

DURCHFÜHRUNGSVERORDNUNG (EU) 2018/1795 DER KOMMISSION**vom 20. November 2018****zur Festlegung des Verfahrens und der Kriterien für die Durchführung der Prüfung des wirtschaftlichen Gleichgewichts gemäß Artikel 11 der Richtlinie 2012/34/EU des Europäischen Parlaments und des Rates****(Text von Bedeutung für den EWR)**

DIE EUROPÄISCHE KOMMISSION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union,

gestützt auf die Richtlinie 2012/34/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. November 2012 zur Schaffung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraums ⁽¹⁾, insbesondere auf Artikel 11 Absatz 4 Unterabsatz 2,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Mit der Richtlinie 2012/34/EU, die durch die Richtlinie (EU) 2016/2370 ⁽²⁾ geändert wurde, wurde der Markt für inländische Schienenpersonenverkehrsdienste mit Blick auf die Vollendung des einheitlichen europäischen Eisenbahnraums geöffnet. Dies könnte Auswirkungen auf die Organisation und Finanzierung von Schienenpersonenverkehrsdiensten haben, die im Rahmen öffentlicher Dienstleistungsaufträge erbracht werden. Die Mitgliedstaaten können in ihren Rechtsvorschriften die Möglichkeit vorsehen, den Zugang zur Infrastruktur zu verweigern, wenn das wirtschaftliche Gleichgewicht dieser öffentlichen Dienstleistungsaufträge durch neue, im Rahmen des freien Marktzugangs erbrachte Schienenpersonenverkehrsdienste gefährdet würde.
- (2) Andererseits stehen solche Dienste — abhängig von ihren spezifischen Eigenheiten, wie z. B. Qualitätsmerkmalen, Zeitplan, bedienten Zielorten und Kundenzielgruppen — möglicherweise nicht in einem direkten Wettbewerb mit öffentlichen Dienstleistungen und könnten sich daher nur begrenzt auf das wirtschaftliche Gleichgewicht eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags auswirken. Zudem könnten positive Netzeffekte für die Betreiber öffentlicher Dienste, ein Nettotonnen für die Fahrgäste oder Vorteile für die Gesellschaft insgesamt entstehen, was berücksichtigt werden sollte.
- (3) Es ist daher erforderlich, die berechtigten Interessen der Betreiber im Rahmen öffentlicher Dienstleistungsaufträge und der zuständigen Behörden einerseits gegen die übergeordneten Ziele der Vollendung des einheitlichen europäischen Eisenbahnraums und der Verwirklichung breiterer gesellschaftlicher Vorteile andererseits abzuwägen. Bei der Prüfung des wirtschaftlichen Gleichgewichts sollten diese konkurrierenden Interessen verglichen werden.
- (4) Nach der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates ⁽³⁾ können Betreiber als Gegenleistung für die Erfüllung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen bei der Erbringung von Schienenpersonenverkehrsdiensten eine finanzielle Ausgleichsleistung und/oder ausschließliche Rechte erhalten. Die Gewährung ausschließlicher Rechte für Schienenverkehrsbetreiber sollte jedoch nicht zur Abschottung der inländischen Schienenpersonenverkehrsmärkte führen.
- (5) Diese ausschließlichen Rechte sollten das Zugangsrecht anderer Eisenbahnunternehmen nicht berühren, außer wenn die Prüfung des wirtschaftlichen Gleichgewichts unter Berücksichtigung des Werts der ausschließlichen Rechte zeigt, dass der neue Schienenpersonenverkehrsdienst erhebliche negative Auswirkungen auf die Profitabilität der Dienstleistungen im Rahmen des öffentlichen Dienstleistungsauftrags und/oder die Nettokosten der zuständigen Behörde für deren Erbringung hätte, was von den Regelungen des öffentlichen Dienstleistungsauftrags über die Risikoteilung abhängt.
- (6) Eine Prüfung des wirtschaftlichen Gleichgewichts sollte nur in Bezug auf Schienenpersonenverkehrsdienste beantragt werden, die nicht im Rahmen eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags erbracht werden und vollständig neu oder mit einer erheblichen Änderung eines vorhandenen Dienstes verbunden sind. Dazu gehören auch kommerzielle Dienste, die von demselben Betreiber, der auch die Dienstleistungen im Rahmen des öffentlichen Auftrags ausführt, erbracht werden sollen.
- (7) Die Regulierungsstelle sollte prüfen, ob eine vorgesehene Änderung eines Schienenpersonenverkehrsdienstes als erheblich zu betrachten ist. Eine höhere Frequenz oder Anzahl der Halte könnte als erhebliche Änderung anzusehen sein. Eine Preisänderung sollte nicht als erhebliche Änderung betrachtet werden, außer wenn sie nicht dem normalen Marktverhalten entspricht oder, soweit relevant, nicht mit der Geschäftsplanung im Einklang steht, die der Regulierungsstelle zum Zeitpunkt der letzten Prüfung des wirtschaftlichen Gleichgewichts übermittelt wurde.

⁽¹⁾ ABl. L 343 vom 14.12.2012, S. 32.

⁽²⁾ Richtlinie (EU) 2016/2370 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 14. Dezember 2016 zur Änderung der Richtlinie 2012/34/EU bezüglich der Öffnung des Marktes für inländische Schienenpersonenverkehrsdienste und der Verwaltung der Eisenbahninfrastruktur (ABl. L 352 vom 23.12.2016, S. 1).

⁽³⁾ 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).

