

BERICHT UND ANTRAG
DER REGIERUNG
AN DEN
LANDTAG DES FÜRSTENTUMS LIECHTENSTEIN
BETREFFEND
DIE ABÄNDERUNG DES EISENBAHNGESETZES
(EBG; UMSETZUNG VON EU-RICHTLINIEN)

<i>Behandlung im Landtag</i>	
	<i>Datum</i>
<i>Schlussabstimmung</i>	

Nr. 18/2022

INHALTSVERZEICHNIS

	Seite
Zusammenfassung	5
Zuständiges Ministerium.....	6
Betroffene Stellen	6
I. BERICHT DER REGIERUNG	7
1. Ausgangslage	7
2. Begründung der Vorlage.....	9
3. Schwerpunkte der Vorlage	11
3.1 Umzusetzende EU-Richtlinien	11
3.2 Regelungsinhalte	12
4. Vernehmlassung	14
4.1 Vernehmlassungsteilnehmende	14
4.2 Vernehmlassungsergebnisse.....	15
4.2.1 Gemeinden.....	15
4.2.2 Weitere Vernehmlassungsteilnehmende	15
4.2.3 Österreichische Bundesbahnen (ÖBB).....	15
5. Erläuterungen zu den einzelnen Artikeln unter Berücksichtigung der Vernehmlassung	16
6. Verfassungsmässigkeit / Rechtliches.....	65
7. Auswirkungen auf Verwaltungstätigkeit und Ressourceneinsatz	66
7.1 Neue und veränderte Kernaufgaben	66
7.2 Personelle, finanzielle, organisatorische und räumliche Auswirkungen.....	66
7.3 Evaluation.....	66
II. ANTRAG DER REGIERUNG	67
III. REGIERUNGSVORLAGE	69

Beilagen:

- Richtlinie 2012/34/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. November 2012 zur Schaffung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraums
- Richtlinie (EU) 2016/2370 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 14. Dezember 2016 zur Änderung der Richtlinie 2012/34/EU bezüglich der Öffnung des Marktes für inländische Schienenpersonenverkehrsdienste und der Verwaltung der Eisenbahninfrastruktur
- Delegierter Beschluss (EU) 2017/2075 der Kommission vom 4. September 2017 zur Ersetzung des Anhangs VII der Richtlinie 2012/34/EU des Europäischen Parlaments und des Rates zur Schaffung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraums
- Richtlinie (EU) 2016/797 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Mai 2016 über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems in der Europäischen Union
- Richtlinie (EU) 2016/798 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Mai 2016 über die Eisenbahnsicherheit

ZUSAMMENFASSUNG

Im Jahr 1967 wurde in Liechtenstein das Gesetz über das Eisenbahnwesen (LGBl. 1968 Nr. 3) geschaffen. Dieses Gesetz wurde in den Jahren 2010 und 2011 totalrevidiert und hat seither nur eine marginale Änderung erfahren.

Liechtenstein ist aufgrund seiner EWR-Mitgliedschaft verpflichtet, EWR-Recht im Eisenbahnbereich umzusetzen. Da sich das europäische Eisenbahnrecht seit der Totalrevision des Eisenbahngesetzes massiv weiterentwickelt hat, ist das bestehende Eisenbahngesetz entsprechend den in der Zwischenzeit ins EWR-Abkommen übernommenen bzw. sich im EWR-Übernahmeverfahren befindenden EU-Rechtsakte anzupassen.

Im EWR-Übernahmeprozess wurde aufgrund der speziellen Situation Liechtensteins im Eisenbahnbereich versucht, eine Komplettausnahme zur Richtlinie 2012/34/EU zur Schaffung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraums und den künftig zu übernehmenden Eisenbahnrechtsakten zu verhandeln. Eine Komplettausnahme zur Richtlinie 2012/34/EU wurde aber seitens der EU-Kommission nach jahrelangen Verhandlungen mit Verweis auf eine etwaige Präjudizwirkung auf andere EU-Staaten insbesondere mit Verweis auf die konsistente Rechtsprechung des Gerichtshofs der Europäischen Union abgelehnt. Einzig eine Ausnahme zur Lieferung von Passagierzahlen wurde seitens der EU-Kommission im EWR-Übernahmebeschluss zur Richtlinie 2012/34/EU akzeptiert. Der entsprechende EWR-Übernahmebeschluss zum Neufassung-Eisenbahnpaket und die davon umfassten Rechtsakte wurde seitens Liechtensteins im März 2020 freigegeben. Am 24. September 2021 wurde der Beschluss des Gemeinsamen EWR-Ausschusses Nr. 247/2021 zur Übernahme des Neufassung-Eisenbahnpakets ins EWR-Abkommen schliesslich unterzeichnet.

Das sogenannte 4. Eisenbahnpaket (Verordnung (EU) 2016/796 sowie Richtlinien (EU) 2016/797 und (EU) 2016/798) befand sich zusammen mit dem Neufassung-Eisenbahnpaket im EWR-Übernahmeprozess und wurden stets gemeinsam behandelt und geprüft. Der Beschluss des Gemeinsamen EWR-Ausschusses Nr. 248/2021 zur Übernahme des 4. Eisenbahnpakets ins EWR-Abkommen wurde ebenfalls am 24. September 2021 unterzeichnet. Aus Effizienzgründen werden die zwei Eisenbahnpakete gemeinsam im vorliegenden Bericht und Antrag behandelt werden.

Die Umsetzung der Richtlinien 2012/34/EU, (EU) 2016/2370, (EU) 2016/797 und (EU) 2016/798 soll einerseits mit der gegenständlichen Revision des Eisenbahngesetzes sowie andererseits mit der Abänderung bzw. Neuschaffung verschiedener Verordnungen zum Eisenbahngesetz erfolgen.

ZUSTÄNDIGES MINISTERIUM

Ministerium für Infrastruktur und Justiz

BETROFFENE STELLEN

Amt für Bau und Infrastruktur

Stabsstelle EWR

Vaduz, 8. Februar 2022

LNR 2022-106

P

Sehr geehrter Herr Landtagspräsident,
Sehr geehrte Frauen und Herren Abgeordnete

Die Regierung gestattet sich, dem Hohen Landtag nachstehenden Bericht und Antrag betreffend die Abänderung des Eisenbahngesetzes (EBG; Umsetzung von EU Richtlinien) zu unterbreiten.

I. BERICHT DER REGIERUNG

1. AUSGANGSLAGE

Das Eisenbahnwesen im Fürstentum Liechtenstein ist durch die besondere Situation gekennzeichnet, dass mit der Strecke von der Staatsgrenze bei Schaanwald bis zur Staatsgrenze bei Schaan nur eine einzige, etwa neun Kilometer lange Eisenbahnlinie besteht. Diese dient als Teil der Verbindung von Feldkirch nach Buchs primär der Verknüpfung zwischen dem österreichischen und dem schweizerischen Eisenbahnnetz sowie dem grenzüberschreitenden Personennahverkehr der Region. Diese Eisenbahninfrastruktur wird seit jeher von einem ausländischen Unternehmen, nämlich der ÖBB-Infrastruktur AG bzw. deren Rechtsvorgängern, betrieben. Auch die Verkehrsleistungen auf dieser Strecke werden ausschliesslich von Eisenbahnverkehrsunternehmen mit Sitz im Ausland erbracht.

Nebst dem internationalen Transitverkehr (Fernverkehrszüge und Güterzüge) verkehren derzeit auf der liechtensteinischen Eisenbahnstrecke in beschränkten Zeitfenstern auch einige wenige Nahverkehrszüge pro Tag. Von Buchs nach Feldkirch und von Feldkirch nach Buchs fahren täglich insgesamt neun Zugspaare, welche als sog. «Liechtenstein-Takt» von der ÖBB-Personenverkehr AG durchgeführt werden. Die Bestellung und Finanzierung des Nahverkehrsangebots erfolgen durch den Verkehrsbetrieb LIECHTENSTEINmobil gemeinsam mit dem Land Vorarlberg.

Aufgrund der EWR-Mitgliedschaft ist Liechtenstein verpflichtet, EWR-Recht im Eisenbahnbereich umzusetzen. Liechtenstein ist dieser Verpflichtung allerdings erst mit der Totalrevision des Eisenbahngesetzes in den Jahren 2010 und 2011 nachgekommen. Das totalrevidierte Eisenbahngesetz (EBG) vom 16. März 2011¹ ist seit dem 1. Januar 2012 in Kraft. Mit diesem Gesetz wurden zahlreiche, für den EWR und damit auch für das Fürstentum Liechtenstein verbindliche Richtlinien, die das Eisenbahnrecht betreffen, in nationales Recht umgesetzt.² Seither hat das europäische Eisenbahnrecht eine deutliche Weiterentwicklung erfahren, die auch im nationalen Recht abzubilden ist.

Aufgrund des engen infrastrukturellen sowie betrieblichen Zusammenhangs des im Fürstentum Liechtenstein gelegenen Streckenteils mit dem österreichischen Eisenbahnnetz – als Übergabebahnhof zwischen dem österreichischen und dem schweizerischen Schienennetz dient der Bahnhof Buchs SG – ist darauf zu achten, dass das Eisenbahngesetz keine unnötigen administrativen oder technischen Hürden schafft. Dabei ist insbesondere zu berücksichtigen, dass der auf dem Gebiet

¹ LGBl. 2011 Nr. 182.

² Siehe hierzu Bericht und Antrag Nr. 120/2010 betreffend die Totalrevision des Eisenbahngesetzes sowie Stellungnahme Nr. 9/2011 zu den anlässlich der ersten Lesung betreffend die Totalrevision des Eisenbahngesetzes aufgeworfenen Fragen.

des Fürstentums Liechtenstein gelegene Streckenteil bzw. die Eisenbahninfrastruktur bis zur ersten Einfahrtsweiche in Buchs nach den in Österreich geltenden Regeln (technische Normen und Betriebsvorschriften) betrieben wird.

2. BEGRÜNDUNG DER VORLAGE

Da sowohl das in Liechtenstein gelegene Schienennetz als auch das rollende Material in Besitz der Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB) bzw. der ÖBB-Infrastruktur AG war bzw. ist, erachtete Liechtenstein sowohl eine EWR-Übernahme ohne explizite Ausnahme für Liechtenstein als auch eine Umsetzung in Liechtenstein als nicht notwendig. Dies wurde von der EFTA-Überwachungsbehörde (ESA) auch nach der Totalrevision des Eisenbahngesetzes in den Jahren 2010 und 2011 akzeptiert.

Nach etlichen Urteilen des Gerichtshofs der Europäischen Union (EuGH) zur Umsetzungspflicht der EU-Staaten im Eisenbahnbereich – selbst ohne konkreten Anwendungsbereich – hat die ESA allerdings ab dem Jahr 2014 auch von Liechtenstein eine vollständige Umsetzung der Eisenbahnrichtlinien verlangt. Der EuGH hat z.B. im Fall C-372/00 Kommission gegen Irland³ geurteilt, dass Irland die Bestimmungen über Hochgeschwindigkeitstrecken umzusetzen hat, auch wenn in Zukunft die Errichtung von Hochgeschwindigkeitsstrecken nicht geplant ist. Allein das Bestehen der hypothetischen Möglichkeit dazu reichte für den EuGH in diesem Fall und in vielen anderen Fällen für eine lückenlose Umsetzungsverpflichtung aus. Daher verlangte die ESA dies auch von Liechtenstein.

³ Vergleiche EuGH, Rs. C-214198 Kommission vs. Griechenland, Paragraph 22; Rs. C-372\00 Kommission vs. Irland, Paragraph 11; Rs. C-441100 Kommission vs. UK, Paragraph 15; Rs. C-71105 Kommission vs. Luxemburg, Paragraph 12; Rs. C-343108 Kommission vs. Republik Tschechien, Paragraph 39; Rs. C-372100 Kommission vs. Irland, Paragraph 13; Rs. 420185 Kommission vs. Italien, Paragraph 5.

Aufgrund dieser Forderung der ESA hat Liechtenstein im Jahr 2015 beschlossen, zukünftig bei der EWR-Übernahme von neuen EU-Rechtsakten im Eisenbahnbereich aufgrund der besonderen Ausgangssituation eine Komplettausnahme in den jeweiligen EWR-Übernahmebeschlüssen mit der EU-Kommission zu verhandeln. Angestrebt wurde dabei das Festschreiben einer Komplettausnahme von den Umsetzungsverpflichtungen bezüglich aller Eisenbahnrechtsakte. Es folgten mehrere Verhandlungsrunden mit der EU-Kommission, wobei die EU-Seite eine Komplettausnahme von der Umsetzungspflicht im Jahr 2018 abgelehnt hat. Trotzdem wurde weiterhin versucht, die EU-Kommission davon zu überzeugen, dass es aufgrund der sich nicht wirklich ändernden geographischen und faktischen Gegebenheiten nie eine eigenständige liechtensteinische Eisenbahninfrastruktur und damit auch nicht die Notwendigkeit einer umfassenden Eisenbahngesetzgebung geben wird. Allerdings kann gemäss der EU-Kommission – mit Verweis auf die Rechtsprechung des Gerichtshofs der Europäischen Union – selbst dann nicht ausgeschlossen werden, dass die faktische – wenn auch unrealistische – Möglichkeit dazu bestehen könnte. Da sich diese Auffassung der EU-Kommission als unumstösslich erwiesen hat, wurde in einem zweiten Schritt versucht, eine eingeschränkte Ausnahme zu verhandeln, dass zumindest keine eigenen statistischen Daten über liechtensteinische Passagierzahlen erfasst und an die EU-Kommission zu melden sind. Diese Ausnahme wurde dann seitens der EU-Kommission akzeptiert.

Aufgrund des Ergebnisses der Verhandlungen mit der EU-Kommission müssen nun die EU-Eisenbahnrichtlinien nahezu vollständig in liechtensteinisches Recht umgesetzt werden. Die Umsetzung soll einerseits mit der gegenständlichen Revision des Eisenbahngesetzes sowie andererseits mit der Abänderung bzw. Neuschaffung verschiedener Verordnungen zum Eisenbahngesetz erfolgen.

3. SCHWERPUNKTE DER VORLAGE

3.1 Umzusetzende EU-Richtlinien

Die in das liechtensteinische Recht umzusetzende EU-Richtlinien umfassen insbesondere die Richtlinie 2012/34/EU zur Schaffung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraums⁴, geändert durch die Richtlinie (EU) 2016/2370⁵, und die damit in Verbindung stehenden EU-Rechtsakte sowie das sog. «vierte Eisenbahnpaket» bestehend aus den Richtlinien (EU) 2016/797 über die Interoperabilität des Eisenbahnwesens der Europäischen Union⁶ sowie (EU) 2016/798 über die Eisenbahnsicherheit⁷. Diese EU-Rechtsakte werden mit den EWR-Übernahmebeschlüssen Nr. 247/2021 und Nr. 248/2021, die am 24. September 2021 unterzeichnet wurden, ins EWR-Abkommen übernommen gemäss dem üblichen EWR-Verfahren wird dem Landtag ein Bericht und Antrag betreffend die Übernahme der beiden EWR-Übernahmebeschlüsse⁸ in derselben Landtagssitzung gesondert zur Zustimmung vorgelegt werden.

Die Richtlinie 2012/34/EU bezweckt insbesondere die Verbesserung der Qualität durch Ankurbelung des Wettbewerbs, die Stärkung der Marktaufsicht sowie die Verbesserung der Bedingungen für Investitionen in den Eisenbahnsektor. Die

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

⁵ Richtlinie (EU) 2016/2370 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 14. Dezember 2016 zur Änderung der Richtlinie 2012/34/EU bezüglich der Öffnung des Marktes für inländische Schienenpersonenverkehrsdienste und der Verwaltung der Eisenbahninfrastruktur (ABl. L 352 vom 23.12.2016, S. 1).

⁶ Richtlinie (EU) 2016/797 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Mai 2016 über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems in der Europäischen Union (ABl. L 138 vom 26.5.2016, S. 44).

⁷ Richtlinie (EU) 2016/798 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Mai 2016 über Eisenbahnsicherheit (ABl. L 138 vom 26.5.2016, S. 102).

⁸ Bericht und Antrag der Regierung an den Landtag des Fürstentums Liechtenstein betreffend Beschluss Nr. 247/2021 sowie Beschluss Nr. 248/2021 des Gemeinsamen EWR-Ausschusses im Bereich Eisenbahn (Nr. 20/2022).

Richtlinie gestattet grössere Transparenz in Bezug auf die Bedingungen des Zugangs zum Schienenverkehrsmarkt und sorgt für eine Verbesserung des Zugangs von Betreibern zu schienenverkehrsbezogenen Serviceeinrichtungen wie z.B. Bahnhöfen. Mit der Richtlinie (EU) 2016/2370 wurde die Richtlinie 2012/34/EU im Hinblick auf die Öffnung des Marktes für inländische Schienenpersonenverkehrsdienste und die Verwaltung der Eisenbahninfrastruktur geändert.

In der Richtlinie (EU) 2016/797 werden die Bedingungen festgelegt, welche für die Verwirklichung der Interoperabilität des Eisenbahnsystems in der Europäischen Union (EU) sowie den EWR-Staaten erfüllt sein müssen, um ein optimales Mass an technischer Harmonisierung zu erreichen. Damit sollen die Eisenbahnverkehrsdienste innerhalb der EU und im EWR erleichtert, verbessert und entwickelt werden sowie zur Verwirklichung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraums und Verlagerung zu effizienteren Verkehrsarten beigetragen werden. Zweck der Richtlinie (EU) 2016/798 ist insbesondere die Entwicklung und Verbesserung der Sicherheit des Eisenbahnsystems der EU und ein besserer Marktzugang für Dienstleistungen auf dem Schienenweg durch die Harmonisierung der Regulierungsstruktur in den Mitgliedstaaten, die Bestimmung der Zuständigkeiten der einzelnen Akteure des Eisenbahnsystems der EU, die Entwicklung gemeinsamer Sicherheitsziele und -methoden sowie die Festlegung der Grundsätze für die Erteilung, Erneuerung, Änderung und Einschränkung oder Widerruf von Sicherheitsbescheinigungen und -genehmigungen.

3.2 Regelungsinhalte

Viele der in der Regierungsvorlage enthaltenen Änderungen des Eisenbahngesetzes sind eher geringfügige Anpassungen an die geänderten oder nunmehr detaillierteren Vorgaben des EWR-Rechts. Die wichtigsten grundlegenden Änderungen sind:

- Streichung des Art. 27 betreffend Schulungseinrichtungen, weil solche im Fürstentum Liechtenstein nicht bestehen und die Errichtung neuer Schulungseinrichtungen auch nicht zu erwarten ist;
- Regelungen zum Zugang zu Serviceleistungen sowie Zusatz- und Nebenleistungen werden auf jene reduziert, die auf dem Gebiet des Fürstentums Liechtenstein auch tatsächlich angeboten werden;
- für die Erteilung der Sicherheitsgenehmigung für Eisenbahninfrastrukturunternehmen ist die Behörde des Staates zuständig, in dem sich die Eisenbahninfrastruktur befindet;
- einheitliche Sicherheitsbescheinigungen für Eisenbahnverkehrsunternehmen erteilt die Europäische Eisenbahnagentur im Zusammenwirken mit den nationalen Behörden;
- Zulassung von Schienenfahrzeugen fällt nun ebenfalls in die Zuständigkeit der Europäischen Eisenbahnagentur.

Neu aufgenommen im Eisenbahngesetz wurde Kapitel VIIIa. (neue Art. 37a bis 37l) über die Führung und Organisation von Eisenbahnunternehmen. Zentrales Anliegen dieser Regelungen ist eine exakte Trennung zwischen Eisenbahninfrastrukturunternehmen und Eisenbahnverkehrsunternehmen in organisatorischen und wirtschaftlichen Angelegenheiten. Ferner enthalten sie Vorgaben zur Verbesserung der Zusammenarbeit der grossen Eisenbahninfrastrukturunternehmen in Europa sowie zur Verbesserung und zum Ausbau des Schienennetzes.

4. VERNEHMLASSUNG

4.1 Vernehmlassungsteilnehmende

Die Regierung gab den Bericht betreffend die Abänderung des Eisenbahngesetzes (EBG; Umsetzung von EU-Richtlinien) am 16. März 2021 in Vernehmlassung. Die nachfolgenden Organisationen und Verbände wurden eingeladen, zuhanden des Ministeriums für Infrastruktur, Wirtschaft und Sport⁹ bis zum 16. Juni 2021 ihre Stellungnahme abzugeben:

- alle Gemeinden
- Österreichische Bundesbahnen (ÖBB)
- Schweizerische Bundesbahnen (SBB)
- Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (BMK)
- Bundesamt für Verkehr (BAV)
- Fürstliches Landgericht
- Verwaltungsgerichtshof
- Liechtensteinische Staatsanwaltschaft
- Beschwerdekommision für Verwaltungsangelegenheiten
- Liechtensteinische Industrie- und Handelskammer LIHK
- Wirtschaftskammer Liechtenstein für Gewerbe, Handel und Dienstleistung
- Verkehrsbetrieb LIECHTENSTEINmobil
- Liechtensteinische Ingenieur- und Architektenvereinigung lia
- Land Vorarlberg bzw. Amt der Vorarlberger Landesregierung

⁹ Seit dem 25. März 2021 Ministerium für Infrastruktur und Justiz.

- Kanton St. Gallen

Bis auf eine Stellungnahme der Österreichischen Bundesbahnen sind keine Stellungnahmen von den oben genannten Vernehmlassungsteilnehmenden eingegangen. Diese haben entweder eine Verzichtserklärung abgegeben oder es ging keine Rückmeldung ein. Grundsätzlich wurde die Anpassung des Eisenbahngesetzes von den Vernehmlassungsteilnehmenden begrüsst.

4.2 Vernehmlassungsergebnisse

4.2.1 Gemeinden

Die Vernehmlassungsvorlage wurde allen Gemeinden zur Stellungnahme zugestellt. Die Gemeinden Balzers, Triesen, Triesenberg, Vaduz, Planken, Eschen, Mauren, Gamprin und Ruggell haben mitgeteilt, dass sie auf eine Stellungnahme zum Vernehmlassungsbericht verzichten. Die Gemeinden Schaan und Schellenberg habe sich nicht zum Vernehmlassungsbericht geäußert.

4.2.2 Weitere Vernehmlassungsteilnehmende

Die Wirtschaftskammer, der Verwaltunggerichtshof, das Fürstliche Landgericht, die Liechtensteinische Industrie- und Handelskammer, der Verkehrsbetrieb LIECHTENSTEINmobil, die Liechtensteinische Ingenieur- und Architektenvereinigung, die Liechtensteinische Staatsanwaltschaft, das Bundesamt für Verkehr, die Schweizerischen Bundesbahnen und das Land Vorarlberg verzichteten auf eine Stellungnahme oder hatten keine weiteren Bemerkungen dazu.

4.2.3 Österreichische Bundesbahnen (ÖBB)

Die Österreichischen Bundesbahnen haben zum Vernehmlassungsbericht am 15. Juni 2021 eine Stellungnahme zu den regulierungsrechtlichen Vorgaben und Themen der technischen Interoperabilität eingereicht. Diese Anliegen werden im

nachfolgenden Kapitel 5 bei den Erläuterungen zu den jeweiligen Artikeln detailliert behandelt.

5. ERLÄUTERUNGEN ZU DEN EINZELNEN ARTIKELN UNTER BERÜCKSICHTIGUNG DER VERNEHMLASSUNG

Zu Art. 1 Abs. 3 Bst. a bis e

Art. 1 Abs. 3 verdeutlicht den Zusammenhang zwischen dem Eisenbahngesetz und den eisenbahnrechtlichen Regelungen des EWR, indem die Richtlinien, die mit dem Gesetz umgesetzt werden, explizit angeführt sind. Seit der Totalrevision des Eisenbahngesetzes vom 16. März 2011 wurden etliche der in Abs. 3 genannten Richtlinien durch neuere Rechtsakte abgelöst, die mit der gegenständlichen Vorlage in liechtensteinisches Recht umgesetzt werden sollen. Folglich sind auch die Umsetzungshinweise entsprechend zu aktualisieren.

Zu Art. 3 Abs. 1 Bst. b bis d und Abs. 2

Art. 3 Abs. 1 Bst. b definiert den Begriff des Eisenbahninfrastrukturunternehmens. Die nunmehr ergänzte Wortfolge „einschliesslich deren Erhaltung und Erneuerung“ stellt in Übereinstimmung mit den neu geschaffenen Bestimmungen der Art. 37a ff. klar, dass diese Aufgaben ebenfalls zum Tätigkeitsbereich eines Eisenbahninfrastrukturunternehmens zählen.

In Art. 3 Abs. 1 Bst. c wurde die Klarstellung aufgenommen, dass Unternehmen, die ausschliesslich Güterverkehrsdienste auf Anschlussbahnen¹⁰ durchführen, nicht als Eisenbahnverkehrsunternehmen gelten und daher die strengen Regelungen für Eisenbahnverkehrsunternehmen nicht zur Anwendung kommen. Damit

¹⁰ Anschlussbahnen sind Eisenbahnen, die von ihren Eigentümern, die keine Eisenbahnunternehmen sind, ausschliesslich für den eigenen Güterverkehr errichtet und betrieben werden (Art. 3 Abs. 1 Bst. f EBG). In Liechtenstein existieren derzeit keine Anschlussbahnen.

wird die bisherige Rechtslage fortgeschrieben und es entfällt für diese Unternehmen insbesondere das Erfordernis einer Verkehrsbewilligung (Art. 15) sowie der einheitlichen Sicherheitsbescheinigung (Art. 17). Bereits gemäss geltendem Recht sind Anschlussbahnen von der Konzessionspflicht ausgenommen (Art. 4 Abs. 2 EBG), ebenso wenig bedürfen sie einer Sicherheitsbewilligung (Art. 13 Abs. 2 EBG).

Der geltende Art. 3 Abs. 1 Bst. d definiert den Begriff der Eisenbahninfrastruktur in Übereinstimmung mit den Vorgaben des EWR-Rechts und bedient sich dazu einer Verweisung auf den massgeblichen EWR-Rechtsakt. Dieser wurde in der Zwischenzeit aufgehoben und die Aufzählung aller Anlagen, die in ihrer Gesamtheit die Eisenbahninfrastruktur ausmachen, findet sich nun im Anhang I der Richtlinie 2012/34/EU.

Das bisherige Regelungskonzept soll beibehalten werden, weshalb in der Vorlage lediglich eine Aktualisierung der Verweisung vorgesehen ist. Die Aufzählung im Anhang I der Richtlinie 2012/34/EU fällt überaus umfangreich aus, weshalb es zweckmässig erscheint, im Gesetz keine eigenständige Definition vorzunehmen, sondern auf den Anhang der Richtlinie zu verweisen.

Weiter werden auch die Verweise auf das EWR-Recht in Abs. 2 auf den aktuellen Stand gebracht.

Zu Art. 10 Abs. 2 Bst. a Einleitungssatz, Abs. 3 Bst. a und Abs. 6 Bst. a

Schon bisher hat Art. 10 vorgesehen, dass der Bauentwurf den Technischen Spezifikationen für die Interoperabilität (TSI) entsprechen muss. Aufgrund der Neufassung der Richtlinie war der Verweis auf die EWR-rechtliche Grundlage zu aktualisieren. Zudem stellt Art. 10 nun klar, dass die TSI die anerkannten Regeln der Technik wiederzugeben und die Behörde im Bewilligungsverfahren die Übereinstimmung mit den TSI zu prüfen hat. Ein positives Ergebnis dieser Prüfung ist wiederum Voraussetzung für die Erteilung der eisenbahnrechtlichen Baubewilligung.

Zu Art. 12 Abs. 1 und Abs. 2 Einleitungssatz

Aufgrund der Vorgaben des EWR-Rechts sind die Bestimmungen über die Erteilung der eisenbahnrechtlichen Betriebsbewilligung zu präzisieren. Zum Nachweis der Übereinstimmung mit den Grundlegenden Anforderungen gemäss Anhang III der Richtlinie (EU) 2016/797 sind dem Antrag auf Erteilung der eisenbahnrechtlichen Betriebsbewilligung die jeweiligen EG-Prüferklärungen beizulegen. Dies betrifft die Teilsysteme „Zugsicherung/Zugsteuerung und Signalgebung“, „Energie“ und „Infrastruktur“. Ferner ist die aufgrund der einschlägigen TSI und sonstiger Vorschriften festgestellte technische Kompatibilität der Teilsysteme mit dem System, in das sie integriert werden, nachzuweisen. Zudem ist durch entsprechende Unterlagen der Nachweis der festgestellten sicheren Integration der Teilsysteme zu erbringen. Die Überprüfung der sicheren Integration hat unter Anwendung der einschlägigen TSI sowie der Gemeinsamen Sicherheitsmethoden (CSM) zu erfolgen.

Soweit das Bauvorhaben die Ausrüstung mit dem Europäischen Zugsicherungs- und Zugsteuerungssystem (ETCS) und/oder dem Globalen Mobilfunksystem für Eisenbahnen (GSM-R) einschliesst, ist zudem die positive Entscheidung der Europäischen Eisenbahnagentur gemäss Art. 19 der Richtlinie (EU) 2016/797 nachzuweisen, mit der diese die technische Übereinstimmung der Ausschreibung mit den einschlägigen TSI überprüft hat, um die vollständige Interoperabilität sicherzustellen.

Verfahrensrechtlich ist Abs. 2 aufgrund der Vorgaben der Richtlinie dahingehend zu ergänzen, dass die Eisenbahnbehörde innerhalb eines Monats den Antragsteller zur Beibringung zusätzlicher Informationen aufzufordern hat, falls der Antrag unvollständig sein sollte. Die Entscheidung über die Erteilung der eisenbahnrechtlichen Betriebsbewilligung hat innerhalb von vier Monaten zu erfolgen, wobei das Einlangen der vollständigen Unterlagen den Fristenlauf auslöst.

Zu Art. 14 Abs. 1, Abs. 2 Bst. a und Abs. 4 bis 6

In Übereinstimmung mit den Vorgaben des Art. 12 der Richtlinie (EU) 2016/798 ist nun jene nationale Behörde für die Erteilung der Sicherheitsbewilligung für den Infrastrukturbetreiber (Eisenbahninfrastrukturunternehmen) zuständig, in dem sich die Eisenbahninfrastruktur befindet. Die bisherige Zuständigkeitsregelung, die am Sitz des Eisenbahninfrastrukturunternehmens anknüpfte, kann aus diesem Grund nicht beibehalten werden. Ferner verlangt die Richtlinie, dass bei grenzüberschreitender Eisenbahninfrastruktur die zuständigen Behörden der beteiligten Länder bei der Erteilung der Bewilligung zusammenarbeiten. Abs. 1 ist daher in diesem Sinne zu ergänzen. Zudem kann der bisherige Abs. 5 ersatzlos entfallen, weil aufgrund der Neuregelung der Zuständigkeit für die Vorlage einer von einer ausländischen Behörde erteilten Sicherheitsbewilligung kein Anwendungsbereich verbleibt.

Einzelheiten hinsichtlich der Ausstellung der Sicherheitsbewilligung (in der EU Sicherheitsgenehmigung genannt) sind in der Empfehlung (EU) 2019/780 geregelt. Diese ist zwar nicht rechtlich verbindlich, kann jedoch von der Eisenbahnbehörde als Leitlinie herangezogen werden. Sie enthält auch ein Muster für dieses Dokument.

In Abs. 2 ist ebenso wie in Abs. 6 der Verweis auf die „Sicherheitsrichtlinie“ zu aktualisieren, weil die bisher einschlägige Richtlinie 2004/49/EG durch die Richtlinie (EU) 2016/798 abgelöst wurde. Der in Abs. 2 eingefügte Klammerausdruck „(Art. 30)“ verweist zwecks besserer Übersichtlichkeit auf jene Bestimmungen, die die Anforderungen an das Sicherheitsmanagementsystem im Einzelnen regeln.

In Erfüllung der Vorgaben des EWR-Rechts ist ferner in Abs. 4 klarzustellen, dass eine Sicherheitsbewilligung nicht in jedem Fall entzogen werden muss, wenn die Voraussetzungen für ihre Erteilung nicht mehr in vollem Umfang vorliegen. Die

Eisenbahnbehörde kann auch zum gelinderen Mittel einer Einschränkung der Sicherheitsbewilligung greifen.

Zu Art. 16 Abs. 2 Bst. d und Abs. 5 Einleitungssatz

Voraussetzung für die Erteilung der Verkehrsbewilligung an ein Eisenbahnverkehrsunternehmen ist unter anderem der Nachweis einer ausreichenden Deckung für eine zivilrechtliche Haftung. Entgegen der bisherigen Rechtslage kann dieser Nachweis nicht nur durch den Abschluss einer Versicherung erbracht werden, denn die Richtlinie ermöglicht auch den Nachweis ausreichender Bürgschaften. Art. 16 Abs. 2 Bst. d verlangt daher nur noch neutral einen Nachweis, dass der Antragsteller die Anforderungen an die Deckung für eine zivilrechtliche Haftung erfüllt. Die möglichen Formen des Nachweises, nämlich Versicherung oder Bürgschaft, sollen zukünftig in Art. 12 der Verordnung über Sicherheits- und Verkehrsbewilligungen sowie Sicherheitsbescheinigungen für Eisenbahnunternehmen¹¹ dargestellt werden. Dabei ist ferner zu beachten, dass Art. 5 der unmittelbar anwendbaren Durchführungsverordnung (EU) 2015/171 weitere Vorgaben für die Anforderungen an die Deckung der zivilrechtlichen Haftung bzw. deren Nachweis enthält.

In Abs. 5 ist die Verordnungsermächtigung dahingehend zu ändern, dass nun die Richtlinie 2012/34/EU die Grundsätze für die Erteilung der Verkehrsbewilligung (in der EU Verkehrsgenehmigung genannt) vorgibt. Zwar gibt es derzeit kein Eisenbahnverkehrsunternehmen mit Sitz im Fürstentum Liechtenstein, jedoch ist aufgrund der Vorgaben des EWR-Rechts die Umsetzung dieses Teils der Richtlinie unerlässlich, denn selbst Malta und Zypern, auf deren Gebiet keine Eisenbahninfrastruktur besteht, sind von der Umsetzungspflicht nicht ausgenommen.

¹¹ Verordnung vom 13. November 2012 über Sicherheits- und Verkehrsbewilligungen sowie Sicherheitsbescheinigungen für Eisenbahnunternehmen (SVSEV), LGBl. 2012 Nr. 363.

Mit der Durchführungsverordnung (EU) 2015/171 der Kommission wurde zudem ein gemeinsames Muster für das Genehmigungsdokument geschaffen. Dieses ist von den Eisenbahnbehörden zu verwenden, um die wechselseitige Information über Verkehrsgenehmigungen zu erleichtern. Zudem regelt die unmittelbar anzuwendende Durchführungsverordnung einzelne Aspekte des Genehmigungsverfahrens, die neben Art. 16 sowie den einschlägigen Bestimmungen der Verordnung über Sicherheits- und Verkehrsbewilligungen sowie Sicherheitsbescheinigungen für Eisenbahnunternehmen (SVSEV) zur Anwendung kommen.

Überschrift vor Art. 17

Gemäss der Richtlinie (EU) 2016/798 wird die Sicherheitsbescheinigung neu als „einheitliche Sicherheitsbescheinigung“ bezeichnet. Aus diesem Grund ist die Überschrift vor Art. 17 anzupassen.

Zu Art. 17 und 18

Die Sicherheitsbescheinigung ist im System des Netzzugangs ein wichtiger Baustein, denn sie dient als Nachweis, dass das Eisenbahnverkehrsunternehmen in der Lage ist, den Anforderungen an die Eisenbahnsicherheit nachzukommen. Bislang bestand die Sicherheitsbescheinigung aus zwei Teilen, nämlich Teil A zur Unternehmensorganisation sowie Teil B zu den Anforderungen der jeweiligen nationalen Eisenbahnnetze. Dies hatte zur Folge, dass ein Eisenbahnverkehrsunternehmen, das in mehreren Ländern tätig werden wollte, in jedem Land um eine Sicherheitsbescheinigung Teil B ansuchen musste. Die Richtlinie (EU) 2016/798 bringt nun eine grundlegende Änderung, als für die Ausstellung der Sicherheitsbescheinigung nun im Regelfall die Europäische Eisenbahnagentur zuständig ist. Um die länderspezifischen Besonderheiten berücksichtigen zu können, muss das Eisenbahnverkehrsunternehmen im Antrag auf Ausstellung einer Sicherheitsbescheinigung den angestrebten geografischen Tätigkeitsbereich bekannt geben und die

Agentur prüft dann für den gesamten geografischen Tätigkeitsbereich, ob das Unternehmen die Anforderungen an einen sicheren Betrieb erfüllen kann. Insbesondere muss das Sicherheitsmanagementsystem so ausgerichtet sein, dass es den Anforderungen des gesamten geografischen Tätigkeitsbereichs entspricht. Die nationalen Behörden sind in die Ausstellung dieser einheitlichen Sicherheitsbescheinigung nur insoweit eingebunden, als die Eisenbahnverkehrsunternehmen notifizierte nationale Vorschriften beachten müssen.

Ausnahmsweise können auch nationale Behörden eine einheitliche Sicherheitsbescheinigung ausstellen, wenn sich das beabsichtigte Tätigkeitsgebiet ausschliesslich auf diesen einen Staat beschränkt. Dieser Fall kommt für Liechtenstein allerdings nicht in Betracht, denn die kurze im Inland gelegene Strecke lässt einen reinen Binnenverkehr nicht zu.

Auch sonst werden die Behörden Liechtensteins zukünftig nicht in die Ausstellung der einheitlichen Sicherheitsbescheinigungen eingebunden sein, weil es in Liechtenstein an nationalen Vorschriften fehlt, die gemäss Art. 8 der Richtlinie (EU) 2016/798 zu notifizieren wären. Dazu zählen ausweislich Erwägungsgrund (12) der Richtlinie neben den Betriebsvorschriften sonstige nationale technische Vorschriften, die schrittweise durch gemeine Normen ersetzt werden sollen, die in den Gemeinsamen Sicherheitszielen (CST), Gemeinsamen Sicherheitsmethoden (CSM) sowie Technischen Spezifikationen für die Interoperabilität (TSI) festgelegt sind. Die Betriebsabwicklung auf dem in Liechtenstein gelegenen Streckenabschnitt von der Staatsgrenze bei Schaanwald zur Staatsgrenze bei Schaan erfolgt nach österreichischen Betriebsvorschriften, die daher auch von Österreich zu notifizieren sind. Auch bei der Ausstellung einer einheitlichen Sicherheitsbescheinigung für Liechtenstein durch die Europäische Eisenbahnagentur wird die Sicherheitsprüfung im Hinblick auf diese Betriebsvorschriften daher von der österreichischen Behörde zusammen mit der Europäischen Eisenbahnagentur vorzunehmen sein. Ein

geografisches Tätigkeitsgebiet, das zwar das Fürstentum Liechtenstein einschliesst, nicht aber die Republik Österreich, ist praktisch nicht umsetzbar, weil eine über das Gebiet des Fürstentums Liechtenstein führende Zufahrt entweder den in Österreich gelegenen Bahnhof Feldkirch oder den auf schweizerischem Gebiet gelegenen Bahnhof Buchs SG berühren muss. Dieser dient als Schnittstelle zwischen den Eisenbahnnetzen der Schweiz sowie Österreichs, weshalb die österreichischen Vorschriften bis in den Bahnhof Buchs SG „hineinwirken“.

Aus den dargestellten Gründen können die bisherigen Bestimmungen über die Erteilung von Sicherheitsbescheinigungen an Eisenbahnverkehrsunternehmen entfallen. Die Neufassung beschränkt sich auf den Grundsatz, dass jedes Eisenbahnverkehrsunternehmen, das die in Liechtenstein gelegene Eisenbahninfrastruktur befahren will, eine gültige einheitliche Sicherheitsbescheinigung besitzen muss, die das Fürstentum Liechtenstein als geografisches Tätigkeitsgebiet miteinschliesst. Zudem stellt das Gesetz klar, dass die Europäische Eisenbahnagentur die Eisenbahnbehörde Liechtensteins von jeder Erteilung, Verlängerung oder Änderung einer einheitlichen Sicherheitsbescheinigung, die Liechtenstein berührt, in Kenntnis zu setzen hat. Dies gilt ebenso für den Widerruf einer einheitlichen Sicherheitsbescheinigung. Diese Verpflichtung für die Europäische Eisenbahnagentur ergibt sich unmittelbar aus der Richtlinie, doch soll das Eisenbahngesetz im Sinne der Rechtssicherheit klarstellen, dass für die Eisenbahnbehörde Liechtensteins nachprüfbar ist, ob ein Eisenbahnverkehrsunternehmen über eine auch für Liechtenstein gültige einheitliche Sicherheitsbescheinigung verfügt.

Art. 18 regelt in diesem Zusammenhang die Befugnis der Eisenbahnbehörde des Fürstentums Liechtenstein, im Falle von Sicherheitsbedenken Nachprüfungen vorzunehmen. Kommt die Behörde dabei zu der Überzeugung, dass das Eisenbahnverkehrsunternehmen die Voraussetzungen für die Ausstellung einer einheitlichen

Sicherheitsbescheinigung nicht mehr erfüllt, so kann sie bei der Europäischen Eisenbahnagentur deren Einschränkung oder Widerruf beantragen. Stellt die Behörde ein schwerwiegendes Sicherheitsrisiko fest, so kann sie zur Gefahrenabwehr vorläufige Massnahmen ergreifen, die bis zur Einschränkung oder Aussetzung des Betriebs reichen können. Die Europäische Eisenbahnagentur ist hiervon unverzüglich zu verständigen. Beträgt die Dauer der von der Eisenbahnbehörde verfügten Massnahmen mehr als drei Monate, so hat sie zudem bei der Europäischen Eisenbahnagentur die Einschränkung oder den Widerruf der einheitlichen Sicherheitsbeschränkung zu beantragen.

Wurde die einheitliche Sicherheitsbescheinigung von der Republik Österreich ausgestellt, so sind die Abs. 1 und 2 sinngemäss anzuwenden (Abs. 3). Ein Antrag auf Einschränkung oder Widerruf der einheitlichen Sicherheitsbescheinigung ist in diesem Fall an die zuständige Behörde der Republik Österreich zu richten. Auch von einer Verfügung nach Abs. 2 ist dann die österreichische Behörde zu verständigen.

Überschrift vor Art. 19

Aufgrund der Änderung des Art. 19¹² ist die Überschrift vor Art. 19 entsprechend anzupassen.

Zu Art. 19

Mit der Richtlinie (EU) 2016/797 wurde die Zulassung von Schienenfahrzeugen gänzlich neu geregelt. Zuständige Stelle ist nunmehr im Regelfall die Europäische Eisenbahnagentur. Eine Zulassung für einen einzigen EWR-Mitgliedstaat wäre zwar möglich, kommt für das Gebiet des Fürstentums Liechtenstein aber aus den vorab in den zu Art. 17 und 18 dargelegten Gründen nicht in Betracht. Zudem ist

¹² Siehe dazu die Ausführungen zu Art. 19.

zu berücksichtigen, dass es weder eine nationale Schienenfahrzeugindustrie noch Eisenbahnverkehrsunternehmen mit Sitz in Liechtenstein gibt.

Zunächst hält Abs. 1 in Übereinstimmung mit der Richtlinie als Grundsatz fest, dass auf dem Gebiet des Fürstentums Liechtenstein eingesetzte Fahrzeuge über eine aufrechte Zulassung verfügen sowie mit einer Europäischen Fahrzeugnummer gekennzeichnet sein müssen. Hiervon sind nur jene Schienenfahrzeuge ausgenommen, die ausschliesslich auf Anschlussbahnen Verwendung finden.

Eisenbahnverkehrsunternehmen sind zudem nach Abs. 3 verpflichtet, sich vor dem Einsatz eines Schienenfahrzeugs auf dem Gebiet des Fürstentums Liechtenstein davon zu überzeugen, dass es für den geplanten Einsatz geeignet und mit der Eisenbahninfrastruktur kompatibel ist.

Stellt die Eisenbahnbehörde im Zuge ihrer allgemeinen Aufsichtstätigkeit fest, dass ein im Inland eingesetztes Schienenfahrzeug die Grundlegenden Anforderungen gemäss Anhang III der Richtlinie (EU) 2016/797 nicht erfüllt, hat sie das Eisenbahnverkehrsunternehmen aufzufordern, die Übereinstimmung mit den Grundlegenden Anforderungen wiederherzustellen. Zudem hat sie sowohl die Europäische Eisenbahnagentur als auch die für die Belange der Eisenbahnsicherheit zuständigen Behörden der EWR-Mitgliedstaaten sowie der Schweiz von der Beanstandung in Kenntnis zu setzen. Im Fall eines schwerwiegenden Sicherheitsrisikos hat die Eisenbahnbehörde zudem vorübergehende Massnahmen zu ergreifen, um Gefahren für einen sicheren Eisenbahnbetrieb abzuwenden.

Die Vernehmlassungsteilnehmerin weist auf den fehlenden Verweis auf die Richtlinie (EU) 2016/797 in Art. 19 hin. Ohne diesen Verweis sei es unklar, wie man zukünftig eine Genehmigung („area of use“) für ein Schienenfahrzeug in Liechtenstein erlangen könne.

Wie vorgängig ausgeführt, wäre eine Zulassung für einen einzigen EWR-Mitgliedsstaat möglich, kommt für das Gebiet des Fürstentums Liechtenstein aber aus den in Art. 17 und 18 dargelegten Gründen nicht in Betracht. Künftig kann eine Genehmigung für ein Schienenfahrzeug bei der Europäischen Eisenbahagentur erlangt werden.

Zudem warf die Vernehmlassungsteilnehmerin die Frage auf, inwiefern nationale (technische) Vorschriften, welche für die Teile des von den ÖBB betriebenen Schienennetzes in Liechtenstein relevant sind, an die ERA gemeldet werden.

Vom EWR-Recht abweichende, nationale technischen Vorschriften werden im Fürstentum Liechtenstein nicht erlassen. Aufgrund der EU-Mitgliedschaft Österreichs sind jene nationalen (österreichischen) technischen Vorschriften, welche vom österreichischen Verkehrsministerium an die ERA gemeldet werden, auch für die ÖBB gültig und wirken so auch auf jene Schienenfahrzeuge, die von der ÖBB in Österreich genehmigt wurden und in Liechtenstein verkehren.

Weiter betont die Vernehmlassungsteilnehmerin, das österreichische Eisenbahngesetz böte der nationalen Sicherheitsbehörde die Möglichkeit, Stellungnahmen der beteiligten Infrastrukturbetreiber im Zuge des Genehmigungsverfahrens einzuholen und es sei unklar, ob dies in Liechtenstein von der Eisenbahnbehörde zukünftig ebenso gehandhabt werden würde.

Auch bei diesem Einwand ist die Vernehmlassungsteilnehmerin darauf hinzuweisen, dass hier künftig im Regelfall die zuständige Stelle die Europäische Eisenbahagentur zuständig ist.

Zu Art. 20 Abs. 2

Kern des europäischen Eisenbahnrechts ist das Recht der Eisenbahnverkehrsunternehmen auf diskriminierungsfreien und transparenten Zugang zur Eisen-

bahninfrastruktur. Dieses Recht ist schon bisher in Art. 20 Abs. 1 EBG festgeschrieben. Das Zugangsrecht schliesst für Eisenbahnverkehrsunternehmen, die Leistungen im Personenverkehr erbringen, selbstverständlich auch das Recht ein, Fahrgäste an jedem beliebigen Personenbahnhof aufzunehmen oder abzusetzen. Auch wenn dieses Recht in Art. 10 Abs. 2 der Richtlinie 2012/34/EU eigens erwähnt wird, ergibt sich dieses schon aus Art. 20 Abs. 1 EBG, der in dieser Hinsicht keinerlei Einschränkungen vorsieht. Im Sinne eines übersichtlichen Gesetzes wurde daher auf eine besondere Regelung durch eine Ergänzung des Art. 20 Abs. 1 EBG verzichtet. Auch von der in den Art. 11, 11a und 12 der Richtlinie 2012/34/EU gegebenen Möglichkeit, das Recht auf den Zustieg und den Ausstieg von Fahrgästen unter bestimmten Voraussetzungen einzuschränken, wird nicht Gebrauch gemacht.

Aufgrund der Änderung der Bestimmungen zur Sicherheitsbescheinigung wird Art. 20 Abs. 2 dahingehend abgeändert, dass Zugangsberechtigte zur Eisenbahninfrastruktur Eisenbahnverkehrsunternehmen sind, die über eine einheitliche Sicherheitsbescheinigung (Art. 17) verfügen (bisher Sicherheitsbescheinigung A und B), die die im Fürstentum Liechtenstein gelegene Eisenbahninfrastruktur mit einschliesst.

Zu Art. 21

Die Aufzählung zum Umfang des Mindestzugangspakets in Abs. 1 ist in Übereinstimmung mit Anhang II zur Richtlinie 2012/34/EU im neuen Bst. b um das Recht zur Nutzung der Versorgungseinrichtungen für Fahrstrom zu ergänzen, zumal die über das Gebiet des Fürstentums Liechtenstein führende Strecke von der Staatsgrenze bei Schaanwald bis zur Staatsgrenze bei Schaan elektrifiziert ist. Dieses Recht war bisher in Art. 21 Abs. 2 EBG mit gewissen Einschränkungen lediglich als Serviceleistung vorgesehen. Nunmehr ist es aufgrund der Vorgaben des EWR-Rechts ein Bestandteil des sogenannten Mindestzugangspakets, das in Abs. 1 ab-

schliessend geregelt ist. Aus dem bisherigen Bst. b wird nun Bst. d. Bst. a wird dahingehend präzisiert, dass das Recht zur Nutzung der Eisenbahninfrastruktur nur im Umfang der zugewiesenen Fahrplantrassen¹³ bzw. Fahrwegkapazität besteht. Dies ergibt sich zwar mittelbar schon aus der geltenden Fassung des Art. 21 Abs. 1 EBG, durch die ergänzende Wortfolge wird Ziff. 1 Bst. b des Anhangs II zur Richtlinie 2012/34/EU nun explizit umgesetzt.

Ebenfalls ergänzt wird die Aufzählung des Art 21. Abs. 1 EBG um den neuen Bst. c hinsichtlich der Nutzung der Personenbahnsteige. Der EuGH hat in der Rechtssache C-210/18 entschieden, dass die Nutzung der Personenbahnsteige Bestandteil des Mindestzugangspakets ist. Dies soll im Wortlaut der Bestimmung klar zum Ausdruck kommen, auch um eine deutlichere Abgrenzung zu den Serviceleistungen gemäss Abs. 2 zu schaffen. Ebenfalls neu ist Bst. e betreffend die Bereitstellung der für die Nutzung der Fahrplantrassen bzw. Fahrwegkapazität erforderlichen Informationen. Diese Bestimmung rundet das Mindestzugangspaket ab.

Nicht mehr eigens in Abs. 1 geregelt ist die Benützung der für die Abwicklung der Zugfahrt erforderlichen Kommunikationssysteme (bisheriger Bst. c), weil dieser Tatbestand nicht mehr in Anhang II zur Richtlinie 2012/24/EU aufscheint. Er ist nun unter Bst. e zu subsumieren, der generell die Bereitstellung der für die Nutzung der Fahrplantrassen bzw. der Fahrwegkapazität erforderlichen Informationen betrifft.

Ziff. 2 Bst. a des Anhangs II zur Richtlinie 2012/34/EU sieht vor, dass ein Eisenbahninfrastrukturunternehmen als Serviceleistung die Nutzung der Personenbahnhöfe zu gestatten hat. Wie der EuGH in der Rechtssache C-210/18 klargestellt

¹³ Fahrplantrassen sind alle geplanten Zugbewegungen auf der Schieneninfrastruktur.

hat, betrifft dies Leistungen, die über die Nutzung der Personenbahnsteige hinausgehen. Darunter fällt etwa die Nutzung eines Warteraums, von Räumlichkeiten für den Fahrkartenverkauf oder von Einrichtungen für die Anzeige von Reiseauskünften. Dieses Nutzungsrecht entfällt in Übereinstimmung mit den Vorgaben der Richtlinie, wenn tragfähige Alternativen vorhanden sind, die es dem Eisenbahnverkehrsunternehmen ermöglichen, den Verkehr unter wirtschaftlich annehmbaren Bedingungen durchzuführen. Zudem ist das Eisenbahninfrastrukturunternehmen nach Abs. 2 verpflichtet, für die Nutzung der Personenbahnhöfe eine getrennte Rechnungsführung zu unterhalten. Dies entspricht der Vorgabe aus Art. 13 Abs. 3 Unterabsatz 2. der Richtlinie 2012/34/EU.

Die weiteren in Ziff. 2 des Anhangs II zur Richtlinie 2012/34/EU aufgezählten Serviceeinrichtungen sollen in Art. 21 keine Erwähnung finden, weil auf dem Gebiet des Fürstentums Liechtenstein keine der dort genannten Einrichtungen vorhanden sind.

Der neue Art. 21 Abs. 3 EBG setzt Ziff. 3 Bst. a des Anhangs II zur Richtlinie 2012/34/EU um. Die Bestimmung kommt zur Anwendung, wenn das Eisenbahninfrastrukturunternehmen auch den benötigten Fahrstrom zur Verfügung stellt. In diesem Fall hat das Eisenbahninfrastrukturunternehmen den Fahrstrom an jedes Eisenbahnverkehrsunternehmen zu liefern, das dies beantragt. Der Preis für den Fahrstrom ist zudem getrennt vom Preis für die Inanspruchnahme der Versorgungseinrichtungen auszuweisen. Die weiteren Zusatzleistungen werden nicht eigens im Eisenbahngesetz festgehalten, weil in Liechtenstein keine Vorheizanlagen vorhanden sind. Die im Anhang II zur Richtlinie 2012/34/EU eigens erwähnten kundenspezifischen Verträge zur Überwachung von Gefahrguttransporten sowie zur Unterstützung beim Betrieb ungewöhnlicher Züge erfordern keine besondere Erwähnung.

Abs. 4 regelt die sogenannten Zusatzleistungen, die ein Eisenbahninfrastrukturunternehmen anbieten kann. Auch hier werden im Bestreben um ein schlankes Gesetz nur jene Angebote in das Eisenbahngesetz übernommen, die für das Gebiet des Fürstentums Liechtenstein realistisch in Betracht kommen.

Abs. 5 weitet für Anschlussbahnen das Zugangsrecht in Übereinstimmung mit Art. 10 Abs. 1 der Richtlinie 2012/34/EU auf alle Infrastrukturen aus, die mehr als einem Endnutzer dienen.

Ein wesentlicher Grundsatz des Europäischen Eisenbahnrechts ist das Diskriminierungsverbot. Das Eisenbahninfrastrukturunternehmen hat seine Leistungen allen Zugangsberechtigten zu gleichen Bedingungen zu erbringen. Dieses Prinzip streicht Art. 20 Abs. 1 EBG heraus und gilt für den gesamten Umfang des Zugangsrechts. Auf eine Wiederholung in den einzelnen Absätzen des Art. 21 kann daher verzichtet werden.

Die ÖBB regt in ihrer Stellungnahme an, eine Definition zu „Personenbahnsteigen“ in den Begriffsbestimmungen des Art. 3 aufzunehmen.

Dies wurde in Art. 3 Abs. 1 Bst. b entsprechend berücksichtigt.

In ihrer Stellungnahme befürwortet die ÖBB die Ergänzung der Aufzählung des Art. 21 Abs. 1 entsprechend der Aufzählung des Mindestzugangspakets gemäss Anhang II Nr. 1 der Richtlinie 2012/34/EU.

Dies wurde in Art. 21 Abs. 1 Bst. a entsprechend berücksichtigt.

Bst. a wird dahingehend präzisiert, dass das Recht zur Nutzung der Eisenbahninfrastruktur nur im Umfang der zugewiesenen Fahrplantrassen bzw. Fahrwegkapazität besteht. Dies ergibt sich mittelbar schon aus der geltenden Fassung des Art. 21 Abs. 1 EBG. Ziff. 1 Bst. b des Anhangs II zur Richtlinie 2012/34/EU wird durch die ergänzende Wortfolge in Bst. b nun explizit umgesetzt.

Weiter hat die Vernehmlassungsteilnehmerin die Vervollständigung der Serviceleistung „Station“ („Personenbahnhof“ gem. Anhang II Z2 lit a der Richtlinie 2012/34/EU) angeregt, um die Serviceeinrichtung Personenbahnhof in Übereinstimmung mit der Richtlinie umzusetzen.

Die von der ÖBB vorgeschlagene Ergänzung wurde entsprechend in Art. 21 Abs 2 übernommen.

Zu Art. 21 Abs. 2 letzter Satz regt die Vernehmlassungsteilnehmerin eine weitere Präzisierung an, da die Vorgabe der getrennten Rechnungsführung für die Serviceeinrichtung „Nutzung der Station aus Art. 13 Abs. 3 Unterabsatz 2 der Richtlinie 2012/34/EU lediglich für den Fall gilt, dass der Betreiber der Serviceeinrichtung „direkt oder indirekt von einer Stelle oder einem Unternehmen kontrolliert wird, die bzw. das auch in den nationalen Schienenverkehrsmärkten, für die die betreffende Serviceeinrichtung genutzt wird, tätig ist und eine beherrschende Stellung hat“. In diesem Fall muss die Rechnungsführung von dem kontrollierenden (betreffenden) Unternehmen getrennt sein. Keine Vorgabe aus der Richtlinie 2012/34/EU ist, dass innerhalb eines Eisenbahninfrastrukturunternehmens eine getrennte Rechnungsführung für diese Serviceleistung eingerichtet ist. Deshalb schlägt die Vernehmlassungsteilnehmerin folgende Ergänzung vor:

„Für die Nutzung der Stationen hat das Eisenbahninfrastrukturunternehmen eine getrennte Rechnungsführung von einer Stelle bzw. einem Unternehmen einzurichten, welches direkte oder indirekt Kontrolle über den Betreiber der Serviceeinrichtung hat und auch in den nationalen Schienenverkehrsmärkten, für die die betreffende Serviceeinrichtung genutzt wird, tätig ist sowie eine beherrschende Stellung hat.“

Nachdem in Liechtenstein nur eine einzige Eisenbahnstrecke besteht und auch nur ein Eisenbahninfrastrukturunternehmen tätig ist, wird auf diese Ergänzung verzichtet. Eisenbahninfrastrukturunternehmen sind nach Abs. 2 (entspricht dem von der Vernehmlassungsteilnehmerin zitierten Art. 13 Abs. 3 Unterabsatz 2, Richtlinie 2012/34/EU) ohnehin verpflichtet, für die Nutzung der Personenbahnhöfe eine getrennte Rechnungsführung zu unterhalten.

Zu Art. 21 Abs. 3 erster Satz sollte nach Ansicht der ÖBB in Übereinstimmung mit der Richtlinie 2012/34/EU nachstehend ergänzt werden:

„Stellt das Eisenbahninfrastrukturunternehmen als Zusatzleistung Fahrstrom bereit, hat es diesen allen Eisenbahnverkehrsunternehmen nichtdiskriminierend zu liefern, die dies beantragen.“

Die Regierung ist der Ansicht, dass diese Ergänzung nicht explizit nötig ist, weil ein wesentlicher Grundsatz des Europäischen Eisenbahnrechts – wie oben bereits ausgeführt – das Diskriminierungsverbot ist. Dieses Prinzip wird in Art. 20 Abs. 1 EBG hervorgehoben und gilt für den gesamten Umfang des Zugangsrechts. Auf eine Wiederholung in den einzelnen Absätzen des Art. 21 kann daher verzichtet werden.

Zu Art. 22

Die Bestimmung ist an die geänderten Vorgaben durch die Richtlinie 2012/34/EU anzupassen. Der Veröffentlichung der Schienennetz-Nutzungsbedingungen hat eine Konsultation der an der Nutzung interessierten Eisenbahnverkehrsunternehmen voranzugehen. Zudem hat die Veröffentlichung nunmehr in zumindest zwei Amtssprachen der Europäischen Union zu erfolgen. Aufgrund der geringen praktischen Bedeutung einer Veröffentlichung in Papierform wird im Gesetzestext nicht eigens darauf hingewiesen, dass in diesem Fall die Gebühr für den Bezug der Unterlagen nicht höher sein darf als die tatsächlich anfallenden Kosten. Die Veröffentlichung hat in Übereinstimmung mit der Richtlinie mindestens vier Monate vor

dem Ablauf der Frist für die Beantragung von Fahrplantrassen bzw. Fahrwegkapazitäten zu erfolgen. Die Veröffentlichung ist zudem stets auf dem aktuellen Stand zu halten und bei Bedarf zu ändern.

Abs. 2 regelt den Inhalt der Schienennetz-Nutzungsbedingungen mit einem Verweis auf Anhang IV der Richtlinie 2012/34/EU. Zudem ist klargestellt, dass auch die Bedingungen für die Inanspruchnahme der über das Mindestzugangspaket hinausgehenden Leistungen des Eisenbahninfrastrukturunternehmens in den Schienennetz-Nutzungsbedingungen enthalten sein müssen.

Die ÖBB hebt in ihrer Stellungnahme hervor, dass die Richtlinie 2012/34/EU neben der Aktualisierung der bestehenden Schienennetz-Nutzungsbedingungen („auf dem neuesten Stand zu halten“) auch eine Änderung bei Bedarf vorsieht und Art. 22 Abs. 1 letzter Satz entsprechend ergänzt werden müsste.

Die Regierung ist der Ansicht, dass alleine der Wortlaut „Die Veröffentlichung ist auf dem neuesten Stand zu halten“ bereits impliziert, dass selbstverständlich eine Änderung bei Bedarf vorgenommen werden wird. Dies wurde bereits in dem vorangegangenen Absatz klargestellt. Die von der Vernehmlassungsteilnehmerin vorgeschlagene Ergänzung wird deshalb nicht übernommen.

Zu Art. 23 Abs. 1, Abs. 2 Bst. b, Abs. 3a und Abs. 5

Der neu eingefügte erste Satz in Abs. 1 hat primär klarstellende Funktion, ist doch die Abwicklung des Zugverkehrs aufgrund eines Fahrplans zumindest im Personenverkehr geradezu ein Kennzeichen des Eisenbahnverkehrs. Durch die Ergänzung soll aber zugleich die Bedeutung der Zuweisung der einzelnen Fahrplantrassen verdeutlicht werden. Eine inhaltliche Neuerung des Abs. 1 ist damit allerdings nicht verbunden.

In Abs. 2 ist die Berechtigung zur Beantragung von Fahrplantrassen in Übereinstimmung mit den Vorgaben des EWR-Rechts zu modifizieren. Neben Eisenbahnverkehrsunternehmen können auch juristische oder natürliche Personen die Zuweisung von Fahrplantrassen beantragen, wenn sie diese zugangsberechtigten Eisenbahnverkehrsunternehmen zur Nutzung überlassen. Das betrifft etwa Speditionen, die eigene Züge vermarkten und ein zugangsberechtigtes Eisenbahnverkehrsunternehmen mit der Durchführung des Transports auf der Schiene betrauen. Zu den juristischen Personen zählt ferner in Übereinstimmung mit Art. 3 Nr. 19 der Richtlinie 2012/34/EU auch jene nationale Behörde, die im Rahmen der Verordnung (EG) 2007/1370 für die Vergabe von Dienstleistungsaufträgen im Schienenpersonenverkehr zuständig ist.

Der neue Abs. 3a trägt der in der Richtlinie 2012/34/EU vorgesehenen Möglichkeit Rechnung, dass Eisenbahninfrastrukturunternehmen zur Absicherung ihres Entgeltanspruchs eine Finanzgarantie fordern dürfen, soweit dies in den Schienennetz-Nutzungsbedingungen in transparenter und nichtdiskriminierender Weise vorgesehen ist. Zudem muss die Höhe der geforderten Sicherheitsleistung angemessen sein. Ferner ist eine verpflichtende Meldung an die EFTA-Überwachungsbehörde vorgesehen.

Für die Verordnungsermächtigung in Abs. 5 ist zur Wahrung der inhaltlichen Bestimmtheit neu auf die Richtlinie 2012/34/EU zu verweisen, die die bisherige Richtlinie 2001/14/EG abgelöst hat.

Zu Art. 24

Die Bestimmung ist an die geänderten Vorgaben der Richtlinie 2012/34/EU anzupassen. Abs. 1 stellt den zulässigen Inhalt von Rahmenverträgen klar, die über eine Netzfahrplanperiode hinausgehen. Derartige Vereinbarungen sind insbesondere dann sachlich gerechtfertigt, wenn erhebliche Investitionen getätigt werden oder

ein Eisenbahnverkehrsunternehmen langfristige Verpflichtungen, etwa gegenüber dem Besteller von Verkehrsleistungen, eingegangen ist. Die zulässige Dauer von Rahmenverträgen ist wie schon bisher auf fünf Jahre beschränkt, sie können einmal um dieselbe Dauer verlängert werden.

Rahmenverträge dürfen keine konkreten Fahrplantrassen zuweisen, sondern lediglich zeitliche Bandbreiten vorsehen, falls die gewünschte Fahrplantrasse in einer Netzfahrplanperiode nicht verfügbar ist. Damit soll sichergestellt sein, dass Investitionen in die Infrastruktur, die etwa im Hinblick auf einen Taktfahrplan im Personenverkehr getätigt werden, auch tatsächlich über mehrere Fahrplanperioden hinweg genützt werden können. Ebenso bedürfen die Eisenbahnunternehmen einer Planungssicherheit. Andernfalls werden Angebotsverbesserungen aufgrund des wirtschaftlichen Risikos kaum stattfinden.

Besonders umfangreiche Investitionen oder langfristige Verpflichtungen können auch eine längere als fünfjährige Vertragslaufzeit rechtfertigen. In diesem Fall muss der Vertrag jedoch hinsichtlich der vereinbarten Bindungsdauer der Regulierungsbehörde zur Bewilligung vorgelegt werden. Dabei haben die Vertragsparteien gegenüber der Behörde darzulegen, warum eine mehr als fünfjährige Vertragslaufzeit unerlässlich ist. Die maximale Dauer ist dabei jedenfalls auf 15 Jahre begrenzt.

Zugangsberechtigte können verlangen, dass ihnen die wesentlichen Merkmale der Rahmenverträge offengelegt werden. Dabei ist natürlich auf die Wahrung der Geschäftsgeheimnisse zu achten.

Zu Art. 25 Abs. 2 bis 4

Abs. 2 legt in Übereinstimmung mit der Richtlinie 2012/34/EU fest, dass der Betreiber der Eisenbahninfrastruktur lediglich die variablen Kosten, die durch die Zugfahrten anfallen, für die Berechnung des Benützungsentgelts heranziehen darf.

Diese Bestimmung wird durch die unmittelbar anwendbare Durchführungsverordnung (EU) 2015/909 weiter präzisiert, die eine detaillierte Aufzählung enthält, welche Kosten in die Berechnung einfließen dürfen und welche nicht. Das EWR-Recht gibt dem nationalen Gesetzgeber zwar grundsätzlich die Möglichkeit, im Fall von Kapazitätsengpässen dem Eisenbahninfrastrukturunternehmen für Zugfahrten auf dem betroffenen Streckenabschnitt bzw. während des besonders nachgefragten Zeitfensters die Einhebung von Zuschlägen zu gestatten. Dies würde bedeuten, dass das Eisenbahninfrastrukturunternehmen in diesen Fällen ein Benützungsentgelt festsetzen könnte, das die variablen Kosten übersteigt. Von dieser Option macht das Eisenbahngesetz aber nicht Gebrauch, sondern sieht stattdessen in Art. 23 Abs. 4 EBG vor, welche Verkehre bei Kapazitätsengpässen vorrangig zu berücksichtigen sind. Ebenso wenig wird von der Möglichkeit des Art. 32 der Richtlinie 2012/34/EU Gebrauch gemacht, die den Staaten das Recht einräumt, ein Benützungsentgelt in Höhe der Vollkosten vorzusehen, sofern dies der Markt tragen kann. Umstände, die ein mit dem Markt vereinbares erhöhtes Benützungsentgelt für die Strecke Feldkirch - Buchs SG rechtfertigen können, sind nicht ersichtlich.

Hingegen erlaubt die Richtlinie für die Inanspruchnahme von Serviceleistungen ebenso wie für Zusatz- und Nebenleistungen die Verrechnung der Vollkosten zuzüglich eines Gewinnanteils. Weil auf dem Gebiet des Fürstentums Liechtenstein ausschliesslich der Betreiber der Schieneninfrastruktur als Anbieter dieser Leistungen in Betracht kommt, muss der Gewinnanteil am Entgelt jedoch stets angemessen sein.

Für die Verordnungsermächtigung des Abs. 4 ist neu auf die Richtlinie 2012/34/EU zu verweisen, die, wie bereits ausgeführt, die bisherige Richtlinie 2001/14/EG abgelöst hat.

Die ÖBB hat in ihrer Stellungnahme dargestellt, dass sie ihr Wegeentgeltmodell auf Basis der Vorgaben der Richtlinie 2012/34/EU sowie der Durchführungsverordnung 2015/906/EU, wie im österreichischen Eisenbahngesetz umgesetzt, auf ein marktsegmentbezogenes System umgestellt hat. Zur ausgeglichenen Finanzierung der Eisenbahninfrastruktur (die Wegeentgelterlöse der Eisenbahnverkehrsunternehmen stellen lediglich einen Teil dieser Finanzierung dar) wurden die Wegeentgelte in Höhe der unmittelbar aufgrund des Zugbetriebes anfallenden Kosten zuzüglich von Marktaufschlägen (im Sinne von Art. 32 Abs. 1 der Richtlinie 2012/34/EU) festgesetzt. Die Anwendung der Wegeentgelte erfolgt dabei auf dem gesamten Schienennetz der ÖBB-Infrastruktur AG, einschliesslich der neun Kilometer langen Strecke auf liechtensteinischem Staatsgebiet. Somit sei sichergestellt, dass der Zugang zum gesamten Schienennetz der ÖBB-Infrastruktur AG zu den gleichen Bedingungen für alle Eisenbahnverkehrsunternehmen erfolgen kann und dass grundsätzlich bei den wesentlichen Funktionen (Entgeltfestsetzung und Trassenzuweisung) auf dem gesamten Schienennetz der ÖBB-Infrastruktur AG dieselben Grundsätze und Regelungen gelten.

Dies wurde in Art. 25, Abs. 2 und Abs. 4 berücksichtigt.

Zu Art. 26

Die Änderungen des Abs. 1 dienen der Umsetzung der Vorgaben der Richtlinie 2012/34/EU. So können gemäss Bst. a Antragsberechtigte die Regulierungsbehörde bereits mit dem Entwurf der Schienennetz-Nutzungsbedingungen befassen, um mögliche diskriminierende Bestandteile schon vor ihrem Wirksamwerden bekämpfen zu können. Auch die geänderte Fassung des Bst. b dient der Klarstellung, dass die Regulierungsbehörde nicht nur hinsichtlich des Ergebnisses der Zuweisung der Fahrplantrassen befasst werden kann, sondern auch das Verfahren selbst einer Nachprüfung unterzogen werden kann. Ferner unterscheiden die Bst. c und d nun zwischen dem Mindestzugangspaket (Art. 21 Abs. 1) sowie den weiteren

Leistungen (Art. 21 Abs. 2 bis 4). Zudem sind nun ausdrücklich auch das Verkehrsmanagement (Bst. e) sowie die Erneuerungsplanung und die Instandhaltung (Bst. f) mögliche Gründe für die Anrufung der Regulierungsbehörde.

Abs. 2 stellt wie bisher klar, dass die Möglichkeit zur Anrufung der Regulierungsbehörde anderen möglichen Rechten, insbesondere dem Recht zur Befassung der ordentlichen Gerichte, nicht entgegensteht.

Überschrift vor Art. 27

Da der bisherige Art. 27 betreffend Zugang zu Schulungseinrichtungen aufgehoben wird¹⁴, ist die Überschrift vor Art. 27 aufzuheben.

Zu Art. 27

Schulungseinrichtungen sind für die Ausübung des Zugangsrechts zwar von erheblicher praktischer Bedeutung. Dennoch kann die bisherige Regelung ersatzlos gestrichen werden, weil derartige Einrichtungen auf dem Gebiet des Fürstentums Liechtenstein nicht vorhanden sind. Zudem ist eine Gründung von Schulungseinrichtungen nicht zu erwarten, weil aufgrund des Fehlens von Eisenbahnunternehmen mit Sitz im Inland kein relevanter Markt vorhanden ist. Die Erfahrungen seit dem Inkrafttreten des revidierten Eisenbahngesetzes am 1. Januar 2012 haben gezeigt, dass eine Gründung von Eisenbahnunternehmen mit Sitz im Inland auch für die absehbare Zukunft nicht zu erwarten ist. Zudem gelten auf dem im Fürstentum Liechtenstein gelegenen Streckenabschnitt uneingeschränkt die österreichischen Betriebsvorschriften. Eine besondere Schulung für die Benützung der im Fürstentum Liechtenstein vorhandenen Eisenbahninfrastruktur ist deshalb nicht erforderlich. Die Schulungen erfolgen schon bisher ausschliesslich im Ausland, wo ein ausreichendes Angebot bereits etabliert ist. Gemäss Art. 13 Abs. 1 der Richtlinie (EU)

¹⁴ Siehe dazu die Ausführungen zu Art. 27.

2016/798 ist die Gewährleistung eines fairen und diskriminierungsfreien Zugangs zu Schulungsmöglichkeiten allerdings nur erforderlich, sofern derartige Schulungen für die Erbringung von Diensten im jeweiligen Netz notwendig sind.

Zu Art. 28

Der geltende Art. 28 sieht vor, dass die Regierung die Zertifizierung von Triebfahrzeugführern, insbesondere die Erteilung, die Aussetzung und den Entzug der Fahrerlaubnis sowie die Ausstellung von Bescheinigungen nach Massgabe der Richtlinie 2007/59/EG mit Verordnung regelt. Bisher sind jedoch keine entsprechenden Verordnungsbestimmungen erlassen worden.

Die Richtlinie 2007/59/EG enthält zahlreiche Vorgaben für die Zertifizierung von Triebfahrzeugführern. Dabei ist insbesondere zu berücksichtigen, dass es im Inland weder Ausbildungsstätten für Triebfahrzeugführer noch Eisenbahnverkehrsunternehmen gibt. Aus diesem Grund haben jene Triebfahrzeugführer, die die Strecke zwischen der Staatsgrenze bei Schaanwald und der Staatsgrenze bei Schaan befahren, ihre Ausbildung ausnahmslos im Ausland absolviert. Die entsprechenden Nachweise werden daher nicht von einer inländischen Behörde oder einem Eisenbahnunternehmen mit Sitz im Inland ausgestellt.

Der neue Abs. 1 regelt daher als Grundsatz, dass Triebfahrzeugführer die für das Führen des jeweiligen Zuges erforderlichen Fähigkeiten und Kenntnisse besitzen müssen. Als Nachweis hierfür dienen zwei Dokumente, die der Triebfahrzeugführer auf Verlangen der Eisenbahnbehörde vorweisen können muss, nämlich eine gültige Fahrerlaubnis sowie eine Bescheinigung, die zum Führen des jeweiligen Triebfahrzeugs auf der Eisenbahninfrastruktur im Fürstentum Liechtenstein berechtigt. Die Fahrerlaubnis ist ein von einer nationalen Behörde ausgestelltes Dokument, das grundsätzlich zum Führen von Triebfahrzeugen berechtigt. Dieses wird durch die Bescheinigung ergänzt. Die Bescheinigung wird vom Eisenbahnverkehrsunternehmen, bei dem der Triebfahrzeugführer beschäftigt ist, ausgestellt

und gibt darüber Auskunft, auf welchen Triebfahrzeugen (Typenkunde) und Infrastrukturen (Strecken- und Ortskunde) der Triebfahrzeugführer ausgebildet ist.

Die Eisenbahnbehörde ist nach Abs. 2 berechtigt, diese Dokumente vor Ort, also auf dem Triebfahrzeug, zu überprüfen. Diese Befugnis ist im Hinblick auf die Gewährleistung der Sicherheit im Eisenbahnverkehr von praktischer Bedeutung. In Übereinstimmung mit den Vorgaben der Richtlinie regeln die Abs. 3 und 4, wie vorzugehen ist, wenn bei einer Kontrolle Zweifel aufkommen, dass ein Triebfahrzeugführer die Voraussetzungen für die Erteilung der Fahrerlaubnis oder Bescheinigung besitzt. In diesem Fall hat die Eisenbahnbehörde die ausstellende Behörde bzw. das ausstellende Eisenbahnunternehmen zu einer zusätzlichen Kontrolle oder Aussetzung der Fahrerlaubnis bzw. Bescheinigung aufzufordern. Zudem kann die Eisenbahnbehörde für die Dauer des Verfahrens dem betroffenen Triebfahrzeugführer den Fahrbetrieb im Inland untersagen.

Abs. 5 regelt den Fall, dass ein Triebfahrzeugführer eine aktuelle Gefahr für die Sicherheit im Eisenbahnverkehr darstellt. Die Eisenbahnbehörde hat dann die zur Gefahrenabwehr erforderlichen Massnahmen zu ergreifen. Insbesondere kann sie vom Eisenbahninfrastrukturunternehmen die sofortige Anhaltung des Zuges fordern und dem Triebfahrzeugführer so lange wie erforderlich die Weiterfahrt untersagen.

Zu Art. 29

Eine wesentliche Voraussetzung für das Funktionieren eines gemeinsamen Europäischen Eisenbahnmarktes ist die Zusammenführung der bislang stark national geprägten Eisenbahnnetze. Technische Standards und Betriebsmethoden sollen dazu vereinheitlicht werden, ohne dass dadurch die Sicherheit der Eisenbahn gefährdet wird. Dazu definiert die Richtlinie (EU) 2016/797 im Anhang II die sogenannten Grundlegenden Anforderungen, die sowohl die Eisenbahninfrastruktur

als auch die darauf eingesetzten Schienenfahrzeuge erfüllen müssen. Der neu eingefügte Abs. 1 hält daher ausdrücklich fest, dass diese Grundlegenden Anforderungen stets einzuhalten sind und stellt in Übereinstimmung mit der Richtlinie die widerlegliche Vermutung auf, dass die Übereinstimmung gegeben ist, wenn die einzelnen Bauteile oder Gruppen von Bauteilen die Anforderungen der jeweiligen Technischen Spezifikationen für die Interoperabilität (TSI) oder der zur Einhaltung dieser Anforderungen ausgearbeiteten Europäischen Spezifikationen erfüllen. Als Nachweis hierfür dient die EG-Konformitäts- oder Gebrauchstauglichkeitserklärung.

Die schon bisher in Art. 29 enthaltene Verordnungsermächtigung wird zum Abs. 2, wobei der im Interesse der Bestimmtheit enthaltene Verweis auf die Vorgaben des EWR-Rechts an die neue „Interoperabilitätsrichtlinie“ anzupassen ist.

Zu Art. 30 Abs. 3

Die neue Richtlinie (EU) 2016/798 über die Eisenbahnsicherheit berücksichtigt verstärkt die Risiken, die sich aus dem Zusammenwirken der beteiligten Eisenbahnunternehmen ergeben. Dies ist auch im nationalen Recht abzubilden, weshalb durch eine Ergänzung von Satz 2 des Abs. 3 die Verpflichtung der Eisenbahninfrastrukturunternehmen, ihre Notfallverfahren untereinander zu koordinieren, im Gesetz festzuschreiben ist.

Zu Art. 31 Abs. 1 Bst. d und e

Die Vorgaben zu den wesentlichen Bestandteilen des Sicherheitsmanagementsystems der Eisenbahnunternehmen bleiben weitgehend unverändert. In Übereinstimmung mit den Vorgaben der Richtlinie ist in Bst. d nicht nur auf die Risikobewertung, sondern auch auf die Ermittlung der Risiken abzustellen sowie auch die Risiken aus dem Zusammenwirken von Mensch, Technik und Organisation hervor-

zuheben, die sich aus dem Betrieb der Eisenbahn ergeben. Bei der Schulung gemäss Bst. e sind die Vorkehrungen für die physische und psychische Eignung zu ergänzen.

Über die in den Art. 30 und 31 EBG geregelten Grundsätze hinaus bestimmt die unmittelbar anwendbare Delegierte Verordnung (EU) 2018/762 die Einzelheiten zu den Anforderungen an das Sicherheitsmanagementsystem von Eisenbahnverkehrsunternehmen bzw. Eisenbahninfrastrukturunternehmen.

Zu Art. 32

Wie schon bisher haben Eisenbahnunternehmen der Eisenbahnbehörde jedes Jahr einen Sicherheitsbericht für das vorangegangene Kalenderjahr zu übermitteln. Die Frist für die Vorlage des Berichts ist in Übereinstimmung mit der Richtlinie um einen Monat auf den 31. Mai eines jeden Jahres zu verkürzen. Bei den inhaltlichen Anforderungen ist ein neuer Bst. e hinzuzufügen, der einen Berichtsteil über die Anwendung der einschlägigen gemeinsamen Sicherheitsmethoden (CSM) gemäss Art. 6 der Richtlinie (EU) 2016/798 verlangt.

Zu Art. 34 Abs. 1

In Übereinstimmung mit den Vorgaben des EWR-Rechts erfolgt in Abs. 1 die Klarstellung, dass die Dienst- und Beförderungsvorschriften sowohl dem Ziel der Eisenbahnsicherheit als auch der effizienten Abwicklung des Eisenbahnbetriebs zu dienen haben.

Zu Art. 35 Abs. 2 und 3

Eisenbahnunternehmen sind wie schon bisher zur Meldung von Unfällen und Störungen, die beim Betrieb einer Eisenbahn auftreten, an die Unfalluntersuchungsstelle verpflichtet. In den Abs. 2 und 3 werden nun die Begriffe des Unfalls bzw. der Störung in Übereinstimmung mit den Definitionen der Richtlinie (EU) 2016/798 neu gefasst.

Zu Art. 36

Der neue Art. 37a Abs. 3¹⁵ verpflichtet Eisenbahnverkehrsunternehmen zur transparenten Rechnungsführung. Eine sinngemässe Verpflichtung findet sich auch im neuen Art. 37d Abs. 2¹⁶ für vertikal integrierte Eisenbahnunternehmen. Damit verbunden ist jeweils ein Verbot der Übertragung öffentlicher Gelder auf andere Geschäftsbereiche. Zudem muss nach Art. 6 Abs. 4 der Richtlinie 2012/34/EU die Verwendung der Einnahmen aus Wegeentgelten und der Einnahmen aus anderen Tätigkeiten der Unternehmen eindeutig nachvollziehbar sein. Zugleich erhält die Regulierungsbehörde die Befugnis, die Einhaltung der Verpflichtungen zu überprüfen oder von einem geeigneten Dritten überprüfen zu lassen. Der bisherige Art. 36 Abs. 1 bezieht sich bislang lediglich auf die rechnerische Trennung zwischen Infrastruktur und der Erbringung von Verkehrsleistungen soweit ein Eisenbahnunternehmen sowohl als Infrastrukturbetreiber tätig ist als auch Verkehrsleistungen erbringt. Art. 36 ist daher entsprechend anzupassen.

Die Vernehmlassungsteilnehmerin führt dazu aus: «Art 36 EBG dient aber im Wesentlichen der Umsetzung des Art 6 Abs 4 der Richtlinie 2012/34/EU, der vorsieht, dass eine getrennte Rechnungsführung für den Betrieb der Eisenbahninfrastruktur einerseits und der Erbringung von Verkehrsleistungen (Schienengüterverkehrsleistungen und Schienenpersonenverkehrsleistungen) andererseits einzurichten ist. Weitere Vorgaben hinsichtlich einer allfälligen getrennten Rechnungsführung innerhalb des Eisenbahninfrastrukturunternehmens sind der Richtlinie 2012/34/EU nicht zu entnehmen. Es wird daher eine Anpassung von Art 36 entsprechend den Vorgaben des Art 6 der Richtlinie 2012/34/EU vorgeschlagen.».

¹⁵ Siehe dazu die Ausführungen zu Art. 37a.

¹⁶ Siehe dazu die Ausführungen zu Art. 37d.

Auf die vorgeschlagene Anpassung wurde verzichtet, da aus Sicht der Regierung neben der rechnerischen Trennung zwischen Infrastruktur und der Erbringung von Verkehrsleistungen soweit ein Eisenbahnunternehmen sowohl als Infrastrukturbetreiber tätig ist, als auch Verkehrsleistungen erbringt, eine weitergehende Ausschließung notwendig ist.

Vorbemerkungen zu den Art. 37a ff.

Die Richtlinie 2012/34/EU enthält mit dem Ziel, die Entwicklung des Eisenbahnsektors zu steuern, umfangreiche Bestimmungen über die organisatorische und wirtschaftliche Führung der Eisenbahnunternehmen. Sie betreffen zum Teil ausschliesslich Staatsbahnen, etliche Regelungen gelten jedoch unabhängig von der Eigentümerstruktur für alle Eisenbahnunternehmen. Zudem haben sie eine klare organisatorische und wirtschaftliche Trennung zwischen der Infrastruktur sowie der Erbringung von Verkehrsleistungen zum Ziel. Bei der Umsetzung ist zu berücksichtigen, dass das Fürstentum Liechtenstein aufgrund der historischen Entwicklung weder ein staatliches Eisenbahnunternehmen besitzt noch die Gründung eines solchen beabsichtigt. Die auf dem Gebiet des Fürstentum Liechtenstein gelegene Eisenbahninfrastruktur befindet sich vielmehr im Eigentum der österreichischen ÖBB-Infrastruktur AG. Ferner haben gegenwärtig keine Eisenbahnverkehrsunternehmen ihren Sitz im Inland. Eine Änderung dieser Situation ist auch längerfristig nicht zu erwarten, weil aufgrund der Streckenlänge und der an der Strecke liegenden Potenziale kein entsprechend relevanter Markt vorhanden ist. Die bisherige Praxis hat vielmehr gezeigt, dass auch grenzüberschreitend tätige Eisenbahnverkehrsunternehmen ihren Sitz in geografischem Zusammenhang mit ihren Hauptmärkten wählen.

