vertikal integrierten Unternehmen der Infrastrukturbetreiber nicht über eine eigene Rechtspersönlichkeit verfügt und die wesentlichen Funktionen an eine unabhängige entgelterhebende Stelle und/oder Zuweisungsstelle ausgelagert wurden, sollten die einschlägigen Bestimmungen über die finanzielle Transparenz und die Unabhängigkeit des Infrastrukturbetreibers sinngemäß auf der Ebene bestimmter Unternehmensbereiche innerhalb des Unternehmens gelten.
- (21) Mit Blick auf eine effiziente Verwaltung des Netzes und eine effiziente Nutzung der Infrastruktur sollte durch den Einsatz geeigneter Koordinierungsmechanismen eine bessere Koordinierung zwischen den Infrastrukturbetreibern und Eisenbahnunternehmen sichergestellt werden.
- (22) Um die Erbringung effizienter und wirksamer Eisenbahndienste in der Union zu erleichtern, sollte aufbauend auf bestehenden Plattformen ein europäisches Netzwerk der Infrastrukturbetreiber eingerichtet werden. Im Hinblick auf die Teilnahme an diesem Netzwerk sollte es den Mitgliedstaaten freigestellt sein zu bestimmen, welches Gremium bzw. welche Gremien als ihre Hauptinfrastrukturbetreiber zu betrachten sind.
- (23) Angesichts der Heterogenität der Netze in Bezug auf ihre Größe und Dichte und der Vielfalt der Organisationsstrukturen der nationalen, lokalen und regionalen Behörden und ihrer jeweiligen Erfahrungen mit dem Prozess der Marktöffnung sollte den Mitgliedstaaten ausreichend Spielraum eingeräumt werden, um ihre Schienennetze so zu organisieren, dass Dienste im Rahmen des freien Marktzugangs und Dienste im Rahmen öffentlicher Dienstleistungsaufträge erbracht werden können, um eine hohe Qualität von für alle Fahrgäste leicht zugänglichen Diensten sicherzustellen.

- (24) Wird Eisenbahnunternehmen in der Union das Recht auf Zugang zur Eisenbahninfrastruktur in allen Mitgliedstaaten zum Zwecke des Betriebs inländischer Personenverkehrsdienste gewährt, so könnte dies Auswirkungen auf die Organisation und Finanzierung der im Rahmen öffentlicher Dienstleistungsaufträge erbrachten Schienenpersonenverkehrsdienste haben. Die Mitgliedstaaten sollten die Möglichkeit haben, auf der Grundlage einer Entscheidung der zuständigen Regulierungsstelle das Recht auf Zugang in den Fällen einzuschränken, in denen die Gewährung eines solchen Rechts das wirtschaftliche Gleichgewicht eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags gefährden würde.
- (25) Das Recht von Eisenbahnunternehmen, Zugang zur Infrastruktur zu erhalten, berührt nicht die Möglichkeit einer zuständigen Behörde, gemäß Artikel 3 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates <sup>(1)</sup> ausschließliche Rechte zu gewähren oder einen öffentlichen Dienstleistungsauftrag unter den in Artikel 5 jener Verordnung festgelegten Bedingungen direkt zu vergeben. Das Bestehen eines solchen öffentlichen Dienstleistungsauftrags sollte einen Mitgliedstaat nicht ermächtigen, das Recht anderer Eisenbahnunternehmen auf Zugang zu der betreffenden Eisenbahninfrastruktur zwecks Erbringung von Schienenpersonenverkehrsdiensten zu beschränken, es sei denn, diese Dienste würden das wirtschaftliche Gleichgewicht des öffentlichen Dienstleistungsauftrags gefährden.
- (26) Regulierungsstellen sollten auf der Grundlage einer objektiven wirtschaftlichen Analyse auf Antrag der interessierten Parteien beurteilen, ob das wirtschaftliche Gleichgewicht bestehender öffentlicher Dienstleistungsaufträge gefährdet würde.
- (27) Bei der Bewertung sollte berücksichtigt werden, dass allen Marktteilnehmern hinreichende Rechtssicherheit für die Entwicklung ihrer Aktivitäten geboten werden muss. Das Verfahren sollte möglichst einfach, effizient und transparent sowie mit dem Verfahren für die Zuweisung von Fahrwegkapazität vereinbar sein.
- (28) Sofern ein diskriminierungsfreier Zugang gewährleistet ist, können die Mitgliedstaaten das Recht auf Zugang zur Infrastruktur an bestimmte Bedingungen knüpfen, damit eine integrierte Fahrplan-Regelung für inländische Schienenpersonenverkehrsdienste eingeführt werden kann.
- (29) Die Entwicklung der Eisenbahninfrastruktur und die Verbesserung der Qualität der Schienenpersonenverkehrsdienste sind Schlüsselprioritäten bei der Förderung eines nachhaltigen Verkehrs- und Mobilitätssystems in Europa. Insbesondere mit der Entwicklung eines Hochgeschwindigkeitsschienennetzes können bessere und schnellere Verbindungen zwischen wirtschaftlichen und kulturellen Zentren Europas geschaffen werden. Hochgeschwindigkeitszüge verbinden Menschen und Märkte schnell, zuverlässig, umweltfreundlich und kosteneffizient und motivieren Reisende zum Umsteigen auf die Bahn. Es ist daher besonders wichtig, öffentliche und private Investitionen in die Hochgeschwindigkeitsinfrastruktur anzuregen, günstige Bedingungen für Investitionserträge zu schaffen und den wirtschaftlichen und sozialen Nutzen aus diesen Investitionen zu maximieren. Den Mitgliedstaaten sollte es weiterhin möglich sein, sich für verschiedene Arten der Förderung von Investitionen in die Hochgeschwindigkeitsinfrastruktur und der Nutzung von Hochgeschwindigkeitsstrecken zu entscheiden.
- (30) Um den Markt für Hochgeschwindigkeits-Personenverkehrsdienste weiterzuentwickeln, die optimale Nutzung der vorhandenen Infrastruktur zu fördern und die Wettbewerbsfähigkeit von Hochgeschwindigkeits-Personenverkehrsdiensten zu stärken, was den Fahrgästen zugute kommen wird, sollte der offene Zugang für Hochgeschwindigkeits-Personenverkehrsdienste nur unter bestimmten Umständen und nach einer objektiven wirtschaftlichen Analyse der Regulierungsstelle eingeschränkt werden.
- (31) Um den Fahrgästen den Zugang zu Daten ermöglichen, die für die Planung von Reisen und die Buchung von Fahrscheinen innerhalb der Union erforderlich sind, sollten vom Markt entwickelte gemeinsame Informations- und Durchgangsfahrscheinsysteme gefördert werden. Angesichts der Bedeutung der Förderung nahtloser öffentlicher Verkehrssysteme sollten die Eisenbahnunternehmen ermutigt werden, an der Entwicklung solcher Systeme zu arbeiten, um multimodale und grenzüberschreitende Mobilitätsoptionen sowie Optionen der Mobilität von Tür zu Tür zu ermöglichen.
- (32) Die Durchgangsfahrscheinsysteme sollten interoperabel und diskriminierungsfrei sein. Die Eisenbahnunternehmen sollten zur Entwicklung solcher Systeme beitragen, indem sie in diskriminierungsfreier Weise und in einem interoperablen Format alle einschlägigen Daten, die für die Planung von Reisen und die Buchung von Fahrscheinen erforderlich sind, zur Verfügung stellen. Die Mitgliedstaaten sollten sicherstellen, dass bei diesen Systemen die Eisenbahnunternehmen nicht ungleich behandelt werden und darauf geachtet wird, dass die Wahrung des Geschäftsgeheimnisses, der Schutz personenbezogener Daten und die Einhaltung der Wettbewerbsvorschriften gewährleistet werden müssen. Die Kommission sollte die Entwicklung dieser Systeme überwachen und darüber berichten und gegebenenfalls Gesetzgebungsvorschläge vorlegen.