- (8) Die Entscheidung der Regulierungsstelle sollte eine Bewertung des kurz- und mittelfristigen Nettonutzens des neuen Schienenpersonenverkehrsdiensts für die Kunden umfassen und den technischen Informationen Rechnung tragen, die der Infrastrukturbetreiber zu den relevanten Infrastrukturanforderungen und den erwarteten Auswirkungen auf die Leistungsfähigkeit des Netzes sowie auf eine optimale Kapazitätsauslastung durch alle Antragsteller bereitstellt.
- (9) Die Regulierungsstelle sollte berechtigt sein, die voraussichtlichen Auswirkungen des neuen Personenverkehrsdienstes sowohl zu prüfen als auch zu bewerten, ob diese Auswirkungen erheblich wären und somit das wirtschaftliche Gleichgewicht des bestehenden öffentlichen Dienstleistungsauftrags gefährden würden.
- (10) Zur Vermeidung von Unterbrechungen eines neuen Schienenpersonenverkehrsdienstes, der bereits aufgenommen wurde, und im Interesse der Rechtssicherheit für den neuen Dienst hinsichtlich der Zulässigkeit seines Betriebs sollte eine Frist gesetzt werden, in der eine Prüfung des wirtschaftlichen Gleichgewichts beantragt werden kann und die an den Zeitpunkt geknüpft ist, zu dem der Antragsteller sein Interesse am Betrieb eines neuen Schienenpersonenverkehrsdienstes mitteilt.
- (11) Ein Antrag auf Prüfung des wirtschaftlichen Gleichgewichts sollte nur zulässig sein, wenn er eine Begründung enthält, dass das wirtschaftliche Gleichgewicht des öffentlichen Dienstleistungsauftrags durch den vorgesehenen neuen Dienst gefährdet würde.
- (12) Damit alle Beteiligten Rechtssicherheit haben und der Infrastrukturbetreiber Kapazitätsanträge nach dem Verfahren des Kapitels IV Abschnitt 3 der Richtlinie 2012/34/EU bearbeiten kann, sollte die Regulierungsstelle innerhalb eines vorab festgelegten Zeitraums, in jedem Fall aber vor Ablauf der vom Infrastrukturbetreiber gemäß Anhang VII Nummer 3 der Richtlinie 2012/34/EU festgelegten Frist für die Einreichung von Kapazitätsanträgen, eine Entscheidung hinsichtlich des wirtschaftlichen Gleichgewichts treffen.
- (13) Wird zum Zeitpunkt des Eingangs der Anmeldung des Antragstellers jedoch ein wettbewerbliches Vergabeverfahren für einen öffentlichen Dienstleistungsauftrag durchgeführt und wurde eine Prüfung des wirtschaftlichen Gleichgewichts beantragt, so kann die Regulierungsstelle entscheiden, die Prüfung des Antrags für den neuen Schienenpersonenverkehrsdienst bis zur Vergabe des neuen öffentlichen Dienstleistungsauftrags vorübergehend auszusetzen. Die Aussetzung sollte höchstens zwölf Monate ab dem Eingang der Anmeldung des Antragstellers oder bis zum Abschluss des Vergabeverfahrens dauern, wobei das jeweils frühere Datum maßgeblich ist.

Diese besonderen Bestimmungen gelten unbeschadet der Anwendung dieser Verordnung auf öffentliche Dienstleistungsaufträge, die zum Zeitpunkt des Eingangs der Anmeldung des Antragstellers bereits bestehen. Ergibt die Prüfung des wirtschaftlichen Gleichgewichts in Bezug auf den bestehenden öffentlichen Dienstleistungsauftrag in diesen Fällen, dass der Zugang gewährt werden kann, so sollte der Zugang bis Ablauf des bestehenden öffentlichen Dienstleistungsauftrags befristet sein.

- (14) Das wirtschaftliche Gleichgewicht eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags sollte als gefährdet gelten, wenn der vorgesehene neue Dienst erhebliche negative Auswirkungen auf den Gewinn des Betreibers der öffentlichen Dienstleistung hätte und/oder wenn die Nettokosten der zuständigen Behörde durch den Betrieb des neuen Dienstes erheblich steigen würden.
- (15) Bei der Prüfung, ob Auswirkungen erheblich sind, sollte die Regulierungsstelle unter anderem berücksichtigen, ob der neue Dienst die Durchführbarkeit oder die Kontinuität der öffentlichen Dienstleistung gefährden würde, entweder weil die weitere Durchführung des öffentlichen Dienstleistungsauftrags für den Betreiber der öffentlichen Dienstleistung nicht wirtschaftlich wäre oder die Nettokosten der zuständigen Behörde erheblich steigen würden.
- (16) Neben der wirtschaftlichen Analyse sollte die Regulierungsstelle auch den kurz- und mittelfristigen Nettonutzen für die Kunden sowie mögliche Auswirkungen auf die Leistungsfähigkeit des Netzes und die Kapazitätsauslastung prüfen und berücksichtigen. Die Regulierungsstelle sollte die technischen Informationen des Infrastrukturbetreibers zu den relevanten Infrastrukturanforderungen, den erwarteten Auswirkungen auf die Leistungsfähigkeit des Netzes und zu einer optimalen Kapazitätsauslastung durch alle Antragsteller berücksichtigen.
- (17) Die wirtschaftliche Analyse sollte sich auf die Auswirkungen des vorgesehenen neuen Dienstes auf den öffentlichen Dienstleistungsauftrag während dessen gesamter Laufzeit insgesamt konzentrieren, einschließlich der besonders betroffenen Dienste, wobei auch der Wert etwaiger gewährter ausschließlicher Rechte zu berücksichtigen ist. Hinsichtlich des Schadens sollte kein vorab festgelegter quantitativer Schwellenwert strikt oder isoliert angewandt werden, und ein solcher Schwellenwert sollte im nationalen Recht auch nicht festgelegt werden. Die Bewertung sollte anhand einer objektiven Methode erfolgen, die die Regulierungsstelle unter Berücksichtigung der Besonderheiten des Schienenverkehrs in dem betreffenden Mitgliedstaat festlegt.
- (18) Gelangt die Regulierungsstelle zu dem Schluss, dass der neue Schienenpersonenverkehrsdienst das wirtschaftliche Gleichgewicht des öffentlichen Dienstleistungsauftrags gefährden würde, sollte sie in ihrer Entscheidung gegebenenfalls mögliche Änderungen des neuen Schienenpersonenverkehrsdienstes nennen, bei deren Umsetzung

der Zugang gewährt werden könnte. Die Regulierungsstelle kann Empfehlungen an die zuständige Behörde zu weiteren möglichen Bedingungen richten, unter denen der Zugang gewährt werden könnte, wobei insbesondere ihre Analyse des mit dem neuen Schienenpersonenverkehrsdienst verbundenen Nettonutzens für die Kunden zu berücksichtigen ist.