Dennoch wurde nach intensiven Beratungen mit der Europäischen Kommission der Weg gewählt, die Richtlinie auch in diesen Punkten umzusetzen. Damit ist klar gestellt, dass Eisenbahnunternehmen mit Sitz im Ausland auch im Zuge ihrer Tätigkeit im Inland den entsprechenden Vorgaben der Richtlinie unterstehen.

Überschriften vor Art. 37a

Mit der Aufnahme der neuen Art. 37a ff. wird im Eisenbahngesetz ein neues Kapitel „VIIIa. Organisation und Führung der Eisenbahnunternehmen“ geschaffen. Aus diesem Grund sind neue Überschriften einzufügen.

Zu Art. 37a (neu)

Art. 5 der Richtlinie 2012/34/EU sieht vor, dass Eisenbahnverkehrsunternehmen, unabhängig von der Eigentümerstruktur, von ihren Leitungsorganen nach betriebswirtschaftlichen Grundsätzen zu führen sind. Dies gilt auch für die Erbringung gemeinwirtschaftlicher Leistungen sowie Verträge über öffentliche Dienstleistungsaufträge. Dies soll einen fairen Wettbewerb zwischen Eisenbahnverkehrsunternehmen sicherstellen und einen Wettbewerbsvorteil für Unternehmen im Eigentum der öffentlichen Hand verhindern. Eisenbahnverkehrsunternehmen müssen daher insbesondere über eine entsprechende Finanzplanung verfügen, damit ihr finanzielles Gleichgewicht stets sichergestellt ist. Von einer Wiedergabe der demonstrativen Aufzählung der Befugnisse des Art. 5 Abs. 3 der Richtlinie wird abgesehen, weil die dort genannten Kompetenzen der Leitungsorgane bereits aufgrund allgemeiner unternehmensrechtlicher Regeln bestehen.

Abs. 2 stellt klar, dass der Grundsatz des Abs. 1 die aus dem Gesellschaftsrecht folgenden Befugnisse der Eigentümer sowie eines gesellschaftsrechtlichen Kontrollorgans nicht einschränkt. In Übereinstimmung mit Art. 5 Abs. 4 der Richtlinie gilt dies sinngemäss auch für Eisenbahnverkehrsunternehmen, die im Eigentum der öffentlichen Hand stehen oder von dieser kontrolliert werden und nicht als

Kapitalgesellschaft organisiert sind, soweit die Eigentümerrechte mit jenen für Kapitalgesellschaften vergleichbar sind.

Abs. 3 enthält im Zusammenhang mit dem Wirtschaftlichkeitsgebot eine Verpflichtung zur getrennten Rechnungsführung. Diese soll insbesondere sicherstellen, dass zweckgewidmete öffentliche Zuschüsse nicht auf einen anderen Geschäftsbereich übertragen werden. Für das Fürstentum Liechtenstein ist dies sowohl hinsichtlich möglicher Zuschüsse zum Ausbau der Strecke von der Staatsgrenze bei Schaanwald zur Staatsgrenze bei Schaan als auch bei einer Bestellung gemeinwirtschaftlicher Leistungen im Schienenpersonenverkehr relevant.

Art. 6 Abs. 3 der Richtlinie 2012/34/EU verlangt für Eisenbahnverkehrsunternehmen nunmehr eine rechnerische Trennung zwischen Personen- und Güterverkehr, zudem sind die Bilanzen auch zu veröffentlichen. Eine Verpflichtung zur Veröffentlichung wird sich im Regelfall bereits aus den anzuwendenden Bestimmungen des Gesellschafts- bzw. Rechnungslegungsrechts ergeben. Weil aber bei Gesellschaften mit Sitz im Ausland nicht sichergestellt ist, dass das jeweils anzuwendende Recht eine Veröffentlichungspflicht vorsieht, soll auch diese im Eisenbahngesetz ausdrücklich festgeschrieben werden.

Darüber hinaus verlangt Art. 6 Abs. 4 der Richtlinie 2012/34/EU, dass die Rechnungsführung so beschaffen sein muss, dass die Einhaltung des Verbots der Übertragung öffentlicher Gelder auf andere Geschäftsbereiche nachprüfbar ist. Dies gilt auch für das Erfordernis der getrennten Rechnungsführung für den Personen- sowie Güterverkehr. Art. 53 Abs. 2 erlaubt der Regulierungsbehörde jederzeit in

die Buchführung der Eisenbahnunternehmen Einsicht zu nehmen oder sachdienliche Auskünfte einzuholen, um die Einhaltung dieser Vorgaben nachprüfen zu können.¹⁷

Zu Art. 37b (neu)

Für Eisenbahnverkehrsunternehmen im direkten oder indirekten Eigentum einer Gebietskörperschaft verlangt Art. 4 Abs. 1 der Richtlinie 2012/34/EU eine strikte organisatorische Trennung sowie eine Trennung des Rechnungswesens. Auf diese Weise sollen Wettbewerbsverzerrungen oder eine Quersubventionierung verhindert werden.

Überschrift vor Art. 37c

Vor Art. 37c wird eine neue Überschrift („B. Besondere Bestimmungen für vertikal integrierte Eisenbahnunternehmen“) eingefügt.

Zu Art. 37c (neu)

Das europäische Eisenbahnrecht enthält an mehreren Stellen besondere Vorgaben für vertikal integrierte Eisenbahnunternehmen. Darunter sind Eisenbahnunternehmen zu verstehen, die sowohl als Eisenbahninfrastrukturunternehmen als auch als Eisenbahnverkehrsunternehmen tätig sind. Welche Eisenbahnunternehmen als integrierte Eisenbahnunternehmen gelten, ist in den Begriffsbestimmungen des Art. 3 Nr. 31 der Richtlinie 2012/34/EU detailliert geregelt. Es ist daher zweckmässig, diese Legaldefinition in die allgemeinen Bestimmungen des Eisenbahngesetzes zu übernehmen. Aufgrund des Umfangs der europarechtlichen Vorgaben soll dies in einem eigenen Artikel geschehen, um die Übersichtlichkeit des Art. 3 EBG (Begriffsbestimmungen und Bezeichnungen) nicht zu beeinträchtigen.

¹⁷ Siehe dazu auch die Erläuterungen zu Art. 53.

Dieser ist den besonderen Bestimmungen für Eisenbahnunternehmen dieser Kategorie vorangestellt.

Abs. 1 regelt in Übereinstimmung mit den Vorgaben der Richtlinie die Konzernbestände. Erfasst sind sowohl die zentrale Leitung über eine Holding, als auch die Variante eines mehrstufigen Konzerns, bei der das Eisenbahnverkehrsunternehmen dem Eisenbahninfrastrukturunternehmen übergeordnet ist bzw. die umgekehrte Lösung, bei der das Eisenbahnverkehrsunternehmen dem Eisenbahninfrastrukturunternehmen untergeordnet ist. Im Interesse einer besseren Lesbarkeit wurde die in der Richtlinie gebrauchte Formulierung „ein oder mehrere“ dabei stets durch die Wendung „zumindest ein“ ersetzt.

Nach Abs. 2 handelt es sich auch dann um ein vertikal integriertes Eisenbahnunternehmen, wenn das Unternehmen aus getrennten Bereichen ohne eigene Rechtspersönlichkeit besteht, die die Funktion eines Eisenbahninfrastrukturunternehmens und eines Eisenbahnverkehrsunternehmens ausüben. Dieser Fall ist rechtlich wie ein Konzernsachverhalt des Abs. 1 zu behandeln.

Hingegen liegt kein vertikal integriertes Eisenbahnunternehmen vor, wenn Eisenbahnunternehmen voneinander völlig unabhängig sind und ohne zwischengeschaltete Stelle von einem Staat unmittelbar kontrolliert werden. Dies betrifft etwa den Fall, dass ein Staat mehrere – zum Beispiel auch regional voneinander getrennte – Eisenbahnunternehmen besitzt.

Unter welchen Voraussetzungen davon auszugehen ist, dass ein Eisenbahnunternehmen durch ein anderes kontrolliert wird, ist in der Richtlinie 2012/34/EU nicht eigens geregelt. Sie bedient sich stattdessen eines Verweises auf die Verordnung (EG) Nr. 139/2004 über die Kontrolle von Unternehmenszusammenschlüssen („EG-Fusionskontrollverordnung“). Diese Regelungstechnik wird übernommen.

Zu Art. 37d (neu)

Die Regelung des Abs. 1 beruht auf der Vorgabe des Art. 7 Abs. 2 der Richtlinie 2012/34/EU, die in vertikal integrierten Eisenbahnunternehmen eine Trennung des mit dem Betrieb der Eisenbahninfrastruktur betrauten Unternehmensteils von Eisenbahnverkehrsunternehmen und sonstigen rechtlichen Einheiten des (vertikal integrierten) Unternehmens verlangt. Neben dieser organisatorischen Trennung ist ferner durch organisatorische Massnahmen sicherzustellen, dass andere Einheiten des vertikal integrierten Unternehmens auf die Entscheidungen des Eisenbahninfrastrukturunternehmens hinsichtlich wesentlicher Funktionen keinen bestimmenden Einfluss ausüben (Art. 7 Abs. 1 2. Unterabs. der Richtlinie). Damit soll verhindert werden, dass der mit dem Betrieb der Eisenbahninfrastruktur befasste Teil des Unternehmens seine Entscheidungen nach den Vorgaben des (oder der) konzerneigenen Eisenbahnverkehrsunternehmen(s) trifft.

Abs. 2 hält in Übereinstimmung mit Art. 6 Abs. 1 der Richtlinie 2012/34/EU fest, dass die Trennung der Funktionen im vertikal integrierten Eisenbahnunternehmen auch getrennte Gewinn- und Verlustrechnungen sowie Bilanzen erfordert. Zudem ist die Quersubventionierung durch die Übertragung von öffentlichen Geldern von einem Tätigkeitsbereich zu einem anderen unzulässig. Die Regulierungsbehörde ist nach Art. 53 Abs. 2 befugt, die Einhaltung dieser Vorgaben nachzuprüfen.

Eine Beeinflussung der Entscheidungen des Eisenbahninfrastrukturunternehmens soll auch nicht durch leistungsabhängige Gehaltsbestandteile, die von anderen rechtlichen Einheiten des vertikal integrierten Eisenbahnunternehmens geleistet werden, stattfinden. Das gilt nach Abs. 3 ebenso für Bonuszahlungen, die an den finanziellen Erfolg von Eisenbahnverkehrsunternehmen gebunden sind. Diese müssen auch nicht Teil des vertikal integrierten Eisenbahnunternehmens sein, zu dem das Eisenbahninfrastrukturunternehmen gehört.

Gemeinsame Informationssysteme in vertikal integrierten Eisenbahnunternehmen dürfen nicht dazu führen, dass Konzernunternehmen Einblick in sensible Daten ihrer Mitbewerber nehmen können. Abs. 4 setzt die diesbezügliche Vorgabe des Art. 7 Abs 5 der Richtlinie 2012/34/EU um.

Überschrift vor Art. 37e

Vor Art. 37e wird eine neue Überschrift („C. Eisenbahninfrastrukturunternehmen“) eingefügt.

Zu Art. 37e (neu)

Die Bestimmung definiert zunächst in Übereinstimmung mit Art. 3 Nr. 2 sowie Art. 7 Abs. 1 Unterabsatz 1 der Richtlinie 2012/34/EU den Aufgaben- und Tätigkeitsbereich eines Eisenbahninfrastrukturunternehmens. Neben dem laufenden Betrieb der Eisenbahninfrastruktur, der sich einerseits aus der Zuweisung von Fahrplantrassen und der Einhebung des Eisenbahninfrastruktur-Benützungsentgelts sowie dem laufenden Verkehrsmanagement zwecks Abwicklung der einzelnen Zugfahrten zusammensetzt, zählt dazu auch die laufende Erhaltung der Eisenbahninfrastruktur. Unter Instandhaltung sind jene Tätigkeiten zu verstehen, die erforderlich sind, um den Zustand und die Kapazität der bestehenden Eisenbahninfrastruktur zu erhalten. Dazu zählt auch die Erneuerung bestehender Komponenten, ohne dass dadurch die Gesamtleistung der Infrastruktur verändert wird. Darüber hinaus obliegt dem Eisenbahninfrastrukturunternehmen auch der Ausbau der bestehenden Eisenbahninfrastruktur, einschliesslich der erforderlichen Planungen, mit dem Ziel, die Gesamtleistung zu verbessern. Beim Ausbau hat das Eisenbahninfrastrukturunternehmen die Grundsätze der nationalen Leitstrategie für den Ausbau der Eisenbahninfrastruktur zu berücksichtigen.

Zur Wahrung der Unabhängigkeit verlangt Abs. 2, dass die Führungskräfte eines Eisenbahninfrastrukturunternehmens diskriminierungsfrei und unparteiisch handeln müssen. Um dies möglichst sicherzustellen, regelt Abs. 3 in Umsetzung von Art. 7 Abs. 3 der Richtlinie 2012/34/EU Unvereinbarkeiten.

Zu Art. 37f (neu)

Gemäss den Vorgaben des Art. 7a der Richtlinie 2012/34/EU muss die Unabhängigkeit der Eisenbahninfrastrukturunternehmen bei der Ausübung ihrer wesentlichen Funktionen gewährleistet sein. Dies wird in Abs. 1 noch insoweit präzisiert, als die Definition der „wesentlichen Funktionen“ aus Art. 3 Nr. 2f der Richtlinie an dieser Stelle umgesetzt wird. Zu diesen wesentlichen Funktionen zählen die Zuweisung der Fahrplantrassen sowie die Einhebung des Nutzungsentgelts. Eisenbahnverkehrsunternehmen und andere juristische Personen dürfen die Entscheidungen des Eisenbahninfrastrukturunternehmens hinsichtlich der wesentlichen Funktionen nicht beeinflussen. Darüber hinaus dürfen Eisenbahnverkehrsunternehmen oder andere rechtliche Einheiten eines vertikal integrierten Eisenbahnunternehmens keinen bestimmenden Einfluss auf die Ernennung bzw. Abberufung jener Personen des Eisenbahninfrastrukturunternehmens nehmen, die hinsichtlich der wesentlichen Funktionen entscheidungsbefugt sind. Ferner ist bei entscheidungsbefugten Personen darauf zu achten, dass aufgrund von personellen Wechsels keine Interessenkonflikte entstehen.

Zu Art. 37g (neu)

Die Bestimmung setzt die Vorgaben des Art. 7a der Richtlinie 2012/34/EU um. Eisenbahninfrastrukturunternehmen müssen sowohl die Steuerung des Verkehrs als auch die Instandhaltung transparent und diskriminierungsfrei vornehmen.

Zu Art. 37h (neu)

Art. 7c der Richtlinie 2012/34/EU ermöglicht die gänzliche oder teilweise Auslagerung von wesentlichen Funktionen an geeignete Unternehmen, soweit diese von

Eisenbahnverkehrsunternehmen unabhängig sind und keine Interessenkonflikte bestehen. Ferner ist die Vertraulichkeit zu wahren. Auf mit wesentlichen Funktionen beauftragte Unternehmen sind die Regelungen für Eisenbahninfrastrukturunternehmen hinsichtlich Unabhängigkeit und Unparteilichkeit sinngemäss anzuwenden. Die Übertragung hat mit schriftlichem Vertrag zu erfolgen, wobei die Letztverantwortung beim Eisenbahninfrastrukturunternehmen verbleibt. Deshalb hat der Vertrag zwingend eine entsprechende Aufsichtsbefugnis des übertragenden Eisenbahninfrastrukturunternehmens zu enthalten.

Für vertikal integrierte Eisenbahnunternehmen besteht die Sonderregelung, dass innerhalb des Unternehmens wesentliche Funktionen nur dann an eine andere Einheit übertragen werden dürfen, wenn die beauftragte Einheit ausschliesslich der Wahrnehmung wesentlicher Funktionen dient.

Zu Art. 37i (neu)

Die Regelungen setzen die Vorgaben des Art. 7d der Richtlinie 2012/34/EU zur finanziellen Transparenz um. Diese betreffen neben einem generellen Verbot der Darlehensgewährung zwischen Eisenbahnverkehrs- und Eiseninfrastrukturunternehmen insbesondere vertikal integrierte Eisenbahnunternehmen. Eine exakte Trennung der Rechnungsführung sowie detaillierte Dokumentation der kommerziellen und finanziellen Beziehungen des Eisenbahninfrastrukturunternehmens zu anderen Einheiten des vertikal integrierten Eisenbahnunternehmens bilden die Voraussetzung dafür, dass die Regulierungsstelle, jedenfalls unter Einbeziehung von Fachleuten, die Einhaltung der gesetzlichen Vorgaben nachprüfen kann.

Zu Art. 37j (neu)

Die Richtlinie 2012/34/EU verlangt, dass das jeweilige Haupteisenbahninfrastrukturunternehmen des Landes einmal jährlich eine Koordinierung mit jenen Eisenbahnverkehrsunternehmen durchführt, die ihr Zugangsrecht auf dieser Infrastruk-

tur nutzen. Zudem sind Vertreter der Nutzer sowohl aus dem Bereich des Güterverkehrs als auch des Personenverkehrs sowie der Behörden einzuladen. Die Regulierungsbehörde kann als Beobachter teilnehmen. Im Rahmen der Koordination sollen insbesondere Fragen hinsichtlich des Zugangs und der Nutzung sowie der Kapazität der Eisenbahninfrastruktur einschliesslich der Qualität der Dienstleistungen des Eisenbahninfrastrukturunternehmens gemeinsam erörtert werden. Auf diese Weise können oftmals kleine Probleme gelöst werden. Zudem kann die Koordination Hinweise für den tatsächlichen Bedarf für Investitionen liefern.

In vielen Mitgliedstaaten der Europäischen Union bestehen neben einem grossen Eisenbahninfrastrukturunternehmen, das den überwiegenden Teil des jeweiligen nationalen Schienennetzes betreibt, auch mehrere kleine Eisenbahninfrastrukturunternehmen, die nur eine einzelne Linie oder ein regionales Liniennetz betreiben. Die Verpflichtung zur Koordination trifft nur das jeweils bedeutsamste Eisenbahninfrastrukturunternehmen eines Landes. Die Situation im Fürstentum Liechtenstein stellt sich insofern anders dar, als im Inland nur eine einzige Eisenbahnstrecke besteht und daher auch nur ein einziges Eisenbahninfrastrukturunternehmen tätig ist. Die Unterscheidung zwischen dem Haupteisenbahninfrastrukturunternehmen und anderen Eisenbahninfrastrukturunternehmen kann daher entfallen.

Zu Art. 37k (neu)

Art. 7f der Richtlinie 2012/34/EU verlangt, dass sich die jeweiligen Haupteisenbahninfrastrukturunternehmen der Europäischen Union zu einem Netzwerk verbinden. Diese Zusammenarbeit soll die Position der Eisenbahnen im Wettbewerb der verschiedenen Verkehrsträger in Europa verbessern. Einziges auf dem Gebiet des Fürstentums Liechtenstein tätiges Eisenbahninfrastrukturunternehmen ist die ÖBB-Infrastruktur AG, der zugleich die Rolle als Haupteisenbahninfrastrukturunternehmen der Republik Österreich zukommt und schon allein deshalb Bestandteil

des Europäischen Netzwerks der Infrastrukturbetreiber ist. Die Bestimmung stellt daher klar, dass die ÖBB-Infrastruktur AG als Bestandteil des Netzwerks auch die Belange der über das Territorium des Fürstentums Liechtenstein führenden Strecke von der Staatsgrenze bei Schaanwald zur Staatsgrenze bei Schaan zu berücksichtigen hat. Eine detaillierte Umsetzung des Richtlinientextes zu den Gegenständen der Koordinierung erscheint aufgrund der Doppelfunktion der ÖBB-Infrastruktur AG als Haupteisenbahninfrastrukturunternehmen zweier Staaten nicht erforderlich, zumal das österreichische Eisenbahngesetz¹⁸ in § 55h die Gegenstände der Koordinierung in Übereinstimmung der Richtlinie 2012/34/EU anführt. Zudem ergeben sich die Gegenstände, die das Netzwerk zu behandeln hat, bereits aus der richtlinienkonformen Interpretation des Art. 37k.

Zu Art. 37l (neu)

Nach Art. 8 der Richtlinie 2012/34/EU trifft die Staaten die Verantwortung für die Weiterentwicklung und Finanzierung des Eisenbahnsystems. Die diesbezüglichen Vorhaben und Ziele sind in einer Leitstrategie für den Ausbau der Eisenbahninfrastruktur für einen Zeitraum von zumindest fünf Jahren festzuhalten und laufend weiterzuentwickeln. Für das Fürstentum Liechtenstein ist dabei die Verknüpfung mit dem Eisenbahnnetz der beiden Nachbarstaaten von besonderer Bedeutung. Die Eisenbahninfrastrukturunternehmen haben die Leitstrategie in ihren Geschäftsplänen entsprechend zu berücksichtigen, wobei die finanziellen Lasten von staatlicher Seite getragen werden können, damit das finanzielle Gleichgewicht der Eisenbahninfrastrukturunternehmen gewahrt bleibt.

¹⁸ Bundesgesetz über Eisenbahnen, Schienenfahrzeuge auf Eisenbahnen und den Verkehr auf Eisenbahnen (Eisenbahngesetz 1957 - EibG), BGBl. Nr. 60/1957, einsehbar unter <https://www.ris.bka.gv.at/Geltende-Fassung.wxe?Abfrage=Bundesnormen&Gesetzesnummer=10011302>.

Bei der Erstellung der Leitstrategie sind nicht nur die betroffenen Eisenbahninfrastrukturunternehmen sondern auch potentielle Nutzer bzw. ihre Vertretungen sowie die betroffenen Gebietskörperschaften anzuhören.

Zu Art. 45 Abs. 2

Abs. 2 über die Aufgaben der Eisenbahnbehörde ist einerseits an die geänderten Vorgaben des EWR-Rechts anzupassen, andererseits bringen die Änderungen auch Klarstellungen. So bestimmt Bst. a, dass die Eisenbahnbehörde nicht nur für die Erteilung von Konzessionen und Bewilligungen an Eisenbahninfrastrukturunternehmen zuständig ist, sondern auch für deren Einschränkung oder Widerruf. Ferner stellt Bst. b klar, dass die Eisenbahnbehörde Bauanzeigen entgegennimmt und für die Bewilligung der Inbetriebnahme von Eisenbahninfrastruktur, etwa bei bewilligungspflichtigen Ausbaumassnahmen, zuständig ist. Bst. c ist auf die Erteilung von Verkehrsbewilligungen an Eisenbahnverkehrsunternehmen zu beschränken, weil die Zuständigkeit für die Erteilung der (nunmehr einheitlichen) Sicherheitsbescheinigung an die Europäische Eisenbahnagentur übergegangen ist. Ebenfalls aufgrund einer Verlagerung der Zuständigkeit an die Europäische Eisenbahnagentur ist Bst. d über die Zulassung von Schienenfahrzeugen überflüssig geworden und daher aufzuheben. Aus diesem Grund ist auch der bisherige Bst. e auf die Führung des Eisenbahninfrastrukturregisters zu beschränken.

Die ÖBB führte dazu aus, dass für die Zulassung eines Schienenfahrzeuges nationale Regeln berücksichtigt werden müssten.

Für die Regierung ist dieser Einwand der Vernehmlassungsteilnehmerin nicht relevant. Zwar ist gemäss EWR-Recht eine auf das Inland beschränkte Erteilung der einheitlichen Sicherheitsbescheinigung als auch eine entsprechende auf das Inland beschränkte Zulassung von Schienenfahrzeugen durch die nationale Behörde grundsätzlich möglich. Dies kommt für das Fürstentum Liechtenstein praktisch

aber nicht in Betracht. Die nur etwa neun Kilometer lange Strecke von der Staatsgrenze bei Schaanwald bis zur Staatsgrenze bei Schaan lässt keinen reinen Binnenverkehr zu.

Der neue Bst. f trägt dem Zusammenspiel zwischen den nationalen Behörden und der Europäischen Eisenbahnagentur Rechnung. Die Eisenbahnbehörde hat gemäss den Vorgaben des EWR-Rechts die Europäische Eisenbahnagentur bei der Ausstellung, Erneuerung, Änderung oder dem Widerruf der einheitlichen Sicherheitsbescheinigungen zu unterstützen, soweit sich deren Geltungsbereich auch auf das Fürstentum Liechtenstein erstreckt.

Zu Art. 46

Wie schon bisher nimmt die Eisenbahnbehörde auch die Aufgaben der Eisenbahnsicherheit wahr. Einer Übertragung dieser Tätigkeit an die Eisenbahnbehörde steht das EWR-Recht nicht entgegen, allerdings muss sie bei der Wahrnehmung dieser Aufgaben von Eisenbahnunternehmen und Antragstellern nach Art. 23 Abs. 2 EBG unabhängig sein. Zudem ist die Behörde mit den erforderlichen personellen und materiellen Ressourcen auszustatten, um die übertragenen Aufgaben auch tatsächlich wahrnehmen zu können.

Kern der Aufgaben als Sicherheitsbehörde ist die Überprüfung, ob die Eisenbahnunternehmen die geltenden Sicherheitsanforderungen erfüllen und ihr Sicherheitsmanagementsystem auch tatsächlich anwenden (neuer Abs. 2). Für die Technik dieser Aufsicht hat die Kommission mit der Durchführungsverordnung (EU) 2018/761 Gemeinsame Sicherheitsmethoden (CSM) erlassen. Diese sind von der Eisenbahnbehörde anzuwenden.

Der bisherige Abs. 2 erfährt keine inhaltliche Änderung, wird aber aufgrund der Anpassung des Abs. 1 und der Einführung des neuen Abs. 2 betreffend Sicherheitsanforderungen und Sicherheitsmanagementsystem zum neuen Abs. 3.

Ferner ist in Übereinstimmung mit dem EWR-Recht in Abs. 4 (bisheriger Abs. 3) festzuhalten, dass die Eisenbahnbehörde als Sicherheitsbehörde ihre Aufsicht über die auf dem Gebiet des Fürstentums Liechtenstein tätigen Eisenbahnverkehrsunternehmen mit den für die Eisenbahnsicherheit zuständigen Behörden jener Staaten koordiniert, in denen diese Unternehmen ebenfalls tätig sind.

Zu Art. 47 Abs. 2 Bst. a und d

Die Regelungen zum Inhalt des Jahresberichts, den die Eisenbahnbehörde gemäss Art. 47 Abs. 1 EBG an die Europäische Eisenbahnagentur zu übermitteln hat, sind an die neuen Vorgaben des EWR-Rechts anzupassen, wobei es zu keinen grossen inhaltlichen Änderungen kommt. Einen grösseren Stellenwert erhalten die Angaben zur Entwicklung der Eisenbahnsicherheit (Bst. a) sowie zu den durchgeführten Kontrollen und ihren Ergebnissen (Bst. d).

Neben diesem Jahresbericht über die Tätigkeit der Eisenbahnbehörde sind die Staaten zudem aufgrund der direkt anwendbaren Durchführungsverordnung (EU) 2015/1100 verpflichtet, jährlich die im Anhang zu dieser Durchführungsverordnung angeführten Daten zum Schienenverkehrsmarkt zu erheben und an die EFTA-Überwachungsbehörde zu melden.

Zu Art. 48 Abs. 1 bis 3

Bisher benannte Art. 48 Abs. 1 das Amt für Volkswirtschaft als zuständige Unfalluntersuchungsstelle. Im Rahmen einer Organisationsanpassung wurde die Zuständigkeit für das Eisenbahnwesen sowie für die Luftfahrt vom Amt für Volkswirtschaft an das Amt für Bau und Infrastruktur übertragen. Dadurch wird die Benen-

nung des Amtes für Volkswirtschaft als Unfalluntersuchungsstelle obsolet. Anstelle des jetzt genannten Amt für Volkswirtschaft wird das Amt für Bau und Infrastruktur als Unfalluntersuchungsstelle benannt.¹⁹

Art. 48 Abs. 2 verankert schon bisher die Unabhängigkeit der Unfalluntersuchungsstelle. Mit dem Ziel einer sprachlichen Vereinfachung soll künftig nur noch festgehalten werden, dass diese von allen Eisenbahnunternehmen sowie allen anderen Parteien, deren Interessen mit den Aufgaben der Unfalluntersuchungsstelle kollidieren könnten, unabhängig ist. Die wesentlich umfassendere Formulierung aus Art. 22 Abs. 1 der Richtlinie (EU) 2016/798 wird deshalb bewusst nicht übernommen, ohne dass damit von den Vorgaben des EWR-Rechts abgewichen oder die bestehende Rechtslage abgeändert werden soll.

Abs. 3 wird neu gefasst und übernimmt dazu die Definition des „schweren Unfalls“ aus Art. 3 Ziff. 12 der Richtlinie (EU) 2016/798. Bei schweren Unfällen, die sich auf dem Gebiet des Fürstentums Liechtenstein ereignen, hat die Unfalluntersuchungsstelle auf jeden Fall tätig zu werden. Ferner kann sie bei sonstigen Unfällen und Störungen eine Untersuchung vornehmen, wobei sie für die Ermessensentscheidung den Kriterienkatalog des Art. 20 Abs. 2 der Richtlinie (EU) 2016/798 heranzuziehen hat.

Zu Art. 49 Abs. 1 Bst. c sowie Abs. 2 und 3

Hinsichtlich der Befugnisse der Unfalluntersuchungsstelle nimmt Abs. 1 Bst. c neu die Klarstellung vor, dass das Recht auf den Zugang zu Aufzeichnungsgeräten auf Fahrzeugen auch den Zugang zu den darin aufgezeichneten Daten bzw. zur Auswertung dieser Daten einschliesst.

¹⁹ Das Amt für Bau und Infrastruktur ist bereits seit mehreren Jahren für das Eisenbahnwesen zuständig. Diese Zuständigkeit wird mit der vorliegenden Gesetzesänderung nun auch formell wahrgenommen.

In Abs. 2 ist nun in Übereinstimmung mit den Vorgaben des EWR-Rechts festgehalten, dass die Unfalluntersuchungsstelle bei ihren Untersuchungen mit den für die gerichtlichen Ermittlungen zuständigen Stellen zusammenarbeitet. Damit soll vermieden werden, dass Ermittlungsschritte mehrfach vorgenommen werden. Zudem kann das besondere Fachwissen der Unfalluntersuchungsstelle auf dem Gebiet des Eisenbahnwesens auch für die gerichtlichen Ermittlungen genutzt werden.

Eine Neuerung stellt Abs. 3 dar, wonach unter bestimmten Voraussetzungen die Europäische Eisenbahnagentur in die Untersuchungen der Unfalluntersuchungsstelle einzubinden ist. Dies betrifft sowohl Erhebungen zu Schienenfahrzeugen, die von der Europäischen Eisenbahnagentur zugelassen wurden, als auch zu Eisenbahnverkehrsunternehmen, die von der Europäischen Eisenbahnagentur eine einheitliche Sicherheitsbescheinigung erhalten haben.

Zu Art. 51 Abs. 1 und 3

Aufgrund der Vorgaben des EWR-Rechts ist in Abs. 1 zu ergänzen, dass jedenfalls zum Jahrestag eines Unfalls ein Zwischenbericht zu veröffentlichen ist, soweit die Untersuchungen nicht innerhalb eines Jahres abgeschlossen werden konnten. Zudem ist der Verweis auf die Gliederung des Berichts an die neue „Sicherheitsrichtlinie“ anzupassen.

Abs. 3 erhält in Übereinstimmung mit dem EWR-Recht die Klarstellung, dass Sicherheitsempfehlungen nicht nur an Behörden im Inland gerichtet werden können. Mögliche Adressaten sind ebenso nationale Behörden eines anderen EWR-Mitgliedstaats oder die Europäische Eisenbahnagentur.

Zu Art. 52 Sachüberschrift, Abs. 1 und Abs. 3 bis 5

Die Vorgaben zur Regulierungsbehörde wurden durch die Richtlinie 2012/34/EU weiter konkretisiert, weshalb die Regelungen des EBG einer Überarbeitung bedürfen. Der bisherige Art. 52 über Organisation und Aufgaben der Regulierungsbehörde soll der besseren Übersicht auf zwei Artikel aufgeteilt werden. Der neue Art. 52 betrifft nun ausschliesslich die organisatorischen Belange der Regulierungsbehörde, ihre Aufgaben regelt nun Art. 52a.

Bereits gemäss dem geltenden Art. 52 Abs. 1 EBG bestimmt oder errichtet die Regierung eine Amtsstelle oder Kommission als Regulierungsbehörde.²⁰ In Art. 52 Abs. 1 soll nun neu klargestellt werden, dass es sich bei der Regulierungsbehörde um eine unabhängige und eigenständige Behörde handelt, die bei der Erfüllung ihrer regulatorischen Aufgaben nicht an Weisungen anderer Behörden, insbesondere der Regierung, gebunden ist.

Die in Art. 52 neu hinzugekommenen Abs. 3 bis 5 betreffen die organisatorischen Vorgaben: das EWR-Recht sieht vor, dass die Personen, die für die Entscheidungen der Regulierungsbehörde verantwortlich sind, über ausreichende Kenntnisse des Eisenbahnwesens oder anderer netzgebundener Branchen verfügen müssen. Zudem ist festzuschreiben, wer diese Personen ernennt sowie die Dauer ihrer Funktionsperiode. Im neuen Abs. 3 wird daher unter anderem festgelegt, dass die Personen, die für die Entscheidungen der Regulierungsbehörde verantwortlich sind von der Regierung für die Dauer von fünf Jahren ernannt werden. Zudem müssen sie von Eisenbahnunternehmen unabhängig sein und haben jedes Jahr eine Erklärung über jegliche Interessen anzugeben, die Zweifel an ihrer Unabhängigkeit begründen könnten.

²⁰ Mit der Verordnung vom 19. Februar 2013 über die Regulierungsbehörde nach dem Eisenbahngesetz (EB-RBV), LGBl. 2013 Nr. 96, hat die Regierung das Amt für Bau und Infrastruktur als Regulierungsbehörde bestimmt.

Abs. 4 enthält eine Unvereinbarkeitsbestimmung, wonach eine für die Entscheidungen der Regulierungsbehörde verantwortliche Person an einer Entscheidung nicht mitwirken darf. Dies betrifft Verfahren gegen ein Unternehmen, mit dem sie innerhalb eines Jahres vor der Einleitung des Verfahrens in unmittelbarer oder auch mittelbarer Verbindung stand.

Ferner enthält Abs. 5 aufgrund der Vorgaben des EWR-Rechts für die Zeit nach der Beendigung der Funktionsperiode einer für die Entscheidungen der Regulierungsbehörde verantwortlichen Person das befristete Verbot, für ein Eisenbahnunternehmen tätig zu werden. Dieses Verbot erstreckt sich auf den Zeitraum von einem Jahr und erfasst sowohl eine Anstellung bei als auch eine freiberufliche Tätigkeit für ein Eisenbahnunternehmen.

Zu Art. 52a (neu)

Zur Wahrung der Übersichtlichkeit sind die Aufgaben der Regulierungsbehörde im neuen Art. 52a zusammengefasst. Abs. 1 entspricht weitgehend dem bisherigen Art. 52 Abs. 3 und bestimmt die Überwachung des Wettbewerbs auf dem Schienenverkehrsmarkt sowie die Einhaltung der Bestimmungen über den Zugang zur Eisenbahninfrastruktur zur zentralen Aufgabe. Sie hat sowohl Beschwerden zu behandeln als auch präventiv tätig zu werden, um Diskriminierungen vorzubeugen.

Der neue Abs. 2 verpflichtet die Regulierungs- und die Eisenbahnbehörde zur Zusammenarbeit sowie zum Austausch von Informationen, um Beeinträchtigungen des Wettbewerbs zu verhindern sowie die Sicherheit des Eisenbahnmarkts zu gewährleisten. Die beiden Behörden können der jeweils anderen Empfehlungen unterbreiten, wobei die Regulierungsbehörde aufgrund ihrer Unabhängigkeit Empfehlungen der Eisenbahnbehörde nicht nachkommen muss. Ein Abweichen von einer Empfehlung der Eisenbahnbehörde hat sie jedoch zu begründen.

Abs. 3 hält fest, dass die Regulierungsbehörde jedenfalls alle zwei Jahre Vertreter der Nutzer im Personen- und Güterverkehr anzuhören hat.

Abs. 4 entspricht dem bisherigen Art. 52 Abs. 4 und verpflichtet die Regulierungsbehörde zum Informationstausch mit den Regulierungsbehörden anderer Staaten. Sie hat sich zu diesem Zweck an einem regelmässig tagenden Netzwerk zu beteiligen. Dieses besteht seit längerer Zeit in der Form der ‚Independent Rail Regulators‘ Group (IRG).

Auch Abs. 5 betrifft einen Aspekt der internationalen Zusammenarbeit. Die Regulierungsbehörde hat bei der Marktüberwachung und bei Beschwerden im Zusammenhang mit grenzüberschreitenden Fahrplantrassen mit den Regulierungsbehörden der anderen betroffenen Staaten zusammenzuarbeiten.

Zu Art. 53 Abs. 2 bis 4

Zur Umsetzung der Vorgaben des EWR-Rechts wird Abs. 2 hinsichtlich des Kreises der Personen, die der Regulierungsbehörde zur Auskunft verpflichtet sind, erweitert. Auskünfte haben nicht nur Eisenbahnunternehmen, sondern auch Antragsteller im Sinne des Art. 23 Abs. 2 Bst. b und sonstige betroffene Dritte zu erteilen. Ferner hat die Regulierungsbehörde zur Erfüllung ihrer Aufgaben das Recht auf Einsichtnahme in Unterlagen und Buchführung. Die Regulierungsbehörde hat ein Auskunftsverlangen mit einer Frist zu versehen, die im Interesse einer zügigen Verfahrensführung nicht länger als ein Monat sein darf. Das Einsichts- und Auskunftsrecht gilt auch für die Erhebung von Daten zu Zwecken der Statistik und Marktbeobachtung.

Abs. 3 gibt den Zeitrahmen für die Behandlung einer Beschwerde vor. Diese ist innerhalb eines Monats ab Erhalt zu prüfen. Zu diesem Zweck hat die Regulierungsbehörde die erforderlichen Informationen einzuholen und die Betroffenen

anzuhören. Die Entscheidung selbst hat innerhalb von sechs Wochen ab dem Vorliegen aller erforderlichen Informationen zu erfolgen. Sie ist zudem zu veröffentlichen.

Der bisherige Abs. 3 über Beschwerden wegen der Verweigerung der Zuweisung von Fahrplantrassen wird zu Abs. 4, bleibt jedoch inhaltlich unverändert.

Zu Art. 54

Die Bestimmung beschränkt sich nur noch auf die Führung des Eisenbahninfrastrukturregisters und nicht mehr auf die Führung des Schienenfahrzeugregisters, da die Zulassung von Schienenfahrzeugen neu in die Zuständigkeit der Europäischen Eisenbahnagentur fällt. Die Führung des Eisenbahninfrastrukturregisters ist Aufgabe der Eisenbahnbehörde. Gemäss Abs. 3 kann die Eisenbahnbehörde auch Dritte mit der Führung des Registers beauftragen. Inhaltlich bestehen mit der Durchführungsverordnung (EU) 2019/777 umfangreiche Vorgaben über die darin aufzunehmenden Informationen.

Die Vernehmlassungsteilnehmerin weist auf die fehlenden Übergangsbestimmungen bei der beabsichtigten Einstellung des Schienenfahrzeugregisters hin.

Die Regierung ist der Ansicht, dass solche Übergangsbestimmungen nicht notwendig sind, da Liechtenstein über kein Schienenfahrzeugregister verfügt und eine Übertragung in ein anderes Register somit nicht ansteht.

Zu Art. 56 Abs. 2 und 3

Für die eisenbahnrechtliche Betriebsbewilligung sieht Art. 18 Abs. 7 der Richtlinie (EU) 2016/797 vor, dass der Antragsteller von der zuständigen Behörde unter Angabe von Gründen die Überprüfung einer negativen Entscheidung verlangen kann. Die Behörde hat diese Überprüfung innerhalb von zwei Monaten zu erledigen. Für den Fall, dass die Behörde ihre Entscheidung bestätigt, kann der Antragsteller die

gerichtliche Überprüfung verlangen. Diese Vorgaben sollen in Abs. 3 umgesetzt werden.

Zu Art. 59 Abs. 1 Bst. e und f

In Abs. 1 Bst. e ist infolge der Anpassung der Art. 17 und 18 die Wendung „erforderliche Sicherheitsbescheinigung“ durch die Wendung „erforderliche einheitliche Sicherheitsbescheinigung“ zu ersetzen.

Da künftig die Zulassung von Schienenfahrzeugen durch eine inländische Behörde im EBG nicht mehr vorgesehen ist,²¹ ist auch Abs. 1 Bst. f geringfügig anzupassen.

Zu Art. 60 Abs. 4

Bei Art. 60 (Verwaltungsübertretungen) kann Abs. 4 Bst. a gestrichen werden, weil Art. 27 (Zugang zu Schulungseinrichtungen) aufgehoben wird.

Zu Art. 62 Abs. 1 Bst. e, f, i, k, und n

Die Bst. e und f des Abs. 1 können aufgehoben werden, weil eine Ausstellung von einheitlichen Sicherheitsbescheinigungen sowie die Zulassung von Schienenfahrzeugen durch eine inländische Behörde gemäss der Regierungsvorlage nicht mehr vorgesehen ist. Dies gilt auch für Abs. 1 Bst. i, denn die Zertifizierung von Triebfahrzeugen durch eine inländische Behörde ist im geänderten Eisenbahngesetz nicht mehr enthalten.

In Abs. 1 Bst. k ist aufgrund der Abänderung von Art. 29 der Verweis anzupassen. Die Kompetenz der Regierung zum Erlass einer Verordnung über die Sicherstellung der Interoperabilität des liechtensteinischen Eisenbahnsystems ergibt sich neu aus Art. 29 Abs. 2.

²¹ Siehe dazu die Ausführungen zu Art. 19.

Des Weiteren ist die Kompetenz für das Schienenfahrzeugregister in Abs. 1 Bst. n nicht mehr erforderlich und kann deshalb gestrichen werden. Art. 54 wird sich künftig nur noch auf die Führung des Eisenbahninfrastrukturregisters beschränken, da die Zulassung von Schienenfahrzeugen neu in die Zuständigkeit der Europäischen Eisenbahnagentur fällt.

Zur Übergangsbestimmung

Aufgrund der Vorgaben des EWR-Rechts ändert sich die Zuständigkeit für die Erteilung der Sicherheitsbewilligung für Eisenbahninfrastrukturunternehmen. Bereits erteilte Sicherheitsbewilligungen bleiben jedoch für die Dauer ihrer Gültigkeit aufrecht. Dies gilt auch für bestehende Sicherheitsbescheinigungen Teil A sowie Teil B für Eisenbahnverkehrsunternehmen. Erst bei Ablauf der Gültigkeit sind diese durch eine entsprechende einheitliche Sicherheitsbescheinigung zu ersetzen.

Zum Inkrafttreten

Dieses Gesetz soll unter Vorbehalt des ungenutzten Ablaufs der Referendumsfrist am 1. August 2022 in Kraft treten, andernfalls am Tag nach der Kundmachung.

6. VERFASSUNGSMÄSSIGKEIT / RECHTLICHES

Wie bereits in Kapitel 3.1 ausgeführt, werden die gegenständlichen Richtlinien mit den EWR-Übernahmebeschlüssen Nr. 247/2021 und Nr. 248/2021 ins EWR-Abkommen übernommen. Da mit der Unterzeichnung der EWR-Übernahmebeschlüsse Verpflichtungen gemäss Art. 8 Abs. 2 der Landesverfassung eingegangen werden, bedürfen diese der Zustimmung des Landtags. Zu diesem Zweck wurde ein entsprechender Bericht und Antrag Nr. 20/2022 nach Art. 103 des EWR-Abkommens erstellt, der dem Landtag ebenfalls im März 2022 zur Beschlussfassung vorgelegt werden wird.

Weiter wirft die Vorlage keine verfassungsrechtlichen Fragen auf.

7. AUSWIRKUNGEN AUF VERWALTUNGSTÄTIGKEIT UND RESSOURCENEIN- SATZ

7.1 Neue und veränderte Kernaufgaben

Die vorliegende Revision des EBG führt zu keiner Erweiterung der bestehenden Kernaufgaben des Amtes für Bau und Infrastruktur.

Als wesentliche Neuerung der Vorlage gilt, dass einheitliche Sicherheitsbescheinigungen für Eisenbahnverkehrsunternehmen die Europäische Eisenbahnagentur im Zusammenwirken mit den nationalen Behörden erteilt.

7.2 Personelle, finanzielle, organisatorische und räumliche Auswirkungen

Die vorliegende Revision des EBG führt zu keinen personellen, finanziellen, organisatorischen und räumlichen Auswirkungen.

7.3 Evaluation

Aufgrund unveränderter Kernaufgaben ist eine weitere Überprüfung nicht nötig.

II. ANTRAG DER REGIERUNG

Aufgrund der vorstehenden Ausführungen unterbreitet die Regierung dem Landtag den

Antrag,

der Hohe Landtag wolle diesen Bericht und Antrag zur Kenntnis nehmen und die beiliegende Gesetzesvorlage in Behandlung ziehen.

Genehmigen Sie, sehr geehrter Herr Landtagspräsident, sehr geehrte Frauen und Herren Abgeordnete, den Ausdruck der vorzüglichen Hochachtung.

**REGIERUNG DES
FÜRSTENTUMS LIECHTENSTEIN**

gez. Dr. Daniel Risch

III. REGIERUNGSVORLAGE

Gesetz

vom ...

über die Abänderung des Eisenbahngesetzes

Dem nachstehenden vom Landtag gefassten Beschluss erteile Ich Meine Zustimmung:

I.

Abänderung bisherigen Rechts

Das Eisenbahngesetz (EBG) vom 16. März 2011, LGBl. 2011 Nr. 182, in der geltenden Fassung, wird wie folgt abgeändert:

Art. 1 Abs. 3 und 4

3) Es dient zudem der Umsetzung folgender EWR-Rechtsvorschriften:

- a) Richtlinie 2012/34/EU zur Schaffung eines einheitlichen Europäischen Eisenbahnraums²²;

²²Richtlinie 2012/34/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. November 2012 zur Schaffung eines einheitlichen Europäischen Eisenbahnraums (ABl. L 343 vom 14.12.2012, S. 32)

- b) Richtlinie (EU) 2016/797 über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems in der Europäischen Union²³;
- c) Richtlinie (EU) 2016/798 über Eisenbahnsicherheit²⁴;
- d) Richtlinie 2007/59/EG über die Zertifizierung von Triebfahrzeugführern, die Lokomotiven und Züge im Eisenbahnsystem in der Gemeinschaft führen²⁵.

4) Die geltende Fassung der in diesem Gesetz genannten EWR-Rechtsvorschriften ergibt sich aus der Kundmachung der Beschlüsse des Gemeinsamen EWR-Ausschusses im Liechtensteinischen Landesgesetzblatt nach Art. 3 Bst. k des Kundmachungsgesetzes.

Art. 3 Abs. 1 Bst. b bis e und g sowie Abs. 2

1) Im Sinne dieses Gesetzes gelten als:

- b) "Eisenbahninfrastrukturunternehmen": Unternehmen, die dem Bau und Betrieb von Eisenbahninfrastruktur, einschliesslich deren Erhaltung und Erneuerung, dienen;
- c) "Eisenbahnverkehrsunternehmen": Unternehmen, die Eisenbahnverkehrsleistungen zur Beförderung von Personen oder Gütern auf der Schiene erbringen und die Traktion sicherstellen, einschliesslich Unternehmen, die

²³Richtlinie (EU) 2016/797 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Mai 2016 über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems in der Europäischen Union (ABl. L 138 vom 26.5.2016, S. 44)

²⁴Richtlinie (EU) 2016/798 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Mai 2016 über Eisenbahnsicherheit (ABl. L 138 vom 26.5.2016, S. 102)

²⁵Richtlinie 2007/59/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 über die Zertifizierung von Triebfahrzeugführern, die Lokomotiven und Züge im Eisenbahnsystem in der Gemeinschaft führen (ABl. L 315 vom 3.12.2007, S. 51)

ausschliesslich die Traktionsleistung erbringen; nicht als Eisenbahnverkehrsunternehmen gelten Unternehmen, die ausschliesslich Güterverkehrsdienste auf Anschlussbahnen durchführen;

- d) "Eisenbahninfrastruktur": die in Anhang I der Richtlinie 2012/34/EU bezeichneten Anlagen;
- g) "Personenbahnsteige": neben dem Gleis liegende Bahnsteigkörper, die den unmittelbaren Ein- und Ausstieg von Fahrgästen ermöglichen.

2) Im Übrigen finden die Begriffsbestimmungen des EWR-Rechts, insbesondere der Richtlinien 2007/59/EG, 2012/34/EU, (EU) 2016/797 und (EU) 2016/798, ergänzend Anwendung.

Art. 10 Abs. 2 Bst. a Einleitungssatz, Abs. 3 Bst. a und Abs. 6 Bst. a

2) Dem Antrag sind beizulegen:

- a) ein den Technischen Spezifikationen für die Interoperabilität (TSI) nach der Richtlinie (EU) 2016/797 entsprechender Bauentwurf, der insbesondere enthält:

3) Die Eisenbahnbehörde hat daraufhin zu prüfen, ob:

- a) der Bauentwurf den anerkannten Regeln der Technik, einschliesslich der Technischen Spezifikationen für die Interoperabilität (TSI), entspricht. Sie kann auf Kosten des Antragstellers Gutachten einholen;

6) Die eisenbahnrechtliche Baubewilligung ist zu erteilen, wenn:

- a) das Bauvorhaben den anerkannten Regeln der Technik, einschliesslich der Technischen Spezifikationen für die Interoperabilität (TSI), entspricht;

Art. 12 Abs. 1a, 1b und 2 Einleitungssatz

1a) Dem Antrag sind folgende Unterlagen beizulegen:

- a) die EG-Prüferklärungen;
- b) die aufgrund der Technischen Spezifikationen für die Interoperabilität (TSI) und sonstiger Vorschriften festgestellte technische Kompatibilität der Teilsysteme mit dem System, in das sie integriert werden, sowie die gemäss den gemeinsamen Sicherheitsmethoden (CSM) festgestellte sichere Integration der Teilsysteme;
- c) im Falle der Ausrüstung mit dem Europäischen Zugsicherungs- und Zugsteuerungssystem (ETCS) und/oder dem Globalen Mobilfunksystem für Eisenbahnen (GSM-R) die positive Entscheidung der Europäischen Eisenbahnagentur gemäss Art. 19 der Richtlinie (EU) 2016/797.

1b) Die Eisenbahnbehörde teilt dem Antragsteller innerhalb eines Monats mit, ob die eingereichten Unterlagen vollständig sind, oder fordert unter Setzung einer angemessenen Nachfrist zusätzliche Informationen an.

2) Die eisenbahnrechtliche Betriebsbewilligung ist innerhalb von vier Monaten ab dem Erhalt aller erforderlichen Unterlagen zu erteilen, wenn:

Art. 14 Abs. 1, 2 Bst. a und Abs. 4 bis 6

1) Der Antrag auf Erteilung einer Sicherheitsbewilligung für den Betrieb einer im Inland gelegenen Eisenbahninfrastruktur ist schriftlich bei der Eisenbahnbehörde einzureichen.

2) Die Sicherheitsbewilligung ist zu erteilen, wenn der Antragsteller den Nachweis erbringt, dass er:

a) ein Sicherheitsmanagementsystem nach Art. 30 eingerichtet hat; und

4) Die Sicherheitsbewilligung ist einzuschränken oder zu entziehen, wenn die Voraussetzungen nach Abs. 2 nicht mehr gegeben sind.

5) Im Falle grenzüberschreitender Eisenbahninfrastrukturen arbeitet die Eisenbahnbehörde bei der Erteilung der Sicherheitsbewilligung mit den zuständigen Behörden anderer EWR-Mitgliedstaaten oder der Schweiz zusammen.

6) Die Regierung regelt das Nähere über die Sicherheitsbewilligung nach Massgabe der Richtlinie (EU) 2016/798 mit Verordnung.

Art. 16 Abs. 2 Bst. d und Abs. 5 Einleitungssatz

2) Die Verkehrsbewilligung ist zu erteilen, wenn der Antragsteller den Nachweis erbringt, dass er:

d) zur Deckung der Unfallhaftpflicht eine ausreichende Versicherung abgeschlossen hat oder über angemessene Bürgschaften zu marktüblichen Konditionen verfügt.

5) Die Regierung regelt das Nähere nach Massgabe der Richtlinie 2012/34/EU mit Verordnung, insbesondere über:

Überschrift vor Art. 17

2. Einheitliche Sicherheitsbescheinigung

Art. 17

Grundsatz

1) Für die Nutzung der Eisenbahninfrastruktur ist eine von der Europäischen Eisenbahnagentur oder der zuständigen Behörde der Republik Österreich ausgestellte einheitliche Sicherheitsbescheinigung erforderlich.

2) Die Europäische Eisenbahnagentur unterrichtet nach Massgabe der Richtlinie (EU) 2016/798 die Eisenbahnbehörde unverzüglich über die Ausstellung, Erneuerung, Änderung oder den Widerruf einer einheitlichen Sicherheitsbescheinigung, deren geografisches Tätigkeitsgebiet das Fürstentum Liechtenstein mit einschliesst.

Art. 18

Überprüfungen

1) Stellt die Eisenbahnbehörde fest, dass ein Eisenbahnverkehrsunternehmen die Voraussetzungen für die Ausstellung einer einheitlichen Sicherheitsbescheinigung nicht mehr erfüllt, so hat sie bei der Europäischen Eisenbahnagentur deren Einschränkung oder Widerruf zu beantragen.

2) Stellt die Eisenbahnbehörde ein schwerwiegendes Sicherheitsrisiko fest, so kann sie vorläufige Sicherheitsmassnahmen oder die Einschränkung oder Aussetzung des Betriebs verfügen. Sie hat die Europäische Eisenbahnagentur hierüber unverzüglich zu unterrichten. Beträgt die Dauer der verfügten Massnahmen mehr als drei Monate, so hat die Eisenbahnbehörde bei der Europäischen Eisenbahnagentur die Einschränkung oder den Widerruf der einheitlichen Sicherheitsbescheinigung zu beantragen.

3) Wurde die einheitliche Sicherheitsbescheinigung von der zuständigen Behörde der Republik Österreich ausgestellt, so sind die Abs. 1 und 2 sinngemäss mit der Massgabe anzuwenden, dass die Antragstellung und die Unterrichtung an diese zu erfolgen hat.

Überschrift vor Art. 19

C. Schienenfahrzeuge

Art. 19

Grundsatz

1) Schienenfahrzeuge müssen über eine gültige Zulassung nach Massgabe der Richtlinie (EU) 2016/797 verfügen und mit einer Europäischen Fahrzeugnummer (EVN) gekennzeichnet sein.

2) Abs. 1 gilt nicht für Schienenfahrzeuge, die ausschliesslich auf Anschlussbahnen Verwendung finden.

3) Vor dem Einsatz eines Schienenfahrzeugs im Inland hat sich das Eisenbahnverkehrsunternehmen zu vergewissern, dass es mit der Eisenbahninfrastruktur kompatibel und für die konkrete Verwendung geeignet ist.

4) Stellt die Eisenbahnbehörde fest, dass ein Schienenfahrzeug die grundlegenden Anforderungen (Art. 29 Abs. 1) nicht erfüllt, hat sie:

- a) das Eisenbahnverkehrsunternehmen dazu aufzufordern, Korrekturmassnahmen zu ergreifen, um die Übereinstimmung mit diesen Anforderungen wiederherzustellen;

- b) die Europäische Eisenbahnagentur und die zuständigen Behörden der anderen EWR-Mitgliedstaaten sowie der Schweiz über die Aufforderung nach Bst. a zu informieren;
- c) im Fall eines schwerwiegenden Sicherheitsrisikos vorübergehende Sicherheitsmassnahmen zu ergreifen.

Art. 20 Abs. 2

2) Zugangsberechtigte sind Eisenbahnverkehrsunternehmen mit Sitz in einem EWR-Mitgliedstaat oder in der Schweiz, die verfügen über:

- a) eine Verkehrsbewilligung; und
- b) eine einheitliche Sicherheitsbescheinigung, die die im Fürstentum Liechtenstein gelegene Eisenbahninfrastruktur mit einschliesst.

Art. 21

Umfang des Zugangsrechts

1) Das Zugangsrecht beinhaltet als Mindestzugangspaket:

- a) die Bearbeitung von Anträgen auf Zuweisung von Fahrplantrassen der Eisenbahn;
- b) die Benützung des Schienennetzes einschliesslich der Weichen und Abzweigungen im Rahmen der zugewiesenen Fahrplantrassen;
- c) die Nutzung der Versorgungseinrichtungen für Fahrstrom;
- d) die Nutzung der Personenbahnsteige;
- e) die Zugsteuerung einschliesslich Signalisierung und Übermittlung der Informationen über die Zugsbewegung; und

- f) alle anderen Informationen, die für die Nutzung der zugewiesenen Fahrplantrassen erforderlich sind.

2) Eisenbahninfrastrukturunternehmen haben zusätzlich zum Mindestzugangspaket nach Abs. 1 als Serviceleistung für den Schienenpersonenverkehr die Nutzung der Abstellgleise sowie der Personenbahnhöfe, deren Gebäude und sonstige Einrichtungen, einschliesslich der Einrichtungen für die Anzeige von Reiseauskünften sowie geeigneter Örtlichkeiten für den Fahrscheinverkauf, zu gestatten. Dies gilt nicht, wenn tragfähige Alternativen vorhanden sind, die es ermöglichen, den Personenverkehr unter wirtschaftlich annehmbaren Bedingungen durchzuführen. Für die Nutzung der Bahnhöfe hat das Eisenbahninfrastrukturunternehmen eine getrennte Rechnungsführung einzurichten.

3) Stellt das Eisenbahninfrastrukturunternehmen als Zusatzleistung Fahrstrom bereit, hat es diesen allen Eisenbahnverkehrsunternehmen zu liefern, die dies beantragen. Der Preis für den Fahrstrom ist auf der Rechnung getrennt von den für die Nutzung der Stromversorgungseinrichtungen erhobenen Entgelten auszuweisen.

4) Das Eisenbahninfrastrukturunternehmen kann als Nebenleistungen anbieten:

- a) den Fahrscheinverkauf in Personenbahnhöfen;
- b) die Bereitstellung zusätzlicher Informationen; oder
- c) den Zugang zu Telekommunikationsnetzen.

5) Für Anschlussbahnen besteht das Zugangsrecht nur soweit, als sie mehr als einem Endnutzer dienen können.

Art. 22

Schienennetz-Nutzungsbedingungen

1) Das Eisenbahninfrastrukturunternehmen erstellt nach Konsultation mit den Beteiligten Schienennetz-Nutzungsbedingungen. Diese werden zumindest vier Monate vor dem Ablauf der Frist für die Beantragung von Fahrplantrassen in deutscher Sprache und in einer anderen Amtssprache der Europäischen Union auf dem Internetportal des Eisenbahninfrastrukturunternehmens unentgeltlich veröffentlicht. Die Schienennetz-Nutzungsbedingungen sind auf dem neuesten Stand zu halten.

2) Die Schienennetz-Nutzungsbedingungen enthalten Angaben zum Fahrweg sowie zu den Zugangsbedingungen zu diesem und allen anderen vom Eisenbahninfrastrukturunternehmen angebotenen Leistungen (Art. 21 Abs. 2 bis 4). Sie haben jedenfalls alle Angaben nach Anhang IV der Richtlinie 2012/34/EU zu enthalten.

Art. 23 Abs. 1, 2 Bst. b, Abs. 3a und 5

1) Alle geplanten Zugbewegungen auf der Schieneninfrastruktur (Fahrplantrassen) sind in einem vom Eisenbahninfrastrukturunternehmen zu erstellen- den Fahrplan aufzunehmen. Dabei hat es die Fahrplantrassen auf Antrag nach den Grundsätzen der Gleichbehandlung und einer effizienten Nutzung der Eisenbahninfrastruktur zuzuweisen.

2) Antragsberechtigt sind:

- b) natürliche oder juristische Personen, die Fahrplantrassen einem von ihnen bezeichneten zugangsberechtigten Eisenbahnverkehrsunternehmen (Art. 20) zur Nutzung überlassen.

3a) Das Eisenbahninfrastrukturunternehmen kann in den Schienennetz-Nutzungsbedingungen Finanzgarantien fordern, um seinen Entgeltanspruch für die Zuweisung und Nutzung der Fahrplantrassen (Art. 25) zu sichern. Die geforderten Finanzgarantien müssen angemessen, transparent und diskriminierungsfrei sein und sind der EFTA-Überwachungsbehörde mitzuteilen.

5) Die Regierung regelt das Nähere über die Zuweisung der Fahrplantrassen einschliesslich des einzuhaltenden Zeitplans und Verfahrens nach Massgabe der Richtlinie 2012/34/EU mit Verordnung.

Art. 24

Rahmenverträge

1) Das Eisenbahninfrastrukturunternehmen kann mit einem Zugangsberechtigten einen Rahmenvertrag über die Zuweisung von Fahrwegkapazität abschliessen. Rahmenverträge dürfen lediglich zeitliche Bandbreiten für Fahrplantrassen für den Fall enthalten, dass die beantragte Fahrplantrasse nicht verfügbar ist. Die Zuweisung bestimmter Fahrplantrassen darf darin nicht geregelt sein. Insbesondere darf durch den Rahmenvertrag die Nutzung der Schieneninfrastruktur durch andere Zugangsberechtigte nicht ausgeschlossen sein. Abgeschlossene Rahmenverträge sind der Regulierungsbehörde unverzüglich vorzulegen.

2) Rahmenverträge sind vorbehaltlich Abs. 3 auf die Dauer von fünf Jahren befristet und können einmal um weitere fünf Jahre verlängert werden.

3) Aufgrund langfristiger Investitionen oder Verpflichtungen können Rahmenverträge bis zu einer Dauer von 15 Jahren abgeschlossen werden. Die Not-

wendigkeit einer fünf Jahre übersteigenden Vertragsdauer ist gegenüber der Regulierungsbehörde zu begründen; solche Rahmenverträge bedürfen hinsichtlich der Laufzeit einer Genehmigung der Regulierungsbehörde.

4) Die wesentlichen Merkmale der Rahmenverträge sind unter Wahrung des Geschäftsgeheimnisses allen Zugangsberechtigten auf Verlangen offenzulegen.

Art. 25 Abs. 2 bis 4

2) Die Höhe des Entgelts für die Benützung des Schienennetzes und der übrigen Leistungen nach Art. 21 Abs. 1 ist vom Eisenbahninfrastrukturunternehmen diskriminierungsfrei für alle Eisenbahnverkehrsunternehmen in gleicher Art festzusetzen und in den Schienennetz-Nutzungsbedingungen zu veröffentlichen. Das Entgelt ist in der Höhe der Kosten festzulegen, die unmittelbar aufgrund des Zugbetriebs anfallen. Aufschläge insbesondere nach Massgabe der Richtlinie 2012/34/EU können erhoben werden. Um Schwankungen zu vermeiden, kann das Entgelt über einen angemessenen Zeitraum sowie je nach Art und Zeit der Nutzung der Schieneninfrastruktur gemittelt festgesetzt werden; dabei muss die relative Höhe der Entgelte zu den von den Nutzern verursachten Kosten in Beziehung stehen.

3) Die Entgelte für die Inanspruchnahme von Serviceleistungen (Art. 21 Abs. 2) sowie für Zusatz- und Nebenleistungen (Art. 21 Abs. 3 und 4) dürfen die Kosten für deren Erbringung zuzüglich eines angemessenen Gewinns nicht übersteigen.

4) Die Regierung kann das Nähere über die Ermittlung und Erhebung von Entgelten insbesondere nach Massgabe der Richtlinie 2012/34/EU mit Verordnung festlegen.

Art. 26 Abs. 1

1) Ist ein Antragsberechtigter nach Art. 23 Abs. 2 der Auffassung, ungerecht behandelt, diskriminiert oder auf andere Weise in seinen Rechten verletzt worden zu sein, so kann er die Regulierungsbehörde befragen, und zwar insbesondere mit Entscheidungen des Eisenbahninfrastrukturunternehmens oder gegebenenfalls des Eisenbahnverkehrsunternehmens betreffend:

- a) den Entwurf und die Endfassung der Schienennetz-Nutzungsbedingungen sowie die darin enthaltenen Kriterien;
- b) das Verfahren für die Zuweisung von Fahrplantrassen sowie dessen Ergebnis;
- c) die Struktur, Höhe und Modalitäten der Entgelte;
- d) den Zugang zu Service-, Neben- und Zusatzleistungen (Art. 21 Abs. 2 bis 4) sowie die dafür erhobenen Entgelte;
- e) das Verkehrsmanagement;
- f) die Erneuerungsplanung sowie die geplante und ungeplante Instandhaltung.

(...)

Art. 27

Aufgehoben

Art. 28

Voraussetzungen für das Führen eines Zuges

1) Triebfahrzeugführer müssen die für das Führen eines Zuges erforderlichen Kenntnisse und Fähigkeiten besitzen und folgende Dokumente vorweisen können:

- a) eine von der zuständigen Behörde eines EWR-Mitgliedstaates oder der Schweiz ausgestellte gültige Fahrerlaubnis; und
- b) eine von einem Eisenbahnunternehmen ausgestellte Bescheinigung, die zum Führen des jeweiligen Triebfahrzeugs auf der Eisenbahninfrastruktur im Fürstentum Liechtenstein berechtigt.

2) Die Eisenbahnbehörde kann jederzeit vor Ort prüfen, ob:

- a) der Triebfahrzeugführer die erforderlichen Dokumente vorweisen kann; und
- b) die Arbeits-, Fahr- und Ruhezeiten eingehalten werden.

3) Stellt die Eisenbahnbehörde fest, dass ein Triebfahrzeugführer die Voraussetzungen für die Erteilung der Fahrerlaubnis nicht oder nicht mehr erfüllt, verständigt sie die ausstellende Behörde und verlangt unter Angabe von Gründen eine zusätzliche Kontrolle oder die Aussetzung der Fahrerlaubnis. Zugleich unterrichtet sie die EFTA-Überwachungsbehörde sowie die für die Eisenbahnsicherheit zuständigen Behörden der EWR-Mitgliedstaaten und der Schweiz. Bis zur Mitteilung der Entscheidung der ausstellenden Behörde kann die Eisenbahnbehörde dem Triebfahrzeugführer den Fahrbetrieb im Fürstentum Liechtenstein untersagen.

4) Stellt die Eisenbahnbehörde fest, dass ein Triebfahrzeugführer die Voraussetzungen für die Erteilung der Bescheinigung nicht oder nicht mehr erfüllt, verständigt sie das ausstellende Eisenbahnunternehmen und verlangt eine zusätzliche Kontrolle oder die Aussetzung der Bescheinigung. Bis zum Eingang der Rückmeldung des ausstellenden Eisenbahnunternehmens kann die Eisenbahnbehörde dem Triebfahrzeugführer den Fahrbetrieb im Fürstentum Liechtenstein untersa-

gen. Hiervon sind die EFTA-Überwachungsbehörde sowie die für die Eisenbahnsicherheit zuständigen Behörden der EWR-Mitgliedstaaten und der Schweiz zu verständigen.

5) Stellt ein Triebfahrzeugführer eine erhebliche Gefährdung der Sicherheit des Eisenbahnverkehrs dar, so hat die Eisenbahnbehörde unverzüglich die erforderlichen Massnahmen zu ergreifen. Insbesondere kann sie vom Eisenbahninfrastrukturunternehmen das Anhalten des Zuges verlangen und dem Triebfahrzeugführer die Weiterfahrt so lange wie erforderlich untersagen. Von einer solchen Entscheidung sind die EFTA-Überwachungsbehörde sowie die für die Eisenbahnsicherheit zuständigen Behörden der EWR-Mitgliedstaaten und der Schweiz zu verständigen.

Art. 29

Grundsatz

1) Die Eisenbahninfrastruktur sowie die darauf eingesetzten Fahrzeuge müssen die grundlegenden Anforderungen nach Anhang III der Richtlinie (EU) 2016/797 erfüllen. Dies ist anzunehmen, wenn die Bauteile oder Gruppen von Bauteilen die Anforderungen der entsprechenden Technischen Spezifikationen für die Interoperabilität (TSI) oder die zur Einhaltung dieser Anforderungen ausgearbeiteten europäischen Spezifikationen erfüllen. Die EG-Konformitäts- oder EG-Gebrauchstauglichkeitserklärung dient hierfür als Nachweis.

2) Die Regierung regelt nach Massgabe der Richtlinie (EU) 2016/797 mit Verordnung die Bedingungen zur Sicherstellung der Interoperabilität des liechtensteinischen Eisenbahnsystems.

Art. 30 Abs. 3

3) Das Sicherheitsmanagementsystem der Eisenbahninfrastrukturunternehmen hat die Folgen aus der Tätigkeit verschiedener Eisenbahnverkehrsunternehmen auf dem Schienennetz zu berücksichtigen. Es hat zudem das Notfallverfahren mit jenen der Eisenbahnverkehrsunternehmen sowie anderer betroffener Eisenbahninfrastrukturunternehmen zu koordinieren.

Art. 31 Abs. 1 Bst. d und e

1) Das Sicherheitsmanagementsystem hat folgende wesentliche Bestandteile zu enthalten:

- d) Verfahren und Methoden für die Risikoermittlung, die Durchführung von Risikobewertungen und die Anwendung von Massnahmen zur Risikokontrolle für den Fall, dass sich aus geänderten Betriebsbedingungen oder neuem Material Risiken für die Infrastruktur oder das Zusammenwirken zwischen Mensch, Technik und Organisation ergeben;
- e) Schulungsprogramme für das Personal und Verfahren, die sicherstellen, dass die Qualifikation des Personals aufrechterhalten wird und die Tätigkeiten dieser Qualifikation entsprechend ausgeführt werden, einschliesslich Vorkehrungen für die physische und psychische Eignung;

Art. 32

Sicherheitsbericht

Eisenbahnunternehmen haben der Eisenbahnbehörde längstens bis zum 31. Mai eines jeden Jahres einen Sicherheitsbericht für das vorangegangene Kalenderjahr vorzulegen, der Folgendes enthält:

- a) Angaben darüber, wie die unternehmensbezogenen Sicherheitsziele erreicht werden, sowie die Ergebnisse der Sicherheitspläne;
- b) die Sicherheitsindikatoren, soweit sie für das jeweilige Eisenbahnunternehmen von Belang sind;
- c) die Ergebnisse interner Sicherheitsprüfungen;
- d) Angaben über Mängel und Störungen, die die Sicherheit des Eisenbahnbetriebs beeinträchtigen; und
- e) einen Bericht über die Anwendung der einschlägigen gemeinsamen Sicherheitsmethoden (CSM) nach Art. 6 der Richtlinie (EU) 2016/798.

Art. 34 Abs. 1

1) Eisenbahnunternehmen haben die für eine sichere und effiziente Abwicklung des Eisenbahnverkehrs erforderlichen Dienst- und Beförderungsvorschriften zu erstellen. Die Dienstvorschriften haben den von der Europäischen Kommission erlassenen gemeinsamen Sicherheitsmethoden (CSM) sowie den gemeinsamen Sicherheitszielen (CST) zu entsprechen.

Art. 35 Abs. 2 und 3

2) Als Unfall gilt jedes unerwünschte oder unbeabsichtigte plötzliche Ereignis mit schädlichen Folgen.

3) Als Störung gilt ein Ereignis, das den sicheren Eisenbahnbetrieb beeinträchtigt oder beeinträchtigen könnte.

Art. 36

Rechnungsführung

Die Eisenbahnunternehmen haben die Rechnungsführung der Geschäftsbereiche so zu gestalten, dass die Regulierungsbehörde oder ein von ihr beauftragter Dritter kontrollieren kann:

- a) die Einhaltung des Verbots der Übertragung öffentlicher Gelder auf andere Geschäftsbereiche, wie die Erbringung von Verkehrsleistungen und den Betrieb der Eisenbahninfrastruktur; und
- b) die Verwendung der Einnahmen aus Weegeentgelten und des Gewinns aus anderen Tätigkeiten (Art. 37a Abs. 3 und Art. 37d Abs. 2).

Überschriften vor Art. 37a

VIIIa. Organisation und Führung der Eisenbahnunternehmen

A. Eisenbahnverkehrsunternehmen

Art. 37a

Führung nach betriebswirtschaftlichen Grundsätzen

1) Die Leitungsorgane von Eisenbahnverkehrsunternehmen haben diese unabhängig von der Eigentümerstruktur nach betriebswirtschaftlichen Grundsätzen zu führen. Dies gilt auch für gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen und öffentliche Dienstleistungsaufträge, die sie mit Gebietskörperschaften abschliessen.

2) Abs. 1 lässt die sich aus dem Gesellschaftsrecht ergebenden Rechte der Eigentümer und Aufsichtsorgane des Unternehmens unberührt. Dies gilt auch für

Eisenbahnverkehrsunternehmen, die direkt oder indirekt im Eigentum von Gebietskörperschaften eines EWR-Mitgliedstaates oder der Schweiz stehen oder von einer solchen kontrolliert werden.

3) Für die Erbringung von Verkehrsleistungen im Personen- sowie im Güterverkehr sind getrennte Bilanzen sowie Gewinn- und Verlustrechnungen aufzustellen und zu veröffentlichen. Öffentliche Zuwendungen für gemeinwirtschaftliche Verkehrsleistungen sind im Einklang mit Art. 7 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007²⁶ in den entsprechenden Rechnungen gesondert auszuweisen und dürfen nicht auf Tätigkeitsbereiche übertragen werden, die andere Verkehrsleistungen oder sonstige Geschäfte betreffen.

Art. 37b

Unabhängigkeit der Eisenbahnverkehrsunternehmen

Eisenbahnverkehrsunternehmen, die direkt oder indirekt im Eigentum von Gebietskörperschaften eines EWR-Mitgliedstaates oder der Schweiz stehen oder von einer solchen kontrolliert werden, müssen hinsichtlich der Geschäftsführung, Verwaltung und internen Kontrolle der Verwaltungs-, Wirtschafts- und Rechnungsführungsfragen eine von der Gebietskörperschaft unabhängige Stellung haben, aufgrund deren sie insbesondere über ein Vermögen, einen Haushaltsplan und eine Rechnungsführung verfügen, die vom Vermögen, dem Haushaltsplan und der Rechnungsführung der Gebietskörperschaft getrennt sind.

Überschrift vor Art. 37c

²⁶ Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Strasse und zur Aufhebung der Verordnungen (EWG) Nr. 1191/69 und (EWG) Nr. 1107/70 des Rates (ABl. L 315 vom 3.12.2007, S. 1)

B. Besondere Bestimmungen für vertikal integrierte Eisenbahnunternehmen

Art. 37c

Vertikal integrierte Eisenbahnunternehmen

1) Als vertikal integriertes Eisenbahnunternehmen gilt ein Unternehmen, bei dem im Sinne der Verordnung (EG) Nr. 139/2004²⁷:

- a) ein Eisenbahninfrastrukturunternehmen von einem Unternehmen kontrolliert wird, das gleichzeitig zumindest ein Eisenbahnverkehrsunternehmen kontrolliert, das Eisenbahnverkehrsdienste auf dem Netz des Eisenbahninfrastrukturunternehmens durchführt;
- b) ein Eisenbahninfrastrukturunternehmen von zumindest einem Eisenbahnverkehrsunternehmen kontrolliert wird, das Eisenbahnverkehrsdienste auf dem Netz des Eisenbahninfrastrukturunternehmens durchführt; oder
- c) ein Eisenbahninfrastrukturunternehmen zumindest ein Eisenbahnverkehrsunternehmen kontrolliert, das auf dem Netz des Eisenbahninfrastrukturunternehmens Eisenbahnverkehrsdienste durchführt.

2) Als vertikal integriertes Eisenbahnunternehmen gilt ferner auch ein Unternehmen, das aus voneinander getrennten Bereichen ohne eigene Rechtspersönlichkeit besteht, welche die Funktionen eines Eisenbahninfrastrukturunternehmens und eines Eisenbahnverkehrsunternehmens ausüben.

²⁷Verordnung (EG) Nr. 139/2004 des Rates vom 20. Januar 2004 über die Kontrolle von Unternehmenszusammenschlüssen ("EG-Fusionskontrollverordnung") (ABl. L 24 vom 29.1.2004, S. 1)

3) Sind ein Eisenbahninfrastrukturunternehmen und ein Eisenbahnverkehrsunternehmen völlig voneinander unabhängig, werden jedoch beide von einer Gebietskörperschaft eines EWR-Mitgliedstaates oder der Schweiz ohne zwischengeschaltete Stelle kontrolliert, gelten sie nicht als vertikal integriertes Eisenbahnunternehmen.

Art. 37d

Trennungsmassnahmen

1) Vertikal integrierte Eisenbahnunternehmen haben für die Funktion des Eisenbahninfrastrukturunternehmens einen eigenständigen Unternehmensbereich einzurichten, der von Eisenbahnverkehrsunternehmen und anderen rechtlichen Einheiten des Unternehmens getrennt ist. Sie sind ferner so zu organisieren, dass keine seiner rechtlichen Einheiten einen bestimmenden Einfluss auf die Entscheidungen des Eisenbahninfrastrukturunternehmens hinsichtlich wesentlicher Funktionen (Art. 37f Abs. 1) ausübt.

2) Vertikal integrierte Eisenbahnunternehmen haben für den Betrieb der Eisenbahninfrastruktur und die Erbringung von Verkehrsleistungen im Schienengüter- sowie Schienenpersonenverkehr getrennte Gewinn- und Verlustrechnungen sowie Bilanzen aufzustellen und zu veröffentlichen. Öffentliche Gelder, die einem dieser beiden Tätigkeitsbereiche zufließen, dürfen nicht auf den anderen übertragen werden.

3) In vertikal integrierten Eisenbahnunternehmen dürfen die Mitglieder des Leitungsorgans eines Eisenbahninfrastrukturunternehmens und Personen, die Entscheidungen über wesentliche Funktionen (Art. 37f Abs. 1) treffen, keine leistungsbezogenen Vergütungen von einer anderen Einheit des vertikal integrierten Eisenbahnunternehmens erhalten. Dies gilt ebenso für Bonuszahlungen, die im

Wesentlichen mit der finanziellen Leistungsfähigkeit einzelner Eisenbahnverkehrsunternehmen verknüpft sind.

4) Verfügen verschiedene Einheiten in einem vertikal integrierten Eisenbahnunternehmen über gemeinsame Informationssysteme, so ist der Zugang zu sensiblen Informationen, die wesentliche Funktionen (Art. 37f Abs. 1) betreffen, auf befugtes Personal des Eisenbahninfrastrukturunternehmens zu beschränken; solche Informationen dürfen vom Eisenbahninfrastrukturunternehmen nicht an andere Einheiten des vertikal integrierten Eisenbahnunternehmens weitergegeben werden.

Überschrift vor Art. 37e

C. Eisenbahninfrastrukturunternehmen

Art. 37e

Unabhängigkeit des Eisenbahninfrastrukturunternehmens

1) Das Eisenbahninfrastrukturunternehmen ist für den Betrieb, die Instandhaltung und die Erneuerung sowie den Ausbau der Eisenbahninfrastruktur verantwortlich. Es hat dabei die Leitstrategie für den Ausbau der Eisenbahninfrastruktur (Art. 37l) zu berücksichtigen.

2) Die Mitglieder des Vorstandes und des Aufsichtsrats eines Eisenbahninfrastrukturunternehmens und die ihnen unmittelbar unterstellten Führungskräfte haben in diskriminierungsfreier Weise und unparteiisch zu handeln. Ihre Unparteilichkeit darf durch keine Interessenkonflikte beeinträchtigt sein.

3) Eine Person darf nicht zugleich tätig sein:

- a) als Mitglied des Leitungsorgans eines Eisenbahninfrastrukturunternehmens und als Mitglied des Leitungsorgans eines Eisenbahnverkehrsunternehmens;
- b) als Person, die Entscheidungen über wesentliche Funktionen (Art. 37f Abs. 1) zu treffen hat, und als Mitglied des Leitungsorgans eines Eisenbahnverkehrsunternehmens;
- c) als Mitglied des Aufsichtsrats eines Eisenbahninfrastrukturunternehmens und als Mitglied des Aufsichtsrats eines Eisenbahnverkehrsunternehmens;
oder
- d) als Mitglied des Aufsichtsrats eines Unternehmens, das Teil eines vertikal integrierten Eisenbahnunternehmens ist und das sowohl zumindest ein Eisenbahninfrastruktur- als auch zumindest ein Eisenbahnverkehrsunternehmen kontrolliert, und als Mitglied des Leitungsorgans eines Eisenbahninfrastrukturunternehmens.

Art. 37f

Unabhängigkeit bei den wesentlichen Funktionen

1) Eisenbahninfrastrukturunternehmen sind hinsichtlich ihrer wesentlichen Funktionen in ihren Entscheidungen sowie organisatorisch unabhängig. Als wesentlich gilt die Funktion als Zuweisungsstelle und als entgelterhebende Stelle.

2) Eisenbahnverkehrsunternehmen oder andere juristische Personen dürfen keinen bestimmenden Einfluss auf ein Eisenbahninfrastrukturunternehmen hinsichtlich der Wahrnehmung seiner wesentlichen Funktionen ausüben.

3) Ein Eisenbahnverkehrsunternehmen oder eine andere rechtliche Einheit in einem vertikal integrierten Eisenbahnunternehmen darf keinen bestimmenden

Einfluss auf die Ernennung oder Abberufung der Personen, die zu Entscheidungen über wesentliche Funktionen befugt sind, ausüben.

4) Die Mobilität der Personen, die mit der Wahrnehmung wesentlicher Funktionen betraut sind, darf nicht zu Interessenkonflikten führen.

Art. 37g

Unparteilichkeit hinsichtlich Verkehrsmanagement und Instandhaltungsplanung

1) Eisenbahninfrastrukturunternehmen haben ihr Verkehrsmanagement und die Planung der Instandhaltung auf transparente und diskriminierungsfreie Weise auszuführen. Die diesbezüglich entscheidungsbefugten Personen müssen frei von Interessenkonflikten sein.

2) Eisenbahninfrastrukturunternehmen müssen ihr Verkehrsmanagement so gestalten, dass Eisenbahnverkehrsunternehmen bei Störungen, die sie betreffen, rechtzeitig und umfassend Zugang zu den einschlägigen Informationen erhalten. Gewährt das Eisenbahninfrastrukturunternehmen weiteren Zugang zum Verkehrsmanagementprozess, so hat dies auf transparente und diskriminierungsfreie Weise zu erfolgen.

3) Die Planung von Instandhaltungs- und Erneuerungsarbeiten hat das Eisenbahninfrastrukturunternehmen auf diskriminierungsfreie Weise vorzunehmen. Bei der langfristigen Planung grösserer Instandhaltungs- oder Erneuerungsarbeiten hat das Eisenbahninfrastrukturunternehmen die Zugangsberechtigten (Art. 20 Abs. 2) rechtzeitig zu konsultieren und deren vorgebrachte Anliegen bestmöglich zu berücksichtigen.

Art. 37h

Auslagerung von Funktionen

1) Ein Eisenbahninfrastrukturunternehmen kann wesentliche Funktionen (Art. 37f Abs. 1) an ein geeignetes Unternehmen mit schriftlichem Vertrag übertragen. Dieses muss rechtlich, organisatorisch und in seinen Entscheidungen von Eisenbahnverkehrsunternehmen unabhängig sein. Der Vertrag hat eine ausreichende Aufsichtsbefugnis des Eisenbahninfrastrukturunternehmens zu enthalten.

2) Innerhalb eines vertikal integrierten Eisenbahnunternehmens dürfen wesentliche Funktionen an keine andere Einheit übertragen werden, es sei denn, diese Einheit nimmt ausschliesslich wesentliche Funktionen wahr.

3) Die für Eisenbahninfrastrukturunternehmen hinsichtlich der Ausübung der wesentlichen Funktionen geltenden Regelungen sind auf Unternehmen, an die wesentliche Funktionen übertragen werden, sinngemäss anzuwenden.

Art. 37i

Finanzielle Transparenz

1) Einnahmen aus dem Betrieb der Eisenbahninfrastruktur einschliesslich öffentlicher Gelder dürfen vom Eisenbahninfrastrukturunternehmen ausschliesslich zur Finanzierung seiner eigenen Geschäftstätigkeit oder zur Bedienung seiner Darlehen verwendet werden. Das Eisenbahninfrastrukturunternehmen darf diese Einnahmen auch für die Zahlung von Dividenden an die Eigentümer des Unternehmens verwenden. Keine Dividenden dürfen jedoch an Gesellschafter eines Eisenbahninfrastrukturunternehmens geleistet werden, die Teil eines vertikal integrierten Eisenbahnunternehmens sind, und die sowohl Eisenbahnverkehrsunternehmen als auch dieses Eisenbahninfrastrukturunternehmen kontrollieren.

2) Eisenbahnverkehrsunternehmen und Eisenbahninfrastrukturunternehmen dürfen einander weder direkt noch indirekt Darlehen gewähren.