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

- (33) Die Mitgliedstaaten sollten dafür sorgen, dass die Erbringung von Eisenbahnverkehrsdiensten so erfolgt, dass die Anforderungen in Bezug auf die Gewährleistung einer angemessenen sozialen Sicherung berücksichtigt werden, wobei stetige Fortschritte auf dem Weg zur Vollendung des einheitlichen europäischen Eisenbahnraums sicherzustellen sind. In diesem Zusammenhang sollte den Verpflichtungen nachgekommen werden, die sich nach nationalem Recht aus allgemeinverbindlichen Tarifverträgen oder Vereinbarungen zwischen Sozialpartnern und aus einschlägigen Sozialstandards ergeben. Diese Verpflichtungen sollten unbeschadet des Unionsrechts auf dem Gebiet des Sozial- und Arbeitsrechts Anwendung finden. Die Kommission sollte die Arbeit, die im Rahmen des sektoralen sozialen Dialogs zum Thema Eisenbahn durchgeführt wird, aktiv unterstützen.
- (34) Im Rahmen der laufenden Überprüfung der Richtlinie 2007/59/EG des Europäischen Parlaments und des Rates <sup>(1)</sup> sollte die Kommission prüfen, ob neue Gesetzgebungsakte über die Zertifizierung des Zugpersonals erforderlich sind.
- (35) Die Mitgliedstaaten sollten frei über die geeigneten Finanzierungsstrategien zur Beschleunigung der Einführung des Europäischen Zugsicherungs- und Zugsteuerungssystems (ETCS) entscheiden können, insbesondere was die Anwendung differenzierter Wegeentgelte anbelangt.
- (36) Infrastrukturbetreiber sollten in Bezug auf Zwischenfälle oder Unfälle mit Auswirkungen auf den grenzüberschreitenden Verkehr zusammenarbeiten, um relevante Informationen auszutauschen, sodass der normale Verkehrsbetrieb rasch wiederhergestellt werden kann.
- (37) Um die Ziele des einheitlichen europäischen Eisenbahnraums zu erreichen, sollten die Regulierungsstellen zusammenarbeiten, um einen diskriminierungsfreien Zugang zur Eisenbahninfrastruktur zu gewährleisten.
- (38) Insbesondere ist es von entscheidender Bedeutung, dass die Regulierungsstellen in Angelegenheiten zusammenarbeiten, in denen im Zusammenhang mit grenzüberschreitenden Schienenverkehrsdiensten oder binationaler Eisenbahninfrastruktur Entscheidungen von zwei oder mehr Regulierungsstellen erforderlich sind, um ihre Entscheidungsfindung zu koordinieren, damit Rechtsunsicherheit vermieden und die Effizienz der grenzüberschreitenden Schienenverkehrsdienste gewährleistet wird.
- (39) Im Zuge der Öffnung der nationalen Schienenverkehrsmärkte für den Wettbewerb, die erfolgt, indem jedes Eisenbahnunternehmen Zugang zu den Schienennetzen erhält, sollte den Mitgliedstaaten ein hinreichender Übergangszeitraum eingeräumt werden, um ihr nationales Recht und ihre interne Organisationsstruktur anzupassen. Demzufolge sollte es den Mitgliedstaaten erlaubt sein, ihre nationalen Vorschriften über den Marktzugang bis zum Auslaufen des Übergangszeitraums beizubehalten.
- (40) Gemäß der Gemeinsamen Politischen Erklärung vom 28. September 2011 der Mitgliedstaaten und der Kommission zu erläuternden Dokumenten <sup>(2)</sup> haben sich die Mitgliedstaaten verpflichtet, in begründeten Fällen zusätzlich zur Mitteilung ihrer Umsetzungsmaßnahmen ein oder mehrere Dokumente zu übermitteln, in denen der Zusammenhang zwischen den Bestandteilen einer Richtlinie und den entsprechenden Teilen nationaler Umsetzungsinstrumente erläutert wird. In Bezug auf diese Richtlinie hält der Gesetzgeber die Übermittlung derartiger Dokumente für gerechtfertigt —

HABEN FOLGENDE RICHTLINIE ERLASSEN:

#### Artikel 1

Die Richtlinie 2012/34/EU wird wie folgt geändert:

1. Artikel 2 wird wie folgt geändert:

a) In Absatz 3 erhält der einleitende Teil folgende Fassung:

„(3) Die Mitgliedstaaten können Folgendes von der Anwendung der Artikel 7, 7a, 7b, 7c, 7d, 8 und 13 sowie des Kapitels IV ausnehmen.“

b) Die folgenden Absätze werden eingefügt:

„(3a) Die Mitgliedstaaten können Folgendes von der Anwendung der Artikel 7, 7a, 7b, 7c, 7d und 8 ausnehmen:

Lokale Strecken mit schwachem Verkehrsaufkommen und einer Länge von höchstens 100 km, die für den Güterverkehr zwischen einer Hauptstrecke und dem Abfahrtsort bzw. Bestimmungsort der Verbringung entlang

<sup>(1)</sup> Richtlinie 2007/59/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 über die Zertifizierung von Triebfahrzeugführern, die Lokomotiven und Züge im Eisenbahnsystem in der Gemeinschaft führen (ABl. L 315 vom 3.12.2007, S. 51).

<sup>(2)</sup> ABl. C 369 vom 17.12.2011, S.14.

dieser Strecken genutzt werden, sofern diese Strecken von anderen Stellen als dem Hauptinfrastrukturbetreiber verwaltet werden und entweder a) diese Strecken von einem einzigen Schienengüterverkehrsbetreiber genutzt werden oder b) die wesentlichen Funktionen bezüglich dieser Strecken von einer nicht von einem Eisenbahnunternehmen kontrollierten Stelle wahrgenommen werden. Gibt es nur einen einzigen Schienengüterverkehrsbetreiber, können die Mitgliedstaaten ihn ebenfalls von der Anwendung des Kapitels IV ausnehmen, bis ein anderer Antragsteller Kapazität beantragt. Dieser Absatz kann ebenso zum Tragen kommen, wenn die Strecke in begrenztem Umfang auch für Personenverkehrsdienste genutzt wird. Die Mitgliedstaaten unterrichten die Kommission von ihrer Absicht, solche Strecken von der Anwendung der Artikel 7, 7a, 7b, 7c, 7d und 8 auszunehmen.

(3b) Die Mitgliedstaaten können Folgendes von der Anwendung der Artikel 7, 7a, 7b, 7c und 7d ausnehmen:

Regionale Schienennetze mit schwachem Verkehrsaufkommen, die von einer anderen Stelle als dem Hauptinfrastrukturbetreiber verwaltet und für den Betrieb regionaler Personenverkehrsdienste genutzt werden, die von einem einzigen Eisenbahnunternehmen durchgeführt werden, bei dem es sich nicht um das etablierte Eisenbahnunternehmen des Mitgliedstaats handelt, bis Kapazität für Personenverkehrsdienste auf diesem Schienennetz beantragt wird, und sofern das Unternehmen unabhängig von Eisenbahnunternehmen ist, die Güterverkehrsdienste durchführen. Dieser Absatz kann ebenso zum Tragen kommen, wenn die Strecke in begrenztem Umfang auch für Güterverkehrsdienste genutzt wird. Die Mitgliedstaaten unterrichten die Kommission von ihrer Absicht, solche Strecken von der Anwendung der Artikel 7, 7a, 7b, 7c und 7d auszunehmen.“

c) Absatz 4 erhält folgende Fassung:

„(4) Unbeschadet des Absatzes 3 können die Mitgliedstaaten örtliche und regionale Eisenbahninfrastrukturen, die für das Funktionieren des Eisenbahnmarkts nicht von strategischer Bedeutung sind, von der Anwendung des Artikels 8 Absatz 3 ausnehmen; desgleichen können sie örtliche Eisenbahninfrastrukturen, die für das Funktionieren des Eisenbahnmarkts nicht von strategischer Bedeutung sind, von der Anwendung der Artikel 7, 7a und 7c sowie des Kapitels IV ausnehmen. Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission ihre Absicht mit, Ausnahmen für diese Eisenbahninfrastrukturen vorzusehen. Die Kommission erlässt Durchführungsrechtsakte, in denen ihre Entscheidung, ob die betreffenden Eisenbahninfrastrukturen als strategisch unbedeutend betrachtet werden können, dargelegt wird. Dabei berücksichtigt die Kommission die Länge der betreffenden Schienestrecken, ihren Auslastungsgrad und das potenziell betroffene Verkehrsaufkommen. Diese Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem in Artikel 62 Absatz 2 genannten Beratungsverfahren erlassen.“

d) Der folgende Absatz wird eingefügt:

„(8a) Für einen Zeitraum von 10 Jahren nach dem... [Datum des Inkrafttretens dieser Änderungsrichtlinie (st11199/16)] können die Mitgliedstaaten isolierte Eisenbahnstrecken mit einer Länge von weniger als 500 km, deren Spurweite sich vom inländischen Haupteisenbahnnetz unterscheidet und die die Verbindung zu einem Drittland herstellen, in dem das Eisenbahnrecht der Union nicht gilt, und die von einem anderen Infrastrukturbetreiber als das inländische Haupteisenbahnnetz verwaltet werden, von der Anwendung der Kapitel II und IV dieser Richtlinie – mit Ausnahme der Artikel 10, 13 und 56 – ausnehmen. Eisenbahnunternehmen, die ausschließlich diese Strecken nutzen, können von der Anwendung des Kapitels II ausgenommen werden.