- (19) Betrifft der Zugangsantrag einen neuen Schienenpersonenverkehrsdienst im Sinne des Artikels 3 Nummer 36 der Richtlinie 2012/34/EU und zeigt die objektive wirtschaftliche Analyse der Regulierungsstelle, dass der neue Personenverkehrsdienst erhebliche negative Auswirkungen auf das wirtschaftliche Gleichgewicht eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags hätte, sollte die Regulierungsstelle Bedingungen ermitteln, unter denen der Zugang gemäß Artikel 11a der Richtlinie 2012/34/EU gewährt werden könnte.
- (20) Bei keiner ihrer Tätigkeiten im Zusammenhang mit der Prüfung des wirtschaftlichen Gleichgewichts sollte die Regulierungsstelle vertrauliche oder wirtschaftlich sensible Informationen der Beteiligten offenlegen. Insbesondere sollte sie solche Informationen in der zu veröffentlichenden Entscheidung unkenntlich machen. Alle Entscheidungen von Regulierungsstellen, auch zur Vertraulichkeit der eingegangenen Informationen, können gemäß Artikel 56 Absatz 10 der Richtlinie 2012/34/EU gerichtlich überprüft werden.
- (21) Betrifft die Prüfung des wirtschaftlichen Gleichgewichts einen neuen grenzüberschreitenden Personenverkehrsdienst, sollten die beteiligten Regulierungsstellen — unbeschadet des in Artikel 55 Absatz 1 der Richtlinie 2012/34/EU festgelegten Grundsatzes der Unabhängigkeit der Regulierungsstellen bei ihrer Entscheidungsfindung — Informationen austauschen und zusammenarbeiten, um zu einer angemessenen Lösung zu gelangen.
- (22) Die Regulierungsstellen sollten sich über bewährte Verfahren bei der Durchführung der Prüfung des wirtschaftlichen Gleichgewichts austauschen, um ihre Methoden im Lauf der Zeit anzupassen und im Hinblick auf Artikel 57 Absatz 8 der Richtlinie 2012/34/EU in allen Mitgliedstaaten eine einheitliche Methode zu entwickeln.
- (23) In der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 869/2014 ⁽¹⁾ sind Kriterien und Verfahren für die Durchführung der Prüfung des Hauptzwecks sowie des wirtschaftlichen Gleichgewichts für neue grenzüberschreitende Schienenpersonenverkehrsdienste festgelegt. Da aufgrund der Öffnung des Marktes für inländische Schienenpersonenverkehrsdienste die Prüfung des Hauptzwecks jedoch nicht mehr erforderlich ist, sollten auf alle neuen — inländischen wie grenzüberschreitenden — Schienenpersonenverkehrsdienste dieselben Kriterien und Verfahren angewandt werden. Die Durchführungsverordnung (EU) Nr. 869/2014 sollte daher aufgehoben werden.
- (24) Da Artikel 10 und Artikel 11 Absatz 1 der Richtlinie 2012/34/EU ab dem 1. Januar 2019 gelten, aber auf Zugverkehrsdienste, deren Betrieb vor dem 12. Dezember 2020 begann, keine Anwendung finden, ist es erforderlich, die Durchführungsverordnung (EU) Nr. 869/2014 der Kommission nach dem 1. Januar 2019 auch weiterhin anzuwenden, jedoch nur auf neue Schienenpersonenverkehrsdienste, die vor dem 12. Dezember 2020 aufgenommen werden sollen. Die Anwendung der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 869/2014 der Kommission sollte unter der Bedingung stehen, dass die Anmeldungen der Antragsteller so frühzeitig eingehen, dass das Genehmigungs- und Planungsverfahren in einem angemessenen Zeitraum abgeschlossen werden kann und die Dienste tatsächlich vor dem 12. Dezember 2020 aufgenommen werden können.
- (25) Die in dieser Verordnung vorgesehenen Maßnahmen entsprechen der Stellungnahme des gemäß Artikel 62 Absatz 1 der Richtlinie 2012/34/EU eingesetzten Ausschusses —

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

Artikel 1

Gegenstand

In dieser Verordnung sind die Einzelheiten des Verfahrens und die Kriterien festgelegt, die bei der Prüfung, ob das wirtschaftliche Gleichgewicht eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags im Schienenverkehr durch einen neuen Schienenpersonenverkehrsdienst gefährdet würde, anzuwenden sind.

Artikel 2

Anwendungsbereich

Diese Verordnung findet Anwendung, wenn ein Mitgliedstaat beschlossen hat, das in Artikel 10 Absatz 2 der Richtlinie 2012/34/EU genannte Zugangsrecht für neue Schienenpersonenverkehrsdienste gemäß Artikel 11 Absatz 1 der genannten Richtlinie zwischen einem Ursprungsort und einem Zielort einzuschränken, wenn die Strecke oder eine Alternativstrecke Gegenstand eines oder mehrerer öffentlicher Dienstleistungsaufträge ist.

⁽¹⁾ Durchführungsverordnung (EU) Nr. 869/2014 der Kommission vom 11. August 2014 über neue Schienenpersonenverkehrsdienste (ABl. L 239 vom 12.8.2014, S. 1).