3) Darlehen zwischen rechtlichen Einheiten eines vertikal integrierten Eisenbahnunternehmens dürfen nur zu marktüblichen Zinssätzen und Bedingungen gewährt werden, die das individuelle Risikoprofil des betreffenden Unternehmens widerspiegeln.

4) Dienstleistungen, die einem Eisenbahninfrastrukturunternehmen von einer anderen rechtlichen Einheit eines vertikal integrierten Eisenbahnunternehmens erbracht werden, sind mit Vertrag zu vereinbaren. Das Entgelt ist entweder nach Preisen, die die Produktionskosten einschliesslich eines angemessenen Gewinns enthalten, oder nach Marktpreisen festzusetzen.

5) Verbindlichkeiten eines Eisenbahninfrastrukturunternehmens, das Teil eines vertikal integrierten Eisenbahnunternehmens ist, sind eindeutig getrennt von den Verbindlichkeiten anderer rechtlicher Einheiten auszuweisen. Derartige Schulden sind gesondert zu bedienen.

6) Die Konten des Eisenbahninfrastrukturunternehmens und der anderen Einheiten eines vertikal integrierten Eisenbahnunternehmens sind so zu führen, dass die Einhaltung der Bestimmungen dieses Artikels gewährleistet ist und eine getrennte Rechnungsführung sowie transparente Finanzkreisläufe innerhalb des Unternehmens ermöglicht werden. Dazu sind detaillierte Aufzeichnungen über sämtliche kommerzielle und finanzielle Beziehungen zu den übrigen rechtlichen Einheiten des vertikal integrierten Eisenbahnunternehmens zu führen.

Art. 37j

Koordinierung

1) Das im Fürstentum Liechtenstein tätige Eisenbahninfrastrukturunternehmen hat sich mit den Eisenbahnverkehrsunternehmen, die das Zugangsrecht nutzen, Vertretern der Nutzer im Personen- sowie Güterverkehr und der Eisenbahnbehörde einmal im Jahr zu koordinieren. Die Regulierungsbehörde kann als Beobachter teilnehmen.

2) Gegenstand der Koordinierung sind insbesondere:

- a) der Bedarf hinsichtlich Erhaltung und Ausbau der Eisenbahninfrastruktur;
- b) der Inhalt und die Umsetzung der Schienennetz-Nutzungsbedingungen (Art. 22);
- c) Fragen der Intermodalität und Interoperabilität;
- d) die Qualität der Dienstleistungen des Eisenbahninfrastrukturunternehmens.

3) Das Eisenbahninfrastrukturunternehmen hat auf seiner Internetseite einen Überblick über die nach diesem Artikel durchgeführten Tätigkeiten zu veröffentlichen.

Art. 37k

Europäisches Netzwerk der Infrastrukturbetreiber

Das im Fürstentum Liechtenstein tätige Eisenbahninfrastrukturunternehmen hat gemeinsam mit anderen europäischen Haupteisenbahninfrastrukturunternehmen in einem Netzwerk zusammenzuarbeiten, um die Erbringung effizienter und wirksamer Eisenbahndienste in den EWR-Mitgliedstaaten und der Schweiz zu erleichtern.

Art. 37I

Leitstrategie für den Ausbau der Eisenbahninfrastruktur

1) Die Regierung hat eine Leitstrategie für den Ausbau der Eisenbahninfrastruktur unter besonderer Berücksichtigung der künftigen Mobilitätsbedürfnisse zu veröffentlichen. Ferner sind die allgemeinen Erfordernisse des Eisenbahnsystems in den Nachbarstaaten und Europa angemessen zu berücksichtigen. Die Leitstrategie kann zur Verwirklichung der Ziele staatliche Zuschüsse vorsehen, um das finanzielle Gleichgewicht der im Fürstentum Liechtenstein tätigen Eisenbahninfrastrukturunternehmen hinsichtlich ihrer im Inland entfalteten Tätigkeit sicherzustellen.

2) Die Leitstrategie für den Ausbau der Eisenbahninfrastruktur hat sich auf mindestens fünf Jahre zu erstrecken und ist jeweils weiterzuentwickeln. Vor der Veröffentlichung sind die betroffenen Gebietskörperschaften und Eisenbahnunternehmen anzuhören.

3) Die Eisenbahninfrastrukturunternehmen haben die Leitstrategie in ihren Geschäftsplänen zu berücksichtigen.

Art. 45 Abs. 2

2) Der Eisenbahnbehörde obliegt insbesondere:

- a) die Erteilung von Konzessionen und Bewilligungen an Eisenbahninfrastrukturunternehmen sowie deren Verlängerung (Art. 5) oder Entzug (Art. 6);
- b) die Entgegennahme von Bauanzeigen (Art. 9) sowie die Erteilung der eisenbahnrechtlichen Baubewilligung (Art. 10);
- c) die Erteilung der eisenbahnrechtlichen Betriebsbewilligung (Art. 12);

- d) die Erteilung oder der Entzug der Sicherheitsbewilligung (Art. 14);
- e) die Erteilung, Erneuerung oder Entzug von Verkehrsbewilligungen an Eisenbahnverkehrsunternehmen (Art. 16);
- f) die Unterstützung der Europäischen Eisenbahnagentur bei Ausstellung, Erneuerung, Änderung und Widerruf der einheitlichen Sicherheitsbescheinigungen (Art. 18);
- g) die Führung des Eisenbahninfrastrukturregisters (Art. 54).

Art. 46

Eisenbahnsicherheit

1) Die Eisenbahnbehörde ist für alle Belange der Eisenbahnsicherheit zuständig. Sie ist für die Wahrnehmung der Belange der Eisenbahnsicherheit mit den erforderlichen personellen und materiellen Ressourcen auszustatten und in der Erfüllung ihrer Aufgaben von Eisenbahnunternehmen und Antragsberechtigten nach Art. 23 Abs. 2 unabhängig.

2) Die Eisenbahnbehörde kann von Amts wegen überprüfen, ob Eisenbahnunternehmen die geltenden Sicherheitsanforderungen erfüllen und das Sicherheitsmanagementsystem (Art. 30) anwenden, sowie Verfügungen zur Beseitigung von Mängeln im Sicherheitssystem erlassen. Dabei wendet die Eisenbahnbehörde die von der Europäischen Kommission erlassenen Gemeinsamen Sicherheitsmethoden (CSM) an.

3) Die Eisenbahnbehörde kann zur Wahrnehmung ihrer Aufgaben notwendige Überprüfungen und Untersuchungen jederzeit durchführen und in alle sach-

dienlichen Dokumente einsehen. Die Eisenbahnunternehmen haben der Eisenbahnbehörde alle erforderlichen Auskünfte zu erteilen und Zugang zu ihren Einrichtungen und Fahrzeugen zu gewähren.

4) Die Eisenbahnbehörde tauscht mit den zuständigen Behörden im Ausland Informationen über ihre Tätigkeit und Erfahrungen aus. Ferner koordiniert sie ihre Aufsicht über im Inland tätige Eisenbahnverkehrsunternehmen mit den zuständigen Behörden jener Staaten, in denen die Unternehmen ebenfalls tätig sind.

Art. 47 Abs. 2 Bst. a und d

2) Dieser Bericht hat Angaben zu enthalten über:

- a) die Entwicklung der Eisenbahnsicherheit einschliesslich einer Zusammenstellung der gemeinsamen Sicherheitsindikatoren (CSI) nach Anhang I der Richtlinie (EU) 2016/798;
- d) Ergebnisse und Erfahrungen im Zusammenhang mit der Kontrolle von Eisenbahnunternehmen, einschliesslich der Anzahl und Ergebnisse von Inspektionen und Audits.

Art. 48 Abs. 1 bis 3

1) Dem Amt für Bau und Infrastruktur als Unfalluntersuchungsstelle obliegt die Untersuchung von Unfällen und Störungen. Die Untersuchungsstelle kann mit Genehmigung der Regierung die Durchführung der Untersuchungen auf der Grundlage einer Verwaltungsvereinbarung an eine geeignete ausländische Stelle übertragen.

2) Die Unfalluntersuchungsstelle ist organisatorisch, rechtlich und in ihren Entscheidungen von Eisenbahnunternehmen sowie allen Parteien, deren Interessen mit ihren Aufgaben kollidieren könnten, unabhängig. Sie ist ferner von der Eisenbahn- als Sicherheitsbehörde und der Regulierungsbehörde funktionell unabhängig. Die Unfalluntersuchungsstelle erhält die für die Erledigung ihrer Aufgaben erforderlichen personellen, finanziellen und sachlichen Ressourcen zur Verfügung gestellt.

3) Die Unfalluntersuchungsstelle untersucht schwere Unfälle, wenn sie sich auf dem Gebiet des Fürstentums Liechtenstein ereignen. Als schwere Unfälle gelten Kollisionen oder Entgleisungen mit mindestens einem Todesopfer oder mindestens fünf Schwerverletzten oder mit beträchtlichen Schäden für Fahrzeuge, Infrastruktur oder Umwelt, die von der Unfalluntersuchungsstelle unmittelbar auf insgesamt zumindest 2'200'000 Franken geschätzt werden, oder sonstige Unfälle mit offensichtlichen Auswirkungen auf die Regelungen zur Eisenbahnsicherheit. Bei Unfällen und Störungen, die unter leicht veränderten Umständen zu Unfällen hätten führen können, liegt es im Ermessen der Unfalluntersuchungsstelle, ob sie nach Massgabe der Kriterien der Richtlinie (EU) 2016/798 Untersuchungen aufnimmt.

Art. 49 Abs. 1 Bst. c sowie Abs. 2 und 3

1) Soweit dies zur Wahrnehmung ihrer Aufgaben notwendig ist, hat die Unfalluntersuchungsstelle folgende Befugnisse:

- c) Zugang zum Inhalt von Aufzeichnungsgeräten auf Fahrzeugen und dessen Auswertung;

2) Die Unfalluntersuchungsstelle arbeitet mit den für die gerichtliche Ermittlung zuständigen Stellen zusammen. Sie hat bei der Ausübung ihrer Befugnisse darauf zu achten, dass die gerichtlichen Untersuchungen nicht behindert oder erschwert werden.

3) Die Unfalluntersuchungsstelle hat die Europäische Eisenbahnagentur in die Untersuchungen einzubinden, wenn sich diese erstrecken auf:

- a) Schienenfahrzeuge, die von der Europäischen Eisenbahnagentur zugelassen wurden; oder
- b) Eisenbahnverkehrsunternehmen, denen die Europäische Eisenbahnagentur eine einheitliche Sicherheitsbescheinigung (Art. 17) ausgestellt hat.

Art. 51 Abs. 1 und 3

1) Die Unfalluntersuchungsstelle hat jede aufgenommene Untersuchung schnellstmöglich, jedoch innerhalb von zwölf Monaten, mit einem Untersuchungsbericht abzuschliessen. Sollte dies nicht möglich sein, so ist an jedem Jahrestag des Unfalls ein Zwischenbericht zu veröffentlichen. Der Untersuchungsbericht ist nach Art. 24 Abs. 2 der Richtlinie (EU) 2016/798 zu gliedern.

3) Der Untersuchungsbericht kann Sicherheitsempfehlungen an die Eisenbahnbehörde oder eine andere Behörde im In- oder Ausland enthalten. Bei solchen Empfehlungen handelt es sich um Vorschläge auf der Grundlage der Untersuchungsergebnisse zur Verhinderung weiterer Unfälle oder Störungen. Sie begründen keine Vermutung der Haftung oder des Verschuldens.

Art. 52 Sachüberschrift, Abs. 1 und 3 bis 5

Organisation

1) Die Regierung bestimmt oder errichtet mit Verordnung eine Amtsstelle oder Kommission als unabhängige und eigenständige Regulierungsbehörde. Dieser sind die für die Erledigung ihrer Aufgaben erforderlichen personellen, finanziellen und sachlichen Ressourcen zur Verfügung zu stellen.

3) Personen, die für die Entscheidungen der Regulierungsbehörde verantwortlich sind, haben über die erforderlichen Kenntnisse im Eisenbahnwesen oder anderer netzgebundener Branchen zu verfügen und werden von der Regierung für die Dauer von fünf Jahren ernannt. Sie müssen von Eisenbahnunternehmen unabhängig sein und haben jährlich eine Erklärung über jegliche Interessen abzugeben, die als ihre Unabhängigkeit beeinträchtigend angesehen werden könnten.

4) Betrifft ein Verfahren ein Unternehmen, mit dem die für die Entscheidung der Regulierungsbehörde verantwortliche Person innerhalb eines Jahres vor der Einleitung des Verfahrens unmittelbar oder mittelbar in Verbindung stand, darf sie an der Entscheidung nicht mitwirken.

5) Personen, die für die Entscheidungen der Regulierungsbehörde verantwortlich sind, dürfen innerhalb eines Jahres nach Beendigung ihrer Tätigkeit in der Regulierungsbehörde keine Aufgaben für ein Eisenbahnunternehmen übernehmen oder darin eine berufliche Position bekleiden.

Art. 52a

Aufgaben

1) Die Regulierungsbehörde hat den Wettbewerb auf dem Schienenverkehrsmarkt sowie die Einhaltung der Bestimmungen über den Zugang zur Eisenbahninfrastruktur zu überwachen. Sie behandelt Beschwerden (Art. 26) und prüft zur Vorbeugung von Diskriminierungen die in Art. 26 Abs. 1 Bst. a bis f genannten Punkte von Amts wegen.

2) Die Regulierungsbehörde arbeitet im Rahmen ihrer Aufgabenerfüllung mit der Eisenbahnbehörde (Art. 45 und 46) zusammen und tauscht mit dieser Informationen aus, um Beeinträchtigungen des Wettbewerbs sowie der Sicherheit am Eisenbahnmarkt zu verhindern. Die Regulierungsbehörde kann der Eisenbahnbehörde Empfehlungen unterbreiten; die Regulierungsbehörde berücksichtigt in ihren Entscheidungen Empfehlungen der Eisenbahnbehörde. Unbeschadet ihrer Unabhängigkeit hat die Regulierungsbehörde ein Abweichen von Empfehlungen zu begründen.

3) Die Regulierungsbehörde hat jedenfalls alle zwei Jahre Vertreter der Nutzer im Personen- sowie Güterverkehr anzuhören.

4) Die Regulierungsbehörde tauscht mit den zuständigen Regulierungsbehörden im Ausland Informationen über ihre Tätigkeit und Entscheidungen aus. Sie ist zu diesem Zweck Mitglied in einem regelmässig tagenden Netzwerk.

5) Die Regulierungsbehörde arbeitet bei der Marktüberwachung sowie bei Beschwerden im Zusammenhang mit grenzüberschreitenden Fahrplantrassen mit den Regulierungsbehörden der anderen betroffenen EWR-Mitgliedstaaten oder

der Schweiz zusammen. Sie erarbeiten gemeinsame Grundsätze und Verfahren zur Beilegung von Streitigkeiten, die den grenzüberschreitenden Verkehr betreffen.

Art. 53 Abs. 2 bis 5

2) Die Regulierungsbehörde kann jederzeit von sich aus bei Eisenbahnunternehmen, Antragsberechtigten sowie betroffenen Dritten sachdienliche Auskünfte einholen und Einsicht in Unterlagen sowie die in Anhang VIII der Richtlinie 2012/34/EU genannten Buchführungsdaten nehmen. Dies gilt auch für Daten, die zu Zwecken der Statistik und Marktbeobachtung erforderlich sind.

3) Die angeforderten Auskünfte sind innerhalb der von der Regulierungsbehörde bestimmten angemessenen Frist, die nicht länger als ein Monat sein darf, zu erteilen und die Einsichtnahme ist zu ermöglichen. Auf Antrag hat die Regulierungsbehörde diese festgesetzte Frist um einen Zeitraum von höchstens zwei Wochen zu verlängern, wenn aussergewöhnliche Umstände der fristgerechten Auskunft entgegenstehen.

4) Die Regulierungsbehörde prüft eine Beschwerde binnen eines Monats ab Erhalt. Sie fordert dazu alle erforderlichen Auskünfte ein und hört die Betroffenen an. Sie trifft ihre Entscheidungen binnen sechs Wochen ab Einlangen aller erforderlichen Informationen. Die Entscheidungen der Regulierungsbehörde sind zu veröffentlichen.

5) Bei Beschwerden wegen der Verweigerung der Zuweisung von Fahrplantrassen oder wegen der Bedingungen eines Angebotes an Fahrplantrassen kann die Regulierungsbehörde eine Änderung dieser Entscheidung vorschreiben. Verhindert ein Eisenbahnunternehmen trotz Zuweisung einer Fahrplantrasse die Ausübung des Zugangsrechts oder die Zurverfügungstellung sonstiger Leistungen,

so hat die Regulierungsbehörde die erforderlichen Massnahmen zu treffen, um die Inanspruchnahme zu ermöglichen.

Art. 54

Führung des Eisenbahninfrastrukturregisters

1) Die Eisenbahnbehörde führt ein Eisenbahninfrastrukturregister, das die in der Durchführungsverordnung (EU) 2019/777²⁸ festgelegten Informationen enthält.

2) Das Register ist öffentlich zugänglich und wird elektronisch geführt.

3) Die Eisenbahnbehörde kann Dritte mit der Führung des Registers beauftragen.

4) Die Regierung regelt das Nähere über das Eisenbahninfrastrukturregister mit Verordnung.

Art. 56 Abs. 2 und 3

2) Gegen Entscheidungen und Verfügungen der Regierung als Eisenbahnbehörde oder der Beschwerdekommision für Verwaltungsangelegenheiten kann binnen 14 Tagen ab Zustellung Beschwerde an den Verwaltungsgerichtshof erhoben werden.

²⁸ Durchführungsverordnung (EU) 2019/777 der Kommission vom 16. Mai 2019 zu gemeinsamen Spezifikationen für das Eisenbahn-Infrastrukturregister und zur Aufhebung des Durchführungsbeschlusses 2014/880/EU der Kommission (ABl. L 139 I vom 27.5.2019, S. 312)

3) Versagt die Regierung als Eisenbahnbehörde die eisenbahnrechtliche Betriebsbewilligung, kann der Antragsteller innerhalb eines Monats unter Angabe von Gründen von der Eisenbahnbehörde die Überprüfung dieser Entscheidung verlangen. Die Eisenbahnbehörde hat innerhalb von zwei Monaten ihre Entscheidung zu bestätigen oder zu widerrufen. Bestätigt die Eisenbahnbehörde ihre Entscheidung, so kann der Antragsteller Beschwerde an den Verwaltungsgerichtshof erheben.

Art. 59 Abs. 1 Bst. e und f

1) Vom Landgericht wird wegen Übertretung mit Busse bis zu 100 000 Franken, im Nichteinbringlichkeitsfall mit Freiheitsstrafe bis zu einem Jahr bestraft, wer vorsätzlich:

- e) Eisenbahnverkehrsleistungen ohne die erforderliche Verkehrsbewilligung nach Art. 15 oder die erforderliche einheitliche Sicherheitsbescheinigung nach Art. 17 erbringt oder erbringen lässt;
- f) Schienenfahrzeuge ohne die erforderliche Zulassung (Art. 19) einsetzt.

Art. 60 Abs. 4 Bst. a

Aufgehoben

Art. 62 Abs. 1 Bst. e, f, i, k und n

1) Die Regierung erlässt die für die Durchführung dieses Gesetzes notwendigen Verordnungen, insbesondere über:

- e) Aufgehoben
- f) Aufgehoben

- i) Aufgehoben
- k) die Sicherstellung der Interoperabilität des liechtensteinischen Eisenbahnsystems (Art. 29 Abs. 2);
- n) die Führung des Eisenbahninfrastrukturregisters (Art. 54 Abs. 4);

II.

Übergangsbestimmung

Im Zeitpunkt des Inkrafttretens dieses Gesetzes bestehende Sicherheitsbewilligungen und Sicherheitsbescheinigungen bleiben bis zu ihrem Ablauf aufrecht.

III.

Inkrafttreten

Dieses Gesetz tritt unter Vorbehalt des ungenutzten Ablaufs der Referendumsfrist am 1. August 2022 in Kraft, andernfalls am Tag nach der Kundmachung.

RICHTLINIEN

RICHTLINIE 2012/34/EU DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

vom 21. November 2012

zur Schaffung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraums

(Neufassung)

(Text von Bedeutung für den EWR)

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION —

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

auf Vorschlag der Europäischen Kommission,

nach Zuleitung des Entwurfs des Gesetzgebungsakts an die nationalen Parlamente,

nach Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses ⁽¹⁾,

nach Stellungnahme des Ausschusses der Regionen ⁽²⁾,

gemäß dem ordentlichen Gesetzgebungsverfahren ⁽³⁾,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Die Richtlinie 91/440/EWG des Rates vom 29. Juli 1991 zur Entwicklung der Eisenbahnunternehmen der Gemeinschaft ⁽⁴⁾, die Richtlinie 95/18/EG des Rates vom 19. Juni 1995 über die Erteilung von Genehmigungen an Eisenbahnunternehmen ⁽⁵⁾ sowie die Richtlinie 2001/14/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 26. Februar 2001 über die Zuweisung von Fahrwegkapazität der Eisenbahn, die Erhebung von Entgelten für die Nutzung von Eisenbahninfrastruktur und die Sicherheitsbescheinigung ⁽⁶⁾ wurden in wesentlichen Punkten geändert. Da noch weitere Änderungen erforderlich sind, sollten diese Richtlinien aus Gründen der Klarheit neu gefasst und zu einem einzigen Rechtsakt verschmolzen werden.
- (2) Ein stärkeres Zusammenwachsen des Verkehrsmarktes der Union ist für die Vollendung des Binnenmarkts von wesentlicher Bedeutung und die Eisenbahnen sind ein wichtiger Bestandteil der Bestrebungen zur Gewährleistung einer nachhaltigen Mobilität im Verkehrsmarkt der Union.
- (3) Die Leistungsfähigkeit des Eisenbahnsystems sollte unter Berücksichtigung seiner Besonderheiten verbessert werden, damit es sich in einen Wettbewerbsmarkt einfügt.

(4) Mitgliedstaaten, in denen ein bedeutender Anteil des Schienenverkehrs mit Drittländern abgewickelt wird, die über die gleiche, sich vom Haupteisenbahnnetz der Union unterscheidende Spurweite verfügen, sollten über spezifische Betriebsvorschriften verfügen können, mit denen sowohl die Koordinierung zwischen ihren Infrastrukturbetreibern und denjenigen der betreffenden Drittländer als auch ein fairer Wettbewerb zwischen Eisenbahnunternehmen gewährleistet wird.

(5) Damit der Eisenbahnverkehr leistungsfähig und gegenüber anderen Verkehrsträgern wettbewerbsfähig wird, sollten die Mitgliedstaaten sicherstellen, dass die Eisenbahnunternehmen den Status eines unabhängigen Betreibers haben, der sich eigenwirtschaftlich nach Maßgabe der Erfordernisse des Marktes verhält.

(6) Um die künftige Entwicklung und eine wirtschaftliche Nutzung des Eisenbahnsystems zu gewährleisten, sollte eine Trennung zwischen der Erbringung der Verkehrsdienste und dem Betrieb der Eisenbahninfrastruktur vorgenommen werden. Das setzt voraus, dass beide Bereiche in jedem Fall ein getrenntes Rechnungswesen erhalten und getrennt verwaltet werden. Sofern diese Trennungsvoraussetzungen eingehalten werden, keine Interessenkonflikte entstehen und die Vertraulichkeit der Geschäftsgeheimnisse gewährleistet ist, sollten die Infrastrukturbetreiber die Möglichkeit haben, spezifische Verwaltungsaufgaben, wie etwa die Erhebung der Entgelte, an andere Stellen als die in den Schienenverkehrsmärkten tätigen Stellen auszulagern.

(7) Der Grundsatz der Dienstleistungsfreiheit sollte auf den Eisenbahnverkehr unter Berücksichtigung der Besonderheiten dieses Verkehrsträgers Anwendung finden.

⁽¹⁾ ABl. C 132 vom 3.5.2011, S. 99.

⁽²⁾ ABl. C 104 vom 2.4.2011, S. 53.

⁽³⁾ Standpunkt des Europäischen Parlaments vom 16. November 2011 (noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht) und Standpunkt des Rates in erster Lesung vom 8. März 2012 (ABl. C 108 E vom 14.4.2012, S. 8). Standpunkt des Europäischen Parlaments vom 3. Juli 2012 und Beschluss des Rates vom 29. Oktober 2012.

⁽⁴⁾ ABl. L 237 vom 24.8.1991, S. 25.

⁽⁵⁾ ABl. L 143 vom 27.6.1995, S. 70.

⁽⁶⁾ ABl. L 75 vom 15.3.2001, S. 29.

(8) Um den Wettbewerb im Bereich der Erbringung der Eisenbahnverkehrsleistungen zur Verbesserung von Fahrgastkomfort und -betreuung zu stimulieren, sollte die allgemeine Verantwortung für die Entwicklung einer angemessenen Eisenbahninfrastruktur weiterhin bei den Mitgliedstaaten liegen.

- (9) Da es noch keine gemeinsamen Regeln für die Anlastung der Eisenbahninfrastrukturkosten gibt, sollten die Mitgliedstaaten nach Anhörung des Betreibers der Eisenbahninfrastruktur Regelungen für die Abgeltung der Benutzung dieser Infrastruktur durch Eisenbahnunternehmen festlegen. Diese Regelungen sollten dem Grundsatz der Nichtdiskriminierung zwischen Eisenbahnunternehmen genügen.
- (10) Die Mitgliedstaaten sollten unter Berücksichtigung der Vorschriften der Union über staatliche Beihilfen gewährleisten, dass die Infrastrukturbetreiber und die bestehenden öffentlichen bzw. öffentlich kontrollierten Eisenbahnunternehmen eine gesunde Finanzstruktur haben. Dies lässt die Befugnisse der Mitgliedstaaten in Bezug auf die Planung und Finanzierung von Eisenbahninfrastrukturen unberührt.
- (11) Die Antragsteller sollten die Möglichkeit erhalten, sich zum Inhalt des Geschäftsplans zu äußern, soweit es um die Nutzung, Bereitstellung und Entwicklung der Infrastruktur geht. Dies sollte nicht notwendigerweise die vollständige Offenlegung des vom Infrastrukturbetreiber erstellten Geschäftsplans bedeuten.
- (12) Da private Gleisanschlüsse wie z. B. Gleisanschlüsse in Anlagen der Privatindustrie nicht Teil der Eisenbahninfrastruktur im Sinne dieser Richtlinie sind, sollten die Pflichten, die Infrastrukturbetreibern nach dieser Richtlinie auferlegt werden, nicht für Betreiber dieser Infrastrukturen gelten. Ein nichtdiskriminierender Zugang zu Gleisanschlüssen sollte jedoch unabhängig von den Eigentumsrechten gewährleistet werden, wo die Gleisanschlüsse erforderlich sind, um Zugang zu Serviceeinrichtungen zu erhalten, die für die Erbringung von Verkehrsdiensten wesentlich sind, und wo sie mehr als einem Endnutzer dienen oder dienen können.
- (13) Die Mitgliedstaaten sollten die Möglichkeit haben zu beschließen, Infrastrukturausgaben durch andere Mittel als direkte staatliche Finanzierung zu decken, beispielsweise durch öffentlich-private Partnerschaft und Finanzierung durch die Privatwirtschaft.
- (14) Die Gewinn- und Verlustrechnung eines Infrastrukturbetreibers sollte über einen angemessenen Zeitraum ausgeglichen sein, der nach seiner Festlegung überschritten werden kann, wenn außergewöhnliche Umstände vorliegen, beispielsweise eine schwere und plötzliche Verschlechterung der Wirtschaftslage in den Mitgliedstaaten, aufgrund deren das Verkehrsaufkommen auf seiner Infrastruktur erheblich sinkt oder die Höhe der verfügbaren öffentlichen Finanzmittel erheblich abnimmt. Nach den internationalen Rechnungslegungsvorschriften kommt in solchen Gewinn- und Verlustrechnungen der Gesamtbetrag der Darlehen zur Finanzierung von Infrastrukturvorhaben nicht vor.
- (15) Ein effizienter Güterverkehr, insbesondere im grenzüberschreitenden Verkehr, erfordert Maßnahmen zur Marktöffnung.
- (16) Um sicherzustellen, dass die Rechte auf Zugang zur Infrastruktur der Eisenbahnen in der gesamten Union einheitlich und nichtdiskriminierend angewandt werden, ist die Einführung einer Genehmigung für Eisenbahnunternehmen zweckmäßig.
- (17) Auf Strecken mit Zwischenhalten sollte es neuen Marktteilnehmern gestattet sein, Fahrgäste an Zwischenhalten aufzunehmen und abzusetzen, um sicherzustellen, dass solche Verkehrsdienste rentabel sind und potenzielle Wettbewerber nicht gegenüber den bisherigen Betreibern benachteiligt werden.
- (18) Die Einführung neuer, allgemein zugänglicher grenzüberschreitender Personenverkehrsdienste mit Zwischenhalten sollte nicht dafür benutzt werden, den Markt für inländische Personenverkehrsdienste zu öffnen, sondern sich lediglich auf Zwischenhalte auf der grenzüberschreitenden Strecke konzentrieren. Der Hauptzweck der neuen Verkehrsdienste sollte in der grenzüberschreitenden Beförderung von Fahrgästen liegen. Bei der Beurteilung dessen, ob dies der Hauptzweck des Verkehrsdienstes ist, sollten Kriterien wie beispielsweise der Anteil am Umsatz und am Fahrgastaufkommen (ermittelt anhand der Fahrgastzahlen im inländischen oder grenzüberschreitenden Verkehr und der Streckenlänge) berücksichtigt werden. Diese Beurteilung sollte durch die jeweilige nationale Regulierungsstelle auf Antrag eines Betroffenen vorgenommen werden.
- (19) Die Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße⁽¹⁾ sieht die Möglichkeit vor, dass Mitgliedstaaten und lokale Gebietskörperschaften öffentliche Dienstleistungsaufträge vergeben, die ausschließliche Rechte zur Durchführung bestimmter Dienste umfassen können. Es ist daher erforderlich, die Kohärenz zwischen den Bestimmungen der genannten Verordnung und dem Grundsatz der Öffnung grenzüberschreitender Personenverkehrsdienste für den Wettbewerb zu gewährleisten.
- (20) Die Öffnung grenzüberschreitender Personenverkehrsdienste für den Wettbewerb könnte sich auf die Organisation und die Finanzierung von Personenverkehrsdiensten auf der Schiene auswirken, die im Rahmen eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags erbracht werden. Die Mitgliedstaaten sollten die Möglichkeit haben, das Zugangsrecht zum Markt einzuschränken, wenn dieses Recht das wirtschaftliche Gleichgewicht dieser öffentlichen Dienstleistungsaufträge gefährden würde und wenn die zuständige Regulierungsstelle einem entsprechenden Antrag der zuständigen Behörden, die den öffentlichen Dienstleistungsauftrag erteilt haben, auf der Grundlage einer objektiven wirtschaftlichen Analyse stattgibt.
- (21) Bei der Beurteilung der Frage, ob das wirtschaftliche Gleichgewicht des öffentlichen Dienstleistungsauftrags gefährdet worden ist, sollten vorab festgelegte Kriterien berücksichtigt werden, wie beispielsweise die Auswirkungen auf die Rentabilität von Verkehrsdiensten, auf die sich ein öffentlicher Dienstleistungsauftrag erstreckt, einschließlich

⁽¹⁾ ABl. L 315 vom 3.12.2007, S. 1.

- der dadurch verursachten Auswirkungen auf die Nettokosten für die zuständige Behörde, die den Auftrag erteilt hat, die Fahrgastnachfrage, die Fahrpreisgestaltung, die Regelungen für den Fahrscheinverkauf, die Lage und die Anzahl der Halte auf beiden Seiten der Grenze sowie die Fahrzeiten und die Häufigkeit der geplanten neuen Verbindung. Entsprechend dieser Beurteilung und der Entscheidung der zuständigen Regulierungsstelle sollten die Mitgliedstaaten das angestrebte Recht auf Zugang zu grenzüberschreitenden Personenverkehrsdiensten gewähren, ändern oder verweigern können; hierzu gehört auch die Erhebung eines Entgelts vom Betreiber eines neuen grenzüberschreitenden Personenverkehrsdienstes im Einklang mit der wirtschaftlichen Analyse, nach Maßgabe des Unionsrechts sowie gemäß dem Grundsatz der Gleichbehandlung und dem Grundsatz der Nichtdiskriminierung.
- (22) Als Beitrag zur Erbringung von Personenverkehrsdiensten auf Strecken, die eine öffentliche Dienstleistungsverpflichtung erfüllen, sollten die Mitgliedstaaten die Möglichkeit haben, den für diese Dienste zuständigen Behörden zu gestatten, eine Abgabe für Personenverkehrsdienste, die in ihren Zuständigkeitsbereich fallen, zu erheben. Diese Abgabe sollte zur Finanzierung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen im Rahmen von öffentlichen Dienstleistungsaufträgen beitragen.
- (23) Die Funktionsweise der Regulierungsstelle sollte dergestalt sein, dass jeder Interessenkonflikt und jede Mitwirkung an der Vergabe des betreffenden öffentlichen Dienstleistungsauftrags vermieden wird. Die Befugnisse der Regulierungsstelle sollten dahingehend erweitert werden, dass ihr eine Bewertung des Zwecks eines grenzüberschreitenden Verkehrsdienstes und gegebenenfalls etwaiger wirtschaftlicher Auswirkungen auf bestehende öffentliche Dienstleistungsaufträge ermöglicht wird.
- (24) Um in Dienstleistungen zu investieren, die spezialisierte Infrastrukturen wie etwa Hochgeschwindigkeitsstrecken nutzen, brauchen die Antragsteller in Anbetracht der umfangreichen langfristigen Investitionen Rechtssicherheit.
- (25) Die Regulierungsstellen sollten Informationen austauschen und in Einzelfällen gegebenenfalls ihre Beurteilungsgrundsätze und ihre Beurteilungspraxis in der Frage, ob das wirtschaftliche Gleichgewicht eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags gefährdet ist, koordinieren. Ausgehend von ihrer Erfahrung sollten sie schrittweise Leitlinien entwickeln.
- (26) Um einen fairen Wettbewerb zwischen Eisenbahnunternehmen sicherzustellen und um vollständige Transparenz und eine Gleichbehandlung in Bezug auf den Zugang zu Serviceleistungen und auf deren Erbringung zu gewährleisten, sollte eine Trennung zwischen der Erbringung von Verkehrsdiensten und dem Betrieb von Serviceeinrichtungen vorgenommen werden. Daher müssen diese beiden Tätigkeiten voneinander unabhängig verwaltet werden, wenn der Betreiber der Serviceeinrichtung Teil einer Stelle oder eines Unternehmens ist, die bzw. das auf nationaler Ebene auch in mindestens einem der Güter- oder Personenschienenverkehrsmärkte, für die die Serviceeinrichtung genutzt wird, tätig ist und eine beherrschende Stellung hat. Diese Unabhängigkeit sollte nicht notwendigerweise die Schaffung einer eigenständigen juristischen Person für Serviceeinrichtungen erfordern.
- (27) Ein diskriminierungsfreier Zugang zu Serviceeinrichtungen und zur Erbringung schienenverkehrsbezogener Leistungen in diesen Einrichtungen sollte es den Eisenbahnunternehmen ermöglichen, Nutzern des Personen- und Güterverkehrs bessere Dienstleistungen anzubieten.
- (28) Die Richtlinie 2009/72/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. Juli 2009 über gemeinsame Vorschriften für den Elektrizitätsbinnenmarkt⁽¹⁾ sieht zwar die Öffnung des europäischen Elektrizitätsmarkts vor, der Fahrstrom sollte den Eisenbahnunternehmen aber auf Antrag diskriminierungsfrei geliefert werden. Wenn nur ein Anbieter zur Verfügung steht, sollte das für eine derartige Leistung erhobene Entgelt nach einheitlichen Entgeltgrundsätzen festgesetzt werden.
- (29) Was die Beziehungen zu Drittstaaten anbelangt, sollte besonders darauf geachtet werden, dass Eisenbahnunternehmen aus der Union auf der Grundlage der Gegenseitigkeit Zugang zum Schienenverkehrsmarkt in diesen Drittländern eingeräumt wird, was durch grenzüberschreitende Vereinbarungen ermöglicht werden sollte.
- (30) Um zuverlässige und angemessene Verkehrsdienste zu gewährleisten, muss sichergestellt sein, dass die Eisenbahnunternehmen jederzeit bestimmten Anforderungen an die Zuverlässigkeit, finanzielle Leistungsfähigkeit und fachliche Eignung genügen.
- (31) Zum Schutz von Kunden und Dritten ist es unabdingbar, dass die Eisenbahnunternehmen ausreichend haftpflichtversichert sind. Es sollte auch gestattet sein, die Haftung bei Unfällen durch Bürgschaften zu decken, die durch Banken oder andere Unternehmen übernommen werden, sofern diese Deckung zu marktüblichen Konditionen angeboten wird, nicht auf eine staatliche Beihilfe hinausläuft und keine Elemente enthält, mit denen andere Eisenbahnunternehmen diskriminiert werden.
- (32) Die Eisenbahnunternehmen sollten auch verpflichtet sein, das nationale Recht und das Unionsrecht über die Erbringung von Eisenbahnverkehrsdiensten zu beachten, die in nichtdiskriminierender Weise für sie gelten und mit denen sichergestellt werden soll, dass die Eisenbahnunternehmen ihre Tätigkeit auf spezifischen Strecken unter sicheren Bedingungen und unter angemessener Berücksichtigung des Gesundheitsschutzes, der Sozialbedingungen sowie der Rechte von Arbeitnehmern und Verbrauchern ausüben können.
- (33) Die Verfahren für die Erteilung, Aufrechterhaltung und Änderung von Genehmigungen für Eisenbahnunternehmen sollten transparent sein und dem Grundsatz der Nichtdiskriminierung genügen.

⁽¹⁾ ABl. L 211 vom 14.8.2009, S. 55.

- (34) Um Transparenz und einen nichtdiskriminierenden Zugang zu den Eisenbahnfahrwegen und Leistungen in Serviceeinrichtungen für alle Eisenbahnunternehmen sicherzustellen, sollten alle für die Wahrnehmung der Zugangsrechte benötigten Informationen in den Schienennetz-Nutzungsbedingungen veröffentlicht werden. Die Schienennetz-Nutzungsbedingungen sollten der international gängigen Praxis entsprechend in mindestens zwei Amtssprachen der Union veröffentlicht werden.
- (35) Geeignete Regelungen für die Zuweisung von Fahrwegkapazität der Eisenbahn werden in Verbindung mit wettbewerbsfähigen Nutzern zu einer besseren Verteilung des Verkehrs auf die verschiedenen Verkehrsträger führen.
- (36) Den Infrastrukturbetreibern sollten Anreize, wie etwa Bonuszahlungen für geschäftsführende Direktoren, zur Senkung der Höhe der Zugangsentgelte und der Kosten für die Fahrwegbereitstellung geboten werden.
- (37) Die Pflicht der Mitgliedstaaten, zu gewährleisten, dass die Zielvorgaben für Infrastrukturbetreiber und die mittel- bis langfristigen Einnahmen durch eine vertragliche Vereinbarung zwischen der zuständigen Behörde und dem Infrastrukturbetreiber festgelegt werden, sollte die Zuständigkeit der Mitgliedstaaten für die Planung und Finanzierung von Eisenbahninfrastrukturen unberührt lassen.
- (38) Anreize zur optimalen Nutzung der Eisenbahnfahrwege werden zu einer Verringerung der gesamtgesellschaftlich zu tragenden Kosten des Verkehrs beitragen.
- (39) Die von den Infrastrukturbetreibern festgelegten Verfahren für die Zurechnung der Kosten sollten auf den besten verfügbaren Erkenntnissen über Kostenverursachung beruhen und gewährleisten, dass die Kosten den verschiedenen Leistungen, die für Eisenbahnunternehmen erbracht werden, und gegebenenfalls den verschiedenen Arten von Schienenfahrzeugen zugerechnet werden.
- (40) Über angemessene Entgeltregelungen für die Eisenbahnfahrwege in Verbindung mit angemessenen Entgeltregelungen für andere Verkehrsinfrastrukturen und wettbewerbsfähige Betreiber sollte ein optimales dauerhaftes Gleichgewicht zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern herbeigeführt werden.
- (41) Werden Aufschläge erhoben, so sollten die Infrastrukturbetreiber unterschiedliche Marktsegmente festlegen, wenn es erhebliche Unterschiede bei den Kosten für die Erbringung von Verkehrsleistungen, ihren Marktpreisen oder ihren Anforderungen an die Dienstleistungsqualität gibt.
- (42) Bei den Entgelt- und Kapazitätszuweisungsregelungen sollte allen Unternehmen ein gleicher und nichtdiskriminierender Zugang geboten werden und so weit wie möglich angestrebt werden, den Bedürfnissen aller Nutzer und Verkehrsarten gerecht und ohne Diskriminierung zu entsprechen. Diese Regelungen sollten einen fairen Wettbewerb bei der Erbringung von Eisenbahnverkehrsdiensten ermöglichen.
- (43) In dem von den Mitgliedstaaten abgesteckten Rahmen sollten die Entgelt- und Kapazitätszuweisungsregelungen den Betreibern der Eisenbahninfrastruktur einen Anreiz geben, die Nutzung ihrer Fahrwege zu optimieren.
- (44) Kapazitätszuweisungs- und Entgeltregelungen sollten den Eisenbahnunternehmen klare und kohärente wirtschaftliche Signale geben, die sie zu rationalen Entscheidungen veranlassen.
- (45) Zu den Lärmemissionen, die durch geeignete technische Lösungen verringert werden könnten, zählen Fahrgeräusche, die durch Bremsklötze in Gusseisenausführung entstehen. Lärmabhängige Wegeentgelte sollten in erster Linie auf Güterwagen abzielen, die die Anforderungen der Entscheidung 2006/66/EG der Kommission vom 23. Dezember 2005 über die Technische Spezifikation für die Interoperabilität (TSI) zum Teilsystem Fahrzeuge — Lärm des konventionellen transeuropäischen Bahnsystems⁽¹⁾ nicht erfüllen. Führt diese Differenzierung der Wegeentgelte zu Einnahmeverlusten des Infrastrukturbetreibers, so sollten die Vorschriften der Union über staatliche Beihilfen davon nicht berührt werden.
- (46) Lärmabhängige Wegeentgelte sollten andere Maßnahmen zur Verringerung von durch Schienenverkehr hervorgerufenem Lärm ergänzen, beispielsweise die Annahme technischer Spezifikationen für die Interoperabilität (TSI), mit denen Obergrenzen für den von Schienenfahrzeugen hervorgerufenen Lärm festgelegt werden, Ausarbeitung von Lärmkarten und Aktionspläne zur Verringerung der Lärmbelastung gemäß der Richtlinie 2002/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 25. Juni 2002 über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm⁽²⁾ sowie öffentliche Finanzierungen auf Unions- und einzelstaatlicher Ebene für die Nachrüstung von Schienenfahrzeugen und für Infrastruktureinrichtungen zur Lärminderung.
- (47) Lärminderungsmaßnahmen, die den für den Schienenverkehr getroffenen Maßnahmen gleichwertig sind, sollten für andere Verkehrsträger in Betracht gezogen werden.
- (48) Um die Ausrüstung der Lokomotiven mit dem Europäischen Zugsteuerungssystem (ETCS) zu beschleunigen, sollten Infrastrukturbetreiber die Entgeltregelung durch eine vorübergehende Differenzierung zugunsten von Zügen, die über das ETCS verfügen, ändern. Eine solche Differenzierung sollte geeignete Anreize bieten, Züge mit ETCS auszurüsten.
- (49) Um den Bedürfnissen der Nutzer oder potenziellen Nutzer der Fahrwegkapazität der Eisenbahn im Hinblick auf die Planung ihrer Geschäfte sowie den Bedürfnissen der Verbraucher und Geldgeber Rechnung tragen zu können, ist es wichtig, dass Infrastrukturbetreiber sicherstellen, dass die Fahrwegkapazität auf eine Art und Weise zugewiesen wird, die die Erforderlichkeit einer Aufrechterhaltung und Verbesserung des Zuverlässigkeitsstandards der Dienstleistungen widerspiegelt.

(1) ABl. L 37 vom 8.2.2006, S. 1.

(2) ABl. L 189 vom 18.7.2002, S. 12.

- (50) Den Eisenbahnunternehmen und den Infrastrukturbetreibern sollten Anreize zur Minimierung von Störungen und zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit des Schienennetzes geboten werden.
- (51) Die Mitgliedstaaten sollten die Möglichkeit haben, es Beziehern von Eisenbahnverkehrsdiensten zu gestatten, sich unmittelbar am Verfahren für die Zuweisung von Fahrwegkapazität zu beteiligen.
- (52) Es ist wichtig, dass den geschäftlichen Anforderungen sowohl der Antragsteller als auch des Infrastrukturbetreibers Rechnung getragen wird.
- (53) Es ist wichtig, den Infrastrukturbetreibern bei der Zuweisung von Fahrwegkapazität größtmögliche Flexibilität zu bieten, doch sollte dies mit der Erfüllung der angemessenen Anforderungen der Antragsteller vereinbar sein.
- (54) Bei der Zuweisung von Fahrwegkapazitäten sollte vermieden werden, dass die Entwicklung der Geschäftstätigkeit anderer Unternehmen, die über Rechte zur Fahrwegnutzung verfügen oder solche Rechte erwerben wollen, unnötigen Zwängen unterworfen wird.
- (55) Entgelt- und Kapazitätszuweisungsregelungen müssen gegebenenfalls der Tatsache Rechnung tragen, dass verschiedene Teile des Schienennetzes möglicherweise im Hinblick auf unterschiedliche Hauptnutzer ausgelegt wurden.
- (56) Da die Auswirkungen verschiedener Nutzer und Arten von Nutzern auf die Fahrwegkapazität häufig unterschiedlich sind, müssen die Bedürfnisse der verschiedenen Verkehrsdienste sorgfältig gegeneinander abgewogen werden.
- (57) Für Verkehrsdienste, die vertraglich für öffentliche Auftraggeber erbracht werden, sind gegebenenfalls besondere Regeln erforderlich, damit ihre Attraktivität für die Nutzer erhalten bleibt.
- (58) Die Entgelt- und Kapazitätszuweisungsregelungen sollten den Auswirkungen einer zunehmenden Auslastung der Fahrwegkapazität und letztlich der Knappheit dieser Kapazität Rechnung tragen.
- (59) Wegen der unterschiedlichen Planungszeiträume der Verkehrsarten sollte gewährleistet werden, dass Anträgen auf Zuweisung von Fahrwegkapazität, die nach Abschluss der Netzfahrplanerstellung gestellt werden, stattgegeben werden kann.
- (60) Um ein für die Eisenbahnunternehmen optimales Ergebnis zu gewährleisten, sollte eine Prüfung der Nutzung der Fahrwegkapazität vorgeschrieben werden, wenn es zur Erfüllung der Bedürfnisse der Nutzer erforderlich ist, die Anträge auf die Zuweisung von Fahrwegkapazität zu koordinieren.
- (61) Angesichts ihrer Monopolstellung sollten die Infrastrukturbetreiber verpflichtet werden, die verfügbare Fahrwegkapazität und Methoden zu ihrer Erhöhung zu prüfen, wenn die Anforderungen der Nutzer im Rahmen des Kapazitätszuweisungsverfahrens nicht erfüllt werden können.
- (62) Das Fehlen von Informationen über Anträge anderer Eisenbahnunternehmen und über die Systemzwänge kann es den Eisenbahnunternehmen erschweren, ihre Anträge auf Zuweisung von Fahrwegkapazität zu optimieren.
- (63) Es ist wichtig, eine bessere Koordinierung der Zuweisungsregelungen sicherzustellen, um die Attraktivität der Schiene für Verkehr zu erhöhen, bei dem Schienennetze mehrerer Infrastrukturbetreiber genutzt werden, insbesondere im grenzüberschreitenden Verkehr.
- (64) Es ist wichtig, die Wettbewerbsverzerrungen, die sich aufgrund wesentlicher Unterschiede bei den Entgeltgrundsätzen zwischen Eisenbahninfrastrukturen oder Verkehrsträgern ergeben könnten, so gering wie möglich zu halten.
- (65) Es ist wünschenswert festzulegen, welche Bestandteile der Fahrwegbereitstellung wesentliche Voraussetzung für die Durchführung eines Verkehrsdienstes durch ein Eisenbahnunternehmen und als Gegenleistung für Mindestzugangsentgelte zu erbringen sind.
- (66) Investitionen in die Eisenbahninfrastruktur sind erforderlich, und Wegeentgeltregelungen sollten den Infrastrukturbetreibern Anreize geben, entsprechende wirtschaftlich sinnvolle Investitionen zu tätigen.
- (67) Um die Festlegung angemessener und gerechter Wegeentgelte zu ermöglichen, müssen die Infrastrukturbetreiber eine Bestandsaufnahme und Bewertung ihrer Anlagegüter vornehmen und ein klares Verständnis von den Kostenfaktoren beim Betrieb des Fahrwegs entwickeln.
- (68) Es sollte sichergestellt werden, dass externen Kosten bei verkehrsbezogenen Entscheidungen Rechnung getragen wird und dass die Erhebung von Wegeentgelten im Eisenbahnverkehr dazu beitragen kann, dass externe Kosten in koordinierter und ausgewogener Weise verkehrsträgerübergreifend internalisiert werden.
- (69) Es muss sichergestellt werden, dass die Entgelte im inländischen und grenzüberschreitenden Verkehr so bemessen sind, dass der Schienenverkehr die Marktbedürfnisse erfüllen kann. Die Wegeentgelte sollten daher in Höhe der Kosten festgelegt werden, die unmittelbar aufgrund des Zugbetriebs anfallen.
- (70) Das Gesamtniveau der Kostendeckung durch Wegeentgelte hat Auswirkungen auf den von der öffentlichen Hand zu erbringenden Beitrag. Die Mitgliedstaaten können die Höhe der Kostendeckung unterschiedlich festlegen. Wegeentgeltregelungen sollten jedoch die Nutzung des Schienennetzes durch Verkehr ermöglichen, der zumindest die von ihm verursachten zusätzlichen Kosten tragen kann.
- (71) Der Fahrweg stellt ein natürliches Monopol dar und es ist deshalb erforderlich, den Infrastrukturbetreibern Anreize zur Kostensenkung und zur effizienten Verwaltung ihrer Fahrwege zu geben.
- (72) Bei der Entwicklung des Schienenverkehrs sollten unter anderem die zur Verfügung stehenden Instrumente der Union genutzt werden, unbeschadet der bereits festgelegten Prioritäten.

- (73) Den Eisenbahnunternehmen gewährte Entgeltnachlässe sollten zu den tatsächlich eingesparten Verwaltungskosten, insbesondere Transaktionskosten, in Beziehung stehen. Nachlässe können auch zu dem Zweck gewährt werden, eine effiziente Nutzung des Fahrwegs zu fördern.
- (74) Eisenbahnunternehmen und Infrastrukturbetreiber sollten Anreize erhalten, Störungen im Schienennetz zu minimieren.
- (75) Durch die Zuweisung von Fahrwegkapazität entstehen dem Infrastrukturbetreiber Kosten, deren Übernahme sichergestellt werden sollte.
- (76) Die effiziente Verwaltung und gerechte und nichtdiskriminierende Nutzung der Eisenbahninfrastruktur erfordern die Einrichtung einer Regulierungsstelle, die über die Anwendung der Vorschriften dieser Richtlinie wacht und als Beschwerdestelle fungiert, unbeschadet der Möglichkeit gerichtlicher Nachprüfung. Diese Regulierungsstelle sollte ihre Informationsanfragen und Entscheidungen mit geeigneten Sanktionen durchsetzen können.
- (77) Die Finanzierung der Regulierungsstelle sollte ihre Unabhängigkeit gewährleisten und entweder über den Staatshaushalt oder unter Beachtung der Grundsätze der Fairness, der Transparenz, der Nichtdiskriminierung und der Verhältnismäßigkeit über Pflichtbeiträge des Sektors erfolgen.
- (78) Geeignete Verfahren für die Stellenbesetzung sollten dazu beitragen, die Unabhängigkeit der Regulierungsstelle zu gewährleisten und insbesondere dafür zu sorgen, dass die Ernennung von Personen, die für Entscheidungen verantwortlich sind, durch eine Behörde erfolgt, die keine direkten Eigentumsrechte an regulierten Unternehmen ausübt. Sofern diese Voraussetzung erfüllt ist, könnte eine solche Behörde beispielsweise ein Parlament, ein Präsident oder ein Ministerpräsident sein.
- (79) Es bedarf besonderer Maßnahmen, um den spezifischen geopolitischen und geografischen Gegebenheiten in einigen Mitgliedstaaten sowie der besonderen Organisation des Eisenbahnsektors in mehreren Mitgliedstaaten unter Wahrung der Integrität des Binnenmarktes Rechnung zu tragen.
- (80) Um der Entwicklung auf dem Schienenverkehrsmarkt Rechnung zu tragen, sollte der Kommission die Befugnis übertragen werden, gemäß Artikel 290 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union Rechtsakte bezüglich der technischen Änderungen an den von dem antragstellenden Unternehmen vorzulegenden Angaben, an der Liste der Kategorien von Verspätungen, an dem Zeitplan für das Zuweisungsverfahren und an den den Regulierungsstellen vorzulegenden Buchführungsdaten zu erlassen. Es ist von besonderer Bedeutung, dass die Kommission im Zuge ihrer Vorbereitungsarbeit angemessene Konsultationen, auch auf der Ebene von Sachverständigen, durchführt. Bei der Vorbereitung und Ausarbeitung delegierter Rechtsakte sollte die Kommission gewährleisten, dass die einschlägigen Dokumente dem Europäischen Parlament und dem Rat gleichzeitig, rechtzeitig und auf angemessene Weise übermittelt werden.
- (81) Um einheitliche Bedingungen für die Durchführung dieser Richtlinie zu gewährleisten, sollten der Kommission Durchführungsbefugnisse übertragen werden. Diese Befugnisse sollten im Einklang mit der Verordnung (EU) Nr. 182/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. Februar 2011 zur Festlegung der allgemeinen Regeln und Grundsätze, nach denen die Mitgliedstaaten die Wahrnehmung der Durchführungsbefugnisse durch die Kommission kontrollieren ⁽¹⁾, ausgeübt werden.
- (82) Durchführungsrechtsakte im Zusammenhang mit dem Hauptzweck des Schienenverkehrs, mit der Abschätzung der Folgen neuer internationaler Dienste auf das wirtschaftliche Gleichgewicht öffentlicher Dienstleistungsaufträge, mit der Abgabe für Personenverkehrsdienste erbringende Eisenbahnunternehmen, mit dem Zugang zu den in wesentlichen Serviceeinrichtungen zu erbringenden Diensten, mit den Einzelheiten über das zur Erlangung einer Genehmigung zu befolgende Verfahren, mit den Modalitäten für die Berechnung der unmittelbar anfallenden Kosten für die Anwendung der Anlastung der Kosten von Lärmauswirkungen und für die Anwendung der Differenzierung der Wegeentgelte, um Anreize dafür zu geben, dass Züge mit ETCS ausgestattet werden, und mit den gemeinsamen Grundsätzen und Verfahren für Entscheidungen der Regulierungsstellen sollten von der Kommission nicht erlassen werden, wenn der nach dieser Richtlinie gebildete Ausschuss keine Stellungnahme zu dem von der Kommission vorgelegten Entwurf eines Durchführungsrechtsakts abgibt.
- (83) Da die Ziele dieser Richtlinie, nämlich die Förderung der Entwicklung des Eisenbahnsektors der Union, die Festlegung allgemeiner Grundsätze für die Erteilung von Genehmigungen an Eisenbahnunternehmen und die Koordinierung von Regelungen in den Mitgliedstaaten über die Zuweisung von Fahrwegkapazität der Eisenbahn und die für deren Nutzung erhobenen Entgelte, angesichts der eindeutig grenzüberschreitenden Dimension der Erteilung derartiger Genehmigungen sowie des Betriebs wichtiger Teilkomponenten des Eisenbahnnetzes und der Erforderlichkeit, gerechte und nichtdiskriminierende Bedingungen für den Zugang zur Infrastruktur festzulegen, auf der Ebene der Mitgliedstaaten nicht ausreichend erreicht werden können und daher wegen ihrer grenzüberschreitenden Aspekte besser auf Unionsebene zu verwirklichen sind, kann die Union im Einklang mit dem in Artikel 5 des Vertrags über die Europäische Union niedergelegten Subsidiaritätsprinzip tätig werden. Entsprechend dem in demselben Artikel genannten Grundsatz der Verhältnismäßigkeit geht diese Richtlinie nicht über das für die Erreichung dieser Ziele erforderliche Maß hinaus.
- (84) Die Verpflichtung zur Umsetzung dieser Richtlinie in nationales Recht sollte nur jene Bestimmungen betreffen, die im Vergleich zu den bisherigen Richtlinien inhaltlich geändert wurden. Die Verpflichtung zur Umsetzung der im Vergleich mit den bisherigen Richtlinien inhaltlich unveränderten Bestimmungen dieser Richtlinie ergibt sich aus den bisherigen Richtlinien.

⁽¹⁾ ABl. L 55 vom 28.2.2011, S. 13.

- (85) Für Mitgliedstaaten, die über kein Eisenbahnsystem verfügen und auch in nächster Zukunft nicht über ein solches verfügen werden, wäre die Verpflichtung zur Umsetzung und Durchführung der Kapitel II und IV dieser Richtlinie unverhältnismäßig und zwecklos. Daher sollten diese Mitgliedstaaten von dieser Verpflichtung ausgenommen werden.
- (86) Gemäß der Gemeinsamen Politischen Erklärung vom 28. September 2011 der Mitgliedstaaten und der Kommission ⁽¹⁾ zu erläuternden Dokumenten haben sich die Mitgliedstaaten verpflichtet, in begründeten Fällen zusätzlich zur Mitteilung ihrer Umsetzungsmaßnahmen ein oder mehrere Dokumente zu übermitteln, in denen der Zusammenhang zwischen den Bestandteilen einer Richtlinie und den entsprechenden Teilen innerstaatlicher Umsetzungsinstrumente erläutert wird. In Bezug auf diese Richtlinie hält der Gesetzgeber die Übermittlung derartiger Dokumente für gerechtfertigt.
- (87) Diese Richtlinie sollte die in Anhang IX Teil B genannten Fristen, innerhalb deren die Mitgliedstaaten die bisherigen Richtlinien umsetzen müssen, unberührt lassen —

HABEN FOLGENDE RICHTLINIE ERLASSEN:

KAPITEL I

ALLGEMEINE BESTIMMUNGEN

Artikel 1

Gegenstand und Anwendungsbereich

- (1) Diese Richtlinie legt Folgendes fest:
- die Vorschriften für den Betrieb der Eisenbahninfrastruktur und das Erbringen von Eisenbahnverkehrsleistungen durch Eisenbahnunternehmen, die ihren Sitz in einem Mitgliedstaat haben oder haben werden (Kapitel II);
 - die Kriterien für die Erteilung, Verlängerung oder Änderung von Genehmigungen für Eisenbahnunternehmen durch einen Mitgliedstaat, die ihren Sitz in der Union haben oder haben werden (Kapitel III);
 - die Grundsätze und Verfahren für die Festlegung und Erhebung von Weagentgelten im Eisenbahnverkehr und die Zuweisung von Fahrwegkapazität der Eisenbahn (Kapitel IV).
- (2) Diese Richtlinie gilt für die Nutzung von Fahrwegen im inländischen und grenzüberschreitenden Eisenbahnverkehr.

Artikel 2

Ausnahmen vom Anwendungsbereich

- (1) Kapitel II findet keine Anwendung auf Eisenbahnunternehmen, die ausschließlich im Stadtverkehr, Vorortverkehr oder Regionalverkehr auf eigenständigen örtlichen und regionalen Netzen für Verkehrsdienste auf Eisenbahninfrastrukturen oder auf Netzen tätig sind, die nur für die Durchführung von Schienenverkehrsdiensten im Stadt- oder Vorortverkehr bestimmt sind.

Werden solche Eisenbahnunternehmen direkt oder indirekt von einem Unternehmen oder von einer anderen Stelle kontrolliert, das bzw. die andere Schienenverkehrsdienste als Dienste im Stadtverkehr, Vorortverkehr oder Regionalverkehr erbringt oder in sich integriert, so gelten unbeschadet des Unterabsatzes 1 die Artikel 4 und 5. Artikel 6 gilt für solche Eisenbahnunternehmen auch hinsichtlich der Beziehung zwischen dem Eisenbahnunternehmen und dem Unternehmen oder der Stelle, das bzw. die es direkt oder indirekt kontrolliert.

(2) Die Mitgliedstaaten können folgende Unternehmen von der Anwendung des Kapitels III ausnehmen:

- Unternehmen, die nur Schienenpersonenverkehrsdienste auf einer örtlichen oder regionalen eigenständigen Eisenbahninfrastruktur durchführen;
- Unternehmen, die nur Schienenpersonenverkehrsdienste im Stadtverkehr oder Vorortverkehr durchführen;
- Unternehmen, die nur regionale Schienengüterverkehrsdienste durchführen;
- Unternehmen, die nur Güterverkehrsdienste auf Fahrwegen im Privateigentum durchführen, die von ihrem Eigentümer ausschließlich zur Nutzung für den eigenen Güterverkehr unterhalten werden.

(3) Die Mitgliedstaaten können Folgendes von der Anwendung der Artikel 7, 8 und 13 sowie des Kapitels IV ausnehmen:

- eigenständige örtliche und regionale Schienennetze für Personenverkehrsdienste;
- nur für die Durchführung von Schienenpersonenverkehrsdiensten im Stadt- oder Vorortverkehr bestimmte Netze;
- regionale Schienennetze, die von einem nicht unter Absatz 1 fallenden Eisenbahnunternehmen ausschließlich für regionale Güterverkehrsdienste genutzt werden, bis zu dem Zeitpunkt, wo von einem anderen Antragsteller die Zuweisung von Fahrwegkapazität auf dem betreffenden Netz beantragt wird;
- Fahrwege in Privateigentum, die von ihrem Eigentümer ausschließlich zur Nutzung für den eigenen Güterverkehr unterhalten werden.

(4) Unbeschadet des Absatzes 3 können die Mitgliedstaaten örtliche und regionale Eisenbahninfrastrukturen, die für das Funktionieren des Schienenverkehrsmarkts nicht von strategischer Bedeutung sind, von der Anwendung des Artikels 8 Absatz 3 ausnehmen; desgleichen können sie örtliche Eisenbahninfrastrukturen, die für das Funktionieren des Schienenverkehrsmarkts nicht von strategischer Bedeutung sind, von der Anwendung 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.

⁽¹⁾ ABl. C 369 vom 17.12.2011, S. 14.

(5) Die Mitgliedstaaten können Fahrzeuge, die im Verkehr aus und nach Drittländern betrieben werden oder betrieben werden sollen und die auf einem Netz fahren, dessen Spurweite sich vom Haupteisenbahnnetz der Union unterscheidet, von der Anwendung des Artikels 31 Absatz 5 ausnehmen.

(6) Die Mitgliedstaaten können, wenn die Festlegung grenzüberschreitender Zugtrassen in Zusammenarbeit mit Infrastrukturbetreibern aus Drittländern auf einem Netz, dessen Spurweite sich vom Haupteisenbahnnetz der Union unterscheidet, erhebliche Auswirkungen auf den Zeitplan für die Zuweisung von Fahrwegkapazität im Allgemeinen hat, andere Zeiträume und Fristen für den Zeitplan für die Zuweisung von Fahrwegkapazität festlegen, als nach Artikel 43 Absatz 2, Anhang VI Nummer 2 Buchstabe b und Anhang VII Nummern 3, 4 und 5 vorgesehen.

(7) Die Mitgliedstaaten können beschließen, die Rahmenbedingungen und Vorschriften für die Entgelterhebung, die speziell für grenzüberschreitende Schienengüterverkehrsdienste von und nach Drittländern auf einem Netz gelten, dessen Spurweite sich vom Haupteisenbahnnetz der Union unterscheidet, zu veröffentlichen, wobei unterschiedliche Instrumente und Fristen als nach Artikel 29 Absatz 1 zum Tragen kommen, wenn dies für die Gewährleistung eines fairen Wettbewerbs erforderlich ist.

(8) Die Mitgliedstaaten können Eisenbahninfrastrukturen, deren Spurweite sich vom Haupteisenbahnnetz der Union unterscheidet und die Grenzbahnhöfe eines Mitgliedstaats mit dem Gebiet eines Drittlandes verbinden, von der Anwendung des Kapitels IV ausnehmen.

(9) Diese Richtlinie findet mit Ausnahme des Artikels 6 Absätze 1 und 4 sowie der Artikel 10, 11, 12 und 28 keine Anwendung auf Unternehmen, deren Geschäft ausschließlich auf die Erbringung von Leistungen im Pendelverkehr zur Beförderung von Straßenfahrzeugen durch unterseeische Tunnel oder auf die Beförderung von Straßenfahrzeugen im Pendelverkehr durch solche Tunnel beschränkt ist.

(10) Die Mitgliedstaaten können Eisenbahnverkehrsdienste, die im Transit durch die Union erbracht werden, von der Anwendung des Kapitels II — mit Ausnahme des Artikels 14 — und des Kapitels IV ausnehmen.

(11) Die Mitgliedstaaten können Züge, die nicht mit dem Europäischen Zugsicherungs- und Zugsteuerungssystem (ETCS) ausgerüstet sind und für regionale Personenverkehrsdienste verwendet werden, die vor 1985 zum ersten Mal in Betrieb genommen wurden, von der Anwendung von Artikel 32 Absatz 4 ausnehmen.

Artikel 3

Begriffsbestimmungen

Im Sinne dieser Richtlinie bezeichnet der Ausdruck

1. „Eisenbahnunternehmen“ jedes nach dieser Richtlinie zugelassene öffentlich-rechtliche oder private Unternehmen, dessen Haupttätigkeit im Erbringen von Eisenbahnverkehrsdiensten zur Beförderung von Gütern und/oder Personen besteht, wobei dieses Unternehmen die Traktion sicherstel-

len muss; dies schließt auch Unternehmen ein, die ausschließlich die Traktionsleistung erbringen;

2. „Infrastrukturbetreiber“ jede Stelle oder jedes Unternehmen, die bzw. das insbesondere für die Einrichtung, die Verwaltung und die Unterhaltung der Fahrwege der Eisenbahn, einschließlich Verkehrsmanagement, Zugsteuerung/Zugsicherung und Signalgebung, zuständig ist; mit den bei einem Netz oder Teilen eines Netzes wahrzunehmenden Funktionen des Infrastrukturbetreibers können verschiedene Stellen oder Unternehmen betraut werden;

3. „Eisenbahninfrastruktur“ die in Anhang I aufgeführten Anlagen;

4. „grenzüberschreitender Güterverkehrsdienst“ einen Verkehrsdienst, bei dem der Zug mindestens eine Grenze eines Mitgliedstaats überquert; der Zug kann erweitert und/oder geteilt werden, und die verschiedenen Zugteile können unterschiedliche Abfahrts- und Bestimmungsorte haben, sofern alle Wagen mindestens eine Grenze überqueren;

5. „grenzüberschreitender Personenverkehrsdienst“ einen Verkehrsdienst zur Beförderung von Fahrgästen, bei dem der Zug mindestens eine Grenze eines Mitgliedstaats überquert und dessen Hauptzweck die Beförderung von Fahrgästen zwischen Bahnhöfen in verschiedenen Mitgliedstaaten ist; der Zug kann erweitert und/oder geteilt werden, und die verschiedenen Zugteile können unterschiedliche Abfahrts- oder Bestimmungsorte haben, sofern alle Wagen mindestens eine Grenze überqueren;

6. „Stadt- und Vorortverkehr“ Verkehrsdienste, deren Hauptzweck es ist, die Verkehrsbedürfnisse eines Stadtgebietes oder eines — gegebenenfalls auch grenzüberschreitenden — Ballungsraumes sowie die Verkehrsbedürfnisse zwischen einem Stadtgebiet oder Ballungsraum und dem Umland abzudecken;

7. „Regionalverkehr“ Verkehrsdienste, deren Hauptzweck es ist, die Verkehrsbedürfnisse einer — gegebenenfalls auch grenzüberschreitenden — Region abzudecken;

8. „Transit“ die Durchfahrt durch das Gebiet der Union ohne Be- oder Entladen von Gütern und/oder ohne Aufnahme oder Absetzen von Fahrgästen im Gebiet der Union;

9. „Alternativstrecke“ eine andere Strecke zwischen demselben Herkunfts- und Bestimmungsort, wenn zwischen beiden Strecken für den Betrieb des betreffenden Güter- oder Personenverkehrsdienstes durch das Eisenbahnunternehmen Substituierbarkeit besteht;

10. „tragfähige Alternative“ den Zugang zu einer anderen Serviceeinrichtung, die für das Eisenbahnunternehmen wirtschaftlich annehmbar ist und es ihm ermöglicht, den betreffenden Güter- oder Personenverkehrsdienst zu betreiben;

11. „Serviceeinrichtung“ die Anlage — unter Einschluss von Grundstück, Gebäude und Ausrüstung —, die ganz oder teilweise speziell hergerichtet wurde, um eine oder mehrere der in Anhang II Nummern 2 bis 4 genannten Serviceleistungen erbringen zu können;

12. „Betreiber einer Serviceeinrichtung“ eine öffentliche oder private Stelle, die für den Betrieb einer oder mehrerer Serviceeinrichtungen oder für die Erbringung einer oder mehrerer der in Anhang II Nummern 2 bis 4 genannten Serviceleistungen für Eisenbahnunternehmen zuständig ist;
13. „grenzüberschreitende Vereinbarung“ eine Vereinbarung zwischen zwei oder mehr Mitgliedstaaten oder zwischen Mitgliedstaaten und Drittstaaten, mit der die Erbringung von grenzüberschreitenden Eisenbahnverkehrsdiensten erleichtert werden soll;
14. „Genehmigung“ eine Genehmigung, die eine Genehmigungsbehörde einem Unternehmen erteilt und damit dessen Befähigung zur Erbringung von Eisenbahnverkehrsdiensten als Eisenbahnunternehmen anerkennt; diese Befähigung kann auf bestimmte Arten von Verkehrsdiensten begrenzt werden;
15. „Genehmigungsbehörde“ die Stelle, die in einem Mitgliedstaat für die Erteilung von Genehmigungen verantwortlich ist;
16. „vertragliche Vereinbarung“ einen Vertrag oder eine entsprechende Vereinbarung im Rahmen von Verwaltungsmaßnahmen;
17. „angemessener Gewinn“ eine Eigenkapitalrendite, die dem Risiko des Betreibers der Serviceeinrichtung, auch hinsichtlich der Einnahmen, oder dem Fehlen eines solchen Risikos Rechnung trägt und von der durchschnittlichen Rendite in dem betreffenden Sektor in den Vorjahren nicht wesentlich abweicht;
18. „Zuweisung“ die Zuweisung von Fahrwegkapazität der Eisenbahn durch einen Infrastrukturbetreiber;
19. „Antragsteller“ ein Eisenbahnunternehmen oder eine internationale Gruppierung von Eisenbahnunternehmen oder andere natürliche oder juristische Personen wie zuständige Behörden im Rahmen der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007, Verladere, Spediteure und Unternehmen des kombinierten Verkehrs, die ein gemeinwirtschaftliches oder einzelwirtschaftliches Interesse am Erwerb von Fahrwegkapazität haben;
20. „überlastete Fahrwege“ einen Fahrwegteil, auf dem der Nachfrage nach Fahrwegkapazität auch nach Koordinierung der verschiedenen Anträge auf Zuweisung von Fahrwegkapazität während bestimmter Zeitabschnitte nicht vollständig entsprochen werden kann;
21. „Plan zur Erhöhung der Fahrwegkapazität“ eine mit einem Durchführungszeitplan verbundene Maßnahme oder Reihe von Maßnahmen zur Behebung von Kapazitätsengpässen, die dazu führen, dass ein Fahrwegteil als „überlastet“ eingestuft wird;
22. „Koordinierung“ das Verfahren, bei dem der Infrastrukturbetreiber und die Antragsteller versuchen, Lösungen für nicht miteinander vereinbare Anträge auf Zuweisung von Fahrwegkapazität zu finden;
23. „Rahmenvertrag“ eine rechtsverbindliche allgemeine öffentlich-rechtliche oder privatrechtliche Vereinbarung über die Rechte und Pflichten eines Antragstellers und des Infrastrukturbetreibers in Bezug auf die zuzuweisende Fahrwegkapazität und die zu erhebenden Entgelte über einen längeren Zeitraum als eine Netzfahrplanperiode;
24. „Fahrwegkapazität“ die Möglichkeit, für einen Teil des Fahrwegs für einen bestimmten Zeitraum beantragte Zugtrassen einzuplanen;
25. „Netz“ bzw. „Schienennetz“ die gesamte Eisenbahninfrastruktur, der von einem Infrastrukturbetreiber verwaltet wird;
26. „Schienennetz-Nutzungsbedingungen“ eine detaillierte Darlegung der allgemeinen Regeln, Fristen, Verfahren und Kriterien für die Entgelt- und Kapazitätzuweisungsregelungen einschließlich der zusätzlichen Informationen, die für die Beantragung von Fahrwegkapazität benötigt werden;
27. „Zugtrasse“ die Fahrwegkapazität, die erforderlich ist, damit ein Zug zu einer bestimmten Zeit zwischen zwei Orten verkehren kann;
28. „Netzfahrplan“ die Daten zur Festlegung aller geplanten Zugbewegungen und Bewegungen der Fahrzeuge, die auf dem betreffenden Schienennetz während der Gültigkeitsdauer des Netzfahrplans durchgeführt werden;
29. „Abstellgleis“ Gleise, die speziell für das zeitweilige Parken von Schienenfahrzeugen zwischen zwei Zuweisungen bestimmt sind;
30. „schwere Instandhaltung“ Arbeiten, die nicht routinemäßig als Teil des alltäglichen Betriebs durchgeführt werden und für die das Fahrzeug aus dem Betrieb genommen werden muss.

KAPITEL II

ENTWICKLUNG DES EISENBAHNSEKTORS DER UNION

ABSCHNITT 1

Unabhängigkeit der Geschäftsführung

Artikel 4

Unabhängigkeit der Eisenbahnunternehmen und Infrastrukturbetreiber

- (1) Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass Eisenbahnunternehmen, die direkt oder indirekt Eigentum von Mitgliedstaaten sind oder von ihnen kontrolliert werden, in Bezug auf die Geschäftsführung, die Verwaltung und die interne Kontrolle der Verwaltungs-, Wirtschafts- und Rechnungsführungsfragen eine unabhängige Stellung haben, aufgrund deren sie insbesondere über ein Vermögen, einen Haushaltsplan und eine Rechnungsführung verfügen, die von Vermögen, Haushaltsplan und Rechnungsführung des Staates getrennt sind.

(2) Der Infrastrukturbetreiber ist unter Beachtung der Rahmenbedingungen betreffend die Entgelterhebung und die Kapazitätszuweisung und der von den Mitgliedstaaten festgelegten Einzelvorschriften für seine eigene Geschäftsführung, Verwaltung und interne Kontrolle verantwortlich.

Artikel 5

Führung der Eisenbahnunternehmen nach betriebswirtschaftlichen Grundsätzen

(1) Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass die Eisenbahnunternehmen ihre Tätigkeit dem Markt anpassen und ihre Geschäfte unter der Verantwortlichkeit ihrer leitenden Organe so führen können, dass sie effiziente und angemessene Leistungen zu den bei der geforderten Qualität dieser Leistungen geringstmöglichen Kosten anbieten.

Die Eisenbahnunternehmen müssen unabhängig von ihrer Eigentumsstruktur nach den Grundsätzen geführt werden, die für Wirtschaftsunternehmen gelten. Dies gilt auch für die ihnen von Mitgliedstaaten auferlegten gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen sowie für die öffentlichen Dienstleistungsaufträge, die sie mit den zuständigen Behörden des Staates schließen.

(2) Die Eisenbahnunternehmen legen ihre Geschäftsplanung, einschließlich der Investitions- und Finanzierungspläne, fest. Diese Planung ist so auszulegen, dass ein finanzielles Gleichgewicht des Unternehmens und die sonstigen technischen, kommerziellen und finanziellen Geschäftsziele erreicht werden; ferner ist anzugeben, mit welchen Mitteln diese Ziele erreicht werden sollen.

(3) Unter Bezugnahme auf die von jedem Mitgliedstaat aufgestellten gesamtpolitischen Leitlinien und unter Berücksichtigung der nationalen — gegebenenfalls mehrjährigen — Pläne oder Verträge, einschließlich der Investitions- und Finanzpläne, können die Eisenbahnunternehmen insbesondere

- a) unbeschadet der Bestimmungen der Artikel 7, 29 und 39 ihre interne Organisation festlegen;
- b) die Bereitstellung und den Vertrieb der Leistungen kontrollieren und deren Preise festlegen;
- c) über Personal, Vermögensgegenstände und Anschaffungen entscheiden;
- d) ihren Marktanteil vergrößern, neue Technologien und Dienstleistungen entwickeln und innovative Managementtechniken einführen;
- e) in dem Eisenbahnverkehr verwandten Bereichen neue Geschäftstätigkeiten entwickeln.

Dieser Absatz lässt die Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 unberührt.

(4) Ungeachtet des Absatzes 3 haben die Anteilseigner der im Eigentum der öffentlichen Hand stehenden oder von ihr kontrollierten Eisenbahnunternehmen die Möglichkeit, eine Vorabgenehmigung wichtiger Unternehmensentscheidungen durch sie selbst zu verlangen, wie sie nach dem Gesellschaftsrecht der Mitgliedstaaten auch den Anteilseignern privater Kapitalgesellschaften zusteht. Die Bestimmungen dieses Artikels lassen

die Befugnisse der Aufsichtsorgane nach dem Gesellschaftsrecht der Mitgliedstaaten hinsichtlich der Ernennung von Verwaltungs- bzw. Aufsichtsratsmitgliedern unberührt.

ABSCHNITT 2

Trennung zwischen Infrastrukturbetrieb und Erbringung von Verkehrsleistungen sowie zwischen verschiedenen Arten von Verkehrsleistungen

Artikel 6

Trennung der Rechnungsführung

(1) Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass getrennte Gewinn- und Verlustrechnungen und Bilanzen erstellt und veröffentlicht werden für die Erbringung von Verkehrsleistungen durch Eisenbahnunternehmen einerseits und den Betrieb der Eisenbahninfrastruktur andererseits. Öffentliche Gelder, die einem dieser beiden Tätigkeitsbereiche zufließen, dürfen nicht auf den anderen übertragen werden.

(2) Die Mitgliedstaaten können ferner vorschreiben, dass mit Blick auf diese Trennung innerhalb desselben Unternehmens voneinander getrennte Unternehmensbereiche eingerichtet oder dass der Infrastrukturbetrieb und der Verkehrsbetrieb von eigenständigen Stellen geführt werden.

(3) Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass getrennte Gewinn- und Verlustrechnungen und Bilanzen für die Erbringung von Schienengüterverkehrsleistungen einerseits und Schienenpersonenverkehrsleistungen andererseits aufgestellt und veröffentlicht werden. Öffentliche Zuwendungen für gemeinwirtschaftliche Verkehrsleistungen sind im Einklang mit Artikel 7 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 in den entsprechenden Rechnungen getrennt auszuweisen und dürfen nicht auf Tätigkeitsbereiche übertragen werden, die andere Verkehrsleistungen oder sonstige Geschäfte betreffen.

(4) Die Rechnungsführung der verschiedenen Geschäftsbereiche gemäß den Absätzen 1 und 3 muss es ermöglichen, die Einhaltung des Verbots, öffentliche Gelder zugunsten eines der Geschäftsbereiche auf einen anderen zu übertragen, sowie die Verwendung der Einnahmen aus Wegeentgelten und des Gewinns aus anderen wirtschaftlichen Tätigkeiten zu kontrollieren.

Artikel 7

Unabhängigkeit bei wesentlichen Funktionen der Infrastrukturbetreiber

(1) Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass die wesentlichen Funktionen, die für einen gerechten und nichtdiskriminierenden Zugang zur Infrastruktur ausschlaggebend sind, Stellen oder Unternehmen übertragen werden, die selbst keine Eisenbahnverkehrsleistungen erbringen. Ungeachtet der Organisationsstrukturen ist der Nachweis zu erbringen, dass dieses Ziel erreicht worden ist.

Bei den wesentlichen Funktionen handelt es sich um

- a) Entscheidungen über die Zugtrassenzuweisung, einschließlich sowohl der Bestimmung als auch der Beurteilung der Verfügbarkeit und der Zuweisung von einzelnen Zugtrassen, und

- b) Entscheidungen über die Wegeentgelte, einschließlich ihrer Festlegung und Erhebung unbeschadet des Artikels 29 Absatz 1.

Die Mitgliedstaaten können jedoch Eisenbahnunternehmen oder jeder anderen Stelle die Verantwortung für die Unterstützung des Ausbaus der Eisenbahninfrastruktur übertragen, wozu beispielsweise Investitionen, Wartung und Finanzierung gehören.

(2) Ist der Infrastrukturbetreiber rechtlich, organisatorisch oder in seinen Entscheidungen nicht von Eisenbahnunternehmen unabhängig, so werden die in Kapitel IV Abschnitte 2 und 3 genannten Aufgaben jeweils von einer entgelterhebenden Stelle und einer Zuweisungsstelle wahrgenommen, die rechtlich, organisatorisch und in ihren Entscheidungen von Eisenbahnunternehmen unabhängig sind.

(3) Wird in den Bestimmungen des Kapitels IV Abschnitte 2 und 3 auf wesentliche Funktionen der Infrastrukturbetreiber Bezug genommen, so gelten diese Bestimmungen für die jeweiligen Befugnisse der entgelterhebenden Stelle und der Zuweisungsstelle.

ABSCHNITT 3

Finanzielle Sanierung

Artikel 8

Finanzierung des Infrastrukturbetreibers

(1) Die Mitgliedstaaten entwickeln — gegebenenfalls unter Berücksichtigung der allgemeinen Erfordernisse der Union, wozu auch die Notwendigkeit einer Zusammenarbeit mit benachbarten Drittländern zählt — ihre nationale Eisenbahninfrastruktur. Sie veröffentlichen zu diesem Zweck bis zum 16. Dezember 2014, nach Konsultationen mit den Beteiligten eine Leitstrategie für den Ausbau der Eisenbahninfrastruktur, um auf der Grundlage einer dauerhaft tragfähigen Finanzierung des Eisenbahnsystems dem künftigen Mobilitätsbedarf im Hinblick auf Instandhaltung, Erneuerung und Ausbau der Infrastruktur gerecht zu werden. Diese Strategie erstreckt sich über mindestens fünf Jahre und kann verlängert werden.

(2) Unter Wahrung der Artikel 93, 107 und 108 AEUV können die Mitgliedstaaten dem Infrastrukturbetreiber außerdem Mittel zuweisen, die in angemessenem Verhältnis zu seinen Funktionen gemäß Artikel 3 Nummer 2, der Größe der Infrastruktur und dem Finanzbedarf stehen, und zwar insbesondere für Neuinvestitionen. Die Mitgliedstaaten können beschließen, dass diese Investitionen durch andere Mittel als durch eine direkte staatliche Finanzierung gedeckt werden. In jedem Fall beachten die Mitgliedstaaten die in Absatz 4 dieses Artikels genannten Anforderungen.

(3) Im Rahmen der vom betreffenden Mitgliedstaat festgelegten allgemeinen Politik und unter Berücksichtigung der Strategie nach Absatz 1 und der von den Mitgliedstaaten bereitgestellten Finanzmittel nach Absatz 2 beschließt der Infrastrukturbetreiber einen Geschäftsplan, der Investitions- und Finanzierungsprogramme enthält. Der Plan wird so entworfen, dass eine optimale, effiziente Nutzung, Bereitstellung und Entwicklung der Infrastruktur unter gleichzeitiger Wahrung des finanziellen Gleichgewichts und Bereitstellung der zur Erreichung dieser Ziele erforderlichen Mittel gewährleistet ist. Der Infrastrukturbetreiber

sorgt dafür, dass bekannte Antragsteller und auf Verlangen potenzielle Antragsteller vor der Annahme des Geschäftsplans durch den Infrastrukturbetreiber Zugang zu den relevanten Informationen sowie die Möglichkeit erhalten, sich zum Inhalt des Geschäftsplans zu äußern, was die Zugangs- und Nutzungsbedingungen sowie die Art, die Bereitstellung und den Ausbau der Infrastruktur anbelangt.

(4) Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass sich die Gewinn- und Verlustrechnung eines Infrastrukturbetreibers aus Wegeentgelten, dem Gewinn aus anderen wirtschaftlichen Tätigkeiten, nicht rückzahlbaren Zuschüssen aus privater Quelle und der staatlichen Finanzierung, wobei gegebenenfalls auch staatliche Vorauszahlungen eingeschlossen sind, einerseits und die Fahrwegausgaben andererseits unter normalen geschäftlichen Umständen und über einen angemessenen Zeitraum, der fünf Jahre nicht überschreitet, zumindest ausgleicht.

Unbeschadet des etwaigen langfristigen Ziels, dass die Infrastrukturkosten bei allen Verkehrsträgern durch deren Nutzer auf der Grundlage eines gerechten und nichtdiskriminierenden Wettbewerbs der Verkehrsträger gedeckt werden, wenn der Eisenbahnverkehr gegenüber anderen Verkehrsträgern konkurrenzfähig ist, kann ein Mitgliedstaat im Rahmen der Entgeltregelungen der Artikel 31 und 32 von einem Infrastrukturbetreiber verlangen, seine Einnahmen und Ausgaben ohne staatliche Mittel auszugleichen.

