



Brüssel, den 1. Oktober 2015  
(OR. en)

12243/15

---

**Interinstitutionelle Dossiers:**  
**2013/0028 (COD)**  
**2013/0029 (COD)**

---

**TRANS 296**  
**CODEC 1215**

## **BERICHT**

---

Absender: Generalsekretariat des Rates

Empfänger: Rat

---

Nr. Vordok.: 11998/15 TRANS 287 CODEC 1185

Nr. Komm.dok.: 5960/13 TRANS 35 CODEC 209  
5985/13 TRANS 36 CODEC 216

---

Betr.: Viertes Eisenbahnpaket:

Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Richtlinie 2012/34/EU zur Schaffung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraums bezüglich der Öffnung des Marktes für inländische Schienenpersonenverkehrsdienste und der Verwaltung der Eisenbahninfrastruktur

Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 hinsichtlich der Öffnung des Marktes für inländische Schienenpersonenverkehrsdienste  
– Allgemeine Ausrichtung

---

### ***I. Einleitung***

Die Kommission hat am 30. Januar 2013 das vierte Eisenbahnpaket vorgelegt, das sechs Gesetzgebungsvorschläge umfasst, mit denen die verbleibenden Hindernisse für die Vollendung des einheitlichen europäischen Eisenbahnraums beseitigt werden sollen, damit der Anteil des Schienenverkehrs am Gesamtverkehrsaufkommen innerhalb der EU zunimmt.

Das Hauptziel dieses Gesetzgebungspakets besteht insbesondere darin, die Qualität und Effizienz der Schienenverkehrsdienste zu erhöhen, indem noch bestehende rechtliche, institutionelle und technische Hindernisse beseitigt und die Leistungsfähigkeit und Wettbewerbsfähigkeit der Eisenbahn gefördert werden.

Dieses Gesetzgebungspaket lässt sich in zwei Pfeiler unterteilen, einen "technischen Pfeiler" und einen "Marktpfeiler".

Über den technischen Pfeiler wurde mit dem Europäischen Parlament im Juni 2015 Einigung erzielt. Was den Marktpfeiler betrifft, so werden derzeit zwei Vorschläge im Rat erörtert: der Vorschlag für eine Richtlinie zur Änderung der Richtlinie 2012/34/EU zur Schaffung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraums bezüglich der Öffnung des Marktes für inländische Schienenpersonenverkehrsdienste und der Verwaltung der Eisenbahninfrastruktur (die "Governance-Richtlinie") und der Vorschlag für eine Verordnung zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 hinsichtlich der Öffnung des Marktes für inländische Schienenpersonenverkehrsdienste (die "PSO-Verordnung").

## ***II. Beratungen in den Ratsgremien***

Die Gruppe "Landverkehr" hat im Juli 2014 mit der Prüfung der drei Kommissionsvorschläge zum Marktpfeiler begonnen. Unter italienischem Vorsitz fand eine Orientierungsaussprache statt und es wurde ein Sachstandsbericht angenommen. Unter lettischem Vorsitz fand eine weitere Orientierungsaussprache statt und es wurde ein zweiter Sachstandsbericht angenommen.

Im Juli 2015 hat der luxemburgische Vorsitz der Arbeitsgruppe seine Kompromissvorschläge zur Governance-Richtlinie und zur PSO-Verordnung vorgelegt. Die Kompromissvorschläge wurden in den Sitzungen der Gruppe vom 9., 16. und 23. Juli sowie vom 8., 10., 16., 17. und 22. September geprüft.

Am 30. September hat der AStV die überarbeiteten Kompromissvorschläge des Vorsitzes geprüft. Auf der Tagung konnten die meisten noch offenen Fragen geklärt werden. Zwei Fragen sind allerdings weiterhin nicht geklärt. Der Vorsitz hat die Bemerkungen der Delegationen zur Kenntnis genommen und schlägt überarbeitete Texte vor, die von den Ministern zu prüfen sind.

In den Anlagen sind die Änderungen gegenüber dem Bericht an den AStV durch **Fettdruck**, **Unterstreichung** und [...] gekennzeichnet.

Alle Delegationen haben einen Prüfungsvorbehalt zu diesen Änderungen eingelegt. UK erhält auch einen Parlamentsvorbehalt aufrecht.

### ***III. Noch offene Fragen***

Der Vorsitz hat die Bemerkungen mehrerer Mitgliedstaaten im AStV zu den Übergangszeiträumen in den beiden Texten zur Kenntnis genommen. Der Vorsitz hält seinen Kompromiss in dieser Frage angesichts des Umstands für ausgewogen, dass einige Mitgliedstaaten sich für längere und andere für kürzere Übergangszeiträume aussprechen. Diese Frage wird aller Voraussicht nach bei den Verhandlungen mit dem Europäischen Parlament ohnehin zur Sprache gebracht.

Aufgrund der Erörterungen auf der Tagung des AStV ist der Vorsitz zu der Auffassung gelangt, dass die beiden unten genannten Fragen von den Ministern entschieden werden müssen, damit eine allgemeine Ausrichtung zu diesen beiden Dossiers festgelegt werden kann.

### **Governance-Richtlinie**

#### **Kohärenz zwischen der Governance-Richtlinie und der PSO-Verordnung – Artikel 10**

##### **Absatz 2**

Auf der Tagung des AStV hat eine Delegation einen Textvorschlag unterbreitet, mit dem im Falle etwaiger einander widersprechender Bestimmungen in der Governance-Richtlinie und der PSO-Verordnung Rechtssicherheit hinsichtlich des Grundsatzes des freien Zugangs zur Eisenbahninfrastruktur geschaffen werden soll. Mehrere andere Delegationen haben diesen Textvorschlag unterstützt. Andere Delegationen haben allerdings erhebliche Bedenken geäußert, da sie befürchten, dass ein solcher Vorschlag zu ungleichen Wettbewerbsbedingungen führen und somit das Gleichgewicht zwischen der Governance-Richtlinie und der PSO-Verordnung untergraben würde.

Im Anschluss an diese Erörterungen hat der Vorsitz einige Kompromissvorschläge vorgelegt, um den Bedenken der Delegationen, die im AStV das Wort ergriffen haben, Rechnung zu tragen. Artikel 10 Absatz 2 der Governance-Richtlinie wurde in einem Punkt geändert und der entsprechende Erwägungsgrund weiter präzisiert. Diese Änderungen finden ihren Niederschlag in dem Text in Anlage I.

## **PSO-Verordnung**

### **Befristete Ausnahme unter außergewöhnlichen Umständen – Artikel 5 Absatz 3a**

Auf der Tagung des AStV hat eine Delegation einige Änderungen am Text des Vorsitizes von Artikel 5 Absatz 3a vorgeschlagen. Mit dieser Bestimmung wird eine auf sieben Jahre befristete Ausnahme aufgenommen, um dem Fall von Mitgliedstaaten Rechnung zu tragen, die Aufträge üblicherweise wettbewerblich vergeben, sich jedoch die Möglichkeit offenhalten wollen, neue öffentliche Dienstleistungsaufträge unter außergewöhnlichen Umständen unmittelbar zu vergeben. Die außergewöhnlichen Umstände sind in dieser Bestimmung aufgeführt.