Derartige Ausnahmeregelungen können um Zeiträume von höchstens fünf Jahren verlängert werden. Ein Mitgliedstaat, der eine Ausnahmeregelung verlängern möchte, unterrichtet die Kommission spätestens zwölf Monate vor Ablauf der Ausnahmeregelung über seine Absicht, dies zu tun. Die Kommission prüft, ob die Voraussetzungen für die Gewährung einer Ausnahmeregelung gemäß Unterabsatz 1 noch gegeben sind. Ist dies nicht der Fall, erlässt die Kommission Durchführungsrechtsakte, in denen ihre Entscheidung über die Beendigung der Ausnahmeregelung dargelegt ist. Diese Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem in Artikel 62 Absatz 2 genannten Beratungsverfahren erlassen.“

e) Die folgenden Absätze werden angefügt:

„(12) Die Mitgliedstaaten können im Falle einer bestehenden öffentlich-privaten Partnerschaft, die vor dem 16. Juni 2015 geschlossen wurde und in der die private Partei auch ein Eisenbahnunternehmen ist, das für die Durchführung von Personenverkehrsdiensten auf dem Schienennetz zuständig ist, diese private Partei weiterhin von der Anwendung der Artikel 7, 7a und 7d ausnehmen und das Recht, Fahrgäste aufzunehmen und abzusetzen, in Bezug auf Dienste beschränken, die von Eisenbahnunternehmen auf demselben Schienennetz wie die von der privaten Partei im Rahmen der öffentlich-privaten Partnerschaft erbrachten Personenverkehrsdienste durchgeführt werden.

(13) Private Infrastrukturbetreiber, die an einer vor dem ... [Datum des Inkrafttretens dieser Änderungsrichtlinie (st11199/16)] geschlossenen öffentlich-privaten Partnerschaft beteiligt sind und die keine öffentlichen Mittel erhalten, werden von der Anwendung des Artikels 7d ausgenommen, sofern die von dem Infrastrukturbetreiber gewährten oder erhaltenen Darlehen oder finanziellen Garantien weder direkt noch indirekt bestimmten Eisenbahnunternehmen zugute kommen.“

2. Artikel 3 wird wie folgt geändert:

a) Nummer 2 erhält folgende Fassung:

„(2) ‚Infrastrukturbetreiber‘ jede Stelle oder jedes Unternehmen, die bzw. das für den Betrieb, die Instandhaltung und die Erneuerung von Eisenbahninfrastruktur innerhalb eines Netzes sowie für die Beteiligung an deren Ausbau gemäß den von dem Mitgliedstaat im Rahmen seiner allgemeinen Politik für den Ausbau und die Finanzierung der Infrastruktur festgelegten Vorschriften zuständig ist;“.

b) Die folgenden Nummern werden eingefügt:

„2a. ‚Ausbau der Eisenbahninfrastruktur‘ die Netzplanung, die Finanz- und Investitionsplanung sowie den Bau und die Umrüstung der Fahrwege;

2b. ‚Betrieb der Eisenbahninfrastruktur‘ die Zugtrassenzuweisung, das Verkehrsmanagement und die Erhebung von Weegeentgelten;

2c. ‚Instandhaltung der Eisenbahninfrastruktur‘ Arbeiten zur Erhaltung des Zustands und der Kapazität der bestehenden Infrastruktur;

2d. ‚Erneuerung der Eisenbahninfrastruktur‘ umfangreiche Arbeiten zum Austausch bestehender Infrastrukturen, mit denen die Gesamtleistung der Eisenbahninfrastruktur nicht verändert wird;

2e. ‚Umrüstung der Eisenbahninfrastruktur‘ umfangreiche Arbeiten zur Änderung der Infrastruktur, mit denen deren Gesamtleistung verbessert wird;

2f. ‚wesentliche Funktionen‘ des Infrastrukturbetriebs Entscheidungen über die Zugtrassenzuweisung, einschließlich sowohl der Bestimmung als auch der Beurteilung der Verfügbarkeit und der Zuweisung von einzelnen Zugtrassen, und Entscheidungen über die Weegeentgelte, einschließlich ihrer Festlegung und Erhebung, im Einklang mit den Rahmenbedingungen für die Entgelterhebung und den Rahmenbedingungen für die Kapazitätszuweisung, die von den Mitgliedstaaten gemäß den Artikeln 29 und 39 festgelegt werden;“.

c) Die folgenden Nummern werden angefügt:

„31. ‚vertikal integriertes Unternehmen‘ ein Unternehmen, bei dem im Sinne der Verordnung (EG) Nr. 139/2004 des Rates (\*)

a) ein Infrastrukturbetreiber von einem Unternehmen kontrolliert wird, das gleichzeitig ein oder mehrere Eisenbahnunternehmen kontrolliert, das bzw. die Schienenverkehrsdienste auf dem Netz des Infrastrukturbetreibers durchführt bzw. durchführen,

b) ein Infrastrukturbetreiber von einem oder mehreren Eisenbahnunternehmen kontrolliert wird, das bzw. die Schienenverkehrsdienste auf dem Netz des Infrastrukturbetreibers durchführt bzw. durchführen oder

c) ein oder mehrere Eisenbahnunternehmen, das bzw. die Schienenverkehrsdienste auf dem Netz des Infrastrukturbetreibers durchführt bzw. durchführen, von einem Infrastrukturbetreiber kontrolliert wird bzw. werden.

Der Begriff bezeichnet ferner ein Unternehmen, das aus voneinander getrennten Bereichen besteht, welche einen Infrastrukturbetreiber und einen oder mehrere Bereiche für die Durchführung von Verkehrsdiensten umfassen, die keine eigene Rechtspersönlichkeit haben.

Sind ein Infrastrukturbetreiber und ein Eisenbahnunternehmen völlig voneinander unabhängig, werden jedoch beide unmittelbar von einem Mitgliedstaat ohne zwischengeschaltete Stelle kontrolliert, so gelten sie für die Zwecke dieser Richtlinie nicht als vertikal integriertes Unternehmen;

32. ‚öffentlich-private Partnerschaft‘ eine verbindliche Vereinbarung zwischen öffentlichen Stellen und einem oder mehreren anderen Unternehmen als dem Hauptinfrastrukturbetreiber eines Mitgliedstaats, in deren Rahmen die Unternehmen Eisenbahninfrastrukturen teilweise oder ganz aufbauen und/oder finanzieren und/oder das Recht erwerben, die in Nummer 2 aufgelisteten Funktionen für einen vorab festgelegten Zeitraum wahrzunehmen. Die Vereinbarung kann jedwede geeignete rechtsverbindliche Form annehmen, die in den nationalen Rechtsvorschriften vorgesehen ist;

33. ‚Vorstand‘ das Leitungsorgan eines Unternehmens, das Führungs- und Verwaltungsaufgaben wahrnimmt und für das Tagesgeschäft des Unternehmens verantwortlich und rechenschaftspflichtig ist;
34. ‚Aufsichtsrat‘ das oberste Organ eines Unternehmens, das Aufsichtsaufgaben wahrnimmt, einschließlich der Kontrolle über den Vorstand und allgemeiner strategischer Entscheidungen in Bezug auf das Unternehmen;
35. ‚Durchgangsfahrschein‘ ein oder mehrere Fahrscheine, die einen Beförderungsvertrag für aufeinanderfolgende durch ein oder mehrere Eisenbahnunternehmen erbrachte Eisenbahnverkehrsdienste belegen;
36. ‚Hochgeschwindigkeits-Personenverkehrsdienste‘ Schienenpersonenverkehrsdienste, die ohne fahrplanmäßigen Zwischenhalt zwischen zwei mindestens 200 km voneinander entfernten Orten auf eigens für Hochgeschwindigkeitszüge gebauten Strecken erbracht werden, die für Geschwindigkeiten von im Allgemeinen mindestens 250 km/h ausgelegt sind und im Durchschnitt mit diesen Geschwindigkeiten betrieben werden.

