

## RICHTLINIE 95/19/EG DES RATES

vom 19. Juni 1995

### über die Zuweisung von Fahrwegkapazität der Eisenbahn und die Berechnung von Wegeentgelten

DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION —

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft, insbesondere auf Artikel 75,

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

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

gemäß dem Verfahren des Artikels 189c des Vertrages <sup>(3)</sup>,

in Erwägung nachstehender Gründe :

Ein stärkeres Zusammenwachsen des Verkehrswesens der Gemeinschaft ist ein wesentliches Element des Binnenmarktes; die Eisenbahnunternehmen sind ein lebenswichtiger Teil des Verkehrswesens der Gemeinschaft.

Die Anwendung des Grundsatzes der Dienstleistungsfreiheit auf den Eisenbahnverkehr muß die Besonderheiten dieses Verkehrsträgers berücksichtigen.

Die Richtlinie 91/440/EWG des Rates vom 29. Juli 1991 zur Entwicklung der Eisenbahnunternehmen der Gemeinschaft <sup>(4)</sup> sieht bestimmte Zugangsrechte im grenzüberschreitenden Eisenbahnverkehr für Eisenbahnunternehmen und internationale Gruppierungen von Eisenbahnunternehmen vor.

Wenn die Eisenbahnunternehmen und ihre internationalen Gruppierungen die Dienstleistungen nach Artikel 10 der Richtlinie 91/440/EWG erbringen, muß sichergestellt werden, daß sie die neuen Zugangsrechte uneingeschränkt in Anspruch nehmen können. Dazu ist in der Gemeinschaft ein System für die Zuweisung von Fahrwegkapazität und die Berechnung von Wegeentgelten einzuführen, das auf der Grundlage der Gleichbehandlung beruht und einheitlich angewendet wird.

Der Anwendungsbereich der Richtlinie 91/440/EWG sollte weiterhin gelten, einschließlich der dort vorgesehenen Ausnahmen für den Regional-, den Stadt- und den Vorortverkehr, wobei jedoch klarzustellen ist, daß die im Rahmen des Pendelverkehrs im Ärmelkanaltunnel

<sup>(1)</sup> ABl. Nr. C 24 vom 28. 1. 1994, S. 2, und ABl. Nr. C 225 vom 13. 8. 1994, S. 11.

<sup>(2)</sup> Stellungnahme vom 14. September 1994 (ABl. Nr. C 393 vom 31. 12. 1994, S. 56).

<sup>(3)</sup> Stellungnahme des Europäischen Parlaments vom 3. Mai 1994 (ABl. Nr. C 205 vom 25. 7. 1994, S. 38), Gemeinsamer Standpunkt des Rates vom 21. November 1994 (ABl. Nr. C 354 vom 13. 12. 1994, S. 19) und Beschluß des Europäischen Parlaments vom 14. März 1995 (ABl. Nr. C 89 vom 10. 4. 1995, S. 31).

<sup>(4)</sup> ABl. Nr. L 237 vom 24. 8. 1991, S. 25.

erbrachten Verkehrsleistungen ebenfalls nicht unter diesen Anwendungsbereich fallen.

In Anwendung des Subsidiaritätsprinzips sollte die Gemeinschaft die allgemeinen Grundsätze eines solchen Systems festlegen und es den Mitgliedstaaten überlassen, ausführliche Vorschriften für dessen praktische Anwendung zu erlassen.

Die Mitgliedstaaten müssen für eine angemessene Flexibilität bei der Zuweisung von Fahrwegkapazität sorgen, damit diese effizient und optimal genutzt werden kann.

Es müssen jedoch bei der Zuweisung von Fahrwegkapazität insbesondere zugunsten des öffentlichen Verkehrs und spezifischer Eisenbahnfahrwege bestimmte Prioritäten gesetzt werden.

Es ist außerdem erforderlich, besondere Vorrechte für die Zuweisung von Fahrwegkapazität vorzusehen, wenn diese zur Sicherstellung angemessener Verkehrsdienste oder zur Finanzierung neuer Fahrwege unentbehrlich sind.

Der Fahrwegbetreiber muß finanziell dazu in der Lage sein, die Ausgaben für die Fahrwege zu tragen.