Einige Änderungsvorschläge der genannten Delegation sind in den Textvorschlag des Vorsitizes in Anlage II eingeflossen, der ebenfalls dem AStV vorgelegt wurde.

#### ***IV. Fazit***

Der Rat wird gebeten, die Texte in den Anlagen zu prüfen, die restlichen noch offenen Fragen zu klären und auf seiner Tagung am 8. Oktober 2015 eine allgemeine Ausrichtung zu beiden Texten festzulegen.

---

**Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Richtlinie 2012/34/EU zur Schaffung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraums bezüglich der Öffnung des Marktes für inländische Schienenpersonenverkehrsdienste und der Verwaltung der Eisenbahninfrastruktur**

*Artikel 1*

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

-1. Artikel 2 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 3 Satz 1 erhält 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:".

aa) Der folgende neue Absatz 3a wird 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 Herkunfts- bzw. Zielort der Verbringung entlang dieser Strecken genutzt werden, sofern diese Strecken von anderen Stellen als dem Hauptinfrastrukturbetreiber verwaltet werden und entweder a) von einem einzigen Schienengüterverkehrsbetreiber genutzt werden oder b) die wesentlichen Funktionen 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. Diese Bestimmung 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."

ab) Der folgende neue Absatz 3b wird eingefügt:

"(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 für die Personenverkehrsdienste auf diesem Schienennetz Kapazität beantragt wird, und sofern das Unternehmen unabhängig von Eisenbahnunternehmen ist, die Güterverkehrsdienste durchführen. Diese Bestimmung 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."

b) 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 entscheidet nach dem in Artikel 62 Absatz 2 genannten Beratungsverfahren, ob die betreffenden Eisenbahninfrastrukturen als strategisch unbedeutend betrachtet werden können; dabei berücksichtigt sie die Länge der betreffenden Schienenstrecken, ihren Auslastungsgrad und das potenziell betroffene Verkehrsaufkommen."

ba) Der folgende neue Absatz 8a wird eingefügt:

"(8a) Für einen Zeitraum von zehn Jahren ab dem Datum des Inkrafttretens der Richtlinie 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 EU nicht gilt, und die von einem anderen Infrastrukturbetreiber als das inländische Haupteisenbahnnetz verwaltet werden, von der Anwendung der Kapitel II und IV der 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.

Die Ausnahmeregelung kann um Zeiträume von höchstens fünf Jahren verlängert werden. Ein Mitgliedstaat, der diese Ausnahmeregelung verlängern möchte, unterrichtet die Kommission spätestens zwölf Monate vor Ablauf der Ausnahmeregelung über seine Absicht. Die Kommission prüft, ob die Voraussetzungen für die Gewährung einer Ausnahmeregelung im Sinne des obigen Unterabsatzes noch gegeben sind. Ist dies nicht der Fall, erlässt die Kommission nach dem in Artikel 62 Absatz 2 genannten Beratungsverfahren einen Beschluss über das Auslaufen der Ausnahmeregelung."

c) Folgender Absatz 12 wird angefügt:

"(12) Die Mitgliedstaaten können im Kontext 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."

d) Folgender Absatz 13 wird angefügt:

"(13) Private Infrastrukturbetreiber, die an einer vor dem [Datum des Inkrafttretens der Richtlinie] 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."

1. Artikel 3 wird wie folgt geändert:

a) Nummer 2 erhält folgende Fassung: <sup>1</sup>

(2) "Infrastrukturbetreiber" jede Stelle oder jedes Unternehmen, die bzw. das für den Betrieb, die Instandhaltung und die Erneuerung von Eisenbahninfrastruktur innerhalb eines Netzes zuständig ist und sich wie von dem Mitgliedstaat im Rahmen seiner allgemeinen Politik für den Ausbau und die Finanzierung der Infrastruktur festgelegt an deren Ausbau beteiligt;

(2a) "Ausbau der Eisenbahninfrastruktur" die Netzplanung, die Finanz- und Investitionsplanung sowie den Bau und die Modernisierung der Infrastruktur;

(2aa) "Betrieb der Eisenbahninfrastruktur" die Zugtrassenzuweisung, das Verkehrsmanagement und die Erhebung von Weegeentgelten;<sup>2</sup>

(2b) "Instandhaltung der Eisenbahninfrastruktur" Arbeiten zur Erhaltung des Zustands und der Kapazität der bestehenden Infrastruktur;

---

<sup>1</sup> In einem zusätzlichen Erwägungsgrund könnte klargestellt werden, dass der Betrieb von Eisenbahninfrastruktur in Form von getrennten Strukturen, vertikal integrierten Unternehmen oder vertikal integrierten Unternehmen in Kombination mit einer Auslagerung erfolgen kann.

<sup>2</sup> In einem zusätzlichen Erwägungsgrund könnte klargestellt werden, dass der Betrieb der Eisenbahninfrastruktur die Zugsteuerung, Zugsicherung und Signalgebung umfasst. In einem zusätzlichen Erwägungsgrund wird präzisiert, dass dabei sichergestellt werden sollte, dass die Infrastruktur für die geplante Nutzung geeignet ist.



- (2c) "Erneuerung der Eisenbahninfrastruktur" umfangreiche Arbeiten zum Austausch bestehender Infrastrukturen, mit denen die Gesamtleistung der Eisenbahninfrastruktur nicht verändert wird;
- (2d) "Modernisierung der Eisenbahninfrastruktur" umfangreiche Arbeiten zur Änderung der Infrastruktur, mit denen deren Gesamtleistung verbessert wird;
- (2e) "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."

b) Die folgenden Nummern werden angefügt:

"(31) "vertikal integriertes Unternehmen" ein Unternehmen, bei dem im Sinne der Verordnung (EG) Nr. 139/2004 des Rates

– 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 oder

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

– 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, einschließlich eines Infrastrukturbetreibers und eines oder mehrerer Bereiche ohne eigene Rechtspersönlichkeit für die Durchführung von Verkehrsdiensten.

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<sup>3</sup>;"

(32) "öffentlich-private Partnerschaft" eine verbindliche Vereinbarung zwischen öffentlichen Stellen und einem oder mehreren anderen Unternehmen als dem Hauptinfrastrukturbetreiber eines Mitgliedstaats<sup>4</sup>, 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 einzelstaatlichen Rechtsvorschriften vorgesehen ist;

(33) "Verwaltungsrat" das **Leitungsorgan** eines Unternehmens, das Führungs- und Verwaltungsaufgaben wahrnimmt und für das Tagesgeschäft des Unternehmens verantwortlich und rechenschaftspflichtig ist;

(33a) "Aufsichtsrat" das **oberste Organ** eines Unternehmens, das Aufsichtsaufgaben wahrnimmt, einschließlich der Kontrolle über den Verwaltungsrat, und allgemeine strategische Entscheidungen in Bezug auf das Unternehmen fällt."

2. Artikel 6 Absatz 2 erhält folgende Fassung:

"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."

---

<sup>3</sup> Der Begriff "völlige Unabhängigkeit" könnte für die Zwecke dieser Begriffsbestimmung in einem Erwägungsgrund geklärt werden. Die "zwischengeschaltete Stelle" sollte kein Ministerium sein.