(\*) Verordnung (EG) Nr. 139/2004 des Rates vom 20. Januar 2004 über die Kontrolle von Unternehmenszusammenschlüssen („EG-Fusionskontrollverordnung“) (ABl. L 24 vom 29.1.2004, S. 1).“

3. Artikel 6 Absatz 2 erhält folgende Fassung:

„(2) Für die Zwecke dieses Artikels verlangen die Mitgliedstaaten, die Artikel 7a Absatz 3 anwenden, dass innerhalb des Unternehmens voneinander getrennte Bereiche eingerichtet werden, die in demselben Unternehmen keine eigene Rechtspersönlichkeit haben.“

4. Artikel 7 erhält folgende Fassung:

„Artikel 7

#### **Unabhängigkeit des Infrastrukturbetreibers**

(1) Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass der Infrastrukturbetreiber für den Betrieb, die Instandhaltung und die Erneuerung des Schienennetzes verantwortlich ist und im Einklang mit dem jeweiligen nationalen Recht mit dem Ausbau der Eisenbahninfrastruktur dieses Netzes beauftragt wird.

Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass keine der anderen rechtlichen Einheiten des vertikal integrierten Unternehmens einen bestimmenden Einfluss auf die Entscheidungen des Infrastrukturbetreibers hinsichtlich der wesentlichen Funktionen ausübt.

Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass die Mitglieder des Aufsichtsrates und des Vorstands des Infrastrukturbetreibers und die ihnen unmittelbar unterstellten Führungskräfte in diskriminierungsfreier Weise handeln und dass ihre Unparteilichkeit durch keinerlei Interessenkonflikt beeinträchtigt ist.

(2) Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass der Infrastrukturbetreiber als Stelle eingerichtet ist, die von einem Eisenbahnunternehmen und in vertikal integrierten Unternehmen von anderen rechtlichen Einheiten innerhalb des Unternehmens rechtlich getrennt ist.

(3) Die Mitgliedstaaten stellen im Zusammenhang mit Einstellungen und Ernennungen sicher, dass dieselben Personen nicht gleichzeitig tätig sein können

a) als Mitglieder des Vorstands eines Infrastrukturbetreibers und als Mitglieder des Vorstands eines Eisenbahnunternehmens,

b) als Personen, die Entscheidungen über die wesentlichen Funktionen zu treffen haben, und als Mitglieder des Vorstands eines Eisenbahnunternehmens,

c) als Mitglieder des Aufsichtsrats eines Infrastrukturbetreibers und als Mitglieder des Aufsichtsrats eines Eisenbahnunternehmens, sofern ein Aufsichtsrat eingesetzt worden ist,

d) als Mitglieder des Aufsichtsrats eines Unternehmens, das Teil eines vertikal integrierten Unternehmens ist und das sowohl ein Eisenbahnunternehmen als auch einen Infrastrukturbetreiber kontrolliert, und als Mitglieder des Vorstands dieses Infrastrukturbetreibers.



(4) In vertikal integrierten Unternehmen erhalten die Mitglieder des Vorstands des Infrastrukturbetreibers und die Personen, die Entscheidungen über die wesentlichen Funktionen zu treffen haben, keine leistungsbezogene Vergütung von einer anderen rechtlichen Einheit im vertikal integrierten Unternehmen oder Bonuszahlungen, die im Wesentlichen mit der finanziellen Leistungsfähigkeit einzelner Eisenbahnunternehmen verknüpft sind. Ihnen können jedoch Anreize geboten werden, die im Zusammenhang mit der Gesamtleistung des Eisenbahnsystems zu sehen sind.

(5) Verfügen verschiedene Einheiten in einem vertikal integrierten Unternehmen über gemeinsame Informationssysteme, wird der Zugang zu sensiblen Informationen betreffend wesentliche Funktionen auf befugtes Personal des Infrastrukturbetreibers beschränkt. Sensible Informationen dürfen nicht an andere Einheiten in einem vertikal integrierten Unternehmens weitergegeben werden.

(6) Die Bestimmungen in Absatz 1 dieses Artikels gelten unbeschadet der Entscheidungsbefugnis der Mitgliedstaaten hinsichtlich des Ausbaus und der Finanzierung der Eisenbahninfrastruktur und der Zuständigkeiten der Mitgliedstaaten betreffend Infrastrukturfinanzierung und im Bereich Wegentgelte sowie die Kapazitätszuweisung gemäß Artikel 4 Absatz 2 und den Artikeln 8, 29 und 39.“

5. Die folgenden Artikel werden eingefügt:

„Artikel 7a

#### **Unabhängigkeit bei den wesentlichen Funktionen**

(1) Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass der Infrastrukturbetreiber in Bezug auf die wesentlichen Funktionen innerhalb der in Artikel 4 Absatz 2 und den Artikeln 29 und 39 festgelegten Grenzen organisatorisch und in seinen Entscheidungen unabhängig ist.

(2) Im Hinblick auf die Anwendung des Absatzes 1 tragen die Mitgliedstaaten insbesondere dafür Sorge, dass

a) ein Eisenbahnunternehmen oder eine andere juristische Person keinen bestimmenden Einfluss auf den Infrastrukturbetreiber hinsichtlich der wesentlichen Funktionen ausübt, und zwar unbeschadet der Rolle der Mitgliedstaaten bei der Festlegung der Rahmenbedingungen für die Entgelterhebung und für die Kapazitätszuweisung sowie spezifischer Vorschriften für die Entgelterhebung gemäß den Artikeln 29 und 39;

b) ein Eisenbahnunternehmen oder eine andere rechtliche Einheit in einem vertikal integrierten Unternehmen keinen bestimmenden Einfluss auf die Ernennungen und Entlassungen der Personen ausübt, die Entscheidungen über die wesentlichen Funktionen zu treffen haben;

c) die Mobilität der Personen, die mit den wesentlichen Funktionen betraut sind, nicht zu Interessenkonflikten führt.

(3) Die Mitgliedstaaten können entscheiden, dass die Erhebung von Wegeentgelten und die Trassenzuweisung von einer entgelterhebenden Stelle und/oder einer Zuweisungsstelle vorgenommen werden, die rechtlich, organisatorisch und in ihren Entscheidungen von Eisenbahnunternehmen unabhängig sind. In einem solchen Fall können die Mitgliedstaaten entscheiden, dass sie Artikel 7 Absatz 2 und Artikel 7 Absatz 3 Buchstaben c und d nicht anwenden.

Artikel 7 Absatz 3 Buchstabe a und Artikel 7 Absatz 4 finden sinngemäß auf die Bereichsleiter Anwendung, die für die Verwaltung der Infrastruktur und die Erbringung von Eisenbahnverkehrsdiensten zuständig sind.

(4) Die Bestimmungen dieser Richtlinie mit Bezug auf die wesentlichen Funktionen eines Infrastrukturbetreibers finden auf die unabhängige entgelterhebende Stelle und/oder Zuweisungsstelle Anwendung.

Artikel 7b

#### **Unparteilichkeit des Infrastrukturbetreibers hinsichtlich des Verkehrsmanagements und der Instandhaltungsplanung**

(1) Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass die Aufgaben im Zusammenhang mit dem Verkehrsmanagement und der Instandhaltungsplanung auf transparente und diskriminierungsfreie Weise ausgeführt werden und dass die für Entscheidungen über diese Funktionen zuständigen Personen frei von Interessenkonflikten sind.