Für die Berechnung von Wegeentgelten auf demselben Markt sind im übrigen Vorschriften festzulegen, die auf der Grundlage der Gleichbehandlung angewendet werden.

Die effiziente Nutzung der Fahrwegkapazität macht gemeinsame allgemeine Kriterien für die Festsetzung des Entgelts erforderlich.

Im allgemeinen Bemühen um Transparenz und die Vermeidung von Diskriminierungen sollten gemeinsame Regeln für die Verfahren zur Zuweisung der Fahrwegkapazitäten und zur Berechnung des Wegeentgelts festgelegt werden.

Im Interesse der Verkehrssicherheit muß das Eisenbahnunternehmen für den Zugang zu einem bestimmten Fahrweg eine Sicherheitsbescheinigung vorweisen können, die anhand gemeinsamer Kriterien und gemäß den nationalen Rechtsvorschriften von der für den betreffenden Fahrweg zuständigen Stelle erteilt wird. Außerdem muß es mit dem Fahrwegbetreiber die erforderlichen technischen, administrativen und finanziellen Abmachungen treffen.

Es muß gewährleistet werden, daß vor einer unabhängigen Instanz Beschwerde gegen die Entscheidungen der Behörden und der für die Zuweisung von Fahrwegkapazität und die Berechnung von Wegeentgelten zuständigen Gremien erhoben werden kann. Diese Möglichkeit der Beschwerde ist insbesondere für die Beilegung möglicher

Interessenkonflikte erforderlich, falls der Fahrwegbetreiber gleichzeitig die Verkehrsdienstleistungen erbringt und mit der Zuweisung von Zugtrassen und/oder der Berechnung von Wegeentgelten beauftragt ist —

HAT FOLGENDE RICHTLINIE ERLASSEN :

#### ABSCHNITT I

##### Ziel und Anwendungsbereich

###### Artikel 1

(1) Mit dieser Richtlinie sollen die Grundsätze und Verfahren für die Zuweisung von Fahrwegkapazität und die Berechnung von Wegeentgelten für Eisenbahnunternehmen, die ihren Sitz in der Gemeinschaft haben oder haben werden, und von ihnen gebildete internationale Gruppierungen bei Verkehrsleistungen festgelegt werden, die nach Artikel 10 der Richtlinie 91/440/EWG unter den in jenem Artikel genannten Bedingungen erbracht werden.

(2) Eisenbahnunternehmen, deren Tätigkeit auf den Stadtverkehr, Vorortverkehr oder Regionalverkehr beschränkt ist, sind vom Anwendungsbereich dieser Richtlinie ausgeschlossen.

Eisenbahnunternehmen und internationale Gruppierungen, die lediglich Leistungen im Pendelverkehr zur Beförderung von Straßenfahrzeugen durch den Ärmelkanaltunnel erbringen, fallen ebenfalls nicht unter den Anwendungsbereich dieser Richtlinie.

(3) Die Fahrwegkapazität wird durch Zugtrassenzuweisung nach dem Gemeinschafts- und dem innerstaatlichen Recht zugeteilt.

###### Artikel 2

Im Sinne dieser Richtlinie bezeichnet der Ausdruck

- a) „Eisenbahnunternehmen“ jedes private oder öffentlich-rechtliche Unternehmen, dessen Haupttätigkeit im Erbringen von Eisenbahnverkehrsleistungen zur Beförderung von Gütern oder Personen besteht, wobei dieses Unternehmen auf jeden Fall die Traktion sicherstellen muß ;
- b) „internationale Gruppierung“ eine Verbindung von mindestens zwei Eisenbahnunternehmen mit Sitz in verschiedenen Mitgliedstaaten zum Zwecke der Erbringung grenzüberschreitender Verkehrsleistungen zwischen Mitgliedstaaten ;
- c) „Fahrwegbetreiber“ jede öffentliche Einrichtung oder jedes Unternehmen, dem insbesondere die Einrichtung und die Unterhaltung der Eisenbahninfrastruktur sowie die Führung der Betriebsleit- und Sicherheitssysteme überragen sind ;
- d) „Zugtrasse“ die Fahrwegkapazität, die erforderlich ist, damit ein Zug zu einer bestimmten Zeit zwischen zwei Orten eingesetzt werden kann ;
- e) „Zuweisung“ die Zuteilung von Fahrwegkapazität durch eine Zuweisungsstelle ;

- f) „Zuweisungsstelle“ die Behörde und/oder der Fahrwegbetreiber, die bzw. der von den Mitgliedstaaten mit der Vergabe von Fahrwegkapazität beauftragt wird.