<sup>4</sup> In einem Erwägungsgrund könnte klargestellt werden, dass es der Mitgliedstaat ist, der festlegt, bei welcher Stelle es sich um den Hauptinfrastrukturbetreiber handelt.

3. Artikel 7 erhält folgende Fassung:

"Artikel 7

Unabhängigkeit des Infrastrukturbetreibers

- (1) Die Mitgliedstaaten stellen im Einklang mit dem jeweiligen nationalen Recht sicher, 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.
- (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 sorgen dafür, dass dieselben Personen nicht gleichzeitig tätig sein können
  - als Mitglieder des Verwaltungsrats eines Infrastrukturbetreibers und eines Eisenbahnunternehmens,
  - als Personen, die Entscheidungen über die wesentlichen Funktionen zu treffen haben, und als Mitglieder des Verwaltungsrats eines Eisenbahnunternehmens,
  - als Mitglieder des Aufsichtsrats eines Infrastrukturbetreibers und eines Eisenbahnunternehmens, sofern ein Aufsichtsrat eingesetzt worden ist.
- (4) In vertikal integrierten Unternehmen erhalten die Mitglieder des Verwaltungsrats des Infrastrukturbetreibers und die Personen, die Entscheidungen über die wesentlichen Funktionen zu treffen haben, keine finanziellen Vorteile von den Eisenbahnunternehmen oder Bonuszahlungen, die im Wesentlichen mit der finanziellen Leistungsfähigkeit der einzelnen 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 ein und dieselben Informationssysteme, wird der Zugang zu sensiblen Informationen betreffend wesentliche Funktionen auf befugtes Personal des Infrastrukturbetreibers beschränkt.
- (6) Absatz 1 gilt unbeschadet der Entscheidungsbefugnis der Mitgliedstaaten hinsichtlich des Ausbaus und der Finanzierung der Eisenbahninfrastruktur und der Zuständigkeiten der Mitgliedstaaten für die Infrastrukturfinanzierung und Entgelterhebung sowie die Kapazitätszuweisung gemäß Artikel 4 Absatz 2 und den Artikeln 8, 29 und 39."

4. Die folgenden Artikel 7a bis 7g 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
  - ein Eisenbahnunternehmen oder eine andere juristische Person keinen entscheidenden 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;
  - ein Eisenbahnunternehmen keinen entscheidenden Einfluss auf die Ernennungen und Entlassungen der Personen ausübt, die Entscheidungen über die wesentlichen Funktionen zu treffen haben<sup>5</sup>;
  - die Mobilität der Personen, die mit den wesentlichen Funktionen betraut sind, zu keinen Interessenkonflikten führt.

---

<sup>5</sup> In einem zusätzlichen Erwägungsgrund könnte klargestellt werden, dass dies auch Beschwerdeverfahren betrifft.

- (3) Die Mitgliedstaaten können entscheiden, dass die Wegeentgelte und die Trassenzuweisung von einer entgelterhebenden Stelle und 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 dritter Gedankenstrich nicht anwenden.<sup>6</sup> Artikel 7 Absatz 3 erster Gedankenstrich 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 Aufgaben im Zusammenhang mit dem Verkehrsmanagement und der Instandhaltungsplanung werden auf transparente und nichtdiskriminierende Weise ausgeführt.
- (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 nichtdiskriminierende 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.

---

<sup>6</sup> In einem zusätzlichen Erwägungsgrund könnte erläutert werden, wie die einschlägigen Bestimmungen dieser Richtlinie sinngemäß auf vertikal integrierte Unternehmen angewendet werden, wenn der Infrastrukturbetreiber und das Eisenbahnunternehmen keine eigene Rechtspersönlichkeit haben, aber innerhalb desselben Unternehmens als voneinander getrennte Bereiche eingerichtet sind.

## Artikel 7c

### Auslagerung und Aufteilung der Funktionen des Infrastrukturbetreibers<sup>7</sup>

- (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 und von keinem Eisenbahnunternehmen kontrolliert wird;
  - b) die Durchführung von Arbeiten und damit verbundener 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 übernimmt die Aufsichtsbefugnis über und die endgültige Verantwortung für die Wahrnehmung der in Artikel 3 Absatz 2 genannten Funktionen. Eine 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 insgesamt 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 betreffenden Funktionen übernehmen.

---

<sup>7</sup> In einem zusätzlichen Erwägungsgrund könnte klargestellt werden, dass nach nationalem Recht die Auslagerung der Funktionen des Infrastrukturbetreibers in einem Gesetzgebungsakt ermöglicht werden kann.

- (2a) 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.
- (3) Vorbehaltlich der Überwachung durch eine von den Mitgliedstaaten bestimmte unabhängige zuständige Stelle kann ein Infrastrukturbetreiber in nichtdiskriminierender 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 auslaufen zu lassen.

## Artikel 7d<sup>8</sup>

### Finanzielle Transparenz

Zusätzlich zu Artikel 6 gelten die folgenden Bestimmungen:

- a) Die Erlöse aus dem Infrastrukturbetrieb, einschließlich öffentlicher Gelder, dürfen vom Infrastrukturbetreiber unter Beachtung der in den einzelnen Mitgliedstaaten geltenden innerstaatlichen Verfahren ausschließlich zur Finanzierung seiner eigenen Geschäftstätigkeit, auch zur Bedienung seiner Darlehen, sowie zur Zahlung von Dividenden an die Eigentümer<sup>9</sup> des Unternehmens, zu denen auch private Anteilseigner<sup>10</sup> gehören können, verwendet werden.
- b) Infrastrukturbetreiber dürfen Eisenbahnunternehmen weder direkt noch indirekt Darlehen gewähren.
- bb) Eisenbahnunternehmen dürfen Infrastrukturbetreibern weder direkt noch indirekt Darlehen gewähren.
- c) 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.
- cc) Vor dem [Zeitpunkt des Inkrafttretens dieser Richtlinie] 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.

---

<sup>8</sup> In einem zusätzlichen Erwägungsgrund könnte erläutert werden, dass Artikel 31 die Mitgliedstaaten nicht daran hindert vorzusehen, dass die Erlöse des Infrastrukturbetreibers aus den Wegeentgelten über den Staatshaushalt laufen.

<sup>9</sup> In einem zusätzlichen Erwägungsgrund könnte präzisiert werden, dass zu den Eigentümern des Unternehmens der Staat sowie alle privaten Anteilseigner mit Ausnahme einer Holding zählen.

<sup>10</sup> In einem zusätzlichen Erwägungsgrund könnte klargestellt werden, dass es für den Infrastrukturbetreiber möglich sein sollte, diese Einnahmen und Dividenden direkt oder über eine andere Stelle im Unternehmen zu zahlen.



