



Brüssel, den 28. April 2016
(OR. en)

**Interinstitutionelles Dossier:
2013/0029 (COD)**

8061/16
ADD 2 REV 1

TRANS 123
CODEC 488

BERICHT

Absender:	Generalsekretariat des Rates
Empfänger:	Ausschuss der Ständigen Vertreter (1. Teil)
Nr. Vordok.:	6849/16 TRANS 68 CODEC 256
Nr. Komm.dok.:	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 – Analyse des endgültigen Kompromisstextes im Hinblick auf eine Einigung

Die Anlage dieses Dokuments enthält den Text, über den in der Trilogsitzung vom 19. April 2016 eine vorläufige Einigung erzielt worden ist und auf den in Dokument 8061/16 INIT Bezug genommen wird.

Die Textänderungen, die in das Dokument 8061/16 ADD 2 COR 1 und in das im Sitzungsraum auf der Tagung des AStV vom 28. April 2016 verteilte Dokument aufgenommen wurden, sind ebenfalls in der Anlage enthalten.

Änderungen gegenüber dem Mandat des AStV sind in der englischen Fassung durch **Fettdruck**, **Unterstreichung** und [...] gekennzeichnet.

Artikel 1

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

Entsprechender Erwägungsgrund

"Die Mitgliedstaaten sollten dafür sorgen, dass die Erbringung von Eisenbahnverkehrsdiensten so erfolgt, dass die Anforderungen in Bezug auf die Gewährleistung einer angemessenen sozialen Sicherung berücksichtigt werden, wobei stetige Fortschritte auf dem Weg zur Vollendung des einheitlichen europäischen Eisenbahnraums sicherzustellen sind. In diesem Zusammenhang sollten den Verpflichtungen nachgekommen werden, die sich nach nationalem Recht aus allgemeinverbindlichen Tarifverträgen oder Vereinbarungen zwischen Sozialpartnern und aus einschlägigen Sozialstandards ergeben. Diese Verpflichtungen sollte unbeschadet des Unionsrechts auf dem Gebiet des Sozial- und Arbeitsrechts Anwendung finden. Die Kommission sollte die Arbeit, die im Rahmen des sektoralen sozialen Dialogs zum Thema Eisenbahn durchgeführt wird, aktiv unterstützen."

Entsprechender Erwägungsgrund

"Im Rahmen der laufenden Überprüfung der Richtlinie 2007/59/EG über die Zertifizierung von Triebfahrzeugführern, die Lokomotiven und Züge im Eisenbahnsystem in der Gemeinschaft führen, sollte die Kommission prüfen, ob neue Rechtsvorschriften über die Zertifizierung des Zugpersonals erforderlich sind."

-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:

(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 Wegeentgelten;

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

(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 Wegeentgelte, 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;

[...]

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

(33b) "Durchgangsfahrschein" ein oder mehrere Fahrscheine, die einen Beförderungsvertrag für aufeinanderfolgende durch ein oder mehrere Eisenbahnunternehmen erbrachte Eisenbahnverkehrsdienste belegen.“

(36) "Hochgeschwindigkeits-Personenverkehrsdienste" Schienenpersonenverkehrsdienste, die ohne Zwischenhalt im Fahrbetrieb zwischen zwei mindestens 200 km voneinander entfernten Orten auf eigens für Hochgeschwindigkeitszüge gebauten Strecken erbracht werden, die für Geschwindigkeiten von im Allgemeinen mindestens 250 km/h ausgelegt sind und im Durchschnitt mit diesen Geschwindigkeiten betrieben werden."

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."

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.

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

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

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

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

- als Mitglieder des Verwaltungsrates eines Infrastrukturbetreibers und eines Eisenbahnunternehmens,

- als Personen, die Entscheidungen über die wesentlichen Funktionen zu treffen haben, und als Mitglieder des Verwaltungsrates eines Eisenbahnunternehmens,

- als Mitglieder des Aufsichtsrates eines Infrastrukturbetreibers und eines Eisenbahnunternehmens, sofern ein Aufsichtsrat eingesetzt worden ist,

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

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 leistungsbezogene Vergütung von einer anderen rechtlichen Einheit im vertikal integrierten Unternehmen 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. Sensible Informationen dürfen nicht an andere Einheiten in einem vertikal integrierten Unternehmen weitergegeben werden.

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 oder eine andere rechtliche Einheit in einem vertikal integrierte Unternehmen keinen entscheidenden Einfluss auf die Ernennungen und Entlassungen der Personen ausübt, die Entscheidungen über die wesentlichen Funktionen zu treffen haben;
- die Mobilität der Personen, die mit den wesentlichen Funktionen betraut sind, zu keinen Interessenkonflikten führt.

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 und vierter Gedankenstrich nicht anwenden.