*Artikel 3***Begriffsbestimmungen**

Im Sinne der vorliegenden Verordnung gelten folgende Begriffsbestimmungen:

1. „neuer Schienenpersonenverkehrsdienst“ bezeichnet einen Schienenpersonenverkehrsdienst, der als Linienverkehrsdienst betrieben werden soll und entweder vollständig neu oder mit einer erheblichen Änderung eines bestehenden Schienenpersonenverkehrsdienstes verbunden ist, insbesondere aufgrund einer höheren Frequenz der Dienste oder Anzahl der Halte, und der nicht im Rahmen eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags erbracht werden soll;
2. „Prüfung des wirtschaftlichen Gleichgewichts“ bezeichnet das in Artikel 11 Absätze 1 bis 4 und Artikel 11a der Richtlinie 2012/34/EU genannte und in Artikel 10 näher beschriebene Bewertungsverfahren, das die Regulierungsstelle auf Antrag einer der in Artikel 11 Absatz 2 der Richtlinie 2012/34/EU genannten Stellen durchführt, um zu ermitteln, ob das wirtschaftliche Gleichgewicht eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags durch den vorgesehenen neuen Schienenpersonenverkehrsdienst gefährdet würde;
3. „öffentlicher Dienstleistungsauftrag“ bezeichnet einen öffentlichen Dienstleistungsauftrag im Sinne des Artikels 2 Buchstabe i der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 im Bereich des Schienenverkehrs;
4. „zuständige Behörde“ bezeichnet eine zuständige Behörde im Sinne des Artikels 2 Buchstabe b der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007;
5. „finanzielle Nettoauswirkungen“ bezeichnet die Auswirkungen des neuen Schienenpersonenverkehrsdienstes auf den Nettosaldo der Kosten und Einnahmen bei der Erfüllung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen im Rahmen eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags, der auch einen angemessenen Gewinn umfasst;
6. „ausschließliches Recht“ bezeichnet ein Recht gemäß Artikel 2 Buchstabe f der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007.

*Artikel 4***Anmeldung eines geplanten neuen Schienenpersonenverkehrsdienstes**

(1) Der Antragsteller meldet bei den Infrastrukturbetreibern und den betreffenden Regulierungsstellen innerhalb der in Artikel 38 Absatz 4 der Richtlinie 2012/34/EU genannten Frist seine Absicht an, einen neuen Schienenpersonenverkehrsdienst zu betreiben.

(2) Die Regulierungsstellen entwickeln und veröffentlichen auf ihrer Website von den Antragstellern auszufüllende und einzureichende Standardanmeldeformulare, die sich auf folgende Angaben beschränken:

- a) Name, Anschrift, Rechtsform, (ggf.) Eintragsnummer des Antragstellers;
- b) Kontaktdaten der für Rückfragen zuständigen Person;
- c) Daten der Genehmigung und Sicherheitsbescheinigung des Antragstellers oder Angabe des Verfahrensstadiums zu deren Einholung;
- d) detaillierte Streckenführung mit Angabe des Abfahrts- und Bestimmungsbahnhofs sowie aller Zwischenhalte;
- e) Datum der geplanten Aufnahme des Betriebs des vorgesehenen neuen Schienenpersonenverkehrsdienstes;
- f) vorläufiger Zeitplan, Häufigkeit und Kapazität des vorgesehenen neuen Schienenpersonenverkehrsdienstes mit Angabe der vorgesehenen Abfahrtszeiten, Ankunftszeiten und Anschlüsse sowie von Abweichungen vom Standardfahrplan bei der Häufigkeit oder den Halten, für jede Richtung;
- g) vorläufige Angaben zu den Fahrzeugen, die der Antragsteller einzusetzen plant.

(3) Die Informationen zum geplanten Betrieb des neuen Schienenpersonenverkehrsdienstes müssen mindestens die ersten drei Betriebsjahre und, soweit möglich, die ersten fünf Betriebsjahre umfassen. Die Regulierungsstelle kann jedoch Angaben für einen kürzeren Zeitraum akzeptieren.

(4) Die Regulierungsstelle veröffentlicht auf ihrer Website das vom Antragsteller eingereichte Standardanmeldeformular und unterrichtet folgende Stellen unverzüglich, spätestens jedoch binnen zehn Tagen nach Eingang eines vollständigen Anmeldeformulars:

- a) jede zuständige Behörde, die auf dieser Strecke oder einer Alternativstrecke im Sinne der Richtlinie 2012/34/EU einen öffentlichen Dienstleistungsauftrag für einen Schienenpersonenverkehrsdienst vergeben hat;
- b) jede andere interessierte zuständige Behörde, die gemäß Artikel 11 der Richtlinie 2012/34/EU zur Einschränkung des Zugangsrechts berechtigt ist;
- c) jedes Eisenbahnunternehmen, das auf der Strecke des neuen Schienenpersonenverkehrsdienstes oder einer Alternativstrecke im Rahmen eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags Dienste erbringt.

(5) Alle vom Antragsteller im Standardformular vorgelegten Informationen und alle begleitenden Unterlagen sind den Regulierungsstellen und den Infrastrukturbetreibern in elektronischer Form zu übermitteln. In ausreichend begründeten Fällen kann die Regulierungsstelle jedoch auch Unterlagen auf Papier akzeptieren.

(6) Ist die Anmeldung unvollständig, informiert die Regulierungsstelle den Antragsteller, dass unvollständige Anträge nicht berücksichtigt werden, und gibt ihm die Möglichkeit, seinen Antrag in einer angemessenen Frist, die höchstens zehn Arbeitstage umfassen darf, zu vervollständigen.

Artikel 5

Frist für die Beantragung der Prüfung des wirtschaftlichen Gleichgewichts

(1) Jeder Antrag auf Prüfung des wirtschaftlichen Gleichgewichts ist von den in Artikel 11 Absatz 2 Unterabsatz 1 der Richtlinie 2012/34/EU genannten Stellen innerhalb der dort genannten Frist bei der Regulierungsstelle einzureichen.