- d) Die dem Infrastrukturbetreiber von anderen rechtlichen Einheiten eines vertikal integrierten Unternehmens angebotenen Dienstleistungen werden aufgrund von Verträgen erbracht und entweder nach Marktpreisen bezahlt oder nach Preisen, die die Produktionskosten widerspiegeln, zuzüglich einer angemessenen Gewinnspanne.
- dd) Verbindlichkeiten des Infrastrukturbetreibers werden eindeutig getrennt von Verbindlichkeiten anderer rechtlicher Einheiten vertikal integrierter Unternehmen ausgewiesen. Diese Schulden werden gesondert bedient. Dies stellt jedoch keinen Hinderungsgrund dafür dar, dass die abschließende Begleichung der Schulden über das in Artikel 3 Nummer 31 erster Gedankenstrich genannte Unternehmen oder über eine andere Einheit des Unternehmens erfolgt.
- de) Die Konten des Infrastrukturbetreibers und der übrigen rechtlichen Einheiten eines vertikal integrierten Unternehmens werden so geführt, dass die Einhaltung dieser Bestimmungen sichergestellt ist und eine getrennte Rechnungsführung sowie transparente Finanzkreisläufe innerhalb des Unternehmens möglich sind.
- f) In vertikal integrierten Unternehmen führt der Infrastrukturbetreiber detaillierte Aufzeichnungen über sämtliche kommerziellen und finanziellen Beziehungen zu den übrigen rechtlichen Einheiten dieses Unternehmens.

Werden wesentliche Funktionen von einer unabhängigen Stelle für die Erhebung von Weegeentgelten und die Zuweisung von Fahrwegkapazität 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 Artikel 7d sind als Verweise auf die jeweiligen Unternehmensbereiche zu verstehen. Die Erfüllung der in Artikel 7d dargelegten Anforderungen wird in einer getrennten Rechnungsführung der jeweiligen Unternehmensbereiche nachgewiesen.

## Artikel 7e

### Koordinierungsmechanismen

Gegebenenfalls stellen die Mitgliedstaaten sicher, dass zwischen ihren Hauptinfrastrukturbetreibern und sämtlichen betroffenen Eisenbahnunternehmen und Antragstellern gemäß Artikel 8 Absatz 3 geeignete Koordinierungsmechanismen eingerichtet werden. Vertreter der Nutzer und der lokalen/regionalen Behörden können eingeladen werden, sich zu beteiligen. Die Koordination betrifft unter anderem Folgendes:

- a) Bedarf der Antragsteller hinsichtlich Erhaltung und Ausbau der Infrastrukturkapazität;
- b) Inhalt und Umsetzung der nutzerorientierten Zielvorgaben der in Artikel 30 genannten vertraglichen Vereinbarungen sowie der in Artikel 30 Absatz 1 genannten Anreize;
- c) Inhalt und 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 und deren Nutzung sowie zur Qualität der Dienstleistungen des Infrastrukturbetreibers.

## Artikel 7f

### Europäisches Netz der Infrastrukturbetreiber<sup>11</sup>

(1) Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass ihre Hauptinfrastrukturbetreiber Mitglieder in einem Netzwerk sind, in dem sie 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 Leistungsüberwachung und
- e) die Unterstützung der Marktüberwachung gemäß Artikel 15.

(2) Die Kommission ist Mitglied des Netzwerks und fördert dessen Arbeit."

---

<sup>11</sup> In einem zusätzlichen Erwägungsgrund könnte klargestellt werden, dass die bestehenden Strukturen eine Rechtsgrundlage erhalten.

5. Artikel 10 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 2 erhält folgende Fassung:

"(2) **Unbeschadet der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007** erhalten Eisenbahnunternehmen für Schienenpersonenverkehrsdienste zu angemessenen, nichtdiskriminierenden 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 angebunden werden."<sup>12</sup>

---

<sup>12</sup> In einem zusätzlichen Erwägungsgrund könnte klargestellt werden, dass diese Bestimmung zur Gewährleistung des freien Zugangs zur Eisenbahninfrastruktur zwecks Erbringung inländischer Schienenpersonenverkehrsdienste die Befugnisse der zuständigen Behörden unberührt lässt, wenn darüber zu entscheiden ist, welches Unternehmen bei der direkten Vergabe von PSO-Verträgen zu berücksichtigen ist: "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 ausschließliche Rechte zu gewähren oder einen öffentlichen Dienstleistungsauftrag unter den in Artikel 5 dieser Verordnung festgelegten Bedingungen direkt zu vergeben. Das Bestehen eines solchen öffentlichen Dienstleistungsauftrags sollten einen Mitgliedstaat nicht ermächtigen, anderen Eisenbahnunternehmen den Zugang zu der betreffenden Eisenbahninfrastruktur zwecks Erbringung von Schienenpersonenverkehrsdiensten zu untersagen, es sei denn, diese Dienste würden das wirtschaftliche Gleichgewicht des PSO-Vertrags gefährden."

- b) Folgender neuer Absatz 1a 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 Artikel 10 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 EU 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 nichtdiskriminierender 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 Europäischen Kommission vor und konsultiert die anderen Mitgliedstaaten entsprechend.

Erhebt weder die Kommission noch ein Mitgliedstaat innerhalb von drei Monaten Einwände, kann der Mitgliedstaat den Beschluss erlassen.

Die Kommission kann Maßnahmen mit den Einzelheiten des Verfahrens und den Kriterien für die Anwendung dieses Absatzes erlassen. Diese Durchführungsrechtsakte werden nach dem in Artikel 62 Absatz 3 genannten Prüfverfahren erlassen."

13

- c) Die Absätze 3 und 4 werden gestrichen.

---

<sup>13</sup> In einem zusätzlichen Erwägungsgrund könnte klargestellt werden, dass die Mitgliedstaaten entscheiden können, dass zu den Bedingungen für die Gewährung des Rechts auf Zugang zu den Eisenbahninfrastrukturen zum Zwecke der Erbringung von Schienenpersonenverkehrsdiensten auch solche gehören, die für den Betrieb eines Systems von Schienenpersonenverkehrsdiensten im Rahmen einer integrierten Zeitplan-Regelung gelten.

6. Artikel 11 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 erhält folgende Fassung:

"(1) Die Mitgliedstaaten können das in Artikel 10 Absatz 2 genannte Recht auf Zugang zu Personenverkehrsdiensten zwischen einem Herkunftsort und einem Zielort einschränken, wenn dieselbe Strecke oder eine Alternativstrecke Gegenstand eines oder mehrerer öffentlicher Dienstleistungsaufträge ist, sofern die Ausübung dieses Rechts das wirtschaftliche Gleichgewicht des/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/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 der gemäß Artikel 38 Absatz 4 erfolgten Unterrichtung über den geplanten Personenverkehrsdienst 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 gewährleisten würden, dass die Bedingungen für die Gewährung des Zugangsrechts nach Artikel 10 Absatz 2 erfüllt werden."

- d) in Absatz 4 wird folgender Satz 2 eingefügt:

"Die Kommission erlässt bis zum [36 Monate nach Inkrafttreten dieser Richtlinie] entsprechende Maßnahmen für inländische Personenverkehrsdienste."