#### ABSCHNITT II

##### Zuweisung von Fahrwegkapazität

###### Artikel 3

Jeder Mitgliedstaat benennt die Stelle, die für die Zuweisung im Einklang mit den Anforderungen dieser Richtlinie zuständig ist. Die Zuweisungsstelle, die Kenntnis von allen verfügbaren Zugtrassen hat, stellt insbesondere sicher, daß

- die Fahrwegkapazität der Eisenbahnen gerecht und in nichtdiskriminierender Weise zugeteilt wird und
- das Zuweisungsverfahren vorbehaltlich der Artikel 4 und 5 eine effiziente und optimale Nutzung der Infrastruktur erlaubt.

###### Artikel 4

(1) Die Mitgliedstaaten können die erforderlichen Maßnahmen treffen, um sicherzustellen, daß folgenden Eisenbahnverkehrsdiensten bei der Zuweisung von Fahrwegkapazität der Eisenbahnen Vorrang eingeräumt wird :

- a) gemeinwirtschaftlichen Verkehrsdiensten gemäß der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 des Rates vom 26. Juni 1969 über das Vorgehen der Mitgliedstaaten bei mit dem Begriff des öffentlichen Dienstes verbundenen Verpflichtungen auf dem Gebiet des Eisenbahn-, Straßen- und Binnenschiffsverkehrs<sup>(1)</sup> ;
- b) Verkehrsdiensten, die unbeschadet der Artikel 85, 86 und 90 des Vertrags ganz oder teilweise auf einem speziell für die betreffenden Verkehrsdienste gebauten oder ausgebauten Fahrweg (besondere Hochgeschwindigkeits- oder Güterverkehrsstrecken) betrieben werden.

Dies gilt unterschiedslos für alle gemäß Artikel 1 erbrachten Verkehrsdienste im vergleichbaren Merkmalen und ähnlichen Leistungen.

(2) Im Falle von Verkehrsdiensten nach Absatz 1 Buchstabe a) können die Mitgliedstaaten dem Fahrwegbetreiber einen Ausgleich für finanzielle Verluste gewähren, die dadurch entstehen, daß eine bestimmte Fahrwegkapazität im Interesse des öffentlichen Verkehrsdienstes zugewiesen werden muß.

###### Artikel 5

Die Mitgliedstaaten können Eisenbahnunternehmen, die bestimmte Arten von Verkehrsdiensten oder diese in bestimmten Gebieten betreiben, bei der Zuweisung von Fahrwegkapazität auf der Grundlage der Nichtdiskrimi-

<sup>(1)</sup> ABl. Nr. L 156 vom 28. 6. 1969, S. 1. Verordnung zuletzt geändert durch die Verordnung (EWG) Nr. 1893/91 (ABl. Nr. L 169 vom 29. 6. 1991, S. 1).

nierung besondere Rechte gewähren, wenn diese unbeschadet der Artikel 85, 86 und 90 des Vertrags zur Sicherstellung eines angemessenen öffentlichen Verkehrsdienstes oder einer effizienten Nutzung der Fahrwegkapazität oder zur Ermöglichung der Finanzierung neuer Fahrwege unentbehrlich sind.

### ABSCHNITT III

#### Berechnung von Weegeentgelten

##### Artikel 6

(1) Im Rechnungswesen eines Fahrwegbetreibers müssen sich unter normalen Geschäftsbedingungen die Erträge aus Weegeentgelten und staatlichen Beiträgen einerseits und die Fahrwegaufwendungen andererseits über einen angemessenen Zeitraum zumindest ausgleichen.