Artikel 9

Transparente Entschuldung

(1) Unbeschadet der Vorschriften der Union über staatliche Beihilfen sowie nach Maßgabe der Artikel 93, 107 und 108 AEUV schaffen die Mitgliedstaaten geeignete Mechanismen, um dazu beizutragen, dass die Verschuldung der im Eigentum der öffentlichen Hand stehenden oder von ihr kontrollierten Eisenbahnunternehmen so weit verringert wird, dass eine Geschäftsführung auf gesunder finanzieller Basis möglich ist, und dass diese Unternehmen finanziell saniert werden.

(2) Zu dem in Absatz 1 genannten Zweck können die Mitgliedstaaten verlangen, dass im Rechnungswesen dieser Eisenbahnunternehmen ein gesondertes Konto für die Schuldentilgung geschaffen wird.

Auf der Passivseite dieses Kontos können alle Darlehen gebucht werden, die von dem Eisenbahnunternehmen zur Finanzierung von Investitionen oder zur Deckung von Betriebsdefiziten, die sich aus der Erbringung von Eisenbahnverkehrsleistungen oder dem Betrieb der Eisenbahninfrastruktur ergeben haben, aufgenommen wurden, bis zur vollständigen Tilgung dieser Darlehen. Schulden aus der Tätigkeit von Tochtergesellschaften werden nicht berücksichtigt.

(3) Die Absätze 1 und 2 gelten nur für Schulden und Zinsen für Schulden, die im Eigentum der öffentlichen Hand stehenden oder von ihr kontrollierten Eisenbahnunternehmen bis zum Tag der Marktöffnung für alle oder einige Schienenverkehrsdienste in dem betreffenden Mitgliedstaat, jedenfalls jedoch bis zum 15. März 2001 bzw. im Fall von Mitgliedstaaten, die der Union nach dem 15. März 2001 beigetreten sind, bis zum Beitrittsdatum aufgenommen haben.

ABSCHNITT 4

Zugang zur Eisenbahninfrastruktur und zu Schienenverkehrsdiensten

Artikel 10

Bedingungen für den Zugang zur Eisenbahninfrastruktur

(1) Eisenbahnunternehmen erhalten für alle Arten von Schienengüterverkehrsdiensten zu angemessenen, nichtdiskriminierenden und transparenten Bedingungen das Recht auf Zugang zur Eisenbahninfrastruktur in allen Mitgliedstaaten. Dieses Recht schließt auch den Zugang zu Infrastrukturen für die Anbindung von See- und Binnenhäfen und anderen Serviceeinrichtungen gemäß Anhang II Nummer 2 und den Zugang zu Infrastrukturen ein, die mehr als einem Endnutzer dienen oder dienen können.

(2) Eisenbahnunternehmen erhalten das Recht auf Zugang zur Eisenbahninfrastruktur in allen Mitgliedstaaten, um grenzüberschreitende Personenverkehrsdienste zu erbringen. Bei der Durchführung eines grenzüberschreitenden Personenverkehrsdienstes haben die Eisenbahnunternehmen das Recht, Fahrgäste an beliebigen Bahnhöfen auf der grenzüberschreitenden Strecke aufzunehmen und an einem anderen abzusetzen, auch an Bahnhöfen in demselben Mitgliedstaat. Dieses Recht schließt den Zugang zu Infrastrukturen ein, durch die Serviceeinrichtungen gemäß Anhang II Nummer 2 angebunden werden.

(3) Die in Artikel 55 genannten zuständigen Regulierungsstellen bestimmen auf Antrag der jeweils zuständigen Behörden oder der betroffenen Eisenbahnunternehmen, ob der Hauptzweck des Verkehrsdienstes in der Beförderung von Fahrgästen zwischen Bahnhöfen in verschiedenen Mitgliedstaaten liegt.

(4) 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 2016 Maßnahmen mit den Einzelheiten des Verfahrens und den Kriterien für die Anwendung des Absatzes 3 des vorliegenden Artikels. Diese Durchführungsrechtsakte werden nach dem in Artikel 62 Absatz 3 genannten Prüfverfahren erlassen.

Artikel 11

Einschränkung des Zugangsrechts und des Rechts, Fahrgäste aufzunehmen und abzusetzen

(1) Die Mitgliedstaaten können das in Artikel 10 festgelegte Zugangsrecht auf Strecken zwischen einem Ursprungsort und einem Zielort, die Gegenstand eines oder mehrerer dem geltenden Unionsrecht entsprechender öffentlicher Dienstleistungsaufträge sind, einschränken. Eine derartige Einschränkung darf das Recht zur Beförderung von Fahrgästen zwischen beliebigen Bahnhöfen auf der Strecke eines grenzüberschreitenden Verkehrsdienstes, auch zwischen Bahnhöfen in demselben Mitgliedstaat, nur in dem Fall einschränken, in dem die Ausübung dieses Rechts das wirtschaftliche Gleichgewicht eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags gefährden würde.

(2) Die Frage, ob das wirtschaftliche Gleichgewicht eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags gefährdet würde, wird von der/den in Artikel 55 genannten Regulierungsstelle(n) auf der Grundlage einer objektiven wirtschaftlichen Analyse und vorab

festgelegter Kriterien auf Antrag eines der folgenden Beteiligten beurteilt:

- a) der zuständigen Behörde(n), die den öffentlichen Dienstleistungsauftrag erteilt hat/haben;
- b) anderer betroffener zuständiger Behörden, die zur Einschränkung des Zugangsrechts nach Maßgabe dieses Artikels befugt sind;
- c) der Infrastrukturbetreiber;
- d) des den öffentlichen Dienstleistungsauftrag erfüllenden Eisenbahnunternehmens.

Die zuständigen Behörden und die den öffentlichen Dienstleistungsauftrag erfüllenden Eisenbahnunternehmen stellen der/den zuständigen Regulierungsstelle(n) die Informationen zur Verfügung, die diese nach vernünftigem Ermessen für die Entscheidungsfindung benötigt/benötigen. Die Regulierungsstelle prüft die von diesen Parteien zur Verfügung gestellten Informationen, fordert gegebenenfalls von allen Betroffenen entsprechende Informationen an und leitet innerhalb eines Monats ab Eingang des Antrags Gespräche mit allen Betroffenen ein. Die Regulierungsstelle hört gegebenenfalls alle Betroffenen an und unterrichtet diese von ihrer mit einer Begründung versehenen Entscheidung innerhalb einer vorher festgelegten angemessenen Frist, auf jeden Fall jedoch spätestens sechs Wochen nach Eingang aller entscheidungserheblichen Informationen.

(3) Die Regulierungsstelle teilt die Gründe für ihre Entscheidung mit und gibt an, in welchem Zeitraum und unter welchen Bedingungen folgende Betroffene eine erneute Prüfung der Entscheidung verlangen können:

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

(4) 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 2016 Maßnahmen mit den Einzelheiten des Verfahrens und den Kriterien für die Anwendung der Absätze 1, 2 und 3. Diese Durchführungsrechtsakte werden nach dem in Artikel 62 Absatz 3 genannten Prüfverfahren erlassen.

(5) Die Mitgliedstaaten können auch das Recht zur Beförderung von Fahrgästen zwischen beliebigen Bahnhöfen innerhalb desselben Mitgliedstaats auf der Strecke eines grenzüberschreitenden Personenverkehrsdienstes einschränken, wenn im Rahmen eines vor dem 4. Dezember 2007 nach einem fairen wettbewerblichen Ausschreibungsverfahren und im Einklang mit den einschlägigen Grundsätzen des Unionsrechts geschlossenen Konzessionsvertrags ausschließliche Rechte für die Beförderung von Fahrgästen zwischen diesen Bahnhöfen eingeräumt wurden. Solch eine Einschränkung darf während der ursprünglichen Laufzeit des Vertrags oder 15 Jahre lang angewendet werden, je nachdem, welcher Zeitraum kürzer ist.

(6) Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass die in den Absätzen 1, 2, 3 und 5 genannten Entscheidungen der richterlichen Überprüfung unterliegen.

Artikel 12

Abgabe für Personenverkehrsdienste erbringende Eisenbahnunternehmen

(1) Unbeschadet des Artikels 11 Absatz 2 können die Mitgliedstaaten gemäß den Bedingungen dieses Artikels die für den Personenverkehr auf der Schiene zuständige Behörde ermächtigen, bei den Eisenbahnunternehmen, die Personenverkehrsdienste anbieten, auf den Betrieb von Strecken, die in den Zuständigkeitsbereich dieser Behörde fallen und zwischen zwei Bahnhöfen in diesem Mitgliedstaat liegen, eine Abgabe zu erheben.

In diesem Fall haben die Eisenbahnunternehmen, die inländische oder grenzüberschreitende Schienenpersonenverkehrsdienste anbieten, die gleiche Abgabe auf den Betrieb von Strecken zu entrichten, die in den Zuständigkeitsbereich dieser Behörde fallen.

(2) Die Abgabe dient der Behörde als Ausgleichsleistung für gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen, die in gemäß Unionsrecht erteilten öffentlichen Dienstleistungsaufträgen festgelegt sind. Die Einnahmen aus solchen Abgaben, die als Ausgleichsleistung gezahlt werden, dürfen einen Betrag nicht übersteigen, der erforderlich ist, um die bei der Erfüllung der betreffenden gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen angefallenen Kosten unter Berücksichtigung der dabei erzielten Einnahmen und einer angemessenen Gewinnmarge für die Erfüllung dieser Verpflichtungen ganz oder zum Teil zu decken.

(3) Die Abgabe muss mit dem Unionsrecht im Einklang stehen und insbesondere den Grundsätzen der Fairness, der Transparenz, der Nichtdiskriminierung und der Verhältnismäßigkeit, insbesondere zwischen dem durchschnittlichen Preis der Dienstleistung für die Fahrgäste und der Höhe der Abgabe, entsprechen. Der Gesamtbetrag der gemäß diesem Absatz erhobenen Abgaben darf die wirtschaftliche Rentabilität des Personenverkehrsdienstes auf der Schiene, auf den sie erhoben werden, nicht gefährden.

(4) Die zuständigen Behörden bewahren die Informationen auf, die sie benötigen, um zu gewährleisten, dass die Herkunft und die Verwendung der Abgaben verfolgt werden können. Die Mitgliedstaaten stellen der Kommission diese Informationen zur Verfügung.

(5) 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 Maßnahmen mit den Einzelheiten des Verfahrens und den Kriterien für die Anwendung dieses Artikels. Diese Durchführungsrechtsakte werden nach dem in Artikel 62 Absatz 3 genannten Prüfverfahren erlassen.

Artikel 13

Bedingungen für den Zugang zu Leistungen

(1) Die Infrastrukturbetreiber erbringen für alle Eisenbahnunternehmen auf nichtdiskriminierende Weise die Leistungen des Mindestzugangspakets gemäß Anhang II Nummer 1.

(2) Die Betreiber von Serviceeinrichtungen ermöglichen allen Eisenbahnunternehmen unter Ausschluss jeglicher Diskriminierung Zugang — einschließlich des Schienenzugangs — zu den in Anhang II Nummer 2 genannten Einrichtungen sowie zu den Leistungen, die in diesen Einrichtungen erbracht werden.

(3) Wird der Betreiber einer der in Anhang II Nummer 2 Buchstaben a, b, c, d, g und i aufgeführten Serviceeinrichtungen direkt oder indirekt von einer Stelle oder einem Unternehmen kontrolliert, die bzw. das auch in den nationalen Schienenverkehrsmärkten, für die die betreffende Serviceeinrichtung genutzt wird, tätig ist und eine beherrschende Stellung hat, so muss der Betreiber dieser Serviceeinrichtungen — zur Gewährleistung der vollständigen Transparenz und Nichtdiskriminierung in Bezug auf den Zugang zu den betreffenden Serviceeinrichtungen und zur Gewährleistung der Erbringung der betreffenden Leistungen — so organisiert sein, dass diese Serviceeinrichtungen organisatorisch und in den Entscheidungen von der betreffenden Stelle bzw. dem betreffenden Unternehmen unabhängig sind. Diese Unabhängigkeitsvorgabe begründet nicht das Erfordernis, dass eine eigenständige juristische Person für Serviceeinrichtungen zu schaffen ist; sie kann dadurch erfüllt werden, dass innerhalb ein und derselben juristischen Person voneinander getrennte Bereiche eingerichtet werden.

Für alle in Anhang II Nummer 2 aufgeführten Serviceeinrichtungen müssen der Betreiber und die betreffende Stelle bzw. das betreffende Unternehmen eine getrennte Rechnungsführung einschließlich getrennter Bilanzen und getrennter Gewinn- und Verlustrechnungen haben.

Wird die Serviceeinrichtung von einem Infrastrukturbetreiber betrieben oder wird der Betreiber der Serviceeinrichtung direkt oder indirekt von einem Infrastrukturbetreiber kontrolliert, so gilt die Erfüllung der Anforderungen dieses Absatzes als nachgewiesen, wenn die Anforderungen des Artikels 7 eingehalten werden.

(4) Anträge von Eisenbahnunternehmen auf Zugang zur Serviceeinrichtung und auf dortige Erbringung von Leistungen nach Anhang II Nummer 2 werden innerhalb einer von der Regulierungsstelle gemäß Artikel 55 festgelegten angemessenen Frist beantwortet. Solche Anträge dürfen nur abgelehnt werden, wenn tragfähige Alternativen vorhanden sind, die es ermöglichen, den betreffenden Güter- oder Personenverkehrsdienst auf denselben Strecken oder Alternativstrecken unter wirtschaftlich annehmbaren Bedingungen durchzuführen. Dies stellt keine Verpflichtung für den Betreiber der Serviceeinrichtung dar, Investitionen in Ressourcen oder Einrichtungen zu tätigen, um allen Anträgen von Eisenbahnunternehmen entsprechen zu können.

Betreffen Anträge von Eisenbahnunternehmen den Zugang zu und die Erbringung von Leistungen in einer Serviceeinrichtung, die von einem Betreiber einer Serviceeinrichtung im Sinne des Absatzes 3 betrieben wird, so hat der Betreiber der Serviceeinrichtung jede ablehnende Entscheidung schriftlich zu begründen und tragfähige Alternativen in anderen Einrichtungen aufzuzeigen.

(5) Stellt der Betreiber einer Serviceeinrichtung gemäß Anhang II Nummer 2 Konflikte zwischen verschiedenen Anträgen fest, so bemüht er sich, allen Anträgen weitestmöglich zu entsprechen. Besteht keine tragfähige Alternative und kann nicht allen auf nachgewiesenem Bedarf beruhenden Anträgen auf Zugang zu Kapazitäten der betreffenden Serviceeinrichtung stattgegeben werden, so kann der Antragsteller bei der in Artikel 55 genannten Regulierungsstelle Beschwerde einlegen, die den Fall prüft und gegebenenfalls tätig wird, damit ein angemessener Teil der Kapazität dem Antragsteller zugewiesen wird.

(6) Der Betrieb einer Serviceeinrichtung gemäß Anhang II Nummer 2, die mindestens zwei aufeinanderfolgende Jahre lang nicht genutzt wurde und für die Eisenbahnunternehmen gegenüber dem Betreiber der Serviceeinrichtung ihr Interesse an einem Zugang zu dieser Einrichtung auf der Grundlage nachgewiesenen Bedarfs bekundet haben, wird vom Eigentümer ganz oder teilweise als Schienenverkehrs-Serviceeinrichtung zum Leasing oder zur Vermietung ausgeschrieben, es sei denn, der Betreiber der Serviceeinrichtung weist nach, dass die Einrichtung aufgrund eines laufenden Umstellungsprozesses von keinerlei Eisenbahnunternehmen genutzt werden kann.

(7) Erbringt der Betreiber einer Serviceeinrichtung Dienstleistungen, die in Anhang II Nummer 3 als Zusatzleistungen genannt sind, so muss er diese nichtdiskriminierend für Eisenbahnunternehmen erbringen, die dies beantragen.

(8) Eisenbahnunternehmen können den Infrastrukturbetreiber oder andere Betreiber von Serviceeinrichtungen als Nebenleistungen um weitere in Anhang II Nummer 4 aufgeführte Leistungen ersuchen. Der Betreiber der Serviceeinrichtung ist zur Erbringung dieser Leistungen nicht verpflichtet. Beschließt der Betreiber der Serviceeinrichtung, anderen solche Leistungen anzubieten, so muss er diese nichtdiskriminierend für Eisenbahnunternehmen erbringen, die dies beantragen.

(9) Gestützt auf die Erfahrungen der Regulierungsstellen und der Betreiber von Serviceeinrichtungen und auf die Arbeiten des in Artikel 57 Absatz 1 genannten Netzwerks kann die Kommission Maßnahmen mit den Einzelheiten des Verfahrens und den Kriterien für den Zugang zu den Leistungen erlassen, die in den in Anhang II Nummern 2 bis 4 aufgeführten Serviceeinrichtungen zu erbringen sind. Diese Durchführungsrechtsakte werden nach dem in Artikel 62 Absatz 3 genannten Prüfverfahren erlassen.

ABSCHNITT 5

Grenzüberschreitende Vereinbarungen

Artikel 14

Allgemeine Grundsätze für grenzüberschreitende Vereinbarungen

(1) Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass in grenzüberschreitenden Vereinbarungen enthaltene Regelungen die Eisenbahn-

unternehmen weder diskriminieren noch deren Freiheit zur Erbringung grenzüberschreitender Verkehrsdienste beschränken.

(2) Die Mitgliedstaaten notifizieren der Kommission bis zum 16. Juni 2013, alle vor diesem Tag geschlossenen grenzüberschreitenden Vereinbarungen; im Falle neuer oder überarbeiteter Vereinbarungen zwischen Mitgliedstaaten erfolgt die Notifizierung vor ihrem Abschluss. Die Kommission befindet im Falle von Vereinbarungen, die vor dem 15. Dezember 2012 geschlossen wurden, innerhalb von neun Monaten nach ihrer Notifizierung und im Falle neuer oder überarbeiteter Vereinbarungen zwischen Mitgliedstaaten innerhalb von vier Monaten nach ihrer Notifizierung, ob diese Vereinbarungen mit dem Unionsrecht im Einklang stehen. Diese Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem Beratungsverfahren nach Artikel 62 Absatz 2 erlassen.

(3) Unbeschadet der Aufteilung der Zuständigkeit zwischen der Union und den Mitgliedstaaten entsprechend dem Unionsrecht unterrichten die Mitgliedstaaten die Kommission über ihre Absicht, Verhandlungen über neue oder überarbeitete grenzüberschreitende Vereinbarungen zwischen Mitgliedstaaten und Drittländern aufzunehmen und solche Vereinbarungen zu schließen.

(4) Gelangt die Kommission innerhalb von zwei Monaten, nachdem ein Mitgliedstaat seine Absicht zur Aufnahme von Verhandlungen im Sinne des Absatzes 2 mitgeteilt hat, zu der Auffassung, dass die Verhandlungen die Ziele laufender Verhandlungen der Union mit den betreffenden Drittländern beeinträchtigen und/oder zu einer Vereinbarung führen könnten, die nicht mit dem Unionsrecht in Einklang steht, so unterrichtet sie den Mitgliedstaat darüber.

Die Mitgliedstaaten unterrichten die Kommission regelmäßig über alle derartigen Verhandlungen und ersuchen die Kommission gegebenenfalls, als Beobachter daran teilzunehmen.

(5) Den Mitgliedstaaten wird gestattet, neue oder überarbeitete grenzüberschreitende Vereinbarungen mit Drittländern vorläufig anzuwenden und/oder zu schließen, sofern die Vereinbarungen mit dem Unionsrecht in Einklang stehen und Ziel und Zweck der Verkehrspolitik der Union nicht beeinträchtigen. Die Kommission erlässt diesbezügliche Genehmigungsbeschlüsse. Diese Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem Beratungsverfahren nach Artikel 62 Absatz 2 erlassen.

ABSCHNITT 6

Überwachungsaufgaben der Kommission

Artikel 15

Umfang der Marktüberwachung

(1) Die Kommission trifft die erforderlichen Vorkehrungen zur Überwachung der technischen und wirtschaftlichen Bedingungen und der Marktentwicklungen im Schienenverkehr der Union.

(2) In diesem Rahmen beteiligt die Kommission Vertreter der Mitgliedstaaten, einschließlich Vertretern der Regulierungsstellen gemäß Artikel 55, und Vertreter der betreffenden Sektoren, gegebenenfalls auch die Sozialpartner im Eisenbahnsektor, die Nutzer sowie Vertreter kommunaler und regionaler Behörden, eng an ihren Arbeiten, damit diese besser in der Lage sind, die Entwicklung des Schienenverkehrs und die Marktentwicklung zu überwachen, die Wirkung der getroffenen Maßnahmen zu evaluieren und Wirkungsanalysen der von der Kommission in Aussicht genommenen Maßnahmen vorzulegen. Die Kommission bezieht ausgehend von den ihr nach der Verordnung (EG) Nr. 881/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. April 2004 zur Errichtung einer Europäischen Eisenbahnagentur (Agenturverordnung) ⁽¹⁾ übertragenen Aufgaben gegebenenfalls auch die Europäische Eisenbahnagentur ein.

(3) Die Kommission überwacht die Nutzung der Schienennetze und die Entwicklung der Rahmenbedingungen im Eisenbahnsektor, insbesondere in Bezug auf die Weegeentgelte, die Kapazitätszuweisung, getätigte Investitionen in die Eisenbahninfrastruktur, die Entwicklungen bei Preisen und Qualität der Schienenverkehrsdienste, die Schienenverkehrsdienste im Rahmen öffentlicher Dienstleistungsaufträge, die Erteilung von Genehmigungen sowie den Grad der Marktöffnung und der Harmonisierung zwischen den Mitgliedstaaten, die Entwicklung der Beschäftigungsbedingungen und der betreffenden sozialen Bedingungen im Eisenbahnsektor. Vergleichbare Maßnahmen in den Mitgliedstaaten und die Aufgaben der Sozialpartner bleiben von diesen Überwachungstätigkeiten unberührt.

(4) Die Kommission erstattet dem Europäischen Parlament und dem Rat alle zwei Jahre Bericht über:

- a) die Entwicklung des Schienenverkehrsbinnenmarkts und die für die Eisenbahnunternehmen zu erbringenden Leistungen gemäß Anhang II;
- b) die in Absatz 3 genannten Rahmenbedingungen, auch in Bezug auf öffentliche Schienenpersonenverkehrsdienste;
- c) den Zustand des Schienennetzes der Union;
- d) die Nutzung der Zugangsrechte;
- e) Hindernisse auf dem Weg zu effizienteren Schienenverkehrsdiensten;
- f) Infrastrukturbeschränkungen;
- g) den Rechtsetzungsbedarf.

(5) Für die Zwecke der Marktüberwachung durch die Kommission stellen die Mitgliedstaaten der Kommission unter Berücksichtigung der Rolle der Sozialpartner jährlich die erforderlichen Informationen über die Nutzung der Schienennetze und die Entwicklung der Rahmenbedingungen im Eisenbahnsektor bereit.

(6) Die Kommission kann Maßnahmen erlassen, um sicherzustellen, dass die Mitgliedstaaten ihren Berichterstattungspflichten in konsistenter Weise nachkommen. Diese Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem Prüfverfahren nach Artikel 62 Absatz 3 erlassen.

KAPITEL III

GENEHMIGUNGEN FÜR EISENBAHNUNTERNEHMEN

ABSCHNITT 1

Genehmigungsbehörde

Artikel 16

Genehmigungsbehörde

Jeder Mitgliedstaat benennt eine Genehmigungsbehörde, die für die Erteilung von Genehmigungen und für die Erfüllung der Verpflichtungen aus diesem Kapitel zuständig ist.

Die Genehmigungsbehörde erbringt selbst keine Eisenbahnverkehrsleistungen und ist unabhängig von allen Unternehmen oder Stellen, die selbst Eisenbahnverkehrsleistungen erbringen.

ABSCHNITT 2

Bedingungen für den Erhalt einer Genehmigung

Artikel 17

Allgemeine Anforderungen

(1) Ein Unternehmen kann in seinem Niederlassungsstaat eine Genehmigung beantragen.

(2) Die Mitgliedstaaten dürfen Genehmigungen nicht erteilen oder aufrechterhalten, wenn die Anforderungen dieses Kapitels nicht erfüllt sind.

(3) Ein Unternehmen, das den Anforderungen dieses Kapitels genügt, hat Anspruch auf eine Genehmigung.

(4) Ein Unternehmen darf unter dieses Kapitel fallende Eisenbahnverkehrsleistungen nur dann erbringen, wenn es die erforderliche Genehmigung für die betreffende Verkehrsleistung erhalten hat.

Diese Genehmigung allein berechtigt jedoch nicht zum Zugang zur Eisenbahninfrastruktur.

(5) Die Kommission erlässt Maßnahmen mit den Einzelheiten für die Verwendung eines gemeinsamen Genehmigungsmusters und — falls dies zur Gewährleistung eines fairen und wirksamen Wettbewerbs in den Schienenverkehrsmärkten erforderlich ist — mit den Einzelheiten des Verfahrens für die Anwendung dieses Artikels. Diese Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem Prüfverfahren nach Artikel 62 Absatz 3 erlassen.

Artikel 18

Bedingungen für den Erhalt einer Genehmigung

Einem antragstellenden Unternehmen wird auferlegt, dass es jederzeit den Genehmigungsbehörden des betreffenden Mitgliedstaats vor Aufnahme seiner Tätigkeiten nachweisen können muss, dass es jederzeit bestimmten Anforderungen an die Zuverlässigkeit, die finanzielle Leistungsfähigkeit und die fachliche Eignung sowie die Deckung der Haftpflicht nach den Artikeln 19 bis 22 genügen kann.

⁽¹⁾ ABl. L 164 vom 30.4.2004, S. 1.

Für diese Zwecke legt jedes antragstellende Unternehmen alle erforderlichen Angaben vor.

Artikel 19

Anforderungen an die Zuverlässigkeit

Die Mitgliedstaaten legen die Bedingungen fest, unter denen die Anforderungen an die Zuverlässigkeit erfüllt sind, um sicherzustellen, dass gegen das antragstellende Unternehmen oder die für seine Geschäftsführung verantwortlichen Personen

- a) kein Urteil wegen schwerwiegender Straftaten einschließlich Wirtschaftsstraftaten ergangen ist;
- b) kein Konkursverfahren eröffnet worden ist;
- c) kein Urteil wegen schwerwiegender in Verkehrsvorschriften aufgeführter Verstöße ergangen ist;
- d) kein Urteil wegen schwerer oder wiederholter Verstöße gegen arbeits- oder sozialrechtliche Pflichten einschließlich der Pflichten aus dem Arbeitsschutzrecht oder — im Falle eines Unternehmens, das einen grenzüberschreitenden Güterverkehr, der Zollverfahren unterliegt, zu betreiben wünscht — gegen zollrechtliche Pflichten ergangen ist.

Artikel 20

Anforderungen an die finanzielle Leistungsfähigkeit

(1) Die Anforderungen an die finanzielle Leistungsfähigkeit sind erfüllt, wenn das antragstellende Unternehmen nachweisen kann, dass es seine tatsächlichen und potenziellen Verpflichtungen unter realistischen Annahmen über einen Zeitraum von 12 Monaten erfüllen kann.

(2) Die Genehmigungsbehörde prüft die finanzielle Leistungsfähigkeit insbesondere anhand des Jahresabschlusses des Eisenbahnunternehmens oder für die antragstellenden Unternehmen, die keinen Jahresabschluss vorlegen können, anhand der Jahresbilanz. Jedes antragstellende Unternehmen legt mindestens die in Anhang III genannten Angaben vor.

(3) Die Genehmigungsbehörde erachtet die finanzielle Leistungsfähigkeit eines antragstellenden Unternehmens als nicht gegeben, wenn in erheblichem Umfang oder wiederholt Rückstände an Steuern oder Sozialversicherungsbeiträgen bestehen, die aus der Unternehmenstätigkeit geschuldet werden.

(4) Die Genehmigungsbehörde kann die Vorlage eines Prüfungsberichts und geeigneter Unterlagen einer Bank, einer öffentlichen Sparkasse, eines Wirtschaftsprüfers oder eines vereidigten Buchprüfers verlangen. Diese Unterlagen enthalten die in Anhang III aufgeführten Angaben.

(5) Die Kommission wird ermächtigt, in Einklang mit Artikel 60 delegierte Rechtsakte in Bezug auf bestimmte Änderungen des Anhangs III zu erlassen. Dementsprechend kann Anhang III geändert werden, um die von antragstellenden Unternehmen vorzulegenden Informationen aufzuführen, oder er kann angesichts der Erfahrungen der Genehmigungsbehörden oder der Entwicklung des Eisenbahnverkehrsmarktes ergänzt werden.

Artikel 21

Anforderungen an die fachliche Eignung

Die Anforderungen an die fachliche Eignung sind erfüllt, wenn das antragstellende Unternehmen nachweisen kann, dass es über eine Betriebsorganisation verfügt oder verfügen wird, die die erforderlichen Kenntnisse oder Erfahrungen für eine sichere und zuverlässige betriebliche Beherrschung und Überwachung der in der Betriebsgenehmigung genannten Geschäftstätigkeit mitbringt.

Artikel 22

Anforderungen an die Deckung für zivilrechtliche Haftung

Unbeschadet der Unionsvorschriften über staatliche Beihilfen und in Einklang mit den Artikeln 93, 107 und 108 AEUV muss ein Eisenbahnunternehmen ausreichend versichert sein oder über angemessene Bürgschaften zu marktüblichen Konditionen verfügen, um die Unfallhaftpflicht insbesondere für Fahrgäste, Gepäck, Fracht, Post und Dritte nach nationalem und internationalem Recht zu decken. Ungeachtet dieser Verpflichtung können die besonderen Merkmale und das Risikoprofil verschiedener Arten von Diensten, insbesondere wenn eine Bahn aus kulturellen oder kulturhistorischen Gründen betrieben wird, berücksichtigt werden.

ABSCHNITT 3

Gültigkeit der Genehmigung

Artikel 23

Gültigkeitsbereich und -dauer

(1) Die Gültigkeit der Genehmigung erstreckt sich auf das gesamte Gebiet der Union.

(2) Eine Genehmigung gilt so lange, wie das Eisenbahnunternehmen den Verpflichtungen aus diesem Kapitel nachkommt. Die Genehmigungsbehörde kann jedoch vorschreiben, dass regelmäßig eine Überprüfung stattfindet. In diesem Fall findet die Überprüfung zumindest alle fünf Jahre statt.

(3) Eine Genehmigung kann besondere Bestimmungen für die Aussetzung oder den Widerruf der Genehmigung enthalten.

Artikel 24

Befristete Genehmigung, Zustimmung, Aussetzung und Widerruf

(1) Die Genehmigungsbehörde kann bei ernsthaftem Zweifel daran, dass ein Eisenbahnunternehmen, dem sie eine Genehmigung erteilt hat, die Anforderungen dieses Kapitels, insbesondere des Artikels 18, erfüllt, jederzeit prüfen, ob es diesen Anforderungen tatsächlich nachkommt.

Die Genehmigungsbehörde setzt die Genehmigung aus oder widerruft sie, wenn sie feststellt, dass das Eisenbahnunternehmen den Anforderungen nicht länger nachkommt.

(2) Stellt die Genehmigungsbehörde eines Mitgliedstaats fest, dass ein ernsthafter Zweifel daran besteht, dass ein Eisenbahnunternehmen, dem die Genehmigungsbehörde eines anderen Mitgliedstaats eine Genehmigung erteilt hat, die Anforderungen dieses Kapitels erfüllt, so teilt sie dies jener Behörde des anderen Mitgliedstaats unverzüglich mit.

(3) Ungeachtet des Absatzes 1 kann eine Genehmigungsbehörde, wenn eine Genehmigung wegen Nichterfüllung der Anforderungen an die finanzielle Leistungsfähigkeit ausgesetzt oder widerrufen worden ist, bis zum Abschluss der Reorganisation des Eisenbahnunternehmens auch eine befristete Genehmigung erteilen, wenn die Sicherheit nicht gefährdet ist. Die befristete Genehmigung gilt jedoch nur für höchstens sechs Monate vom Zeitpunkt ihrer Erteilung an.

(4) Hat ein Eisenbahnunternehmen den Betrieb sechs Monate lang eingestellt oder innerhalb von sechs Monaten nach Erteilung einer Genehmigung den Betrieb nicht aufgenommen, so kann die Genehmigungsbehörde entscheiden, dass die Genehmigung zur erneuten Zustimmung vorzulegen oder auszusetzen ist.

Im Falle der Betriebsaufnahme kann ein Unternehmen beantragen, dass unter Berücksichtigung der Besonderheit der erbrachten Verkehrsleistungen ein längerer Zeitraum festgelegt wird.

(5) Im Falle einer Änderung, die sich auf die Rechtsstellung eines Eisenbahnunternehmens auswirkt, insbesondere bei Zusammenschlüssen oder Übernahmen, kann die Genehmigungsbehörde entscheiden, dass die Genehmigung zur erneuten Zustimmung vorzulegen ist. Das betreffende Eisenbahnunternehmen kann den Betrieb fortsetzen, sofern nicht die Genehmigungsbehörde entscheidet, dass die Sicherheit gefährdet ist. In einem solchen Fall ist die Entscheidung zu begründen.

(6) Beabsichtigt ein Eisenbahnunternehmen, seine Geschäftstätigkeit erheblich zu ändern oder zu erweitern, so muss die Genehmigung der Genehmigungsbehörde zur erneuten Prüfung vorgelegt werden.

(7) Die Genehmigungsbehörde darf nicht zulassen, dass ein Eisenbahnunternehmen, gegen das ein Konkursverfahren oder ein ähnliches Verfahren eingeleitet worden ist, seine Genehmigung behält, wenn sie davon überzeugt ist, dass innerhalb einer vertretbaren Zeit keine realistischen Aussichten auf eine erfolgversprechende Sanierung bestehen.

(8) Wenn eine Genehmigungsbehörde eine Genehmigung erteilt, aussetzt, widerruft oder ändert, unterrichtet sie die Europäische Eisenbahnagentur unverzüglich. Die Europäische Eisenbahnagentur unterrichtet unverzüglich die Genehmigungsbehörden der anderen Mitgliedstaaten.

Artikel 25

Genehmigungsverfahren

(1) Der jeweilige Mitgliedstaat veröffentlicht die Verfahren für die Erteilung von Genehmigungen und setzt die Kommission hiervon in Kenntnis.

(2) Die Genehmigungsbehörde entscheidet über den Antrag so bald wie möglich, spätestens jedoch drei Monate nach Vorlage aller erforderlichen Angaben, insbesondere derjenigen des Anhangs III. Die Genehmigungsbehörde berücksichtigt alle verfügbaren Informationen. Die Entscheidung wird dem antragstellenden Unternehmen unverzüglich mitgeteilt. Eine Ablehnung des Antrags ist zu begründen.

(3) Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass die Entscheidungen der Genehmigungsbehörde der richterlichen Überprüfung unterliegen.

KAPITEL IV

ERHEBUNG VON WEGEENTGELTEN UND ZUWEISUNG VON FAHRWEGKAPAZITÄT IM SCHIENENVERKEHR

ABSCHNITT 1

Allgemeine Grundsätze

Artikel 26

Effektive Nutzung der Fahrwegkapazität

Die Mitgliedstaaten tragen dafür Sorge, dass die Entgelt- und Kapazitätszuweisungsregelungen für die betreffenden Fahrwege den in dieser Richtlinie festgelegten Grundsätzen entsprechen und es dem Infrastrukturbetreiber so ermöglichen, die verfügbare Fahrwegkapazität zu vermarkten und so effektiv wie möglich zu nutzen.

Artikel 27

Schiennetz-Nutzungsbedingungen

(1) Der Infrastrukturbetreiber erstellt und veröffentlicht nach Konsultation mit den Beteiligten Schiennetz-Nutzungsbedingungen, die gegen Zahlung einer Gebühr, die nicht höher sein darf als die Kosten für die Veröffentlichung dieser Unterlagen, erhältlich sind. Die Schiennetz-Nutzungsbedingungen werden in mindestens zwei Amtssprachen der Union veröffentlicht. Ihr Inhalt wird unentgeltlich in elektronischer Form in dem Internetportal des Infrastrukturbetreibers bereitgestellt und über ein gemeinsames Internetportal zugänglich gemacht. Dieses Internetportal wird von den Infrastrukturbetreibern im Rahmen ihrer Zusammenarbeit nach den Artikeln 37 und 40 eingerichtet.

(2) Die Schiennetz-Nutzungsbedingungen enthalten Angaben zum Fahrweg, der den Eisenbahnunternehmen zur Verfügung steht, und zu den Zugangsbedingungen für den betreffenden Fahrweg. Die Schiennetz-Nutzungsbedingungen enthalten ferner Informationen zu den Bedingungen für den Zugang zu Serviceeinrichtungen, die an das Netz des Infrastrukturbetreibers angeschlossen sind, und für die Erbringung der Leistungen in diesen Einrichtungen oder verweisen auf eine Webseite, auf der diese Informationen unentgeltlich in elektronischer Form zur Verfügung gestellt werden. Anhang IV enthält den Inhalt der Schiennetz-Nutzungsbedingungen.

(3) Die Schiennetz-Nutzungsbedingungen sind auf dem neuesten Stand zu halten und bei Bedarf zu ändern.

(4) Die Schiennetz-Nutzungsbedingungen sind mindestens vier Monate vor Ablauf der Frist für die Beantragung von Fahrwegkapazität zu veröffentlichen.

Artikel 28

Vereinbarungen zwischen Eisenbahnunternehmen und Infrastrukturbetreibern

Die Eisenbahnunternehmen, die Eisenbahnverkehrsleistungen erbringen, schließen mit den Betreibern der genutzten Eisenbahninfrastruktur auf öffentlich-rechtlicher oder privatrechtlicher Grundlage die erforderlichen Vereinbarungen. Die Bedingungen dieser Vereinbarungen müssen nichtdiskriminierend und transparent sein, gemäß dieser Richtlinie.

ABSCHNITT 2

Wege- und Dienstleistungsentgelte

Artikel 29

Festsetzung, Berechnung und Erhebung von Entgelten

(1) Die Mitgliedstaaten schaffen eine Entgeltrahmenregelung, wobei die Unabhängigkeit der Geschäftsführung gemäß Artikel 4 zu wahren ist.

Vorbehaltlich dieser Bedingung legen die Mitgliedstaaten auch einzelne Entgeltregeln fest oder delegieren diese Befugnisse an den Infrastrukturbetreiber.

Die Mitgliedstaaten sorgen dafür, dass die Schienennetz-Nutzungsbedingungen die Rahmenbedingungen und Vorschriften für die Entgelterhebung enthalten oder auf eine Website verweisen, auf der die Rahmenbedingungen und Vorschriften für die Entgelterhebung veröffentlicht sind.

Der Infrastrukturbetreiber nimmt die Berechnung und Erhebung des Wegeentgeltes gemäß den geltenden Rahmenbedingungen und Vorschriften für die Entgelterhebung vor.

Unbeschadet der Unabhängigkeit der Geschäftsführung gemäß Artikel 4 und unter der Voraussetzung, dass das Recht mindestens vor dem 15. Dezember 2010, unmittelbar durch Verfassungsrecht gewährt wurde, kann das nationale Parlament das Recht haben, die Höhe der vom Infrastrukturbetreiber festgelegten Entgelte zu prüfen und gegebenenfalls zu ändern. Bei jeder Änderung ist sicherzustellen, dass die Entgelte mit dieser Richtlinie und mit den geltenden Rahmenbedingungen und Vorschriften für die Entgelterhebung in Einklang stehen.

(2) Außer im Fall besonderer Maßnahmen gemäß Artikel 32 Absatz 3 tragen die Infrastrukturbetreiber dafür Sorge, dass die Entgeltregelung in ihrem gesamten Netz auf denselben Grundsätzen beruht.

(3) Die Infrastrukturbetreiber tragen dafür Sorge, dass die Anwendung der Entgeltregelung zu gleichwertigen und nicht-diskriminierenden Entgelten für unterschiedliche Eisenbahnunternehmen führen, die Dienste gleichwertiger Art in ähnlichen Teilen des Markts erbringen, und dass die tatsächlich erhobenen Entgelte den in den Schienennetz-Nutzungsbedingungen vorgesehenen Regeln entsprechen.

(4) Infrastrukturbetreiber wahren das Geschäftsgeheimnis hinsichtlich der ihnen von Antragstellern gemachten Angaben.

Artikel 30

Fahrwegkosten und Rechnungsführung

(1) Den Infrastrukturbetreibern sind unter gebührender Berücksichtigung der Sicherheit und der Aufrechterhaltung und Verbesserung der Qualität der Fahrwegbereitstellung Anreize zur Senkung der mit der Fahrwegbereitstellung verbundenen Kosten und der Zugangsentgelte zu geben.

(2) Unbeschadet ihrer Zuständigkeit für die Planung und Finanzierung von Eisenbahninfrastrukturen und des Haushaltsgrundsatzes der Jährlichkeit sorgen die Mitgliedstaaten — soweit

angezeigt — dafür, dass zwischen der zuständigen Behörde und dem Infrastrukturbetreiber für einen Zeitraum von mindestens fünf Jahren eine vertragliche Vereinbarung geschlossen wird, die die in Anhang V aufgeführten Grundsätze und Eckdaten einhält.

Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass vertragliche Vereinbarungen, die am 15. Dezember 2012 gültig sind, falls erforderlich, bei Erneuerung oder spätestens bis zum 16. Juni 2015 geändert werden, um sie an diese Richtlinie anzupassen.

(3) Die Mitgliedstaaten schaffen die in Absatz 1 genannten Anreize durch die in Absatz 2 genannte vertragliche Vereinbarung oder durch aufsichtsrechtliche Maßnahmen oder durch eine Kombination von Anreizen zur Kostensenkung in der vertraglichen Vereinbarung und der durch aufsichtsrechtliche Maßnahmen festgelegten Höhe der Entgelte.

(4) Beschließt ein Mitgliedstaat, die in Absatz 1 genannten Anreize durch aufsichtsrechtliche Maßnahmen zu schaffen, so stützt er sich dabei auf eine Analyse der erreichbaren Kostensenkungen. Die Befugnis der Regulierungsstelle zur Entgeltüberprüfung gemäß Artikel 56 bleibt hiervon unberührt.

(5) Die Bedingungen der vertraglichen Vereinbarung gemäß Absatz 2 und die Modalitäten der Zahlungen, mit denen dem Infrastrukturbetreiber Mittel zur Verfügung gestellt werden, werden für die gesamte Vertragslaufzeit im Voraus vereinbart.

(6) Die Mitgliedstaaten sorgen dafür, dass Antragsteller und auf Verlangen potenzielle Antragsteller von der zuständigen Behörde und vom Infrastrukturbetreiber vor der Unterzeichnung der vertraglichen Vereinbarung über deren Inhalt unterrichtet werden und die Möglichkeit erhalten, sich dazu zu äußern. Die vertragliche Vereinbarung wird innerhalb eines Monats nach ihrem Abschluss veröffentlicht.

Der Infrastrukturbetreiber sorgt für Kohärenz zwischen der vertraglichen Vereinbarung und dem Geschäftsplan.

(7) Die Infrastrukturbetreiber erstellen und führen ein Verzeichnis ihrer eigenen Aktiva und der Aktiva, deren Verwaltung ihnen obliegt; das Verzeichnis dient der Beurteilung des Finanzbedarfs für Instandhaltung oder Ersetzung im Zusammenhang mit den Aktiva. Zusätzlich werden Einzelheiten zu Aufwendungen für die Erneuerung und Umrüstung der Fahrwege angegeben.

(8) Die Infrastrukturbetreiber legen ein Verfahren für die Zuordnung der Kosten zu den verschiedenen Kategorien von Leistungen, die für Eisenbahnunternehmen erbracht werden, fest. Die Mitgliedstaaten können die vorherige Genehmigung verlangen. Dieses Verfahren wird von Zeit zu Zeit entsprechend den bewährten internationalen Verfahren angepasst.

Artikel 31

Entgeltgrundsätze

(1) Entgelte für die Nutzung der Fahrwege der Eisenbahn und von Serviceeinrichtungen sind an den Infrastrukturbetreiber und den Betreiber der Serviceeinrichtung zu entrichten, denen sie zur Finanzierung ihrer Unternehmenstätigkeit dienen.

(2) Die Mitgliedstaaten verpflichten den Infrastrukturbetreiber und den Betreiber der Serviceeinrichtung, der Regulierungsstelle alle erforderlichen Informationen zu den erhobenen Entgelten vorzulegen, damit diese ihre in Artikel 56 genannten Funktionen wahrnehmen kann. Diesbezüglich müssen der Infrastrukturbetreiber und der Betreiber der Serviceeinrichtung den Eisenbahnunternehmen nachweisen können, dass die dem Eisenbahnunternehmen gemäß den Artikeln 30 bis 37 tatsächlich berechneten Wege- und Dienstleistungsentgelte den in den Schienennetz-Nutzungsbedingungen vorgesehenen Verfahren, Regeln und gegebenenfalls Tabellen entsprechen.

(3) Unbeschadet der Absätze 4 und 5 dieses Artikels und unbeschadet des Artikels 32 ist das Entgelt für das Mindestzugangspaket und für den Zugang zu Infrastrukturen, durch die Serviceeinrichtungen angebunden werden, in Höhe der Kosten festzulegen, die unmittelbar aufgrund des Zugbetriebs anfallen.

Die Kommission erlässt vor dem 16. Juni 2015, Maßnahmen zur Festlegung der Modalitäten für die Berechnung der Kosten, die unmittelbar aufgrund des Zugbetriebs anfallen. Diese Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem Prüfverfahren nach Artikel 62 Absatz 3 erlassen.

Der Infrastrukturbetreiber kann beschließen, diese Modalitäten schrittweise zu übernehmen; hierfür steht ihm ein Zeitraum von höchstens vier Jahren nach dem Inkrafttreten dieser Durchführungsrechtsakte zur Verfügung.

(4) Die Wegeentgelte nach Absatz 3 können einen Entgeltbestandteil umfassen, der die Knappheit der Fahrwegkapazität auf dem bestimmbareren Fahrwegabschnitt in Zeiten der Überlastung widerspiegelt.

(5) Die Wegeentgelte nach Absatz 3 können geändert werden, um den Kosten umweltbezogener Auswirkungen aufgrund des Zugbetriebs Rechnung zu tragen. Solche Änderungen müssen nach Maßgabe der verursachten Auswirkungen differenziert werden.

Gestützt auf die Erfahrungen der Infrastrukturbetreiber, der Eisenbahnunternehmen, der Regulierungsstellen und der zuständigen Behörden und in Anerkennung bestehender Regelungen über lärmabhängige Wegeentgelte erlässt die Kommission Durchführungsmaßnahmen mit Modalitäten für die Anwendung der Anlastung der Kosten von Lärmauswirkungen einschließlich der Anwendungsdauer und mit Bestimmungen, die es gestatten, dass bei der Differenzierung der Wegeentgelte gegebenenfalls die Schutzwürdigkeit des betreffenden Gebiets berücksichtigt wird, insbesondere hinsichtlich des Umfangs der betroffenen Bevölkerung und der Zugzusammensetzung und ihrer Auswirkung auf die Lärmemissionen. Diese Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem Prüfverfahren nach Artikel 62 Absatz 3 erlassen. Sie dürfen weder zu einer unzulässigen Wettbewerbsverzerrung zwischen den Eisenbahnunternehmen führen noch die allgemeine Wettbewerbsfähigkeit des Eisenbahnsektors beeinträchtigen.

Jede derartige Änderung von Wegeentgelten, die dazu dient, den Kosten von Lärmauswirkungen Rechnung zu tragen, unterstützt die Nachrüstung von Wagen mit der wirtschaftlich sinnvollsten verfügbaren geräuscharmen Bremstechnik.

Eine Anlastung umweltbezogener Kosten, die eine Erhöhung der Gesamterlöse des Infrastrukturbetreibers mit sich bringt, ist jedoch nur dann zulässig, wenn auch im Straßengüterverkehr in Einklang mit dem Unionsrecht eine solche Anlastung erfolgt.

Führt die Anlastung umweltbezogener Kosten zu zusätzlichen Erlösen, so entscheiden die Mitgliedstaaten über deren Verwendung.

Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass die Informationen aufbewahrt werden, die erforderlich sind, um den Ursprung umweltbezogener Abgaben und ihre Anwendung verfolgen zu können. Die Mitgliedstaaten stellen der Kommission diese Informationen auf Anfrage zur Verfügung.

(6) Um unerwünschte übermäßige Schwankungen zu vermeiden, können die in den Absätzen 3, 4 und 5 genannten Entgelte über eine angemessene Spanne von Zugverkehrsdiensten und Zeiträumen gemittelt werden. Die relative Höhe der Wegeentgelte muss jedoch zu den von den Verkehrsdiensten verursachten Kosten in Beziehung stehen.

(7) Die Entgelte für den Schienenzugang innerhalb von Serviceeinrichtungen gemäß Anhang II Nummer 2 und für die Erbringung von Leistungen in diesen Einrichtungen dürfen die Kosten für deren Erbringung, zuzüglich eines angemessenen Gewinns, nicht übersteigen.

(8) Werden die in Anhang II Nummern 3 und 4 aufgeführten Zusatzleistungen und Nebenleistungen nur von einem einzigen Dienstleister angeboten, so darf das für eine derartige Leistung erhobene Entgelt die Kosten für deren Erbringung, zuzüglich eines angemessenen Gewinns, nicht übersteigen.

(9) Für die zum Zwecke der Fahrweginstandhaltung genutzte Fahrwegkapazität können Entgelte erhoben werden. Diese Entgelte dürfen den Nettoertragsverlust, der dem Infrastrukturbetreiber aufgrund der Instandhaltung entsteht, nicht übersteigen.

(10) Der Betreiber der Einrichtung zur Erbringung der in Anhang II Nummern 2, 3 und 4 genannten Leistungen teilt dem Infrastrukturbetreiber die entgeltbezogenen Informationen mit, die gemäß Artikel 27 in den Schienennetz-Nutzungsbedingungen enthalten sein müssen, oder er gibt eine Website an, auf der diese Informationen unentgeltlich in elektronischer Form veröffentlicht werden.

Artikel 32

Ausnahmen von den Entgeltgrundsätzen

(1) Um eine volle Deckung der dem Infrastrukturbetreiber entstehenden Kosten zu erhalten, kann ein Mitgliedstaat, sofern der Markt dies tragen kann, Aufschläge auf der Grundlage effizienter, transparenter und nichtdiskriminierender Grundsätze erheben, wobei die bestmögliche Wettbewerbsfähigkeit der Segmente des Eisenbahnmarktes zu gewährleisten ist. Die Entgeltregelung muss dem von den Eisenbahnunternehmen erzielten Produktivitätszuwachs Rechnung tragen.

Die Höhe der Entgelte darf jedoch nicht die Nutzung der Fahrwege durch Marktsegmente ausschließen, die mindestens die Kosten, die unmittelbar aufgrund des Zugbetriebs anfallen, sowie eine Rendite, die der Markt tragen kann, erbringen können.

Bevor die Mitgliedstaaten solche Aufschläge genehmigen, stellen sie sicher, dass die Infrastrukturbetreiber prüfen, inwieweit die Aufschläge für bestimmte Marktsegmente relevant sind; dabei ziehen sie mindestens die in Anhang VI Nummer 1 genannten Verkehrsdienst-Paare in Betracht und wählen die zutreffenden aus. Die Liste der von den Infrastrukturbetreibern festgelegten Marktsegmente umfasst mindestens die drei folgenden Segmente: Güterverkehrsdienste, Personenverkehrsdienste im Rahmen eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags und andere Personenverkehrsdienste.

Die Infrastrukturbetreiber können Marktsegmente je nach Art der Güter- oder Personenbeförderung weiter untergliedern.

Marktsegmente, in denen Eisenbahnunternehmen gegenwärtig nicht tätig sind, in denen sie aber möglicherweise während der Laufzeit der Entgeltregelung Leistungen erbringen, werden ebenfalls festgelegt. Die Infrastrukturbetreiber nehmen in die Entgeltregelung für diese Marktsegmente keine Aufschläge auf.

Die Liste der Marktsegmente wird in den Schienennetz-Nutzungsbedingungen veröffentlicht und mindestens alle fünf Jahre überprüft. Die Regulierungsstelle nach Artikel 55 überwacht diese Liste gemäß Artikel 56.

(2) Für den Güterverkehr aus und nach Drittländern auf einem Netz, dessen Spurweite sich vom Haupteisenbahnnetz der Union unterscheidet, können die Infrastrukturbetreiber höhere Entgelte festsetzen, um eine volle Deckung der entstehenden Kosten zu erhalten.

(3) Im Falle von künftigen spezifischen Investitionsvorhaben, oder von spezifischen Investitionsvorhaben, die nach 1988 abgeschlossen wurden, darf der Infrastrukturbetreiber auf der Grundlage der langfristigen Kosten dieser Vorhaben höhere Entgelte festlegen oder beibehalten, wenn die Vorhaben eine Steigerung der Effizienz oder der Kostenwirksamkeit oder beides bewirken und sonst nicht durchgeführt werden könnten oder durchgeführt worden wären. Eine solche Entgeltregelung kann auch Vereinbarungen zur Aufteilung des mit neuen Investitionen verbundenen Risikos einschließen.

(4) Die Wegeentgelte für die Nutzung der in der Entscheidung 2009/561/EG der Kommission⁽¹⁾ 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⁽²⁾ gebilligten Version und Folgeversionen kompatibel ist. Eine solche Differenzierung darf die Erlöse des Infrastrukturbetreibers insgesamt nicht verändern.

Ungeachtet dieser Verpflichtung können die Mitgliedstaaten beschließen, dass diese Differenzierung der Wegeentgelte nicht für

⁽¹⁾ Entscheidung 2009/561/EG der Kommission vom 22. Juli 2009 zur Änderung der Entscheidung 2006/679/EG hinsichtlich der Umsetzung der technischen Spezifikation für die Interoperabilität (TSI) des Teilsystems Zugsteuerung/Zugsicherung und Signalgebung des konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystems (ABl. L 194 vom 25.7.2009, S. 60).

⁽²⁾ Entscheidung 2008/386/EG der Kommission vom 23. April 2008 zur Änderung von Anhang A der Entscheidung 2006/679/EG über die technische Spezifikation für die Interoperabilität des Teilsystems Zugsteuerung, Zugsicherung und Signalgebung des konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystems und von Anhang A der Entscheidung 2006/860/EG über die technische Spezifikation für die Interoperabilität des Teilsystems Zugsteuerung, Zugsicherung und Signalgebung des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems (ABl. L 136 vom 24.5.2008, S. 11).

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.

Die Kommission erlässt vor dem 16. Juni 2015 und nach einer Folgenabschätzung Maßnahmen mit den Modalitäten, die bei der Anwendung der Differenzierung der Wegeentgelte zu befolgen sind, in einem Zeitrahmen, der mit dem im Rahmen der Entscheidung 2009/561/EG aufgestellten europäischen ERTMS-Bereitstellungsplan im Einklang steht, und stellt dabei sicher, dass dies die Erlöse des Infrastrukturbetreibers insgesamt nicht verändert. Mit diesen Durchführungsmaßnahmen werden die Modalitäten der Differenzierung für Züge angepasst, die unter Nutzung eines begrenzten Abschnitts der in der Entscheidung 2009/561/EG angegebenen Eisenbahnkorridore lokale und regionale Dienste erbringen. Diese Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem Prüfverfahren nach Artikel 62 Absatz 3 erlassen. Sie dürfen weder zu einer unzulässigen Wettbewerbsverzerrung zwischen den Eisenbahnunternehmen führen noch die allgemeine Wettbewerbsfähigkeit des Eisenbahnsektors beeinträchtigen.

(5) Zur Vermeidung von Diskriminierung stellen die Mitgliedstaaten sicher, dass die durchschnittlichen Entgelte und die grenzkostenbasierten Entgelte eines bestimmten Infrastrukturbetreibers für gleichartige Nutzungen seiner Fahrwege vergleichbar sind und dass für vergleichbare Verkehrsdienste in ein und demselben Marktsegment dieselben Entgelte erhoben werden. Der Infrastrukturbetreiber hat in den Schienennetz-Nutzungsbedingungen darzulegen, dass die Entgeltregelung diesen Anforderungen entspricht, soweit dies ohne Offenlegung vertraulicher Geschäftsdaten möglich ist.

(6) Beabsichtigt ein Infrastrukturbetreiber, die wesentlichen Bestandteile der in Absatz 1 des vorliegenden Artikels genannten Entgeltregelung zu ändern, veröffentlicht er diese mindestens drei Monate vor Ablauf der in Artikel 27 Absatz 4 genannten Frist für die Veröffentlichung der Schienennetz-Nutzungsbedingungen.

Artikel 33

Entgeltnachlässe

(1) Unbeschadet der Artikel 101, 102, 106 und 107 AEUV und ungeachtet des Grundsatzes der direkten Kosten nach Artikel 31 Absatz 3 müssen alle Nachlässe auf Entgelte, die der Infrastrukturbetreiber von einem Eisenbahnunternehmen für einen Dienst erhebt, den in diesem Artikel genannten Kriterien entsprechen.

(2) Mit Ausnahme des Absatzes 3 werden Nachlässe auf die Höhe der tatsächlich vom Infrastrukturbetreiber eingesparten Verwaltungskosten begrenzt. Bei der Festlegung der Höhe der Nachlässe sind Kosteneinsparungen, die bereits im Rahmen des erhobenen Entgelts berücksichtigt wurden, außer Betracht zu lassen.

(3) Die Infrastrukturbetreiber können für im Einzelnen angegebene Verkehrsströme Entgeltregelungen einführen, die für alle Fahrwegnutzer zur Verfügung stehen und in deren Rahmen zeitlich begrenzte Nachlässe zur Förderung der Entwicklung neuer Eisenbahnverkehrsdienste oder Nachlässe zur Förderung der Benutzung von Strecken mit sehr niedrigem Auslastungsgrad gewährt werden.

(4) Nachlässe dürfen sich nur auf Entgelte beziehen, die für einen bestimmten Fahrwegabschnitt erhoben werden.

(5) Auf ähnliche Verkehrsdienste sind ähnliche Nachlassregelungen anzuwenden. Nachlassregelungen werden nichtdiskriminierend auf alle Eisenbahnunternehmen angewandt.

Artikel 34

Ausgleichsregelungen für nicht angelastete Umweltkosten, Kosten für Unfälle und Infrastrukturkosten

(1) Die Mitgliedstaaten können eine zeitlich begrenzte Ausgleichsregelung treffen, die für die Nutzung der Eisenbahnfahrwege einen Ausgleich für die bei konkurrierenden Verkehrsträgern nachweisbar nicht angelasteten Umweltkosten, Kosten für Unfälle und Infrastrukturkosten vorsieht, insoweit diese Kosten die gleichartigen Kosten der Eisenbahn überschreiten.

(2) Verfügt ein Eisenbahnunternehmen, dem ein Ausgleich gewährt wird, über ausschließliche Rechte, so muss der Ausgleich mit vergleichbaren Vergünstigungen für die Kunden verbunden sein.

(3) Das verwendete Verfahren und die vorgenommenen Berechnungen müssen öffentlich zugänglich sein. Insbesondere muss es möglich sein, die nicht angelasteten Kosten, die bei der konkurrierenden Verkehrsinfrastruktur anfallen und im Eisenbahnverkehr vermieden werden, nachzuweisen, und es ist zu gewährleisten, dass Unternehmen bei der Anwendung der Regelung nicht diskriminiert werden.

(4) Die Mitgliedstaaten tragen dafür Sorge, dass eine solche Regelung mit den Artikeln 93, 107 und 108 AEUV vereinbar ist.

Artikel 35

Leistungsabhängige Entgeltregelung

(1) Die Entgeltregelungen für die Fahrwegnutzung müssen durch leistungsabhängige Bestandteile den Eisenbahnunternehmen und den Infrastrukturbetreibern Anreize zur Minimierung von Störungen und zur Erhöhung der Leistung des Schienennetzes bieten. Diese Regelungen können Strafen für Störungen des Netzbetriebs, eine Entschädigung für von Störungen betroffene Unternehmen und eine Bonusregelung für Leistungen, die das geplante Leistungsniveau übersteigen, umfassen.

(2) Die Grundsätze der leistungsabhängigen Entgeltregelung gemäß Anhang VI Nummer 2 gelten für das gesamte Netz.

(3) Die Kommission wird ermächtigt, in Einklang mit Artikel 60 delegierte Rechtsakte in Bezug auf Änderungen des Anhangs VI Nummer 2 Buchstabe c zu erlassen. Dementsprechend kann Anhang VI Nummer 2 Buchstabe c auf der Grundlage der

Entwicklung des Schienenverkehrsmarktes und der Erfahrungen der Regulierungsstellen nach Artikel 55, der Infrastrukturbetreiber und der Eisenbahnunternehmen geändert werden. Diese Änderungen dienen der Anpassung der Kategorien von Verspätungen an die bewährte branchenübliche Praxis.

Artikel 36

Entgelte für vorgehaltene Fahrwegkapazität

Die Infrastrukturbetreiber können ein angemessenes Entgelt für Fahrwegkapazität erheben, die zugewiesen, aber nicht in Anspruch genommen wurde. Dieses Nichtnutzungsentgelt schafft Anreize für die effiziente Nutzung der Fahrwegkapazität. Die Erhebung eines derartigen Entgelts von Antragstellern, denen eine Zugtrasse zugewiesen wurde, ist zwingend, falls sie es regelmäßig versäumen, zugewiesene Trassen oder Teile davon zu nutzen. Um dieses Entgelt zu verhängen, veröffentlichen die Infrastrukturbetreiber in ihren Schienennetz-Nutzungsbedingungen die Kriterien für die Feststellung einer solchen Nichtnutzung. Die Regulierungsstelle nach Artikel 55 überwacht diese Kriterien gemäß Artikel 56. Das Entgelt wird entweder vom Antragsteller oder von dem nach Artikel 41 Absatz 1 benannten Eisenbahnunternehmen gezahlt. Die Infrastrukturbetreiber müssen zu jeder Zeit in der Lage sein, jedem Beteiligten Auskunft über den Umfang der Fahrwegkapazität zu geben, die den diese Kapazität nutzenden Eisenbahnunternehmen bereits zugewiesen wurde.

Artikel 37

Zusammenarbeit bei netzübergreifenden Entgeltregelungen

(1) Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass die Infrastrukturbetreiber zusammenarbeiten, um die Anwendung effizienter Entgeltregelungen zu ermöglichen, und dass sie sich zur Koordinierung der Entgelterhebung oder zur Erhebung der Entgelte für den netzübergreifenden Zugbetrieb im Eisenbahnsystem in der Union zusammenschließen. Die Infrastrukturbetreiber müssen insbesondere bestrebt sein, die bestmögliche Wettbewerbsfähigkeit grenzüberschreitender Schienenverkehrsdienste zu gewährleisten und die effiziente Nutzung der Schienennetze sicherzustellen. Zu diesem Zweck schaffen sie die dafür erforderlichen Verfahren gemäß den Bestimmungen dieser Richtlinie.

(2) Für die Zwecke des Absatzes 1 dieses Artikels stellen die Mitgliedstaaten sicher, dass die Infrastrukturbetreiber zusammenarbeiten und es somit ermöglichen, dass bei netzübergreifendem Verkehr im Eisenbahnsystem in der Union Aufschläge gemäß Artikel 32 und leistungsabhängige Entgeltregelungen gemäß Artikel 35 effizient angewandt werden.

ABSCHNITT 3

Zuweisung von Fahrwegkapazität

Artikel 38

Rechte an Fahrwegkapazität

(1) Die Fahrwegkapazität wird von einem Infrastrukturbetreiber zugewiesen. Nach der Zuweisung an einen Antragsteller kann sie von diesem nicht auf ein anderes Unternehmen oder einen anderen Verkehrsdienst übertragen werden.

Jeder Handel mit Fahrwegkapazitäten ist verboten und führt zum Ausschluss von der weiteren Zuweisung von Fahrwegkapazitäten.

Die Nutzung von Fahrwegkapazität durch ein Eisenbahnunternehmen, das die Geschäfte eines Antragstellers wahrnimmt, der kein Eisenbahnunternehmen ist, gilt nicht als Übertragung.

(2) Das Recht, spezifische Fahrwegkapazität in Form einer Zugtrasse in Anspruch zu nehmen, kann Antragstellern längstens für die Dauer einer Netzfahrplanperiode zuerkannt werden.

Ein Infrastrukturbetreiber und ein Antragsteller können gemäß Artikel 42 einen Rahmenvertrag über die Nutzung von Fahrwegkapazität in dem betreffenden Netz schließen, der eine Laufzeit von mehr als einer Netzfahrplanperiode hat.

(3) Die jeweiligen Rechte und Pflichten von Infrastrukturbetreibern und Antragstellern in Bezug auf die Zuweisung von Fahrwegkapazität werden vertraglich oder im Recht der Mitgliedstaaten festgelegt.

(4) Beabsichtigt ein Antragsteller, Fahrwegkapazität mit dem Ziel zu beantragen, einen grenzüberschreitenden Personenverkehrsdienst zu betreiben, so setzt er die betreffenden Infrastrukturbetreiber und die betreffenden Regulierungsstellen davon in Kenntnis. Damit diese bewerten können, ob der grenzüberschreitende Verkehrsdienst der Beförderung von Fahrgästen auf einer Strecke zwischen Bahnhöfen in verschiedenen Mitgliedstaaten dient und welche möglichen wirtschaftlichen Auswirkungen auf bestehende öffentliche Dienstleistungsaufträge sich ergeben, sorgen die Regulierungsstellen dafür, dass die zuständigen Behörden, die im Rahmen eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags Schienenpersonenverkehrsdienste auf dieser Strecke vergeben haben, und andere betroffene zuständige Behörden, die zur Einschränkung des Zugangsrechts gemäß Artikel 11 befugt sind, sowie die Eisenbahnunternehmen, die auf der Strecke dieses grenzüberschreitenden Personenverkehrsdienstes einen öffentlichen Dienstleistungsauftrag erfüllen, darüber unterrichtet werden.

Artikel 39

Zuweisung von Fahrwegkapazität

(1) Die Mitgliedstaaten können eine Rahmenregelung für die Zuweisung von Fahrwegkapazität schaffen, sofern dabei die Unabhängigkeit der Geschäftsführung gemäß Artikel 4 gewahrt wird. Es werden spezifische Regeln für die Zuweisung von Fahrwegkapazität aufgestellt. Der Infrastrukturbetreiber führt die Verfahren zur Zuweisung von Fahrwegkapazität durch. Insbesondere gewährleistet der Infrastrukturbetreiber, dass die Fahrwegkapazität gerecht und nichtdiskriminierend unter Einhaltung des Unionsrechts zugewiesen wird.

(2) Die Infrastrukturbetreiber wahren das Geschäftsgeheimnis hinsichtlich der ihnen gemachten Angaben.

Artikel 40

Zusammenarbeit bei der Zuweisung von netzübergreifender Fahrwegkapazität

(1) Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass die Infrastrukturbetreiber im Interesse einer effizienten Schaffung und Zuwei-

sung von netzübergreifender Fahrwegkapazität im Eisenbahnsystem in der Union zusammenarbeiten, auch bei Rahmenverträgen gemäß Artikel 42. Die Infrastrukturbetreiber schaffen die dafür erforderlichen Verfahren gemäß den Bestimmungen dieser Richtlinie und richten die entsprechenden netzübergreifenden Zugtrassen ein.

Unbeschadet der besonderen Bestimmungen des Unionsrechts über Schienengüterverkehrsnetze sorgen die Mitgliedstaaten dafür, dass Vertreter der Infrastrukturbetreiber, deren Zuweisungsentscheidungen sich auf andere Infrastrukturbetreiber auswirken, zusammenarbeiten, um die Fahrwegkapazität auf internationaler Ebene zuzuweisen oder deren Zuweisung zu koordinieren. Die im Rahmen dieser Zusammenarbeit aufgestellten Grundsätze und Kriterien für die Kapazitätszuweisung veröffentlichen die Infrastrukturbetreiber gemäß Anhang IV Nummer 3 in ihren Schienennetz-Nutzungsbedingungen. Gegebenenfalls können an diesem Verfahren Vertreter von Infrastrukturbetreibern aus Drittstaaten beteiligt werden.

(2) Die Kommission wird über die wichtigsten Sitzungen, in denen gemeinsame Grundsätze und Verfahren für die Zuweisung von Fahrwegen entwickelt werden, unterrichtet und zu diesen Sitzungen als Beobachter eingeladen. Die Regulierungsstellen erhalten ausreichende Informationen über die Entwicklung gemeinsamer Grundsätze und Verfahren für die Zuweisung von Fahrwegen und über die IT-Systeme für die Fahrwegzuweisung, um ihre Regulierungsaufsicht gemäß Artikel 56 ausüben zu können.

(3) Im Rahmen von Sitzungen oder sonstigen Tätigkeiten zur Zuweisung von Fahrwegkapazität für netzübergreifende Eisenbahnverkehrsdienste dürfen Entscheidungen nur von Vertretern der Infrastrukturbetreiber getroffen werden.

(4) Die an der Zusammenarbeit nach Absatz 1 Beteiligten tragen dafür Sorge, dass ihre Teilnahme, die Funktionsweise der Zusammenarbeit und alle für die Bewertung und Zuweisung von Fahrwegkapazität relevanten Kriterien öffentlich zugänglich gemacht werden.

(5) Im Rahmen der Zusammenarbeit nach Absatz 1 bewerten die Infrastrukturbetreiber den Bedarf an grenzüberschreitenden Zugtrassen und schlagen gegebenenfalls deren Einrichtung vor und organisieren diese, um den Betrieb von Güterzügen zu erleichtern, für die ein Ad-hoc-Antrag nach Artikel 48 gestellt wurde.

Diese im Voraus vereinbarten grenzüberschreitenden Zugtrassen sind Antragstellern über einen der beteiligten Infrastrukturbetreiber zugänglich zu machen.

Artikel 41

Antragsteller

(1) Anträge auf Zuweisung von Fahrwegkapazität dürfen von den Antragstellern gestellt werden. Zwecks Nutzung der Fahrwegkapazität benennen die Antragsteller ein Eisenbahnunternehmen, das mit dem Infrastrukturbetreiber eine Vereinbarung gemäß Artikel 28 schließt. Das Recht der Antragsteller, mit Infrastrukturbetreibern Vereinbarungen nach Artikel 44 Absatz 1 zu schließen, bleibt hiervon unberührt.

(2) Der Infrastrukturbetreiber kann mit Rücksicht auf legitime Erwartungen hinsichtlich seiner künftigen Erlöse und hinsichtlich der Fahrwegnutzung Anforderungen an Antragsteller festlegen. Die Anforderungen müssen angemessen, transparent und nichtdiskriminierend sein. Sie werden in den Schienennetz-Nutzungsbedingungen gemäß Anhang IV Nummer 3 Buchstabe b angegeben. Sie dürfen nur die Stellung einer Finanzgarantie in angemessener Höhe im Verhältnis zum geplanten Umfang der Tätigkeit des Antragstellers sowie die Fähigkeit zur Abgabe konformer Anträge auf Zuweisung von Fahrwegkapazität vorsehen.

(3) Die Kommission erlässt vor 16. Juni 2015, Durchführungsmaßnahmen mit den Einzelheiten der für die Anwendung von Absatz 2 geltenden Kriterien. Diese Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem Prüfverfahren nach Artikel 62 Absatz 3 erlassen.

Artikel 42

Rahmenverträge

(1) Unbeschadet der Artikel 101, 102 und 106 AEUV kann zwischen einem Infrastrukturbetreiber und einem Antragsteller ein Rahmenvertrag geschlossen werden. In dem Rahmenvertrag müssen die Merkmale der vom Antragsteller beantragten und ihm angebotenen Fahrwegkapazität für einen längeren Zeitraum als eine Netzfahrplanperiode festgelegt werden.

Der Rahmenvertrag darf keine Zugtrassen im Einzelnen regeln, muss aber so gestaltet sein, dass er den legitimen kommerziellen Erfordernissen des Antragstellers entspricht. Ein Mitgliedstaat kann eine vorherige Genehmigung eines solchen Rahmenvertrags durch die Regulierungsstelle nach Artikel 55 dieser Richtlinie verlangen.

(2) Rahmenverträge dürfen die Nutzung des betreffenden Schienennetzes durch andere Antragsteller oder Verkehrsdienste nicht ausschließen.

(3) Rahmenverträge müssen im Interesse einer besseren Nutzung des Schienennetzes geändert oder eingeschränkt werden können.

(4) In Rahmenverträgen können Vertragsstrafen für den Fall vorgesehen werden, dass eine Änderung oder Kündigung des Vertrags erforderlich wird.

(5) Rahmenverträge haben grundsätzlich eine Laufzeit von fünf Jahren und können um die gleichen Zeiträume wie die ursprüngliche Laufzeit verlängert werden. Der Infrastrukturbetreiber kann einer kürzeren oder längeren Laufzeit in besonderen Fällen zustimmen. Jede Laufzeit von über fünf Jahren ist durch das Bestehen geschäftlicher Verträge, besonderer Investitionen oder Risiken zu rechtfertigen.

(6) Für Dienste auf besonderen Fahrwegen im Sinne des Artikels 49, die vom Antragsteller gebührend begründete, erhebliche und langfristige Investitionen erfordern, können Rahmenverträge eine Laufzeit von 15 Jahren haben. Eine längere Laufzeit als 15 Jahre ist nur in Ausnahmefällen zulässig, und zwar insbesondere bei umfangreichen und langfristigen Investitionen, vor allem wenn die Investitionen mit vertraglichen Verpflichtungen, einschließlich eines mehrjährigen Abschreibungsplans, einhergehen.

In einem solchen Fall kann der Rahmenvertrag genaue Angaben zu den Fahrwegkapazitäten, die dem Antragsteller für die Lauf-

zeit des Rahmenvertrags zur Verfügung zu stellen sind, festlegen. Diese Angaben können unter anderem die Nutzungshäufigkeit, den Umfang und die Qualität der Zugtrassen einschließen. Der Infrastrukturbetreiber kann die reservierte Fahrwegkapazität verringern, wenn die Nutzung dieser Fahrwegkapazität in einem Zeitraum von mindestens einem Monat unterhalb des Schwellenwerts nach Artikel 52 liegt.

Seit dem 1. Januar 2010 kann auf der Grundlage der Fahrwegkapazitäten, die von Antragstellern genutzt werden, die bereits vor dem 1. Januar 2010 Dienste erbrachten, ein erster, einmal verlängerbarer Rahmenvertrag mit einer Laufzeit von fünf Jahren geschlossen werden, um geleisteten besonderen Investitionen oder dem Bestehen von geschäftlichen Verträgen Rechnung zu tragen. Die in Artikel 55 genannte Regulierungsstelle ist für die Genehmigung des Inkrafttretens eines solchen Rahmenvertrags verantwortlich.

(7) Unter Wahrung des Geschäftsgeheimnisses ist die allgemeine Art jedes Rahmenvertrags allen Beteiligten offenzulegen.

(8) Gestützt auf die Erfahrungen der Regulierungsstellen, der zuständigen Behörden und der Eisenbahnunternehmen und auf die Arbeiten des in Artikel 57 Absatz 1 genannten Netzwerks kann die Kommission Maßnahmen mit den Einzelheiten des Verfahrens und den Kriterien für die Anwendung dieses Artikels erlassen. Diese Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem Prüfverfahren nach Artikel 62 Absatz 3 erlassen.

Artikel 43

Zeitplan des Zuweisungsverfahrens

(1) Der Infrastrukturbetreiber hat den in Anhang VII vorgesehenen Zeitplan für die Zuweisung von Fahrwegkapazität einzuhalten.

(2) Die Kommission wird ermächtigt, in Einklang mit Artikel 60 delegierte Rechtsakte in Bezug auf bestimmte Änderungen des Anhangs VII zu erlassen. Dementsprechend kann Anhang VII nach Konsultation aller Infrastrukturbetreiber geändert werden, um betrieblichen Erwägungen des Zuweisungsverfahrens Rechnung zu tragen. Diese Änderungen richten sich danach, was angesichts der Erfahrungen erforderlich ist, um ein effizientes Zuweisungsverfahren zu gewährleisten und den betrieblichen Anliegen der Infrastrukturbetreiber Rechnung zu tragen.

(3) Die Infrastrukturbetreiber vereinbaren mit den anderen betroffenen Infrastrukturbetreibern, welche grenzüberschreitenden Zugtrassen in den Netzfahrplan aufgenommen werden müssen, bevor Konsultationen über den Netzfahrplanentwurf aufgenommen werden. Änderungen dürfen nur vorgenommen werden, wenn dies unbedingt erforderlich ist.

Artikel 44

Antragstellung

(1) Die Antragsteller können bei dem Infrastrukturbetreiber auf öffentlich-rechtlicher oder privatrechtlicher Grundlage einen Antrag auf eine Vereinbarung zur Einräumung von Rechten zur entgeltlichen Fahrwegnutzung gemäß Kapitel IV Abschnitt 2 stellen.

(2) Anträge im Zusammenhang mit dem regulären Netzfahrplan sind innerhalb der in Anhang VII genannten Fristen zu stellen.

(3) Ein Antragsteller, der Vertragspartei eines Rahmenvertrags ist, stellt Anträge gemäß diesem Vertrag.

(4) Im Falle netzübergreifender Zugtrassen stellen die Infrastrukturbetreiber sicher, dass sich Antragsteller an eine einzige Anlaufstelle wenden können, bei der es sich entweder um eine von den Infrastrukturbetreibern eingerichtete gemeinsame Stelle oder um einen einzelnen an der Zugtrasse beteiligten Infrastrukturbetreiber handelt. Dieser Infrastrukturbetreiber ist berechtigt, bei den anderen beteiligten Infrastrukturbetreibern im Auftrag des Antragstellers um Fahrwegkapazität nachzusuchen. Diese Anforderung lässt die Verordnung (EU) Nr. 913/2010 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 22. September 2010 zur Schaffung eines europäischen Schienennetzes für einen wettbewerbsfähigen Güterverkehr⁽¹⁾ unberührt.

Artikel 45

Netzfahrplanerstellung

(1) Der Infrastrukturbetreiber bemüht sich, so weit wie möglich allen Anträgen auf Zuweisung von Fahrwegkapazität, einschließlich Anträgen auf netzübergreifenden Zugtrassen, stattzugeben und allen Sachzwängen, denen die Antragsteller unterliegen, einschließlich der wirtschaftlichen Auswirkungen auf ihr Geschäft, so weit wie möglich Rechnung zu tragen.

(2) Der Infrastrukturbetreiber darf lediglich in den in Artikel 47 und Artikel 49 geregelten Fällen speziellen Verkehrsarten im Netzfahrplanstellungs- und Koordinierungsverfahren Vorrang einräumen.

(3) Der Infrastrukturbetreiber hört die Beteiligten zum Netzfahrplanentwurf und räumt ihnen zur Stellungnahme eine Frist von mindestens einem Monat ein. Beteiligte sind alle Antragsteller, die Fahrwegkapazität nachgefragt haben, sowie Dritte, die zu etwaigen Auswirkungen des Netzfahrplans auf ihre Möglichkeiten zur Inanspruchnahme von Eisenbahnverkehrsleistungen in der betreffenden Netzfahrplanperiode Stellung nehmen möchten.

(4) Der Infrastrukturbetreiber trifft geeignete Maßnahmen, um Beanstandungen Rechnung zu tragen.

Artikel 46

Koordinierungsverfahren

(1) Ergeben sich bei der Netzfahrplanerstellung gemäß Artikel 45 Unvereinbarkeiten zwischen verschiedenen Anträgen, so bemüht sich der Infrastrukturbetreiber durch Koordinierung der Anträge um eine bestmögliche Erfüllung aller Erfordernisse.

(2) Ergibt sich eine Situation, in der eine Koordinierung erforderlich ist, so hat der Infrastrukturbetreiber das Recht, innerhalb vertretbarer Grenzen Fahrwegkapazität anzubieten, die von der beantragten Kapazität abweicht.

(3) Der Infrastrukturbetreiber bemüht sich in Absprache mit den betreffenden Antragstellern um eine Lösung für Unvereinbarkeiten. Für die Zwecke der Absprache werden die folgenden Informationen innerhalb einer angemessenen Frist unentgeltlich und in schriftlicher oder elektronischer Form offengelegt:

- a) die von allen übrigen Antragstellern auf denselben Strecken beantragten Zugtrassen;
- b) die allen übrigen Antragstellern auf denselben Strecken vorläufig zugewiesenen Zugtrassen;
- c) die auf den betreffenden Strecken gemäß Absatz 2 vorgeschlagenen alternativen Zugtrassen;
- d) vollständige Angaben zu den bei der Zuweisung von Fahrwegkapazität verwendeten Kriterien.

Diese Informationen werden gemäß Artikel 39 Absatz 2 bereitgestellt, ohne dass die Identität anderer Antragsteller preisgegeben wird, es sei denn, die betreffenden Antragsteller haben einer Offenlegung zugestimmt.

(4) Die Grundsätze des Koordinierungsverfahrens sind in die Schienennetz-Nutzungsbedingungen aufzunehmen. Sie tragen insbesondere der Schwierigkeit, grenzüberschreitende Zugtrassen zu vereinbaren, und den Auswirkungen etwaiger Änderungen auf andere Infrastrukturbetreiber Rechnung.

(5) Kann Anträgen auf die Zuweisung von Fahrwegkapazität nicht ohne Koordinierung stattgegeben werden, so bemüht sich der Infrastrukturbetreiber, allen Anträgen im Rahmen der Koordinierung stattzugeben.

(6) Unbeschadet der bestehenden Rechtsbehelfe und des Artikels 56 ist für Streitfälle in Bezug auf die Zuweisung von Fahrwegkapazität ein Streitbeilegungssystem einzurichten, damit derartige Streitigkeiten rasch beigelegt werden können. Dieses System wird in die Schienennetz-Nutzungsbedingungen aufgenommen. Gelangt dieses System zur Anwendung, ist innerhalb von zehn Arbeitstagen eine Entscheidung zu treffen.

Artikel 47

Überlastete Fahrwege

(1) In den Fällen, in denen Anträgen auf die Zuweisung von Fahrwegkapazität nach Koordinierung der beantragten Zugtrassen und nach Konsultation der Antragsteller nicht in angemessenem Umfang stattgegeben werden kann, hat der Infrastrukturbetreiber den betreffenden Fahrwegabschnitt unverzüglich für überlastet zu erklären. Dies geschieht auch bei Fahrwegen, bei denen abzusehen ist, dass ihre Kapazität in naher Zukunft nicht ausreichen wird.

(2) Wurden Fahrwege für überlastet erklärt, so hat der Infrastrukturbetreiber die Kapazitätsanalyse gemäß Artikel 50 durchzuführen, sofern nicht bereits ein Plan zur Erhöhung der Fahrwegkapazität gemäß Artikel 51 umgesetzt wird.

⁽¹⁾ ABl. L 276 vom 20.10.2010, S. 22.

(3) Wurden Entgelte nach Artikel 31 Absatz 4 nicht erhoben oder haben sie zu keinem befriedigenden Ergebnis geführt und wurde der Fahrweg für überlastet erklärt, so kann der Infrastrukturbetreiber bei der Zuweisung von Fahrwegkapazität zusätzlich Vorrangkriterien anwenden.

(4) Die Vorrangkriterien haben dem gesellschaftlichen Nutzen eines Verkehrsdienstes gegenüber anderen Verkehrsdiensten, die hierdurch von der Fahrwegnutzung ausgeschlossen werden, Rechnung zu tragen.

Die Mitgliedstaaten können in diesem Rahmen zur Sicherstellung angemessener Verkehrsdienste, insbesondere um gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen gerecht zu werden oder um die Entwicklung des inländischen und grenzüberschreitenden Schienengüterverkehrs zu fördern, unter nichtdiskriminierenden Bedingungen die erforderlichen Maßnahmen treffen, um sicherzustellen, dass diese Dienste bei der Zuweisung von Fahrwegkapazität Vorrang erhalten.

Die Mitgliedstaaten können gegebenenfalls dem Infrastrukturbetreiber einen Ausgleich für mögliche Mindereinnahmen gewähren, die dadurch entstehen, dass bestimmten Diensten in Anwendung des Unterabsatzes 2 eine bestimmte Fahrwegkapazität bereitgestellt werden muss.

Bei diesen Maßnahmen und Ausgleichsleistungen sind auch die Auswirkungen dieses Ausschlusses in anderen Mitgliedstaaten zu berücksichtigen.

(5) Die Bedeutung von Güterverkehrsdiensten, insbesondere grenzüberschreitenden Güterverkehrsdiensten, ist bei der Festlegung von Vorrangkriterien angemessen zu berücksichtigen.

(6) Die in Bezug auf überlastete Fahrwege zu befolgenden Verfahren und anzuwendenden Kriterien sind in den Schienennetz-Nutzungsbedingungen festzulegen.

Artikel 48

Ad-hoc-Anträge

(1) Der Infrastrukturbetreiber bescheidet Ad-hoc-Anträge auf Zuweisung einzelner Zugtrassen so schnell wie möglich und auf jeden Fall binnen fünf Arbeitstagen. Informationen über verfügbare Kapazitätsreserven werden allen Antragstellern, die diese Kapazität eventuell in Anspruch nehmen wollen, zur Verfügung gestellt.

(2) Die Infrastrukturbetreiber prüfen gegebenenfalls, ob es erforderlich ist, Kapazitätsreserven innerhalb des fertig erstellten Netzfahrplans vorzuhalten, um auf vorhersehbare Ad-hoc-Anträge auf Zuweisung von Fahrwegkapazität schnell reagieren zu können. Dies gilt auch bei überlasteten Fahrwegen.