(2) Wird zum Zeitpunkt des Eingangs der Anmeldung eines Antragstellers gemäß Artikel 4 ein wettbewerbliches Vergabeverfahren für dieselbe Strecke oder eine Alternativstrecke durchgeführt und ist die Frist für die Einreichung von Angeboten bei der zuständigen Behörde beendet, können die in Artikel 11 Absatz 2 der Richtlinie 2012/34/EU genannten Beteiligten innerhalb der in Absatz 1 genannten Frist eine Prüfung des wirtschaftlichen Gleichgewichts in Bezug auf den künftigen öffentlichen Dienstleistungsauftrag beantragen.

Dies gilt unbeschadet der Anwendung dieser Verordnung auf öffentliche Dienstleistungsaufträge, die zum Zeitpunkt des Eingangs der Anmeldung des Antragstellers bereits bestehen.

(3) Geht innerhalb der in Absatz 1 genannten Frist kein Antrag auf Prüfung des wirtschaftlichen Gleichgewichts ein, unterrichtet die Regulierungsstelle den Antragsteller und den Infrastrukturbetreiber unverzüglich. Der Infrastrukturbetreiber bearbeitet den Zugangsantrag gemäß Kapitel IV Abschnitt 3 der Richtlinie 2012/34/EU.

Artikel 6

Öffentliche Dienstleistungsaufträge mit ausschließlichen Rechten

Hat eine zuständige Behörde einem Eisenbahnunternehmen, das einen öffentlichen Dienstleistungsauftrag erfüllt, gemäß Artikel 3 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 ausschließliche Rechte gewährt, so schließt dies nicht aus, dass einem Antragsteller für den Betrieb eines neuen Schienenpersonenverkehrsdienstes der Zugang gewährt wird, sofern das wirtschaftliche Gleichgewicht des öffentlichen Dienstleistungsauftrags dadurch nicht gefährdet wird.

Bei der Durchführung der Prüfung gemäß Artikel 10 berücksichtigt die Regulierungsstelle gebührend den Wert solcher ausschließlicher Rechte.

Artikel 7

Informationsanforderungen für die Prüfung des wirtschaftlichen Gleichgewichts

(1) Die Stelle, die die Prüfung des wirtschaftlichen Gleichgewichts beantragt, legt folgende Informationen vor:

- a) Name, Anschrift, Rechtsform, (ggf.) Eintragsnummer der beantragenden Stelle;
- b) Kontaktangaben der für Rückfragen zuständigen Person;
- c) Begründung für die Annahme, dass der neue Schienenpersonenverkehrsdienst das wirtschaftliche Gleichgewicht gefährden kann;
- d) eine Kopie des öffentlichen Dienstleistungsauftrags, falls es sich bei der beantragenden Stelle um eine zuständige Behörde oder das Eisenbahnunternehmen handelt, das den öffentlichen Dienstleistungsauftrag erfüllt.

(2) Die Regulierungsstelle kann alle erforderlichen Informationen anfordern, darunter gegebenenfalls

- a) von der zuständigen Behörde:
 1. relevante Aufkommens-, Bedarfs- und Einnahmenprognosen, einschließlich der Prognosemethodik;
 2. gegebenenfalls die bei der Berechnung der finanziellen Nettoauswirkungen gemäß Artikel 6 Absatz 1 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 und deren Anhang angewandte Methode sowie die genutzten Daten;

- b) von dem Eisenbahnunternehmen, das den öffentlichen Dienstleistungsauftrag erfüllt:
1. eine Kopie des öffentlichen Dienstleistungsauftrags, sofern dieser nicht bereits gemäß Absatz 1 Buchstabe d vorgelegt wurde,
 2. die Geschäftsplanung des Unternehmens für die von dem öffentlichen Dienstleistungsauftrag erfasste Strecke oder eine Alternativstrecke,
 3. relevante Aufkommens-, Bedarfs- und Einnahmenprognosen, einschließlich der Prognosemethodik;
 4. Angaben zu den Einnahmen und Gewinnspannen des Unternehmens auf der von dem öffentlichen Dienstleistungsauftrag erfassten Strecke oder einer Alternativstrecke;
 5. Fahrplaninformationen zu den Verkehrsdiensten, einschließlich Abfahrtszeiten, Zwischenhalten, Ankunftszeiten und Anschlüssen;
 6. geschätzte Elastizitäten der Verkehrsdienste (z. B. Preiselastizität, Elastizität in Bezug auf die Qualitätsmerkmale der Verkehrsdienste);
 7. Kapital- und Betriebskosten für die im Rahmen des öffentlichen Dienstleistungsauftrags erbrachten Dienste sowie mit dem neuen Schienenpersonenverkehrsdienst verbundene Änderungen der Kosten und der Nachfrage;
- c) vom Antragsteller: Informationen zu seinen Plänen für den Betrieb des neuen Schienenpersonenverkehrsdienstes, darunter:
1. die Geschäftsplanung,
 2. eine Fahrgastaufkommens- und Einnahmenprognose, einschließlich der Prognosemethodik,
 3. Preisstrategien;
 4. Vorkehrungen für die Fahrscheinausstellung;
 5. Fahrzeugspezifikationen (z. B. Ladefaktor, Sitzplatzzahl, Fahrzeugkonfiguration);
 6. Vermarktungsstrategie;
- d) vom Infrastrukturbetreiber:
1. Informationen über die relevanten Strecken oder Streckenabschnitte, damit gewährleistet ist, dass der neue Schienenpersonenverkehrsdienst auf der betreffenden Infrastruktur betrieben werden kann;
 2. Informationen zu möglichen Auswirkungen des vorgesehenen neuen Schienenpersonenverkehrsdienstes auf die Leistungsfähigkeit und Belastbarkeit;
 3. Bewertung der Auswirkungen auf die Kapazitätsauslastung;
 4. Pläne für die Infrastrukturentwicklung hinsichtlich der von dem neuen Schienenpersonenverkehrsdienst erfassten Strecken, einschließlich eines Zeitplans für die Durchführung solcher Pläne;
 5. Informationen zu relevanten Rahmenverträgen, die abgeschlossen wurden oder diskutiert werden, insbesondere mit dem Unternehmen, das den öffentlichen Dienstleistungsauftrag erfüllt.