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 Herkunftsort und einem Zielort innerhalb ein und desselben Mitgliedstaats einschränken, wenn im Rahmen eines vor dem 16. Juni 2015 vergebenen öffentlichen Dienstleistungsauftrags ausschließliche Rechte für die Beförderung von Fahrgästen zwischen diesen Bahnhöfen eingeräumt wurden und der Betreiber des öffentlichen Dienstes keine Ausgleichsleistung für die Erbringung dieser Dienste erhält. Solch eine Einschränkung darf während der ursprünglichen Laufzeit des Vertrags oder zehn Jahre lang ab dem Zeitpunkt des Inkrafttretens dieser Richtlinie angewendet werden, je nachdem, welcher Zeitraum kürzer ist."<sup>14</sup>

7. Folgender Artikel 13a wird eingefügt:

"Artikel 13a

Gemeinsame Informations- und integrierte Fahrscheinsysteme

(1) Unbeschadet der Verordnung (EG) Nr. 1371/2007<sup>15</sup> und der Richtlinie 2010/40/EU<sup>16</sup> 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, 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 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."

---

<sup>14</sup> Dieser Aspekt sollte auch in der PSO-Verordnung einen angemessenen Niederschlag finden, damit unter anderem eine gewisse Kohärenz zwischen den in der PSO-Verordnung und der Governance-Richtlinie angegebenen Zeiträumen gewährleistet ist.

<sup>15</sup> ABl. L 315 vom 3.12.2007, S. 14.

<sup>16</sup> ABl. L 207 vom 6.8.2010, S. 1.



8. 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 zuständigen 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."

9. Artikel 63 Absatz 1 erhält folgende Fassung:

"(1) Die Kommission bewertet spätestens 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.

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 schlägt gegebenenfalls neue gesetzgeberische Maßnahmen vor."

10. In Artikel 56 Absatz 1 werden die folgenden Buchstaben h, i und j angefügt:

"h) das Verkehrsmanagement;

i) die Instandhaltungs- und Erneuerungsplanung;

j) die Erfüllung der Anforderungen gemäß Artikel 2 Absatz 13 und den Artikeln 7, 7a, 7b, 7c und 7d."

11. Der Verweis auf den Buchstaben "g" in Artikel 56 Absätze 2 und 9 wird durch einen Verweis auf den Buchstaben "j" ersetzt.

12. Artikel 56 Absatz 12 wird wie folgt geändert:

"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 Rechnungsführungsdaten 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 Buchstabe a, Darlehen im Sinne des Artikels 7d Buchstaben c und cc sowie Schulden im Sinne des Artikels 7d Buchstabe dd 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."

13. Artikel 32 Absatz 4 wird wie folgt geändert:

"Die Weegeentgelte für die Nutzung der in der Entscheidung 2009/561/EG der Kommission angegebenen Eisenbahnkorridore werden differenziert, 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 Entscheidung 2009/561/EG angegebene Schienenstrecken gilt, auf denen nur Züge verkehren dürfen, die mit ETCS ausgerüstet sind.

Die Mitgliedstaaten können beschließen, diese Differenzierung auf Schienenstrecken auszudehnen, die nicht in der Entscheidung 2009/561/EG angegeben sind."

14. In Artikel 57 wird ein Absatz 10 angefügt:

"(10) Die Mitgliedstaaten können bei Beschlüssen über eine binationale Infrastruktur eine Koordinierung zwischen den betroffenen Regulierungsstellen verlangen, um sicherzustellen, dass sich die Beschlüsse in gleicher Weise auswirken [...]."

## *Artikel 2<sup>17</sup>*

- (1) Unbeschadet des Artikels 3 Absatz 2 erlassen und veröffentlichen die Mitgliedstaaten spätestens 36 Monate nach Inkrafttreten 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 5 bis 12 gelten ab dem 1. Januar 2020, damit die Netzfahrpläne ab 14. Dezember 2020 angewandt werden können.

---

<sup>17</sup> In folgendem zusätzlichen Erwägungsgrund könnte klargestellt werden, dass die Mitgliedstaaten geltende innerstaatliche Vorschriften über den Marktzugang gemäß nationalem Recht während des Übergangszeitraums beibehalten können: "Im Zuge der Öffnung der nationalen Schienenverkehrsmärkte für den Wettbewerb, die erfolgt, indem jedes Eisenbahnunternehmen Zugang zu den Schienennetzen erhält, sollte den Mitgliedstaaten ein hinreichend langer Übergangszeitraum eingeräumt werden, um ihre innerstaatlichen Rechtsvorschriften und ihre interne Organisation anzupassen. Demzufolge sollte es den Mitgliedstaaten erlaubt sein, ihre nationalen Vorschriften über den Marktzugang bis zum Auslaufen des Übergangszeitraums beizubehalten."

*Artikel 4*

Diese Richtlinie ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

Geschehen zu Brüssel am

*Im Namen des Europäischen Parlaments*      *Im Namen des Rates*

*Der Präsident*

*Der Präsident*

---

**Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates  
zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 hinsichtlich der Öffnung des Marktes  
für inländische Schienenpersonenverkehrsdienste**

*Artikel 1*

Die Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 wird wie folgt geändert<sup>18</sup>:

1. In Artikel 2 wird nach Buchstabe a folgender Buchstabe eingefügt:

"aa) 'öffentliche Schienenpersonenverkehrsdienste' den öffentlichen Schienenpersonenverkehr mit Ausnahme des Personenverkehrs auf anderen schienengestützten Verkehrsträgern wie Untergrund- oder Straßenbahnen;"

2. Folgender Artikel 2a wird eingefügt:

"Artikel 2a

Spezifizierung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen

(1) Die zuständige Behörde legt Spezifikationen für gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen im öffentlichen Personenverkehr und deren Anwendungsbereichs gemäß Artikel 2 Buchstabe e fest.

Diese Spezifikationen müssen mit den Zielen der Politik auf dem Gebiet des öffentlichen Verkehrs in Einklang stehen.

(2) Die Spezifikationen gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen und die entsprechende Ausgleichsleistung für finanzielle Nettoauswirkungen gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen müssen

a) die Ziele der Politik auf dem Gebiet des öffentlichen Verkehrs auf kostenwirksame Weise erreichen. Dazu gehört die Möglichkeit, kostendeckende Dienste mit nicht kostendeckenden Diensten zusammenzufassen;

---

<sup>18</sup> Folgender Erwägungsgrund könnte hinzugefügt werden: "Ein spezifisches Ziel dieser Verordnung besteht darin, die Qualität, Transparenz, Effizienz und Leistungsfähigkeit der öffentlichen Schienenpersonenverkehrsdienste zu verbessern."