Artikel 49

Besondere Fahrwege

(1) Unbeschadet des Absatzes 2 gilt die Fahrwegkapazität als von Verkehrsdiensten aller Art nutzbar, die den Betriebsmerkmalen der Zugtrasse entsprechen.

(2) Sind geeignete Alternativstrecken vorhanden, so kann der Infrastrukturbetreiber nach Konsultation der Beteiligten be-

stimmte Fahrwege für die Nutzung durch bestimmte Arten von Verkehrsdiensten ausweisen. Wurde eine solche Nutzungsbeschränkung ausgesprochen, kann der Infrastrukturbetreiber unbeschadet der Artikel 101, 102 und 106 AEUV Verkehrsdiensten dieser Art bei der Zuweisung von Fahrwegkapazität Vorrang einräumen.

Eine derartige Nutzungsbeschränkung darf andere Verkehrsarten nicht von der Nutzung der betreffenden Fahrwege ausschließen, sofern Fahrwegkapazität verfügbar ist.

(3) Eine Nutzungsbeschränkung von Fahrwegen gemäß Absatz 2 ist in den Schienennetz-Nutzungsbedingungen anzugeben.

Artikel 50

Kapazitätsanalyse

(1) Zweck einer Kapazitätsanalyse ist die Ermittlung der Engpässe bei der Fahrwegkapazität, die verhindern, dass Anträgen auf Zuweisung von Fahrwegkapazität in angemessener Weise stattgegeben werden kann, und die Darlegung von Möglichkeiten, wie zusätzlichen Anträgen stattgegeben werden kann. In der Kapazitätsanalyse werden die Gründe für Überlastungen ermittelt und mögliche kurz- und mittelfristige Abhilfemaßnahmen dargelegt.

(2) Gegenstand der Kapazitätsanalyse sind der Fahrweg, die Betriebsverfahren, die Art der verschiedenen durchgeführten Verkehrsdienste und die Auswirkungen all dieser Faktoren auf die Fahrwegkapazität. Zu den prüfungsbedürftigen Maßnahmen gehören insbesondere die Umleitung von Verkehrsdiensten, die zeitliche Verlagerung von Verkehrsdiensten, Änderungen der Fahrgeschwindigkeit und Verbesserungen des Fahrwegs.

(3) Die Kapazitätsanalyse ist innerhalb von sechs Monaten abzuschließen, nachdem ein Fahrweg als überlastet ausgewiesen wurde.

Artikel 51

Plan zur Erhöhung der Fahrwegkapazität

(1) Innerhalb von sechs Monaten nach Abschluss einer Kapazitätsanalyse hat der Infrastrukturbetreiber einen Plan zur Erhöhung der Fahrwegkapazität vorzulegen.

(2) Ein Plan zur Erhöhung der Fahrwegkapazität ist nach Konsultation der Nutzer der betreffenden überlasteten Fahrwege zu erstellen.

Darin wird Folgendes dargelegt:

- a) die Gründe für die Überlastung,
- b) die zu erwartende künftige Verkehrsentwicklung,
- c) den Fahrwegausbau betreffende Beschränkungen,
- d) die möglichen Optionen und Kosten für die Erhöhung der Fahrwegkapazität, einschließlich der zu erwartenden Änderungen der Zugangsentgelte.

Des Weiteren wird auf der Grundlage einer Kosten-Nutzen-Analyse der ermittelten möglichen Maßnahmen bestimmt, welche Maßnahmen zur Erhöhung der Fahrwegkapazität ergriffen werden; hierzu gehört auch ein Zeitplan für die Durchführung der Maßnahmen.

Der Plan kann von einer vorherigen Genehmigung durch den Mitgliedstaat abhängig gemacht werden.

(3) Der Infrastrukturbetreiber muss die Erhebung der Entgelte für die betreffende Infrastruktur gemäß Artikel 31 Absatz 4 in den Fällen einstellen, in denen er

- a) keinen Plan zur Erhöhung der Fahrwegkapazität vorlegt oder
 - b) mit den im Plan zur Erhöhung der Fahrwegkapazität aufgeführten Maßnahmen keine Fortschritte erzielt.
- (4) Unbeschadet des Absatzes 3 dieses Artikels darf der Infrastrukturbetreiber vorbehaltlich der Zustimmung der Regulierungsstelle nach Artikel 55 weiterhin die Entgelte erheben, wenn
- a) der Plan zur Erhöhung der Fahrwegkapazität aus Gründen, die sich seinem Einfluss entziehen, nicht verwirklicht werden kann oder
 - b) die verfügbaren Optionen wirtschaftlich oder finanziell nicht tragfähig sind.

Artikel 52

Nutzung von Zugtrassen

(1) Der Infrastrukturbetreiber legt in den Schienennetz-Nutzungsbedingungen Bedingungen fest, anhand deren er dem Grad der bisherigen Inanspruchnahme von Zugtrassen bei der Festlegung von Rangfolgen im Zuweisungsverfahren Rechnung trägt.

(2) Der Infrastrukturbetreiber hat insbesondere bei überlasteten Fahrwegen die Aufgabe von Zugtrassen zu verlangen, die in einem Zeitraum von mindestens einem Monat unterhalb eines in den Schienennetz-Nutzungsbedingungen festzulegenden Schwellenwerts genutzt wurden, es sei denn, dass dies auf nicht-wirtschaftliche Gründe zurückzuführen ist, die sich dem Einfluss des Antragstellers entziehen.

Artikel 53

Fahrwegkapazität für Instandhaltungsarbeiten

(1) Anträge auf die Zuweisung von Fahrwegkapazität für Instandhaltungsarbeiten sind im Rahmen der Netzfahrplanerstellung zu stellen.

(2) Der Infrastrukturbetreiber trägt den Auswirkungen der Vorhaltung von Fahrwegkapazität für regelmäßige Fahrweg-instandhaltungsarbeiten auf Antragsteller angemessen Rechnung.

(3) Der Infrastrukturbetreiber unterrichtet die Beteiligten so früh wie möglich über die Nichtverfügbarkeit von Fahrwegkapazität aufgrund außerplanmäßiger Instandhaltungsarbeiten.

Artikel 54

Sondermaßnahmen bei Störungen

(1) Bei technisch bedingten oder unfallbedingten Störungen der Zugbewegungen hat der Infrastrukturbetreiber alle erforder-

lichen 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.

(2) In Notfallsituationen und sofern dies unbedingt erforderlich ist, weil der Fahrweg wegen einer Betriebsstörung vorübergehend nicht benutzt werden kann, können die zugewiesenen Zugtrassen ohne Ankündigung so lange gesperrt werden, wie es zur Instandsetzung des Systems erforderlich ist.

Der Infrastrukturbetreiber kann, wenn er dies für erforderlich hält, verlangen, dass die Eisenbahnunternehmen ihm die Mittel zur Verfügung stellen, die seiner Meinung nach am besten geeignet sind, um die Situation möglichst bald wieder zu normalisieren.

(3) Die Mitgliedstaaten können von den Eisenbahnunternehmen verlangen, dass sie sich an der Sicherstellung der Durchsetzung und Überwachung der für sie geltenden Sicherheitsnormen und -vorschriften beteiligen.

ABSCHNITT 4

Regulierungsstelle

Artikel 55

Regulierungsstelle

(1) Jeder Mitgliedstaat richtet für den Eisenbahnsektor eine einzige nationale Regulierungsstelle ein. Diese Stelle ist unbeschadet des Absatzes 2 eine eigenständige Behörde, die in Bezug auf ihre Organisation, Funktion, hierarchische Stellung und Entscheidungsfindung rechtlich getrennt und unabhängig von anderen öffentlichen oder privaten Stellen ist. Sie ist außerdem organisatorisch, bei ihren Finanzierungsbeschlüssen, rechtlich und in ihrer Entscheidungsfindung von Infrastrukturbetreibern, entgelterhebenden Stellen, Zuweisungsstellen und Antragstellern unabhängig. Darüber hinaus ist die Regulierungsstelle funktionell unabhängig von allen zuständigen Behörden, die bei der Vergabe öffentlicher Dienstleistungsaufträge mitwirken.

(2) Die Mitgliedstaaten können Regulierungsstellen einrichten, die für mehrere regulierte Wirtschaftszweige zuständig sind, sofern diese integrierten Regulierungsstellen die in Absatz 1 dieses Artikels genannten Unabhängigkeitsanforderungen erfüllen. Die Regulierungsstelle für den Eisenbahnsektor kann organisatorisch auch mit der in Artikel 11 der Verordnung (EG) Nr. 1/2003 des Rates vom 16. Dezember 2002 zur Durchführung der in den Artikeln 101 und 102 des Vertrags⁽¹⁾ niedergelegten Wettbewerbsregeln genannten nationalen Wettbewerbsbehörde,

⁽¹⁾ ABl. L 1 vom 4.1.2003, S. 1.

Anmerkung: Der Titel der Richtlinie (EG) Nr. 1/2003 wurde angepasst, um der Umnummerierung der Artikel des Vertrags zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft gemäß Artikel 5 des Vertrags von Lissabon Rechnung zu tragen; die ursprüngliche Bezugnahme betraf die Artikel 81 und 82 des Vertrags.

der durch die Richtlinie 2004/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. April 2004 über Eisenbahnsicherheit in der Gemeinschaft ⁽¹⁾ eingerichteten Sicherheitsbehörde oder der in Kapitel III der vorliegenden Richtlinie genannten Genehmigungsbehörde zusammengelegt werden, wenn diese gemeinsame Stelle die in Absatz 1 dieses Artikels genannten Unabhängigkeitsanforderungen erfüllt.

(3) Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass die Regulierungsstelle so mit Personal ausgestattet ist und geleitet wird, dass ihre Unabhängigkeit garantiert ist. Sie stellen insbesondere sicher, dass die Personen, die für die von der Regulierungsstelle nach Artikel 56 zu treffenden Entscheidungen verantwortlich sind, beispielsweise, soweit zutreffend, Mitglieder ihres Verwaltungsrats, nach klaren und transparenten Regeln, die ihre Unabhängigkeit gewährleisten, vom nationalen Kabinett oder Ministerrat oder von einer anderen Behörde, die keine direkten Eigentumsrechte an regulierten Unternehmen ausübt, ernannt werden.

Die Mitgliedstaaten befinden darüber, ob diese Personen für einen festgelegten und verlängerbaren Zeitraum oder unbefristet ernannt werden, wobei eine Entlassung nur aus disziplinarischen Gründen, die nicht mit ihren Entscheidungen zusammenhängen, zulässig ist. Sie werden in einem transparenten Verfahren aufgrund ihrer Leistungen einschließlich angemessener Kompetenzen und einschlägiger Erfahrung, vorzugsweise im Bereich der Eisenbahnen oder anderer netzgebundener Branchen, ausgewählt.

Die Mitgliedstaaten sorgen dafür, dass diese Personen unabhängig von allen Marktinteressen in Bezug auf den Eisenbahnsektor handeln und daher keinerlei Beteiligungs- oder Geschäftsbeziehungen zu Unternehmen oder Stellen unterhalten, die der Regulierung unterliegen. Zu diesem Zweck geben diese Personen jährlich eine Verpflichtungserklärung und eine Erklärung ihrer Interessen ab, in der sie jegliche unmittelbaren oder mittelbaren Interessen angeben, die als ihre Unabhängigkeit beeinträchtigend angesehen werden und die Wahrnehmung eines Amtes beeinflussen könnten. Diese Personen ziehen sich in Fällen, die ein Unternehmen betreffen, mit dem sie innerhalb eines Jahres vor dem Beginn eines Verfahrens in einer unmittelbaren oder mittelbaren Verbindung standen, von der Entscheidungsfindung zurück.

Sie holen bei der Wahrnehmung der Aufgaben der Regulierungsstelle weder Weisungen von staatlichen, öffentlichen oder privaten Stellen ein noch nehmen sie welche entgegen und verfügen bei der Einstellung und Verwaltung des Personals der Regulierungsstelle über umfassende Entscheidungsgewalt.

Nach dem Ende ihrer Amtszeit in der Regulierungsstelle dürfen sie bei den regulierten Unternehmen oder Stellen für einen Zeitraum von mindestens einem Jahr weder eine berufliche Position bekleiden noch berufliche Aufgaben wahrnehmen.

Artikel 56

Aufgaben der Regulierungsstelle

(1) Ist ein Antragsteller der Auffassung, ungerecht behandelt, diskriminiert oder auf andere Weise in seinen Rechten verletzt

worden zu sein, so hat er unbeschadet des Artikels 46 Absatz 6 das Recht, die Regulierungsstelle zu befragen, und zwar insbesondere gegen Entscheidungen des Infrastrukturbetreibers oder gegebenenfalls des Eisenbahnunternehmens oder des Betreibers einer Serviceeinrichtung betreffend:

- a) den Entwurf und die Endfassung der Schienennetz-Nutzungsbedingungen;
- b) die darin festgelegten Kriterien;
- c) das Zuweisungsverfahren und dessen Ergebnis;
- d) die Entgeltregelung;
- e) die Höhe oder Struktur der Wegeentgelte, die er zu zahlen hat oder hätte;
- f) die Zugangsregelungen gemäß Artikel 10 bis 13;
- g) den Zugang zu Leistungen gemäß Artikel 13 und die dafür erhobenen Entgelte.

(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; sie prüft insbesondere von sich aus die in Absatz 1 Buchstaben a bis g 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.

(3) Die Regulierungsstelle arbeitet auch eng mit der nationalen Sicherheitsbehörde im Sinne der Richtlinie 2008/57/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. Juni 2008 über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems in der Gemeinschaft ⁽²⁾ und der Genehmigungsbehörde im Sinne dieser Richtlinie zusammen.

Die Mitgliedstaaten sorgen dafür, dass diese Behörden gemeinsam einen Rahmen für den Austausch von Informationen und die Zusammenarbeit schaffen, der dazu dient, eine Beeinträchtigung des Wettbewerbs oder der Sicherheit auf dem Eisenbahnmarkt zu verhindern. In diesem Rahmen ist auch ein Mechanismus vorgesehen, mit dem einerseits die Regulierungsstelle den nationalen Sicherheits- und Genehmigungsbehörden Empfehlungen zu Belangen unterbreiten kann, die den Wettbewerb auf dem Eisenbahnmarkt beeinträchtigen können, und andererseits die nationale Sicherheitsbehörde der Regulierungsstelle und der Genehmigungsbehörde Empfehlungen zu Belangen unterbreiten kann, die die Sicherheit beeinträchtigen können. Unbeschadet der Unabhängigkeit der betreffenden Behörde in ihrem jeweiligen Zuständigkeitsbereich prüft die betreffende Behörde solche Empfehlungen, bevor sie entsprechende Entscheidungen trifft. Beschließt die betreffende Behörde, von diesen Empfehlungen abzuweichen, so führt sie in ihren Entscheidungen die Gründe dafür an.

⁽¹⁾ ABl. L 164 vom 30.4.2004, S. 44.

⁽²⁾ ABl. L 191 vom 18.7.2008, S. 1.

(4) Die Mitgliedstaaten können beschließen, dass die Regulierungsstelle damit betraut wird, unverbindliche Stellungnahmen zu den Entwürfen des Geschäftsplans gemäß Artikel 8 Absatz 3, der vertraglichen Vereinbarung und des Plans zur Erhöhung der Fahrwegkapazität abzugeben und insbesondere anzugeben, ob diese Instrumente mit der Wettbewerbssituation in den Schienenverkehrsmärkten vereinbar sind.

(5) Die Regulierungsstelle verfügt in Bezug auf personelle und materielle Ressourcen über die erforderlichen organisatorischen Kapazitäten, die der Bedeutung des Eisenbahnsektors in dem Mitgliedstaat entsprechen.

(6) Die Regulierungsstelle gewährleistet, dass die vom Infrastrukturbetreiber festgesetzten Entgelte dem Kapitel IV Abschnitt 2 entsprechen und nichtdiskriminierend sind. Verhandlungen zwischen Antragstellern und einem Infrastrukturbetreiber über die Höhe von Weegeentgelten sind nur zulässig, sofern sie unter Aufsicht der Regulierungsstelle erfolgen. Die Regulierungsstelle hat einzugreifen, wenn bei den Verhandlungen ein Verstoß gegen die Bestimmungen dieses Kapitels droht.

(7) Die Regulierungsstelle konsultiert regelmäßig und in jedem Fall mindestens alle zwei Jahre Vertreter der Nutzer von Dienstleistungen in den Bereichen Schienengütertransport und -personenverkehr und trägt ihren Ansichten zum Eisenbahnmarkt Rechnung.

(8) Die Regulierungsstelle ist berechtigt, sachdienliche Auskünfte von dem Infrastrukturbetreiber, Antragstellern und betroffenen Dritten in dem betreffenden Mitgliedstaat einzuholen.

Die verlangten Auskünfte sind innerhalb eines von der Regulierungsstelle festgesetzten angemessenen Zeitraums von höchstens einem Monat zu erteilen, es sei denn, es liegen außergewöhnliche Umstände vor und die Regulierungsstelle stimmt einer befristeten Verlängerung von nicht mehr als zwei zusätzlichen Wochen zu und genehmigt diese. Die Regulierungsstelle erhält die Möglichkeit, die Erteilung solcher Auskünfte durchzusetzen und geeignete Sanktionen, einschließlich Geldbußen, zu verhängen. Die der Regulierungsstelle zu erteilenden Auskünfte umfassen sämtliche Daten, die sie in ihrer Eigenschaft als Beschwerdeinstanz und für die Überwachung des Wettbewerbs in den Schienenverkehrsmärkten gemäß Absatz 2 benötigt. Dazu gehören auch Daten, die für statistische und Marktbeobachtungszwecke erforderlich sind.

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

unerwünschter Entwicklungen in diesen Märkten, insbesondere in Bezug auf Absatz 1 Buchstaben a bis g.

Entscheidungen der Regulierungsstelle sind für alle davon Betroffenen verbindlich und unterliegen keiner Kontrolle durch eine andere Verwaltungsinstanz. Die Regulierungsstelle muss ihre Entscheidungen durchsetzen können und gegebenenfalls geeignete Sanktionen, einschließlich Geldbußen, verhängen können.

Wird die Regulierungsstelle mit einer Beschwerde wegen der Verweigerung der Zuweisung von Fahrwegkapazität oder wegen der Bedingungen eines Angebots an Fahrwegkapazität befasst, entscheidet die Regulierungsstelle entweder, dass keine Änderung der Entscheidung des Infrastrukturbetreibers erforderlich ist, oder schreibt eine Änderung dieser Entscheidung gemäß den Vorgaben der Regulierungsstelle vor.

(10) Die Mitgliedstaaten gewährleisten die gerichtliche Nachprüfbarkeit von Entscheidungen der Regulierungsstelle. Die Beschwerde kann nur dann aufschiebende Wirkung auf die Entscheidung der Regulierungsstelle haben, wenn die Entscheidung der Regulierungsstelle dem Beschwerdeführer unmittelbar irreversibel oder offensichtlich unverhältnismäßigen Schaden zufügen kann. Diese Bestimmung lässt die etwaigen durch Verfassungsrecht übertragenen Befugnisse des mit der Beschwerde befassten Gerichts unberührt.

(11) Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass Entscheidungen der Regulierungsstelle veröffentlicht werden.

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

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

(13) Die Kommission wird ermächtigt, in Einklang mit Artikel 60 delegierte Rechtsakte in Bezug auf bestimmte Änderungen des Anhangs VIII zu erlassen. Dementsprechend kann Anhang VIII zwecks Anpassung an die Entwicklung der Rechnungslegungs- und Prüfpraxis und/oder Ergänzung um zusätzliche Elemente, die zur Überprüfung der Trennung der Rechnungsführung erforderlich sind, geändert werden.

Artikel 57

Zusammenarbeit zwischen den Regulierungsstellen

(1) Die Regulierungsstellen tauschen Informationen über ihre Arbeit und ihre Entscheidungsgrundsätze und ihre Entscheidungspraxis aus und tauschen insbesondere Informationen über die wichtigsten Fragen ihrer Verfahren und Probleme bei der Auslegung des umgesetzten Unionsrechts für den Eisenbahnsektor aus. Sie arbeiten auch anderweitig zusammen, um ihre Entscheidungen in der gesamten Union zu koordinieren. Sie sind zu diesem Zweck Mitglied in einem regelmäßig tagenden Netzwerk, in dem sie zusammenarbeiten. Die Kommission ist Mitglied, koordiniert und unterstützt die Arbeit des Netzwerks und unterbreitet ihm gegebenenfalls Empfehlungen. Sie sorgt dafür, dass die betreffenden Regulierungsstellen aktiv zusammenarbeiten.

Unter Beachtung der in der Richtlinie 95/46/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 24. Oktober 1995 zum Schutz natürlicher Personen bei der Verarbeitung personenbezogener Daten und zum freien Datenverkehr⁽¹⁾ und der Verordnung (EG) Nr. 45/2001 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 18. Dezember 2000 zum Schutz natürlicher Personen bei der Verarbeitung personenbezogener Daten durch die Organe und Einrichtungen der Gemeinschaft und zum freien Datenverkehr⁽²⁾ enthaltenen Datenschutzvorschriften unterstützt die Kommission den vorstehend genannten Informationsaustausch unter den Mitgliedern des Netzwerks, eventuell über elektronische Hilfsmittel, und wahrt dabei die Vertraulichkeit der von den jeweiligen Unternehmen bereitgestellten Geschäftsgeheimnisse.

(2) Die Regulierungsstellen arbeiten, auch im Rahmen von Arbeitsvereinbarungen, zum Zwecke der Amtshilfe bei der Marktüberwachung, der Bearbeitung von Beschwerden oder der Durchführung von Untersuchungen eng zusammen.

(3) Bei Beschwerden oder Untersuchungen von Amts wegen im Zusammenhang mit dem Zugang zu grenzüberschreitenden Zugtrassen und entsprechenden Weegeentgelten sowie der Überwachung des Wettbewerbs im grenzüberschreitenden Schienenverkehr hört die betreffende Regulierungsstelle, bevor sie eine Entscheidung trifft, die Regulierungsstellen der anderen Mitgliedstaaten, durch deren Gebiet die betreffende grenzüberschreitende Zugtrasse führt, und gegebenenfalls die Kommission an und ersucht sie um alle erforderlichen Informationen.

(4) Die gemäß Absatz 3 angehörten Regulierungsstellen erteilen sämtliche Informationen, die sie selbst aufgrund ihres nationalen Rechts anfordern dürfen. Diese Informationen dürfen nur zur Bearbeitung der Beschwerde oder zur Durchführung der Untersuchung gemäß Absatz 3 verwendet werden.

(5) Die Regulierungsstelle, die die Beschwerde erhalten hat oder von sich aus eine Untersuchung durchführt, übergibt der zuständigen Regulierungsstelle die sachdienlichen Informationen, damit diese gegenüber den Beteiligten die erforderlichen Maßnahmen ergreift.

(6) Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass die beteiligten Vertreter der Infrastrukturbetreiber gemäß Artikel 40 Absatz 1 un-

verzüglich sämtliche Informationen bereitstellen, die zur Bearbeitung der Beschwerde oder zur Durchführung der Untersuchung gemäß Absatz 3 erforderlich sind und von der Regulierungsstelle des Mitgliedstaats, in dem der Vertreter ansässig ist, angefordert wurden. Diese Regulierungsstelle ist befugt, die Informationen über die betreffende grenzüberschreitende Zugtrasse an die in Absatz 3 genannten Regulierungsstellen weiterzuleiten.

(7) Auf Antrag einer Regulierungsstelle kann die Kommission an den Tätigkeiten gemäß den Absätzen 2 bis 6 teilnehmen, um wie in diesen Absätzen beschrieben die Zusammenarbeit der Regulierungsstellen zu fördern.

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

(9) Die Regulierungsstellen überprüfen Entscheidungen und Verfahren von Vereinigungen von Infrastrukturbetreibern gemäß Artikel 37 und Artikel 40 Absatz 1, die der Durchführung dieser Richtlinie oder anderweitigen Erleichterung des grenzüberschreitenden Schienenverkehrs dienen.

KAPITEL V

SCHLUSSBESTIMMUNGEN

Artikel 58

Vorschriften zur Vergabe öffentlicher Aufträge

Die Bestimmungen dieser Richtlinie lassen die Richtlinie 2004/17/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 31. März 2004 zur Koordinierung der Zuschlagserteilung durch Auftraggeber im Bereich der Wasser-, Energie- und Verkehrsversorgung sowie der Postdienste⁽³⁾ unberührt.

Artikel 59

Ausnahmeregelungen

(1) Bis zum 15. März 2013 brauchen Irland als Insel-Mitgliedstaat, dessen Eisenbahnnetz nur an einen einzigen anderen Mitgliedstaat angebunden ist, und das Vereinigte Königreich in Bezug auf Nordirland in der gleichen Eigenschaft

- a) die Anforderung, wonach die für einen gerechten und nicht-diskriminierenden Zugang zur Infrastruktur ausschlaggebenden Funktionen gemäß Artikel 7 Absatz 1 Unterabsatz 1 einer unabhängigen Stelle zu übertragen sind, nicht zu erfüllen, soweit die Mitgliedstaaten aufgrund des genannten Artikels unabhängige Stellen zur Wahrnehmung der in Artikel 7 Absatz 2 vorgesehenen Aufgaben einrichten müssen;

⁽¹⁾ ABl. L 281 vom 23.11.1995, S. 31.

⁽²⁾ ABl. L 8 vom 12.1.2001, S. 1.

⁽³⁾ ABl. L 134 vom 30.4.2004, S. 1.

b) die Anforderungen der Artikel 27, Artikel 29 Absatz 2, Artikel 38, Artikel 39, Artikel 42, Artikel 46 Absätze 4 und 6, Artikel 47, Artikel 49 Absatz 3, Artikel 50 bis 53, Artikel 55 sowie Artikel 56 nicht anzuwenden unter der Voraussetzung, dass gegen Entscheidungen über die Zuweisung von Fahrwegkapazität oder die Erhebung der Weegeentgelte auf schriftliches Verlangen eines Eisenbahnunternehmens bei einer unabhängigen Stelle Beschwerde eingelegt werden kann, die binnen zwei Monaten nach Vorlage aller sachdienlichen Angaben entscheidet und deren Entscheidungen der gerichtlichen Nachprüfung unterliegen.

(2) Stellt mehr als ein gemäß Artikel 17 zugelassenes Eisenbahnunternehmen oder — im Falle Irlands und Nordirlands — ein anderswo auf diese Weise zugelassenes Eisenbahnunternehmen einen förmlichen Antrag auf Durchführung konkurrierender Eisenbahnverkehrsleistungen in, nach oder von Irland oder Nordirland, so wird nach dem Beratungsverfahren des Artikels 62 Absatz 2 entschieden, ob diese Ausnahmeregelung weiterhin anwendbar ist.

Die in Absatz 1 genannten Ausnahmeregelungen finden keine Anwendung, wenn ein Eisenbahnunternehmen, das in Irland oder Nordirland Eisenbahnverkehrsleistungen erbringt, einen förmlichen Antrag auf Durchführung von Eisenbahnverkehrsleistungen in, nach oder aus dem Hoheitsgebiet eines anderen Mitgliedstaats außer Irland für in Nordirland tätige Eisenbahnunternehmen und außer dem Vereinigten Königreich für in Irland tätige Eisenbahnunternehmen stellt.

Binnen eines Jahres nach Eingang der Entscheidung gemäß Unterabsatz 1 oder nach Eingang der Notifizierung des in Unterabsatz 2 des vorliegenden Artikels genannten förmlichen Antrags erlassen der bzw. die betreffenden Mitgliedstaaten (Irland oder das Vereinigte Königreich in Bezug auf Nordirland) die Vorschriften zur Durchführung der in Absatz 1 genannten Artikel.

(3) Eine Ausnahmeregelung nach Absatz 1 kann jeweils um einen Zeitraum von höchstens fünf Jahren verlängert werden. Spätestens 12 Monate vor Ablauf der Ausnahmeregelung kann der Mitgliedstaat, der diese Ausnahmeregelung in Anspruch nimmt, sich mit einem Antrag auf eine erneute Ausnahmeregelung an die Kommission wenden. Der Antrag ist zu begründen. Die Kommission prüft den Antrag und erlässt eine Entscheidung nach dem Beratungsverfahren des Artikels 62 Absatz 2. Jenes Verfahren gilt für jede den Antrag betreffende Entscheidung.

Bei ihrer Entscheidung trägt die Kommission sämtlichen Entwicklungen hinsichtlich der geopolitischen Lage wie auch den Entwicklungen auf dem Markt für Eisenbahnverkehrsleistungen Rechnung, die in, aus und nach dem antragstellenden Mitgliedstaat erbracht werden, der eine erneute Ausnahmeregelung beantragt hat.

Artikel 60

Ausübung der Befugnisübertragung

(1) Die Befugnis zum Erlass delegierter Rechtsakte wird der Kommission unter den in diesem Artikel festgelegten Bedingungen übertragen.

(2) Die Befugnis zum Erlass delegierter Rechtsakte gemäß Artikel 20 Absatz 5, Artikel 35 Absatz 3, Artikel 43 Absatz

2 und Artikel 56 Absatz 13 wird der Kommission für einen Zeitraum von fünf Jahren ab dem 15. Dezember 2012 übertragen. Die Kommission erstellt spätestens neun Monate vor Ablauf des Zeitraums von fünf Jahren einen Bericht über die Befugnisübertragung. Die Befugnisübertragung verlängert sich stillschweigend um Zeiträume gleicher Länge, es sei denn, das Europäische Parlament oder der Rat widersprechen einer solchen Verlängerung spätestens drei Monate vor Ablauf des jeweiligen Zeitraums.

(3) Die Befugnisübertragung gemäß Artikel 20 Absatz 5, Artikel 35 Absatz 3, Artikel 43 Absatz 2 und Artikel 56 Absatz 13 kann vom Europäischen Parlament oder vom Rat jederzeit widerrufen werden. Der Beschluss über den Widerruf beendet die Übertragung der in diesem Beschluss angegebenen Befugnis. Er wird am Tag nach seiner Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* oder zu einem im Beschluss über den Widerruf angegebenen späteren Zeitpunkt wirksam. Die Gültigkeit von delegierten Rechtsakten, die bereits in Kraft sind, wird von dem Beschluss über den Widerruf nicht berührt.

(4) Sobald die Kommission einen delegierten Rechtsakt erlässt, übermittelt sie ihn gleichzeitig dem Europäischen Parlament und dem Rat.

(5) Ein delegierter Rechtsakt, der gemäß Artikel 20 Absatz 5, Artikel 35 Absatz 3, Artikel 43 Absatz 2 und Artikel 56 Absatz 13 erlassen wurde, tritt nur in Kraft, wenn weder das Europäische Parlament noch der Rat innerhalb einer Frist von zwei Monaten nach Übermittlung dieses Rechtsakts an das Europäische Parlament und den Rat Einwände erhoben haben oder wenn vor Ablauf dieser Frist das Europäische Parlament und der Rat beide der Kommission mitgeteilt haben, dass sie keine Einwände erheben werden. Auf Initiative des Europäischen Parlaments oder des Rates wird diese Frist um zwei Monate verlängert.

Artikel 61

Anwendungsmaßnahmen

Die Kommission prüft auf Ersuchen eines Mitgliedstaats, einer Regulierungsstelle oder von sich aus Einzelmaßnahmen, die einzelstaatliche Behörden im Zusammenhang mit der Anwendung dieser Richtlinie erlassen haben und die die Bedingungen des Zugangs zur Eisenbahninfrastruktur und zu Schienenverkehrsdiensten, die Erteilung von Genehmigungen an Eisenbahnunternehmen, die Erhebung von Weegeentgelten und die Zuweisung von Fahrwegkapazität betreffen; die Prüfung erfolgt innerhalb von 12 Monaten nach Erlass der Maßnahmen. Die Kommission entscheidet binnen vier Monaten nach Eingang des Ersuchens nach dem in Artikel 62 Absatz 2 genannten Verfahren, ob die betreffende Maßnahme weiterhin angewendet werden darf.

Artikel 62

Ausschussverfahren

(1) Die Kommission wird von einem Ausschuss unterstützt. Dieser Ausschuss ist ein Ausschuss im Sinne der Verordnung (EU) Nr. 182/2011.

(2) Wird auf diesen Absatz Bezug genommen, so gilt Artikel 4 der Verordnung (EU) Nr. 182/2011.

(3) Wird auf diesen Absatz Bezug genommen, so gilt Artikel 5 der Verordnung (EU) Nr. 182/2011. Gibt der Ausschuss zum Entwurf eines gemäß Artikel 10 Absatz 4, Artikel 11 Absatz 4, Artikel 12 Absatz 5, Artikel 13 Absatz 9, Artikel 17 Absatz 5, Artikel 31 Absätze 3 und 5, Artikel 32 Absatz 4 und Artikel 57 Absatz 8 zu erlassenden Durchführungsrechtsakts keine Stellungnahme ab, so erlässt die Kommission den im Entwurf vorgesehenen Durchführungsrechtsakt nicht, und es gilt Artikel 5 Absatz 4 Unterabsatz 3 der Verordnung (EU) Nr. 182/2011.

Artikel 63

Bericht

(1) Die Kommission legt dem Europäischen Parlament, dem Rat, dem Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und dem Ausschuss der Regionen spätestens bis zum 31. Dezember 2012 einen Bericht über die Umsetzung von Kapitel II vor. In diesem Bericht wird auch die Entwicklung des Marktes einschließlich des Stands der Vorbereitungen für die weitestgehende Öffnung des Schienenverkehrsmarktes bewertet. Ferner analysiert die Kommission darin die verschiedenen Modelle für die Organisation dieses Marktes sowie die Auswirkungen dieser Richtlinie auf öffentliche Dienstleistungsaufträge sowie deren Finanzierung. Dabei berücksichtigt die Kommission die Durchführung der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 sowie die immannten Unterschiede zwischen den Mitgliedstaaten (Netzdichte, Passagierzahlen, durchschnittliche Reiseentfernung). Die Kommission schlägt gegebenenfalls gesetzgeberische Maßnahmen in Bezug auf die Öffnung des inländischen Marktes für den Schienenpersonenverkehr und zur Entwicklung geeigneter Voraussetzungen für die Sicherstellung eines diskriminierungsfreien Zugangs zur Infrastruktur vor, wobei sie auf den bestehenden Anforderungen einer Trennung zwischen Infrastrukturbetrieb und Verkehrsleistungen aufbaut, und bewertet die Auswirkungen der Maßnahmen.

(2) Auf der Grundlage der Erfahrung, die im Rahmen des Netzwerks der Regulierungsstellen gesammelt wurde, legt die Kommission dem Europäischen Parlament, dem Rat, dem Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und dem Ausschuss der Regionen bis zum 16. Dezember 2014, einen Bericht über die Zusammenarbeit zwischen den Regulierungsstellen vor. Gegebenenfalls schlägt die Kommission ergänzende Maßnahmen vor, um eine stärker integrierte regulierende Aufsicht über den europäischen Eisenbahnmarkt, vor allem bei internationalen Strecken, zu gewährleisten. Zu diesem Zweck sind gegebenenfalls auch gesetzgeberische Maßnahmen in Betracht zu ziehen.

Artikel 64

Umsetzung

(1) Die Mitgliedstaaten setzen die Rechts- und Verwaltungsvorschriften in Kraft, die erforderlich sind, um dieser Richtlinie — auch hinsichtlich der Einhaltung durch die betreffenden Unternehmen, Betreiber, Antragsteller, Behörden und sonstigen Stellen — bis zum 16. Juni 2015 nachzukommen. Sie teilen

der Kommission unverzüglich den Wortlaut dieser Vorschriften mit.

Bei Erlass dieser Vorschriften nehmen die Mitgliedstaaten in den Vorschriften selbst oder durch einen Hinweis bei der amtlichen Veröffentlichung auf die vorliegende Richtlinie Bezug. In diese Vorschriften fügen sie die Erklärung ein, dass Bezugnahmen in den geltenden Rechts- und Verwaltungsvorschriften auf die durch die vorliegende Richtlinie geänderten Richtlinien als Bezugnahmen auf die vorliegende Richtlinie gelten. Die Mitgliedstaaten regeln die Einzelheiten dieser Bezugnahme und die Formulierung dieser Erklärung.

(2) Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission den Wortlaut der wichtigsten innerstaatlichen Rechtsvorschriften mit, die sie auf dem unter diese Richtlinie fallenden Gebiet erlassen.

Malta und Zypern sind von der Pflicht zur Umsetzung und Durchführung der Kapitel II und IV dieser Richtlinie ausgenommen, solange in ihrem Staatsgebiet kein Eisenbahnsystem besteht.

Artikel 65

Aufhebung

Die Richtlinien 91/440/EWG, 95/18/EG und 2001/14/EG in der Fassung der in Anhang IX Teil A aufgeführten Richtlinien werden unbeschadet der Verpflichtungen der Mitgliedstaaten hinsichtlich der in Anhang IX Teil B genannten Fristen für die Umsetzung der dort genannten Richtlinien in nationales Recht mit Wirkung vom 15. Dezember 2012, aufgehoben.

Bezugnahmen auf die aufgehobenen Richtlinien gelten als Bezugnahmen auf die vorliegende Richtlinie und sind nach Maßgabe der Entsprechungstabelle in Anhang X zu lesen.

Artikel 66

Inkrafttreten

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

Artikel 67

Adressaten

Diese Richtlinie ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

Geschehen zu Straßburg am 21. November 2012.

*Im Namen des Europäischen
Parlaments*

Der Präsident

M. SCHULZ

Im Namen des Rates

Der Präsident

A. D. MAVROYIANNIS

ANHANG I

VERZEICHNIS DER EISENBAHNINFRASTRUKTURANLAGEN

Die Eisenbahninfrastruktur umfasst folgende Anlagen, sofern diese zu den Haupt- und Dienstgleisen gehören, ausgenommen Gleise innerhalb der Ausbesserungswerke, Bahnbetriebswerke oder Lokomotivschuppen sowie private Gleisanschlüsse:

- Grundstücke;
 - Bahnkörper und Planum, insbesondere Dämme, Einschnitte, Dränagen und Entwässerungsgräben, Öffnungen geringer Lichtweite, Futtermauern und Anpflanzungen zum Schutz der Böschungen usw., Personenbahnsteige und Laderampen, auch in Personenbahnhöfen und Güterterminals, Seitenstreifen und Seitenwege, Einfriedungsmauern, Hecken und Zäune, Feuerschutzstreifen, Heizanlagen für Weichen, Gleiskreuzungen, Schneezäune;
 - Kunstbauten: Brücken, Durchlässe und sonstige Bahnüberführungen, Tunnel, überdeckte Einschnitte und sonstige Bahnunterführungen, Stützmauern und Schutzbauten gegen Lawinen, Steinschlag usw.;
 - schienengleiche Übergänge einschließlich der zur Sicherung des Straßenverkehrs erforderlichen Anlagen;
 - Oberbau: Schienen, Rillenschienen und Leitschienen, Schwellen und Langschwellen, Kleineisen zur Schienenverbindung, Bettung einschließlich Kies und Sand, Weichen und Gleiskreuzungen, Drehscheiben und Schiebebühnen (ausgenommen diejenigen, die nur den Triebfahrzeugen dienen);
 - Zugangswege für Passagiere und Güter, einschließlich der Zufahrtsstraßen und des Zugangs für Fußgänger;
 - Sicherungs-, Signal- und Fernmeldeanlagen auf freier Strecke, auf Bahnhöfen und Rangierbahnhöfen, einschließlich der Anlagen zur Erzeugung, Umwandlung und Verteilung von elektrischem Strom für das Signalwesen und die Fernmeldeanlagen; die zu den vorgenannten Anlagen gehörenden Gebäude, Gleisbremsen;
 - Beleuchtungsanlagen für den Ablauf und die Sicherung des Verkehrs;
 - Anlagen zur Umwandlung und Zuleitung von Strom für die elektrische Zugförderung: Unterwerke, Stromversorgungsleitungen zwischen Unterwerk und Fahrdrabt, Fahrleitungen mit Masten, dritte Schiene mit Tragestützen;
 - Dienstgebäude des Wegedienstes, einschließlich eines Teils der Anlagen für die Erhebung von Beförderungsentgelten.
-

ANHANG II

FÜR DIE EISENBAHNUNTERNEHMEN ZU ERBRINGENDE LEISTUNGEN**(gemäß Artikel 13)**

1. Das Mindestzugangspaket umfasst Folgendes:
 - a) die Bearbeitung von Anträgen auf Zuweisung von Fahrwegkapazität der Eisenbahn,
 - b) das Recht zur Nutzung zugewiesener Fahrwegkapazität,
 - c) die Nutzung der Eisenbahninfrastruktur einschließlich Weichen und Abzweigungen,
 - d) die Zugsteuerung einschließlich der Signalisierung, Regelung, Abfertigung und der Übermittlung und Bereitstellung von Informationen über Zugbewegungen,
 - e) die Nutzung von Versorgungseinrichtungen für Fahrstrom, sofern vorhanden,
 - f) alle anderen Informationen, die zur Durchführung oder zum Betrieb des Verkehrsdienstes, für den Kapazität zugewiesen wurde, erforderlich sind.
2. Der Zugang — einschließlich des Schienenzugangs — wird zu folgenden Serviceeinrichtungen, soweit vorhanden, und zu den Leistungen, die in diesen Einrichtungen erbracht werden, gewährt:
 - a) Personenbahnhöfe, deren Gebäude und sonstige Einrichtungen, einschließlich Einrichtungen für die Anzeige von Reiseauskünften sowie geeigneter Örtlichkeiten für den Fahrscheinverkauf,
 - b) Güterterminals,
 - c) Rangierbahnhöfe und Zugbildungseinrichtungen einschließlich Rangiereinrichtungen,
 - d) Abstellgleise,
 - e) Wartungseinrichtungen — mit Ausnahme von Leistungen im Rahmen der schweren Instandhaltung, die für Hochgeschwindigkeitszüge oder andere Arten von Fahrzeugen erbracht werden, die besonderer Einrichtungen bedürfen,
 - f) andere technische Einrichtungen einschließlich Reinigungs- und Wascheinrichtungen,
 - g) See- und Binnenhafenanlagen mit Schienenverkehr,
 - h) Hilfseinrichtungen,
 - i) Einrichtungen für die Brennstoffaufnahme und Bereitstellung von Brennstoffen in diesen Einrichtungen, deren Preis auf der Rechnung getrennt auszuweisen ist.
3. Die Zusatzleistungen können Folgendes umfassen:
 - a) Bereitstellung von Fahrstrom, dessen Preis auf der Rechnung getrennt von den für die Nutzung der Stromversorgungseinrichtungen erhobenen Entgelten auszuweisen ist, unbeschadet der Anwendung der Richtlinie 2009/72/EG,
 - b) Vorheizen von Personenzügen,
 - c) kundenspezifische Verträge über
 - die Überwachung von Gefahrguttransporten,
 - die Unterstützung beim Betrieb ungewöhnlicher Züge.
4. Die Nebenleistungen können Folgendes umfassen:
 - a) Zugang zu Telekommunikationsnetzen,
 - b) Bereitstellung zusätzlicher Informationen,
 - c) technische Inspektion der Fahrzeuge,
 - d) Fahrscheinverkauf in Personenbahnhöfen,
 - e) Leistungen im Rahmen der schweren Instandhaltung, die in Wartungseinrichtungen erbracht werden, die für Hochgeschwindigkeitszüge oder andere Arten von Fahrzeugen bestimmt sind, die besonderer Einrichtungen bedürfen.

ANHANG III

FINANZIELLE LEISTUNGSFÄHIGKEIT**(gemäß Artikel 20)**

Die Informationen, die von antragstellenden Unternehmen gemäß Artikel 20 bereitzustellen sind, umfassen Folgendes:

- a) verfügbare Finanzmittel einschließlich Bankguthaben sowie zugesagte Überziehungskredite und Darlehen,
 - b) als Sicherheit verfügbare Mittel und Vermögensgegenstände,
 - c) Betriebskapital,
 - d) einschlägige Kosten einschließlich der Erwerbskosten oder Anzahlungen für Transportmittel, Grundstücke, Gebäude, Anlagen und Fahrzeuge,
 - e) Belastungen des Betriebsvermögens,
 - f) Steuern und Sozialversicherungsbeiträge.
-

ANHANG IV

INHALT DER SCHIENENNETZ-NUTZUNGSBEDINGUNGEN**(gemäß Artikel 27)**

Die Schienennetz-Nutzungsbedingungen gemäß Artikel 27 müssen folgende Angaben enthalten:

1. Einen Abschnitt mit Angaben zur Art des Fahrwegs, der den Eisenbahnunternehmen zur Verfügung steht, sowie zu den Zugangsbedingungen für den betreffenden Fahrweg. Die Angaben in diesem Abschnitt müssen — auf Jahresbasis — mit den gemäß Artikel 35 der Richtlinie 2008/57/EG zu veröffentlichenden Eisenbahninfrastrukturregistern im Einklang stehen oder auf diese verweisen.
2. Einen Abschnitt mit einer Darlegung der Entgeltgrundsätze und der Tarife. Dieser Abschnitt umfasst hinreichende Einzelheiten der Entgeltregelung sowie ausreichende Informationen zu den Entgelten und andere für den Zugang relevante Angaben bezüglich der in Anhang II aufgeführten Leistungen, die nur von einem einzigen Anbieter erbracht werden. Es ist im Einzelnen aufzuführen, welche Verfahren, Regeln und gegebenenfalls Tabellen zur Durchführung der Artikel 31 bis 36 in Bezug sowohl auf Kosten als auch auf Entgelte angewandt werden. Dieser Abschnitt enthält ferner Angaben zu bereits beschlossenen oder, soweit verfügbar, in den kommenden fünf Jahren vorgesehenen Entgeltänderungen.
3. Einen Abschnitt über die Grundsätze und die Kriterien für die Zuweisung von Fahrwegkapazität. Es sind Angaben zu den allgemeinen Kapazitätsmerkmalen des Fahrwegs, der den Eisenbahnunternehmen zur Verfügung steht, sowie zu etwaigen Nutzungseinschränkungen, einschließlich des zu erwartenden Kapazitätsbedarfs für Instandhaltungszwecke, zu machen. In diesem Abschnitt sind ferner die Abwicklung und die Fristen des Verfahrens der Zuweisung von Fahrwegkapazität anzugeben. Er enthält spezifische Kriterien, die für dieses Verfahren von Belang sind, insbesondere
 - a) die Verfahren für die Stellung von Anträgen auf Zuweisung von Fahrwegkapazität durch Antragsteller beim Betreiber der Infrastruktur,
 - b) Anforderungen an Antragsteller,
 - c) Zeitplan des Antrags- und Zuweisungsverfahrens und der Verfahren, die bei der Anforderung von Informationen zur Netzfahrplanerstellung einzuhalten sind, sowie der Verfahren zur zeitlichen Planung planmäßiger und außerplanmäßiger Instandhaltungsarbeiten,
 - d) Grundsätze des Koordinierungsverfahrens und des in diesem Rahmen eingerichteten Streitbeilegungssystems,
 - e) im Fall einer Fahrwegüberlastung durchzuführende Verfahren und anzuwendende Kriterien,
 - f) Einzelheiten zur Nutzungsbeschränkung von Fahrwegen,
 - g) Bedingungen, durch die dem Grad der bisherigen Inanspruchnahme von Fahrwegkapazität bei der Festlegung von Rangfolgen im Zuweisungsverfahren Rechnung getragen wird.In diesem Abschnitt ist im Einzelnen anzugeben, welche Maßnahmen getroffen wurden, um eine angemessene Behandlung der Güterverkehrsdienste, der grenzüberschreitenden Verkehrsdienste und der dem Ad-hoc-Verfahren unterliegenden Anträge sicherzustellen. Er enthält ein Muster für die Beantragung von Fahrwegkapazität. Der Infrastrukturbetreiber veröffentlicht zudem genaue Angaben zu den Verfahren für die Zuweisung grenzüberschreitender Fahrtrassen.
4. Einen Abschnitt mit Informationen bezüglich der Beantragung von Genehmigungen gemäß Artikel 25 der vorliegenden Richtlinie und von nach der Richtlinie 2004/49/EG erteilten Sicherheitsbescheinigungen oder mit der Angabe einer Website, auf der diese Informationen unentgeltlich in elektronischer Form zur Verfügung gestellt werden.
5. Einen Abschnitt mit Angaben zu den Streitbelegungs- und Beschwerdeverfahren bezüglich des Zugangs zu Schienennetzinfrastruktur und Diensten sowie der leistungsabhängigen Entgeltregelung gemäß Artikel 35.
6. Einen Abschnitt mit Informationen über den Zugang zu den Serviceeinrichtungen gemäß Anhang II und die dafür erhobenen Entgelte. Die Betreiber von Serviceeinrichtungen, die nicht dem Infrastrukturbetreiber unterstehen, stellen Informationen über die Entgelte, die für den Zugang zu den Einrichtungen und die erbrachten Leistungen erhoben werden, sowie über die technischen Zugangsbedingungen bereit, die in die Schienennetz-Nutzungsbedingungen aufzunehmen sind, oder sie geben eine Website an, auf der diese Informationen unentgeltlich in elektronischer Form zur Verfügung gestellt werden.
7. Einen Mustervertrag für den Abschluss von Rahmenverträgen zwischen Infrastrukturbetreibern und Antragstellern gemäß Artikel 42.

ANHANG V

**GRUNDSÄTZE UND ECKDATEN FÜR VERTRAGLICHE VEREINBARUNGEN ZWISCHEN ZUSTÄNDIGEN
BEHÖRDEN UND INFRASTRUKTURBETREIBERN****(gemäß Artikel 30)**

Die vertragliche Vereinbarung spezifiziert die in Artikel 30 aufgeführten Elemente, was sich mindestens auf Folgendes bezieht:

1. die Infrastruktur und die Serviceeinrichtungen, auf die sich die Vereinbarung bezieht, entsprechend der Gliederung in Anhang II. Dies beinhaltet sämtliche Aspekte des Infrastrukturbetriebs, einschließlich der Instandhaltung und Erneuerung der bereits in Betrieb befindlichen Infrastruktur. Gegebenenfalls kann dies auch den Bau neuer Infrastruktur umfassen;
2. die Modalitäten der Zahlungen oder der Finanzierung für die in Anhang II aufgeführten Infrastrukturleistungen, für die Instandhaltung und Erneuerung und für den Abbau von Instandhaltungs- und Erneuerungsrückständen. Gegebenenfalls kann dies auch die Modalitäten von Zahlungen oder Finanzierungen für neue Infrastruktur umfassen;
3. nutzerorientierte Leistungsvorgaben in Form von Indikatoren und Qualitätskriterien in Bezug auf Elemente wie
 - a) Zugbetriebsleistung (z. B. unter den Gesichtspunkten Streckengeschwindigkeit und Zuverlässigkeit) und Kundenzufriedenheit,
 - b) Netzkapazität,
 - c) Vermögensverwaltung,
 - d) Tätigkeitsvolumen,
 - e) Sicherheitsniveaus und
 - f) Umweltschutz;
4. den möglichen Instandhaltungsrückstand und die Vermögenswerte, die außer Betrieb genommen werden und dadurch unterschiedliche Finanzströme freisetzen;
5. die Anreize gemäß Artikel 30 Absatz 1 mit Ausnahme der Anreize, die im Wege von Regulierungsmaßnahmen nach Artikel 30 Absatz 3 geschaffen werden;
6. Mindestanforderungen an Inhalt und Häufigkeit der Berichterstattung der Infrastrukturbetreiber, einschließlich der jährlich zu veröffentlichenden Informationen;
7. die vereinbarte Laufzeit der Vereinbarung, die gegebenenfalls an die Laufzeit des Geschäftsplans, der Konzession oder der Lizenz des Infrastrukturbetreibers anzupassen ist und mit den vom Staat festgelegten Rahmenbedingungen und Vorschriften für die Entgelterhebung im Einklang stehen muss;
8. Regeln für den Umgang mit größeren Betriebsstörungen und Notfällen, einschließlich Notfallplänen und vorzeitiger Kündigung der Vereinbarung, sowie für die rechtzeitige Unterrichtung der Nutzer;
9. Abhilfemaßnahmen für den Fall, dass eine Vertragspartei ihre vertraglichen Verpflichtungen nicht erfüllt, oder für außergewöhnliche Umstände, die die Verfügbarkeit öffentlicher Mittel beeinträchtigen. Dies umfasst auch die Voraussetzungen und Verfahren für Neuverhandlungen und vorzeitige Kündigung.

ANHANG VI

**ANFORDERUNGEN IN BEZUG AUF EISENBAHNINFRASTRUKTURKOSTEN UND ZUGANGSENTGELTE
(gemäß Artikel 32 Absatz 1 und Artikel 35)**

1. Die Paare, die von den Infrastrukturbetreibern zu berücksichtigen sind, wenn sie eine Liste von Marktsegmenten im Hinblick auf die Einführung von Aufschlägen in der Entgeltregelung gemäß Artikel 32 Absatz 1 festlegen, umfassen mindestens die folgenden:
 - a) Personenverkehr/Güterverkehr,
 - b) Gefahrgutzüge/andere Güterzüge,
 - c) Inländischer Verkehr/grenzüberschreitender Verkehr,
 - d) Kombiniertes Verkehr/Direktverkehr,
 - e) Personenstadt- oder -regionalverkehr/Personenfernverkehr,
 - f) Ganzzüge/Einzelwagenverkehr,
 - g) Netzfahrplan/Gelegenheitsverkehr.
2. Für leistungsabhängige Entgeltregelungen nach Artikel 35 gelten die folgenden Grundsätze:
 - a) Um ein vereinbartes Leistungsniveau zu erreichen und die wirtschaftliche Tragfähigkeit eines Verkehrsdienstes nicht zu gefährden, vereinbart der Infrastrukturbetreiber mit den Antragstellern die Eckwerte der leistungsabhängigen Entgeltregelung, insbesondere die Dauer von Verspätungen und die Grenzwerte, ab denen nach Maßgabe der leistungsabhängigen Entgeltregelung Zahlungen fällig werden, und zwar sowohl für Einzelfahrten als auch für sämtliche Zugbewegungen, die ein Eisenbahnunternehmen in einer bestimmten Zeit durchführt.
 - b) Der Infrastrukturbetreiber teilt den Eisenbahnunternehmen den Netzfahrplan, anhand dessen die Verspätungen berechnet werden, mindestens fünf Tage vor der Zugfahrt mit. Im Falle höherer Gewalt oder kurzfristiger Netzfahrplanänderungen kann der Infrastrukturbetreiber eine kürzere Mitteilungsfrist anwenden.
 - c) Alle Verspätungen sind einer der nachstehenden Kategorien und Unterkategorien zuzuordnen:
 1. Betriebs-/Planungsmanagement des Infrastrukturbetreibers
 - 1.1. Fahrplanerstellung
 - 1.2. Zugbildung
 - 1.3. Fehler im Betriebsverfahren
 - 1.4. Falsche Anwendung der Vorrangregeln
 - 1.5. Personal
 - 1.6. Andere Ursachen
 2. Infrastruktureinrichtungen des Infrastrukturbetreibers
 - 2.1. Signalanlagen
 - 2.2. Signalanlagen an Bahnübergängen
 - 2.3. Telekommunikationsanlagen
 - 2.4. Stromversorgungseinrichtungen
 - 2.5. Gleis
 - 2.6. Bauwerke
 - 2.7. Personal
 - 2.8. Andere Ursachen
 3. Dem Infrastrukturbetreiber zuzuschreibende bautechnische Ursachen
 - 3.1. Geplante Bauarbeiten

- 3.2. Probleme bei der Ausführung von Bauarbeiten
- 3.3. Geschwindigkeitsbeschränkung wegen schadhafter Gleise
- 3.4. Andere Ursachen
4. Anderen Infrastrukturbetreibern zuzuschreibende Probleme
 - 4.1. verursacht durch den vorgelagerten Infrastrukturbetreiber
 - 4.2. verursacht durch den nachgelagerten Infrastrukturbetreiber
5. Dem Eisenbahnunternehmen zuzuschreibende kommerzielle Ursachen
 - 5.1. Überschreitung der Haltezeit
 - 5.2. Antrag des Eisenbahnunternehmens
 - 5.3. Ladevorgänge
 - 5.4. Ladeprobleme
 - 5.5. Zugvorbereitung
 - 5.6. Personal
 - 5.7. Andere Ursachen
6. Fahrzeuge des Eisenbahnunternehmens
 - 6.1. Umlaufplanerstellung und -änderung
 - 6.2. Zugbildung durch das Eisenbahnunternehmen
 - 6.3. Probleme mit Reisezugwagen
 - 6.4. Probleme mit Güterwagen
 - 6.5. Probleme mit Fahrzeugen, Lokomotiven und Triebwagen
 - 6.6. Personal
 - 6.7. Andere Ursachen
7. Anderen Eisenbahnunternehmen zuzuschreibende Probleme
 - 7.1. verursacht durch das nachgelagerte Eisenbahnunternehmen
 - 7.2. verursacht durch das vorgelagerte Eisenbahnunternehmen
8. Externe Ursachen, die weder dem Infrastrukturbetreiber noch dem Eisenbahnunternehmen zuzuschreiben sind
 - 8.1. Streik
 - 8.2. Verwaltungsformalitäten
 - 8.3. Äußere Einflüsse
 - 8.4. Wetterbedingte Auswirkungen und natürliche Ursachen
 - 8.5. Verspätung durch externe Ursachen im nachgelagerten Schienennetz
 - 8.6. Andere Ursachen
9. Sekundäre Ursachen, die weder dem Infrastrukturbetreiber noch dem Eisenbahnunternehmen zuzuschreiben sind
 - 9.1. Gefährliche Ereignisse, Unfälle und Risiken

- 9.2. Streckenbelegung wegen Verspätung desselben Zuges
 - 9.3. Streckenbelegung wegen Verspätung eines anderen Zuges
 - 9.4. Umlauf
 - 9.5. Anschlüsse
 - 9.6. Weitere Untersuchung erforderlich.
- d) Verspätungen sollten nach Möglichkeit nur einer einzigen Organisation zugeschrieben werden, wobei sowohl die Verantwortung für die Störung als auch die Fähigkeit zur Wiederherstellung des normalen Verkehrsbetriebs zu berücksichtigen sind.
- e) Bei der Berechnung der Zahlungen ist die durchschnittliche Verspätung von Eisenbahnverkehrsdiensten zu berücksichtigen, für die ähnliche Pünktlichkeitsanforderungen gelten.
- f) Der Infrastrukturbetreiber teilt den Eisenbahnunternehmen so rasch wie möglich die Berechnung der nach der leistungsabhängigen Entgeltregelung fälligen Zahlungen mit. Die Berechnung umfasst sämtliche verspäteten Zugfahrten innerhalb eines Zeitraums von höchstens einem Monat.
- g) Unbeschadet der bestehenden Rechtsbehelfe und des Artikels 56 ist für Streitfälle in Bezug auf die leistungsabhängige Entgeltregelung ein Streitbeilegungssystem einzurichten, damit solche Angelegenheiten rasch bereinigt werden können. Dieses Streitbeilegungssystem gewährleistet Unparteilichkeit gegenüber den beteiligten Parteien. Gelangt dieses System zur Anwendung, ist innerhalb von zehn Arbeitstagen eine Entscheidung zu treffen.
- h) Auf der Grundlage der in der leistungsabhängigen Entgeltregelung vereinbarten Eckwerte veröffentlicht der Infrastrukturbetreiber einmal jährlich das von den Eisenbahnunternehmen im Jahresdurchschnitt erzielte Leistungsniveau.
-

ANHANG VII

ZEITPLAN DES ZUWEISUNGSVERFAHRENS**(gemäß Artikel 43)**

1. Der Netzfahrplan wird einmal im Kalenderjahr erstellt.
 2. Der Wechsel des Netzfahrplans erfolgt am zweiten Samstag im Dezember um 24.00 Uhr. Wird ein Netzfahrplanwechsel oder eine Netzfahrplananpassung nach den Wintermonaten durchgeführt, insbesondere zur Berücksichtigung etwaiger Fahrplanänderungen im regionalen Personenverkehr, so erfolgt die Umstellung am zweiten Samstag im Juni um 24.00 Uhr und bei Bedarf zu anderen Terminen. Die Infrastrukturbetreiber können sich auf abweichende Termine verständigen; in diesem Fall unterrichten sie die Kommission entsprechend, falls der internationale Verkehr betroffen sein könnte.
 3. Die Frist für den Eingang von Anträgen auf die Zuweisung von Fahrwegkapazität für die Aufnahme in den Netzfahrplan darf nicht mehr als zwölf Monate vor dem Inkrafttreten des Netzfahrplans ablaufen.
 4. Die Infrastrukturbetreiber tragen dafür Sorge, dass spätestens elf Monate vor Inkrafttreten des Netzfahrplans vorläufige grenzüberschreitende Zugtrassen in Zusammenarbeit mit den anderen betroffenen Infrastrukturbetreibern festgelegt sind. Die Infrastrukturbetreiber gewährleisten soweit wie möglich, dass diese Zugtrassen in den nachfolgenden Verfahrensschritten beibehalten werden.
 5. Spätestens vier Monate nach Ablauf der Frist für die Einreichung von Anträgen seitens der Antragsteller erstellt der Infrastrukturbetreiber einen Netzfahrplanentwurf.
-

ANHANG VIII

DER REGULIERUNGSSTELLE AUF VERLANGEN VORZULEGENDE BUCHFÜHRUNGSDATEN**(gemäß Artikel 56 Absatz 12)**

1. Getrennte Rechnungsführung

- a) getrennte Gewinn- und Verlustrechnungen und Bilanzen für die Bereiche Güterverkehr, Personenverkehr und Infrastrukturbetrieb;
- b) genaue und transparente Angaben über einzelne Quellen und Verwendungen von öffentlichen Geldern und Ausgleichsleistungen anderer Art. Dazu gehört auch eine detaillierte Übersicht über die Zahlungsströme der Unternehmen, damit festgestellt werden kann, wofür diese öffentlichen Mittel und Ausgleichsleistungen anderer Art verwendet wurden;
- c) Aufwands- und Ertragsposten, anhand deren sich gemäß den Anforderungen der Regulierungsstelle feststellen lässt, ob zwischen den verschiedenen Geschäftsbereichen eine Quersubvention stattgefunden hat;
- d) das für die Aufteilung der Kosten auf die einzelnen Geschäftsbereiche angewendete Verfahren;
- e) falls das regulierte Unternehmen Teil einer Unternehmensgruppe ist, vollständige Angaben über Zahlungen zwischen den Unternehmen der Gruppe.

2. Kontrolle der Weagentgelte

- a) verschiedene Kostenkategorien, insbesondere hinreichende Informationen über die Grenzkosten/direkten Kosten der einzelnen Dienste oder Gruppen von Diensten, um eine Kontrolle der Weagentgelte zu ermöglichen;
- b) hinreichende Angaben, um eine Kontrolle der Einzelentgelte, die für Dienste (oder Gruppen von Diensten) entrichtet werden, zu ermöglichen. Auf Verlangen der Regulierungsstelle gehören dazu auch Angaben zum Umfang einzelner Dienste, zu den Preisen für einzelne Dienste sowie zu den Gesamteinnahmen, die aus den von internen und externen Kunden für einzelne Dienste entrichteten Entgelten erzielt werden;
- c) gemäß der von der Regulierungsstelle geforderten Kostenrechnungsmethode Angaben zu den Kosten einzelner Dienste (oder Gruppen von Diensten) und den daraus erzielten Einnahmen, damit eine etwaige wettbewerbswidrige Preispolitik (Quersubventionen, Verdrängungspreise und überhöhte Preise) festgestellt werden kann.

3. Angaben zur finanziellen Leistungsfähigkeit

- a) Erklärung zur finanziellen Leistungsfähigkeit,
 - b) Ausgabenerklärung (Übersicht),
 - c) Erklärung zu den Instandhaltungsausgaben,
 - d) Erklärung zu den Betriebsausgaben,
 - e) Gewinn- und Verlustrechnung,
 - f) etwaige Anmerkungen zur näheren Erläuterung der Erklärungen.
-

ANHANG IX

TEIL A

AUFGEHOBENE RICHTLINIEN MIT IHREN NACHFOLGENDEN ÄNDERUNGEN**(gemäß Artikel 65)**

Richtlinie 91/440/EWG des Rates
(ABl. L 237 vom 24.8.1991, S. 25)

Richtlinie 2001/12/EG des Europäischen Parlaments und des Rates
(ABl. L 75 vom 15.3.2001, S. 1)

Richtlinie 2004/51/EG des Europäischen Parlaments und des Rates
(ABl. L 164 vom 30.4.2004, S. 164)

Richtlinie 2006/103/EG des Rates
(ABl. L 363 vom 20.12.2006, S. 344)

Nur Abschnitt B des Anhangs

Richtlinie 2007/58/EG des Europäischen Parlaments und des Rates
(ABl. L 315 vom 3.12.2007, S. 44)

Nur Artikel 1

Richtlinie 95/18/EG des Rates
(ABl. L 143 vom 27.6.1995, S. 70)

Richtlinie 2001/13/EG des Europäischen Parlaments und des Rates
(ABl. L 75 vom 15.3.2001, S. 26)

Richtlinie 2004/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates
(ABl. L 164 vom 30.4.2004, S. 44)

Nur Artikel 29

Richtlinie 2001/14/EG des Europäischen Parlaments und des Rates
(ABl. L 75 vom 15.3.2001, S. 29)

Entscheidung 2002/844/EG der Kommission
(ABl. L 289 vom 26.10.2002, S. 30)

Richtlinie 2004/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates
(ABl. L 164 vom 30.4.2004, S. 44)

Nur Artikel 30

Richtlinie 2007/58/EG des Europäischen Parlaments und des Rates
(ABl. L 315 vom 3.12.2007, S. 44)

Nur Artikel 2

TEIL B

FRISTEN FÜR DIE UMSETZUNG IN NATIONALES RECHT**(gemäß Artikel 65)**

Richtlinie	Umsetzungsfrist
91/440/EWG	1. Januar 1993
95/18/EG	27. Juni 1997
2001/12/EG	15. März 2003
2001/13/EG	15. März 2003
2001/14/EG	15. März 2003
2004/49/EG	30. April 2006
2004/51/EG	31. Dezember 2005
2006/103/EG	1. Januar 2007
2007/58/EG	4. Juni 2009

ANHANG X

ENTSPRECHUNGSTABELLE

Richtlinie 91/440/EWG	Richtlinie 95/18/EG	Richtlinie 2001/14/EG	vorliegende Richtlinie
Artikel 2 Absatz 1	Artikel 1 Absatz 1	Artikel 1 Absatz 1 Unterabsatz 1	Artikel 1 Absatz 1
		Artikel 1 Absatz 2	Artikel 1 Absatz 2
Artikel 2 Absatz 2	Artikel 1 Absatz 2		Artikel 2 Absatz 1
		Artikel 1 Absatz 3	Artikel 2 Absatz 2
			Artikel 2 Absatz 3
			Artikel 2 Absätze 4 bis 9
Artikel 2 Absatz 4			Artikel 2 Absatz 10
			Artikel 2 Absatz 11
Artikel 3			Artikel 3 Nummern 1 bis 8
			Artikel 3 Nummern 9 bis 13
	Artikel 2 Buchstaben b und c		Artikel 3 Nummern 14 und 15
		Artikel 2	Artikel 3 Nummern 16 und 17
			Artikel 3 Nummern 18 bis 28
			Artikel 3 Nummern 29 und 30
Artikel 4			Artikel 4
Artikel 5			Artikel 5 Absätze 1 bis 3
			Artikel 5 Absatz 4
Artikel 6 Absätze 1 und 2			Artikel 6 Absätze 1 und 2
Artikel 9 Absatz 4			Artikel 6 Absatz 3
Artikel 6 Absatz 1 Unterabsatz 2			Artikel 6 Absatz 4
Artikel 6 Absatz 3 und Anhang II			Artikel 7 Absatz 1
		Artikel 4 Absatz 2 und Artikel 14 Absatz 2	Artikel 7 Absatz 2

Richtlinie 91/440/EWG	Richtlinie 95/18/EG	Richtlinie 2001/14/EG	vorliegende Richtlinie
Artikel 7 Absätze 1, 3 und 4		Artikel 6 Absatz 1	Artikel 8 Absätze 1, 2 und 3 Artikel 8 Absatz 4
Artikel 9 Absätze 1 und 2			Artikel 9 Absätze 1 und 2
Artikel 10 Absätze 3 und 3a			Artikel 10 Absätze 1 und 2
Artikel 10 Absatz 3b			Artikel 11 Absätze 1, 2 und 3 Artikel 11 Absatz 4
Artikel 10 Absätze 3c und 3e			Artikel 11 Absätze 5 und 6
Artikel 10 Absatz 3f			Artikel 12 Absätze 1 bis 4 Artikel 12 Absatz 5
Artikel 10b	Artikel 3	Artikel 5	Artikel 13 Artikel 14 Artikel 15 Artikel 16
	Artikel 4 Absätze 1 bis 4		Artikel 17 Absätze 1 bis 4
	Artikel 5		Artikel 18
	Artikel 6		Artikel 19
	Artikel 7 Absatz 1		Artikel 20 Absatz 1
	Anhang, Teil 1 Nummer 1		Artikel 20 Absatz 2 Artikel 20 Absatz 3
	Artikel 8		Artikel 21
	Artikel 9		Artikel 22
	Artikel 4 Absatz 5		Artikel 23 Absatz 1
	Artikel 10		Artikel 23 Absätze 2 und 3
	Artikel 11		Artikel 24
	Artikel 15		Artikel 25
		Artikel 1 Absatz 1 Unterabsatz 2	Artikel 26
		Artikel 3	Artikel 27
Artikel 10 Absatz 5			Artikel 28

Richtlinie 91/440/EWG	Richtlinie 95/18/EG	Richtlinie 2001/14/EG	vorliegende Richtlinie
		Artikel 4 Absätze 1 und 3 bis 6	Artikel 29
		Artikel 6 Absätze 2 bis 5	Artikel 30
		Artikel 7	Artikel 31
		Artikel 8	Artikel 32
		Artikel 9	Artikel 33
		Artikel 10	Artikel 34
		Artikel 11	Artikel 35
		Artikel 12	Artikel 36
			Artikel 37
		Artikel 13	Artikel 38
		Artikel 14 Absätze 1 und 3	Artikel 39
		Artikel 15	Artikel 40
		Artikel 16	Artikel 41
		Artikel 17	Artikel 42
		Artikel 18	Artikel 43
		Artikel 19	Artikel 44
		Artikel 20 Absätze 1, 2 und 3	Artikel 45 Absätze 1, 2 und 3
			Artikel 45 Absatz 4
		Artikel 20 Absatz 4	Artikel 45 Absatz 5
		Artikel 21	Artikel 46
		Artikel 22	Artikel 47
		Artikel 23	Artikel 48
		Artikel 24	Artikel 49
		Artikel 25	Artikel 50

Richtlinie 91/440/EWG	Richtlinie 95/18/EG	Richtlinie 2001/14/EG	vorliegende Richtlinie
		Artikel 26	Artikel 51
		Artikel 27	Artikel 52
		Artikel 28	Artikel 53
		Artikel 29	Artikel 54
		Artikel 30 Absatz 1	Artikel 55
		Artikel 30 Absatz 2	Artikel 56 Absatz 1
		Artikel 31	Artikel 57
Artikel 12			Artikel 58
Artikel 14a		Artikel 33 Absätze 1, 2 und 3	Artikel 59
			Artikel 60
		Artikel 34 Absatz 2	Artikel 61
Artikel 11a		Artikel 35 Absätze 1, 2 und 3	Artikel 62
Artikel 10 Absatz 9			Artikel 63
		Artikel 38	Artikel 64
			Artikel 65
	Artikel 17	Artikel 39	Artikel 66
Artikel 16	Artikel 18	Artikel 40	Artikel 67
			Anhang I
		Anhang II	Anhang II
	Anhang		Anhang III
		Anhang I	Anhang IV
			Anhang V
			Anhang VI
		Anhang III	Anhang VII
			Anhang VIII

I

(Gesetzgebungsakte)

RICHTLINIEN

RICHTLINIE (EU) 2016/2370 DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

vom 14. Dezember 2016

zur Änderung der Richtlinie 2012/34/EU bezüglich der Öffnung des Marktes für inländische Schienenpersonenverkehrsdienste und der Verwaltung der Eisenbahninfrastruktur

(Text von Bedeutung für den EWR)

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION —

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

auf Vorschlag der Europäischen Kommission,

nach Zuleitung des Entwurfs des Gesetzgebungsakts an die nationalen Parlamente,

nach Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses ⁽¹⁾,

nach Stellungnahme des Ausschusses der Regionen ⁽²⁾,

gemäß dem ordentlichen Gesetzgebungsverfahren ⁽³⁾,

in Erwägung nachstehender Gründe:

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

⁽¹⁾ ABl. C 327 vom 12.11.2013, S. 122.

⁽²⁾ ABl. C 356 vom 5.12.2013, S. 92.

⁽³⁾ Standpunkt des Europäischen Parlaments vom 26. Februar 2014 (noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht) und Standpunkt des Rates in erster Lesung vom 17. Oktober 2016 (ABl. C 431 vom 22.11.2016, S. 1). Standpunkt des Europäischen Parlaments vom 14. Dezember 2016 (noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht).

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

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

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

⁽²⁾ Richtlinie 2007/58/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 zur Änderung der Richtlinie 91/440/EWG des Rates zur Entwicklung der Eisenbahnunternehmen der Gemeinschaft sowie der Richtlinie 2001/14/EG über die Zuweisung von Fahrwegkapazität der Eisenbahn und die Erhebung von Entgelten für die Nutzung von Eisenbahninfrastruktur (ABl. L 315 vom 3.12.2007, S. 44).

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

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

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

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

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

HABEN FOLGENDE RICHTLINIE ERLASSEN:

Artikel 1

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

1. Artikel 2 wird wie folgt geändert:

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

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

b) Die folgenden Absätze werden eingefügt:

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

Lokale Strecken mit schwachem Verkehrsaufkommen und einer Länge von höchstens 100 km, die für den Güterverkehr zwischen einer Hauptstrecke und dem Abfahrtsort bzw. Bestimmungsort der Verbringung entlang dieser Strecken genutzt werden, sofern diese Strecken von anderen Stellen als dem Hauptinfrastrukturbetreiber

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

⁽²⁾ ABl. C 369 vom 17.12.2011, S. 14.

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

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

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

c) Absatz 4 erhält folgende Fassung:

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

d) Der folgende Absatz wird eingefügt:

„(8a) Für einen Zeitraum von 10 Jahren nach dem 24. Dezember 2016 können die Mitgliedstaaten isolierte Eisenbahnstrecken mit einer Länge von weniger als 500 km, deren Spurweite sich vom inländischen Haupteisenbahnnetz unterscheidet und die die Verbindung zu einem Drittland herstellen, in dem das Eisenbahnrecht der Union nicht gilt, und die von einem anderen Infrastrukturbetreiber als das inländische Haupteisenbahnnetz verwaltet werden, von der Anwendung der Kapitel II und IV dieser Richtlinie — mit Ausnahme der Artikel 10, 13 und 56 — ausnehmen. Eisenbahnunternehmen, die ausschließlich diese Strecken nutzen, können von der Anwendung des Kapitels II ausgenommen werden.

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

e) Die folgenden Absätze werden angefügt:

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

(13) Private Infrastrukturbetreiber, die an einer vor dem 24. Dezember 2016 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 zugutekommen.“

2. Artikel 3 wird wie folgt geändert:

a) Nummer 2 erhält folgende Fassung:

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

b) Die folgenden Nummern werden eingefügt:

- „2a. ‚Ausbau der Eisenbahninfrastruktur‘ die Netzplanung, die Finanz- und Investitionsplanung sowie den Bau und die Umrüstung der Fahrwege;
- 2b. ‚Betrieb der Eisenbahninfrastruktur‘ die Zugtrassenzuweisung, das Verkehrsmanagement und die Erhebung von Weegeentgelten;
- 2c. ‚Instandhaltung der Eisenbahninfrastruktur‘ Arbeiten zur Erhaltung des Zustands und der Kapazität der bestehenden Infrastruktur;
- 2d. ‚Erneuerung der Eisenbahninfrastruktur‘ umfangreiche Arbeiten zum Austausch bestehender Infrastrukturen, mit denen die Gesamtleistung der Eisenbahninfrastruktur nicht verändert wird;
- 2e. ‚Umrüstung der Eisenbahninfrastruktur‘ umfangreiche Arbeiten zur Änderung der Infrastruktur, mit denen deren Gesamtleistung verbessert wird;
- 2f. ‚wesentliche Funktionen‘ des Infrastrukturbetriebs Entscheidungen über die Zugtrassenzuweisung, einschließlich sowohl der Bestimmung als auch der Beurteilung der Verfügbarkeit und der Zuweisung von einzelnen Zugtrassen, und Entscheidungen über die Weegeentgelte, einschließlich ihrer Festlegung und Erhebung, im Einklang mit den Rahmenbedingungen für die Entgelterhebung und den Rahmenbedingungen für die Kapazitätszuweisung, die von den Mitgliedstaaten gemäß den Artikeln 29 und 39 festgelegt werden;“

c) Die folgenden Nummern werden angefügt:

- „31. ‚vertikal integriertes Unternehmen‘ ein Unternehmen, bei dem im Sinne der Verordnung (EG) Nr. 139/2004 des Rates (*)
 - a) ein Infrastrukturbetreiber von einem Unternehmen kontrolliert wird, das gleichzeitig ein oder mehrere Eisenbahnunternehmen kontrolliert, das bzw. die Schienenverkehrsdienste auf dem Netz des Infrastrukturbetreibers durchführt bzw. durchführen,
 - b) ein Infrastrukturbetreiber von einem oder mehreren Eisenbahnunternehmen kontrolliert wird, das bzw. die Schienenverkehrsdienste auf dem Netz des Infrastrukturbetreibers durchführt bzw. durchführen, oder
 - c) ein oder mehrere Eisenbahnunternehmen, das bzw. die Schienenverkehrsdienste auf dem Netz des Infrastrukturbetreibers durchführt bzw. durchführen, von einem Infrastrukturbetreiber kontrolliert wird bzw. werden.

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

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

- 32. ‚öffentlich-private Partnerschaft‘ eine verbindliche Vereinbarung zwischen öffentlichen Stellen und einem oder mehreren anderen Unternehmen als dem Hauptinfrastrukturbetreiber eines Mitgliedstaats, in deren Rahmen die Unternehmen Eisenbahninfrastrukturen teilweise oder ganz aufbauen und/oder finanzieren und/oder das Recht erwerben, die in Nummer 2 aufgelisteten Funktionen für einen vorab festgelegten Zeitraum wahrzunehmen. Die Vereinbarung kann jedwede geeignete rechtsverbindliche Form annehmen, die in den nationalen Rechtsvorschriften vorgesehen ist;
- 33. ‚Vorstand‘ das Leitungsorgan eines Unternehmens, das Führungs- und Verwaltungsaufgaben wahrnimmt und für das Tagesgeschäft des Unternehmens verantwortlich und rechenschaftspflichtig ist;
- 34. ‚Aufsichtsrat‘ das oberste Organ eines Unternehmens, das Aufsichtsaufgaben wahrnimmt, einschließlich der Kontrolle über den Vorstand und allgemeiner strategischer Entscheidungen in Bezug auf das Unternehmen;
- 35. ‚Durchgangsfahrschein‘ ein oder mehrere Fahrscheine, die einen Beförderungsvertrag für aufeinanderfolgende durch ein oder mehrere Eisenbahnunternehmen erbrachte Eisenbahnverkehrsdienste belegen;
- 36. ‚Hochgeschwindigkeits-Personenverkehrsdienste‘ Schienenpersonenverkehrsdienste, die ohne fahrplanmäßigen Zwischenhalt zwischen zwei mindestens 200 km voneinander entfernten Orten auf eigens für Hochgeschwindigkeitszüge gebauten Strecken erbracht werden, die für Geschwindigkeiten von im Allgemeinen mindestens 250 km/h ausgelegt sind und im Durchschnitt mit diesen Geschwindigkeiten betrieben werden.

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

3. Artikel 6 Absatz 2 erhält folgende Fassung:

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

4. Artikel 7 erhält folgende Fassung:

„Artikel 7

Unabhängigkeit des Infrastrukturbetreibers

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

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

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

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

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

- a) als Mitglieder des Vorstands eines Infrastrukturbetreibers und als Mitglieder des Vorstands eines Eisenbahnunternehmens,
- b) als Personen, die Entscheidungen über die wesentlichen Funktionen zu treffen haben, und als Mitglieder des Vorstands eines Eisenbahnunternehmens,
- c) als Mitglieder des Aufsichtsrats eines Infrastrukturbetreibers und als Mitglieder des Aufsichtsrats eines Eisenbahnunternehmens, sofern ein Aufsichtsrat eingesetzt worden ist,
- d) als Mitglieder des Aufsichtsrats eines Unternehmens, das Teil eines vertikal integrierten Unternehmens ist und das sowohl ein Eisenbahnunternehmen als auch einen Infrastrukturbetreiber kontrolliert, und als Mitglieder des Vorstands dieses Infrastrukturbetreibers.

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

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

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

5. Die folgenden Artikel werden eingefügt:

„Artikel 7a

Unabhängigkeit bei den wesentlichen Funktionen

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

- (2) Im Hinblick auf die Anwendung des Absatzes 1 tragen die Mitgliedstaaten insbesondere dafür Sorge, dass
- a) ein Eisenbahnunternehmen oder eine andere juristische Person keinen bestimmenden Einfluss auf den Infrastrukturbetreiber hinsichtlich der wesentlichen Funktionen ausübt, und zwar unbeschadet der Rolle der Mitgliedstaaten bei der Festlegung der Rahmenbedingungen für die Entgelterhebung und für die Kapazitätszuweisung sowie spezifischer Vorschriften für die Entgelterhebung gemäß den Artikeln 29 und 39;
 - b) ein Eisenbahnunternehmen oder eine andere rechtliche Einheit in einem vertikal integrierten Unternehmen keinen bestimmenden Einfluss auf die Ernennungen und Entlassungen der Personen ausübt, die Entscheidungen über die wesentlichen Funktionen zu treffen haben;
 - c) die Mobilität der Personen, die mit den wesentlichen Funktionen betraut sind, nicht zu Interessenkonflikten führt.

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

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

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

Artikel 7b

Unparteilichkeit des Infrastrukturbetreibers hinsichtlich des Verkehrsmanagements und der Instandhaltungsplanung

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

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

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

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

Artikel 7c

Auslagerung und Aufteilung der Funktionen des Infrastrukturbetreibers

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

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

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

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

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

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

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

Artikel 7d

Finanzielle Transparenz

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

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

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

(4) Darlehen zwischen rechtlichen Einheiten eines vertikal integrierten Unternehmens dürfen nur zu Marktsätzen und -bedingungen gewährt, ausbezahlt und bedient werden, die das individuelle Risikoprofil des betreffenden Unternehmens widerspiegeln.

(5) Vor dem 24. Dezember 2016 gewährte Darlehen zwischen rechtlichen Einheiten eines vertikal integrierten Unternehmens laufen bis zu ihrer Fälligkeit weiter, sofern sie zu Marktsätzen geschlossen wurden und tatsächlich ausbezahlt und bedient werden.

(6) Die dem Infrastrukturbetreiber von anderen rechtlichen Einheiten eines vertikal integrierten Unternehmens angebotenen Dienstleistungen werden auf der Grundlage von Verträgen erbracht und entweder nach Marktpreisen bezahlt oder nach Preisen, die die Produktionskosten widerspiegeln, zuzüglich einer angemessenen Gewinnspanne.

(7) Verbindlichkeiten des Infrastrukturbetreibers werden eindeutig getrennt von Verbindlichkeiten anderer rechtlicher Einheiten vertikal integrierter Unternehmen ausgewiesen. Derartige Schulden werden gesondert bedient. Dies stellt jedoch keinen Hinderungsgrund dafür dar, dass die abschließende Begleichung der Schulden über ein Unternehmen, das Teil eines vertikal integrierten Unternehmens ist und das sowohl ein Eisenbahnunternehmen als auch einen Infrastrukturbetreiber kontrolliert, oder über eine andere Einheit des Unternehmens erfolgt.

(8) Die Konten des Infrastrukturbetreibers und der übrigen rechtlichen Einheiten eines vertikal integrierten Unternehmens werden so geführt, dass die Einhaltung dieses Artikels sichergestellt ist und eine getrennte Rechnungsführung sowie transparente Finanzkreisläufe innerhalb des Unternehmens ermöglicht werden.

(9) In vertikal integrierten Unternehmen führt der Infrastrukturbetreiber detaillierte Aufzeichnungen über sämtliche kommerziellen und finanziellen Beziehungen zu den übrigen rechtlichen Einheiten dieses Unternehmens.

(10) Werden wesentliche Funktionen von einer unabhängigen entgelterhebenden Stelle und/oder Zuweisungsstelle gemäß Artikel 7a Absatz 3 wahrgenommen und wenden die Mitgliedstaaten Artikel 7 Absatz 2 nicht an, gilt dieser Artikel entsprechend. Verweise auf den Infrastrukturbetreiber, das Eisenbahnunternehmen und andere rechtliche Einheiten eines vertikal integrierten Unternehmens in diesem Artikel sind als Verweise auf die jeweiligen Unternehmensbereiche zu verstehen. Die Erfüllung der in diesem Artikel dargelegten Anforderungen wird in einer getrennten Rechnungsführung der jeweiligen Unternehmensbereiche nachgewiesen.

Artikel 7e

Koordinierungsmechanismen

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

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

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

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

Artikel 7f

Europäisches Netzwerk der Infrastrukturbetreiber

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

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

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

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

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

6. Artikel 10 wird wie folgt geändert:

a) Der folgende Absatz wird eingefügt:

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

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

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

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

b) Absatz 2 erhält folgende Fassung:

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

c) Die Absätze 3 und 4 werden gestrichen.