Die Informationspflichten des Infrastrukturbetreibers gemäß Unterabsatz 1 Buchstabe d gelten unbeschadet seiner Pflichten im Rahmen des Zuweisungsverfahrens gemäß Kapitel IV Abschnitt 3 der Richtlinie 2012/34/EU.

(3) Alle Informationen sind der Regulierungsstelle in elektronischer Form zu übermitteln. In ausreichend begründeten Fällen kann die Regulierungsstelle jedoch auch Unterlagen auf Papier akzeptieren.

Artikel 8

Vertraulichkeit

(1) Die Regulierungsstelle darf von den Beteiligten im Rahmen der Prüfung des wirtschaftlichen Gleichgewichts bereitgestellte wirtschaftlich sensible Informationen nicht offenlegen.

(2) Die Stelle, die die Prüfung des wirtschaftlichen Gleichgewichts beantragt, und der Antragsteller begründen die Vertraulichkeit wirtschaftlich sensibler Informationen, wenn sie der Regulierungsstelle diese Informationen bereitstellen. Dies kann insbesondere technische oder finanzielle Informationen zum Know-how, zur Geschäftsplanung, den Kostenstrukturen, Vermarktungs- und Preisstrategien, Lieferquellen und Marktanteilen des Unternehmens umfassen. Die Regulierungsstelle macht alle wirtschaftlich sensiblen Informationen vor der Bekanntgabe und Veröffentlichung ihrer Entscheidung gemäß Artikel 11 Absatz 5 unkenntlich. Angaben im Standardanmeldeformular gemäß Artikel 4 Absatz 2 gelten nicht als wirtschaftlich sensibel.

(3) Stellt die Regulierungsstelle fest, dass die gemäß Absatz 2 für die Vertraulichkeit angegebenen Gründe nicht akzeptiert werden können, so teilt sie diese Entscheidung der Stelle, die die vertrauliche Behandlung beantragt hat, unter Angabe von Gründen spätestens zwei Wochen vor dem Erlass der Entscheidung gemäß Artikel 11 Absatz 1 schriftlich mit.

(4) Die Entscheidung der Regulierungsstelle über die Vertraulichkeit kann gemäß Artikel 56 Absatz 10 der Richtlinie 2012/34/EU gerichtlich überprüft werden. Die Regulierungsstelle darf die betreffenden Informationen nicht offenlegen, bis das nationale Gericht eine Entscheidung über die Vertraulichkeit getroffen hat.

Artikel 9

Verfahren der Prüfung des wirtschaftlichen Gleichgewichts

(1) Die Regulierungsstelle kann von der Stelle, die die Prüfung des wirtschaftlichen Gleichgewichts beantragt, innerhalb eines Monats nach Eingang des Antrags zusätzliche Informationen anfordern, die sie gemäß Artikel 7 Absatz 2 für erforderlich hält. Die beantragende Stelle legt ihr die angeforderten Informationen innerhalb einer von der Regulierungsstelle festgesetzten angemessenen Frist vor. Die Regulierungsstelle kann weitere Informationen anfordern, wenn sie die bereitgestellten Informationen nicht für ausreichend hält.

(2) Sind die Informationen der Stelle, die den Antrag gestellt hat, sechs Wochen vor dem Ende der Frist für die Einreichung von Kapazitätsanträgen gemäß Anhang VII Nummer 3 der Richtlinie 2012/34/EU noch unvollständig, führt die Regulierungsstelle die Prüfung anhand der verfügbaren Informationen durch. Reichen die Informationen jedoch nach Ansicht der Regulierungsstelle für die Prüfung nicht aus, so lehnt sie den Antrag ab.

(3) Innerhalb eines Monats nach Eingang des Antrags auf Prüfung des wirtschaftlichen Gleichgewichts fordert die Regulierungsstelle auch bei anderen in Artikel 7 Absatz 2 genannten Stellen im Einklang mit dem genannten Artikel die für die Durchführung der Prüfung erforderlichen Informationen an, soweit die jeweilige Stelle ihr diese Informationen nach vernünftiger Ermessen bereitstellen kann. Sind die danach bereitgestellten Informationen unvollständig, kann die Regulierungsstelle um weitere Klärungen ersuchen und dafür angemessene Fristen festsetzen.

(4) Sind die Informationen des Antragstellers, der den Zugang beantragt, sechs Wochen vor dem Ende der Frist für die Einreichung von Kapazitätsanträgen gemäß Anhang VII Nummer 3 der Richtlinie 2012/34/EU noch unvollständig, führt die Regulierungsstelle die Prüfung anhand der verfügbaren Informationen durch. Reichen die vom Antragsteller bereitgestellten Informationen jedoch nach Ansicht der Regulierungsstelle für die Prüfung nicht aus, so trifft sie eine Entscheidung zur Ablehnung des Zugangsantrags.

(5) Wurde der Antrag nicht von dem Unternehmen gestellt, das den öffentlichen Dienstleistungsauftrag ausführt, und sind die von diesem Unternehmen bereitgestellten Informationen sechs Wochen vor dem Ende der Frist für die Einreichung von Kapazitätsanträgen gemäß Anhang VII Nummer 3 der Richtlinie 2012/34/EU noch unvollständig, führt die Regulierungsstelle die Prüfung anhand der verfügbaren Informationen durch. Reichen die bereitgestellten Informationen jedoch nach Ansicht der Regulierungsstelle für die Prüfung nicht aus, so entscheidet sie, den Zugang zu gewähren.

(6) Die Regulierungsstelle erlässt ihre Entscheidung binnen sechs Wochen nach Eingang aller relevanten Informationen, in jedem Fall aber vor Ende der vom Infrastrukturbetreiber gemäß Anhang VII Nummer 3 der Richtlinie 2012/34/EU festgelegten Frist für die Einreichung von Kapazitätsanträgen. Die Regulierungsstelle informiert den Infrastrukturbetreiber unverzüglich über ihre Entscheidung.