- b) die Erbringung öffentlicher Personenverkehrsdienste gemäß den in der Politik auf dem Gebiet des öffentlichen Verkehrs festgelegten Anforderungen langfristig finanziell sichern." <sup>19</sup> <sup>20</sup>

3. Artikel 4 wird wie folgt geändert:

0a) Absatz 1 Buchstabe a erhält folgende Fassung:

"a) sind die vom Betreiber eines öffentlichen Dienstes zu erfüllenden gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen im Sinne von Artikel 2 Buchstabe e und Artikel 2a und die betreffenden geografischen Geltungsbereiche klar zu definieren;"

a) Absatz 1 Buchstabe b letzter Satz erhält folgende Fassung:

"Bei öffentlichen Dienstleistungsaufträgen, die nicht gemäß Artikel 5 Absatz 1 oder Absatz 3 vergeben werden, werden diese Parameter so bestimmt, dass die Ausgleichsleistung den Betrag nicht übersteigen kann, der erforderlich ist, um die finanziellen Nettoauswirkungen auf die Kosten und Einnahmen zu decken, die auf die Erfüllung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen zurückzuführen sind, wobei die vom Betreiber eines öffentlichen Dienstes erzielten und einbehaltenen Einnahmen und ein angemessener Gewinn berücksichtigt werden;"

b) Absatz 6 erhält folgende Fassung:

"(6) Verpflichtet die zuständige Behörde die Betreiber eines öffentlichen Dienstes im Einklang mit nationalem Recht dazu, bestimmte Qualitäts- und Sozialstandards einzuhalten oder soziale und qualitative Kriterien aufzustellen, so werden diese Standards und Kriterien in die Unterlagen des wettbewerblichen Vergabeverfahrens und die öffentlichen Dienstleistungsaufträge aufgenommen."

**c**[...] Folgender Absatz 8 wird angefügt:

---

<sup>19</sup> Folgender Erwägungsgrund könnte hinzugefügt werden: "Gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen sollten mit der Politik auf dem Gebiet des öffentlichen Verkehrs in Einklang stehen. Dies verleiht den zuständigen Behörden jedoch keinen Anspruch auf Bereitstellung eines bestimmten Betrags an Finanzmitteln."

<sup>20</sup> Folgender Erwägungsgrund könnte hinzugefügt werden: "Um den unterschiedlichen Gegebenheiten der territorialen und der politischen Organisation der Mitgliedstaaten Rechnung zu tragen, können öffentliche Dienstleistungsaufträge von einer zuständigen Behörde vergeben werden, bei der es sich um eine Kombination von Behörden handelt. In solchen Fällen sollten die jeweiligen Funktionen dieser Behörden bei der Vergabe öffentlicher Dienstleistungsaufträge durch klare Vorgaben bestimmt werden."

- "(8) Die zuständigen Behörden stellen allen interessierten Parteien relevante Informationen für die Vorbereitung eines Angebots im Rahmen eines wettbewerblichen Vergabeverfahrens zur Verfügung und berücksichtigen dabei den legitimen Schutz vertraulicher Geschäftsinformationen. Dazu gehören Informationen über Fahrgastnachfrage, Tarife, Kosten und Einnahmen im Zusammenhang mit den öffentlichen Personenverkehrsdiensten, die Gegenstand der Ausschreibung sind, sowie Einzelheiten der Infrastrukturspezifikationen, die für den Betrieb der erforderlichen Fahrzeuge bzw. des erforderlichen Rollmaterials relevant sind, um ihnen die Abfassung fundierter Geschäftspläne zu ermöglichen. Schieneninfrastrukturbetreiber unterstützen die zuständigen Behörden bei der Bereitstellung aller einschlägigen Infrastrukturspezifikationen. Die Nichteinhaltung der obengenannten Bestimmungen ist Gegenstand einer rechtlichen Überprüfung im Sinne von Artikel 5 Absatz 7."

4. Artikel 5 wird wie folgt geändert:

- 0a) Absatz 2 Satz 1 erhält folgende Fassung:

"Sofern dies nicht nach nationalem Recht untersagt ist, kann jede zuständige örtliche Behörde – unabhängig davon, ob es sich dabei um eine einzelne Behörde oder eine Gruppe von Behörden handelt, die integrierte öffentliche Personenverkehrsdienste anbietet — beschließen, selbst öffentliche Personenverkehrsdienste zu erbringen oder öffentliche Dienstleistungsaufträge direkt an eine rechtlich getrennte Einheit zu vergeben, über die die zuständige örtliche Behörde – oder im Falle einer Gruppe von Behörden wenigstens eine zuständige örtliche Behörde – eine Kontrolle ausübt, die der Kontrolle über ihre eigenen Dienststellen entspricht.

Im Falle öffentlicher Schienenverkehrsdienste kann die im vorhergehenden **Unter**absatz genannte Gruppe von Behörden ausschließlich aus zuständigen örtlichen Behörden bestehen, deren geografischer Zuständigkeitsbereich sich nicht auf das gesamte Staatsgebiet erstreckt. Der im vorhergehenden **Unter**absatz genannte öffentliche Personenverkehrsdienst oder öffentliche Dienstleistungsauftrag darf nur den Verkehrsbedarf städtischer Ballungsräume und/oder ländlicher Gebiete decken."<sup>21</sup>.

- 0aa) In Artikel 5 Absatz 3 wird die Formulierung "in den Absätzen 4, 5 und 6 vorgesehenen Fällen" durch die Formulierung "in den Absätzen 3a, [...] 4, 4a, 5 und 6 vorgesehenen Fällen" ersetzt.

---

<sup>21</sup> Es könnte ein Erwägungsgrund eingefügt werden, in dem präzisiert wird, dass es Sache der Mitgliedstaaten ist, in ihrem einzelstaatlichen Recht festzulegen, was den Begriffen "städtische Ballungsräume" und "ländliche Gebiete" entspricht: "In Anbetracht der unterschiedlichen in den Mitgliedstaaten bestehenden Verwaltungsgliederungen liegt bei Aufträgen für die Bereitstellung von öffentlichen Schienenpersonenverkehrsdiensten, die von einer Gruppe örtlich zuständiger Behörden im Sinne des Artikels 5 Absatz 2 direkt vergeben werden, die Festlegung der örtlichen Behörden, die für die betreffenden 'städtischen Ballungsräume' und 'ländlichen Gebiete' zuständig sind, nach wie vor im Ermessen der Mitgliedstaaten."



0b) Folgender Absatz 3a wird angefügt:

"(3a) Bei öffentlichen Dienstleistungsaufträgen **für den Schienenverkehr**, die im Wege eines wettbewerblichen Vergabeverfahrens vergeben werden, kann die zuständige Behörde beschließen, vorübergehend neue Aufträge direkt zu vergeben, **wenn die zuständige Behörde der Auffassung ist, dass die direkte Vergabe durch** außergewöhnliche Umstände **gerechtfertigt ist**. Derartige außergewöhnliche Umstände umfassen auch Fälle, in denen

- die Qualität und die Zahl der Angebote für nicht ausreichend erachtet wird, um die Gewähr für ein gutes Kosten-Nutzen-Verhältnis zu bieten, oder
- **eine Reihe wettbewerblicher Vergabeverfahren bereits von der zuständigen Behörde und/oder anderen zuständigen Behörden durchgeführt werden, die die Zahl und die Qualität der Angebote beeinträchtigen könnten, welche voraussichtlich eingehen, wenn der Vertrag wettbewerblich vergeben wird, oder**
- Änderungen am Umfang eines oder mehrerer öffentlicher Dienstleistungsaufträge erforderlich sind, um die Erbringung öffentlicher Dienste zu optimieren.

Die zuständige Behörde erlässt eine mit Gründen versehene Entscheidung und unterrichtet hiervon umgehend die Kommission.

Die Laufzeit der **gemäß diesem Absatz** vergebenen Aufträge darf [7] Jahre nicht überschreiten.