7. Artikel 11 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 erhält folgende Fassung:

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

b) Absatz 2 Unterabsatz 1 erhält folgende Fassung:

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

a) die zuständige(n) Behörde(n), die den öffentlichen Dienstleistungsauftrag erteilt hat/haben;

b) andere betroffene zuständige Behörden, die zur Einschränkung des Zugangsrechts nach Maßgabe dieses Artikels befugt sind;

c) der Infrastrukturbetreiber;

d) das den öffentlichen Dienstleistungsauftrag erfüllende Eisenbahnunternehmen.“

c) Absatz 3 erhält folgende Fassung:

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

a) die jeweils zuständige(n) Behörde(n);

b) der Infrastrukturbetreiber;

- c) das den öffentlichen Dienstleistungsauftrag erfüllende Eisenbahnunternehmen;
- d) das den Zugang beantragende Eisenbahnunternehmen.

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

- d) In Absatz 4 wird folgender Unterabsatz angefügt:

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

- e) Absatz 5 erhält folgende Fassung:

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

- a) im Rahmen eines vor dem 16. Juni 2015 vergebenen öffentlichen Dienstleistungsauftrags ausschließliche Rechte für die Beförderung von Fahrgästen zwischen diesen Bahnhöfen eingeräumt wurden oder
- b) ein zusätzliches Recht bzw. eine zusätzliche Genehmigung zur Erbringung gewerblicher Personenverkehrsdienste zwischen diesen Bahnhöfen im Wettbewerb mit einem anderen Betreiber bis zum 25. Dezember 2018 auf der Grundlage eines fairen wettbewerblichen Ausschreibungsverfahrens erteilt wurde

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

Solch eine Einschränkung darf während der ursprünglichen Laufzeit des Vertrags bzw. der Genehmigung oder bis zum 25. Dezember 2026 angewendet werden, je nachdem, welcher Zeitraum kürzer ist.“

- 8. Folgende Artikel werden eingefügt:

„Artikel 11a

Hochgeschwindigkeits-Personenverkehrsdienste

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

(2) Stellt die Regulierungsstelle im Anschluss an die Analyse nach Artikel 11 Absätze 2, 3 und 4 fest, dass der geplante Hochgeschwindigkeits-Personenverkehrsdienst zwischen einem Abfahrtsort und einem Bestimmungsort das wirtschaftliche Gleichgewicht eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags, der für dieselbe Strecke oder eine Alternativstrecke gilt, gefährdet, weist die Regulierungsstelle auf mögliche Änderungen des Verkehrsdienstes hin, die 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.“

„Artikel 13a

Gemeinsame Informations- und Durchgangsfahrcheinsysteme

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

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

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

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

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

9. In Artikel 19 wird folgender Buchstabe angefügt:

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

10. Artikel 32 Absatz 4 erhält folgende Fassung:

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

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

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

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

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

11. Artikel 38 Absatz 4 erhält folgende Fassung:

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

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

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

13. Artikel 54 Absatz 1 erhält folgende Fassung:

„(1) Bei technisch bedingten oder unfallbedingten Störungen der 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.“

14. Artikel 56 wird wie folgt geändert:

a) In Absatz 1 werden die folgenden Buchstaben angefügt:

„h) das Verkehrsmanagement;

i) die Erneuerungsplanung und die geplante oder ungeplante Instandhaltung;

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

b) Absatz 2 erhält folgende Fassung:

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

c) Absatz 9 Unterabsatz 1 erhält folgende Fassung:

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

d) Absatz 12 erhält folgende Fassung:

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

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

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

Hat ein Mitgliedstaat die Regulierungsstelle als unabhängige zuständige Stelle gemäß Artikel 7c Absatz 4 benannt, so prüft die Regulierungsstelle die in jenem Artikel genannten Kooperationsvereinbarungen.“

15. Artikel 57 wird wie folgt geändert:

a) Der folgende Absatz wird eingefügt:

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

b) Absatz 8 erhält folgende Fassung:

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

c) Folgender Absatz wird angefügt:

„(10) Bei Entscheidungen über eine binationale Infrastruktur können die beiden betreffenden Mitgliedstaaten nach dem 24. Dezember 2016 jederzeit vereinbaren, eine Koordinierung zwischen den betreffenden Regulierungsstellen zu verlangen, damit sich ihre Entscheidungen in gleicher Weise auswirken.“

16. Artikel 63 Absatz 1 erhält folgende Fassung:

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

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

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

Artikel 2

(1) Unbeschadet des Artikels 3 Absatz 2 erlassen und veröffentlichen die Mitgliedstaaten bis zum 25. Dezember 2018 die erforderlichen Rechts- und Verwaltungsvorschriften, um dieser Richtlinie nachzukommen. Sie teilen der Kommission unverzüglich den Wortlaut dieser Vorschriften mit.

Wenn die Mitgliedstaaten diese Vorschriften erlassen, nehmen sie in den Vorschriften selbst oder durch einen Hinweis bei der amtlichen Veröffentlichung auf diese Richtlinie Bezug. Die Mitgliedstaaten regeln die Einzelheiten dieser Bezugnahme.

(2) Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission den Wortlaut der wichtigsten nationalen Rechtsvorschriften mit, die sie auf dem unter diese Richtlinie fallenden Gebiet erlassen.

Artikel 3

- (1) Diese Richtlinie tritt am Tag nach ihrer Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* in Kraft.
- (2) Artikel 1 Nummern 6 bis 8 und 11 gelten ab dem 1. Januar 2019, um für die ab dem 14. Dezember 2020 geltenden Netzfahrpläne angewandt werden zu können.

Artikel 4

Diese Richtlinie ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

Geschehen zu Straßburg am 14. Dezember 2016.

Im Namen des Europäischen Parlaments

Der Präsident

M. SCHULZ

Im Namen des Rates

Der Präsident

I. KORČOK

DELEGIERTER BESCHLUSS (EU) 2017/2075 DER KOMMISSION**vom 4. September 2017****zur Ersetzung des Anhangs VII der Richtlinie 2012/34/EU des Europäischen Parlaments und des Rates zur Schaffung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraums****(Text von Bedeutung für den EWR)**

DIE EUROPÄISCHE KOMMISSION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union,

gestützt auf die Richtlinie 2012/34/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. November 2012 zur Schaffung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraums ⁽¹⁾, insbesondere auf Artikel 43 Absatz 2,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Die Kapazitätszuweisung sollte auf transparente Weise erfolgen, und gleichzeitig sollten die Effizienz des Zuweisungsverfahrens sowie die betrieblichen Belange aller an der Nutzung und Instandhaltung der Schieneninfrastruktur beteiligten Interessengruppen berücksichtigt werden.
- (2) Im Rahmen der Zuweisung von Infrastrukturkapazität sollten die Antragsteller die Möglichkeit erhalten, die Einbeziehung von Kapazität in den jährlichen Netzfahrplan auch im Zeitraum zwischen dem Ende der Antragsfrist für den Entwurf des Netzfahrplans und dem Netzfahrplanwechsel zu beantragen.
- (3) Nach der Zuweisung der Zugtrassen sollte der Antragsteller vertraglich berechtigt sein, Vorschläge des Infrastrukturbetreibers für Fahrplanänderungen abzulehnen oder anzunehmen.
- (4) Damit die Infrastruktur und ihre Einrichtungen in gutem Zustand erhalten werden können und die Infrastruktur im Einklang mit Markterfordernissen weiterentwickelt wird, sind zeitweilige Kapazitätsbeschränkungen unumgänglich.
- (5) Die Antragsteller sollten frühzeitig über anstehende Kapazitätsbeschränkungen informiert werden, damit sie ihre betrieblichen und verkehrsbezogenen Erfordernisse an die Beschränkungen der Infrastrukturkapazität anpassen können. Werden Informationen zu anstehenden Kapazitätsbeschränkungen bereits zu Beginn der Antragsfrist für die Einbeziehung von Kapazität in den jährlichen Netzfahrplan veröffentlicht, sollte es seltener notwendig werden, Änderungen hinsichtlich bereits zugewiesener Zugtrassen vorzunehmen.
- (6) Bei der Wahl zwischen verschiedenen alternativen Kapazitätsbeschränkungen sollten die Infrastrukturbetreiber nicht nur ihre eigenen Kosten, sondern auch die gewerblichen und betrieblichen Sachzwänge der betroffenen Antragsteller sowie die Risiken einer Verkehrsverlagerung auf weniger umweltfreundliche Verkehrsträger berücksichtigen.
- (7) Die Infrastrukturbetreiber sollten transparente Kriterien für die Umleitung von Zügen und die Zuweisung eingeschränkter Kapazität für verschiedene Verkehrsarten festlegen, veröffentlichen und anwenden. Dies können sie entweder gemeinsam oder einzeln jeweils nur für ihre eigenen Kapazitätsbeschränkungen vornehmen.
- (8) Die Infrastrukturbetreiber sollten ihre Schienennetz-Nutzungsbedingungen und Fahrplanerstellungsverfahren anpassen, um sicherzustellen, dass die mit diesem Beschluss eingeführten neuen Bestimmungen für Kapazitätsbeschränkungen rechtzeitig umgesetzt werden.
- (9) Hinsichtlich netzübergreifend verkehrender Züge sollten sich die Infrastrukturbetreiber abstimmen, um die Folgen von Kapazitätsbeschränkungen für den Verkehr zu minimieren und Bauarbeiten an einer bestimmten Strecke zu synchronisieren oder Kapazitätsbeschränkungen auf einer Umleitungsstrecke zu vermeiden.
- (10) Aus Gründen der Rechtssicherheit und angesichts der Zahl der erforderlichen Änderungen in Anhang VII der Richtlinie 2012/34/EU sollte der Anhang vollständig ersetzt werden. Zur Vereinfachung des Regulierungsrahmens ist ein delegierter Beschluss das geeignete Rechtsinstrument, da er klare und detaillierte Bestimmungen enthält, die von den Mitgliedstaaten nicht in nationales Recht umgesetzt werden müssen, sodass eine rasche und einheitliche Durchführung in der gesamten Union gewährleistet ist.

⁽¹⁾ ABl. L 343 vom 14.12.2012, S. 32.

- (11) Infolge des Zeitpunkts des Netzfahrplanwechsels gemäß Nummer 2 des Anhangs und der Vorlaufzeiten für die Koordinierung, Konsultation und Veröffentlichung der Kapazitätsbeschränkungen gemäß den Nummern 8 bis 11 des Anhangs können die Infrastrukturbetreiber die Anforderungen bezüglich der zweiten Veröffentlichungsrunde gemäß den Nummern 8 bis 11 erstmals erst für den Netzfahrplanwechsel im Dezember 2019 und bezüglich der ersten Veröffentlichungsrunde im Dezember 2020 erfüllen, während die Anforderungen der Nummer 12 sowie der Nummern 14 bis 17 bereits für den Netzfahrplanwechsel im Dezember 2018 gelten.
- (12) Die Richtlinie 2012/34/EU sollte daher entsprechend geändert werden —

HAT FOLGENDEN BESCHLUSS ERLASSEN:

Artikel 1

Anhang VII der Richtlinie 2012/34/EU wird durch den Anhang des vorliegenden Beschlusses ersetzt.

Artikel 2

Dieser Beschluss tritt am zwanzigsten Tag nach seiner Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* in Kraft.

Geschehen zu Brüssel am 4. September 2017

Für die Kommission
Der Präsident
Jean-Claude JUNCKER

ANHANG

„ANHANG VII

ZEITPLAN DES ZUWEISUNGSVERFAHRENS

(gemäß Artikel 43)

- (1) Der Netzfahrplan wird einmal im Kalenderjahr erstellt.
- (2) Der Wechsel des Netzfahrplans erfolgt am zweiten Samstag im Dezember um 24.00 Uhr. Wird der Netzfahrplan nach den Wintermonaten angepasst, insbesondere zur Berücksichtigung etwaiger Fahrplanänderungen im regionalen Personenverkehr, so erfolgt die Umstellung am zweiten Samstag im Juni um 24.00 Uhr und bei Bedarf zu anderen Terminen. Die Infrastrukturbetreiber können sich auf abweichende Termine verständigen; in diesem Fall unterrichten sie die Kommission entsprechend, falls der internationale Verkehr betroffen sein könnte.
- (3) Die Antragsfrist für die Zuweisung von Fahrwegkapazität zur Aufnahme in den Netzfahrplan endet höchstens zwölf Monate vor dem Netzfahrplanwechsel. Nach Fristende eingegangene Anträge werden von den Infrastrukturbetreibern ebenfalls berücksichtigt.
- (4) Die Infrastrukturbetreiber tragen dafür Sorge, dass spätestens elf Monate vor dem Netzfahrplanwechsel vorläufige grenzüberschreitende Zugtrassen in Zusammenarbeit mit den anderen betroffenen Infrastrukturbetreibern festgelegt sind. Die Infrastrukturbetreiber gewährleisten so weit wie möglich, dass diese Zugtrassen in den nachfolgenden Verfahrensschritten beibehalten werden.
- (5) Der Infrastrukturbetreiber erstellt und veröffentlicht spätestens vier Monate nach dem Ende der unter Nummer 3 genannten Frist einen Entwurf des Netzfahrplans.
- (6) Der Infrastrukturbetreiber entscheidet über Anträge, die nach dem Ende der unter Nummer 3 genannten Frist eingehen, nach einem in den Schienennetz-Nutzungsbedingungen veröffentlichten Verfahren.

Der Infrastrukturbetreiber kann nur dann Änderungen hinsichtlich zugewiesener Zugtrassen vornehmen, wenn dies erforderlich ist, um alle Trassenanträge bestmöglich in Einklang zu bringen, und wenn der Antragsteller, dem die Trasse zugewiesen worden war, zustimmt. Der Infrastrukturbetreiber aktualisiert den Entwurf des Netzfahrplans spätestens einen Monat vor dem Netzfahrplanwechsel, um alle nach dem Ende der unter Nummer 3 genannten Frist zugewiesenen Zugtrassen einzubeziehen.

- (7) Bei netzübergreifend verkehrenden Zügen, die voraussichtlich mit einer Verspätung von bis zu 10 Stunden und — ab dem 14. Dezember 2019 — von bis zu 18 Stunden ankommen werden, betrachtet der Infrastrukturbetreiber des anderen Netzes die Zugtrassen nicht als storniert und fordert nicht zur Beantragung einer anderen Zugtrasse auf, selbst wenn er sich für die Zuweisung einer anderen Zugtrasse entscheidet, es sei denn, der Antragsteller informiert den Infrastrukturbetreiber, dass der Zug die Grenze zu dem anderen Netz nicht überqueren wird. Der Infrastrukturbetreiber teilt dem Antragsteller die aktualisierte oder neue Zugtrasse unverzüglich mit, einschließlich (falls abweichend) der Verbindung zwischen dieser Zugtrassennummer und der Zugtrassennummer der stornierten Zugtrasse.
- (8) Hinsichtlich zeitweiliger Beschränkungen der Kapazität von Schienenstrecken, die durch Gründe wie z. B. Infrastrukturarbeiten einschließlich der damit verbundenen Geschwindigkeitsbeschränkungen, Achslast, Zuglänge, Traktion oder Lichtraumprofil bedingt sind (Kapazitätsbeschränkungen⁶), mehr als sieben aufeinanderfolgende Tage andauern und dazu führen, dass mehr als 30 % des geschätzten Verkehrsaufkommens auf einer Schienenstrecke pro Tag storniert, umgeleitet oder durch andere Verkehrsträger ersetzt wird, müssen die betroffenen Infrastrukturbetreiber alle Kapazitätsbeschränkungen sowie die vorläufigen Ergebnisse einer Konsultation der Antragsteller zum ersten Mal, soweit bekannt, mindestens 24 Monate und zum zweiten Mal in aktualisierter Form mindestens 12 Monate vor dem betreffenden Netzfahrplanwechsel veröffentlichen.
- (9) Zudem führen die betroffenen Infrastrukturbetreiber ein Verfahren ein, um diese Kapazitätsbeschränkungen mit interessierten Antragstellern, den in Artikel 40 Absatz 1 genannten Vereinigungen von Infrastrukturbetreibern und den wichtigsten Betreibern von betroffenen Serviceeinrichtungen bei der ersten Veröffentlichung zu erörtern, sofern sie sich auf mehr als ein Netz auswirken, außer wenn die Infrastrukturbetreiber und Antragsteller vereinbaren, dass ein solches Verfahren nicht erforderlich ist. Die gemeinsamen Gespräche müssen zur Fahrplanerstellung beitragen, auch hinsichtlich der Bereitstellung von Umleitungsstrecken.

- (10) Bei der ersten Veröffentlichung von Kapazitätsbeschränkungen gemäß Nummer 8 leitet der Infrastrukturbetreiber eine Konsultation der Antragsteller und der wichtigsten Betreiber von betroffenen Serviceeinrichtungen zu den Kapazitätsbeschränkungen ein. Ist zwischen der ersten und der zweiten Veröffentlichung der Kapazitätsbeschränkungen gemäß Nummer 11 eine Koordinierung erforderlich, konsultieren die Infrastrukturbetreiber die Antragsteller und die wichtigsten Betreiber von Serviceeinrichtungen zwischen dem Ende dieser Koordinierung und der zweiten Veröffentlichung der Kapazitätsbeschränkung ein zweites Mal.
- (11) Vor der Veröffentlichung der Kapazitätsbeschränkungen gemäß Nummer 8 stimmen die betroffenen Infrastrukturbetreiber, einschließlich Infrastrukturbetreibern, die von einer Zugumleitung betroffen sein könnten, Kapazitätsbeschränkungen, die zu einer Stornierung, Umleitung oder einen Ersatz durch andere Verkehrsträger führen könnten, miteinander ab, wenn sich die Kapazitätsbeschränkungen auf mehr als ein Netz auswirken.

Die Koordinierung vor der zweiten Veröffentlichung muss zu folgenden Zeitpunkten abgeschlossen sein:

- a) spätestens 18 Monate vor dem Netzfahrplanwechsel, wenn mehr als 50 % des geschätzten Verkehrsaufkommens auf einer Schienenstrecke pro Tag für eine Dauer von mehr als 30 aufeinanderfolgenden Tagen storniert, umgeleitet oder durch andere Verkehrsträger ersetzt wird;
- b) spätestens 13 Monate und 15 Tage vor dem Netzfahrplanwechsel, wenn mehr als 30 % des geschätzten Verkehrsaufkommens auf einer Schienenstrecke pro Tag für eine Dauer von mehr als sieben aufeinanderfolgenden Tagen storniert, umgeleitet oder durch andere Verkehrsträger ersetzt wird;
- c) spätestens 13 Monate und 15 Tage vor dem Netzfahrplanwechsel, wenn mehr als 50 % des geschätzten Verkehrsaufkommens auf einer Schienenstrecke pro Tag für eine Dauer von bis zu sieben aufeinanderfolgenden Tagen storniert, umgeleitet oder durch andere Verkehrsträger ersetzt wird.

Soweit erforderlich, laden die Infrastrukturbetreiber die auf den betroffenen Strecken tätigen Antragsteller und die wichtigsten Betreiber der betroffenen Serviceeinrichtungen zur Teilnahme an dieser Koordinierung ein.

- (12) Hinsichtlich Kapazitätsbeschränkungen mit einer Dauer von bis zu sieben aufeinanderfolgenden Tagen, die nicht gemäß Nummer 8 veröffentlicht werden müssen, aber dazu führen, dass mehr als 10 % des geschätzten Verkehrsaufkommens auf einer Schienenstrecke pro Tag storniert, umgeleitet oder durch andere Verkehrsträger ersetzt wird, und die in der folgenden Fahrplanperiode auftreten und dem Infrastrukturbetreiber spätestens 6 Monate und 15 Tage vor dem Netzfahrplanwechsel bekannt werden, konsultiert der Infrastrukturbetreiber die betroffenen Antragsteller zu den vorgesehenen Kapazitätsbeschränkungen und teilt die aktualisierten Kapazitätsbeschränkungen mindestens vier Monate vor dem Netzfahrplanwechsel mit. Der Infrastrukturbetreiber stellt die Einzelheiten zu den angebotenen Zugtrassen für Personenzüge spätestens vier Monate und für Güterzüge spätestens einen Monat vor dem Beginn der Kapazitätsbeschränkung bereit, außer wenn der Infrastrukturbetreiber und die betroffenen Antragsteller eine kürzere Vorlaufzeit vereinbaren.
- (13) Die Infrastrukturbetreiber können auf der Grundlage einer Konsultation mit Antragstellern und den Betreibern von Serviceeinrichtungen entscheiden, strengere Schwellen für Kapazitätsbeschränkungen anzuwenden, die auf niedrigeren Prozentsätzen des geschätzten Verkehrsaufkommens oder einer kürzeren Dauer beruhen, als nach diesem Anhang erforderlich wäre, oder neben den Kriterien aus diesem Anhang weitere Kriterien anzuwenden. Sie veröffentlichen die Schwellen und Kriterien für die Zusammenfassung von Kapazitätsbeschränkungen in ihren Schienennetz-Nutzungsbedingungen nach Anhang IV Nummer 3.
- (14) Der Infrastrukturbetreiber kann entscheiden, die unter den Nummer 8 bis 12 genannten Fristen nicht anzuwenden, wenn die Kapazitätsbeschränkung für die Wiederherstellung eines sicheren Zugbetriebs erforderlich ist, der Zeitpunkt der Beschränkungen nicht der Kontrolle des Infrastrukturbetreibers unterliegt, die Anwendung dieser Fristen nicht kostenwirksam oder mit nicht zu vertretenden Nachteilen für Lebensdauer oder Zustand von Anlagen verbunden wäre oder wenn alle betroffenen Antragsteller zustimmen. In diesen Fällen sowie im Falle anderer Kapazitätsbeschränkungen, die nicht gemäß anderen Bestimmungen dieses Anhangs einer Konsultation unterzogen werden müssen, konsultiert der Infrastrukturbetreiber die betroffenen Antragsteller und die wichtigsten Betreiber von Serviceeinrichtungen umgehend.
- (15) Die vom Infrastrukturbetreiber bei Maßnahmen gemäß den Nummern 8, 12 oder 14 bereitzustellenden Informationen müssen Folgendes umfassen:
- a) den vorgesehenen Tag,
 - b) die Tageszeit und, sobald möglich, Uhrzeit des Beginns und Endes der Kapazitätsbeschränkung,
 - c) den von der Kapazitätsbeschränkung betroffenen Streckenabschnitt und
 - d) gegebenenfalls die Kapazität der Umleitungsstrecken.

Der Infrastrukturbetreiber veröffentlicht diese Informationen oder einen entsprechenden Link zur Fundstelle gemäß Anhang IV Nummer 3 in seinen Schienennetz-Nutzungsbedingungen. Der Infrastrukturbetreiber muss diese Informationen laufend aktualisieren.

- (16) Hinsichtlich Kapazitätsbeschränkungen, die mindestens 30 aufeinanderfolgende Tage lang andauern und mehr als 50 % des geschätzten Verkehrsaufkommens auf einer Schienenstrecke betreffen, muss der Infrastrukturbetreiber den Antragstellern auf deren Anfrage hin während der ersten Konsultationsrunde einen Vergleich der Bedingungen bei mindestens zwei alternativen Kapazitätsbeschränkungen bereitstellen. Der Infrastrukturbetreiber gestaltet diese Alternativen gemeinsam mit den Antragstellern anhand der Angaben, die ihm die Antragsteller zum Zeitpunkt ihrer Anfrage bereitstellen.

Der Vergleich muss für jede Alternative mindestens Folgendes umfassen:

- a) die Dauer der Kapazitätsbeschränkung,
- b) die zu erwartenden ungefähr zu zahlenden Infrastrukturentgelte,
- c) die verfügbare Kapazität auf Umleitungsstrecken,
- d) die verfügbaren alternativen Strecken und
- e) die ungefähren Fahrtzeiten.

Bevor er zwischen den alternativen Kapazitätsbeschränkungen wählt, konsultiert der Infrastrukturbetreiber die interessierten Antragsteller und berücksichtigt die Auswirkungen der verschiedenen Alternativen auf diese Antragsteller und die Nutzer der Dienste.

- (17) Im Falle von Kapazitätsbeschränkungen, die mehr als 30 aufeinanderfolgende Tage andauern und mehr als 50 % des geschätzten Verkehrsaufkommens auf einer Schienenstrecke betreffen, muss der Infrastrukturbetreiber Kriterien festlegen, welche Züge jeder Verkehrsart umgeleitet werden sollten, und dabei die gewerblichen und betrieblichen Sachzwänge des Antragstellers berücksichtigen, soweit diese betrieblichen Sachzwänge nicht aus unternehmerischen oder organisatorischen Entscheidungen des Antragstellers resultieren, unbeschadet des Ziels gemäß Artikel 30 Absatz 1, die Kosten des Infrastrukturbetreibers zu senken. Der Infrastrukturbetreiber veröffentlicht diese Kriterien zusammen mit einer vorläufigen Zuweisung der verbleibenden Kapazität für die einzelnen Arten von Schienenverkehrsdiensten im Rahmen der Maßnahmen gemäß Nummer 8 in seinen Schienennetz-Nutzungsbedingungen. Nach dem Ende der Konsultation und unbeschadet der Verpflichtungen des Infrastrukturbetreibers gemäß Anhang IV Nummer 3 stellt der Infrastrukturbetreiber den betroffenen Eisenbahnunternehmen auf der Grundlage der Rückmeldungen der Antragsteller eine vorläufige Aufschlüsselung nach Art der Dienstleistung für die verbleibende Kapazität bereit.“
-

RICHTLINIEN

RICHTLINIE (EU) 2016/797 DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

vom 11. Mai 2016

über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems in der Europäischen Union

(Neufassung)

(Text von Bedeutung für den EWR)

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union, insbesondere auf Artikel 91 Absatz 1 sowie die Artikel 170 und 171,

auf Vorschlag der Europäischen Kommission,

nach Zuleitung des Entwurfs des Gesetzgebungsakts an die nationalen Parlamente,

nach Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses ⁽¹⁾,

nach Stellungnahme des Ausschusses der Regionen ⁽²⁾,

gemäß dem ordentlichen Gesetzgebungsverfahren ⁽³⁾,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Die Richtlinie 2008/57/EG des Europäischen Parlaments und des Rates ⁽⁴⁾ wurde mehrfach erheblich geändert. Aus Gründen der Klarheit empfiehlt es sich, im Rahmen der anstehenden Änderungen eine Neufassung der genannten Richtlinie vorzunehmen.
- (2) Um den Bürgern der Union, den Wirtschaftsteilnehmern sowie den zuständigen Behörden in vollem Umfang die Vorteile zugutekommen zu lassen, die sich aus der Schaffung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraums ergeben, müssen insbesondere die Verknüpfung und Interoperabilität der nationalen Eisenbahnnetze sowie der Zugang zu diesen Netzen gefördert und nach Artikel 171 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (AEUV) jede Aktion durchgeführt werden, die sich gegebenenfalls im Bereich der Harmonisierung der technischen Normen als notwendig erweist.
- (3) Das Ziel der Interoperabilität des Eisenbahnsystems der Union sollte zur Bestimmung eines optimalen Niveaus der technischen Harmonisierung führen und es ermöglichen, grenzüberschreitende Eisenbahnverkehrsdienste in der Union und mit Drittländern zu erleichtern, zu verbessern und auszubauen sowie zur schrittweisen Verwirklichung des Binnenmarkts für Ausrüstungen und Dienstleistungen für den Bau, die Erneuerung, die Aufrüstung und den Betrieb des Eisenbahnsystems der Union beizutragen.
- (4) Um einen Beitrag zur Vollendung des einheitlichen europäischen Eisenbahnraums zu leisten, Kosten und Dauer der Genehmigungsverfahren zu senken und die Eisenbahnsicherheit zu verbessern, ist es angemessen, die Genehmigungsverfahren auf Unionsebene zu modernisieren und zu vereinheitlichen.
- (5) Untergrundbahnen, Straßenbahnen und andere Stadtbahnssysteme unterliegen in vielen Mitgliedstaaten lokalen technischen Anforderungen. Diese öffentlichen Personennahverkehrsdienste unterliegen in der Regel nicht der Erteilung von Genehmigungen innerhalb der Union. Darüber hinaus unterliegen Straßenbahnen und andere Stadtbahnssysteme aufgrund der gemeinsamen Infrastrukturnutzung oftmals den Vorschriften für den Straßenverkehr. Aus diesen Gründen ist für diese lokalen Systeme keine Interoperabilität erforderlich, und sie sollten daher vom Anwendungsbereich dieser Richtlinie ausgenommen werden. Es steht den Mitgliedstaaten jedoch frei, die Bestimmungen dieser Richtlinie auch auf lokale Bahnsysteme anzuwenden, soweit sie dies für sinnvoll erachten.

⁽¹⁾ ABl. C 327 vom 12.11.2013, S. 122.

⁽²⁾ ABl. C 356 vom 5.12.2013, S. 92.

⁽³⁾ Standpunkt des Europäischen Parlaments vom 26. Februar 2014 (noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht) und Standpunkt des Rates in erster Lesung vom 10. Dezember 2015 (AbI. C 57 vom 12.2.2016, S. 1). Standpunkt des Europäischen Parlaments vom 28. April 2016 (noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht).

⁽⁴⁾ Richtlinie 2008/57/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. Juni 2008 über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems in der Gemeinschaft (AbI. L 191 vom 18.7.2008, S. 1).

- (6) Eine Zweisystem-Stadtbahn ist ein Verkehrskonzept, das einen kombinierten Betrieb sowohl auf Infrastrukturen für Stadtbahnen als auch auf Eisenbahninfrastrukturen gestattet. Den Mitgliedstaaten sollte es gestattet sein, diejenigen Fahrzeuge vom Geltungsbereich der Maßnahmen zur Umsetzung dieser Richtlinie auszunehmen, die in erster Linie auf den Infrastrukturen der Stadtbahnen genutzt werden, aber mit bestimmten Bauteilen für schwere Eisenbahnfahrzeuge ausgerüstet sind, die für den Durchgangsverkehr auf einem begrenzten Abschnitt der Eisenbahninfrastrukturen ausschließlich zu Verbindungszwecken erforderlich sind. Nutzen Zweisystem-Stadtbahnfahrzeuge Eisenbahninfrastrukturen, so sollte die Erfüllung aller grundlegenden Anforderungen sichergestellt werden, ebenso wie die Erfüllung des erwarteten Sicherheitsniveaus auf den betreffenden Strecken. Bei grenzüberschreitenden Fällen sollten die zuständigen Behörden zusammenarbeiten.
- (7) Voraussetzung für den kommerziellen Zugbetrieb im gesamten Eisenbahnnetz ist insbesondere eine hervorragende Kompatibilität zwischen Infrastruktur- und Fahrzeugmerkmalen, jedoch auch eine effiziente Verknüpfung der Informations- und Kommunikationssysteme der verschiedenen Infrastrukturbetreiber und Eisenbahnunternehmen. Von dieser Kompatibilität und Verknüpfung hängen das Leistungsniveau, die Sicherheit und die Qualität der angebotenen Verkehrsdienste sowie deren Kosten ab, und auf dieser Kompatibilität und Verknüpfung beruht vor allem die Interoperabilität des Eisenbahnsystems der Union.
- (8) In den Rechtsvorschriften für den Eisenbahnsektor auf Ebene der Union und der Mitgliedstaaten sollten die Aufgaben und Verantwortlichkeiten klar geregelt werden, um sicherzustellen, dass die für Eisenbahnnetze geltenden Sicherheits-, Gesundheits- und Verbraucherschutzvorschriften beachtet werden. Diese Richtlinie sollte nicht zu einem verringerten Sicherheitsniveau oder höheren Kosten für das Eisenbahnsystem der Union führen. Daher sollten die Europäische Eisenbahnagentur (im Folgenden „Agentur“) errichtet durch die Verordnung (EU) 2016/796 des Europäischen Parlaments und des Rates ⁽¹⁾ und die nationalen Sicherheitsbehörden die volle Verantwortung für die von ihnen ausgestellten Genehmigungen tragen.
- (9) Die für Eisenbahnsysteme, Teilsysteme und Bauteile geltenden nationalen Rechtsvorschriften, internen Regelungen und technischen Spezifikationen weisen große Unterschiede auf, da sie Ausdruck der technischen Besonderheiten der Industrie des jeweiligen Landes sind und ganz bestimmte Abmessungen, Vorrichtungen sowie besondere Merkmale festlegen. Dieser Sachverhalt kann einen flüssigen Zugverkehr im gesamten Gebiet der Union behindern.
- (10) Die Eisenbahnindustrien der Union brauchen einen offenen und wettbewerbsorientierten Markt, damit sie ihre Wettbewerbsfähigkeit auf dem Weltmarkt verbessern können.
- (11) Für die gesamte Union sind daher grundlegende Interoperabilitätsanforderungen für ihr Eisenbahnsystem festzulegen.
- (12) Die Erstellung der technischen Spezifikationen für die Interoperabilität (im Folgenden „TSI“) hat gezeigt, dass es einer Klarstellung bezüglich des Verhältnisses zwischen den grundlegenden Anforderungen und den TSI einerseits und den europäischen Normen und anderen Schriftstücken normativen Charakters andererseits bedarf. Insbesondere sollte klar unterschieden werden zwischen Normen oder Teilen von Normen, die für verbindlich erklärt werden sollten, damit die Ziele dieser Richtlinie erreicht werden, und harmonisierten Normen, die nach der Verordnung (EU) Nr. 1025/2012 des Europäischen Parlaments und des Rates ⁽²⁾ erstellt worden sind. Soweit unbedingt erforderlich, können die TSI ausdrücklich auf die europäischen Normen oder Spezifikationen verweisen, die mit Beginn der Gültigkeit der TSI verbindlich werden.
- (13) Um die Wettbewerbsfähigkeit der Schienenverkehrsbranche in der Union tatsächlich zu verbessern, ohne den Wettbewerb zwischen den Hauptakteuren des Eisenbahnsystems der Union zu verzerren, sollten die TSI und die Empfehlungen der Agentur zu diesen TSI nach den Grundsätzen der Offenheit, des Konsenses und der Transparenz gemäß Anhang II der Verordnung (EU) Nr. 1025/2012 erarbeitet werden.
- (14) Ein hochwertiger Eisenbahnverkehr in der Union setzt unter anderem eine hervorragende Kompatibilität zwischen den Merkmalen des Netzes (im weitesten Sinne, einschließlich der ortsfesten Teile aller betroffenen Teilsysteme) und den Fahrzeugmerkmalen, (einschließlich der fahrzeugseitigen Teile aller betroffenen Teilsysteme) voraus. Von dieser Kompatibilität hängen das Leistungsniveau, die Sicherheit und die Qualität der Verkehrsdienste sowie deren Kosten ab.

⁽¹⁾ Verordnung (EU) 2016/796 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Mai 2016 über die Europäische Eisenbahnagentur und zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 881/2004 (siehe Seite 1 dieses Amtsblatts).

⁽²⁾ Verordnung (EU) Nr. 1025/2012 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 25. Oktober 2012 zur europäischen Normung, zur Änderung der Richtlinien 89/686/EWG und 93/15/EWG des Rates sowie der Richtlinien 94/9/EG, 94/25/EG, 95/16/EG, 97/23/EG, 98/34/EG, 2004/22/EG, 2007/23/EG, 2009/23/EG und 2009/105/EG des Europäischen Parlaments und des Rates und zur Aufhebung des Beschlusses 87/95/EWG des Rates und des Beschlusses Nr. 1673/2006/EG des Europäischen Parlaments und des Rates (ABl. L 316 vom 14.11.2012, S. 12).

- (15) TSI haben unmittelbare oder potenzielle Auswirkungen auf Mitarbeiter, die am Betrieb und an der Wartung von Teilsystemen beteiligt sind. Bei der Ausarbeitung der TSI sollte die Agentur daher gegebenenfalls die Sozialpartner anhören.
- (16) Sämtliche Bedingungen, denen eine Interoperabilitätskomponente genügen sollte, sowie das bei der Konformitätsbewertung einzuhaltende Verfahren sollten in einer TSI festgelegt werden. Außerdem ist darauf hinzuweisen, dass jede Komponente dem in den TSI angegebenen Verfahren zur Bewertung der Konformität und Gebrauchstauglichkeit unterzogen werden sollte und mit einer entsprechenden Bescheinigung versehen werden sollte, die sich entweder auf die Bewertung der Konformität einer einzelnen Interoperabilitätskomponente mit den einschlägigen technischen Spezifikationen oder auf die Bewertung der Gebrauchstauglichkeit einer Interoperabilitätskomponente in ihrer eisenbahntechnischen Umgebung in Bezug auf die technischen Spezifikationen erstreckt.
- (17) Bei der Erarbeitung neuer TSI sollte stets angestrebt werden, Kompatibilität mit den vorhandenen Teilsystemen zu gewährleisten. Hierdurch wird ein Beitrag geleistet zur Wettbewerbsfähigkeit des Eisenbahnverkehrs und zur Vermeidung unnötiger zusätzlicher Kosten durch die Anforderung der Erneuerung oder Aufrüstung bestehender Teilsysteme, um die Rückwärtskompatibilität zu gewährleisten. In den Ausnahmefällen, in denen es nicht möglich ist, die Kompatibilität zu gewährleisten, sollte es für TSI möglich sein, den notwendigen Rahmen schaffen, um zu entscheiden, ob eine neue Entscheidung oder Genehmigung zur Inbetriebnahme oder zum Inverkehrbringen des bestehenden Teilsystems notwendig ist und welche Fristen hierfür gegebenenfalls gelten.
- (18) Können einzelne technische Aspekte, die grundlegenden Anforderungen entsprechen, nicht ausdrücklich in einer TSI behandelt werden, so sollten solche Aspekte, die noch einer Klärung bedürfen, in einem Anhang dieser TSI als „offene Punkte“ benannt werden. Für diese offenen Punkte sowie für Sonderfälle und im Hinblick auf Kompatibilität mit den vorhandenen Systemen sollten nationale Vorschriften, die in einem Mitgliedstaat von einer zuständigen nationalen, regionalen oder örtlichen Behörde erlassen werden können, maßgebend sein. Zur Vermeidung von überflüssigen Prüfungen und unnötigem Verwaltungsaufwand sollten die nationalen Vorschriften klassifiziert werden, um die Entsprechungen zwischen den Vorschriften verschiedener Mitgliedstaaten, die dieselben Aspekte behandeln, zu ermitteln.
- (19) Das Verfahren, das im Falle grundlegender Anforderungen an ein Teilsystem, die in der entsprechenden TSI noch nicht behandelt werden, anzuwenden ist, sollte festgelegt werden. In diesem Fall sollte es sich bei den Stellen, die mit den Konformitätsbewertungs- und Prüfverfahren beauftragt sind, um die bestimmten Stellen gemäß dieser Richtlinie handeln.
- (20) Diese Richtlinie sollte für das gesamte Eisenbahnsystem der Union gelten, und der Geltungsbereich der TSI sollte ausgeweitet werden, um die Fahrzeuge und Netze einzubeziehen, die nicht zum transeuropäischen Eisenbahnsystem gehören. Anhang I der Richtlinie 2008/57/EG sollte daher vereinfacht werden.
- (21) Die funktionellen und technischen Spezifikationen, denen die Teilsysteme und ihre Schnittstellen entsprechen müssen, können je nach Einsatz der betreffenden Teilsysteme, zum Beispiel in Abhängigkeit von den Strecken- und Fahrzeugkategorien, insbesondere zur Gewährleistung der Kohärenz von Hochgeschwindigkeitsbahnsystemen und konventionellen Bahnsystemen, voneinander abweichen.
- (22) Um die Eisenbahninteroperabilität in der gesamten Union schrittweise zu verwirklichen und die unterschiedlichen Altsysteme allmählich aneinander anzugleichen, sollten in den TSI die für die Erneuerung oder Aufrüstung bestehender Teilsysteme geltenden Bestimmungen und gegebenenfalls Vorschläge für den stufenweisen Abschluss des Zielsystems genannt werden. Um jedoch die Wettbewerbsfähigkeit des Eisenbahnsektors aufrechtzuerhalten und übermäßige Kosten zu vermeiden, sollte das Inkrafttreten neuer oder geänderter TSI nicht zu einer sofortigen Anpassung von Fahrzeugen und Infrastruktureinrichtungen an die neuen Spezifikationen führen.
- (23) In den TSI sollte angegeben werden, wann die Aufrüstung und die Erneuerung von Infrastruktureinrichtungen und Fahrzeugen eine neue Genehmigung erforderlich macht. In jedem Fall sollte der Antragsteller für die Aufrüstung und die Erneuerung von Infrastruktureinrichtungen durch die in der Verordnung (EU) 2016/796 genannte einzige Anlaufstelle ein Dossier bei der nationalen Sicherheitsbehörde einreichen, damit diese entscheiden kann, ob auf der Grundlage der Kriterien der vorliegenden Richtlinie eine neue Genehmigung erforderlich ist. Im Falle der Aufrüstung und der Erneuerung von Fahrzeugen mit einer Genehmigung für das Inverkehrbringen sollte der Antragsteller entscheiden können, ob er auf der Grundlage der Kriterien der vorliegenden Richtlinie bei der nationalen Sicherheitsbehörde oder der Agentur eine neue Genehmigung beantragen muss.
- (24) Wegen des Stufenkonzepts zur Beseitigung der Hindernisse für die Interoperabilität des Eisenbahnsystems der Union und der deshalb erforderlichen Zeit für die Verabschiedung von TSI muss vermieden werden, dass die Mitgliedstaaten neue nationale Regelungen erlassen oder Vorhaben in Angriff nehmen, die die Uneinheitlichkeit des bestehenden Systems noch verstärken.

- (25) Um Interoperabilitätsbarrieren abzubauen, sollte die Menge der nationalen Vorschriften durch die Ausweitung des Geltungsbereichs der TSI auf das gesamte Eisenbahnsystem der Union allmählich verringert werden. Es sollte unterschieden werden zwischen den nationalen Vorschriften, die sich strikt auf die vorhandenen Systeme beziehen, und denen, die zur Behandlung offener Punkte in den TSI notwendig sind. Letztere Gruppe von Vorschriften sollten im Zuge der Klärung offener Punkte in den TSI schrittweise aufgehoben werden.
- (26) Nationale Vorschriften sollten so erarbeitet und veröffentlicht werden, dass sie jedem potenziellen Nutzer eines nationalen Netzes verständlich sind. In diesen Vorschriften wird oft auf andere Dokumente wie nationale Normen, europäische Normen, internationale Normen oder andere technische Spezifikationen Bezug genommen, die möglicherweise ganz oder in Teilen durch Rechte des geistigen Eigentums geschützt sind. Daher sollte die Pflicht zur Veröffentlichung nicht für Dokumente gelten, auf die in der nationalen Vorschrift direkt oder indirekt Bezug genommen wird.
- (27) Das Stufenkonzept entspricht den Erfordernissen der angestrebten Interoperabilität für das Eisenbahnsystem der Union, das sich durch einen alten Fahrweg- und Fahrzeugbestand in den Mitgliedstaaten auszeichnet, dessen Aufrüstung oder Erneuerung mit erheblichen Investitionen verbunden ist; es ist besonders darauf zu achten, dass die Wettbewerbsfähigkeit der Eisenbahn gegenüber anderen Verkehrsträgern aufrechterhalten wird.
- (28) Aus praktischen Gründen hat es sich als notwendig erwiesen, das Eisenbahnsystem der Union aufgrund seines Umfangs und seiner komplexen Struktur in die folgenden Teilsysteme zu untergliedern: Infrastruktur, streckenseitige Zugsteuerung/Zugsicherung und Signalgebung, fahrzeugseitige Zugsteuerung, Zugsicherung und Signalgebung, Energie, Fahrzeuge, Betriebsführung und Verkehrssteuerung, Instandhaltung und Telematikanwendungen für den Personen- und Güterverkehr. Für jedes dieser Teilsysteme müssen die grundlegenden Anforderungen und die technischen Spezifikationen vorgeschrieben werden, insbesondere für die Komponenten und Schnittstellen, mit denen diese grundlegenden Anforderungen erfüllt werden. Jedes System wird in ortsfeste und mobile Komponenten aufgeteilt: einerseits das Netz, das aus den Strecken, Bahnhöfen, Terminals und ortsfesten Einrichtungen jeglicher Art besteht, die für die Gewährleistung des sicheren und durchgehenden Betriebs des Systems erforderlich sind, und andererseits alle Fahrzeuge, die auf diesem Netz verkehren. Daher besteht ein Fahrzeug für die Zwecke dieser Richtlinie aus einem Teilsystem (Fahrzeug) und gegebenenfalls anderen Teilsystemen (in erster Linie fahrzeugseitige Zugsteuerung/Zugsicherung und Signalgebung). Obgleich das System in mehrere Bestandteile untergliedert ist, sollte die Agentur einen Gesamtüberblick über das System behalten, um Sicherheit und Interoperabilität zu fördern.
- (29) Einer der allgemeinen Grundsätze des Übereinkommens der Vereinten Nationen über die Rechte von Menschen mit Behinderungen, dem die Union als Vertragspartei angehört, ist die Barrierefreiheit, und die Vertragsstaaten werden zur Ergreifung geeigneter Maßnahmen verpflichtet, um Menschen mit Behinderungen gleichberechtigten Zugang zu ermöglichen, unter anderem durch die Entwicklung, Verbreitung und Überwachung der Einhaltung entsprechender Mindeststandards und Leitlinien für die Zugänglichkeit. Barrierefreiheit für Menschen mit Behinderung und Personen mit eingeschränkter Mobilität ist somit eine grundlegende Voraussetzung für die Interoperabilität des Eisenbahnsystems der Union.
- (30) Kein Mensch darf aufgrund einer Behinderung unmittelbar oder mittelbar diskriminiert werden. Um zu gewährleisten, dass allen Unionsbürgern die Vorteile der Schaffung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraums zugutekommen, sollten die Mitgliedstaaten ein Eisenbahnsystem fördern, das für alle zugänglich ist.
- (31) Die Durchführung der Bestimmungen über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems der Union sollte nicht dazu führen, dass übermäßige Kosten entstehen oder die Aufrechterhaltung der Interoperabilität bestehender Eisenbahnnetze unterlaufen wird.
- (32) TSI wirken sich auch auf die Bedingungen für die Inanspruchnahme der Eisenbahn durch die Benutzer aus; daher ist es erforderlich, die Benutzer, einschließlich gegebenenfalls Behindertenverbände, zu den sie betreffenden Aspekten anzuhören.
- (33) In ausreichend begründeten Ausnahmefällen ist den betroffenen Mitgliedstaaten die Möglichkeit einzuräumen, bestimmte TSI nicht anzuwenden. Diese Fälle sowie die bei Nichtanwendung einer bestimmten TSI anzuwendenden Verfahren sollten klar festgelegt werden.
- (34) Die Ausarbeitung und Anwendung von TSI für das Eisenbahnsystem der Union darf die technologische Innovation nicht behindern; diese wiederum muss auf eine Verbesserung der wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit ausgerichtet sein.

- (35) Um den einschlägigen Bestimmungen in Bezug auf die Vergabe von Aufträgen im Eisenbahnbereich, insbesondere der Richtlinie 2014/25/EU des Europäischen Parlaments und des Rates ⁽¹⁾, zu entsprechen, werden die Auftraggeber die technischen Spezifikationen in die allgemeinen Unterlagen oder in die Vertragsunterlagen für jeden einzelnen Auftrag aufnehmen. Zu diesem Zweck ist es notwendig, eine Reihe von Vorschriften auszuarbeiten, auf die in diesen technischen Spezifikationen Bezug genommen wird.
- (36) Die Union hat ein Interesse an einem den Anforderungen der Unionspolitik entsprechenden internationalen Normungssystem, mit dem Normen aufgestellt werden können, die von den internationalen Handelspartnern tatsächlich angewendet werden. Die europäischen Normungsorganisationen sollten daher ihre Zusammenarbeit mit internationalen Normungsorganisationen fortsetzen.
- (37) Bei einem Auftraggeber, der die Planung, den Bau, die Erneuerung oder Aufrüstung eines Teilsystems in Auftrag gibt, könnte es sich um ein Eisenbahnunternehmen, einen Infrastrukturbetreiber, eine für die Instandhaltung zuständige Stelle, einen Halter oder einen mit der Durchführung eines Vorhabens beauftragten Auftragnehmer handeln. Die Auftraggeber sollten die Spezifikationen bestimmen, die zur Ergänzung der europäischen Spezifikationen oder anderer Normen erforderlich sind. Diese Spezifikationen sollten die grundlegenden Anforderungen erfüllen, die auf Unionsebene harmonisiert worden sind und denen das Eisenbahnsystem der Union entsprechen wird.
- (38) Die Verfahren der Konformitäts- oder Gebrauchstauglichkeitsbewertung von Komponenten müssen auf den Modulen für die Verfahren der Konformitäts- und Gebrauchstauglichkeitsbewertung sowie der EG-Prüfung beruhen, deren Anwendung in den gemäß dieser Richtlinie angenommenen technischen Spezifikationen für die Interoperabilität festgelegt wurden. Um die Entwicklung der betreffenden Industrien zu fördern, sollten so weit wie möglich Verfahren mit einem Qualitätssicherungssystem erarbeitet werden.
- (39) Für die Konformität der Komponenten ist vor allem das Verwendungsgebiet maßgebend, damit nicht nur der freie Verkehr im Unionsmarkt, sondern auch die Interoperabilität des Systems gewährleistet ist. Die Bewertung der Gebrauchstauglichkeit sollte sich auf Komponenten, die für die Sicherheit, die Funktionstüchtigkeit oder die Wirtschaftlichkeit des Systems von besonders kritischer Bedeutung sind, erstrecken. Infolgedessen braucht der Hersteller auf Komponenten, die dieser Richtlinie unterliegen, die CE-Kennzeichnung nicht anzubringen. Die Konformitätserklärung des Herstellers sollte ausreichen, wenn die Konformitäts- und/oder Gebrauchstauglichkeitsbewertung vorgenommen worden ist.
- (40) Die Hersteller sind gleichwohl verpflichtet, auf bestimmten Komponenten die CE-Kennzeichnung anzubringen, die die Konformität mit anderem Unionsrecht bestätigt.
- (41) Bei Inkrafttreten einer TSI sind einige der Interoperabilitätskomponenten bereits in Verkehr gebracht worden. Damit diese Komponenten in ein Teilsystem integriert werden können, auch wenn sie der betreffenden TSI nicht genau entsprechen, sollte eine Übergangszeit vorgesehen werden.
- (42) Die Teilsysteme des Eisenbahnsystems der Union sind einem Prüfverfahren zu unterziehen. Diese Prüfung sollte den für die Inbetriebnahme oder das Inverkehrbringen zuständigen Stellen die Gewähr bieten, dass die Ergebnisse auf der Planungs-, Bau- und Inbetriebnahmestufe den geltenden ordnungsrechtlichen, technischen und betrieblichen Vorschriften entsprechen. Die Hersteller sollten auch von der Gleichbehandlung in allen Mitgliedstaaten ausgehen können.
- (43) Nach der Inbetriebnahme oder dem Inverkehrbringen von Teilsystemen sollte sichergestellt werden, dass diese Teilsysteme gemäß den sie betreffenden grundlegenden Anforderungen betrieben und instand gehalten werden. Gemäß der Richtlinie (EU) 2016/798 des Europäischen Parlaments und des Rates ⁽²⁾ sind die Infrastrukturbetreiber, die Eisenbahnunternehmen oder die für die Instandhaltung zuständigen Stellen dafür verantwortlich, dass diese Anforderungen für ihre jeweiligen Teilsysteme erfüllt werden.
- (44) Stellt sich im Betrieb heraus, dass ein Fahrzeug oder ein Fahrzeugtyp eine der geltenden grundlegenden Anforderungen nicht erfüllt, so sollten die betreffenden Eisenbahnunternehmen die erforderlichen Korrekturmaßnahmen ergreifen, um die Übereinstimmung des Fahrzeugs/der Fahrzeuge herzustellen. Führt diese Nichtübereinstimmung darüber hinaus zu einem schwerwiegenden Sicherheitsrisiko, so sollten die für die Überwachung des Verkehrs des Fahrzeugs zuständigen nationalen Sicherheitsbehörden die erforderlichen vorübergehenden Sicherheitsmaßnahmen ergreifen können, einschließlich der sofortigen Beschränkung oder Aussetzung des jeweiligen Betriebs. Erweisen sich die Korrekturmaßnahmen als unzureichend und besteht das durch die Nichtübereinstimmung entstandene schwerwiegende Sicherheitsrisiko weiterhin, sollte es den nationalen

⁽¹⁾ Richtlinie 2014/25/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 26. Februar 2014 über die Vergabe von Aufträgen durch Auftraggeber im Bereich der Wasser-, Energie- und Verkehrsversorgung sowie der Postdienste und zur Aufhebung der Richtlinie 2004/17/EG (ABl. L 94 vom 28.3.2014, S. 243).

⁽²⁾ Richtlinie (EU) 2016/798 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Mai 2016 über die Sicherheit im Eisenbahnverkehr (siehe Seite 102 dieses Amtsblatts).

Sicherheitsbehörden oder der Agentur möglich sein, die Genehmigung zu widerrufen oder zu ändern. In diesem Zusammenhang sollte eine schwerwiegende Nichteinhaltung rechtlicher Verpflichtungen, die alleine oder in einer Abfolge von aus der Nichteinhaltung resultierenden Ereignissen zu einem Unfall oder schweren Unfall führen kann, als schwerwiegendes Sicherheitsrisiko gelten. Das Widerrufsverfahren sollte durch einen angemessenen Informationsaustausch zwischen der Agentur und den nationalen Sicherheitsbehörden, einschließlich der Nutzung von Registern, erleichtert werden.

- (45) Die jeweiligen Aufgaben und Zuständigkeiten aller beteiligten Akteure sollten in Bezug auf die Verfahren für das Inverkehrbringen und den Einsatz von Fahrzeugen sowie für die Inbetriebnahme ortsfester Einrichtungen präzisiert werden.
- (46) Die Agentur und die nationalen Sicherheitsbehörden sollten unter gebührender Berücksichtigung der Sicherheit zusammenarbeiten und entsprechend gemeinsame Zuständigkeiten für die Erteilung von Genehmigungen haben. Zu diesem Zweck sollten Kooperationsvereinbarungen zwischen der Agentur und den nationalen Sicherheitsbehörden geschlossen werden.
- (47) Um sicherzustellen, dass die Ausrüstung des Europäischen Eisenbahnverkehrsleitsystems (European Rail Traffic Management System, ERTMS) mit den geltenden einschlägigen Spezifikationen übereinstimmt, und um zu verhindern, dass zusätzliche Anforderungen an das ERTMS dessen Interoperabilität beeinträchtigen, sollte die Agentur als „Behörde für das ERTMS-System“ fungieren. Zu diesem Zweck sollte die Agentur dafür verantwortlich sein, die geplanten technischen Lösungen zu bewerten, bevor Ausschreibungen für streckenseitige ERTMS-Ausrüstung auf den Weg gebracht oder veröffentlicht werden, um zu prüfen, ob diese technischen Lösungen mit den einschlägigen TSI übereinstimmen und vollständig interoperabel sind. Überschneidungen zwischen dieser Bewertung durch die Agentur und den Aufgaben der notifizierten Stellen im Prüfverfahren sollten vermieden werden. Daher sollte der Antragsteller die Agentur unterrichten, wenn das von der benannten Stelle durchgeführte Prüfverfahren bereits begonnen hat oder wenn bereits eine Konformitätsbescheinigung vorliegt. Der Antragsteller sollte die Wahl haben, ob er bei der Agentur solche Bewertungen für jedes einzelne ERTMS-Projekt oder für eine Kombination von Vorhaben, eine Strecke, eine Gruppe von Strecken oder ein Netz beantragt.
- (48) Das Inkrafttreten dieser Richtlinie sollte die Durchführung von ERTMS-Vorhaben, für die das Ausschreibungs- oder Vergabeverfahren bereits abgeschlossen ist, nicht verzögern.
- (49) Um das Inverkehrbringen von Fahrzeugen zu erleichtern und den Verwaltungsaufwand zu verringern, sollte das Konzept einer unionsweit gültigen Genehmigung für das Inverkehrbringen von Fahrzeugen eingeführt werden. Auch wenn die Genehmigungen für das Inverkehrbringen den Handelsverkehr mit Fahrzeugen auf dem gesamten Unionsmarkt gestatten, darf ein Fahrzeug nur in dem Verwendungsgebiet genutzt werden, für das die Genehmigung erteilt wird. In diesem Zusammenhang sollte für jede Erweiterung des Verwendungsgebiets eine aktualisierte Genehmigung für das Fahrzeug erforderlich sein. Es ist erforderlich, dass bereits nach vorausgehenden Richtlinien zugelassene Fahrzeuge ebenfalls eine Genehmigung für das Inverkehrbringen erhalten, falls sie auf Netzen eingesetzt werden sollen, die nicht unter ihre Genehmigung fallen.
- (50) Ist das Verwendungsgebiet auf ein Netz oder Netze innerhalb eines Mitgliedstaats beschränkt, so sollte der Antragsteller wählen können, ob er seinen Antrag auf Erteilung einer Genehmigung für das Inverkehrbringen von Fahrzeugen durch die in der Verordnung (EU) 2016/796 genannte einzige Anlaufstelle bei der nationalen Sicherheitsbehörde des jeweiligen Mitgliedstaats oder bei der Agentur einreicht. Die Wahl des Antragstellers sollte bis zum Abschluss oder zur Beendigung des Antrags verbindlich sein.
- (51) Dem Antragsteller sollte ein geeignetes Beschwerdeverfahren gegen eine Entscheidung der Agentur oder der nationalen Sicherheitsbehörden oder deren Untätigkeit zur Verfügung stehen. Für den Fall, dass die Agentur und die nationalen Sicherheitsbehörden unterschiedliche Auffassungen in Bezug auf Bewertungen im Zusammenhang mit der Erteilung von Fahrzeuggenehmigungen vertreten, sollten darüber hinaus eindeutige Bestimmungen zu den Verfahren und zur Beilegung von Streitigkeiten festgelegt werden.
- (52) Spezifische Maßnahmen, einschließlich Kooperationsvereinbarungen, sollten geografische und geschichtliche Gegebenheiten bestimmter Mitgliedstaaten berücksichtigen und dabei das reibungslose Funktionieren des Binnenmarkts gewährleisten.
- (53) Ist der Betrieb auf Netze beschränkt, die aus geografischen oder historischen Gründen spezielle Fachkenntnisse erfordern, und sind diese Netze vom Rest des Eisenbahnsystems der Union abgetrennt, so sollte es dem Antragsteller möglich sein, die erforderlichen Formalitäten auf lokaler Ebene im Benehmen mit den zuständigen nationalen Sicherheitsbehörden vorzunehmen. Im Hinblick auf die Verringerung des Verwaltungsaufwands und der Kosten sollte es möglich sein, dass die zwischen der Agentur und den zuständigen nationalen Sicherheitsbehörden zu schließenden Kooperationsvereinbarungen zu diesem Zweck die entsprechende Aufteilung der Aufgaben vorsehen, jedoch ohne der endgültigen Zuständigkeit der Agentur für die Erteilung der Genehmigung vorzugreifen.

- (54) Die Eisenbahnnetze der baltischen Staaten (Estland, Lettland und Litauen) haben genau wie benachbarte Drittländer eine Spurweite von 1 520 mm; allerdings unterscheidet sich diese von der Spurweite des Haupteisenbahnnetzes der Union. Diese baltischen Eisenbahnnetze haben gemeinsame historische technische und betriebsbezogene Anforderungen, die de facto für die Interoperabilität dieser Eisenbahnnetze sorgen; insofern könnten die in einem dieser Mitgliedstaaten ausgestellten Genehmigungen für das Inverkehrbringen von Fahrzeugen für die anderen dieser Eisenbahnnetze gültig sein. Um in diesen Fällen eine effiziente und angemessene Zuweisung von Ressourcen für die Erteilung von Genehmigungen für das Inverkehrbringen von Fahrzeugen oder von Typgenehmigungen von Fahrzeugen zu erleichtern und die Verwaltungslast für den Antragsteller und die ihm entstehenden Kosten zu verringern, sollten die spezifischen Vorkehrungen für die Zusammenarbeit zwischen der Agentur und den zuständigen nationalen Sicherheitsbehörden gegebenenfalls die Möglichkeit der vertraglichen Vergabe von Aufgaben an diese nationalen Sicherheitsbehörden vorsehen.
- (55) Mitgliedstaaten, in denen ein bedeutender Anteil des Schienenverkehrs mit Drittstaaten abgewickelt wird, die über die gleiche, sich vom Haupteisenbahnnetz der Union unterscheidende Spurweite verfügen, sollten andere Genehmigungsverfahren für gemeinsam mit diesen Drittstaaten genutzte Güterwagen und Reisezugwagen beibehalten können.
- (56) Aus Gründen der Rückverfolgbarkeit und Sicherheit sollten die zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten auf Antrag des Fahrzeughalters einem Fahrzeug eine europäische Fahrzeugnummer zuweisen. Anschließend sollten die Informationen über das Fahrzeug in ein Fahrzeugeinstellungsregister aufgenommen werden. Die Fahrzeugeinstellungsregister sollten allen Mitgliedstaaten und bestimmten Wirtschaftsteilnehmern in der Union zur Abfrage zugänglich sein. Die Fahrzeugeinstellungsregister sollten ein einheitliches Datenformat aufweisen. Sie sollten deshalb gemeinsamen funktionellen und technischen Spezifikationen unterliegen. Um den Verwaltungsaufwand zu verringern und unangemessene Kosten zu vermeiden, sollte die Kommission eine Spezifikation für ein europäisches Fahrzeugeinstellungsregister beschließen, in das die nationalen Fahrzeugeinstellungsregister übernommen werden, um ein gemeinsames Instrument zu schaffen und gleichzeitig die Aufrechterhaltung zusätzlicher, für die besonderen Zwecke der Mitgliedstaaten bedeutsamer, Funktionen zu ermöglichen.
- (57) Um die Rückverfolgung von Fahrzeugen und ihrer Vorgeschichte zu ermöglichen, sollten die Angaben zu den Genehmigungen für das Inverkehrbringen von Fahrzeugen zusammen mit den übrigen Fahrzeugdaten dokumentiert werden.
- (58) Es sollten Verfahren für die Prüfung der Komptabilität zwischen Fahrzeug und Strecke, auf der es eingesetzt werden soll, nach der Ausstellung der Genehmigung für das Inverkehrbringen des Fahrzeugs und vor dem Einsatz des Fahrzeugs durch ein Eisenbahnunternehmen in dem in der Genehmigung für das Inverkehrbringen angegebenen Verwendungsgebiet festgelegt werden.
- (59) Die benannten Stellen, die mit der Durchführung der Konformitäts- und Gebrauchstauglichkeitsbewertung sowie mit dem Prüfverfahren für die Teilsysteme betraut sind, sollten ihre Entscheidungen insbesondere dann, wenn europäische Spezifikationen fehlen, so eng wie möglich aufeinander abstimmen.
- (60) Die transparente Akkreditierung nach der Verordnung (EG) Nr. 765/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates⁽¹⁾ sollte zur Gewährleistung des notwendigen Maßes an Vertrauen in Konformitätsbescheinigungen unionsweit von den nationalen Behörden als bevorzugtes Mittel zum Nachweis der fachlichen Kompetenz benannter Stellen und, entsprechend, der mit der Kontrolle der Einhaltung nationaler Vorschriften betrauten Stellen angesehen werden. Allerdings sollten nationale Behörden die Auffassung vertreten können, dass sie selbst die geeigneten Mittel besitzen, um diese Begutachtung vorzunehmen. Um in solchen Fällen die Glaubwürdigkeit der durch andere nationale Behörden vorgenommenen Begutachtungen zu gewährleisten, sollten sie der Kommission und den anderen Mitgliedstaaten die erforderlichen Unterlagen übermitteln, aus denen hervorgeht, dass die begutachteten Konformitätsbewertungsstellen die einschlägigen rechtlichen Anforderungen erfüllen.
- (61) Diese Richtlinie sollte sich auf die Festlegung der für Interoperabilitätskomponenten und Teilsysteme geltenden Interoperabilitätsanforderungen beschränken. Um die Einhaltung dieser Anforderungen zu erleichtern, ist es erforderlich, eine Konformitätsvermutung für Interoperabilitätskomponenten und Teilsysteme vorzusehen, die den harmonisierten Normen entsprechen, welche gemäß der Verordnung (EU) Nr. 1025/2012 zum Zweck der Angabe ausführlicher technischer Spezifikationen in Bezug auf diese Anforderungen angenommen werden.
- (62) Aufgrund dieser Richtlinie ergriffene Maßnahmen sollten durch Initiativen ergänzt werden, die dazu dienen, innovativen und interoperablen Technologien im Eisenbahnsektor der Union finanzielle Unterstützung zukommen zu lassen.

⁽¹⁾ Verordnung (EG) Nr. 765/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 9. Juli 2008 über die Vorschriften für die Akkreditierung und Marktüberwachung im Zusammenhang mit der Vermarktung von Produkten und zur Aufhebung der Verordnung (EWG) Nr. 339/93 des Rates (ABl. L 218 vom 13.8.2008, S. 30).

- (63) Um nicht wesentliche Teile dieser Richtlinie zu ergänzen, sollte der Kommission die Befugnis übertragen werden, gemäß Artikel 290 AEUV Rechtsakte über die spezifischen Ziele von TSI zu erlassen. Es ist von besonderer Bedeutung, dass die Kommission im Zuge ihrer Vorbereitungsarbeit angemessene Konsultationen, auch auf der Ebene von Sachverständigen, durchführt. Bei der Vorbereitung und Ausarbeitung delegierter Rechtsakte sollte die Kommission gewährleisten, dass die einschlägigen Dokumente dem Europäischen Parlament und dem Rat gleichzeitig, rechtzeitig und auf angemessene Weise übermittelt werden.
- (64) Zur Gewährleistung einheitlicher Bedingungen für die Durchführung dieser Richtlinie sollten der Kommission Durchführungsbefugnisse für folgende Bereiche übertragen werden: TSI und Änderungen von TSI, einschließlich Änderungen zur Behebung von Mängeln in TSI; das Muster der EG-Konformitäts- und der Gebrauchstauglichkeitsklärung von Interoperabilitätskomponenten und die Begleitdokumente; die Informationen, die in das Dossier aufzunehmen sind, das dem Antrag auf die vollständige oder teilweise Nichtanwendung einer oder mehrerer TSI beigefügt werden sollte, das Format und die Methoden der Übermittlung des Dossiers sowie gegebenenfalls die Entscheidung über die Nichtanwendung von TSI; die Einstufung der notifizierten nationalen Vorschriften in verschiedene Gruppen, um die Prüfung der Kompatibilität zwischen ortsfester und mobiler Ausrüstung zu erleichtern; die Einzelheiten des EG-Prüfverfahrens und das Prüfverfahren im Fall nationaler Regelungen sowie die Muster der EG-Prüferklärung und die Muster für Unterlagen des der Prüferklärung beizufügenden technischen Dossiers sowie die Muster für Prüfbescheinigungen; die praktischen Vorkehrungen für die Fahrzeuggenehmigung; das Muster der Typenkonformitätserklärung und gegebenenfalls die Ad-hoc-Module für die Konformitätsbewertung; die nationalen Fahrzeugeinstellungsregister, das europäische Fahrzeugeinstellungsregister und das Register der Genehmigungen für das Inverkehrbringen von Fahrzeugtypen, und die gemeinsamen Spezifikationen für den Inhalt, das Datenformat, die funktionelle und technische Architektur, die Betriebsweise und die Vorschriften für die Dateneingabe und -abfrage für das Infrastrukturregister. Diese Befugnisse sollten gemäß der Verordnung (EU) Nr. 182/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates ⁽¹⁾ ausgeübt werden.
- (65) Die TSI sollten regelmäßig überarbeitet werden. Für den Fall, dass Mängel in den TSI festgestellt werden, sollte die Agentur zu einer Stellungnahme aufgefordert werden, die unter bestimmten Bedingungen veröffentlicht und von allen Beteiligten (einschließlich der Unternehmen und der benannten Stellen) bis zur Änderung der betreffenden TSI als geeigneter Konformitätsnachweis verwendet werden kann.
- (66) Durchführungsrechtsakte, mit denen neue TSI erstellt oder TSI geändert werden, sollten den von der Kommission im Wege von delegierten Rechtsakten festgelegten spezifischen Zielen Rechnung tragen.
- (67) Es sind bestimmte organisatorische Schritte notwendig, um die Agentur auf ihre erweiterte Rolle im Rahmen dieser Richtlinie vorzubereiten. Daher sollte eine angemessene Übergangszeit vorgesehen werden. In diesem Zeitraum sollte die Kommission die Fortschritte der Agentur bei der Vorbereitung auf ihre erweiterte Rolle überprüfen. Danach sollte die Kommission regelmäßig über die Fortschritte bei der Umsetzung dieser Richtlinie Bericht erstatten. Insbesondere sollte in diesem Bericht das Fahrzeuggenehmigungsverfahren, die Fälle, in denen TSI nicht angewendet werden, und die Nutzung von Registern bewertet werden. Die Kommission sollte auch Bericht erstatten zu Maßnahmen hinsichtlich der Identifikation und Rückverfolgbarkeit sicherheitskritischer Komponenten.
- (68) Es ist erforderlich, den Mitgliedstaaten, nationalen Sicherheitsbehörden und Beteiligten ausreichend Zeit zur Vorbereitung der Durchführung dieser Richtlinie zu gewähren.
- (69) Da das Ziel dieser Richtlinie, nämlich die unionsweite Interoperabilität des Eisenbahnsystems, von den Mitgliedstaaten nicht ausreichend verwirklicht werden kann, sondern vielmehr wegen ihres Umfangs und ihrer Wirkungen auf Unionsebene besser zu verwirklichen ist, kann die Union im Einklang mit dem in Artikel 5 des Vertrags über die Europäische Union verankerten Subsidiaritätsprinzip tätig werden. Entsprechend dem in demselben Artikel genannten Grundsatz der Verhältnismäßigkeit geht diese Richtlinie nicht über das zur Verwirklichung dieses Ziels erforderliche Maß hinaus.
- (70) Die Verpflichtung zur Umsetzung dieser Richtlinie in nationales Recht sollte nur jene Bestimmungen betreffen, die im Vergleich zu der Richtlinie 2008/57/EG inhaltlich geändert wurden. Die Verpflichtung zur Umsetzung der unveränderten Bestimmungen ergibt sich aus der Richtlinie 2008/57/EG.
- (71) Die vorliegende Richtlinie sollte die Verpflichtungen der Mitgliedstaaten hinsichtlich der in Anhang V Teil B genannten Frist für die Umsetzung der dort aufgeführten Richtlinien in innerstaatliches Recht unberührt lassen —

⁽¹⁾ Verordnung (EU) Nr. 182/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. Februar 2011 zur Festlegung der allgemeinen Regeln und Grundsätze, nach denen die Mitgliedstaaten die Wahrnehmung der Durchführungsbefugnisse durch die Kommission kontrollieren (ABl. L 55 vom 28.2.2011, S. 13).

HABEN FOLGENDE RICHTLINIE ERLASSEN:

KAPITEL I

ALLGEMEINE BESTIMMUNGEN

Artikel 1

Gegenstand und Anwendungsbereich

(1) Mit dieser Richtlinie werden die Bedingungen festgelegt, die für die Verwirklichung der Interoperabilität des Eisenbahnsystems in der Union im Einklang mit der Richtlinie (EU) 2016/798 erfüllt sein müssen, um ein optimales Maß an technischer Harmonisierung festzulegen, es zu ermöglichen, Eisenbahnverkehrsdienste in der Union und mit Drittländern zu erleichtern, zu verbessern und zu entwickeln und zur Verwirklichung des einheitlichen europäischen Eisenbahnraums und zur schrittweisen Vollendung des Binnenmarkts beizutragen. Diese Bedingungen betreffen die Planung, den Bau, die Inbetriebnahme, die Aufrüstung, die Erneuerung, den Betrieb und die Instandhaltung von Bestandteilen dieses Systems und darüber hinaus die Qualifikationen sowie die Gesundheits- und Sicherheitsbedingungen in Bezug auf das für seinen Betrieb und seine Instandhaltung eingesetzte Personal.

(2) Diese Richtlinie enthält für jedes Teilsystem die Bestimmungen über Interoperabilitätskomponenten, Schnittstellen und Verfahren sowie die Bedingungen für die Gesamtkohärenz des Eisenbahnsystems der Union, die zur Verwirklichung der Interoperabilität erforderlich sind.

(3) Diese Richtlinie gilt nicht für

- a) Untergrundbahnen;
- b) Straßenbahnen und Stadtbahnfahrzeuge sowie Infrastrukturen, die ausschließlich von diesen Fahrzeugen genutzt werden;
- c) Netze, die vom übrigen Eisenbahnsystem der Union funktional getrennt sind und die nur für die Personenbeförderung im örtlichen Verkehr, Stadt- oder Vorortverkehr genutzt werden, sowie Unternehmen, die ausschließlich derartige Netze nutzen.

(4) Die Mitgliedstaaten können von den Maßnahmen, die sie zur Durchführung dieser Richtlinie treffen, Folgendes ausnehmen:

- a) Eisenbahninfrastrukturen im Privateigentum — einschließlich der Nebengleise —, die von ihrem Eigentümer oder einem Betreiber für den eigenen jeweiligen Güterverkehr oder für die Personenbeförderung zu nichtgewerblichen Zwecken genutzt werden, sowie ausschließlich auf diesen Infrastrukturen genutzte Fahrzeuge;
- b) Infrastrukturen und Fahrzeuge, die ausschließlich für den lokal begrenzten Einsatz oder ausschließlich für historische oder touristische Zwecke genutzt werden;
- c) Infrastrukturen für Stadtbahnen, die gelegentlich von schweren Eisenbahnfahrzeugen unter den Betriebsbedingungen für das betreffende Stadtbahnsystem genutzt werden, wenn dies für diese Fahrzeuge ausschließlich für Verbindungszwecke erforderlich ist; und
- d) Fahrzeuge, die in erster Linie auf den Infrastrukturen der Stadtbahnen genutzt werden, aber mit bestimmten Bauteilen für schwere Eisenbahnfahrzeuge ausgerüstet sind, die für den Durchgangsverkehr auf einem begrenzten Abschnitt der Eisenbahninfrastrukturen ausschließlich zu Verbindungszwecken erforderlich sind.

(5) Für Zweisystem-Stadtbahnfahrzeuge, die im Eisenbahnsystem der Union verkehren, gilt für den Fall, dass keine für diese Zweisystem-Stadtbahnfahrzeuge geltenden TSI vorhanden sind, Folgendes:

- a) Die betreffenden Mitgliedstaaten stellen sicher, dass nationale Vorschriften oder andere einschlägige zugängliche Maßnahmen erlassen werden, um sicherzustellen, dass diese Zweisystem-Stadtbahnfahrzeuge die einschlägigen grundlegenden Anforderungen erfüllen;
- b) die Mitgliedstaaten sind befugt, nationale Vorschriften zu erlassen, um das Genehmigungsverfahren für solche Zweisystem-Stadtbahnfahrzeuge festzulegen. Die Behörde, die die Fahrzeuggenehmigungen erteilt, hört die jeweilige nationale Sicherheitsbehörde an, um sicherzustellen, dass der Mischbetrieb von Zweisystem-Stadtbahnfahrzeugen und schweren Eisenbahnfahrzeugen alle grundlegenden Anforderungen sowie alle einschlägigen gemeinsamen Sicherheitsziele (common safety targets, CSTs) erfüllt;

- c) abweichend von Artikel 21 arbeiten die jeweils zuständigen Behörden im Falle eines grenzüberschreitenden Betriebs bei der Erteilung von Fahrzeuggenehmigungen zusammen.

Dieser Absatz gilt nicht für Fahrzeuge, die gemäß den Absätzen 3 und 4 vom Anwendungsbereich dieser Richtlinie ausgenommen sind.

Artikel 2

Begriffsbestimmungen

Im Sinne dieser Richtlinie bezeichnet der Ausdruck:

1. „Eisenbahnsystem der Union“ die in Anhang I aufgeführten Bestandteile;
2. „Interoperabilität“ die Eignung eines Eisenbahnsystems für den sicheren und durchgehenden Zugverkehr, indem den erforderlichen Leistungskennwerten entsprochen wird;
3. „Fahrzeug“ ein Eisenbahnfahrzeug mit oder ohne Antrieb, das auf Rädern auf Eisenbahn-Schienenwegen verkehren kann; ein Fahrzeug besteht aus einem oder mehreren strukturellen und funktionellen Teilsystemen;
4. „Netz“ Strecken, Bahnhöfe, Terminals und ortsfeste Einrichtungen jeglicher Art, die für die Gewährleistung des sicheren und durchgehenden Betriebs des Eisenbahnsystems der Union erforderlich sind;
5. „Teilsysteme“ die in Anhang II aufgeführten strukturellen oder funktionellen Teile des Eisenbahnsystems der Union;
6. „mobiles Teilsystem“ das Teilsystem „Fahrzeuge“ und das Teilsystem „fahrzeugseitige Zugsteuerung/Zugsicherung und Signalgebung“;
7. „Interoperabilitätskomponenten“ Bauteile, Bauteilgruppen, Unterbaugruppen oder komplette Materialbaugruppen, die in ein Teilsystem eingebaut sind oder eingebaut werden sollen und von denen die Interoperabilität des Eisenbahnsystems direkt oder indirekt abhängt, einschließlich sowohl materieller als auch immaterieller Produkte;
8. „Produkt“ ein Erzeugnis, das in einem Fertigungsprozess hergestellt worden ist, einschließlich Interoperabilitätskomponenten und Teilsysteme;
9. „grundlegende Anforderungen“ die Gesamtheit der in Anhang III beschriebenen Bedingungen, die das Eisenbahnsystem der Union, die Teilsysteme und die Interoperabilitätskomponenten einschließlich der Schnittstellen erfüllen müssen;
10. „europäische Spezifikation“ eine Spezifikation, die einer der folgenden Kategorien zuzuordnen ist:
 - eine gemeinsame technische Spezifikation im Sinne des Anhangs VIII der Richtlinie 2014/25/EU;
 - eine europäische technische Zulassung im Sinne des Artikel 60 der Richtlinie 2014/25/EU oder
 - eine europäische Norm im Sinne des Artikels 2 Nummer 1 Buchstabe b der Verordnung (EU) Nr. 1025/2012;
11. „technische Spezifikation für die Interoperabilität“ (im Folgenden „TSI“) eine nach dieser Richtlinie angenommene Spezifikation, die für jedes Teilsystem oder Teile davon im Hinblick auf die Erfüllung der grundlegenden Anforderungen gilt und die Interoperabilität des Eisenbahnsystems der Union gewährleistet;
12. „Eckwerte“ alle ordnungsrechtlichen, technischen oder betrieblichen Bedingungen, die für die Interoperabilität von kritischer Bedeutung und in den einschlägigen TSI angegeben sind;
13. „Sonderfall“ jeden Teil des Eisenbahnsystems, der in den TSI besonderer Vorkehrungen vorübergehender oder dauerhafter Art bedarf, da geografische, topografische, städtebauliche oder die Kohärenz mit dem bestehenden System betreffende Zwänge vorliegen, insbesondere Eisenbahnstrecken und -netze, die vom Netz des übrigen Gebiets der Union abgeschnitten sind, das Lichtraumprofil, die Spurweite oder der Gleisabstand sowie Fahrzeuge ausschließlich für den lokal oder regional begrenzten Einsatz oder ausschließlich für historische Zwecke und Fahrzeuge aus Drittländern oder mit Zielort in Drittländern;
14. „Aufrüstung“ umfangreiche Änderungsarbeiten an einem Teilsystem oder einem Teil davon, die eine Änderung des der EG-Prüferklärung beigefügten technischen Dokuments, soweit dieses vorhanden ist, zur Folge haben und mit denen die Gesamtleistung des Teilsystems verbessert wird;
15. „Erneuerung“ umfangreiche Arbeiten zum Austausch eines Teilsystems oder eines Teils davon, mit denen die Gesamtleistung des Teilsystems nicht verändert wird;

16. „vorhandenes Eisenbahnsystem“ die Infrastruktur, die durch die Strecken und ortsfesten Anlagen des vorhandenen Eisenbahnnetzes und durch die auf dieser Infrastruktur verkehrenden Fahrzeuge jeglicher Kategorie und Herkunft gebildet wird;
17. „Austausch im Zuge von Instandhaltungsarbeiten“ den Ersatz von Bauteilen im Rahmen von Wartungs- oder Reparaturarbeiten durch Teile gleicher Funktion und Leistung;
18. „Zweissystem-Stadtbahnfahrzeug“ ein Fahrzeug, das für die kombinierte Nutzung sowohl auf Infrastrukturen für Stadtbahnen als auch auf Eisenbahninfrastrukturen ausgelegt ist;
19. „Inbetriebnahme“ die Gesamtheit aller Tätigkeiten, durch die ein Teilsystem in Dienst gestellt wird;
20. „Auftraggeber“ eine öffentliche oder private Stelle, die den Entwurf und/oder den Bau oder die Erneuerung oder Aufrüstung eines Teilsystems in Auftrag gibt;
21. „Halter“ die natürliche oder juristische Person, die als Eigentümer oder Verfügungsberechtigter ein Fahrzeug als Beförderungsmittel verwertet und als solcher in einem Fahrzeugeinstellungsregister gemäß Artikel 47 registriert ist;
22. „Antragsteller“ eine natürliche oder juristische Person, die eine Genehmigung beantragt, wobei es sich um ein Eisenbahnunternehmen, einen Infrastrukturbetreiber oder andere natürliche oder juristische Personen wie einen Hersteller, einen Eigentümer oder einen Halter handeln kann; für die Zwecke des Artikels 15 bezeichnet „Antragsteller“ einen Auftraggeber, einen Hersteller oder deren Bevollmächtigte; für die Zwecke des Artikels 19 bezeichnet „Antragsteller“ eine natürliche oder juristische Person, die eine Entscheidung der Agentur zur Genehmigung von technischen Lösungen für Vorhaben für die streckenseitige ERTMS-Ausrüstung beantragt;
23. „Vorhaben in fortgeschrittenem Entwicklungsstadium“ Vorhaben, deren Planung oder Bau so weit fortgeschritten ist, dass ihre Tragfähigkeit in der geplanten Form durch eine Änderung der technischen Spezifikationen beeinträchtigt werden könnte;
24. „harmonisierte Norm“ eine europäische Norm im Sinne des Artikels 2 Nummer 1 Buchstabe c der Verordnung (EU) Nr. 1025/2012;
25. „nationale Sicherheitsbehörde“ eine Sicherheitsbehörde im Sinne des Artikels 3 Nummer 7 der Richtlinie (EU) 2016/798;
26. „Typ“ einen Fahrzeugtyp entsprechend den grundlegenden Konstruktionsmerkmalen des Fahrzeugs gemäß einer in dem einschlägigen Prüfungsmodul beschriebenen Baumuster oder Entwurfsprüfbescheinigung;
27. „Serie“ eine Reihe identischer Fahrzeuge einer bestimmten Bauart;
28. „für die Instandhaltung zuständige Stelle“ eine Stelle, die für die Instandhaltung gemäß Artikel 3 Nummer 20 der Richtlinie (EU) 2016/798 zuständig ist;
29. „Stadtbahnen“ ein Schienenverkehrssystem für den Stadt- und/oder Vorortverkehr, die einen Kollisionssicherheitswert der Kategorie C-III oder C-IV (gemäß EN 15227:2011) und eine Fahrzeugfestigkeit von höchstens 800 kN (Längsdruckkraft im Kupplungsbereich) aufweisen; Stadtbahnssysteme können eigene Wegerechte haben oder sie sich mit dem Straßenverkehr teilen und tauschen normalerweise keine Fahrzeuge mit dem Personen- oder Güterfernverkehr aus;
30. „nationale Vorschriften“ alle in einem Mitgliedstaat erlassenen verbindlichen Vorschriften — unabhängig davon, welche Stelle diese Vorschriften erlässt —, in denen die die Eisenbahnsicherheit betreffenden oder technischen Anforderungen — mit Ausnahme der durch Unions- oder internationale Vorschriften festgelegten Anforderungen — enthalten sind, die in dem betreffenden Mitgliedstaat für Eisenbahnunternehmen, Infrastrukturbetreiber oder Dritte gelten;
31. „nominale Betriebsbereitschaft“ die normale Betriebsart und die vorhersehbaren erschwerten Bedingungen (einschließlich Verschleiß) innerhalb des Bereichs und unter den Einsatzbedingungen, die in den technischen und den Instandhaltungsunterlagen spezifiziert sind;
32. „Verwendungsgebiet eines Fahrzeugs“ ein Netz oder Netze in einem Mitgliedstaat oder einer Gruppe von Mitgliedstaaten, in dem bzw. denen ein Fahrzeug verwendet werden soll;
33. „geeigneter Konformitätsnachweis“ nicht verbindliche Stellungnahmen der Agentur, die aufzeigen, wie die Erfüllung der grundlegenden Anforderungen festgestellt werden kann;
34. „annehmbare nationaler Konformitätsnachweis“ nicht verbindliche Stellungnahmen der Mitgliedstaaten, die aufzeigen, wie die Erfüllung der nationalen Vorschriften festgestellt werden kann;

35. „Inverkehrbringen“ die erstmalige Bereitstellung einer Interoperabilitätskomponente, eines Teilsystems oder eines Fahrzeugs in nominaler Betriebsbereitschaft auf dem Unionsmarkt;
36. „Hersteller“ jede natürliche oder juristische Person, die Produkte in Gestalt von Interoperabilitätskomponenten, Teilsystemen oder Fahrzeugen herstellt bzw. konstruieren oder herstellen lässt und sie unter ihrem eigenen Namen oder ihrer eigenen Marke in Verkehr bringt;
37. „Bevollmächtigter“ jede in der Union ansässige natürliche oder juristische Person, die von einem Hersteller oder Auftraggeber schriftlich beauftragt wurde, im Namen dieses Herstellers oder Auftraggebers bestimmte Aufgaben wahrzunehmen;
38. „technische Spezifikation“ ein Dokument, in dem die technischen Anforderungen vorgeschrieben sind, denen ein Produkt, ein Teilsystem, ein Verfahren oder eine Dienstleistung genügen muss;
39. „Akkreditierung“ die Akkreditierung im Sinne des Artikel 2 Nummer 10 der Verordnung (EG) Nr. 765/2008;
40. „nationale Akkreditierungsstelle“ eine nationale Akkreditierungsstelle im Sinne des Artikels 2 Nummer 11 der Verordnung (EG) Nr. 765/2008;
41. „Konformitätsbewertung“ das Verfahren zur Bewertung, ob bestimmte Anforderungen an ein Produkt, ein Verfahren, eine Dienstleistung, ein Teilsystem, eine Person oder eine Stelle erfüllt sind;
42. „Konformitätsbewertungsstelle“ eine Stelle, die als zuständige Stelle für Konformitätsbewertungstätigkeiten einschließlich Kalibrierung, Prüfung, Zertifizierung und Inspektion benannt oder bestimmt wurde; eine Konformitätsbewertungsstelle gilt nach der Benennung durch einen Mitgliedstaat als benannte Stelle; eine Konformitätsbewertungsstelle gilt nach der Bestimmung durch einen Mitgliedstaat als bestimmte Stelle;
43. „Mensch mit Behinderungen und Person mit eingeschränkter Mobilität“ jede Person mit einer dauerhaften oder vorübergehenden körperlichen, geistigen, intellektuellen oder sensorischen Beeinträchtigung, die in Wechselwirkung mit verschiedenen Hindernissen der vollen, tatsächlichen und gleichberechtigten Benutzung von Beförderungsmitteln durch diese Person entgegenstehen können, oder eine Person, die aufgrund ihres Alters bei der Benutzung von Beförderungsmitteln nur eingeschränkt mobil ist;
44. „Infrastrukturbetreiber“ einen Infrastrukturbetreiber im Sinne des Artikels 3 Nummer 2 der Richtlinie 2012/34/EU des Europäischen Parlaments und des Rates ⁽¹⁾;
45. „Eisenbahnunternehmen“ ein Eisenbahnunternehmen im Sinne des Artikel 3 Nummer 1 der Richtlinie 2012/34/EU sowie jedes andere öffentliche oder private Unternehmen, dessen Tätigkeit im Erbringen von Eisenbahnverkehrsleistungen zur Beförderung von Gütern und/oder Personen besteht, wobei dieses Unternehmen die Traktion sicherstellen muss. Dies schließt auch Unternehmen ein, die ausschließlich die Traktionsleistung erbringen.