(2) Was das Verkehrsmanagement anbelangt, so sorgen die Mitgliedstaaten dafür, dass die Eisenbahnunternehmen bei sie betreffenden Störungen umfassend und rechtzeitig Zugang zu den einschlägigen Informationen erhalten. Gewährt der Infrastrukturbetreiber weiteren Zugang zum Verkehrsmanagementprozess, so tut er dies für die betroffenen Eisenbahnunternehmen auf transparente und diskriminierungsfreie Weise.

(3) Hinsichtlich der langfristigen Planung größerer Instandhaltungs- und/oder Erneuerungsarbeiten an der Eisenbahninfrastruktur konsultiert der Infrastrukturbetreiber die Antragsteller und trägt den vorgebrachten Anliegen im bestmöglichen Umfang Rechnung.

Die Planung von Instandhaltungsarbeiten wird vom Infrastrukturbetreiber in diskriminierungsfreier Weise durchgeführt.

Artikel 7c

### **Auslagerung und Aufteilung der Funktionen des Infrastrukturbetreibers**

(1) Entstehen keine Interessenkonflikte und ist die Vertraulichkeit der Geschäftsgeheimnisse gewährleistet, kann der Infrastrukturbetreiber

- a) Funktionen an eine andere Stelle auslagern, sofern diese Stelle kein Eisenbahnunternehmen ist, kein Eisenbahnunternehmen kontrolliert oder nicht von einem Eisenbahnunternehmen kontrolliert wird. Innerhalb eines vertikal integrierten Unternehmens dürfen wesentliche Funktionen an keine andere Einheit des vertikal integrierten Unternehmens ausgelagert werden, es sei denn, diese Einheit nimmt ausschließlich wesentliche Funktionen wahr;
- b) die Durchführung von Arbeiten und damit verbundenen Aufgaben hinsichtlich des Ausbaus, der Instandhaltung und der Erneuerung der Eisenbahninfrastruktur an Eisenbahnunternehmen oder Unternehmen auslagern, die das Eisenbahnunternehmen kontrollieren oder von dem Eisenbahnunternehmen kontrolliert werden.

Der Infrastrukturbetreiber behält die Aufsichtsbefugnis über und trägt die endgültige Verantwortung für die Wahrnehmung der in Artikel 3 Absatz 2 genannten Funktionen. Jede Stelle, die wesentliche Funktionen wahrnimmt, muss den Artikeln 7, 7a, 7b und 7d genügen.

(2) Abweichend von Artikel 7 Absatz 1 können Funktionen des Infrastrukturbetriebs von verschiedenen Infrastrukturbetreibern, einschließlich Parteien öffentlich-privater Partnerschaften, wahrgenommen werden, sofern sie alle die Anforderungen gemäß Artikel 7 Absätze 2 bis 6 sowie den Artikeln 7a, 7b und 7d erfüllen und die volle Verantwortung für die Wahrnehmung der jeweiligen Funktionen übernehmen.

(3) Werden wesentliche Funktionen nicht einem Betreiber der Energieversorgung übertragen, so wird dieser von den für Infrastrukturbetreiber geltenden Vorschriften ausgenommen, sofern die Einhaltung der einschlägigen Bestimmungen für den Ausbau des Netzes, insbesondere Artikel 8, sichergestellt ist.

(4) Vorbehaltlich der Überwachung durch eine von den Mitgliedstaaten bestimmte Regulierungsstelle oder andere unabhängige zuständige Stelle kann ein Infrastrukturbetreiber in diskriminierungsfreier Weise Kooperationsvereinbarungen mit einem oder mehreren Eisenbahnunternehmen schließen, die den Kunden Vorteile bieten sollen, wie niedrigere Kosten oder höhere Leistungsfähigkeit des von der Vereinbarung erfassten Teils des Netzes.

Die genannte Stelle überwacht die Durchführung dieser Vereinbarungen und kann in begründeten Fällen dazu raten, sie zu beenden.

Artikel 7d

### **Finanzielle Transparenz**

(1) Die Einnahmen aus dem Betrieb des Infrastrukturnetzes, einschließlich öffentlicher Gelder, dürfen vom Infrastrukturbetreiber unter Beachtung der in den einzelnen Mitgliedstaaten geltenden nationalen Verfahren ausschließlich zur Finanzierung seiner eigenen Geschäftstätigkeit, auch zur Bedienung seiner Darlehen, verwendet werden. Der Infrastrukturbetreiber kann diese Einnahmen für die Zahlung von Dividenden an die Eigentümer des Unternehmens verwenden, zu denen zwar private Anteilseigner gehören können, jedoch keineswegs Unternehmen, die Teil eines vertikal integrierten Unternehmens sind und die sowohl ein Eisenbahnunternehmen als auch diesen Infrastrukturbetreiber kontrollieren.

(2) Infrastrukturbetreiber dürfen Eisenbahnunternehmen weder direkt noch indirekt Darlehen gewähren.

(3) Eisenbahnunternehmen dürfen Infrastrukturbetreibern weder direkt noch indirekt Darlehen gewähren.

- (4) Darlehen zwischen rechtlichen Einheiten eines vertikal integrierten Unternehmens dürfen nur zu Marktsätzen und -bedingungen gewährt, ausgezahlt und bedient werden, die das individuelle Risikoprofil des betreffenden Unternehmens widerspiegeln.
- (5) Vor dem ... [Zeitpunkt des Inkrafttretens dieser Änderungsrichtlinie (st11199/16)] gewährte Darlehen zwischen rechtlichen Einheiten eines vertikal integrierten Unternehmens laufen bis zu ihrer Fälligkeit weiter, sofern sie zu Marktsätzen geschlossen wurden und tatsächlich ausgezahlt und bedient werden.
- (6) Die dem Infrastrukturbetreiber von anderen rechtlichen Einheiten eines vertikal integrierten Unternehmens angebotenen Dienstleistungen werden auf der Grundlage von Verträgen erbracht und entweder nach Marktpreisen bezahlt oder nach Preisen, die die Produktionskosten widerspiegeln, zuzüglich einer angemessenen Gewinnspanne.
- (7) Verbindlichkeiten des Infrastrukturbetreibers werden eindeutig getrennt von Verbindlichkeiten anderer rechtlicher Einheiten vertikal integrierter Unternehmen ausgewiesen. Derartige Schulden werden gesondert bedient. Dies stellt jedoch keinen Hinderungsgrund dafür dar, dass die abschließende Begleichung der Schulden über ein Unternehmen, das Teil eines vertikal integrierten Unternehmens ist und das sowohl ein Eisenbahnunternehmen als auch einen Infrastrukturbetreiber kontrolliert, oder über eine andere Einheit des Unternehmens erfolgt.
- (8) Die Konten des Infrastrukturbetreibers und der übrigen rechtlichen Einheiten eines vertikal integrierten Unternehmens werden so geführt, dass die Einhaltung dieses Artikels sichergestellt ist und eine getrennte Rechnungsführung sowie transparente Finanzkreisläufe innerhalb des Unternehmens ermöglicht werden.
- (9) In vertikal integrierten Unternehmen führt der Infrastrukturbetreiber detaillierte Aufzeichnungen über sämtliche kommerziellen und finanziellen Beziehungen zu den übrigen rechtlichen Einheiten dieses Unternehmens.
- (10) Werden wesentliche Funktionen von einer unabhängigen entgelterhebenden Stelle und/oder Zuweisungsstelle gemäß Artikel 7a Absatz 3 wahrgenommen und wenden die Mitgliedstaaten Artikel 7 Absatz 2 nicht an, gilt dieser Artikel entsprechend. Verweise auf den Infrastrukturbetreiber, das Eisenbahnunternehmen und andere rechtliche Einheiten eines vertikal integrierten Unternehmens in diesem Artikel sind als Verweise auf die jeweiligen Unternehmensbereiche zu verstehen. Die Erfüllung der in diesem Artikel dargelegten Anforderungen wird in einer getrennten Rechnungsführung der jeweiligen Unternehmensbereiche nachgewiesen.