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

Entsprechender Erwägungsgrund

"Die Mitgliedstaaten sollten einen nationalen Rahmen für die Bewertung von Interessenkonflikten schaffen. Innerhalb dieses Rahmens sollte die Regulierungsstelle die persönlichen finanziellen, wirtschaftlichen oder beruflichen Interessen, die die Unparteilichkeit des Infrastrukturbetreibers ungebührlich beeinflussen könnten, berücksichtigen."

Entsprechender Erwägungsgrund

Sind ein Infrastrukturbetreiber und ein Eisenbahnunternehmen zwar unabhängig voneinander, werden jedoch von derselben Behörde des Mitgliedstaats kontrolliert, so sollte dies nicht als Interessenkonflikt im Sinne dieser Richtlinie gelten."

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.

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

Artikel 7c

Auslagerung und Aufteilung der Funktionen des Infrastrukturbetreibers

1. Entstehen keine Interessenkonflikte und ist die Vertraulichkeit der Geschäftsgeheimnisse gewährleistet, kann der Infrastrukturbetreiber
 - a) Funktionen an eine andere Stelle auslagern, sofern diese Stelle kein Eisenbahnunternehmen ist, kein Eisenbahnunternehmen kontrolliert und von keinem Eisenbahnunternehmen kontrolliert wird. Innerhalb eines vertikal integrierten Unternehmens dürfen wesentliche Funktionen an keine andere Einheit des vertikal integrierten Unternehmens ausgelagert werden, es sei denn, diese Einheit nimmt ausschließlich wesentliche Funktionen wahr;
 - b) die Durchführung von Arbeiten und damit 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.

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 Regulierungsstelle oder andere 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

Finanzielle Transparenz

Zusätzlich zu Artikel 6 gelten die folgenden Bestimmungen:

a) Die Erlöse aus dem Betrieb des Infrastrukturnetzes, 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, verwendet werden. Der Infrastrukturbetreiber kann diese Erlöse für die Zahlung von Dividenden an die Eigentümer des Unternehmens verwenden, zu denen zwar private Anteilseigner gehören können, jedoch keineswegs Unternehmen, die Teil eines vertikal integrierten Unternehmens sind und die ein Eisenbahnunternehmen und diesen Infrastrukturbetreiber kontrollieren.

Entsprechender Erwägungsgrund

"Infrastrukturbetreiber dürfen Erlöse aus dem Infrastrukturbetrieb einschließlich öffentlicher Gelder , verwenden, um ihre eigene Geschäftstätigkeit zu finanzieren oder ihren Anlegern Dividenden als Rendite für deren Investitionen in die Eisenbahninfrastruktur auszahlen. Zu diesen Anlegern dürfen der Staat oder private Anteilseigner gehören, jedoch keineswegs Unternehmen, die Teil eines vertikal integrierten Unternehmens sind und die ein Eisenbahnunternehmen und diesen Infrastrukturbetreiber kontrollieren. Dividenden aus Tätigkeiten ohne Rückgriff auf öffentliche Gelder oder Einnahmen aus Entgelten für die Nutzung von Eisenbahninfrastruktur dürfen auch von Unternehmen, die Teil eines vertikal integrierten Unternehmens sind und die ein Eisenbahnunternehmen und diesen Infrastrukturbetreiber kontrollieren, 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.
- 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

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

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

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

Artikel 7f

Europäisches Netz der Infrastrukturbetreiber

1. Um die Erbringung effizienter und wirksamer Eisenbahndienste in der Union zu erleichtern, stellen die Mitgliedstaaten 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 Überwachung und den Vergleich der Leistung,
- e) die Unterstützung der Marktüberwachung gemäß Artikel 15,
- f) die Beseitigung grenzüberschreitender Engpässe und
- g) die Erörterung der Anwendung der Artikel 37 und 40.

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

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

2. Die Kommission ist Mitglied des Netzwerks. Sie unterstützt die Tätigkeit des Netzwerks und erleichtert die Koordinierung."

5. Artikel 10 wird wie folgt geändert:

a) Folgender neuer Absatz 1a wird eingefügt:

"1(a). 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 für die Anwendung dieses Absatzes erlassen. Diese Durchführungsrechtsakte werden nach dem in Artikel 62 Absatz 3 genannten Prüfverfahren erlassen."

b) Absatz 2 erhält folgende Fassung:

"2. Unbeschadet der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 erhalten Eisenbahnunternehmen für Schienenpersonenverkehrsdienste zu angemessenen, 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."

c) Die Absätze 3 und 4 werden gestrichen.

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 Unterabsatz 2 eingefügt:

[...]