(2) Der Fahrwegbetreiber darf den Ausbau der Fahrwege einschließlich Kapitaleinlagen und -prolongierung finanzieren und aus dem eingesetzten Kapital Rendite erwirtschaften.

##### Artikel 7

Die Weegeentgelte werden bei gleichartigen Verkehrsdiensten auf demselben Markt ohne Diskriminierung erhoben.

Die Mitgliedstaaten erlassen nach Konsultation des Fahrwegbetreibers die Vorschriften für die Festsetzung dieser Weegeentgelte. Diese Vorschriften müssen dem Fahrwegbetreiber die effiziente Vermarktung der verfügbaren Fahrwegkapazität ermöglichen.

##### Artikel 8

(1) Die vom Fahrwegbetreiber erhobenen Entgelte werden insbesondere je nach Art des Verkehrsdienstes, Zeit des Verkehrsdienstes, Marktlage sowie Art und Abnutzung des Fahrwegs festgesetzt.

(2) Die Mitgliedstaaten können die Möglichkeit vorsehen, daß über die Verfahren für die Bezahlung der Weegeentgelte bei öffentlichen Verkehrsdiensten im Sinne der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 eine globale Vereinbarung mit dem Fahrwegbetreiber getroffen wird.

##### Artikel 9

(1) Die Entgelte sind an den/die Fahrwegbetreiber zu zahlen.

(2) Die Mitgliedstaaten können von dem Fahrwegbetreiber alle erforderlichen Angaben verlangen, um sich zu vergewissern, daß die Entgelte auf der Grundlage der Nichtdiskriminierung erhoben werden.

(3) Der Fahrwegbetreiber unterrichtet die Eisenbahnunternehmen, die seine Infrastruktur benutzen, um die in Artikel 10 der Richtlinie 91/440/EWG genannten Leistungen zu erbringen, rechtzeitig über alle wichtigen

Änderungen der Qualität oder Kapazität der betroffenen Infrastruktur.

### ABSCHNITT IV

#### Allgemeine Bestimmungen

##### Artikel 10

(1) Die Mitgliedstaaten legen die Verfahren für die Zuweisung von Fahrwegkapazität an Eisenbahnunternehmen gemäß Artikel 1 Absatz 3 fest. Die Mitgliedstaaten veröffentlichen ihre Verfahrensvorschriften und unterrichten die Kommission hiervon.

(2) Der Antrag auf Fahrwegkapazität ist an die Zuweisungsstelle des Mitgliedstaats zu richten, in dessen Gebiet sich der Anfangspunkt des betreffenden Verkehrsdienstes befindet.

(3) Die mit dem Antrag befaßte Zuweisungsstelle unterrichtet unverzüglich die anderen betroffenen Zuweisungsstellen. Die letzteren nehmen so bald wie möglich, spätestens jedoch binnen eines Monats nach Erhalt der erforderlichen Angaben Stellung, wobei jede Zuweisungsstelle einen Antrag ablehnen kann. Sie unterrichten unverzüglich die Zuweisungsstelle, an die der Antrag gerichtet wurde.

Die Zuweisungsstelle, an die der Antrag gerichtet wurde, entscheidet über den Antrag in Abstimmung mit den anderen betroffenen Zuweisungsstellen so bald wie möglich, spätestens jedoch binnen zwei Monaten nach Erhalt aller erforderlichen Angaben.

Ein wegen unzureichender Kapazität abgelehnter Antrag wird bei der nächsten Fahrplanänderung für die betreffenden Strecken erneut geprüft, wenn das antragstellende Unternehmen dies wünscht. Die Termine dieser Änderungen und sonstige Verwaltungsmaßnahmen werden den Beteiligten bekanntgegeben.

Die Entscheidung wird dem antragstellenden Unternehmen mitgeteilt. Eine Ablehnung ist zu begründen.

(4) Das antragstellende Unternehmen kann sich unmittelbar mit den anderen betroffenen Zuweisungsstellen in Verbindung setzen, sofern die Zuweisungsstelle, an die der Antrag gerichtet wurde, davon unterrichtet wird.

(5) Eisenbahnunternehmen, denen Fahrwegkapazität zugeteilt wird, treffen mit den Fahrwegbetreibern die erforderlichen administrativen, technischen und finanziellen Vereinbarungen.