#### Artikel 7e

### Koordinierungsmechanismen

Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass geeignete Koordinierungsmechanismen eingerichtet werden, um die Koordination zwischen ihren Hauptinfrastrukturbetreibern und sämtlichen betroffenen Eisenbahnunternehmen sowie Antragstellern gemäß Artikel 8 Absatz 3 zu gewährleisten. Gegebenenfalls werden Vertreter der Nutzer von Dienstleistungen in den Bereichen Schienengütertransport und -personenverkehr und der nationalen, lokalen oder regionalen Behörden eingeladen, sich zu beteiligen. Die betreffende Regulierungsstelle kann als Beobachter teilnehmen. Die Koordination betrifft unter anderem Folgendes:

- a) den Bedarf der Antragsteller hinsichtlich Erhaltung und Ausbau der Infrastrukturkapazität;
- b) den Inhalt und die Umsetzung der nutzerorientierten Zielvorgaben der in Artikel 30 genannten vertraglichen Vereinbarungen sowie der in Artikel 30 Absatz 1 genannten Anreize;
- c) den Inhalt und die Umsetzung der in Artikel 27 genannten Schienennetz-Nutzungsbedingungen;
- d) Fragen der Intermodalität und Interoperabilität;
- e) sonstige Fragen zu den Bedingungen für den Zugang zur Infrastruktur, der Nutzung der Infrastruktur sowie zur Qualität der Dienstleistungen des Infrastrukturbetreibers.

Der Infrastrukturbetreiber erstellt und veröffentlicht in Konsultation mit den Beteiligten Leitlinien für die Koordination. Die Koordination erfolgt mindestens ein Mal jährlich, und der Infrastrukturbetreiber veröffentlicht auf seiner Website einen Überblick über die gemäß diesem Artikel durchgeführten Tätigkeiten.

Die Koordination nach Maßgabe dieses Artikels berührt weder das Recht der Antragsteller, die Regulierungsstelle zu befragen, noch die Befugnisse der Regulierungsstelle gemäß Artikel 56.

*Artikel 7f***Europäisches Netzwerk der Infrastrukturbetreiber**

(1) Um die Erbringung effizienter und wirksamer Eisenbahndienste in der Union zu erleichtern, stellen die Mitgliedstaaten sicher, dass ihre Hauptinfrastrukturbetreiber in einem Netzwerk zusammenarbeiten; dieses Netzwerk tagt regelmäßig im Hinblick auf

- a) den Ausbau der Eisenbahninfrastruktur in der Union,
- b) die Förderung der zeitigen und effizienten Einführung des einheitlichen europäischen Eisenbahnraums,
- c) den Austausch bewährter Praktiken,
- d) die Überwachung und den Vergleich der Leistung,
- e) den Beitrag zu der Marktüberwachung gemäß Artikel 15,
- f) die Befassung mit grenzüberschreitenden Engpässen und
- g) die Erörterung der Anwendung der Artikel 37 und 40.

Für die Zwecke des Buchstaben d legt das Netzwerk gemeinsame Grundsätze und Verfahren für die Überwachung und den Vergleich der Leistung in einheitlicher Weise fest.

Die Koordinierung nach Maßgabe dieses Absatzes berührt weder das Recht der Antragsteller, die Regulierungsstelle zu befragen, noch die Befugnisse der Regulierungsstelle gemäß Artikel 56.

(2) Die Kommission ist Mitglied des Netzwerks. Sie unterstützt die Tätigkeit des Netzwerks und erleichtert die Koordinierung.“

6. Artikel 10 wird wie folgt geändert:

a) Der folgende Absatz wird eingefügt:

„(1a) Unbeschadet der internationalen Verpflichtungen der Union und der Mitgliedstaaten können die Mitgliedstaaten, die über eine gemeinsame Grenze mit einem Drittland verfügen, das Recht auf Zugang gemäß dieses Artikels in Bezug auf Dienste einschränken, die aus diesem Drittland heraus bzw. in dieses Drittland hinein auf einem Schienennetz erbracht werden, dessen Spurweite sich von der des Haupteisenbahnnetzes in der Union unterscheidet, sofern im grenzüberschreitenden Eisenbahnverkehr zwischen den Mitgliedstaaten und diesem Drittland Wettbewerbsverzerrungen entstehen. Diese Wettbewerbsverzerrungen können unter anderem darauf zurückzuführen sein, dass in dem betreffenden Drittland ein diskriminierungsfreier Zugang zur Eisenbahninfrastruktur und damit zusammenhängenden Diensten nicht gewährleistet ist.

Beabsichtigt ein Mitgliedstaat, im Einklang mit diesem Absatz einen Beschluss zur Einschränkung des Zugangsrechts zu erlassen, so legt er den Beschlussentwurf der Kommission vor und konsultiert die anderen Mitgliedstaaten.

Erhebt innerhalb von drei Monaten nach der Vorlage des Beschlussentwurfs weder die Kommission noch ein anderer Mitgliedstaat Einwände gegen den Beschlussentwurf, kann der Mitgliedstaat den Beschluss erlassen.

Die Kommission kann Durchführungsrechtsakte mit den Einzelheiten des Verfahrens für die Anwendung dieses Absatzes erlassen. Diese Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem in Artikel 62 Absatz 3 genannten Prüfverfahren erlassen.“

b) Absatz 2 erhält folgende Fassung:

„(2) Unbeschadet der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 erhalten Eisenbahnunternehmen für Schienenpersonenverkehrsdienste zu angemessenen, diskriminierungsfreien und transparenten Bedingungen das Recht auf Zugang zur Eisenbahninfrastruktur in allen Mitgliedstaaten. Eisenbahnunternehmen haben das Recht, Fahrgäste an jedem beliebigen Bahnhof aufzunehmen und an einem anderen Bahnhof abzusetzen. Dieses Recht schließt den Zugang zu Infrastrukturen ein, durch die Serviceeinrichtungen gemäß Anhang II Nummer 2 dieser Richtlinie angebunden werden.“

c) Die Absätze 3 und 4 werden gestrichen.

## 7. Artikel 11 wird wie folgt geändert:

## a) Absatz 1 erhält folgende Fassung:

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

## b) Absatz 2 Unterabsatz 1 erhält folgende Fassung:

„Die Frage, ob das wirtschaftliche Gleichgewicht eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags gefährdet würde, wird von der bzw. den in Artikel 55 genannten Regulierungsstelle(n) anhand einer objektiven wirtschaftlichen Analyse auf der Grundlage vorab festgelegter Kriterien beurteilt. Die Beurteilung erfolgt, nachdem einer oder mehrere der nachstehend aufgeführten Beteiligten innerhalb eines Monats nach Eingang der Informationen über den geplanten Personenverkehrsdienst gemäß Artikel 38 Absatz 4 einen entsprechenden Antrag gestellt hat bzw. haben:

- a) die zuständige(n) Behörde(n), die den öffentlichen Dienstleistungsauftrag erteilt hat/haben;
- b) andere betroffene zuständige Behörden, die zur Einschränkung des Zugangsrechts nach Maßgabe dieses Artikels befugt sind;
- c) der Infrastrukturbetreiber;
- d) das den öffentlichen Dienstleistungsauftrag erfüllende Eisenbahnunternehmen.“

## c) Absatz 3 erhält folgende Fassung:

„(3) Die Regulierungsstelle teilt die Gründe für ihre Entscheidung mit und gibt an, unter welchen Bedingungen einer der folgenden Betroffenen innerhalb eines Monats nach der Notifizierung eine erneute Prüfung der Entscheidung verlangen kann:

- a) die jeweils zuständige(n) Behörde(n);
- b) der Infrastrukturbetreiber;
- c) das den öffentlichen Dienstleistungsauftrag erfüllende Eisenbahnunternehmen;
- d) das den Zugang beantragende Eisenbahnunternehmen.

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

## d) In Absatz 4 wird folgender Unterabsatz angefügt:

„Gestützt auf die Erfahrungen der Regulierungsstellen, der zuständigen Behörden und der Eisenbahnunternehmen und auf die Arbeiten des in Artikel 57 Absatz 1 genannten Netzwerks erlässt die Kommission bis zum 16. Dezember 2018 Durchführungsrechtsakte mit den Einzelheiten des Verfahrens und den Kriterien für die Anwendung der Absätze 1, 2 und 3 in Bezug auf inländische Personenverkehrsdienste. Diese Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem in Artikel 62 Absatz 3 genannten Prüfverfahren erlassen.“

## e) Absatz 5 erhält folgende Fassung:

„(5) Die Mitgliedstaaten können auch das Recht auf Zugang zur Eisenbahninfrastruktur zum Zwecke der Erbringung inländischer Personenverkehrsdienste zwischen einem Abfahrtsort und einem Bestimmungsort innerhalb ein und desselben Mitgliedstaats einschränken, wenn:

- a) im Rahmen eines vor dem 16. Juni 2015 vergebenen öffentlichen Dienstleistungsauftrags ausschließliche Rechte für die Beförderung von Fahrgästen zwischen diesen Bahnhöfen eingeräumt wurden oder

- b) ein zusätzliches Recht bzw. eine zusätzliche Genehmigung zur Erbringung gewerblicher Personenverkehrsdienste zwischen diesen Bahnhöfen im Wettbewerb mit einem anderen Betreiber bis zum ... [24 Monate nach Inkrafttreten dieser Änderungsrichtlinie (st11199/16)] auf der Grundlage eines fairen wettbewerblichen Ausschreibungsverfahrens erteilt wurde

und die Betreiber der Dienste keine Ausgleichsleistung für die Erbringung dieser Dienste erhalten.