Die gemäß diesem Absatz vergebenen Aufträge werden veröffentlicht, wobei dem legitimen Schutz von vertraulichen Geschäftsinformationen und geschäftlichen Interessen Rechnung getragen wird."<sup>22</sup>.

---

<sup>22</sup> In einem zusätzlichen Erwägungsgrund könnten die Fälle, für die diese Bestimmung gilt, präzisiert werden.

0c) Folgender Absatz 3b wird angefügt:

"(3b) Bei der Anwendung von Absatz 3 können die zuständigen Behörden die Anwendung des folgenden Verfahrens beschließen:

Die zuständigen Behörden können die von ihnen beabsichtigte Vergabe eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags im Eisenbahnverkehr durch Veröffentlichung einer Bekanntmachung im Amtsblatt der Europäischen Union bekannt geben.

Die Bekanntmachung muss eine ausführliche Beschreibung der Dienstleistungen, die Gegenstand des zu vergebenden Auftrags sein werden, sowie Angaben zur Art und Laufzeit des Auftrags enthalten.

Die Betreiber können ihr Interesse innerhalb einer von der zuständigen Behörde festgesetzten Frist bekunden, die mindestens 60 Tage seit Veröffentlichung der Bekanntmachung betragen muss.

Wenn nach Ablauf dieser Frist

- a) nur ein Betreiber Interesse bekundet hat, an dem Verfahren zur Vergabe des öffentlichen Dienstleistungsauftrags teilzunehmen, und
- b) ordnungsgemäß nachgewiesen hat, dass er tatsächlich in der Lage sein wird, die Verkehrsdienstleistung unter Einhaltung der im öffentlichen Dienstleistungsauftrag festgelegten Verpflichtungen zu erbringen, und
- c) der mangelnde Wettbewerb nicht das Ergebnis einer künstlichen Einschränkung der Auftragsvergabeparameter ist und
- d) keine vernünftige Alternative besteht,

können die zuständigen Behörden mit diesem Betreiber Verhandlungen aufnehmen, um den Auftrag ohne weitere Veröffentlichung eines offenen Verfahrens zu vergeben."

a) Absatz 4 erhält folgende Fassung:

"(4) Sofern dies nicht nach nationalem Recht untersagt ist, kann die zuständige Behörde beschließen, öffentliche Dienstleistungsaufträge direkt zu vergeben, wenn

- a) ihr Jahresdurchschnittswert auf weniger als 1 000 000 EUR bzw. – im Fall eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags, der öffentliche Schienenpersonenverkehrsdienste beinhaltet – weniger als 7 500 000 EUR veranschlagt wird oder
- b) sie eine jährliche öffentliche Personenverkehrsleistung von weniger als 300 000 km bzw. – im Fall eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags, der öffentliche Schienenpersonenverkehrsdienste auf der Schiene beinhaltet – von weniger als 500 000 km betreffen<sup>23</sup>.

Im Falle von öffentlichen Dienstleistungsaufträgen, die direkt an kleine oder mittlere Unternehmen vergeben werden, die nicht mehr als 23 Straßenfahrzeuge betreiben, können diese Schwellen entweder auf einen veranschlagten Jahresdurchschnittswert von weniger als 2 000 000 EUR oder auf eine jährliche öffentliche Personenverkehrsleistung von weniger als 600 000 km erhöht werden."

---

<sup>23</sup> In einem zusätzlichen Erwägungsgrund könnte präzisiert werden, dass der höhere Schwellenwert für Schienenpersonenverkehrsdienste oder für Personenverkehrsdienste gilt, bei denen der Schienenverkehrsanteil mehr als 50 % des Werts des betreffenden Verkehrs ausmacht.

aa) Folgender Absatz 4a wird angefügt:

"(4a) Sofern dies nicht nach nationalem Recht untersagt ist, kann die zuständige Behörde beschließen, öffentliche Dienstleistungsaufträge für öffentliche Schienenverkehrsdienste direkt zu vergeben, wenn

- a) (i) ihres Erachtens die Direktvergabe aufgrund der jeweiligen strukturellen und geografischen Merkmale des Marktes und des betreffenden Netzes, insbesondere deren Größe, Nachfrage-merkmale, Netzkomplexität, **technische und geografische Abgeschnitten- bzw. Abgeschiedenheit** sowie der von dem Auftrag abgedeckten Dienste gerechtfertigt ist und
- (ii) ein derartiger Auftrag zu einer Verbesserung der Qualität der Dienste und/oder der Kosteneffizienz im Vergleich zu dem zuvor vergebenen öffentlichen Dienstleistungsauftrag führt.

Auf dieser Grundlage erlässt die zuständige Behörde eine mit Gründen versehene Entscheidung und unterrichtet hiervon umgehend die Kommission.

Bei den Mitgliedstaaten, in denen beim Inkrafttreten dieser Verordnung das maximale jährliche Verkehrsaufkommen weniger als 23 Mio. Zugkilometer beträgt und auf nationaler Ebene nur eine zuständige Behörde und nur ein Dienstleistungsauftrag für öffentliche Personenverkehrsdienste besteht, der das gesamte Netz umfasst, wird davon ausgegangen, dass sie die Bedingungen der Ziffer i erfüllen. Wenn diese Mitgliedstaaten beschließen, einen öffentlichen Dienstleistungsauftrag direkt zu vergeben, so unterrichten sie hiervon die Kommission. Das Vereinigte Königreich kann beschließen, diesen Unterabsatz auf Nordirland anzuwenden.

Wenn die zuständige Behörde beschließt, einen öffentlichen Dienstleistungsauftrag direkt zu vergeben, legt sie messbare, transparente und überprüfbare Leistungsanforderungen fest. Diese Anforderungen werden in den Auftrag aufgenommen.

Die Leistungsanforderungen erstrecken sich insbesondere auf folgende Aspekte: Pünktlichkeit der Dienste, Frequenz des Zugbetriebs, Qualität des Rollmaterials und Personenbeförderungskapazität.

Der Auftrag muss spezifische Leistungsindikatoren beinhalten, die eine regelmäßige Bewertung durch die zuständige Behörde ermöglichen, und wirksame und abschreckende Maßnahmen vorsehen, die zu verhängen sind, wenn das Eisenbahnunternehmen die Leistungsanforderungen nicht erfüllt.

Die zuständige Behörde führt regelmäßig Bewertungen durch und gibt öffentlich bekannt, ob das Eisenbahnunternehmen seine Ziele hinsichtlich der Erfüllung der im Auftrag festgelegten Leistungsanforderungen erreicht hat. Sie ergreift rechtzeitig angemessene Maßnahmen, einschließlich der Verhängung wirksamer und abschreckender Vertragsstrafen, falls die erforderlichen Verbesserungen bei der Qualität der Dienste und/oder der Kosteneffizienz nicht verwirklicht werden. Die zuständige Behörde kann den nach dieser Bestimmung vergebenen Auftrag jederzeit ganz oder teilweise aussetzen oder kündigen, wenn der Betreiber die Leistungsanforderungen nicht erfüllt;

- b) diese nur den Betrieb von Schienenpersonenverkehrsdiensten durch einen Betreiber betreffen, der gleichzeitig die gesamte Eisenbahninfrastruktur, auf der die Dienstleistungen erbracht werden, oder den größten Teil davon verwaltet, was gemäß Artikel 2 Absatz 3 Buchstaben a oder b der Richtlinie 2012/34/EU zur Schaffung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraums von der Anwendung der Artikel 7a, 7b, 7c, 7d, 8 und 13 sowie des Kapitels IV der Richtlinie 2012/34/EU ausgenommen ist.