(7) Wird in Bezug auf einen öffentlichen Dienstleistungsauftrag, für den ein wettbewerbliches Vergabeverfahren im Gange ist, gemäß Artikel 5 Absatz 2 eine Prüfung des wirtschaftlichen Gleichgewichts beantragt, kann die Regulierungsstelle die Prüfung des Antrags für den neuen Schienenpersonenverkehrsdienst für einen Zeitraum von maximal zwölf Monaten ab dem Eingang der Anmeldung des Antragstellers für den neuen Schienenpersonenverkehrsdienst oder bis zum Abschluss des Vergabeverfahrens aussetzen, wobei das jeweils frühere Datum maßgeblich ist.

Artikel 10

Inhalt der Prüfung des wirtschaftlichen Gleichgewichts und Bewertungskriterien

(1) Die Regulierungsstelle prüft, ob das wirtschaftliche Gleichgewicht eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags durch den vorgesehenen neuen Schienenpersonenverkehrsdienst gefährdet würde. Das wirtschaftliche Gleichgewicht ist als gefährdet anzusehen, wenn der neuen Schienenpersonenverkehrsdienst auf mindestens einen der folgenden Aspekte erhebliche negative Auswirkungen hätte:

- a) die Profitabilität der vom Eisenbahnunternehmen im Rahmen des öffentlichen Dienstleistungsauftrags betriebenen Verkehrsdienste;
- b) die Nettokosten der zuständigen Behörde, die den öffentlichen Dienstleistungsauftrag vergibt.

(2) Die Analyse muss sich auf den öffentlichen Dienstleistungsauftrag insgesamt, nicht auf einzelne in seinem Rahmen erbrachte Dienste, sowie auf seine gesamte Laufzeit beziehen. Vorab festgelegte Schwellenwerte oder spezifische Kriterien können genutzt werden, dürfen jedoch nicht strikt oder isoliert von anderen Kriterien angewandt werden.

(3) Die Regulierungsstelle bewertet die finanziellen Nettoauswirkungen des neuen Schienenpersonenverkehrsdienstes auf den öffentlichen Dienstleistungsauftrag. Die Analyse der Kosten und Einnahmen, die mit dem Betrieb der Dienste im Rahmen des öffentlichen Dienstleistungsauftrags nach dem Markteintritt des neuen Schienenpersonenverkehrsdienstes verbunden sind, muss folgende Aspekte umfassen:

- a) Änderungen der Kosten und Einnahmen des Eisenbahnunternehmens, das den öffentlichen Dienstleistungsauftrag erfüllt (ggf. einschließlich Kosteneinsparungen, z. B. da Fahrzeuge am Ende ihrer Nutzungsdauer nicht mehr ausgetauscht werden oder Verträge von Mitarbeitern enden);
- b) mit dem vorgesehenen neuen Schienenpersonenverkehrsdienst verbundene finanzielle Auswirkungen innerhalb des von dem öffentlichen Dienstleistungsauftrag erfassten Netzes (z. B. neue Fahrgäste, die an einer Verbindung mit einem regionalen Dienst interessiert sind, der im Rahmen des öffentlichen Dienstleistungsauftrags angeboten wird);
- c) mögliche wettbewerbliche Reaktionen des Eisenbahnunternehmens, das den öffentlichen Dienstleistungsauftrag erfüllt;
- d) Auswirkung auf relevante Investitionen von Eisenbahnunternehmen oder zuständigen Behörden, z. B. in Fahrzeuge;
- e) den Wert möglicher bestehender ausschließlicher Rechte.

(4) Die Regulierungsstelle bewertet die Erheblichkeit der Auswirkungen, wobei sie insbesondere die vertraglichen Vereinbarungen zwischen der zuständigen Behörde und dem den öffentlichen Dienstleistungsauftrag erfüllenden Eisenbahnunternehmen berücksichtigt, darunter ggf. auch die gemäß dem Anhang der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 festgesetzte oder aus einer wettbewerblichen Vergabe resultierende Höhe der Ausgleichsleistung sowie etwaige Risikoteilungsmechanismen, z. B. in Bezug auf das Verkehrsaufkommen und die Einnahmen.

(5) Zudem prüft die Regulierungsstelle

- a) den mit den neuen Schienenpersonenverkehrsdienst verbundenen kurz- und mittelfristigen Nettonutzen für die Kunden;
- b) die Auswirkungen des neuen Schienenpersonenverkehrsdienstes auf die Leistungsfähigkeit und die Qualität der Schienenverkehrsdienste;
- c) die Auswirkungen des neuen Schienenpersonenverkehrsdienstes auf die Erstellung von Fahrplänen für Schienenverkehrsdienste.

(6) Prüft die Regulierungsstelle gleichzeitig mehr als einen Zugangsantrag, kann sie unterschiedliche Entscheidungen über die eingegangenen Anträge treffen, wobei sie die Analyse der jeweiligen Auswirkungen auf das wirtschaftliche Gleichgewicht des öffentlichen Dienstleistungsauftrags, die wettbewerblichen Effekte, den Nettonutzen für die Kunden und die Auswirkungen auf das Netz sowie deren kumulative Auswirkungen auf das wirtschaftliche Gleichgewicht des öffentlichen Dienstleistungsauftrags zugrunde legt.

(7) Die Bewertung gemäß diesem Artikel erfolgt unbeschadet der Verpflichtung der Regulierungsstelle, die nationalen Behörden gemäß Artikel 56 Absatz 12 Unterabsatz 2 der Richtlinie 2012/34/EU über Fälle staatlicher Beihilfen in Kenntnis zu setzen.