Solch eine Einschränkung darf während der ursprünglichen Laufzeit des Vertrags bzw. der Genehmigung oder bis zum ... [zehn Jahre nach dem Zeitpunkt des Inkrafttretens dieser Änderungsrichtlinie (st11199/16)] angewendet werden, je nachdem, welcher Zeitraum kürzer ist.“

8. Folgende Artikel werden eingefügt:

„Artikel 11a

**Hochgeschwindigkeits-Personenverkehrsdienste**

(1) Um den Markt für Hochgeschwindigkeits-Personenverkehrsdienste weiterzuentwickeln, die optimale Nutzung der vorhandenen Infrastruktur zu fördern und die Wettbewerbsfähigkeit von Hochgeschwindigkeits-Personenverkehrsdiensten zu stärken, was den Fahrgästen zugute kommen wird, darf unbeschadet des Artikels 11 Absatz 5 die Ausübung des Rechts auf Zugang gemäß Artikel 10 in Bezug auf Hochgeschwindigkeits-Personenverkehrsdienste nur den Anforderungen unterliegen, die von der Regulierungsstelle gemäß diesem Artikel festgelegt werden.

(2) Stellt die Regulierungsstelle im Anschluss an die Analyse nach Artikel 11 Absätze 2, 3 und 4 fest, dass der geplante Hochgeschwindigkeits-Personenverkehrsdienst zwischen einem Abfahrtsort und einem Bestimmungsort das wirtschaftliche Gleichgewicht eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags, der für dieselbe Strecke oder eine Alternativstrecke gilt, gefährdet, weist die Regulierungsstelle auf mögliche Änderungen des Verkehrsdienstes hin, die gewährleistet würden, dass die Bedingungen für die Gewährung des Zugangsrechts nach Artikel 10 Absatz 2 erfüllt werden. Diese Änderungen können eine Änderung des beabsichtigten Dienstes umfassen.

Artikel 13a

**Gemeinsame Informations- und Durchgangsfahrscheinsysteme**

(1) Unbeschadet der Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates (\*) und der Richtlinie 2010/40/EU des Europäischen Parlaments und des Rates (\*\*) können die Mitgliedstaaten inländische Personenverkehrsdienste erbringende Eisenbahnunternehmen verpflichten, sich an einem gemeinsamen Informations- und integrierten Fahrscheinsystem zur Erstellung von Fahrscheinen, Durchgangsfahrscheinen und Reservierungen zu beteiligen, oder beschließen, zuständige Behörden zu ermächtigen, ein solches System einzurichten. Wird ein solches System eingerichtet, so stellen die Mitgliedstaaten sicher, dass es nicht zu Marktverzerrungen oder Diskriminierungen zwischen Eisenbahnunternehmen führt und von einer öffentlichen oder privaten juristischen Person oder einer Vereinigung aller Eisenbahnunternehmen, die Personenverkehrsdienste erbringen, verwaltet wird.

(2) Die Kommission überwacht die Entwicklungen auf dem Eisenbahnmarkt in Bezug auf die Einführung und Nutzung gemeinsamer Informations- und Durchgangsfahrscheinsysteme und bewertet die Notwendigkeit von Maßnahmen auf Unionsebene unter Berücksichtigung von Marktinitiativen. Sie befasst sich insbesondere mit dem diskriminierungsfreien Zugang für Fahrgäste zu den für die Reiseplanung und Fahrscheinbuchung erforderlichen Daten. Sie legt dem Europäische Parlament und dem Rat bis zum 31. Dezember 2022 einen Bericht über die Verfügbarkeit solcher gemeinsamer Informations- und Durchgangsfahrscheinsysteme gegebenenfalls zusammen mit Gesetzgebungsvorschlägen vor.

(3) Die Mitgliedstaaten verpflichten Personenverkehrsdienste erbringende Eisenbahnunternehmen, für den Fall größerer Störungen des Dienstes Notfallpläne für die Erbringung von Hilfeleistungen für Fahrgäste im Sinne von Artikel 18 der Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 aufzustellen und sicherzustellen, dass diese Pläne ordnungsgemäß aufeinander abgestimmt sind.

(\*) Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 über die Rechte und Pflichten der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr (ABl. L 315 vom 3.12.2007, S. 14).

(\*\*) Richtlinie 2010/40/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 7. Juli 2010 zum Rahmen für die Einführung intelligenter Verkehrssysteme im Straßenverkehr und für deren Schnittstellen zu anderen Verkehrsträgern (ABl. L 207 vom 6.8.2010, S. 1).“

9. In Artikel 19 wird folgender Buchstabe angefügt:

„e) kein Urteil wegen schwerwiegender Verstöße gegen Pflichten ergangen ist, die gegebenenfalls nach nationalem Recht aus allgemeinverbindlichen Tarifverträgen hervorgehen.“

10. Artikel 32 Absatz 4 erhält folgende Fassung:

„(4) Die Weegeentgelte für die Nutzung der in der Verordnung (EU) 2016/919 der Kommission (\*) angegebenen Eisenbahnkorridore können differenziert werden, um Anreize dafür zu geben, dass Züge mit einer Version des ETCS ausgerüstet werden, die mit der durch die Entscheidung 2008/386/EG der Kommission (\*\*) gebilligten Version und Folgeversionen kompatibel ist. Eine solche Differenzierung darf nicht dazu führen, dass die Erlöse des Infrastrukturbetreibers insgesamt steigen.

Die Mitgliedstaaten können beschließen, dass diese Differenzierung der Weegeentgelte nicht für in der Verordnung (EU) 2016/919 angegebene Schienenstrecken gilt, auf denen nur Züge verkehren dürfen, die mit ETCS ausgerüstet sind.

Die Mitgliedstaaten können beschließen, diese Differenzierung auf Schienenstrecken auszuweiten, die nicht in der Verordnung (EU) 2016/919 angegeben sind.

(\*) Verordnung (EU) 2016/919 der Kommission vom 27. Mai 2016 über die technische Spezifikation für die Interoperabilität der Teilsysteme ‚Zugsteuerung, Zugsicherung und Signalgebung‘ des Eisenbahnsystems in der Europäischen Union (ABl. L 158 vom 15.6.2016, S. 1).