Abweichend von Artikel 4 Absatz 3 darf die Laufzeit der gemäß diesem Absatz direkt vergebenen Aufträge zehn Jahre nicht überschreiten, es sei denn, dass Artikel 4 Absatz 4 Anwendung findet.

Die gemäß diesem Absatz vergebenen Aufträge werden veröffentlicht, wobei der legitime Schutz vertraulicher Geschäftsinformationen und geschäftlicher Interessen zu berücksichtigen ist."

ab) Absatz 5 erhält folgende Fassung:

"(5) Die zuständige Behörde kann im Fall einer Unterbrechung des Verkehrsdienstes oder bei unmittelbarer Gefahr des Eintretens einer solchen Situation [...] Notmaßnahmen ergreifen. Diese Notmaßnahmen bestehen in der Direktvergabe oder einer förmlichen Vereinbarung über die Ausweitung eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags oder einer Auflage, bestimmte gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen zu übernehmen. Der Betreiber eines öffentlichen Dienstes hat das Recht, gegen den Beschluss zur Auferlegung der Übernahme bestimmter gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen Widerspruch einzulegen. Die Vergabe oder Ausweitung eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags als Notmaßnahme oder die Auferlegung der Übernahme eines derartigen Auftrags ist für längstens zwei Jahre zulässig."

b) Folgender Absatz 6a wird angefügt:

"(6a) Um den Wettbewerb zwischen den Eisenbahnunternehmen zu steigern, können die zuständigen Behörden beschließen, dass Aufträge für den öffentlichen Schienenpersonenverkehr, die Teile desselben Netzes oder Streckenpakets betreffen, an unterschiedliche Eisenbahnunternehmen zu vergeben sind. Zu diesem Zweck können die zuständigen Behörden vor Anlaufen des Ausschreibungsverfahrens beschließen, die Zahl der Aufträge zu begrenzen, die an ein und dasselbe Eisenbahnunternehmen vergeben werden."

5. Folgender Artikel **5a**[...] wird eingefügt:

"Artikel **5a**[...]

Rollmaterial

Im Hinblick auf ein wettbewerbsorientiertes Vergabeverfahren prüfen die zuständigen Behörden, ob Maßnahmen getroffen werden müssen, um einen effektiven und diskriminierungsfreien Zugang zu geeignetem Rollmaterial zu gewährleisten."<sup>24</sup>.

---

<sup>24</sup> In einem zusätzlichen Erwägungsgrund könnte erläutert werden, dass der Zweck dieser Bestimmung darin besteht, für einen wirklichen Wettbewerb im Rahmen des Ausschreibungsverfahrens zu sorgen.

6. Artikel 6 Absatz 1 erhält folgende Fassung:

"(1) Jede Ausgleichsleistung im Zusammenhang mit einer allgemeinen Vorschrift oder einem öffentlichen Dienstleistungsauftrag muss unabhängig von den Vergabemodalitäten Artikel 4 entsprechen. Jede wie auch immer beschaffene Ausgleichsleistung im Zusammenhang mit einem öffentlichen Dienstleistungsauftrag, der nicht gemäß Artikel 5 Absatz 1 oder 3 vergeben wurde, oder im Zusammenhang mit einer allgemeinen Vorschrift unterliegt darüber hinaus den Bestimmungen des Anhangs."

7. Artikel 7 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 erhält folgende Fassung:

"(1) Jede zuständige Behörde macht einmal jährlich einen Gesamtbericht über die in ihren Zuständigkeitsbereich fallenden gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen, den Beginn und die Laufzeit der öffentlichen Dienstleistungsaufträge, die ausgewählten Betreiber öffentlicher Dienste sowie die diesen Betreibern zur Abgeltung gewährten Ausgleichsleistungen und ausschließlichen Rechte öffentlich zugänglich. Der Bericht unterscheidet nach Busverkehr und schienengebundenem Verkehr, er muss eine Kontrolle und Beurteilung der Leistungen, der Qualität und der Finanzierung des öffentlichen Verkehrsnetzes ermöglichen und gegebenenfalls Informationen über Art und Umfang der gewährten Ausschließlichkeit enthalten. Die Mitgliedstaaten erleichtern den Zugang zu diesen Berichten, zum Beispiel über ein gemeinsames Web-Portal."

b) In Absatz 2 wird folgender Buchstabe angefügt:

"d) der geplante Beginn und die geplante Laufzeit des öffentlichen Dienstleistungsauftrags."

8. Artikel 8 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 2 Satz 1 erhält folgende Fassung:

"(2) Unbeschadet des Absatzes 3

- i) gilt Artikel 5 ab dem 3. Dezember 2019 für die Vergabe öffentlicher Dienstleistungsaufträge für Personenverkehrsdienste auf der Straße und auf anderen schienengestützten Verkehrsträgern wie Untergrund- oder Straßenbahnen;
- ii) gilt Artikel 5 – mit Ausnahme des Absatzes 4a – ab dem 3. Dezember 2019 für Schienenpersonenverkehrsdienste;
- iii) gilt Artikel 5 Absatz 4a nach Ablauf von zehn Jahren nach Inkrafttreten dieser Verordnung für Schienenpersonenverkehrsdienste;
- iv) finden Artikel 5 Absatz 6 und Artikel 7 Absatz 3 nach Ablauf von zehn Jahren nach Inkrafttreten dieser Verordnung keine Anwendung mehr.

Öffentliche Dienstleistungsaufträge für den öffentlichen Schienenpersonenverkehr, die gemäß Artikel 5 Absatz 6 direkt vergeben werden, können für ihre vorgesehene Laufzeit gültig bleiben."

b) Folgender Absatz 2a wird eingefügt:

"(2a) Öffentliche Dienstleistungsaufträge für öffentliche Schienenpersonenverkehrsdienste, die auf der Grundlage eines anderen als eines fairen wettbewerblichen Vergabeverfahrens ab dem Zeitpunkt des Inkrafttretens dieser Verordnung bis zum 3. Dezember 2019 direkt vergeben werden, können für ihre vorgesehene Laufzeit gültig bleiben. Abweichend von Artikel 4 Absatz 3 darf die Laufzeit dieser Aufträge zehn Jahre nicht überschreiten, es sei denn, dass Artikel 4 Absatz 4 Anwendung findet."

c) Absatz 3 Buchstabe d erhält folgende Fassung:

d) ab dem 26. Juli 2000 und vor [Inkrafttreten dieser Verordnung] nach einem anderen als einem fairen wettbewerblichen Vergabeverfahren."



*Artikel 2*

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

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

Geschehen zu Brüssel am [...]

*Im Namen des Europäischen Parlaments*      *Im Namen des Rates*  
*Der Präsident*                                      *Der Präsident*

---