Artikel 11

Ergebnis der Prüfung des wirtschaftlichen Gleichgewichts

(1) Bei Abschluss der Prüfung des wirtschaftlichen Gleichgewichts gemäß Artikel 9 und 10 trifft die Regulierungsstelle eine Entscheidung gemäß Artikel 11 Absatz 2 der Richtlinie 2012/34/EU, auf deren Grundlage das Recht auf Zugang zur Schieneninfrastruktur gewährt, geändert, an Bedingungen geknüpft oder verweigert wird.

(2) Würde das wirtschaftliche Gleichgewicht eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags durch den neuen Schienenpersonenverkehrsdienst gefährdet, so gilt:

- a) Die Regulierungsstelle nennt gegebenenfalls mögliche Änderungen des neuen Schienenpersonenverkehrsdienstes, wie z. B. Änderungen der Frequenz, der Streckenführung, Zwischenhalte oder Zeitpläne, bei deren Umsetzung sichergestellt wäre, dass die Bedingungen für die Gewährung des Zugangsrechts gemäß Artikel 10 Absatz 2 der Richtlinie 2012/34/EU erfüllt sind, und/oder
- b) sie kann gegebenenfalls unter Berücksichtigung des Nettonutzens für die Kunden gemäß Artikel 10 Absatz 5 Buchstabe a der vorliegenden Verordnung Empfehlungen an die zuständigen Behörden zu anderen Änderungen richten, die nicht den neuen Personenverkehrsdienst betreffen und bei deren Umsetzung sichergestellt wäre, dass die Bedingungen für die Gewährung des Zugangsrechts erfüllt sind.

- (3) Betrifft der Zugangsantrag den Betrieb eines neuen Dienstes im Sinne des Artikels 3 Nummer 36 der Richtlinie 2012/34/EU, so handelt die Regulierungsstelle gemäß Artikel 11a der Richtlinie 2012/34/EU und wendet dabei das Verfahren und die Analyse gemäß der vorliegenden Verordnung an.
- (4) Ergibt die Prüfung des wirtschaftlichen Gleichgewichts in Bezug auf einen bestehenden öffentlichen Dienstleistungsauftrag in den in Artikel 5 Absatz 2 Unterabsatz 2 genannten Fällen, dass der Zugang gewährt werden kann, so ist dieser befristet, bis das Ergebnis der gemäß Artikel 5 Absatz 2 Unterabsatz 1 und Artikel 9 Absatz 7 durchzuführenden Prüfung des wirtschaftlichen Gleichgewichts feststeht.
- (5) Die Regulierungsstelle übermittelt den in Artikel 11 Absatz 3 der Richtlinie 2012/34/EU genannten Betroffenen eine nicht vertrauliche Fassung ihrer Entscheidung und veröffentlicht sie auf ihrer Website.

Artikel 12

Zusammenarbeit der für einen vorgesehenen neuen grenzüberschreitenden Personenverkehrsdienst zuständigen Regulierungsstellen

- (1) Nach Eingang der Mitteilung eines Antragstellers, mit der dieser seine Absicht anmeldet, einen neuen grenzüberschreitenden Personenverkehrsdienst zu betreiben, unterrichtet die Regulierungsstelle die anderen für die Strecke des vorgesehenen neuen Verkehrsdienstes zuständigen Regulierungsstellen. Die Regulierungsstellen prüfen die eingereichten Angaben und unterrichten einander über etwaige Unstimmigkeiten.
- (2) Nach Eingang eines Antrags einer der in Artikel 11 Absatz 2 der Richtlinie 2012/34/EU genannten Stellen auf Prüfung des wirtschaftlichen Gleichgewichts informiert die Regulierungsstelle die anderen zuständigen Regulierungsstellen.
- (3) Die Regulierungsstellen stellen einander die Ergebnisse ihrer jeweiligen Prüfungen des wirtschaftlichen Gleichgewichts bereit, um einander vor einer abschließenden Entscheidung ausreichend Gelegenheit zur Stellungnahme zu geben. Sie arbeiten zusammen, um in der Angelegenheit gemäß Artikel 57 der Richtlinie 2012/34/EU eine Lösung herbeizuführen.
- (4) Bei jedem Austausch von Informationen zu den Prüfungen wahren die Regulierungsstellen die Vertraulichkeit wirtschaftlich sensibler Informationen der an den Prüfungen beteiligten Parteien. Sie verwenden die Informationen nur für die jeweils zu bearbeitende Angelegenheit.

Artikel 13

Gebühren

Der Mitgliedstaat oder die Regulierungsstelle kann entscheiden, dass die Stelle, die die Prüfung beantragt, eine Gebühr zu entrichten hat.

Artikel 14

Methodik

- (1) Die von der Regulierungsstelle bei der Durchführung der Prüfung angewandte Methodik muss klar, transparent und nichtdiskriminierend sein und ist auf ihrer Website zu veröffentlichen.
- (2) Die Regulierungsstellen tauschen sich im Rahmen des gemäß Artikel 57 Absatz 1 der Richtlinie 2012/34/EU eingerichteten Netzwerks über Erfahrungen und bewährte Verfahren bei der Anwendung ihrer jeweiligen Methoden aus.

Artikel 15

Aufhebung

Die Durchführungsverordnung (EU) Nr. 869/2014 wird mit Wirkung vom 12. Dezember 2020 aufgehoben. Für Anmeldungen von Antragstellern, die nach dem 1. Januar 2019 eingehen, gilt sie nur dann, wenn diese so frühzeitig eingereicht werden, dass der neue Schienenpersonenverkehrsdienst noch vor dem 12. Dezember 2020 aufgenommen werden kann.

*Artikel 16***Inkrafttreten und Geltung**

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

Sie gilt rechtzeitig für die am 12. Dezember 2020 beginnende Netzfahrplanperiode ab dem 1. Januar 2019.

Diese Verordnung ist in allen ihren Teilen verbindlich und gilt unmittelbar in jedem Mitgliedstaat.

Brüssel, den 20. November 2018

Für die Kommission
Der Präsident
Jean-Claude JUNCKER