(\*\*) 2008/386/EG: Entscheidung der Kommission vom 23. April 2008 zur Änderung von Anhang A der Entscheidung 2006/679/EG über die technische Spezifikation für die Interoperabilität des Teilsystems Zugsteuerung, Zugsicherung und Signalgebung des konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystems und von Anhang A der Entscheidung 2006/860/EG über die technische Spezifikation für die Interoperabilität des Teilsystems Zugsteuerung, Zugsicherung und Signalgebung des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems (ABl. L 136 vom 24.5.2008, S. 11).“

11. Artikel 38 Absatz 4 erhält folgende Fassung:

„(4) Beabsichtigt ein Antragsteller, Fahrwegkapazität mit dem Ziel zu beantragen, einen Personenverkehrsdienst in einem Mitgliedstaat zu betreiben, in dem das Recht auf Zugang zur Eisenbahninfrastruktur gemäß Artikel 11 eingeschränkt ist, so unterrichtet er die betreffenden Infrastrukturbetreiber und Regulierungsstellen darüber mindestens 18 Monate vor Inkrafttreten des Netzfahrplans, auf den sich der Antrag auf Fahrwegkapazität bezieht. Damit die betreffenden Regulierungsstellen die möglichen wirtschaftlichen Auswirkungen auf bestehende öffentliche Dienstleistungsaufträge bewerten können, sorgen die Regulierungsstellen dafür, dass die zuständigen Behörden, die durch einen öffentlichen Dienstleistungsauftrag geregelte Schienenverkehrsdienste auf dieser Strecke vergeben haben, und andere betroffene zuständige Behörden, die zur Einschränkung des Zugangsrechts nach Artikel 11 befugt sind, sowie die Eisenbahnunternehmen, die auf der Strecke dieses Personenverkehrsdienstes den öffentlichen Dienstleistungsauftrag erfüllen, darüber unverzüglich, spätestens jedoch innerhalb von zehn Tagen, unterrichtet werden.“

12. In Artikel 53 Absatz 3 wird folgender Unterabsatz angefügt:

„Die Regulierungsstelle kann vom Infrastrukturbetreiber verlangen, ihr diese Informationen zur Verfügung zu stellen, falls sie dies für erforderlich hält.“

13. Artikel 54 Absatz 1 erhält folgende Fassung:

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

14. Artikel 56 wird wie folgt geändert:

a) In Absatz 1 werden die folgenden Buchstaben angefügt:

„h) das Verkehrsmanagement;

i) die Erneuerungsplanung und die geplante oder ungeplante Instandhaltung;

j) die Erfüllung der Anforderungen, einschließlich der Anforderungen in Hinsicht auf Interessenskonflikte, gemäß Artikel 2 Absatz 13 und den Artikeln 7, 7a, 7b, 7c und 7d.“

b) Absatz 2 erhält folgende Fassung:

„(2) Unbeschadet der Befugnisse der nationalen Wettbewerbsbehörden für die Sicherstellung des Wettbewerbs in den Schienenverkehrsmärkten ist die Regulierungsstelle berechtigt, die Wettbewerbssituation in den Schienenverkehrsmärkten zu überwachen, insbesondere auch den Markt für Hochgeschwindigkeits-Personenverkehrsdienste und die Tätigkeiten der Infrastrukturbetreiber in Bezug auf Absatz 1 Buchstaben a bis j. Die Regulierungsstelle überprüft von sich aus insbesondere die Einhaltung der in Absatz 1 Buchstaben a bis j genannten Punkte, um der Diskriminierung von Antragstellern vorzubeugen. Sie prüft insbesondere, ob die Schienennetz-Nutzungsbedingungen diskriminierende Bestimmungen enthalten oder den Infrastrukturbetreibern einen Ermessensspielraum geben, der zur Diskriminierung von Antragstellern genutzt werden kann.“

c) Absatz 9 Unterabsatz 1 erhält folgende Fassung:

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

d) Absatz 12 erhält folgende Fassung:

„(12) Um festzustellen, ob die Bestimmungen zur getrennten Rechnungsführung gemäß Artikel 6 und die Bestimmungen zur finanziellen Transparenz gemäß Artikel 7d eingehalten werden, ist die Regulierungsstelle befugt, Prüfungen vorzunehmen oder externe Kontrollen von Infrastrukturbetreibern, Betreibern von Serviceeinrichtungen und gegebenenfalls Eisenbahnunternehmen einzuleiten. Handelt es sich um vertikal integrierte Unternehmen, erstrecken sich diese Befugnisse auf alle rechtlichen Einheiten. Die Regulierungsstelle ist befugt, alle sachdienlichen Informationen zu verlangen. Die Regulierungsstelle ist insbesondere befugt, von den Infrastrukturbetreibern, den Betreibern von Serviceeinrichtungen sowie von sämtlichen Unternehmen oder sonstigen Stellen, die unterschiedliche Leistungen im Bereich des Schienenverkehrs oder des Infrastrukturbetriebs gemäß Artikel 6 Absätze 1 und 2 und Artikel 13 erbringen oder in sich integrieren, zu verlangen, dass sie alle oder einen Teil der in Anhang VIII genannten Buchführungsdaten so hinreichend detailliert vorlegen, wie es für erforderlich und angemessen erachtet wird.“

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

Finanzströme im Sinne des Artikels 7d Absatz 1, Darlehen im Sinne des Artikels 7d Absätze 4 und 5 sowie Schulden im Sinne des Artikels 7d Absatz 7 unterliegen der Überprüfung durch die Regulierungsstelle.

Hat ein Mitgliedstaat die Regulierungsstelle als unabhängige zuständige Stelle gemäß Artikel 7c Absatz 3 benannt, so prüft die Regulierungsstelle die in jenem Artikel genannten Kooperationsvereinbarungen.“

15. Artikel 57 wird wie folgt geändert:

a) Der folgende Absatz wird eingefügt:

„(3a) In Angelegenheiten, die einen grenzüberschreitenden Verkehrsdienst betreffen und in denen Entscheidungen von zwei oder mehr Regulierungsstellen erforderlich sind, arbeiten die betreffenden Regulierungsstellen bei der Ausarbeitung ihrer jeweiligen Entscheidungen zusammen, um eine Lösung herbeizuführen. Zu diesem Zweck führen die betreffenden Regulierungsstellen ihre Aufgaben nach Maßgabe von Artikel 56 aus.“

b) Absatz 8 erhält folgende Fassung:

„(8) Die Regulierungsstellen erarbeiten gemeinsame Grundsätze und Verfahren für die Entscheidungen, zu denen sie aufgrund dieser Richtlinie befugt sind. Diese gemeinsamen Grundsätze und Verfahren enthalten unter anderem Regelungen für die Beilegung von Streitigkeiten im Rahmen des Absatzes 3a. Gestützt auf die Erfahrungen der Regulierungsstellen und die Tätigkeiten des in Absatz 1 genannten Netzwerks kann die Kommission Maßnahmen mit solchen gemeinsamen Grundsätzen und Verfahren erlassen, wenn dies für die Gewährleistung einer effizienten Zusammenarbeit der Regulierungsstellen erforderlich ist. Diese Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem in Artikel 62 Absatz 3 genannten Prüfverfahren erlassen.“



c) Folgender Absatz wird angefügt:

„(10) Bei Entscheidungen über eine binationale Infrastruktur können die beiden betreffenden Mitgliedstaaten nach dem ... [Datum des Inkrafttretens dieser Änderungsrichtlinie (st11199/16)] jederzeit vereinbaren, eine Koordinierung zwischen den betreffenden Regulierungsstellen zu verlangen, damit sich ihre Entscheidungen in gleicher Weise auswirken.“

16. Artikel 63 Absatz 1 erhält folgende Fassung:

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

Im Bericht wird insbesondere die Entwicklung der Hochgeschwindigkeitsschienenverkehrsdienste bewertet und beurteilt, ob in Bezug auf den Zugang zu Hochgeschwindigkeitsstrecken Diskriminierungen bestehen. Die Kommission prüft die Notwendigkeit der Vorlage eines Gesetzgebungsentwurfs.

Bis zu demselben Termin bewertet die Kommission, ob im Zusammenhang mit Infrastrukturbetreibern, die Teil eines vertikal integrierten Unternehmens sind, Diskriminierungen oder sonstige Arten der Wettbewerbsverzerrung fortbestehen. Die Kommission legt gegebenenfalls einen Gesetzgebungsentwurf vor.“

#### Artikel 2

(1) Unbeschadet des Artikels 3 Absatz 2 erlassen und veröffentlichen die Mitgliedstaaten bis zum ... [24 Monate nach Inkrafttreten dieser Änderungsrichtlinie (st11199/16)] die erforderlichen Rechts- und Verwaltungsvorschriften, um dieser Richtlinie nachzukommen. Sie teilen der Kommission unverzüglich den Wortlaut dieser Vorschriften mit.

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 nationalen Rechtsvorschriften mit, die sie auf dem unter diese Richtlinie fallenden Gebiet erlassen.

#### Artikel 3

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

(2) Artikel 1 Nummern 6 bis 8 und 11 gelten ab dem 1. Januar 2019, um für die ab dem 14. Dezember 2020 geltenden Netzfahrpläne angewandt werden zu können.

#### Artikel 4

Diese Richtlinie ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

Geschehen zu ...

*Im Namen des Europäischen Parlaments*

*Der Präsident*

...

*Im Namen des Rates*

*Der Präsident*

...

---