Artikel 3

Grundlegende Anforderungen

- (1) Das Eisenbahnsystem der Union, die Teilsysteme und die Interoperabilitätskomponenten einschließlich der Schnittstellen müssen den sie betreffenden grundlegenden Anforderungen entsprechen.
- (2) Die technischen Spezifikationen im Sinne des Artikels 60 der Richtlinie 2014/25/EU, die zur Ergänzung europäischer Spezifikationen oder anderer in der Union gebräuchlicher Normen notwendig sind, dürfen nicht im Widerspruch zu den grundlegenden Anforderungen stehen.

KAPITEL II

TECHNISCHE SPEZIFIKATIONEN FÜR DIE INTEROPERABILITÄT

Artikel 4

Inhalt der Technischen Spezifikationen für die Interoperabilität

- (1) Für jedes in Anhang II definierte Teilsystem wird eine TSI erstellt. Soweit erforderlich, kann ein Teilsystem Gegenstand mehrerer TSI sein und eine TSI mehrere Teilsysteme abdecken.

⁽¹⁾ Richtlinie 2012/34/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. November 2012 zur Schaffung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraums (ABl. L 343 vom 14.12.2012, S. 32).

(2) Ortsfeste Teilsysteme müssen gemäß dieser Richtlinie und unbeschadet des Absatzes 3 Buchstabe f mit den zum Zeitpunkt des Antrags auf Genehmigung der Inbetriebnahme geltenden TSI und nationalen Vorschriften übereinstimmen.

Fahrzeuge müssen im Einklang mit dieser Richtlinie und unbeschadet des Absatzes 3 Buchstabe f mit den zum Zeitpunkt des Antrags auf Genehmigung des Inverkehrbringens geltenden TSI und nationalen Vorschriften übereinstimmen.

Konformität und Übereinstimmung ortsfester Teilsysteme und von Fahrzeugen sind während der Nutzung ständig aufrechtzuerhalten.

(3) In jeder TSI wird bzw. werden, soweit dies für die Verwirklichung der in Artikel 1 genannten Ziele dieser Richtlinie erforderlich ist,

- a) der jeweilige Geltungsbereich (Teil des Netzes oder der Fahrzeuge gemäß Anhang I; Teilsystem oder Teile davon gemäß Anhang II) angegeben;
- b) für das betreffende Teilsystem und seine Schnittstellen mit anderen Teilsystemen die grundlegenden Anforderungen genannt;
- c) die funktionellen und technischen Spezifikationen festgelegt, denen das Teilsystem und seine Schnittstellen mit anderen Teilsystemen entsprechen müssen. Soweit erforderlich, können diese Spezifikationen je nach Einsatz des Teilsystems, zum Beispiel in Abhängigkeit von den in Anhang I vorgesehenen Kategorien von Strecken, Knotenpunkten und/oder Fahrzeugen, voneinander abweichen;
- d) die Interoperabilitätskomponenten und Schnittstellen bestimmt, die Gegenstand von europäischen Spezifikationen sowie dazugehörigen europäischen Normen sind, die zur Verwirklichung der Interoperabilität des Eisenbahnsystems der Union erforderlich sind;
- e) für jeden in Betracht kommenden Fall die Verfahren angegeben, die einerseits zur Konformitätsbewertung oder Gebrauchstauglichkeitsbewertung der Interoperabilitätskomponenten oder andererseits zur EG-Prüfung der Teilsysteme angewendet werden müssen. Diese Verfahren stützen sich auf die in dem Beschluss 2010/713/EU der Kommission ⁽¹⁾ festgelegten Module;
- f) die Strategie zur Anwendung der TSI angegeben. Insbesondere sind unter Berücksichtigung der absehbaren Kosten und des absehbaren Nutzens sowie der voraussichtlichen Auswirkungen auf die betroffenen Beteiligten die zu erreichenden Etappen festzulegen, damit sich schrittweise ein Übergang vom gegebenen Zustand zum Endzustand, in dem die TSI allgemein eingehalten werden, ergibt. Ist eine koordinierte Anwendung der TSI — etwa entlang eines Korridors oder zwischen Infrastrukturbetreibern und Eisenbahnunternehmen — erforderlich, so kann die Strategie Vorschläge für einen stufenweisen Abschluss einschließen;
- g) für das betreffende Personal die Bedingungen in Bezug auf die berufliche Qualifikation sowie die Gesundheits- und Sicherheitsbedingungen am Arbeitsplatz, die für den Betrieb und die Instandhaltung des betreffenden Teilsystems sowie für die Anwendung der TSI erforderlich sind, angegeben;
- h) die für bestehende Teilsysteme und Fahrzeuge geltenden Bestimmungen angegeben, insbesondere in Bezug auf Aufrüstungen und Erneuerungen, und in diesen Fällen unter Angabe der Änderungsarbeiten, die einen Antrag für eine neue Genehmigung erforderlich machen;
- i) die vom Eisenbahnunternehmen nach Erteilung der Genehmigung für das Inverkehrbringen des Fahrzeugs und vor der ersten Nutzung des Fahrzeugs zu kontrollierenden Parameter der Fahrzeuge und ortsfesten Teilsysteme sowie die für diese Kontrolle anzuwendenden Verfahren angegeben, um die Kompatibilität zwischen Fahrzeugen und den Strecken, auf denen sie betrieben werden sollen, sicherzustellen.

(4) Jede TSI wird auf der Grundlage einer Prüfung des vorhandenen Teilsystems erarbeitet und gibt ein Teilsystem als Ziel an, das schrittweise und innerhalb einer angemessenen Frist erreicht werden kann. Die Annahme von TSI und deren Einhaltung tragen Schritt für Schritt dazu bei, die Interoperabilität des Eisenbahnsystems der Union zu verwirklichen.

(5) TSI wahren in geeigneter Weise die Kohärenz des im jeweiligen Mitgliedstaat vorhandenen Eisenbahnsystems. Zu diesem Zweck können für jede TSI Sonderfälle sowohl hinsichtlich des Netzes als auch hinsichtlich der Fahrzeuge vorgesehen werden, insbesondere für das Lichtraumprofil, die Spurweite, den Gleisabstand sowie Fahrzeuge aus Drittländern oder mit Zielort in Drittländern. Für jeden Sonderfall sind in der TSI die Einzelheiten der Anwendung der in Absatz 3 Buchstaben c bis g genannten TSI-Bestimmungen anzugeben.

⁽¹⁾ Beschluss 2010/713/EU der Kommission vom 9. November 2010 über Module für die Verfahren der Konformitäts- und Gebrauchstauglichkeitsbewertung sowie der EG-Prüfung, die in den gemäß Richtlinie 2008/57/EG des Europäischen Parlaments und des Rates angenommenen technischen Spezifikationen für die Interoperabilität zu verwenden sind (ABl. L 319 vom 4.12.2010, S. 1).

(6) Können einzelne technische Aspekte, die grundlegenden Anforderungen entsprechen, nicht ausdrücklich in einer TSI behandelt werden, so werden sie in einem Anhang der TSI eindeutig als „offene Punkte“ benannt.

(7) TSI dürfen nicht verhindern, dass die Mitgliedstaaten über die Nutzung der Infrastrukturen für den Verkehr von Fahrzeugen, die nicht unter die TSI fallen, entscheiden.

(8) TSI können ausdrücklich und mit genauer Fundstellenangabe auf europäische oder internationale Normen oder Spezifikationen oder von der Agentur veröffentlichte technische Unterlagen verweisen, sofern dies für die Erreichung des Zieles dieser Richtlinie unbedingt erforderlich ist. In diesem Fall werden diese Normen oder Spezifikationen (beziehungsweise die betreffenden Teile davon) oder technischen Unterlagen als Anhang der entsprechenden TSI betrachtet und mit Beginn der Gültigkeit der TSI verbindlich. Liegen keine solchen Normen oder Spezifikationen oder technischen Unterlagen vor, so kann bis zu deren Erstellung auf andere eindeutig benannte Schriftstücke normativen Charakters, die leicht zugänglich und öffentlich verfügbar sind, verwiesen werden.

Artikel 5

Ausarbeitung, Annahme und Überarbeitung der Technischen Spezifikationen für die Interoperabilität

(1) Um die konkreten Ziele der einzelnen TSI festzulegen, wird der Kommission die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 50 gegebenenfalls delegierte Rechtsakte zu erlassen, die insbesondere Folgendes betreffen:

- a) den geografischen und technischen Anwendungsbereich der TSI;
- b) die geltenden grundlegenden Anforderungen;
- c) das Verzeichnis der ordnungsrechtlichen, technischen und betrieblichen Bedingungen, die auf Teilsystemebene und auf Ebene der Schnittstellen zwischen Teilsystemen zu harmonisieren sind, und das erwartete Niveau ihrer Harmonisierung;
- d) eisenbahnspezifische Verfahren für die Bewertung der Konformität und der Gebrauchstauglichkeit der Interoperabilitätskomponenten;
- e) besondere Verfahren des Eisenbahnsektors zur Bewertung der EG-Prüfung der Teilsysteme;
- f) die Mitarbeiterkategorien, die am Betrieb und an der Wartung der betreffenden Teilsysteme beteiligt sind, und die allgemeinen Ziele für die Festlegung von Mindestanforderungen an die berufliche Qualifikation sowie an die Gesundheits- und Sicherheitsbedingungen für das betreffende Personal;
- g) jeden anderen erforderlichen Aspekt, der zu berücksichtigen ist, um die Interoperabilität im Eisenbahnsystem der Union gemäß Artikel 1 Absätze 1 und 2 sicherzustellen, beispielsweise die Angleichung von TSI an europäische oder internationale Normen oder Spezifikationen.

Beim Erlass dieser delegierten Rechtsakte begründet die Kommission die Notwendigkeit einer neuen oder wesentlich geänderten TSI, einschließlich ihrer Auswirkungen auf geltende Vorschriften und technische Spezifikationen.

(2) Um die einheitliche Anwendung der in Absatz 1 genannten delegierten Rechtsakte zu gewährleisten, ersucht die Kommission die Agentur, TSI und deren Änderungen auszuarbeiten und gegenüber der Kommission entsprechende Empfehlungen abzugeben.

Jeder TSI-Entwurf wird in folgenden Stufen erarbeitet:

- a) Die Agentur bestimmt die Eckwerte der TSI und die Schnittstellen mit den anderen Teilsystemen sowie jeden gegebenenfalls erforderlichen Sonderfall.
- b) Die Agentur erarbeitet den TSI-Entwurf unter Zugrundelegung der Eckwerte gemäß Buchstabe a. Gegebenenfalls berücksichtigt die Agentur den technischen Fortschritt, bereits durchgeführte Normungsarbeiten, bereits eingesetzte Arbeitsgruppen und anerkannte Forschungsarbeiten.

(3) Bei der Ausarbeitung oder Überarbeitung jeder TSI (einschließlich der Eckwerte) berücksichtigt die Agentur die absehbaren Kosten und den absehbaren Nutzen aller geprüften technischen Lösungen sowie der Schnittstellen zwischen ihnen mit dem Ziel, die vorteilhaftesten Lösungen zu ermitteln und zu verwirklichen. In dieser Bewertung sind die zu erwartenden Auswirkungen auf alle betroffenen Betreiber und Wirtschaftsbeteiligten anzugeben und die Anforderungen der Richtlinie (EU) 2016/798 gebührend zu berücksichtigen. Die Mitgliedstaaten beteiligen sich an der Bewertung, indem sie gegebenenfalls die erforderlichen Daten bereitstellen.

(4) Die Agentur erarbeitet die TSI und deren Änderungen gemäß den Artikeln 5 und 19 der Verordnung (EU) 2016/796 und erfüllt dabei die Kriterien der Offenheit, des Konsenses und der Transparenz im Sinne des Anhangs II der Verordnung (EU) Nr. 1025/2012.

(5) Der in Artikel 51 genannte Ausschuss (im Folgenden „Ausschuss“) wird regelmäßig über die Arbeiten zur Ausarbeitung der TSI unterrichtet. Damit die in Absatz 1 des vorliegenden Artikels genannten Rechtsakte eingehalten werden, kann die Kommission während dieser Arbeit alle Aufträge erteilen oder alle Empfehlungen abgeben, die für die Gestaltung der TSI sowie für eine Kosten-Nutzen-Analyse zweckdienlich sind. Insbesondere kann die Kommission verlangen, dass Alternativlösungen geprüft und die Bewertung der Kosten und des Nutzens dieser Alternativlösungen in den dem TSI-Entwurf beizufügenden Bericht aufgenommen werden.

(6) Müssen aus Gründen der technischen Kompatibilität mehrere Teilsysteme gleichzeitig in Betrieb genommen werden, so müssen die Zeitpunkte der Anwendbarkeit der relevanten TSI miteinander übereinstimmen.

(7) Bei der Ausarbeitung, Annahme oder Überarbeitung der TSI berücksichtigt die Agentur die Meinung der Benutzer hinsichtlich der Merkmale, die unmittelbare Auswirkungen auf die Bedingungen für ihre Nutzung der Teilsysteme haben. Zu diesem Zweck hört die Agentur während der Ausarbeitung und Überarbeitung der TSI die Benutzerverbände und -organisationen an. Sie fügt dem TSI-Entwurf einen Bericht mit den Ergebnissen dieser Anhörung bei.

(8) Gemäß Artikel 7 der Verordnung (EU) 2016/796 erstellt die Kommission mit Unterstützung des Ausschusses das Verzeichnis der zu anzuhörenden Fahrgastverbände und Organisationen und hält sie regelmäßig auf dem neuesten Stand. Auf Antrag eines Mitgliedstaats oder auf Betreiben der Kommission kann dieses Verzeichnis überprüft und aktualisiert werden.

(9) Bei der Ausarbeitung oder Überarbeitung der TSI berücksichtigt die Agentur die Meinung der Sozialpartner zu den in Artikel 4 Absatz 3 Buchstabe g genannten beruflichen Qualifikation und Gesundheits- und Sicherheitsbedingungen am Arbeitsplatz. Zu diesem Zweck konsultiert die Agentur die Sozialpartner, bevor sie der Kommission Empfehlungen zu den TSI und ihren Änderungen übermittelt. Die Sozialpartner werden im Ausschuss für den sektoralen Dialog gehört, der mit dem Beschluss 98/500/EG der Kommission⁽¹⁾ eingesetzt wurde. Die Sozialpartner geben ihre Stellungnahme innerhalb von drei Monaten ab der Konsultation ab.

(10) Führt die Überarbeitung einer TSI zu einer Änderung der Anforderungen, muss bei der neuen Fassung der TSI sichergestellt werden, dass sie mit denjenigen Teilsystemen kompatibel sind, die bereits nach früheren Fassungen der TSI in Betrieb genommen wurden.

(11) Die Kommission erstellt im Wege von Durchführungsrechtsakten TSI zur Erreichung der konkreten Ziele, die in den in Absatz 1 genannten delegierten Rechtsakten festgelegt sind. Diese Durchführungsrechtsakte werden nach dem in Artikel 51 Absatz 3 genannten Prüfverfahren erlassen. Sie enthalten alle in Artikel 4 Absatz 3 aufgeführten Elemente und erfüllen alle Anforderungen des Artikels 4 Absätze 4 bis 6 und 8.

Artikel 6

Mängel in den TSI

(1) Werden nach der Annahme einer TSI Mängel darin festgestellt, so wird die TSI im Einklang mit Artikel 5 Absatz 11 geändert. Gegebenenfalls wendet die Kommission dieses Verfahren ohne Verzug an. Zu diesen Mängeln gehören auch Fälle, die zu einem unsicheren Betrieb in einem Mitgliedstaat führen könnten.

(2) Bis zur Überarbeitung einer TSI kann die Kommission die Agentur zur Stellungnahme auffordern. Die Kommission prüft die Stellungnahme der Agentur und teilt dem Ausschuss ihre Schlussfolgerungen mit.

(3) Auf Verlangen der Kommission stellt die Stellungnahme der Agentur gemäß Absatz 2 geeignete Konformitätsnachweise dar und kann somit bis zur Annahme einer überarbeiteten TSI zur Bewertung von Vorhaben herangezogen werden.

(4) Jedes Mitglied des in Artikel 38 Absatz 4 der Verordnung (EU) 2016/796 genannten Netzes von Vertretungsgremien kann die Kommission auf mögliche Mängel in TSI hinweisen.

⁽¹⁾ Beschluss 98/500/EG der Kommission vom 20. Mai 1998 über die Einsetzung von Ausschüssen für den sektoralen Dialog zur Förderung des Dialogs zwischen den Sozialpartnern auf europäischer Ebene (ABl. L 225 vom 12.8.1998, S. 27).

Artikel 7

Nichtanwendung der TSI

(1) Die Mitgliedstaaten können dem Antragsteller in folgenden Fällen gestatten, ganz oder teilweise von der Anwendung einer oder mehrerer TSI abzusehen:

- a) bei Vorhaben, die den Neubau eines Teilsystems oder eines Teils davon oder die Erneuerung oder Aufrüstung eines bestehenden Teilsystems oder eines Teils davon betreffen, oder bei den in Artikel 1 Absatz 1 genannten Phasen oder Bereichen, die bei Inkrafttreten dieser betreffenden TSI in einem fortgeschrittenen Entwicklungsstadium oder die Gegenstand eines in der Durchführung befindlichen Vertrags sind;
- b) wenn die Bedingungen für eine rasche Wiederherstellung des Netzes nach einem Unfall oder einer Naturkatastrophe eine teilweise oder vollständige Anwendung der entsprechenden TSI wirtschaftlich oder technisch nicht erlauben; in diesem Fall ist die Nichtanwendung der TSI auf den Zeitraum bis zur Wiederherstellung des Netzes begrenzt;
- c) bei Vorhaben, die die Erneuerung, Erweiterung oder Aufrüstung eines bestehenden Teilsystems oder eines Teils davon betreffen, wenn die Anwendung dieser betreffenden TSI die Wirtschaftlichkeit des Vorhabens und/oder die Vereinbarkeit mit dem Eisenbahnsystem in dem betreffenden Mitgliedstaat, wie etwa in Bezug auf das Lichtraumprofil, die Spurweite, den Gleisabstand oder die elektrische Spannung beeinträchtigen würde;
- d) bei aus Drittländern kommenden Fahrzeugen oder mit Zielort in Drittländern, deren Spurweite sich vom Haupteisenbahnnetz in der Union unterscheidet.
- e) bei Vorhaben, die den Neubau eines Teilsystems oder die Erneuerung bzw. die Aufrüstung eines bestehenden Teilsystems betreffen, die im Gebiet des betreffenden Mitgliedstaats durchgeführt werden, wenn dessen Eisenbahnnetz ein Binnennetz ist oder durch besondere geografische Verhältnisse vom Eisenbahnnetz der übrigen Union abgeschnitten ist.

(2) In dem in Absatz 1 Buchstabe a genannten Fall übermittelt der betreffende Mitgliedstaat der Kommission binnen eines Jahres nach Inkrafttreten einer jeden TSI ein Verzeichnis der Vorhaben in seinem Gebiet, die sich seines Erachtens in einem fortgeschrittenen Entwicklungsstadium befinden.

(3) In den in Absatz 1 Buchstaben a und b genannten Fällen unterrichtet der betreffende Mitgliedstaat die Kommission über seine Absicht, ganz oder teilweise von der Anwendung einer oder mehrerer TSI abzusehen.

(4) In den in Absatz 1 Buchstaben a, c, d und e dieses Artikels genannten Fällen übermittelt der betreffende Mitgliedstaat der Kommission den Antrag auf vollständige oder teilweise Nichtanwendung der TSI zusammen mit einem Dossier, in dem der Antrag begründet wird, und nennt darin auch die Ausweichbestimmungen, die dieser anstatt der TSI anzuwenden beabsichtigt. In dem in Absatz 1 Buchstabe e dieses Artikels genannten Fall prüft die Kommission den Antrag und beschließt über seine Annahme oder Ablehnung anhand der Vollständigkeit und Kohärenz der in dem Dossier enthaltenen Informationen. In den in Absatz 1 Buchstaben c und d dieses Artikels genannten Fällen erlässt die Kommission ihre Entscheidung im Wege von Durchführungsrechtsakten auf der Grundlage dieser Prüfung. Diese Durchführungsrechtsakte werden nach dem in Artikel 51 Absatz 3 genannten Prüfverfahren erlassen.

In den in Artikel 21 Absatz 6 Unterabsatz 3 genannten Fällen unterbreitet der Antragsteller das Dossier der Agentur. Die Agentur hört die zuständigen Sicherheitsbehörden an und teilt ihre abschließende Stellungnahme der Kommission mit.

(5) Die Kommission legt im Wege eines Durchführungsrechtsakts die Informationen, die in das in Absatz 4 genannte Dossier aufzunehmen sind, das vorgeschriebene Format des Dossiers und die für seine Übermittlung anzuwendende Methode fest. Dieser Durchführungsrechtsakt wird nach dem in Artikel 51 Absatz 3 genannten Prüfverfahren erlassen.

(6) Der Mitgliedstaat kann die in Absatz 4 genannten Ausweichbestimmungen umgehend anwenden, bis die Kommission eine Entscheidung getroffen hat.

(7) Die Kommission trifft innerhalb von vier Monaten nach Einreichung des Antrags und des vollständigen Dossiers eine Entscheidung. Ergibt keine Entscheidung, so gilt der Antrag als genehmigt.

(8) Von den Ergebnissen dieser Prüfungen und dem Ausgang des Verfahrens nach Absatz 4 werden die Mitgliedstaaten unterrichtet.

KAPITEL III

INTEROPERABILITÄTSKOMPONENTEN

Artikel 8

Bedingungen für das Inverkehrbringen von Interoperabilitätskomponenten

- (1) Die Mitgliedstaaten treffen alle gebotenen Maßnahmen, damit die Interoperabilitätskomponenten
- a) nur dann in Verkehr gebracht werden, wenn sie die Verwirklichung der Interoperabilität des Eisenbahnsystems der Union ermöglichen und den grundlegenden Anforderungen entsprechen;
 - b) in ihrem Verwendungsgebiet bestimmungsgemäß verwendet sowie ordnungsgemäß installiert und instand gehalten werden.

Dieser Absatz steht einem Inverkehrbringen dieser Komponenten für andere Anwendungen nicht entgegen.

- (2) Die Mitgliedstaaten verbieten in ihrem Hoheitsgebiet das Inverkehrbringen von Interoperabilitätskomponenten zur Verwendung im Eisenbahnsystem der Union nicht unter Berufung auf diese Richtlinie und beschränken oder behindern nicht, wenn diese Komponenten den Bestimmungen dieser Richtlinie entsprechen. Insbesondere schreiben sie keine Prüfungen vor, die bereits im Rahmen des Verfahrens zur Ausstellung der EG-Konformitäts- oder Gebrauchstauglichkeitserklärung gemäß Artikel 10 erfolgt sind.

Artikel 9

Konformität oder Gebrauchstauglichkeit

- (1) Die Mitgliedstaaten und die Agentur gehen davon aus, dass Interoperabilitätskomponenten den grundlegenden Anforderungen genügen, wenn sie die Bedingungen der entsprechenden TSI oder die zur Einhaltung dieser Bedingungen ausgearbeiteten entsprechenden europäischen Spezifikationen erfüllen. In der EG-Konformitäts- oder Gebrauchstauglichkeitserklärung wird bescheinigt, dass die Interoperabilitätskomponenten den in der entsprechenden TSI festgelegten Verfahren für die Bewertung der Konformität oder der Gebrauchstauglichkeit unterzogen wurden.
- (2) Falls in der TSI verlangt, ist der EG-Erklärung Folgendes beizufügen:
- a) eine von einer oder mehreren benannten Stellen ausgestellte Bescheinigung über die Konformität einer einzelnen Interoperabilitätskomponente mit den einschlägigen technischen Spezifikationen;
 - b) eine von einer oder mehreren benannten Stellen ausgestellte Bescheinigung über die Gebrauchstauglichkeit einer Interoperabilitätskomponente, wobei diese in ihrer eisenbahntechnischen Umgebung, insbesondere im Fall funktionaler Anforderungen, zu prüfen ist.
- (3) Die EG-Erklärung ist vom Hersteller oder seinem Bevollmächtigten mit Datum zu versehen und zu unterzeichnen.
- (4) Die Kommission legt im Wege von Durchführungsrechtsakten das Muster der EG-Konformitäts- oder Gebrauchstauglichkeitserklärung für Interoperabilitätskomponenten sowie das Verzeichnis der Begleitdokumente fest. Diese Durchführungsrechtsakte werden nach dem in Artikel 51 Absatz 3 genannten Prüfverfahren erlassen.
- (5) Ersatzteile für Teilsysteme, die bei Inkrafttreten der entsprechenden TSI bereits in Betrieb genommen wurden, können in diese Teilsysteme eingebaut werden, ohne dass sie Absatz 1 unterliegen.
- (6) In den TSI kann für Eisenbahnerzeugnisse, bei denen es sich nach diesen TSI um Interoperabilitätskomponenten handelt und die bei Inkrafttreten der TSI bereits in Verkehr gebracht waren, ein Übergangszeitraum vorgesehen werden. Diese Interoperabilitätskomponenten müssen Artikel 8 Absatz 1 entsprechen.

Artikel 10

Verfahren für die EG-Konformitäts- oder Gebrauchstauglichkeitserklärung

- (1) Zur Ausstellung der EG-Konformitäts- oder Gebrauchstauglichkeitserklärung für eine Interoperabilitätskomponente hat der Hersteller oder sein Bevollmächtigter die sie betreffenden TSI-Bestimmungen anzuwenden.

(2) Die Konformität oder Gebrauchstauglichkeit einer Interoperabilitätskomponente wird von der benannten Stelle bewertet, bei der der Hersteller oder sein Bevollmächtigter den Antrag gestellt hat, wenn dies in der entsprechenden TSI vorgesehen ist.

(3) Fallen Interoperabilitätskomponenten auch unter andere Rechtsakte der Union, die andere Angelegenheiten betreffen, so gibt die EG-Konformitäts- oder Gebrauchstauglichkeitserklärung an, dass die Interoperabilitätskomponenten auch den Anforderungen dieser anderen Rechtsakte entsprechen.

(4) Erfüllen weder der Hersteller noch sein Bevollmächtigter die Verpflichtungen der Absätze 1 und 3, so obliegen diese Verpflichtungen demjenigen, der die Interoperabilitätskomponente in Verkehr bringt. Zum Zwecke dieser Richtlinie gelten die gleichen Verpflichtungen auch für denjenigen, der Interoperabilitätskomponenten oder Teile von Interoperabilitätskomponenten unterschiedlichen Ursprungs zusammenfügt oder Interoperabilitätskomponenten für den Eigengebrauch herstellt.

(5) Stellt ein Mitgliedstaat fest, dass die EG-Erklärung unberechtigterweise ausgestellt wurde, so stellt er sicher, dass die Interoperabilitätskomponente nicht in Verkehr gebracht wird. In diesem Fall ist der Hersteller oder sein Bevollmächtigter verpflichtet, die Konformität der Interoperabilitätskomponente entsprechend den von diesem Mitgliedstaat festgelegten Bedingungen wiederherzustellen.

Artikel 11

Nichtübereinstimmung von Interoperabilitätskomponenten mit grundlegenden Anforderungen

(1) Stellt ein Mitgliedstaat fest, dass eine Interoperabilitätskomponente, für die eine EG-Konformitäts- oder Gebrauchstauglichkeitserklärung vorliegt und die in Verkehr gebracht worden ist und bestimmungsgemäß verwendet wird, die Erfüllung der grundlegenden Anforderungen zu beeinträchtigen droht, so trifft der Mitgliedstaat alle gebotenen Maßnahmen, um den Einsatzbereich dieser Komponente zu beschränken, ihre Verwendung zu verbieten, sie vom Markt zu nehmen oder zurückzurufen. Der Mitgliedstaat unterrichtet die Kommission, die Agentur und die anderen Mitgliedstaaten unverzüglich unter Angabe der Gründe seiner Entscheidung über die getroffenen Maßnahmen und erläutert insbesondere, ob die Komponente nicht konform ist, weil

- a) die grundlegenden Anforderungen nicht erfüllt werden;
- b) die europäischen Spezifikationen, soweit sie in Anspruch genommen werden, nicht ordnungsgemäß angewandt wurden;
- c) die europäischen Spezifikationen unvollständig sind.

(2) Die Agentur eröffnet auf der Grundlage eines von der Kommission erteilten Auftrags unverzüglich und in jedem Fall innerhalb von 20 Tagen nach dem Tag der Erteilung des Auftrags das Anhörungsverfahren mit den Beteiligten. Stellt die Agentur nach dieser Anhörung fest, dass die Maßnahme unbegründet ist, so unterrichtet sie davon unverzüglich die Kommission, den Mitgliedstaat, der die Maßnahme getroffen hat, und andere Mitgliedstaaten sowie den Hersteller oder seinen Bevollmächtigten. Stellt die Agentur fest, dass die Maßnahme begründet ist, so unterrichtet sie davon unverzüglich die Mitgliedstaaten.

(3) Hat eine Unzulänglichkeit in den europäischen Spezifikationen Anlass zur Entscheidung gemäß Absatz 1 gegeben, so wenden die Mitgliedstaaten, die Kommission oder die Agentur eine der folgenden Maßnahmen an:

- a) vollständige oder teilweise Streichung der betreffenden Spezifikation aus den Veröffentlichungen, in denen sie aufgeführt ist;
- b) wenn es sich bei der betreffenden Spezifikation um eine harmonisierte Norm handelt, Einschränkung oder Streichung dieser Norm gemäß Artikel 11 der Verordnung (EU) Nr. 1025/2012;
- c) Überarbeitung der TSI gemäß Artikel 6.

(4) Erweist sich eine Interoperabilitätskomponente, für die die EG-Konformitätserklärung vorliegt, als nicht konform mit den wesentlichen Anforderungen, so trifft der zuständige Mitgliedstaat die gebotenen Maßnahmen gegenüber der Stelle, die diese Erklärung ausgestellt hat, und unterrichtet hiervon die Kommission und die übrigen Mitgliedstaaten.

KAPITEL IV
TEILSYSTEME

Artikel 12

Freier Verkehr der Teilsysteme

Unbeschadet des Kapitels V verbieten, beschränken oder behindern die Mitgliedstaaten in ihrem Hoheitsgebiet nicht unter Berufung auf diese Richtlinie den Bau, die Inbetriebnahme oder den Betrieb von strukturellen Teilsystemen, die Bestandteil des Eisenbahnsystems der Union sind, wenn diese den grundlegenden Anforderungen entsprechen. Insbesondere schieben sie keine Prüfungen vor, die bereits erfolgt sind

- a) im Rahmen des Verfahrens zur Ausstellung der EG-Prüferklärung oder
- b) in anderen Mitgliedstaaten vor oder nach Inkrafttreten dieser Richtlinie zur Überprüfung der Übereinstimmung mit identischen Anforderungen unter identischen Betriebsbedingungen.

Artikel 13

Übereinstimmung mit den Technischen Spezifikationen für die Interoperabilität und nationalen Vorschriften

(1) Die Agentur und die nationalen Sicherheitsbehörden gehen davon aus, dass strukturelle Teilsysteme, die Bestandteil des Eisenbahnsystems der Union sind und für die eine mit Bezug auf die TSI gemäß Artikel 15 ausgestellte EG-Prüferklärung bzw. eine mit Bezug auf die nationalen Vorschriften gemäß Artikel 15 Absatz 8 ausgestellte Prüferklärung oder beides vorliegt, den grundlegenden Anforderungen entsprechen.

(2) Die nationalen Vorschriften für die Einhaltung der grundlegenden Anforderungen und gegebenenfalls die annehmbaren nationalen Konformitätsnachweise gelten in den folgenden Fällen:

- a) wenn bestimmte, grundlegende Anforderungen betreffende Aspekte — einschließlich der in Artikel 4 Absatz 6 genannten offenen Punkte — in den TSI nicht oder nicht vollständig behandelt werden;
- b) wenn die vollständige oder teilweise Nichtanwendung einer oder mehrerer TSI gemäß Artikel 7 notifiziert wurde;
- c) wenn ein Sonderfall die Anwendung technischer Vorschriften, die in der einschlägigen TSI nicht enthalten sind, erfordert,
- d) bei nationalen Vorschriften zur Spezifizierung bestehender Systeme, mit denen lediglich auf die Bewertung der technischen Vereinbarkeit des Fahrzeugs mit dem Netz abgestellt wird;
- e) bei Netzen und Fahrzeugen, die nicht von TSI erfasst werden;
- f) als vorläufige dringliche Präventionsmaßnahme, insbesondere nach einem Unfall.

Artikel 14

Notifizierung der nationalen Vorschriften

(1) Die Mitgliedstaaten notifizieren der Kommission und der Agentur die in Artikel 13 Absatz 2 genannten geltenden nationalen Vorschriften in folgenden Fällen:

- a) wenn die nationale(n) Vorschrift(en) nicht bis zum 15. Juni 2016 notifiziert worden ist/sind. In diesem Fall sind sie bis zum 16. Dezember 2016 zu notifizieren;
- b) bei jeder Änderung der Vorschriften;
- c) wenn gemäß Artikel 7 ein neuer Antrag auf Nichtanwendung der TSI eingereicht wurde;
- d) wenn die nationalen Vorschriften nach Veröffentlichung oder Überarbeitung der betreffenden TSI überflüssig geworden sind.

(2) Die Mitgliedstaaten melden mithilfe des geeigneten IT-Systems den vollständigen Wortlaut der in Absatz 1 genannten nationalen Vorschriften gemäß Artikel 27 der Verordnung (EU) 2016/796.

(3) Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass die in Absatz 1 genannten nationalen Vorschriften, einschließlich derer über die Schnittstellen zwischen Fahrzeugen und Netzen, leicht und allgemein zugänglich sind und mit einer für alle Beteiligten verständlichen Terminologie formuliert sind. Die Mitgliedstaaten können aufgefordert werden, zusätzliche Informationen zu diesen nationalen Vorschriften zur Verfügung zu stellen.

- (4) Die Mitgliedstaaten können neue nationale Vorschriften nur in folgenden Fällen festlegen:
- wenn eine TSI nicht in vollem Umfang den grundlegenden Anforderungen entspricht;
 - als dringliche Präventionsmaßnahme, insbesondere nach einem Unfall.
- (5) Die Mitgliedstaaten übermitteln der Agentur und der Kommission mithilfe des geeigneten IT-Systems im Sinne des Artikels 27 der Verordnung (EU) 2016/796 die Entwürfe der neuen nationalen Vorschriften zur Kenntnisnahme vor der geplanten Einführung der vorgeschlagenen neuen Vorschrift in das einzelstaatliche Rechtssystem, zusammen mit einer Begründung für die Einführung dieser neuen nationalen Vorschrift; die Übermittlung erfolgt rechtzeitig und innerhalb der in Artikel 25 Absatz 1 der Verordnung (EU) 2016/796 genannten Fristen. Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass der Entwurf ausreichend ausgearbeitet ist, damit die Agentur die Prüfung nach Artikel 25 Absatz 2 der Verordnung (EU) 2016/796 durchführen kann.
- (6) Wenn die Mitgliedstaaten eine neue nationale Vorschrift erlassen, so notifizieren sie diese der Agentur und der Kommission mithilfe des geeigneten IT-Systems im Sinne des Artikels 27 der Verordnung (EU) 2016/796.
- (7) Im Falle dringlicher Präventionsmaßnahmen können die Mitgliedstaaten eine neue nationale Vorschrift unverzüglich anwenden. Diese Vorschrift wird gemäß Artikel 27 Absatz 2 der Verordnung (EU) 2016/796 notifiziert und unterliegt der Beurteilung der Agentur gemäß Artikel 26 Absätze 1, 2 und 5 jener Verordnung.
- (8) Notifizieren die Mitgliedstaaten eine in Absatz 1 genannte oder eine neue nationale Vorschrift, so begründen sie die Notwendigkeit dieser Vorschrift, um eine grundlegende Anforderung zu erfüllen, die noch nicht von der einschlägigen TSI abgedeckt wird.
- (9) Die geplanten und die in Absatz 1 genannten nationalen Vorschriften werden von der Agentur nach den in den Artikeln 25 und 26 der Verordnung (EU) 2016/796 genannten Verfahren geprüft.
- (10) Die Kommission legt im Wege von Durchführungsrechtsakten eine Einstufung der notifizierten nationalen Vorschriften in verschiedene Gruppen fest, um die gegenseitige Anerkennung in verschiedenen Mitgliedstaaten und das Inverkehrbringen von Fahrzeugen, einschließlich der Kompatibilität zwischen ortsfester und mobiler Ausrüstung, zu erleichtern. Diese Durchführungsrechtsakte stützen sich auf die von der Agentur auf dem Gebiet der länderübergreifenden Anerkennung erzielten Fortschritte und werden nach dem in Artikel 51 Absatz 3 genannten Prüfverfahren erlassen.
- Im Einklang mit den Durchführungsrechtsakten gemäß Unterabsatz 1 nimmt die Agentur eine Einstufung der nach diesem Artikel notifizierten nationalen Vorschriften vor.
- (11) Die Mitgliedstaaten können beschließen, Vorschriften und Einschränkungen ausschließlich lokaler Art nicht mitzuteilen. In diesen Fällen geben die Mitgliedstaaten derartige Vorschriften und Einschränkungen in den in Artikel 49 genannten Infrastrukturregistern an.
- (12) Auf die nach diesem Artikel notifizierten nationalen Vorschriften findet das Notifizierungsverfahren der Richtlinie (EU) 2015/1535 des Europäischen Parlaments und des Rates ⁽¹⁾ keine Anwendung.
- (13) Die nicht gemäß diesem Artikel notifizierten nationalen Vorschriften gelten nicht für die Zwecke dieser Richtlinie.

Artikel 15

Verfahren zur Ausstellung der EG-Prüferklärung

- (1) Zur Ausstellung der für das Inverkehrbringen und die Inbetriebnahme gemäß Kapitel V erforderlichen EG-Prüferklärung ersucht der Antragsteller die Konformitätsbewertungsstelle oder -stellen seiner Wahl, das EG-Prüfverfahren gemäß Anhang IV durchzuführen.
- (2) Der Antragsteller gibt die EG-Prüferklärung für ein Teilsystem ab. Der Antragsteller erklärt in alleiniger Verantwortung, dass das betreffende Teilsystem den jeweiligen Prüfverfahren unterworfen wurde und die Anforderungen des einschlägigen Unionsrechts und aller einschlägigen nationalen Vorschriften erfüllt. Die EG-Prüferklärung und ihre Anlagen müssen datiert und vom Antragsteller unterzeichnet sein.

⁽¹⁾ Richtlinie (EU) 2015/1535 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 9. September 2015 über ein Informationsverfahren auf dem Gebiet der technischen Vorschriften und der Vorschriften für die Dienste der Informationsgesellschaft (ABl. L 241 vom 17.9.2015, S. 1).

- (3) Der Auftrag der mit der EG-Prüfung eines Teilsystems betrauten benannten Stelle erstreckt sich über den gesamten Zeitraum von der Planung über den Bau bis hin zur Abnahme vor Inverkehrbringen oder Inbetriebnahme des Teilsystems. Er umfasst im Einklang mit der jeweiligen TSI auch die Prüfung der Schnittstellen des betreffenden Teilsystems mit dem System, dessen Teil es bildet.
- (4) Der Antragsteller ist für die Erstellung des technischen Dossiers verantwortlich, das der EG-Prüferklärung beiliegen muss. Dieses technische Dossier enthält alle erforderlichen Schriftstücke hinsichtlich der Merkmale des Teilsystems sowie gegebenenfalls alle Bescheinigungen über die Konformität der Interoperabilitätskomponenten. Es enthält ferner alle Angaben über Einsatzbedingungen und -beschränkungen, Wartung, laufende oder periodische Überwachung, Regelung und Instandhaltung.
- (5) Im Falle einer Erneuerung oder Aufrüstung eines Teilsystems, die eine Änderung am technischen Dossier bewirkt und die Gültigkeit der bereits durchgeführten Prüfverfahren beeinträchtigt, prüft der Antragsteller, ob eine neue EG-Prüferklärung erforderlich ist.
- (6) Die benannte Stelle kann Zwischenprüfbescheinigungen ausstellen, die sich auf bestimmte Phasen des Prüfverfahrens oder bestimmte Teile des Teilsystems beziehen.
- (7) Wenn es nach den einschlägigen TSI zulässig ist, kann die benannte Stelle Prüfbescheinigungen für eines oder mehrere Teilsysteme oder für bestimmte Teile dieser Teilsysteme ausstellen.
- (8) Die Mitgliedstaaten benennen die Stellen, die für das Prüfverfahren nach den nationalen Vorschriften zuständig sind. Diesbezüglich sind die bestimmten Stellen für die entsprechenden Aufgaben zuständig. Unbeschadet des Artikels 30 kann ein Mitgliedstaat eine benannte Stelle als bestimmte Stelle bestimmen; in diesem Fall kann das gesamte Verfahren von einer einzigen Konformitätsbewertungsstelle durchgeführt werden.
- (9) Die Kommission kann im Wege von Durchführungsrechtsakten Folgendes festlegen:
- die Einzelheiten der EG-Prüfverfahren für Teilsysteme, einschließlich des Prüfverfahrens nach nationalen Vorschriften, und die Dokumentation, die der Antragsteller für die Zwecke dieses Verfahrens vorlegen muss;
 - die Muster der EG-Prüferklärung, einschließlich der Zwischenprüfbescheinigung im Falle einer Änderung des Teilsystems oder im Falle zusätzlicher Prüfungen, und Muster für Unterlagen des diesen Erklärungen beizufügenden technischen Dossiers sowie Muster für die Prüfbescheinigung.

Diese Durchführungsrechtsakte werden nach dem in Artikel 51 Absatz 3 genannten Prüfverfahren erlassen.

Artikel 16

Nichtübereinstimmung von Teilsystemen mit grundlegenden Anforderungen

- (1) Stellt ein Mitgliedstaat fest, dass ein strukturelles Teilsystem, für das eine EG-Prüferklärung zusammen mit dem technischen Dossier vorliegt, dieser Richtlinie und insbesondere den grundlegenden Anforderungen nicht in vollem Umfang entspricht, so kann er ergänzende Prüfungen verlangen.
- (2) Der Mitgliedstaat, der diesen Antrag gestellt hat, teilt der Kommission unter Angabe der Gründe umgehend mit, welche ergänzenden Prüfungen beantragt wurden. Die Kommission hört die betroffenen Parteien umgehend an.
- (3) Der Mitgliedstaat, der diesen Antrag gestellt hat, erklärt, ob die nicht vollständige Einhaltung dieser Richtlinie zurückzuführen ist
- auf die Nichterfüllung der grundlegenden Anforderungen oder einer TSI oder auf die mangelhafte Anwendung einer TSI; in diesem Fall unterrichtet die Kommission unverzüglich den Mitgliedstaat, in dem die EG-Prüferklärung unberechtigterweise ausgestellt wurde, und fordert ihn auf, geeignete Maßnahmen zu ergreifen;
 - auf eine unvollständige TSI; in diesem Fall wird das Verfahren zur Änderung der TSI gemäß Artikel 6 eingeleitet.

Artikel 17

Konformitätsvermutung

Bei Interoperabilitätskomponenten und Teilsystemen, die mit harmonisierten Normen oder Teilen davon übereinstimmen, deren Fundstellen im *Amtsblatt der Europäischen Union* veröffentlicht worden sind, wird davon ausgegangen, dass sie mit den grundlegenden Anforderungen, die in den betreffenden Normen oder Teilen behandelt werden, im Einklang stehen.

KAPITEL V

INVERKEHRBRINGEN UND INBETRIEBNAHME

Artikel 18

Genehmigung der Inbetriebnahme ortsfester Einrichtungen

(1) Die Teilsysteme „streckenseitige Zugsteuerung/Zugsicherung und Signalgebung“, „Energie“ und „Infrastruktur“ werden nur in Betrieb genommen, wenn sie so geplant, gebaut und installiert werden, dass die grundlegenden Anforderungen erfüllt sind, und wenn die erforderliche Genehmigung gemäß den Absätzen 3 und 4 erteilt wurde.

(2) Die nationalen Sicherheitsbehörden genehmigen die Inbetriebnahme der im Hoheitsgebiet des betreffenden Mitgliedstaats installierten oder betriebenen Teilsysteme „Energie“, „Infrastruktur“ und „streckenseitige Zugsteuerung/Zugsicherung und Signalgebung“.

(3) Die nationalen Sicherheitsbehörden geben ausführliche Hinweise zur Beantragung der in diesem Artikel genannten Genehmigungen. Ein Antragsleitfaden, in dem die Voraussetzungen für diese Genehmigungen beschrieben und erklärt und die notwendigen Unterlagen aufgeführt werden, wird den Antragstellern unentgeltlich zugänglich gemacht. Die Agentur und die nationalen Sicherheitsbehörden arbeiten bei der Verbreitung dieser Informationen zusammen.

(4) Der Antragsteller reicht einen Antrag auf Genehmigung der Inbetriebnahme ortsfester Einrichtungen bei der nationalen Sicherheitsbehörde ein. Der Antrag ist durch ein Dossier zu ergänzen, in dem Folgendes durch Unterlagen belegt ist:

- a) die Prüferklärungen gemäß Artikel 15;
- b) die aufgrund der einschlägigen TSI, nationalen Vorschriften und Register festgestellte technische Kompatibilität der Teilsysteme mit dem System, in das sie integriert werden;
- c) die aufgrund der einschlägigen TSI, nationalen Vorschriften und gemeinsamen Sicherheitsmethoden („CSM“) gemäß Artikel 6 der Richtlinie (EU) 2016/798 festgestellte sichere Integration der Teilsysteme.
- d) im Falle von Teilsystemen streckenseitige Zugsteuerung/Zugsicherung und streckenseitige Signalgebung, die Ausrüstung mit dem Europäischen Zugsicherungs- und Zugsteuerungssystem (ETCS) und/oder dem Globalen Mobilfunksystem für Eisenbahnen (GSM-R) umfassen, die positive Entscheidung der Agentur, die gemäß Artikel 19 dieser Richtlinie getroffen wurde, und im Falle einer Änderung des Entwurfs der Leistungsbeschreibung oder der Beschreibung der geplanten technischen Lösungen, die nach der positiven Entscheidung vorgenommen wurde, die Übereinstimmung mit dem Ergebnis des in Artikel 30 Absatz 2 der Verordnung (EU) 2016/796 genannten Verfahrens.

(5) Innerhalb eines Monats nach Eingang des Antrags des Antragstellers teilt die nationale Sicherheitsbehörde dem Antragsteller mit, dass das Dossier vollständig ist, oder sie fordert unter Setzung einer angemessenen Frist die einschlägigen zusätzlichen Informationen an.

Die nationale Sicherheitsbehörde überprüft die Vollständigkeit, Relevanz und Kohärenz des Dossiers und, im Falle von streckenseitiger ERTMS-Ausrüstung, die Übereinstimmung mit der positiven Entscheidung der Agentur, die gemäß Artikel 19 dieser Richtlinie getroffen wurde, und gegebenenfalls die Übereinstimmung mit dem Ergebnis des in Artikel 30 Absatz 2 der Verordnung (EU) 2016/796 genannten Verfahrens. Nach dieser Überprüfung stellt die nationale Sicherheitsbehörde innerhalb einer angemessenen, im Voraus festgelegten Frist, spätestens jedoch vier Monate nach Eingang aller erforderlichen Informationen, die Genehmigung für die Inbetriebnahme der ortsfesten Einrichtungen aus oder unterrichtet den Antragsteller über eine ablehnende Entscheidung.

(6) Bei einer Erneuerung oder Aufrüstung bestehender Teilsysteme reicht der Antragsteller ein Dossier mit der Beschreibung des Vorhabens bei der nationalen Sicherheitsbehörde ein. Innerhalb eines Monats nach Eingang des Antrags des Antragstellers teilt die nationale Sicherheitsbehörde dem Antragsteller mit, dass das Dossier vollständig ist, oder sie fordert unter Setzung einer angemessenen Frist die einschlägigen zusätzlichen Informationen an. Die nationale Sicherheitsbehörde prüft das Dossier — im Falle von Vorhaben zu streckenseitiger ERTMS-Ausrüstung in enger Zusammenarbeit mit der Agentur — und entscheidet auf der Grundlage folgender Kriterien, ob eine neue Genehmigung für die Inbetriebnahme erforderlich ist, weil

- a) durch die geplanten Arbeiten das Gesamtsicherheitsniveau des betreffenden Teilsystems beeinträchtigt werden könnte;
- b) sie in den einschlägigen TSI vorgeschrieben ist;

- c) es in den nationalen Umsetzungsplänen der Mitgliedstaaten vorgeschrieben ist; oder
- d) an den Werten der Parameter, auf deren Grundlage die Genehmigung bereits erteilt wurde, Änderungen vorgenommen werden.

Die nationale Sicherheitsbehörde und die Agentur treffen ihre Entscheidungen innerhalb einer angemessenen, im Voraus festgelegten Frist, spätestens jedoch vier Monate nach Eingang aller erforderlichen Informationen.

(7) Eine Entscheidung, mit der eine Genehmigung der Inbetriebnahme ortsfester Einrichtungen versagt wird, ist von der nationalen Sicherheitsbehörde gebührend zu begründen. Der Antragsteller kann innerhalb eines Monats nach Eingang einer ablehnenden Entscheidung beantragen, dass die nationale Sicherheitsbehörde ihre Entscheidung überprüft. Dieser Antrag ist mit einer Begründung zu versehen. Die nationale Sicherheitsbehörde verfügt nach dem Zeitpunkt des Eingangs des Antrags auf Überprüfung über eine Frist von zwei Monaten, um ihre Entscheidung zu bestätigen oder zu widerrufen. Wird die ablehnende Entscheidung einer nationalen Sicherheitsbehörde bestätigt, kann der Antragsteller bei der Beschwerdestelle, die von dem betreffenden Mitgliedstaat nach Artikel 18 Absatz 3 der Richtlinie (EU) 2016/798 benannt wird, Beschwerde einlegen.

Artikel 19

Harmonisierte Einführung des ERTMS in der Union

(1) Im Falle von Teilsystemen streckenseitige Zugsteuerung/Zugsicherung und Signalgebung, die Ausrüstung mit dem ETCS und/oder dem GSM-R umfassen, stellt die Agentur die harmonisierte Einführung des ERTMS in der Union sicher.

(2) Um die harmonisierte Einführung des ERTMS und die Interoperabilität auf Unionsebene sicherzustellen, prüft die Agentur vor etwaigen Ausschreibungen für streckenseitige ERTMS-Ausrüstung, dass die geplanten technischen Lösungen mit den einschlägigen TSI vollständig übereinstimmen und demzufolge vollständig interoperabel sind.

(3) Der Antragsteller stellt einen Antrag auf Zustimmung der Agentur. Einem Antrag, der einzelne ERTMS-Vorhaben oder eine Kombination von Vorhaben, eine Strecke, eine Gruppe von Strecken oder ein Netz betrifft, ist ein Dossier beizufügen, das Folgendes enthält:

- a) den Entwurf der Leistungsbeschreibung oder die Beschreibung der geplanten technischen Lösungen;
- b) schriftliche Unterlagen zu den Bedingungen, die für die technische und operative Kompatibilität des Teilsystems mit den Fahrzeugen, die in dem betreffenden Netz betrieben werden sollen, erforderlich sind;
- c) schriftliche Unterlagen zu der Übereinstimmung der geplanten technischen Lösungen mit den einschlägigen TSI;
- d) alle sonstigen relevanten Dokumente wie Stellungnahmen der nationalen Sicherheitsbehörde, Prüferklärungen oder Konformitätsbescheinigungen.

Dieser Antrag sowie Informationen über alle Anträge, über den Stand der entsprechenden Verfahren und ihr Ergebnis sowie gegebenenfalls über die Ersuchen und Entscheidungen der Beschwerdekammer werden über die Artikel 12 der Verordnung (EU) 2016/796 genannte zentrale Anlaufstelle gestellt.

Die nationalen Sicherheitsbehörden können eine Stellungnahme zu dem Genehmigungsantrag abgeben, und zwar vor Antragstellung gegenüber dem Antragsteller oder nach Antragstellung gegenüber der Agentur.

(4) Innerhalb eines Monats nach Eingang des Antrags des Antragstellers teilt die Agentur dem Antragsteller mit, dass das Dossier vollständig ist, oder sie fordert unter Setzung einer angemessenen Frist die einschlägigen zusätzlichen Informationen an.

Innerhalb einer angemessenen, im Voraus festgelegten Frist, spätestens jedoch zwei Monate nach Eingang aller erforderlichen Informationen, erlässt die Agentur eine positive Entscheidung oder unterrichtet den Antragsteller über etwaige Mängel. Die Agentur stützt ihre Stellungnahme auf das Dossier des Antragstellers und auf etwaige Stellungnahmen der nationalen Sicherheitsbehörden.

Erkennt der Antragsteller die von der Agentur festgestellten Mängel an, so berichtigt er die Vorhabenplanung und reicht bei der Agentur einen neuen Genehmigungsantrag ein.

Erkennt der Antragsteller die von der Agentur festgestellten Mängel nicht an, so findet das Verfahren des Absatzes 5 Anwendung.

In dem Fall, auf den Artikel 7 Absatz 1 Buchstabe a Bezug nimmt, beantragt der Antragsteller keine neue Bewertung.

(5) Ist die Entscheidung der Agentur nicht positiv, so wird sie von der Agentur gebührend begründet. Der Antragsteller kann innerhalb eines Monats nach Eingang einer solchen Entscheidung einen mit Gründen versehenen Antrag stellen, dass die Agentur ihre Entscheidung überprüft. Die Agentur bestätigt oder widerruft ihre Entscheidung innerhalb von zwei Monaten nach Eingang des Antrags. Falls die Agentur ihre ursprüngliche Entscheidung bestätigt, ist der Antragsteller berechtigt, bei der mit Artikel 55 der Verordnung (EU) 2016/796 eingerichteten Beschwerdekammer Widerspruch einzulegen.

(6) Im Falle einer Änderung des Entwurfs der Leistungsbeschreibung oder einer Änderung der Beschreibung der geplanten technischen Lösungen, die nach Erlass der positiven Entscheidung vorgenommen wurde, unterrichtet der Antragsteller die Agentur und die nationale Sicherheitsbehörde unverzüglich über die in Artikel 12 der Verordnung (EU) 2016/796 genannte zentrale Anlaufstelle. In diesem Fall findet Artikel 30 Absatz 2 jener Verordnung Anwendung.

Artikel 20

Inverkehrbringen mobiler Teilsysteme

(1) Mobile Teilsysteme werden vom Antragsteller nur in Verkehr gebracht, wenn sie so geplant, gebaut und installiert werden, dass die grundlegenden Anforderungen erfüllt sind.

(2) Insbesondere stellt der Antragsteller sicher, dass die einschlägige Prüferklärung vorliegt.

Artikel 21

Genehmigung für das Inverkehrbringen von Fahrzeugen

(1) Der Antragsteller bringt ein Fahrzeug erst in Verkehr, wenn er die Genehmigung für das Inverkehrbringen von Fahrzeugen erhalten hat, die von der Agentur gemäß den Absätzen 5 bis 7 oder von der nationalen Sicherheitsbehörde gemäß Absatz 8 ausgestellt wird.

(2) Der Antragsteller gibt in seinem Antrag auf Genehmigung für das Inverkehrbringen eines Fahrzeugs das Gebiet an, in dem das Fahrzeug eingesetzt wird. Der Antrag enthält den Nachweis dafür, dass die technische Kompatibilität des Fahrzeugs mit dem Netz im Verwendungsgebiet geprüft worden ist.

(3) Der Antrag auf eine Genehmigung für das Inverkehrbringen von Fahrzeugen wird ergänzt durch ein Dossier zu dem betreffenden Fahrzeug oder Fahrzeugtyp und Unterlagen, mit denen Folgendes nachgewiesen wird:

- a) das Inverkehrbringen der mobilen Teilsysteme, aus denen das Fahrzeug besteht, gemäß Artikel 20, auf der Grundlage der EG-Prüferklärung;
- b) die aufgrund der einschlägigen TSI und gegebenenfalls der nationalen Vorschriften festgestellte technische Kompatibilität der unter Buchstabe a genannten Teilsysteme in dem Fahrzeug;
- c) die aufgrund der einschlägigen TSI und gegebenenfalls der nationalen Vorschriften und CSM gemäß Artikel 6 der Richtlinie (EU) 2016/798 festgestellte sichere Integration der unter Buchstabe a genannten Teilsysteme in dem Fahrzeug;
- d) die technische Kompatibilität des Fahrzeugs mit dem Netz im Verwendungsgebiet nach Absatz 2 der vorliegenden Richtlinie, festgestellt aufgrund der einschlägigen TSI und gegebenenfalls der nationalen Vorschriften, der Infrastrukturregister und der CSM zur Risikobewertung gemäß Artikel 6 der Richtlinie (EU) 2016/798.

Dieser Antrag sowie Informationen über alle Anträge, über den Stand der entsprechenden Verfahren und ihr Ergebnis sowie gegebenenfalls über die Ersuchen und Entscheidungen der Beschwerdekammer werden über die Artikel 12 der Verordnung (EU) 2016/796 genannte zentrale Anlaufstelle gestellt.

Wenn Prüffahrten erforderlich sind, um die technische Kompatibilität des Fahrzeugs gemäß Unterabsatz 1 Buchstaben b und d durch Unterlagen nachzuweisen, können die nationalen Sicherheitsbehörden dem Antragsteller befristete Genehmigungen zur Nutzung des Fahrzeugs für praktische Erprobungen im Netz erteilen. Der Infrastrukturbetreiber unternimmt im Benehmen mit dem Antragsteller alle Anstrengungen, um sicherzustellen, dass alle Prüffahrten innerhalb von drei Monaten nach Eingang des Antrags des Antragstellers stattfinden. Gegebenenfalls ergreift die nationale Sicherheitsbehörde Maßnahmen, um sicherzustellen, dass die Prüffahrten stattfinden.

(4) Die Agentur — oder, im Falle des Absatzes 8, die nationale Sicherheitsbehörde — erteilt die Genehmigungen für das Inverkehrbringen von Fahrzeugen oder unterrichtet den Antragsteller über ihre negative Entscheidung innerhalb einer angemessenen, im Voraus festgelegten Frist, spätestens jedoch vier Monate nach Eingang aller erforderlichen Informationen seitens des Antragstellers. Die Agentur oder — in den in Absatz 8 vorgesehenen Fällen — die nationale Sicherheitsbehörde wendet die praktischen Regelungen über das Genehmigungsverfahren an, die gemäß Absatz 9 im Wege eines Durchführungsrechtsakts festzulegen sind. Mit diesen Genehmigungen wird das Inverkehrbringen von Fahrzeugen auf dem Unionsmarkt gestattet.

(5) Die Agentur stellt Genehmigungen für das Inverkehrbringen von Fahrzeugen in Bezug auf die Fahrzeuge aus, deren Verwendungsgebiet sich in einem oder mehreren Mitgliedstaaten befindet. Im Hinblick auf die Erteilung dieser Genehmigungen verfährt die Agentur wie folgt:

- a) Sie bewertet die in Absatz 3 Unterabsatz 1 Buchstaben b, c und d aufgeführten Bestandteile des Dossiers, um dessen Vollständigkeit, Relevanz und Kohärenz in Bezug auf die einschlägigen TSI zu prüfen; und
- b) verweist das Dossier des Antragstellers an die für das geplante Verwendungsgebiet zuständigen nationalen Sicherheitsbehörden, damit diese das Dossier bewerten, um dessen Vollständigkeit, Relevanz und Kohärenz in Bezug auf Absatz 3 Unterabsatz 1 Buchstabe d und die in Absatz 3 Unterabsatz 1 Buchstaben a, b und c aufgeführten Bestandteile in Bezug auf die einschlägigen nationalen Vorschriften zu prüfen.

Im Rahmen der Bewertungen gemäß der Buchstaben a und b können die Agentur oder die nationalen Sicherheitsbehörden im Falle begründeter Zweifel die Durchführung von Prüffahrten im Netz verlangen. Zur Erleichterung dieser Prüffahrten können die beteiligten nationalen Sicherheitsbehörden dem Antragsteller befristete Genehmigungen zur Nutzung des Fahrzeugs für Prüffahrten im Netz erteilen. Der Infrastrukturbetreiber unternimmt alle Anstrengungen, um sicherzustellen, dass alle Prüffahrten innerhalb von drei Monaten ab dem entsprechenden Ersuchen der Agentur oder der nationalen Sicherheitsbehörde stattfinden.

(6) Innerhalb eines Monats nach Eingang des Antrags des Antragstellers teilt die Agentur dem Antragsteller mit, dass das Dossier vollständig ist, oder sie fordert unter Setzung einer angemessenen Frist die einschlägigen zusätzlichen Informationen an. Hinsichtlich der Vollständigkeit, Relevanz und Kohärenz des Dossiers kann die Agentur auch die in Absatz 3 Buchstabe d aufgeführten Bestandteile bewerten.

Die Agentur trägt den Bewertungen gemäß Absatz 5 vollständig Rechnung, bevor sie ihre Entscheidung über die Erteilung der Genehmigung für das Inverkehrbringen von Fahrzeugen trifft. Innerhalb einer angemessenen, im Voraus festgelegten Frist, spätestens jedoch vier Monate nach Eingang aller erforderlichen Informationen, stellt die Agentur die Genehmigung für das Inverkehrbringen aus oder unterrichtet den Antragsteller über eine ablehnende Entscheidung.

Im Falle der Nichtanwendung einer oder mehrerer TSI oder von Teilen davon gemäß Artikel 7 stellt die Agentur die Genehmigung für das Inverkehrbringen von Fahrzeugen erst nach Anwendung des in jenem Artikel festgelegten Verfahrens aus.

Die Agentur trägt die volle Verantwortung für die von ihr ausgestellten Genehmigungen.

(7) Stimmt die Agentur einer negativen Bewertung seitens einer oder mehrerer nationaler Sicherheitsbehörden gemäß Absatz 5 Buchstabe b nicht zu, so teilt sie dies der betreffenden Behörde bzw. den betreffenden Behörden unter Angabe der Gründe mit. Die Agentur und die nationale Sicherheitsbehörde bzw. Sicherheitsbehörden arbeiten zusammen, um eine für alle Seiten annehmbare Bewertung zu erreichen. Erforderlichenfalls wird auch der Antragsteller in den Prozess einbezogen, wenn die Agentur und die nationale Sicherheitsbehörde bzw. die nationalen Sicherheitsbehörden dies beschließen. Kann sich nicht innerhalb eines Monats, nachdem die Agentur die nationale Sicherheitsbehörde über ihre Nichtzustimmung unterrichtet hat, auf eine für alle Seiten annehmbare Bewertung geeinigt werden, so trifft die Agentur die endgültige Entscheidung, es sei denn, die nationale Sicherheitsbehörde bzw. die nationalen Sicherheitsbehörden haben die Angelegenheit im Rahmen eines Schiedsverfahrens an die gemäß Artikel 55 der Verordnung (EU) 2016/796 eingerichtete Beschwerdekammer verwiesen. Die Beschwerdekammer entscheidet innerhalb eines Monats nach dem Antrag der nationalen Sicherheitsbehörde bzw. Sicherheitsbehörden, ob der Entwurf der Entscheidung der Agentur bestätigt wird.

Stimmt die Beschwerdekammer der Agentur zu, trifft die Agentur unverzüglich eine Entscheidung.

Stimmt die Beschwerdekammer der negativen Bewertung der nationalen Sicherheitsbehörde zu, so stellt die Agentur eine Genehmigung für ein Verwendungsgebiet aus, das die Teile des Netzes ausschließt, für die eine negative Bewertung abgegeben wurde.

Stimmt die Agentur einer positiven Bewertung seitens der betreffenden nationalen Sicherheitsbehörde bzw. Sicherheitsbehörden gemäß Absatz 5 Buchstabe b nicht zu, so teilt sie dies der betreffenden Behörde bzw. den betreffenden Behörden unter Angabe ihrer Gründe mit. Die Agentur und die nationale Sicherheitsbehörde bzw. Sicherheitsbehörden arbeiten zusammen, um sich auf eine für alle Seiten annehmbaren Bewertung zu einigen. Erforderlichenfalls wird auch der Antragsteller in den Prozess einbezogen, wenn die Agentur und die nationale Sicherheitsbehörde bzw. die nationalen Sicherheitsbehörden dies beschließen. Kann sich nicht innerhalb eines Monats, nachdem die Agentur die nationale Sicherheitsbehörde bzw. die nationalen Sicherheitsbehörden über ihre Nichtzustimmung unterrichtet hat, auf eine für alle Seiten annehmbare Bewertung geeinigt werden, so trifft die Agentur die endgültige Entscheidung.

(8) Ist das Verwendungsgebiet auf ein Netz oder Netze innerhalb eines einzigen Mitgliedstaats beschränkt, so kann die nationale Sicherheitsbehörde dieses Mitgliedstaats in eigener Verantwortung und auf Antrag des Antragstellers die Genehmigung für das Inverkehrbringen von Fahrzeugen ausstellen. Im Hinblick auf die Ausstellung dieser Genehmigungen bewertet die nationale Sicherheitsbehörde das Dossier in Bezug auf die in Absatz 3 aufgeführten Bestandteile nach den in dem Durchführungsrechtsakt gemäß Absatz 9 festgelegten Verfahren. Innerhalb eines Monats nach Eingang des Antrags des Antragstellers teilt die nationale Sicherheitsbehörde dem Antragsteller mit, dass das Dossier vollständig ist, oder sie fordert die einschlägigen zusätzlichen Informationen an. Die Genehmigung ist ferner ohne Erweiterung des Verwendungsgebiets gültig für Fahrzeuge, die die Bahnhöfe benachbarter Mitgliedstaaten mit ähnlichen Netzmerkmalen anfahren, wenn sich diese Bahnhöfe in Grenznähe befinden, sofern zuvor die zuständigen nationalen Sicherheitsbehörden angehört wurden. Diese Anhörung kann im jeweiligen Einzelfall erfolgen oder in einer grenzübergreifenden Vereinbarung zwischen nationalen Sicherheitsbehörden festgelegt sein.

Ist das Verwendungsgebiet auf das Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats beschränkt, so stellt im Falle der Nichtanwendung einer oder mehrerer TSI oder von Teilen davon gemäß Artikel 7 die nationale Sicherheitsbehörde die Genehmigung für das Inverkehrbringen von Fahrzeugen erst nach Anwendung des in jenem Artikel festgelegten Verfahrens aus.

Die nationale Sicherheitsbehörde trägt für die von ihr ausgestellten Genehmigungen die volle Verantwortung.

(9) Die Kommission erlässt bis zum 16. Juni 2018 im Wege von Durchführungsrechtsakten praktische Regelungen, in denen Folgendes geregelt ist:

- a) in welcher Weise der Antragsteller die in diesem Artikel festgelegten Anforderungen an die Genehmigung für das Inverkehrbringen von Fahrzeugen und an die Typp Genehmigung für Fahrzeuge zu erfüllen hat und welche Unterlagen vorzulegen sind;
- b) die Einzelheiten des Genehmigungsverfahrens wie etwa die Verfahrensstufen und zeitliche Vorgaben für jede Stufe des Verfahrens;
- c) in welcher Weise die in diesem Artikel festgelegten Anforderungen von der Agentur und der nationalen Sicherheitsbehörde auf den verschiedenen Stufen des Antrags- und Genehmigungsverfahrens einschließlich bei der Bewertung der Dossiers der Antragsteller zu erfüllen sind.

Diese Durchführungsrechtsakte werden nach dem in Artikel 51 Absatz 3 genannten Prüfverfahren erlassen. Sie tragen den Erfahrungen bei der Ausarbeitung der in Absatz 14 des vorliegenden Artikels genannten Vereinbarungen über Zusammenarbeit Rechnung.

(10) In der Genehmigung für das Inverkehrbringen von Fahrzeugen wird Folgendes angegeben:

- a) das Verwendungsgebiet bzw. die Verwendungsgebiete;
- b) die Werte der in den TSI und gegebenenfalls in den nationalen Vorschriften genannten Parameter, für die Prüfung der technischen Kompatibilität des Fahrzeugs mit dem Verwendungsgebiet;
- c) die Einhaltung der einschlägigen TSI und nationalen Vorschriftswerke in Bezug auf die in Buchstabe b genannten Parameter;
- d) die Nutzungsbedingungen des Fahrzeugs und sonstige Beschränkungen.

(11) Jede Entscheidung, mit der die Genehmigung für das Inverkehrbringen eines Fahrzeugs abgelehnt oder ein Teil des Netzes gemäß einer in Absatz 7 genannten negativen Bewertung ausgeschlossen wird, ist gebührend zu begründen. Der Antragsteller kann innerhalb eines Monats nach Eingang der ablehnenden Entscheidung beantragen, dass die Agentur bzw. die nationale Sicherheitsbehörde die Entscheidung überprüft. Die Agentur bzw. die nationale Sicherheitsbehörde verfügt nach dem Zeitpunkt des Eingangs des Antrags auf Überprüfung über eine Frist von zwei Monaten, um ihre Entscheidung zu bestätigen oder zu widerrufen.

Wird die ablehnende Entscheidung der Agentur bestätigt, so kann der Antragsteller bei der gemäß Artikel 55 der Verordnung (EU) 2016/796 benannten Beschwerdekammer Beschwerde einlegen.

Wird die ablehnende Entscheidung einer nationalen Sicherheitsbehörde bestätigt, kann der Antragsteller nach nationalem Recht bei einer Beschwerdestelle Beschwerde einlegen. Die Mitgliedstaaten können für die Zwecke dieses Beschwerdeverfahrens die in Artikel 55 der Richtlinie 2012/34/EU beschriebene Regulierungsstelle benennen. In diesem Fall findet Artikel 18 Absatz 3 der Richtlinie (EU) 2016/798 Anwendung.

(12) Im Falle der Erneuerung oder Aufrüstung bestehender Fahrzeuge, die bereits über eine Genehmigung für das Inverkehrbringen von Fahrzeugen verfügen, ist eine neue Genehmigung für das Inverkehrbringen von Fahrzeugen erforderlich, wenn

- a) Änderungen an den Werten der in Absatz 10 Buchstabe b genannten Parameter vorgenommen werden, die außerhalb des Bereichs annehmbarer Parameter gemäß den TSI liegen,
- b) durch die geplanten Arbeiten das Gesamtsicherheitsniveau des betreffenden Fahrzeugs beeinträchtigt werden könnte oder
- c) es in den einschlägigen TSI vorgeschrieben ist.

(13) Möchte der Antragsteller das Verwendungsgebiet eines Fahrzeugs, das bereits über eine Genehmigung verfügt, erweitern, so ergänzt er das Dossier mit den in Absatz 3 aufgeführten einschlägigen Unterlagen in Bezug auf das zusätzliche Verwendungsgebiet. Der Antragsteller legt das Dossier der Agentur vor, die nach Durchführung der Verfahren gemäß den Absätzen 4 bis 7 eine aktualisierte Genehmigung für das erweiterte Verwendungsgebiet ausstellt.

Hat der Antragsteller eine Genehmigung für das Inverkehrbringen von Fahrzeugen gemäß Absatz 8 erhalten und möchte er das Verwendungsgebiet innerhalb des betreffenden Mitgliedstaats erweitern, so ergänzt er das Dossier mit den in Absatz 3 aufgeführten einschlägigen Unterlagen in Bezug auf das zusätzliche Verwendungsgebiet. Er legt das Dossier der nationalen Sicherheitsbehörde vor, die nach Durchführung der Verfahren gemäß Absatz 8 eine aktualisierte Genehmigung für das erweiterte Verwendungsgebiet ausstellt.

(14) Für die Zwecke der Absätze 5 und 6 schließt die Agentur mit den nationalen Sicherheitsbehörden Kooperationsvereinbarungen im Einklang mit Artikel 76 der Verordnung (EU) 2016/796. Bei diesen Vereinbarungen kann es sich um Einzel- oder um Rahmenvereinbarungen handeln, an denen eine oder mehrere nationale Sicherheitsbehörden beteiligt sein können. Sie enthalten eine detaillierte Beschreibung der Aufgaben und Bedingungen für durchzuführende Arbeiten, die für ihre Ausstellung geltenden Fristen und die Aufteilung der vom Antragsteller zu zahlenden Gebühren. Sie können ferner spezifische Vorkehrungen für die Zusammenarbeit im Fall von Netzen enthalten, die aus geografischen oder historischen Gründen spezielle Fachkenntnisse erfordern, mit dem Ziel, den Verwaltungsaufwand für den Antragsteller und die ihm entstehenden Kosten zu verringern. Sind diese Netze vom Rest des Eisenbahnsystems der Union abgetrennt, können diese spezifischen Vereinbarungen für die Zusammenarbeit die Möglichkeit der vertraglichen Vergabe von Aufgaben an die zuständigen nationalen Sicherheitsbehörden einschließen, wenn dies erforderlich ist, um eine effiziente und verhältnismäßige Zuweisung von Ressourcen für die Genehmigung sicherzustellen. Diese Vereinbarungen müssen zustande kommen, bevor die Agentur die Genehmigungsaufgaben gemäß Artikel 54 Absatz 4 übernimmt.

(15) Im Falle der Mitgliedstaaten, deren Eisenbahnnetze eine andere Spurweite aufweisen als das Haupteisenbahnnetz in der Union und für deren Eisenbahnnetze identische technische und betriebsbezogene Anforderungen gelten wie in benachbarten Drittländern, schließen alle betreffenden nationalen Sicherheitsbehörden in diesen Mitgliedstaaten zusätzlich zu den in Absatz 14 genannten Kooperationsvereinbarungen mit der Agentur eine multilaterale Vereinbarung, um die Bedingungen festzulegen, unter denen eine in einem dieser Mitgliedstaaten ausgestellte Fahrzeuggenehmigung auch in den anderen betreffenden Mitgliedstaaten gültig ist.

(16) Dieser Artikel gilt nicht für Güterwagen oder Reisezugwagen in gemeinsamer Nutzung mit Drittstaaten, deren Spurweite sich von derjenigen des Haupteisenbahnnetzes in der Union unterscheidet und die die Genehmigung für das Inverkehrbringen von Fahrzeugen nach einem anderen Verfahren erhalten haben. Die Vorschriften zur Regelung des Genehmigungsverfahrens für diese Fahrzeuge werden veröffentlicht und der Kommission notifiziert. Die Übereinstimmung dieser Fahrzeuge mit den grundlegenden Anforderungen dieser Richtlinie wird von dem betreffenden Eisenbahnunternehmen im Rahmen seines Sicherheitsmanagementsystems sichergestellt. Die Kommission kann auf der Grundlage des Berichts der Agentur eine Stellungnahme dazu abgeben, ob diese Vorschriften mit den Zielen dieser Richtlinie in Einklang stehen. Falls diese Vorschriften nicht im Einklang stehen, können die betreffenden Mitgliedstaaten und die Kommission zusammenarbeiten, um geeignete Maßnahmen festzulegen, die zu ergreifen sind; erforderlichenfalls können einschlägige internationale Gremien daran beteiligt werden.

(17) Ein Mitgliedstaat kann beschließen, diesen Artikel nicht auf aus Drittländern kommende Lokomotiven und Triebzüge anzuwenden, die bestimmungsgemäß bis zu einem Bahnhof fahren, der sich in seinem Hoheitsgebiet nahe der Grenze befindet und für grenzüberschreitenden Verkehr bestimmt ist. Die Übereinstimmung dieser Fahrzeuge mit den grundlegenden Anforderungen dieser Richtlinie wird von dem betreffenden Eisenbahnunternehmen im Rahmen seines Sicherheitsmanagementsystems und gegebenenfalls gemäß Artikel 10 Absatz 9 der Richtlinie (EU) 2016/798 sichergestellt.

*Artikel 22***Registrierung von Fahrzeugen, deren Inverkehrbringen genehmigt wurde**

- (1) Bevor ein Fahrzeug nach Erhalt der Genehmigung für das Inverkehrbringen gemäß Artikel 21 erstmals verwendet wird, ist es auf Antrag des Halters in einem Fahrzeugeinstellungsregister im Sinne von Artikel 47 zu registrieren.
- (2) Ist das Verwendungsgebiet des Fahrzeugs auf das Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats beschränkt, so wird es in diesem Mitgliedstaat registriert.
- (3) Erstreckt sich das Verwendungsgebiet des Fahrzeugs auf das Hoheitsgebiet von mehr als einem Mitgliedstaat, so wird es in einem der beteiligten Mitgliedstaaten registriert.

*Artikel 23***Prüfungen vor der Nutzung genehmigter Fahrzeug**

- (1) Bevor ein Eisenbahnunternehmen ein Fahrzeug in dem in der Genehmigung für das Inverkehrbringen angegebenen Verwendungsgebiet einsetzt, vergewissert es sich,
 - a) dass für das Fahrzeug eine Genehmigung für das Inverkehrbringen gemäß Artikel 21 erteilt wurde und dass es ordnungsgemäß registriert ist;
 - b) dass das Fahrzeug mit der Strecke kompatibel ist, und zwar auf der Grundlage des Infrastrukturregisters, der einschlägigen TSI oder anderer, vom Infrastrukturbetreiber gebührenfrei und innerhalb einer angemessenen Frist bereitzustellender Informationen, falls ein derartiges Register nicht besteht oder unvollständig ist, und
 - c) dass sich das Fahrzeug ordnungsgemäß in die Zusammensetzung des Zuges, als dessen Teil es betrieben werden soll, einfügt, und zwar unter Berücksichtigung des Sicherheitsmanagementsystems gemäß Artikel 9 der Richtlinie (EU) 2016/798 und der TSI „Betriebsführung und Verkehrssteuerung“.
- (2) Für die Zwecke des Absatzes 1 kann das Eisenbahnunternehmen in Zusammenarbeit mit dem Infrastrukturbetreiber Prüffahrten durchführen.

Der Infrastrukturbetreiber unternimmt im Benehmen mit dem Antragsteller alle Anstrengungen, um sicherzustellen, dass alle Prüffahrten innerhalb von drei Monaten nach Eingang des Antrags des Antragstellers stattfinden.

*Artikel 24***Typgenehmigung von Fahrzeugen**

- (1) Die Agentur oder eine nationale Sicherheitsbehörde kann gegebenenfalls nach dem Verfahren gemäß Artikel 21 Typgenehmigungen für Fahrzeuge ausstellen. Der Antrag auf eine Typgenehmigung sowie Informationen über alle Anträge, über den Stand der entsprechenden Verfahren und ihr Ergebnis sowie gegebenenfalls über die Ersuchen und Entscheidungen der Beschwerdekammer werden über die Artikel 12 der Verordnung (EU) 2016/796 genannte zentrale Anlaufstelle gestellt.
- (2) Stellt die Agentur oder eine nationale Sicherheitsbehörde eine Genehmigung für das Inverkehrbringen von Fahrzeugen aus, so stellt sie auf Antrag des Antragstellers gleichzeitig die Typgenehmigung für das Fahrzeug aus, die sich auf das gleiche Verwendungsgebiet für das Fahrzeug bezieht.
- (3) Bei Änderungen einschlägiger Bestimmungen in den TSI oder den nationalen Vorschriften, auf deren Grundlage bereits eine Typgenehmigung für Fahrzeuge ausgestellt wurde, wird in der TSI oder nationalen Vorschrift angegeben, ob die bereits erteilte Typgenehmigung für Fahrzeuge weiterhin gültig ist oder erneuert werden muss. Muss die Genehmigung erneuert werden, so betreffen die von der Agentur oder einer nationalen Sicherheitsbehörde durchgeführten Prüfungen nur die geänderten Vorschriften.
- (4) Die Kommission legt im Wege von Durchführungsrechtsakten das Muster der Typenkonformitätserklärung fest. Diese Durchführungsrechtsakte werden nach dem in Artikel 51 Absatz 3 genannten Prüfverfahren erlassen.

- (5) Die Ausstellung der Typenkonformitätserklärung erfolgt
- a) nach den Prüfverfahren der einschlägigen TSI oder
 - b) — für Fahrzeuge, für die TSI nicht angewendet werden — gemäß den Konformitätsbewertungsverfahren der Module B+D, B+F und H1 des Beschlusses Nr. 768/2008/EG des Europäischen Parlaments und des Rates ⁽¹⁾.
- (6) Gegebenenfalls kann die Kommission Durchführungsrechtsakte zur Festlegung von Ad-hoc-Modulen für die Konformitätsbewertung erlassen. Diese Durchführungsrechtsakte werden nach dem in Artikel 51 Absatz 3 genannten Prüfverfahren erlassen.
- (7) Die Typgenehmigungen für Fahrzeuge werden in dem in Artikel 48 genannten Europäischen Register genehmigter Fahrzeugtypen eingetragen.

Artikel 25

Konformität von Fahrzeugen mit genehmigtem Fahrzeugtyp

- (1) Ein Fahrzeug oder eine Serie von Fahrzeugen, für das bzw. für die die Konformität mit einem genehmigten Fahrzeugtyp gegeben ist, erhält auf der Grundlage einer vom Antragsteller vorgelegten Typenkonformitätserklärung ohne weitere Prüfungen eine Genehmigung für das Inverkehrbringen von Fahrzeugen gemäß Artikel 21.
- (2) Genehmigungen für das Inverkehrbringen, die bereits aufgrund der früheren Genehmigung für das Inverkehrbringen des betreffenden Fahrzeugtyps bereits ausgestellt wurden, bleiben von der Erneuerung der Genehmigung eines Fahrzeugtyps gemäß Artikel 24 Absatz 3 unberührt.