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

- e) Absatz 5 erhält folgende Fassung:

"5. Die Mitgliedstaaten können auch das Recht auf Zugang zur Eisenbahninfrastruktur zum Zwecke der Erbringung inländischer Personenverkehrsdienste zwischen einem Ursprungsort 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 oder

– ein zusätzliches Recht/eine zusätzliche Genehmigung zur Erbringung gewerblicher Personenverkehrsdienste zwischen diesen Bahnhöfen im Wettbewerb mit einem anderen Betreiber vor dem Ende der Umsetzungsfrist für diese Richtlinie auf der Grundlage eines fairen wettbewerblichen Ausschreibungsverfahrens erteilt wurde und der Betreiber des Dienstes keine Ausgleichsleistung für die Erbringung dieser Dienste erhält. Solch eine Einschränkung darf während der ursprünglichen Laufzeit des Vertrags bzw. der Lizenz oder zehn Jahre lang ab dem Zeitpunkt des Inkrafttretens dieser Richtlinie angewendet werden, je nachdem, welcher Zeitraum kürzer ist."

6a. Folgender Artikel 11a wird eingefügt:

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

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

Entsprechender Erwägungsgrund

"Die Entwicklung der Eisenbahninfrastruktur und die Verbesserung der Qualität der Schienenpersonenverkehrsdienste sind Schlüsselprioritäten im Rahmen der Förderung eines nachhaltigen Verkehrs- und Mobilitätssystems in Europa. Insbesondere mit der Entwicklung eines Hochgeschwindigkeitsschienennetzes können bessere und schnellere Verbindungen zwischen wirtschaftlichen und kulturellen Zentren Europas geschaffen werden. Hochgeschwindigkeitszüge verbinden Menschen und Märkte schnell, zuverlässig, umweltfreundlich und kosteneffizient und motivieren Verkehrsteilnehmer zum Umsteigen auf die Bahn. Es ist daher sehr wichtig, öffentliche und private Investitionen in die Hochgeschwindigkeitsinfrastruktur anzuregen, günstige Bedingungen für Investitionserträge zu schaffen und den wirtschaftlichen und sozialen Nutzen aus diesen Investitionen zu maximieren. Den Mitgliedstaaten sollte es weiterhin möglich sein, sich für verschiedene Arten der Förderung von Investitionen in die Hochgeschwindigkeitsinfrastruktur und der Nutzung von Hochgeschwindigkeitsstrecken zu entscheiden."

Entsprechender Erwägungsgrund

"Um den Markt für Hochgeschwindigkeits-Personenverkehrsdienste weiterzuentwickeln, die optimale Nutzung der vorhandenen Infrastruktur zu fördern und die Wettbewerbsfähigkeit von Hochgeschwindigkeits-Personenverkehrsdiensten zu stärken, was den Fahrgästen zugute kommen wird, sollte der offene Zugang für Hochgeschwindigkeits-Personenverkehrsdienste nur unter bestimmten Umständen und nach einer objektiven wirtschaftlichen Analyse der Regulierungsstelle eingeschränkt werden."

7. Folgender Artikel 13a wird eingefügt:

"Artikel 13a

Gemeinsame Informations- und Durchgangsfahrscheinsysteme

1. Unbeschadet der Verordnung (EG) Nr. 1371/2007¹⁰ und der Richtlinie 2010/40/EU¹¹ können die Mitgliedstaaten inländische Personenverkehrsdienste erbringende Eisenbahnunternehmen verpflichten, sich an einem gemeinsamen Informations- und integrierten Fahrscheinsystem zur Erstellung von Fahrscheinen, Durchgangsfahrscheinen und Reservierungen zu beteiligen, oder beschließen, zuständige Behörden zu ermächtigen, ein solches System einzurichten. Wird ein solches System eingerichtet, so stellen die Mitgliedstaaten sicher, dass es nicht zu Marktverzerrungen oder Diskriminierungen zwischen Eisenbahnunternehmen führt und von einer öffentlichen oder privaten juristischen Person oder einer Vereinigung aller Eisenbahnunternehmen, die Personenverkehrsdienste erbringen, verwaltet wird.
2. Die Kommission überwacht die Entwicklungen auf dem Eisenbahnmarkt in Bezug auf die Einführung und Nutzung gemeinsamer Informations- und Durchgangsfahrscheinsysteme und bewertet die Notwendigkeit von Maßnahmen auf EU-Ebene unter Berücksichtigung von Marktinitiativen. Sie befasst sich insbesondere mit dem diskriminierungsfreien Zugang für Fahrgäste zu den für die Reiseplanung und Fahrscheinbuchung erforderlichen Daten. Sie legt dem Europäischen Parlament und dem Rat bis zum 31. Dezember 2022 einen Bericht über die Verfügbarkeit solcher gemeinsamer Informations- und Durchgangsfahrscheinsysteme gegebenenfalls zusammen mit Gesetzgebungsvorschlägen vor.
3. Die Mitgliedstaaten verpflichten Personenverkehrsdienste erbringende Eisenbahnunternehmen, für den Fall größerer Störungen des Dienstes Notfallpläne für die Erbringung von Hilfeleistungen für Fahrgäste im Sinne von Artikel 18 der Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 aufzustellen und sicherzustellen, dass diese Pläne ordnungsgemäß aufeinander abgestimmt sind."