##### Artikel 11

(1) Die Mitgliedstaaten schreiben vor, daß darüber hinaus eine Sicherheitsbescheinigung vorgelegt wird, in der die Sicherheitsanforderungen an die Eisenbahnunternehmen zur Gewährleistung eines gefahrlosen Verkehrsdienstes auf den betroffenen Strecken festgelegt sind.

(2) Das Eisenbahnunternehmen muß zur Erlangung der Sicherheitsbescheinigung die mit dem Gemeinschaftsrecht zu vereinbarenden, in nichtdiskriminierender Weise vorgeschriebenen Bestimmungen des einzelstaat-

lichen Rechts über die besonderen technischen und betriebsbezogenen Anforderungen an die Eisenbahnverkehrsleistungen und die Sicherheitsanforderungen an das Personal, das rollende Material und die interne Organisation des Unternehmens beachten.

Es muß insbesondere den Nachweis führen, daß das Fahr- und Begleitpersonal der Züge mit denen die Leistungen nach Artikel 10 der Richtlinie 91/440/EWG erbracht werden, die erforderliche Ausbildung besitzt, um die vom Fahrwegbetreiber angewandten Verkehrsregeln einzuhalten und die ihm im Interesse des Zugverkehrs auferlegten Sicherheitsvorschriften zu beachten.

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

#### *Artikel 12*

Die Mitgliedstaaten können die Möglichkeit vorsehen, daß bei Anträgen auf Fahrwegzugang eine Kautions hinterlegen ist oder eine vergleichbare Sicherheit geleistet wird.

Macht ein Antragsteller von einer ihm zugeteilten Zugtrasse keinen Gebrauch, so kann von der Kautions ein angemessener Betrag für die Kosten der Antragsbearbeitung und für Mindereinnahmen aufgrund der unterbliebenen Nutzung der betreffenden Fahrwegkapazität abgezogen werden. In den anderen Fällen wird die Kautions/Sicherheitsleistung vollständig erstattet.

### ABSCHNITT V

#### Schlußbestimmungen

#### *Artikel 13*

(1) Die Mitgliedstaaten treffen die erforderlichen Maßnahmen, um sicherzustellen, daß gegen Entscheidungen über die Zuweisung von Fahrwegkapazität oder

die Berechnung der Weagentgelte auf schriftlichen Antrag eines Eisenbahnunternehmens bei einer unabhängigen Stelle Beschwerde eingelegt werden kann. Diese Stelle entscheidet binnen zwei Monaten nach Vorlage aller erforderlichen Angaben.

(2) Die Mitgliedstaaten treffen die erforderlichen Maßnahmen, um sicherzustellen, daß die Entscheidung nach Absatz 1 der richterlichen Überprüfung unterliegen.

#### *Artikel 14*

(1) Die Kommission unterbreitet dem Rat zwei Jahre nach dem Beginn der Anwendung dieser Richtlinie einen Bericht über deren Anwendung; dem Bericht sind gegebenenfalls Vorschläge beizufügen über die Weiterführung der gemeinschaftlichen Maßnahmen im Bereich der Entwicklung der Eisenbahnunternehmen, insbesondere zur Frage der Erweiterung des Anwendungsbereichs dieser Richtlinie.

(2) Die Mitgliedstaaten erlassen die erforderlichen Rechts- und Verwaltungsvorschriften, um dieser Richtlinie binnen zwei Jahren nach ihrem Inkrafttreten nachzukommen. Sie setzen die Kommission unverzüglich davon in Kenntnis.

(3) Wenn die Mitgliedstaaten Vorschriften nach Absatz 2 erlassen, nehmen sie in diesen Vorschriften selbst oder durch einen Hinweis bei der amtlichen Veröffentlichung auf diese Richtlinie Bezug. Die Mitgliedstaaten regeln die Einzelheiten der Bezugnahme.

#### *Artikel 15*

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

#### *Artikel 16*

Diese Richtlinie ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

Geschehen zu Luxemburg am 19. Juni 1995.

*Im Namen des Rates*

*Der Präsident*

B. PONS