Entsprechender Erwägungsgrund

"Es sollten auf dem Markt entwickelte gemeinsame Informations- und Durchgangsfahrscheinsysteme gefördert werden, die den Fahrgästen den Zugang zu Daten ermöglichen, die für die Planung von Reisen und die Buchung von Fahrscheinen innerhalb der Union erforderlich sind. Angesichts der Bedeutung der Förderung nahtloser öffentlicher Verkehrssysteme sollten die Eisenbahnunternehmen zur Entwicklung solcher Systeme, die multimodale und grenzüberschreitende Mobilitätsoptionen sowie Optionen der Mobilität von Tür zu Tür ermöglichen, ermutigt werden."

Entsprechender Erwägungsgrund

"Die Durchgangsfahrscheinsysteme sollten interoperabel und nichtdiskriminierend sein. Die Eisenbahnunternehmen sollten zu ihrer Entwicklung beitragen, indem sie in nichtdiskriminierender Weise und in einem interoperablen Format alle einschlägigen Daten, die für die Planung von Reisen und die Buchung von Fahrscheinen erforderlich sind, zur Verfügung stellen. Die Mitgliedstaaten sollten sicherstellen, dass bei diesen Systemen die Eisenbahnunternehmen nicht ungleich behandelt werden und darauf geachtet wird, dass die Wahrung des Geschäftsgeheimnisses, der Schutz personenbezogener Daten und die Einhaltung der Wettbewerbsvorschriften gewährleistet werden müssen. Die Kommission sollte die Entwicklung dieser Systeme überwachen und darüber berichten und gegebenenfalls gesetzgeberische Maßnahmen ergreifen."

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."

8a. In Artikel 19 wird folgender Buchstabe e angefügt:

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

8b. 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."

9. In Artikel 53 Absatz 3 wird folgender Satz angefügt:

"Die Regulierungsstelle kann vom Infrastrukturbetreiber verlangen, ihr diese Informationen bereitzustellen, falls sie dies für erforderlich hält."

10. Artikel 54 Absatz 1 erhält folgende Fassung:

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

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

"h) das Verkehrsmanagement;

i) die Erneuerungsplanung und die geplante oder ungeplante Instandhaltung;

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

12. Artikel 56 Absatz 2 wird wie folgt geändert:

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

13. Der Verweis auf den Buchstaben "g" in Artikel 56 Absatz 9 wird durch einen Verweis auf den Buchstaben "j" ersetzt.

14. 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."

15. Folgender Text wird in Artikel 57 Absatz 3a eingefügt:

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

16. Artikel 57 Absatz 8 wird wie folgt geändert:

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

Entsprechender Erwägungsgrund

"Es ist von entscheidender Bedeutung, dass die Regulierungsstellen in Angelegenheiten zusammenarbeiten, in denen im Zusammenhang mit grenzüberschreitenden Schienenverkehrsdiensten oder binationaler Eisenbahninfrastruktur Entscheidungen von zwei oder mehr Regulierungsstellen erforderlich sind, um ihre Entscheidungsfindung zu koordinieren, damit Rechtsunsicherheit vermieden und die Effizienz der grenzüberschreitenden Schienenverkehrsdienste gewährleistet wird."

17. In Artikel 57 wird ein Absatz 10 angefügt:

"10. Bei Entscheidungen über eine binationale Infrastruktur können die beiden betreffenden Mitgliedstaaten nach Inkrafttreten dieser Richtlinie jederzeit vereinbaren, eine Koordinierung zwischen den betreffenden Regulierungsstellen zu verlangen, damit sich ihre Entscheidungen in gleicher Weise auswirken."

18. 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.

Im Bericht wird insbesondere die Entwicklung des Hochgeschwindigkeitsschieneverkehrs bewertet und beurteilt, ob in Bezug auf den Zugang zu Hochgeschwindigkeitsstrecken Diskriminierungen bestehen. Die Kommission prüft die Notwendigkeit gesetzgeberischer Maßnahmen.

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."

Artikel 2

1. Unbeschadet des Artikels 3 Absatz 2 erlassen und veröffentlichen die Mitgliedstaaten spätestens 24 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 8 gelten ab dem 1. Januar 2019, damit die Netzfahrpläne ab 14. Dezember 2020 angewandt werden können.
-