Artikel 26

Nichterfüllung grundlegender Anforderungen durch Fahrzeuge oder Fahrzeugtypen

- (1) Stellt ein Eisenbahnunternehmen während des Betriebs fest, dass ein von ihm genutztes Fahrzeug eine der geltenden grundlegenden Anforderungen nicht erfüllt, so ergreift es die erforderlichen Korrekturmaßnahmen, um die Übereinstimmung des Fahrzeugs herzustellen. Darüber hinaus kann es die Agentur und alle betroffenen nationalen Sicherheitsbehörden über die ergriffenen Maßnahmen unterrichten. Liegen dem Eisenbahnunternehmen Hinweise vor, dass die Nichterfüllung bereits zum Zeitpunkt der Erteilung der Genehmigung für das Inverkehrbringen vorlag, informiert es die Agentur und alle anderen betreffenden nationalen Sicherheitsbehörden.
- (2) Erhält eine nationale Sicherheitsbehörde, zum Beispiel im Laufe des Überwachungsverfahrens im Sinne des Artikels 17 der Richtlinie (EU) 2016/798, Kenntnis davon, dass ein Fahrzeug oder ein Fahrzeugtyp bei bestimmungsgemäßer Verwendung, dem entweder von der Agentur gemäß Artikel 21 Absatz 5 oder Artikel 24 oder von der nationalen Sicherheitsbehörde gemäß Artikel 21 Absatz 8 oder Artikel 24 eine Genehmigung für das Inverkehrbringen ausgestellt wurde, eine der geltenden grundlegenden Anforderungen nicht erfüllt, unterrichtet sie das Eisenbahnunternehmen, das das Fahrzeug oder den Fahrzeugtyp einsetzt, und fordert es auf, Korrekturmaßnahmen zu ergreifen, um die Übereinstimmung des Fahrzeugs/der Fahrzeuge herzustellen. Die nationale Sicherheitsbehörde informiert die Agentur und alle anderen betreffenden nationalen Sicherheitsbehörden, einschließlich jener, in deren Hoheitsgebiet der Antrag auf Genehmigung des Inverkehrbringens eines Fahrzeugs desselben Typs noch anhängig ist.
- (3) Gewährleisten die von dem Eisenbahnunternehmen ergriffenen Korrekturmaßnahmen in den in Absätzen 1 und 2 dieses Artikels beschriebenen Fällen nicht die Übereinstimmung mit den geltenden grundlegenden Anforderungen und führt diese Nichtübereinstimmung zu einem schwerwiegenden Sicherheitsrisiko, so kann die betreffende nationale Sicherheitsbehörde im Rahmen ihrer Überwachungsaufgaben im Einklang mit Artikel 17 Absatz 6 der Richtlinie (EU) 2016/798 vorübergehende Sicherheitsmaßnahmen ergreifen. Die nationale Sicherheitsbehörde oder die Agentur kann parallel dazu vorübergehende Sicherheitsmaßnahmen in Form einer Aussetzung der Fahrzeugtypgenehmigung anwenden; diese unterliegen einer gerichtlichen Überprüfung und dem Schiedsverfahren nach Artikel 21 Absatz 7.
- (4) In den in Absatz 3 genannten Fällen kann die Agentur oder die nationale Sicherheitsbehörde, die die Genehmigung erteilt hat, nach einer Überprüfung der Wirksamkeit der zur Beseitigung des schwerwiegenden Sicherheitsrisikos ergriffenen Maßnahmen entscheiden, die Genehmigung zu widerrufen oder zu ändern, wenn erwiesen ist, dass eine grundlegende Anforderung zum Zeitpunkt der Erteilung der Genehmigung nicht erfüllt wurde. Zu diesem Zweck unterrichten sie unter Angabe der Gründe für ihre Entscheidung den Inhaber der Genehmigung für das Inverkehrbringen oder der Fahrzeugtypgenehmigung über ihre Entscheidung. Der Inhaber kann innerhalb eines Monats nach Eingang der Entscheidung der Agentur oder der nationalen Sicherheitsbehörde beantragen, dass diese die Entscheidung überprüfen. In diesem Fall wird die Widerrufsentscheidung vorübergehend ausgesetzt. Die Agentur bzw. die nationale Sicherheitsbehörde verfügt nach dem Zeitpunkt des Eingangs des Antrags auf Überprüfung über eine Frist von einem Monat, um ihre Entscheidung zu bestätigen oder zu widerrufen.

⁽¹⁾ Beschluss Nr. 768/2008/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 9. Juli 2008 über einen gemeinsamen Rechtsrahmen für die Vermarktung von Produkten und zur Aufhebung des Beschlusses 93/465/EWG des Rates (ABl. L 218 vom 13.8.2008, S. 82).

Gegebenenfalls ist im Falle von Meinungsverschiedenheiten zwischen der Agentur und der nationalen Sicherheitsbehörde hinsichtlich der Notwendigkeit, die Genehmigung einzuschränken oder zu widerrufen, das Schiedsverfahren nach Artikel 21 Absatz 7 zu befolgen. Endet dieses Verfahren mit der Entscheidung, dass die Fahrzeuggenehmigung weder eingeschränkt noch widerrufen wird, so werden die in Absatz 3 dieses Artikels genannten vorläufigen Sicherheitsmaßnahmen ausgesetzt.

(5) Wird die Entscheidung der Agentur bestätigt, so kann der Inhaber der Fahrzeuggenehmigung bei der gemäß Artikel 55 der Verordnung (EU) 2016/796 benannten Beschwerdekammer innerhalb der in Artikel 59 jener Verordnung genannten Frist Beschwerde einlegen. Wird die Entscheidung einer nationalen Sicherheitsbehörde bestätigt, so kann der Inhaber der Fahrzeuggenehmigung innerhalb von zwei Monaten nach Notifizierung dieser Entscheidung im Rahmen der in Artikel 18 Absatz 3 der Richtlinie (EU) 2016/798 genannten nationalen gerichtlichen Nachprüfung Widerspruch einlegen. Die Mitgliedstaaten können für die Zwecke dieses Beschwerdeverfahrens die in Artikel 56 der Richtlinie 2012/34/EU beschriebene Regulierungsstelle benennen.

(6) Beschließt die Agentur, eine von ihr erteilte Genehmigung für das Inverkehrbringen zu widerrufen oder zu ändern, so unterrichtet sie sämtliche nationalen Sicherheitsbehörden unter Angabe der Gründe für ihre Entscheidung.

Beschließt eine nationale Sicherheitsbehörde, eine von ihr erteilte Genehmigung für das Inverkehrbringen zu widerrufen, so unterrichtet sie unverzüglich die Agentur unter Angabe der Gründe für ihre Entscheidung. Die Agentur unterrichtet anschließend die anderen nationalen Sicherheitsbehörden.

(7) Die Entscheidung der Agentur oder der nationalen Sicherheitsbehörde, die Genehmigung zu widerrufen, wird in das entsprechende Fahrzeugregister gemäß Artikel 22 bzw. im Falle einer Genehmigung für einen Fahrzeugtyp in das Europäischen Register für genehmigte Fahrzeugtypen gemäß Artikel 24 Absatz 7 eingetragen. Die Agentur und die nationalen Sicherheitsbehörden stellen sicher, dass Eisenbahnunternehmen, die Fahrzeuge des gleichen Typs des vom Widerruf betroffenen Fahrzeugs oder Typs einsetzen, ordnungsgemäß unterrichtet werden. Diese Eisenbahnunternehmen prüfen zunächst, ob das gleiche Problem der Nichterfüllung vorliegt. In diesem Fall gilt das Verfahren dieses Artikels.

(8) Wird eine Genehmigung für das Inverkehrbringen widerrufen, so darf das betreffende Fahrzeug nicht mehr eingesetzt und sein Verwendungsgebiet darf nicht erweitert werden. Wird eine Typgenehmigung für ein Fahrzeug widerrufen, so dürfen darauf aufbauende Fahrzeuge nicht in den Verkehr gebracht werden; falls sie bereits in den Verkehr gebracht wurden, so sind sie aus dem Verkehr zu nehmen. Eine neue Genehmigung kann für Einzelfahrzeuge nach dem Verfahren des Artikels 21 bzw. für Fahrzeugtypen nach dem Verfahren des Artikels 24 beantragt werden.

(9) Beschränkt sich in den Fällen nach den Absätzen 1 oder 2 die Nichterfüllung der grundlegenden Anforderungen auf einen Teil des Verwendungsgebiets des betreffenden Fahrzeugs und bestand diese Nichterfüllung bereits zum Zeitpunkt der Erteilung der Genehmigung, so ist diese so zu ändern, dass die betreffenden Teile des Verwendungsgebiets ausgeschlossen werden.

KAPITEL VI

KONFORMITÄTBEWERTUNGSSTELLEN

Artikel 27

Notifizierende Behörden

(1) Die Mitgliedstaaten benennen notifizierende Behörden, die für die Einrichtung und Durchführung der erforderlichen Verfahren für die Begutachtung, Benennung und Überwachung von Konformitätsbewertungsstellen, einschließlich der Einhaltung des Artikels 34, zuständig sind.

(2) Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass diese Behörden der Kommission und den anderen Stellen in den Mitgliedstaaten, die befugt sind, als unabhängige Dritte Konformitätsbewertungsaufgaben gemäß Artikel 10 Absatz 2 und Artikel 15 Absatz 1 wahrzunehmen, Meldung erstatten. Sie stellen ferner sicher, dass sie die Kommission und die anderen Mitgliedstaaten über die bestimmten Stellen gemäß Artikel 15 Absatz 8 unterrichten.

(3) Die Mitgliedstaaten können entscheiden, dass die Begutachtung und Überwachung nach Absatz 1 von einer nationalen Akkreditierungsstelle im Sinne von und im Einklang mit der Verordnung (EG) Nr. 765/2008 zu erfolgen haben.

(4) Falls die notifizierende Behörde die in Absatz 1 dieses Artikels genannte Begutachtung, Benennung oder Überwachung an eine nicht hoheitliche Stelle delegiert oder ihr auf andere Weise überträgt, so muss diese Stelle eine juristische Person sein und den Anforderungen des Artikels 28 genügen. Sie schließt Übereinkommen zur Deckung der aus ihrer Tätigkeit entstehenden Haftungsansprüche.

(5) Die notifizierende Behörde trägt die volle Verantwortung für die Tätigkeiten, die von der in Absatz 3 genannten Stelle durchgeführt werden.

Artikel 28

Anforderungen an notifizierende Behörden

Eine notifizierende Behörde

- a) wird so eingerichtet, dass jeder Interessenkonflikt mit Konformitätsbewertungsstellen vermieden wird,
- b) wird so strukturiert und geführt, dass bei der Ausübung ihrer Tätigkeit Objektivität und Unparteilichkeit gewahrt ist,
- c) wird so strukturiert, dass jede Entscheidung über die Benennung einer Konformitätsbewertungsstelle von kompetenten Personen getroffen wird, die nicht mit den Personen identisch sind, welche die Begutachtung durchgeführt haben,
- d) bietet weder Tätigkeiten, die Konformitätsbewertungsstellen durchführen, noch Beratungsleistungen auf gewerblicher oder wettbewerblicher Grundlage an, noch erbringt sie diese,
- e) wahrt die Vertraulichkeit der von ihr erlangten Informationen,
- f) verfügt über kompetente Mitarbeiter in ausreichender Zahl, sodass sie ihre Aufgaben ordnungsgemäß wahrnehmen kann.

Artikel 29

Verpflichtung der notifizierenden Behörden zur Bereitstellung von Informationen

Mitgliedstaaten unterrichten die Kommission über ihre Verfahren zur Begutachtung, Benennung und Überwachung von Konformitätsbewertungsstellen sowie über Änderungen in diesen Verfahren.

Die Kommission macht diese Informationen der Öffentlichkeit zugänglich.

Artikel 30

Konformitätsbewertungsstellen

- (1) Eine Konformitätsbewertungsstelle muss für die Zwecke der Benennung die Anforderungen der Absätze 2 bis 7 dieses Artikels sowie der Artikel 31 und 32 erfüllen.
- (2) Eine Konformitätsbewertungsstelle wird nach nationalem Recht errichtet und verfügt über Rechtspersönlichkeit.
- (3) Eine Konformitätsbewertungsstelle ist in der Lage, alle Konformitätsbewertungsaufgaben durchzuführen, die ihr nach Maßgabe der einschlägigen TSI zugewiesen wurden und im Rahmen derer sie benannt wurde, gleichgültig, ob diese Aufgaben von der Konformitätsbewertungsstelle selbst, in ihrem Auftrag und unter ihrer Verantwortung erfüllt werden.

Eine Konformitätsbewertungsstelle verfügt jederzeit, für jedes Konformitätsbewertungsverfahren und für jede Art oder Kategorie eines Produkts, im Rahmen dessen sie benannt wurde, über Folgendes:

- a) die erforderlichen Mitarbeiter mit Fachkenntnis und ausreichender einschlägiger Erfahrung, um die bei der Konformitätsbewertung anfallenden Aufgaben zu erfüllen;
- b) die maßgeblichen Beschreibungen von Verfahren, nach denen die Konformitätsbewertung durchgeführt wird, um die Transparenz und die Möglichkeit der Anwendung dieser Verfahren sicherzustellen. Sie verfügt über geeignete Grundsätze und Verfahren, bei denen zwischen den Aufgaben, die sie als benannte Konformitätsbewertungsstelle wahrnimmt, und anderen Tätigkeiten unterschieden wird;
- c) geeignete Verfahren zur Durchführung der Tätigkeiten, bei denen die Größe eines Unternehmens, die Branche, in der es tätig ist, seine Struktur sowie der Grad der Komplexität der jeweiligen Produkttechnologie und der Massenfertigungs- oder Seriencharakter des Herstellungsprozesses gebührend berücksichtigt werden.

Ihr stehen die erforderlichen Mittel zur Verfügung, um die technischen und administrativen Aufgaben, die mit der Konformitätsbewertung verbunden sind, in angemessener Weise zu erledigen, und sie haben Zugang zu allen benötigten Ausrüstungen oder Einrichtungen.

- (4) Konformitätsbewertungsstellen schließen eine Haftpflichtversicherung ab, sofern die Haftpflicht nicht aufgrund der nationalen Rechtsvorschriften vom Staat übernommen wird oder sofern der Mitgliedstaat selbst unmittelbar für die Konformitätsbewertung verantwortlich ist.

(5) Die Mitarbeiter einer Konformitätsbewertungsstelle wahren die berufliche Verschwiegenheit in Bezug auf Informationen, welche sie bei der Durchführung ihrer Aufgaben gemäß der einschlägigen TSI oder einer nationalen Durchführungsvorschrift erhalten, außer gegenüber den zuständigen Behörden des Mitgliedstaats, in dem sie ihre Tätigkeiten ausüben. Eigentumsrechte sind zu schützen.

(6) Konformitätsbewertungsstellen wirken an den einschlägigen Normungsaktivitäten und den Aktivitäten der Koordinierungsgruppe benannter Konformitätsbewertungsstellen mit, die im Rahmen des einschlägigen Unionsrechts geschaffen wurde, bzw. sorgen dafür, dass ihr Bewertungspersonal darüber informiert wird, und wenden die von dieser Gruppe erarbeiteten Verwaltungsentscheidungen und Dokumente als allgemeine Leitlinie an.

(7) Konformitätsbewertungsstellen, die für die Teilsysteme „fahrwegseitige Zugsteuerung/Zugsicherung und Signalgebung“ und/oder „fahrzeugseitige Zugsteuerung/Zugsicherung und Signalgebung“ benannt sind, wirken an den Tätigkeiten der nach Artikel 29 der Verordnung (EU) 2016/796 geschaffenen ERTMS-Arbeitsgruppe mit bzw. sorgen dafür, dass ihr Bewertungspersonal darüber informiert wird. Sie wenden die von dieser Gruppe erarbeiteten Leitlinien an. Sollten sie die Anwendung für nicht angebracht oder unmöglich halten, so teilen die betreffenden Konformitätsbewertungsstellen ihre Bemerkungen der ERTMS-Arbeitsgruppe zur Erörterung und fortlaufenden Verbesserung der Leitlinien mit.

Artikel 31

Unparteilichkeit der Konformitätsbewertungsstellen

(1) Bei einer Konformitätsbewertungsstelle handelt es sich um einen unabhängigen Dritten, der mit der Organisation oder dem Hersteller des Produkts, das er bewertet, in keinerlei Verbindung steht.

Eine Stelle, die einem Wirtschaftsverband oder einem Fachverband angehört und die Produkte bewertet, an deren Planung, Herstellung, Bereitstellung, Montage, Gebrauch oder Wartung Unternehmen beteiligt sind, die von diesem Verband vertreten werden, kann als solche Stelle gelten, sofern ihre Unabhängigkeit und das Nichtbestehen von Interessenskonflikten nachgewiesen wird.

(2) Die Unparteilichkeit der Konformitätsbewertungsstellen, ihrer obersten Führungsebene und ihres Bewertungspersonals ist zu garantieren.

(3) Eine Konformitätsbewertungsstelle, ihre oberste Führungsebene und die für die Erfüllung der Konformitätsbewertungsaufgaben zuständigen Mitarbeiter sind nicht der Planer, Hersteller, Lieferant, Installateur, Käufer, Eigentümer, Verwender oder Wartungsbetrieb der Produkte, die sie bewerten, noch der Bevollmächtigte einer dieser Parteien. Dies schließt nicht die Verwendung von bereits einer Konformitätsbewertung unterzogenen Produkten, die für die Tätigkeit der Konformitätsbewertungsstelle nötig sind, oder die Verwendung solcher Produkte zum persönlichen Gebrauch aus.

(4) Eine Konformitätsbewertungsstelle, ihre oberste Führungsebene und die für die Erfüllung der Konformitätsbewertungsaufgaben zuständigen Mitarbeiter nehmen weder direkt an der Planung, Herstellung bzw. Bau, Vermarktung, Installation, Verwendung oder Wartung dieser Produkte teil, noch vertreten sie an diesen Tätigkeiten beteiligte Parteien. Sie befassen sich nicht mit Tätigkeiten, die ihre Unabhängigkeit bei der Beurteilung oder ihre Integrität im Zusammenhang mit den Konformitätsbewertungstätigkeiten, für die sie benannt sind, beeinträchtigen können. Dieses Verbot gilt insbesondere für Beratungsdienstleistungen.

(5) Konformitätsbewertungsstellen gewährleisten, dass die Tätigkeiten ihrer Zweigunternehmen oder Unterauftragnehmer die Vertraulichkeit, Objektivität oder Unparteilichkeit ihrer Konformitätsbewertungstätigkeiten nicht beeinträchtigen.

(6) Konformitätsbewertungsstellen und ihre Mitarbeiter führen die Konformitätsbewertungstätigkeiten mit der größtmöglichen Professionalität und erforderlichen Fachkompetenz in dem betreffenden Bereich durch; sie dürfen keinerlei Einflussnahme, insbesondere finanzieller Art, ausgesetzt sein, die sich auf ihre Beurteilung oder die Ergebnisse ihrer Konformitätsbewertungstätigkeiten auswirken könnte; dies gilt speziell für Einflussnahmen durch Personen oder Personengruppen, die ein Interesse am Ergebnis dieser Tätigkeiten haben.

Artikel 32

Mitarbeiter der Konformitätsbewertungsstellen

(1) Die für die Durchführung der Konformitätsbewertungstätigkeiten zuständigen Mitarbeiter verfügen über Folgende Fähigkeiten:

- a) eine solide Fach- und Berufsausbildung, die alle Tätigkeiten für die Konformitätsbewertung umfasst, für die die Konformitätsbewertungsstelle benannt wurde;

- b) eine ausreichende Kenntnis der Anforderungen, die mit den durchzuführenden Bewertungen verbunden sind, und die entsprechende Befugnis zur Durchführung solcher Bewertungen;
 - c) angemessene Kenntnisse und ein angemessenes Verständnis der wesentlichen Anforderungen, der geltenden harmonisierten Normen sowie des einschlägigen Unionsrechts;
 - d) die Fähigkeit zur Erstellung von Bescheinigungen, Protokollen und Berichten als Nachweis für durchgeführte Bewertungen.
- (2) Die Entlohnung der obersten Führungsebene und des bewertenden Personals der Konformitätsbewertungsstelle richtet sich nicht nach der Anzahl der durchgeführten Bewertungen oder deren Ergebnissen.

Artikel 33

Vermutung der Konformität einer Konformitätsbewertungsstelle

Weist eine Konformitätsbewertungsstelle nach, dass sie die Kriterien der einschlägigen harmonisierten Normen oder Teilen davon erfüllt, deren Fundstellen im *Amtsblatt der Europäischen Union* veröffentlicht worden sind, so wird davon ausgegangen, dass sie die Anforderungen der Artikel 30 bis 32 erfüllt, soweit die anwendbaren harmonisierten Normen diese Anforderungen abdecken.

Artikel 34

Zweigunternehmen von benannten Stellen und Vergabe von Unteraufträgen durch benannte Stellen

- (1) Vergibt eine benannte Stelle bestimmte mit der Konformitätsbewertung verbundene Aufgaben an Unterauftragnehmer oder überträgt sie diese einem Zweigunternehmen, stellt sie sicher, dass der Unterauftragnehmer oder das Zweigunternehmen die Anforderungen der Artikel 30 bis 32 erfüllt, und unterrichtet die notifizierende Behörde entsprechend.
- (2) Die benannten Stellen tragen die volle Verantwortung für die Arbeiten, die von Unterauftragnehmern oder Zweigunternehmen ausgeführt werden, unabhängig davon, wo diese niedergelassen sind.
- (3) Die Tätigkeiten von benannten Stellen werden nur mit Zustimmung des Auftraggebers an einen Unterauftragnehmer vergeben oder einem Zweigunternehmen übertragen.
- (4) Die benannten Stellen halten die einschlägigen Unterlagen über die Begutachtung der Qualifikation des Unterauftragnehmers oder des Zweigunternehmens und die von ihm gemäß der einschlägigen TSI ausgeführten Arbeiten für die notifizierende Behörde bereit.

Artikel 35

Akkreditierte interne Stellen

- (1) Die Antragsteller können die Konformitätsbewertungsverfahren, die in den Modulen A1, A2, C1 oder C2 gemäß Anhang II des Beschlusses Nr. 768/2008/EG und in den Modulen CA1 und CA2 gemäß Anhang I des Beschlusses 2010/713/EU festgelegt sind, von einer akkreditierten internen Stelle durchführen lassen. Diese Stelle stellt einen eigenen und gesonderten Teil des betreffenden Antragstellers dar und darf sich nicht an der Planung, Herstellung, Lieferung, Installation, Verwendung oder Wartung der durch sie bewerteten Produkte beteiligen.
- (2) Eine akkreditierte interne Stelle erfüllt die folgenden Anforderungen:
- a) Sie ist gemäß der Verordnung (EG) Nr. 765/2008 akkreditiert.
 - b) Die Stelle und ihre Mitarbeiter müssen vom Unternehmen, dem sie angehören, organisatorisch unterscheidbar sein und darin über Berichtsverfahren verfügen, die ihre Unparteilichkeit gewährleisten, und müssen das gegenüber der zuständigen nationalen Akkreditierungsstelle nachweisen.
 - c) Weder die Stelle noch ihre Mitarbeiter sind für die Planung, Herstellung, Lieferung, Installation, Betrieb oder Wartung der von ihnen zu bewertenden Produkte verantwortlich, und sie gehen keiner Tätigkeit nach, die der Unabhängigkeit ihres Urteils oder ihrer Integrität im Zusammenhang mit den Bewertungsaufgaben schaden könnte.
 - d) Die Stelle erbringt ihre Leistungen ausschließlich für das Unternehmen, dem sie angehört.
- (3) Eine akkreditierte interne Stelle wird den Mitgliedstaaten oder der Kommission nicht benannt, allerdings werden der notifizierenden Behörde auf deren Verlangen Informationen über ihre Akkreditierung von dem Unternehmen, dem sie angehört, oder von der nationalen Akkreditierungsstelle übermittelt.

*Artikel 36***Antrag auf Benennung**

- (1) Eine Konformitätsbewertungsstelle beantragt ihre Benennung bei der notifizierenden Behörde des Mitgliedstaats, in dem sie ansässig ist.
- (2) Dem Antrag wird eine Beschreibung der Konformitätsbewertungstätigkeiten, des Konformitätsbewertungsmoduls oder der -module und des Produkts oder der Produkte, für die diese Stelle Kompetenz beansprucht, sowie, falls vorhanden, eine Akkreditierungsurkunde beigelegt, die von einer nationalen Akkreditierungsstelle ausgestellt wurde und in der diese bescheinigt, dass die Konformitätsbewertungsstelle die Anforderungen der Artikel 30 bis 32 erfüllt.
- (3) Kann die Konformitätsbewertungsstelle keine Akkreditierungsurkunde vorweisen, so legt sie der notifizierenden Behörde als Nachweis alle Unterlagen vor, die für die Überprüfung, Anerkennung und regelmäßige Überwachung, ob sie die Anforderungen der Artikel 30 bis 32 erfüllt, notwendig sind.

*Artikel 37***Benennungsverfahren**

- (1) Die notifizierenden Behörden benennen nur Konformitätsbewertungsstellen, die die Anforderungen der Artikel 30 bis 32 erfüllen.
- (2) Die notifizierenden Behörden benennen gegenüber der Kommission und den übrigen Mitgliedstaaten mithilfe des elektronischen Benennungsinstruments, das von der Kommission entwickelt und verwaltet wird, die in Absatz 1 genannten Stellen.
- (3) Die Benennung enthält vollständige Angaben zu den Konformitätsbewertungstätigkeiten, dem betreffenden Konformitätsbewertungsmodul oder -modulen und dem Produkt oder Produkten sowie die einschlägige Akkreditierungsurkunde oder anderweitige Bestätigung der Kompetenz gemäß Absatz 4.
- (4) Beruht eine Benennung nicht auf einer Akkreditierungsurkunde gemäß Artikel 36 Absatz 2, so legt die notifizierende Behörde der Kommission und den übrigen Mitgliedstaaten als Nachweis alle Unterlagen vor, die die Kompetenz der Konformitätsbewertungsstelle und die getroffenen Regelungen bescheinigen, durch die sichergestellt ist, dass die Stelle regelmäßig überwacht wird und dauerhaft den Anforderungen der Artikel 30 bis 32 genügt.
- (5) Die betreffende Stelle darf nur dann die Aufgaben einer benannten Stelle wahrnehmen, wenn weder die Kommission noch die übrigen Mitgliedstaaten innerhalb von zwei Wochen nach einer Benennung, wenn eine Akkreditierungsurkunde vorliegt, oder innerhalb von zwei Monaten nach einer Benennung, wenn keine Akkreditierung vorliegt, Einwände erhoben haben.
- (6) Die Kommission und die übrigen Mitgliedstaaten werden über jede wesentliche Änderung der Benennung informiert.

*Artikel 38***Kennnummern und Verzeichnisse benannter Stellen**

- (1) Die Kommission weist einer benannten Stelle eine Kennnummer zu.

Eine benannte Stelle erhält nur eine Kennnummer, selbst wenn sie im Rahmen mehrerer Rechtsakte der Union benannt ist.

- (2) Die Kommission veröffentlicht das Verzeichnis der im Rahmen dieser Richtlinie benannten Stellen samt den ihnen zugewiesenen Kennnummern und den Tätigkeiten, für die sie benannt wurden.

Die Kommission sorgt dafür, dass dieses Verzeichnis auf dem neuesten Stand gehalten wird.

*Artikel 39***Änderungen der Benennungen**

- (1) Stellt eine notifizierende Behörde fest oder erhält Kenntnis davon, dass eine benannte Stelle die Anforderungen der Artikel 30 bis 32 nicht mehr erfüllt oder dass sie ihren Verpflichtungen nicht nachkommt, so schränkt die notifizierende Behörde die Benennungen gegebenenfalls ein, setzt sie aus oder widerruft sie, wobei sie das Ausmaß berücksichtigt, in dem diesen Anforderungen nicht entsprochen oder diesen Verpflichtungen nicht nachgekommen wurde. Sie setzt die Kommission und die übrigen Mitgliedstaaten unverzüglich davon in Kenntnis.

(2) Bei Einschränkung, Aussetzung oder Widerruf der Benennung oder wenn die benannte Stelle ihre Tätigkeit einstellt, ergreift der benennende Mitgliedstaat die geeigneten Maßnahmen, um zu gewährleisten, dass die Akten dieser Stelle entweder von einer anderen benannten Stelle weiter bearbeitet oder für die zuständigen notifizierenden Behörden und Marktüberwachungsbehörden auf deren Verlangen bereitgehalten werden.

Artikel 40

Anfechtungen der Kompetenz benannter Stellen

(1) Die Kommission untersucht alle Fälle, in denen sie irgendeinen Zweifel an der Kompetenz einer benannten Stelle oder der dauerhaften Erfüllung der entsprechenden Anforderungen und Pflichten durch eine benannte Stelle hat oder in denen ihr Zweifel daran zur Kenntnis gebracht werden.

(2) Der benennende Mitgliedstaat erteilt der Kommission auf Verlangen sämtliche Auskünfte über die Grundlage der Benennung oder die Erhaltung der Kompetenz der betreffenden Stelle.

(3) Die Kommission stellt sicher, dass alle im Verlauf ihrer Untersuchungen erlangten sensiblen Informationen vertraulich behandelt werden.

(4) Stellt die Kommission fest, dass eine benannte Stelle die Voraussetzungen für ihre Benennung nicht oder nicht mehr erfüllt, so setzt sie den benennenden Mitgliedstaat davon in Kenntnis und fordert ihn auf, die erforderlichen Korrekturmaßnahmen zu ergreifen, einschließlich eines Widerrufs der Benennung, sofern dies nötig ist.

Artikel 41

Verpflichtungen benannter Stellen in Bezug auf ihre Tätigkeit

(1) Die benannten Stellen führen die Konformitätsbewertungen im Einklang mit den Konformitätsbewertungsverfahren gemäß der einschlägigen TSI durch.

(2) Konformitätsbewertungen werden unter Wahrung der Verhältnismäßigkeit durchgeführt, wobei unnötige Belastungen der Wirtschaftsteilnehmer vermieden werden. Die benannten Stellen üben ihre Tätigkeiten unter gebührender Berücksichtigung der Größe eines Unternehmens, der Branche, in der es tätig ist, seiner Struktur sowie des Grads der Komplexität der jeweiligen Produkttechnologie und des Massenfertigungs- oder Seriencharakters des Herstellungsprozesses aus.

Sie gehen dabei allerdings so vor, wie es für die Bewertung der Übereinstimmung des Produkts mit dieser Richtlinie erforderlich ist.

(3) Stellt eine benannte Stelle fest, dass ein Hersteller die Anforderungen nicht erfüllt hat, die in der einschlägigen TSI oder in den entsprechenden harmonisierten Normen oder technischen Spezifikationen festgelegt sind, so fordert sie den Hersteller zu geeigneten Korrekturmaßnahmen auf und stellt keine Konformitätsbescheinigung aus.

(4) Hat eine benannte Stelle bereits eine Bescheinigung ausgestellt und stellt im Rahmen der Überwachung der Konformität fest, dass das Produkt die Anforderungen, die in der einschlägigen TSI oder in den entsprechenden harmonisierten Normen oder technischen Spezifikationen festgelegt sind, nicht mehr erfüllt, so fordert sie den Hersteller zu geeigneten Korrekturmaßnahmen auf und setzt die Bescheinigung falls nötig aus oder widerruft sie.

(5) Werden keine Korrekturmaßnahmen ergriffen oder zeigen sie nicht die nötige Wirkung, so versieht die benannte Stelle gegebenenfalls alle Bescheinigungen mit Einschränkungen, setzt sie aus oder widerruft sie.

Artikel 42

Verpflichtung der benannten Stellen zur Bereitstellung von Informationen

(1) Die benannten Stellen melden der notifizierenden Behörde

a) jede Vorenthaltung, Einschränkung, Aussetzung und jeden Widerruf einer Bescheinigung,

b) alle Umstände mit Auswirkungen auf den Geltungsbereich und die Bedingungen der Benennung,

c) jedes Auskunftersuchen über Konformitätsbewertungstätigkeiten, das sie von den Marktüberwachungsbehörden erhalten haben,

- d) auf Verlangen, welchen Konformitätsbewertungstätigkeiten sie im Geltungsbereich ihrer Benennung nachgegangen sind und welche anderen Tätigkeiten sie ausgeführt haben, einschließlich grenzübergreifender Tätigkeiten und der Vergabe von Unteraufträgen.

Die zuständigen nationalen Sicherheitsbehörden werden auch über jede Vorenthaltung, Einschränkung, Aussetzung und jeden Widerruf einer Bescheinigung gemäß Buchstabe a unterrichtet.

(2) Die benannten Stellen übermitteln den übrigen Stellen, die im Rahmen der Benennung nach dieser Richtlinie benannt wurden und ähnlichen Konformitätsbewertungstätigkeiten für dieselben Produkte nachgehen, einschlägige Informationen über negative und auf Verlangen auch über positive Ergebnisse von Konformitätsbewertungen.

(3) Die benannten Stellen übermitteln der Agentur die EG-Prüfbescheinigungen für Teilsysteme sowie die EG-Konformitäts- und die EG Gebrauchstauglichkeitsbescheinigungen für Interoperabilitätskomponenten.

Artikel 43

Austausch von bewährten Verfahren

Die Kommission organisiert den Erfahrungsaustausch über bewährte Verfahren zwischen den nationalen Behörden der Mitgliedstaaten, die für die Benennungspolitik zuständig sind.

Artikel 44

Koordinierung der benannten Stellen

Die Kommission stellt eine zweckmäßige Koordinierung und Kooperation zwischen den unter dieser Richtlinie benannten Stellen durch die Errichtung einer sektoralen Gruppe sicher. Die Agentur unterstützt die Tätigkeiten der benannten Stellen gemäß Artikel 24 der Verordnung (EU) 2016/796.

Die Mitgliedstaaten gewährleisten, dass sich die von ihnen notifizierten Stellen an der Arbeit dieser Gruppe direkt oder über bestimmte Bevollmächtigte beteiligen.

Artikel 45

Bestimmte Stellen

(1) Die Anforderungen an Konformitätsbewertungsstellen gemäß den Artikeln 30 bis 34 gelten auch für die nach Artikel 15 Absatz 8 bestimmten Stellen, außer:

- a) im Fall der von ihren Mitarbeitern gemäß Artikel 32 Absatz 1 Buchstabe c geforderten Fertigkeiten, muss die bestimmte Stelle über angemessene Kenntnisse und ein angemessenes Verständnis des nationalen Rechts verfügen;
- b) im Fall von gemäß Artikel 34 Absatz 4 für die benennende Behörde bereitzuhaltenden Dokumenten, wenn die bestimmte Stelle die Dokumente, die sich auf die von Zweigunternehmen oder Auftragnehmern durchgeführten Tätigkeiten beziehen, beifügen muss.

(2) Die Verpflichtungen in Bezug auf die Tätigkeit gemäß Artikel 41 gelten auch für die nach Artikel 15 Absatz 8 bestimmten Stellen, außer diese Verpflichtungen beziehen sich auf nationale Vorschriften anstatt auf TSI.

(3) Die Meldepflichten gemäß Artikel 42 Absatz 1 gelten auch für die bestimmten Stellen, die die Mitgliedstaaten entsprechend zu unterrichten haben.

KAPITEL VII

REGISTER

Artikel 46

Fahrzeugnummerierungssystem

(1) Bei der Registrierung gemäß Artikel 22 wird jedem Fahrzeug von der zuständigen Behörde im Mitgliedstaat der Registrierung eine europäische Fahrzeugnummer (European vehicle number — im Folgenden „EVN“) zugewiesen. Jedes Fahrzeug wird mit der zugeordneten EVN gekennzeichnet.

(2) Die Spezifikationen der EVN werden im Rahmen der in Artikel 47 Absatz 2 genannten Maßnahmen nach Maßgabe der jeweiligen TSI festgelegt.

(3) Jedem Fahrzeug wird nur einmal eine EVN zugeteilt, es sei denn, dass in den in Artikel 47 Absatz 2 genannten Maßnahmen nach Maßgabe der jeweiligen TSI etwas anderes bestimmt ist.

(4) Ungeachtet des Absatzes 1 können die Mitgliedstaaten bei Fahrzeugen, die auf Fahrten aus oder nach Drittländern eingesetzt werden oder eingesetzt werden sollen und deren Spurweite sich von der im Haupteisenbahnnetz in der Union unterscheidet, akzeptieren, dass die Fahrzeuge nach einem anderen Kennzeichnungscode eindeutig identifiziert sind.

Artikel 47

Fahrzeugeinstellungsregister

(1) Bis das in Absatz 5 genannte europäische Fahrzeugeinstellungsregister betriebsbereit ist, führt jeder Mitgliedstaat ein nationales Fahrzeugeinstellungsregister. Dieses Register:

- a) entspricht den in Absatz 2 aufgeführten gemeinsamen Spezifikationen;
- b) wird von einer von allen Eisenbahnunternehmen unabhängigen Stelle geführt und aktualisiert;
- c) ist den in den Artikeln 16 und 22 der Richtlinie (EU) 2016/798 genannten nationalen Sicherheitsbehörden und Untersuchungsstellen zugänglich; darüber hinaus wird es auf Antrag bei berechtigtem Interesse den in Artikel 55 der Richtlinie 2012/34/EU genannten Regulierungsstellen und der Agentur, den Eisenbahnunternehmen und den Infrastrukturbetreibern sowie allen Personen oder Organisationen zugänglich gemacht, die Fahrzeuge registrieren oder im Register erwähnt sind.

(2) Die Kommission beschließt im Wege von Durchführungsrechtsakten gemeinsame Spezifikationen für die nationalen Fahrzeugeinstellungsregister bezüglich Inhalt, Datenformat, funktioneller und technischer Architektur, Betriebsweise — einschließlich Vorkehrungen für den Datenaustausch — sowie Regeln für die Dateneingabe und -abfrage.

Diese Durchführungsrechtsakte werden nach dem in Artikel 51 Absatz 3 genannten Prüfverfahren erlassen.

(3) Das nationale Fahrzeugeinstellungsregister enthält mindestens folgende Angaben:

- a) die EVN;
- b) Angaben zur EG-Prüferklärung und der ausstellenden Stelle;
- c) Angaben zu dem in Artikel 48 genannten Europäischen Register genehmigter Fahrzeugtypen;
- d) Identifizierung des Fahrzeugeigners und des Fahrzeughalters;
- e) Betriebsbeschränkungen für das Fahrzeug;
- f) Angaben zur für die Instandhaltung zuständigen Stelle.

(4) Solange die nationalen Fahrzeugeinstellungsregister nicht entsprechend der in Absatz 2 genannten Spezifikation miteinander verbunden sind, aktualisiert jeder Mitgliedstaat die ihn betreffenden Daten in seinem Register, indem er die Änderungen übernimmt, die ein anderer Mitgliedstaat in dessen eigenem Register vorgenommen hat.

(5) Um Verwaltungsaufwand und unangemessene Kosten für die Mitgliedstaaten und die Wirtschaftsbeteiligten zu verringern, beschließt die Kommission bis zum 16. Juni 2018, unter Berücksichtigung der Ergebnisse einer Kosten-Nutzen-Analyse, im Wege von Durchführungsrechtsakten die technischen und funktionellen Spezifikationen für das europäische Fahrzeugeinstellungsregister, das die nationalen Fahrzeugeinstellungsregister integrieren soll, um allen Nutzern eine harmonisierte Schnittstelle für die Registrierung von Fahrzeugen und die Datenverwaltung zu gewährleisten. Absatz 1 Buchstaben b und c sowie Absatz 3 finden Anwendung. Diese Spezifikation erstreckt sich unter anderem auf Inhalt, Datenformat, funktionelle und technische Architektur, Betriebsweise — einschließlich Vorkehrungen für den Datenaustausch — sowie Regeln für die Dateneingabe und -abfrage und Migrationsschritte.

Diese Durchführungsrechtsakte werden auf Empfehlung der Agentur nach dem in Artikel 51 Absatz 3 genannten Prüfverfahren erlassen.

Das europäische Fahrzeugeinstellungsregister wird unter Berücksichtigung der von der Agentur und den Mitgliedstaaten bereits eingerichteten IT-Anwendungen und Register — wie etwa des mit den nationalen Fahrzeugeinstellungsregister vernetzten Europäischen Zentralisierten Virtuellen Fahrzeugeinstellungsregisters — entwickelt. Das europäische Fahrzeugeinstellungsregister muss bis 16. Juni 2021 betriebsbereit sein.

(6) Der Halter zeigt dem Mitgliedstaat, in dem das Fahrzeug registriert wurde, etwaige Änderungen der Daten in den Fahrzeugeinstellungsregistern, die Abwrackung eines Fahrzeugs oder seine Entscheidung, die Registrierung eines Fahrzeugs nicht länger aufrechtzuerhalten, unverzüglich an.

(7) Im Falle von Fahrzeugen, die erstmals in einem Drittland eine Genehmigung erhalten haben und anschließend in einem Mitgliedstaat eingesetzt wurden, sorgt der betreffende Mitgliedstaat dafür, dass die Fahrzeugdaten, die mindestens Angaben über den Halter des betreffenden Fahrzeugs, die für die Instandhaltung zuständige Einrichtung und Betriebsbeschränkungen für das Fahrzeug einschließen müssen, über ein Fahrzeugeinstellungsregister abgefragt werden können oder unverzüglich auf andere Weise in einem leicht lesbaren Format nach den gleichen nichtdiskriminierenden Grundsätzen bereitgestellt werden, wie sie für ähnliche Daten eines Fahrzeugeinstellungsregisters gelten.

Artikel 48

Europäisches Register genehmigter Fahrzeugtypen

(1) Die Agentur errichtet und führt ein Register der gemäß Artikel 24 erteilten Genehmigungen für das Inverkehrbringen von Fahrzeugtypen. Dieses Register:

- a) ist öffentlich und elektronisch zugänglich,
- b) entspricht den in Absatz 2 aufgeführten gemeinsamen Spezifikationen,
- c) ist mit den maßgeblichen Fahrzeugeinstellungsregistern verbunden.

(2) Die Kommission beschließt im Wege von Durchführungsrechtsakten gemeinsame Spezifikationen für das Register genehmigter Fahrzeugtypen bezüglich Inhalt, Datenformat, funktioneller und technischer Architektur, Betriebsweise sowie Regeln für die Dateneingabe und -abfrage. Diese Durchführungsrechtsakte werden nach dem in Artikel 51 Absatz 3 genannten Prüfverfahren erlassen.

(3) Das Register enthält zu jedem Fahrzeugtyp mindestens die folgenden Angaben:

- a) technische Merkmale des Fahrzeugtyps entsprechend den jeweiligen TSI, einschließlich derjenigen für die Zugänglichkeit für Menschen mit Behinderungen und Personen mit eingeschränkter Mobilität;
- b) den Namen des Herstellers;
- c) die Daten zu den Genehmigungen in Bezug auf das Verwendungsgebiet eines Fahrzeugtyps einschließlich aller Einschränkungen oder Widerrufe.

Artikel 49

Infrastrukturregister

(1) Jeder Mitgliedstaat stellt sicher, dass ein Infrastrukturregister, in dem gemäß der jeweiligen TSI für die jeweiligen Teilsysteme oder Teile davon die Werte der Netzparameter angegeben sind, veröffentlicht wird.

(2) Die Werte der im Infrastrukturregister erfassten Parameter werden zusammen mit den Werten der im Register der Genehmigungen für das Inverkehrbringen von Fahrzeugtypen erfassten Parameter dazu verwendet, die technische Kompatibilität zwischen Fahrzeug und Netz zu prüfen.

(3) Im Infrastrukturregister können Einsatzbedingungen für ortsfeste Einrichtungen und sonstige Beschränkungen festgelegt sein.

(4) Jeder Mitgliedstaat stellt sicher, dass sein Infrastrukturregister gemäß Absatz 5 aktualisiert wird.

(5) Die Kommission beschließt im Wege von Durchführungsrechtsakten gemeinsame Spezifikationen für das Infrastrukturregister bezüglich Inhalt, Datenformat, funktioneller und technischer Architektur, Betriebsweise sowie Regeln für die Dateneingabe und -abfrage. Diese Durchführungsrechtsakte werden nach dem in Artikel 51 Absatz 3 genannten Prüfverfahren erlassen.

KAPITEL VIII

ÜBERGANGS- UND SCHLUSSBESTIMMUNGEN

Artikel 50

Ausübung der Befugnisübertragung

(1) Die Befugnis zum Erlass delegierter Rechtsakte wird der Kommission unter den in diesem Artikel festgelegten Bedingungen übertragen.

(2) Die Befugnis zum Erlass delegierter Rechtsakte gemäß Artikel 5 Absatz 1 wird der Kommission für einen Zeitraum von fünf Jahren ab dem 15. Juni 2016 übertragen. Die Kommission erstellt spätestens neun Monate vor Ablauf des Fünfjahreszeitraums einen Bericht über die Befugnisübertragung. Die Befugnisübertragung verlängert sich stillschweigend um Zeiträume gleicher Länge, es sei denn, das Europäische Parlament oder der Rat widersprechen einer solchen Verlängerung spätestens drei Monate vor Ablauf des jeweiligen Zeitraums.

(3) Es ist besonders wichtig, dass die Kommission ihrer üblichen Praxis folgt und vor dem Erlass dieser delegierten Rechtsakte Konsultationen mit Sachverständigen, auch mit Sachverständigen der Mitgliedstaaten, durchführt.

(4) Die in Artikel 5 Absatz 1 genannte Befugnisübertragung kann vom Europäischen Parlament oder vom Rat jederzeit widerrufen werden. Der Beschluss über den Widerruf beendet die Übertragung der in dem Beschluss genannten Befugnisse. Er wird am Tag nach seiner Veröffentlichung *im Amtsblatt der Europäischen Union* oder zu einem im Beschluss über den Widerruf angegebenen späteren Zeitpunkt wirksam. Die Gültigkeit von delegierten Rechtsakten, die bereits in Kraft sind, wird davon nicht berührt.

(5) Sobald die Kommission einen delegierten Rechtsakt erlässt, übermittelt sie ihn gleichzeitig dem Europäischen Parlament und dem Rat.

(6) Ein delegierter Rechtsakt, der gemäß Artikel 5 Absatz 1 erlassen wurde, tritt nur in Kraft, wenn weder das Europäische Parlament noch der Rat innerhalb einer Frist von zwei Monaten nach Übermittlung dieses Rechtsakts an das Europäische Parlament und den Rat Einwände erhoben haben oder wenn vor Ablauf dieser Frist sowohl das Europäische Parlament als auch der Rat der Kommission mitgeteilt haben, dass sie keine Einwände erheben werden. Auf Initiative des Europäischen Parlaments oder des Rates wird diese Frist um zwei Monate verlängert.

Artikel 51

Ausschussverfahren

(1) Die Kommission wird von dem nach Artikel 21 der Richtlinie 96/48/EG des Rates ⁽¹⁾ eingesetzten Ausschuss unterstützt. Dieser Ausschuss ist ein Ausschuss im Sinne der Verordnung (EU) Nr. 182/2011.

(2) Wird auf diesen Absatz Bezug genommen, so gilt Artikel 4 der Verordnung (EU) Nr. 182/2011.

(3) Wird auf diesen Absatz Bezug genommen, so gilt Artikel 5 der Verordnung (EU) Nr. 182/2011. Gibt der Ausschuss keine Stellungnahme ab, so erlässt die Kommission den Durchführungsrechtsakt nicht, und Artikel 5 Absatz 4 Unterabsatz 3 der Verordnung (EU) Nr. 182/2011 findet Anwendung.

Artikel 52

Begründung

Entscheidungen aufgrund dieser Richtlinie über die Konformitäts- oder Gebrauchstauglichkeitsbewertung von Interoperabilitätskomponenten und die Prüfung von Teilsystemen, die Bestandteil des Eisenbahnsystems der Union sind, sowie Entscheidungen aufgrund der Artikel 7, 12 und 17 sind im Einzelnen zu begründen. Sie sind den Betroffenen unverzüglich unter Angabe der Rechtsbehelfe, die aufgrund der in dem betreffenden Mitgliedstaat geltenden Rechtsvorschriften möglich sind, und der Fristen für das Einlegen dieser Rechtsbehelfe mitzuteilen.

⁽¹⁾ Richtlinie 96/48/EG des Rates vom 23. Juli 1996 über die Interoperabilität des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems (ABl. L 235 vom 17.9.1996, S. 6).

*Artikel 53***Berichterstattung und Information**

(1) Bis zum 16. Juni 2018 berichtet die Kommission über Fortschritte bei der Vorbereitung der erweiterten Rolle der Agentur im Rahmen dieser Richtlinie. Ferner berichtet die Kommission alle drei Jahre, erstmals drei Jahre nach Ablauf des Übergangszeitraums gemäß Artikel 54, dem Europäischen Parlament und dem Rat über die Fortschritte bei der Herbeiführung der Interoperabilität des Eisenbahnsystems der Union und bei der Arbeit der Agentur in diesem Zusammenhang. Dieser Bericht enthält ferner eine Evaluierung der Einrichtung und Nutzung der Register nach Kapitel VII sowie eine Analyse der in Artikel 7 aufgeführten Fälle und der Anwendung des Kapitels V, wobei insbesondere die Funktionsweise der zwischen der Agentur und den nationalen Sicherheitsbehörden geschlossenen Kooperationsvereinbarungen bewertet wird. Für die Zwecke des ersten Berichts nach Ablauf des Übergangszeitraums führt die Kommission schrittweise eingehende Anhörungen mit den einschlägigen Wirtschaftsbeteiligten durch und stellt ein Programm für die Begutachtung der Fortschritte auf. Die Kommission unterbreitet, falls dies unter Berücksichtigung der vorgenannten Analyse angezeigt ist, Vorschläge für gesetzgeberische Maßnahmen, einschließlich Maßnahmen, die sich auch auf die künftige Rolle der Agentur bei der Verbesserung der Interoperabilität erstrecken.

(2) Die Agentur erarbeitet und aktualisiert regelmäßig ein Instrument, das auf Anfrage eines Mitgliedstaats, des Europäischen Parlaments oder der Kommission einen Überblick über das Interoperabilitätsniveau des Eisenbahnsystems der Union liefern kann. Bei diesem Instrument werden die in den Registern gemäß Kapitel VII enthaltenen Informationen verwendet.

*Artikel 54***Übergangsregelung für die Nutzung von Fahrzeugen**

(1) Unbeschadet des Absatzes 4 dieses Artikels unterliegen Fahrzeuge, die zwischen dem 15. Juni 2016 und dem 16. Juni 2019 genehmigt werden müssen, den Bestimmungen in Kapitel V der Richtlinie 2008/57/EG.

(2) Gemäß Absatz 1 erteilte Genehmigungen für die Inbetriebnahme von Fahrzeugen und alle anderen vor dem 15. Juni 2016 erteilten Genehmigungen — einschließlich Genehmigungen, die im Rahmen internationaler Übereinkünfte, insbesondere des RIC (Regolamento Internazionale Carrozze) und des RIV (Regolamento Internazionale Veicoli), erteilt wurden — bleiben zu den Bedingungen, unter denen sie erteilt wurden, weiterhin gültig.

(3) Fahrzeuge, deren Inbetriebnahme gemäß den Absätzen 1 und 2 genehmigt wurde, erhalten eine neue Genehmigung für das Inverkehrbringen von Fahrzeugen, damit sie auch auf Netzen, auf die sich ihre Genehmigung noch nicht erstreckt, betrieben werden können. Das Inverkehrbringen in diesen zusätzlichen Netzen unterliegt Artikel 21.

(4) Die Agentur führt spätestens ab dem 16. Juni 2019 ihre Genehmigungsaufgaben gemäß den Artikeln 21 und 24 sowie die in Artikel 19 genannten Aufgaben in Bezug auf Verwendungsgebiete in denjenigen Mitgliedstaaten aus, die gegenüber der Agentur und der Kommission keine Notifizierung gemäß Artikel 57 Absatz 2 vorgenommen haben. Abweichend von den Artikeln 21 und 24 können die nationalen Sicherheitsbehörden der Mitgliedstaaten, die gegenüber der Agentur und der Kommission eine Notifizierung gemäß Artikel 57 Absatz 2 vorgenommen haben, bis zum 16. Juni 2020 weiterhin Genehmigungen gemäß der Richtlinie 2008/57/EG ausstellen.

*Artikel 55***Sonstige Übergangsbestimmungen**

(1) Die Anhänge IV, V, VII und IX der Richtlinie 2008/57/EG finden bis zum Inkrafttreten der entsprechenden Durchführungsrechtsakte nach Artikel 7 Absatz 5, Artikel 9 Absatz 4, Artikel 14 Absatz 10 sowie Artikel 15 Absatz 9 der vorliegenden Richtlinie weiterhin Anwendung.

(2) Die Richtlinie 2008/57/EG findet weiterhin Anwendung auf streckenseitige ERTMS-Vorhaben, die zwischen dem 15. Juni 2016 und dem 16. Juni 2019 in Betrieb genommen werden sollen.

(3) Vorhaben, bei denen Ausschreibung und Vertragsvergabe vor dem 16. Juni 2019 abgeschlossen wurden, unterliegen nicht der Vorabgenehmigung durch die Agentur gemäß Artikel 19.

(4) Bis zum 16. Juni 2031 unterliegen die Optionen in Verträgen, die vor dem 15. Juni 2016 unterzeichnet worden sind, nicht der Vorabgenehmigung durch die Agentur gemäß Artikel 19; dies gilt auch dann, wenn sie nach dem 15. Juni 2016 umgesetzt werden.

(5) Vor der Genehmigung der Inbetriebnahme von streckenseitiger ERTMS-Ausrüstung, die nicht der Vorabgenehmigung durch die Agentur gemäß Artikel 19 unterlag, arbeiten die nationalen Sicherheitsbehörden mit der Agentur zusammen, um sicherzustellen, dass die technischen Lösungen entsprechend Artikel 30 Absatz 3 und Artikel 31 Absatz 2 der Verordnung (EU) 2016/796 in vollem Umfang interoperabel sind.

Artikel 56

Empfehlungen und Stellungnahmen der Agentur

Für die Zwecke der Durchführung dieser Richtlinie gibt die Agentur Empfehlungen und Stellungnahmen gemäß Artikel 19 der Verordnung (EU) 2016/796 ab. Gegebenenfalls werden diese Empfehlungen und Stellungnahmen bei der Ausarbeitung der Durchführungsrechtsakte nach dieser Richtlinie berücksichtigt.

Artikel 57

Umsetzung

(1) Die Mitgliedstaaten setzen die Rechts- und Verwaltungsvorschriften in Kraft, die erforderlich sind, um den Artikeln 1 und 2, Artikel 7 Absätze 1 bis 4 und 6, Artikel 8, Artikel 9 Absatz 1, Artikel 10 Absatz 5, Artikel 11 Absätze 1, 3 und 4, den Artikeln 12, 13 und 14, Artikel 15 Absätze 1 bis 8, Artikel 16, Artikel 18, Artikel 19 Absatz 3, den Artikeln 21 bis 39, Artikel 40 Absatz 2, den Artikeln 41, 42, 44, 45 und 46, Artikel 47 Absätze 1, 3, 4 und 7, Artikel 49 Absätze 1 bis 4, Artikel 54 und den Anhängen I, II, III und IV bis zum 16. Juni 2019 nachzukommen. Sie übermitteln der Kommission unverzüglich den Wortlaut dieser Vorschriften.

(2) Die Mitgliedstaaten können den Übergangszeitraum gemäß Absatz 1 um ein Jahr verlängern. Zu diesem Zweck notifizieren die Mitgliedstaaten, die die Rechts- und Verwaltungsvorschriften nicht innerhalb des Übergangszeitraums nach Absatz 1 in Kraft setzen, dies bis zum 16. Dezember 2018 der Agentur und der Kommission und fügen die Gründe für die Verlängerung bei.

(3) Bei Erlass dieser Vorschriften nehmen die Mitgliedstaaten in den Vorschriften selbst oder durch einen Hinweis bei der amtlichen Veröffentlichung auf die vorliegende Richtlinie Bezug. In diese Vorschriften fügen sie die Erklärung ein, dass Verweise in den geltenden Rechts- und Verwaltungsvorschriften auf die durch die vorliegende Richtlinie aufgehobenen Richtlinien als Bezug auf die vorliegende Richtlinie gelten. Die Mitgliedstaaten regeln die Einzelheiten dieser Bezugnahme und bestimmen die Formulierung dieser Erklärung.

(4) Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission den Wortlaut der wichtigsten nationalen Rechtsvorschriften mit, die sie auf dem unter diese Richtlinie fallenden Gebiet erlassen.

(5) Zypern und Malta sind von der Pflicht zur Umsetzung und Durchführung von Artikel 13, Artikel 14 Absätze 1 bis 8, 11 und 12, Artikel 15 Absätze 1 bis 9, Artikel 16 Absatz 1, Artikel 19 bis 26, Artikel 45, 46 und 47, Artikel 49 Absätze 1 bis 4 und Artikel 54 dieser Richtlinie ausgenommen, solange in ihrem Hoheitsgebiet kein Eisenbahnsystem besteht.

Sobald aber eine öffentliche oder private Stelle einen offiziellen Antrag auf Bau einer Eisenbahnlinie im Hinblick auf ihren Betrieb durch ein oder mehrere Eisenbahnunternehmen stellt, erlassen die betroffenen Mitgliedstaaten Maßnahmen zur Umsetzung der in Unterabsatz 1 genannten Artikel innerhalb von zwei Jahren ab Eingang des Antrags.

Artikel 58

Aufhebung

Die Richtlinie 2008/57/EG in der Fassung der in Anhang V Teil A genannten Richtlinien wird mit Wirkung vom 16. Juni 2020 aufgehoben, ohne dass davon die Pflichten der Mitgliedstaaten hinsichtlich der Fristen für die Umsetzung der in Anhang V Teil B aufgeführten Richtlinien in nationales Recht berührt werden.

Verweisungen auf die aufgehobene Richtlinie gelten als Verweisungen auf die vorliegende Richtlinie und sind nach Maßgabe der Entsprechungstabelle in Anhang VI zu lesen.

Artikel 59

Inkrafttreten

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

*Artikel 60***Adressaten**

Diese Richtlinie ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

Geschehen zu Straßburg am 11. Mai 2016.

Im Namen des Europäischen Parlaments

Der Präsident

M. SCHULZ

Im Namen des Rates

Die Präsidentin

J.A. HENNIS-PLASSCHAERT

ANHANG I

BESTANDTEILE DES EISENBAHNSYSTEMS DER UNION**1. Netz**

Für die Zwecke dieser Richtlinie umfasst das Netz der Union folgende Bestandteile:

- a) eigens für Hochgeschwindigkeitszüge gebaute Strecken, die für Geschwindigkeiten von im Allgemeinen mindestens 250 km/h ausgelegt sind,
- b) eigens für Hochgeschwindigkeitszüge ausgebaute Strecken, die für Geschwindigkeiten von rund 200 km/h ausgelegt sind,
- c) eigens für Hochgeschwindigkeitszüge ausgebaute Strecken, die aufgrund der sich aus der Topografie, der Oberflächengestalt oder der städtischen Umgebung ergebenden Zwänge von spezifischer Beschaffenheit sind und deren Geschwindigkeit im Einzelfall angepasst werden muss. Dazu gehören auch die Verbindungsstrecken zwischen dem Hochgeschwindigkeits- und dem konventionellen Netzen, Bahnhofsdurchfahrten, Anschlüsse zu Terminals, Betriebswerken usw., die von Hochgeschwindigkeitsfahrzeugen mit Normalgeschwindigkeit befahren werden,
- d) für den Personenverkehr vorgesehene konventionelle Strecken,
- e) für den gemischten Verkehr (Personen- und Güterverkehr) vorgesehene konventionelle Strecken,
- f) für den Güterverkehr vorgesehene konventionelle Strecken,
- g) Personenverkehrsknoten,
- h) Güterverkehrsknoten, einschließlich Terminals für kombinierten Verkehr,
- i) Verbindungswege zwischen den vorstehend genannten Elementen.

Dieses Netz umfasst Verkehrssteuerungs-, Ortungs- und Navigationssysteme, Datenverarbeitungs- und Telekommunikationseinrichtungen, die für den Personenfernverkehr und den Güterverkehr auf diesem Netz zur Gewährleistung eines sicheren und ausgewogenen Netzbetriebs und einer wirksamen Verkehrssteuerung vorgesehen sind.

2. Fahrzeuge

Für die Zwecke dieser Richtlinie gehören zu den Fahrzeugen der Union alle Fahrzeuge, die für den Verkehr auf der Gesamtheit oder einem Teil des Netzes der Union geeignet sind:

- Lokomotiven und Fahrzeuge für den Personenverkehr, einschließlich Diesel- oder elektrischen Triebfahrzeugen, Diesel- oder elektrischen Triebzügen, und Reisezugwagen;
- Güterwagen, einschließlich Tiefladewagen, die für das gesamte Netz ausgelegt sind, und Fahrzeuge zur Beförderung von Lastkraftwagen;
- Spezialfahrzeuge, z. B. Bau- und Instandhaltungsfahrzeuge.

Diese Liste von Fahrzeugen schließt auch jene Fahrzeuge ein, die speziell für den Betrieb auf den verschiedenen in Nummer 1 beschriebenen Typen von Hochgeschwindigkeitsstrecken konzipiert sind.

ANHANG II

TEILSYSTEME

1. Verzeichnis der Teilsysteme

Für die Zwecke dieser Richtlinie wird das Eisenbahnsystem der Union wie folgt in Teilsysteme untergliedert:

a) strukturelle Bereiche:

- Infrastruktur,
- Energie,
- streckenseitige Zugsteuerung/Zugsicherung und Signalgebung,
- fahrzeugseitige Zugsteuerung/Zugsicherung und Signalgebung,
- Fahrzeuge; oder

b) funktionelle Bereiche:

- Betriebsführung und Verkehrssteuerung,
- Instandhaltung,
- Telematikanwendungen für den Personen- und Güterverkehr.

2. Beschreibung der Teilsysteme

Für jedes Teilsystem oder jeden Teil von Teilsystemen wird von der Agentur bei der Erarbeitung des entsprechenden TSI-Entwurfs die Liste der mit der Interoperabilität verbundenen Elemente und Aspekte vorgeschlagen. Unbeschadet der Festlegung dieser Aspekte oder der Interoperabilitätskomponenten und unbeschadet der Reihenfolge, in der die Teilsysteme in die TSI einbezogen werden, umfassen die Teilsysteme Folgendes:

2.1. Infrastruktur

Gleise, Weichen, Bahnübergänge, Kunstbauten (Brücken, Tunnel usw.), eisenbahnbezogene Bahnstandsbestandteile (u. a. Eingänge, Bahnsteige, Zugangs- und Servicebereiche, Toiletten und Informationssysteme sowie deren Zugänglichkeitsfunktionen für behinderte Menschen und Personen mit eingeschränkter Mobilität), Sicherheits- und Schutzausrüstung.

2.2. Energie

Energieversorgungssystem, einschließlich Oberleitungen und streckenseitiger Teile der Stromverbrauchsmess- und Ladeeinrichtungen.

2.3. Streckenseitige Zugsteuerung/Zugsicherung und Signalgebung

Alle erforderlichen streckenseitigen Ausrüstungen zur Gewährleistung der Sicherheit, Steuerung und Kontrolle der Bewegung von Zügen, die zum Verkehr im Netz zugelassen sind.

2.4. Fahrzeugseitige Zugsteuerung/Zugsicherung und Signalgebung

Alle erforderlichen fahrzeugseitigen Ausrüstungen zur Gewährleistung der Sicherheit, Steuerung und Kontrolle der Bewegung von Zügen, die zum Verkehr im Netz zugelassen sind.

2.5. Betriebsführung und Verkehrssteuerung

Verfahren und zugehörige Ausrüstungen, die eine kohärente Nutzung der verschiedenen strukturellen Teilsysteme erlauben, und zwar sowohl im Normalbetrieb als auch bei Betriebsstörungen, einschließlich insbesondere der Zugbildung und Zugfahrten, der Planung und der Abwicklung der Betriebsführung.

Die Gesamtheit der erforderlichen beruflichen Qualifikationen für die Durchführung von Schienenverkehrsdiensten jeglicher Art.

2.6. Telematikanwendungen

Dieses Teilsystem umfasst gemäß Anhang I zwei Teile:

- a) Anwendungen im Personenverkehr, einschließlich der Systeme zur Information der Fahrgäste vor und während der Fahrt, Buchungssysteme, Zahlungssysteme, Reisegepäckabfertigung, Anschlüsse zwischen Zügen und zwischen der Eisenbahn und anderen Verkehrsträgern;
- b) Anwendungen im Güterverkehr, einschließlich der Informationssysteme (Verfolgung der Güter und der Züge in Echtzeit), Rangier- und Zugbildungssysteme, Buchungssysteme, Zahlungs- und Fakturierungssysteme, Anschlüsse zu anderen Verkehrsträgern, Erstellung elektronischer Begleitdokumente.

2.7. Fahrzeuge

Wagenkastenstruktur, System der Zugsteuerung und Zugsicherung sowie die dazugehörigen Einrichtungen des Zuges, Stromabnahmeeinrichtungen, Traktions- und Energieumwandlungseinrichtungen, fahrzeugseitige Stromverbrauchsmess- und Ladeeinrichtungen, Bremsanlagen, Kupplungen, Laufwerk (Drehgestelle, Achsen etc.) und Aufhängung, Türen, Mensch-Maschine-Schnittstellen (Triebfahrzeugführer, Zugbegleitpersonal und Fahrgäste, einschließlich Zugänglichkeitsfunktionen für behinderte Menschen und Personen mit eingeschränkter Mobilität), passive oder aktive Sicherheitseinrichtungen und Erfordernisse für die Gesundheit der Fahrgäste und des Zugbegleitpersonals.

2.8. Instandhaltung

Verfahren, zugehörige Ausrüstungen, logistische Instandhaltungseinrichtungen, Reserven zur Durchführung vorgeschriebener Instandsetzungsarbeiten und vorbeugender Instandhaltung im Hinblick auf die Gewährleistung der Interoperabilität des Eisenbahnsystems der Union und der erforderlichen Leistungsfähigkeit.

ANHANG III

GRUNDLEGENDE ANFORDERUNGEN

1. **Allgemeine Anforderungen**1.1. *Sicherheit*

- 1.1.1. Die Planung, der Bau oder die Herstellung, die Instandhaltung und die Überwachung der sicherheitsrelevanten Bauteile, insbesondere derjenigen, die am Zugverkehr beteiligt sind, müssen die Sicherheit auch unter bestimmten Grenzbedingungen auf dem für das Netz festgelegten Niveau halten.
- 1.1.2. Die Kennwerte für das Rad-Schiene-System müssen die Kriterien der Laufstabilität erfüllen, damit bei der zulässigen Höchstgeschwindigkeit eine sichere Fahrt gewährleistet ist. Die Kennwerte für die Bremsausrüstung müssen gewährleisten, dass bei zulässiger Höchstgeschwindigkeit ein Anhalten innerhalb des festgelegten Bremswegs möglich ist.
- 1.1.3. Die verwendeten Bauteile müssen während ihrer gesamten Nutzungsdauer den spezifizierten gewöhnlichen oder Grenzbeanspruchungen standhalten. Durch geeignete Mittel ist sicherzustellen, dass sich die Sicherheitsauswirkungen eines unvorhergesehenen Versagens in Grenzen halten.
- 1.1.4. Die Auslegung der ortsfesten Einrichtungen und der Fahrzeuge und die Auswahl der Werkstoffe müssen das Entstehen, die Ausbreitung und die Auswirkungen von Feuer und Rauch im Fall eines Brandes in Grenzen halten.
- 1.1.5. Die für die Betätigung durch die Fahrgäste vorgesehenen Einrichtungen müssen so konzipiert sein, dass weder das sichere Funktionieren der Einrichtungen noch die Gesundheit und Sicherheit der Benutzer beeinträchtigt werden, wenn sie in einer voraussehbaren Weise betätigt werden, auch wenn diese den angebrachten Hinweisen nicht entspricht.

1.2. *Zuverlässigkeit und Betriebsbereitschaft*

Die Planung, Durchführung und Häufigkeit der Überwachung und Instandhaltung der festen und beweglichen Teile, die am Zugverkehr beteiligt sind, müssen deren Funktionsfähigkeit unter den vorgegebenen Bedingungen gewährleisten.

1.3. *Gesundheit*

- 1.3.1. Werkstoffe, die aufgrund ihrer Verwendungsweise die Gesundheit von Personen, die Zugang zu ihnen haben, gefährden können, dürfen in Zügen und Infrastruktureinrichtungen nicht verwendet werden.
- 1.3.2. Die Auswahl, die Verarbeitung und die Verwendung dieser Werkstoffe müssen so erfolgen, dass eine gesundheitschädliche oder -gefährdende Rauch- und Gasentwicklung insbesondere im Fall eines Brandes in Grenzen gehalten wird.

1.4. *Umweltschutz*

- 1.4.1. Die Umweltauswirkungen des Baus und Betriebs des Eisenbahnsystems sind bei der Planung dieses Systems entsprechend geltendem Unionsrecht zu berücksichtigen.
- 1.4.2. In Zügen und Infrastruktureinrichtungen verwendete Werkstoffe müssen eine umweltschädliche oder -gefährdende Rauch- und Gasentwicklung, insbesondere im Fall eines Brandes, verhindern.
- 1.4.3. Fahrzeuge und Energieversorgungsanlagen sind so auszulegen und zu bauen, dass sie mit Anlagen, Einrichtungen und öffentlichen oder privaten Netzen, bei denen Interferenzen möglich sind, elektromagnetisch verträglich sind.
- 1.4.4. Konzeption und Betrieb des Eisenbahnsystems dürfen nicht zu einer Überschreitung der zulässigen Grenzwerte der vom System ausgehenden Lärmemissionen an folgenden Orten führen:
 - in den in der Nähe einer Eisenbahninfrastruktur gelegenen Gebieten im Sinne des Artikels 3 Nummer 3 der Richtlinie 2012/34/EU und
 - im Führerstand.
- 1.4.5. Der Betrieb des Eisenbahnsystems darf in normalem Instandhaltungszustand für die in der Nähe des Fahrwegs gelegenen Einrichtungen und Bereiche keine unzulässigen Bodenschwingungen verursachen.

1.5. Technische Kompatibilität

Die technischen Merkmale der Infrastrukturen und ortsfesten Einrichtungen müssen untereinander und mit denen der Züge, die im Eisenbahnsystem verkehren sollen, kompatibel sein. Diese Anforderung erstreckt sich auch auf die sichere Integration des Teilsystems Fahrzeuge in die Infrastruktur.

Erweist sich die Einhaltung dieser Merkmale auf bestimmten Teilen des Netzes als schwierig, so können Zwischenlösungen, die eine künftige Kompatibilität gewährleisten, eingeführt werden.

1.6. Zugänglichkeit

1.6.1. Die Teilsysteme „Infrastruktur“ und „Fahrzeuge“ müssen für Personen mit eingeschränkter Mobilität und behinderte Menschen mithilfe von Barrierevermeidung und Barrierenabbau sowie anderen geeigneten Maßnahmen zugänglich sein, um ihnen einen gleichberechtigten Zugang zu gewährleisten. Dies erstreckt sich auf Planung, Bau, Erneuerung, Aufrüstung, Instandhaltung und Betrieb der einschlägigen Teile von Teilsystemen, die der Öffentlichkeit zugänglich sind.

1.6.2. Die Teilsysteme „Betriebsführung“ und „Telematikanwendungen für den Personenverkehr“ müssen die Funktionen aufweisen, die erforderlich sind, um Personen mit eingeschränkter Mobilität und behinderten Menschen mithilfe von Barrierevermeidung und Barrierenabbau sowie anderen geeigneten Maßnahmen einen gleichberechtigten Zugang zu ermöglichen.

2. Besondere Anforderungen an die einzelnen Teilsysteme

2.1. Infrastruktur

2.1.1. Sicherheit

Es müssen angemessene Vorkehrungen getroffen werden, um den Zugang zu den Anlagen oder deren unbefugtes Betreten zu verhindern.

Es müssen Vorkehrungen getroffen werden, um die Gefahren für Personen, insbesondere bei der Durchfahrt der Züge in Bahnhöfen, in Grenzen zu halten.

Infrastruktureinrichtungen, die der Öffentlichkeit zugänglich sind, müssen so konstruiert und gebaut werden, dass die Risiken für die Sicherheit von Personen (Stabilität, Brand, Zugang, Fluchtwege, Bahnsteige usw.) in Grenzen gehalten werden.

Zur Berücksichtigung der besonderen sicherheitstechnischen Bedingungen bei langen Tunneln und Viadukten sind geeignete Vorkehrungen zu treffen.

2.1.2. Zugänglichkeit

Ein für die Öffentlichkeit zugängliches Teilsystem „Infrastruktur“ muss im Einklang mit Nummer 1.6 für Personen mit eingeschränkter Mobilität und behinderte Menschen zugänglich sein.

2.2. Energie

2.2.1. Sicherheit

Der Betrieb der Energieversorgungsanlagen darf die Sicherheit von Zügen und Personen (Fahrgäste, Betriebspersonal, Anlieger und Dritte) nicht gefährden.

2.2.2. Umweltschutz

Der Betrieb der Energieversorgungsanlagen (elektrisch oder thermisch) darf keine über die festgelegten Grenzwerte hinausgehenden Umweltbelastungen verursachen.

2.2.3. Technische Kompatibilität

Die Energieversorgungssysteme (elektrisch oder thermisch) müssen

— den Zügen die Erreichung der festgelegten Leistungswerte gestatten,

— im Fall der Energieversorgungssysteme mit den Stromabnahmeeinrichtungen der Züge kompatibel sein.

2.3. Zugsteuerung/Zugsicherung und Signalgebung

2.3.1. Sicherheit

Die Anlagen und Verfahren der Zugsteuerung/Zugsicherung und Signalgebung müssen einen Zugverkehr entsprechend den Sicherheitsvorgaben für das Netz ermöglichen. Die Zugsteuerungs-/Zugsicherungs- und Signalgebungssysteme müssen weiterhin den sicheren Verkehr von Zügen ermöglichen, deren Weiterfahrt unter vorgegebenen Einschränkungen gestattet ist.

2.3.2. Technische Kompatibilität

Alle neuen Infrastruktureinrichtungen und alle neuen Fahrzeuge, die nach der Festlegung kompatibler Zugsteuerungs-/Zugsicherungs- und Signalgebungssysteme gebaut oder entwickelt werden, müssen sich für die Verwendung dieser Systeme eignen.

Die in den Führerständen der Züge eingebauten Einrichtungen für die Zugsteuerung/Zugsicherung und Signalgebung müssen unter den vorgegebenen Bedingungen einen flüssigen Betrieb des Eisenbahnsystems gewährleisten.

2.4. Fahrzeuge

2.4.1. Sicherheit

Die Bauart der Fahrzeuge und der Übergänge zwischen den Fahrzeugen muss so konzipiert sein, dass die Fahrgast- und Führerstandräume bei Zusammenstoßen oder Entgleisungen geschützt sind.

Die elektrischen Anlagen dürfen die Betriebssicherheit der Zugsteuerungs-/Zugsicherungs- und Signalanlagen nicht beeinträchtigen.

Die Bremsverfahren und -kräfte müssen mit der Auslegung des Oberbaus, der Kunstbauten und der Signalanlagen vereinbar sein.

Es müssen Vorkehrungen für den Zugang zu den unter Spannung stehenden Bauteilen getroffen werden, um eine Gefährdung von Personen zu vermeiden.

Bei Gefahr müssen Vorrichtungen den Fahrgästen die Möglichkeit bieten, den Triebfahrzeugführer zu unterrichten, und es dem Zugbegleitpersonal ermöglichen, sich mit den Fahrgästen in Verbindung zu setzen.

Die Sicherheit der Fahrgäste beim Ein- und Aussteigen in die Züge bzw. aus den Zügen muss gewährleistet sein. Die Schließ- und Öffnungsvorrichtung der Einstiegstüren muss die Sicherheit der Fahrgäste gewährleisten.

Es müssen Notausstiege vorhanden und ausgeschildert sein.

Zur Berücksichtigung der besonderen sicherheitstechnischen Bedingungen in langen Tunneln sind geeignete Vorkehrungen zu treffen.

Eine Notbeleuchtung mit ausreichender Beleuchtungsstärke und Autonomie ist an Bord der Züge zwingend vorgeschrieben.

Die Züge müssen mit einer Lautsprecheranlage ausgestattet sein, damit das Zugbegleitpersonal Mitteilungen an die Reisenden durchgeben kann.

Den Fahrgästen sind die für sie geltenden Regelungen sowohl in den Bahnhöfen als auch in den Zügen in leicht verständlicher Weise und umfassend mitzuteilen.

2.4.2. Zuverlässigkeit und Betriebsbereitschaft

Die Bauweise der wichtigsten Einrichtungen, Laufwerk, Traktionseinrichtungen und Bremsanlagen sowie Zugsteuerung und Zugsicherung müssen unter vorgegebenen Einschränkungen eine Weiterfahrt des Zuges ermöglichen, ohne dass die in Betrieb verbleibenden Einrichtungen dadurch beeinträchtigt werden.

2.4.3. Technische Kompatibilität

Die elektrische Ausrüstung muss mit dem Betrieb der Zugsteuerungs-/Zugsicherungs- und Signalanlagen kompatibel sein.

Bei elektrischem Antrieb müssen die Stromabnahmeeinrichtungen den Zugverkehr mit den Stromsystemen des Eisenbahnsystems ermöglichen.

Die Fahrzeuge müssen aufgrund ihrer Merkmale auf allen Strecken verkehren können, auf denen ihr Einsatz vorgesehen ist; die jeweiligen Klimabedingungen sind hierbei zu berücksichtigen.

2.4.4. Kontrolle

Die Züge sind mit einem Fahrtenschreiber auszustatten. Die Daten, die mit diesem Gerät aufgezeichnet werden, und die Verarbeitung der Daten müssen harmonisiert werden.

2.4.5. Zugänglichkeit

Ein für die Öffentlichkeit zugängliches Teilsystem „Fahrzeuge“ muss im Einklang mit Nummer 1.6 für Personen mit eingeschränkter Mobilität und behinderte Menschen zugänglich sein.

2.5. *Instandhaltung*

2.5.1. Gesundheit und Sicherheit

Die technischen Anlagen und Arbeitsverfahren in den Instandhaltungswerken müssen den sicheren Betrieb des betreffenden Teilsystems gewährleisten, und sie dürfen keine Gefahr für Gesundheit und Sicherheit darstellen.

2.5.2. Umweltschutz

Die von technischen Anlagen und Arbeitsverfahren in den Instandhaltungswerken ausgehenden Umweltbelastungen dürfen die zulässigen Werte nicht überschreiten.

2.5.3. Technische Kompatibilität

In den Instandhaltungsanlagen für Fahrzeuge müssen die Sicherheits-, Hygiene- und Komfortarbeiten an allen Fahrzeugen, für die sie ausgelegt wurden, durchgeführt werden können.

2.6. *Betriebsführung und Verkehrssteuerung*

2.6.1. Sicherheit

Die Angleichung der Betriebsvorschriften der Netze und die Qualifikation der Triebfahrzeugführer und des Zugbegleitpersonals und des Personals der Prüfstellen müssen einen sicheren Betrieb gewährleisten, wobei die unterschiedlichen Anforderungen für den grenzüberschreitenden Verkehr und den Inlandsverkehr zu berücksichtigen sind.

Die Art und Häufigkeit der Instandhaltungsarbeiten, die Ausbildung und Qualifikation des Instandhaltungspersonals und des Personals der Prüfstellen sowie das Qualitätssicherungssystem in den Prüfstellen und Instandhaltungswerken der betreffenden Betreiber müssen ein hohes Sicherheitsniveau gewährleisten.

2.6.2. Zuverlässigkeit und Betriebsbereitschaft

Die Art und Häufigkeit der Instandhaltungsarbeiten, die Ausbildung und Qualifikation des Instandhaltungspersonals und des Personals der Prüfstellen sowie das von den betreffenden Betreibern eingerichtete Qualitätssicherungssystem in den Prüfstellen und Instandhaltungswerken müssen ein hohes Niveau an Zuverlässigkeit und Betriebsbereitschaft gewährleisten.

2.6.3. Technische Kompatibilität

Die Angleichung der Betriebsvorschriften der Netze und die Qualifikation der Triebfahrzeugführer, des Zugbegleitpersonals und des Personals der Betriebsleitstellen müssen einen effizienten Betrieb des Eisenbahnsystems gewährleisten, wobei die unterschiedlichen Anforderungen für den grenzüberschreitenden Verkehr und den Inlandsverkehr zu berücksichtigen sind.

2.6.4. Zugänglichkeit

Es sind geeignete Maßnahmen zu treffen, um sicherzustellen, dass die Betriebsvorschriften die Funktionen vorsehen, die erforderlich sind, um die Zugänglichkeit für Personen mit eingeschränkter Mobilität und behinderte Menschen zu gewährleisten.

2.7. *Telematikanwendungen für den Personen- und Güterverkehr*

2.7.1. Technische Kompatibilität

Die grundlegenden Anforderungen für den Bereich der Telematikanwendungen gewährleisten eine Mindestqualität der Dienstleistung für die Reisenden und die Güterverkehrskunden, insbesondere hinsichtlich der technischen Kompatibilität.

Bei diesen Anwendungen ist sicherzustellen,

- dass die Datenbanken, die Software und die Datenübertragungsprotokolle so erstellt werden, dass ein möglichst vielfältiger Datenaustausch zwischen verschiedenen Anwendungen und zwischen verschiedenen Betreibern gewährleistet ist, wobei vertrauliche Geschäftsdaten hiervon ausgeschlossen sind,
- dass die Benutzer einen leichten Zugriff zu den Informationen haben.

2.7.2. Zuverlässigkeit und Betriebsbereitschaft

Die Methoden der Nutzung, Verwaltung, Aktualisierung und Pflege dieser Datenbanken, Software und Datenübertragungsprotokolle müssen die Effizienz der Systeme und die Leistungsqualität gewährleisten.

2.7.3. Gesundheit

Die Benutzerschnittstellen dieser Systeme müssen den Mindestregeln für Ergonomie und Gesundheitsschutz entsprechen.

2.7.4. Sicherheit

Im Hinblick auf die Speicherung oder Übertragung sicherheitsrelevanter Daten ist für angemessene Integrität und Zuverlässigkeit zu sorgen.

2.7.5. Zugänglichkeit

Es sind geeignete Maßnahmen zu treffen, um sicherzustellen, dass die Teilsysteme „Telematikanwendungen für den Personenverkehr“ die Funktionen aufweisen, die erforderlich sind, um die Zugänglichkeit für Personen mit eingeschränkter Mobilität und behinderte Menschen zu gewährleisten.

ANHANG IV

EG-PRÜFVERFAHREN FÜR TEILSYSTEME

1. ALLGEMEINE GRUNDSÄTZE

„EG-Prüfung“ ist ein Verfahren, das der Antragsteller im Sinne des Artikels 15 durchführt, um nachzuweisen, dass die Anforderungen des einschlägigen Unionsrechts und aller einschlägigen nationalen Regelungen an ein Teilsystem erfüllt sind und das Teilsystem genehmigt und in Betrieb genommen werden kann.

2. VON EINER BENANNTEN STELLE AUSGESTELLTE PRÜFBESCHEINIGUNG

2.1. **Einleitung**

Für den Zweck dieser Richtlinie ist die Prüfung unter Bezugnahme auf die TSI das Verfahren, bei dem eine benannte Stelle prüft und bescheinigt, dass das Teilsystem den einschlägigen technischen Spezifikationen für die Interoperabilität (TSI) entspricht.

Hiervon unberührt bleiben die Pflichten des Antragstellers zur Einhaltung der anderen anwendbaren Rechtsakte der Union, auch möglicherweise in den anderen Regelungen vorgesehener Überprüfungen durch die Bewertungsstellen.

2.2. **Zwischenprüfbescheinigung (ISV)**2.2.1 *Grundsätze*

Auf Antrag des Antragstellers können die Überprüfungen für bestimmte Teile eines Teilsystems durchgeführt oder auf bestimmte Stufen des Prüfverfahrens beschränkt werden. In solchen Fällen können die Ergebnisse der Überprüfung in einer „Zwischenprüfbescheinigung“ (ISV) dokumentiert werden, die die vom Antragsteller gewählte benannte Stelle ausstellt.

In der Zwischenprüfbescheinigung müssen die TSI aufgeführt sein, deren Einhaltung beurteilt worden ist.

2.2.2 *Teile des Teilsystems*

Der Antragsteller kann eine Zwischenprüfbescheinigung für jeden Teil, in den er das Teilsystem unterteilt, beantragen. Jeder Teil ist auf jeder der in Nummer 2.2.3 genannten Stufen zu prüfen.

2.2.3 *Stufen des Prüfverfahrens*

Das Teilsystem oder bestimmte Teile des Teilsystems werden auf jeder der folgenden Stufen geprüft:

- a) Gesamtkonzeption;
- b) Herstellung: Bau, insbesondere einschließlich Tiefbauarbeiten, Fertigung, Montage der Komponenten und Abstimmung des gesamten Teilsystems;
- c) Abnahmeprüfung.

Der Antragsteller kann eine Zwischenprüfbescheinigung für die Konzeptionsphase (einschließlich der Typprüfungen) und für die Herstellungsphase für das gesamte Teilsystem oder für jeden Teil, in den er das Teilsystem unterteilt, beantragen (siehe Nummer 2.2.2).

2.3. **Prüfbescheinigung**

- 2.3.1. Die benannten Stellen, die mit der Prüfung beauftragt sind, bewerten die Konzeption, Herstellung und Abnahme des Teilsystems und stellen die Prüfbescheinigung für den Antragsteller aus, der seinerseits die EG-Prüferklärung abgibt. In der Prüfbescheinigung müssen die TSI aufgeführt sein, deren Einhaltung beurteilt worden ist.

Wurde ein Teilsystem nicht im Hinblick auf die Einhaltung aller einschlägigen TSI bewertet (z. B. bei Ausnahmen, Teilanwendung von TSI für Aufrüstung oder Erneuerung, Übergangszeiträumen in einer TSI oder Sonderfällen), ist in der Prüfbescheinigung genau anzugeben, in Bezug auf welche TSI oder Teile davon die Einhaltung von der benannten Stelle im Zuge des Prüfverfahrens nicht geprüft worden ist.

- 2.3.2. Sind bereits Zwischenprüfbescheinigungen ausgestellt worden, werden diese von der benannten Stelle, die mit der Prüfung des Teilsystems beauftragt ist, berücksichtigt; die Stelle prüft vor Ausstellung ihrer Prüfbescheinigung
- die ordnungsgemäße Erfüllung der einschlägigen Anforderungen der TSI durch die Zwischenprüfbescheinigungen,
 - alle Aspekte, die von den Zwischenprüfbescheinigungen nicht abgedeckt sind, und
 - die Abnahme des gesamten Teilsystems.
- 2.3.3. Im Fall einer Änderung eines Teilsystems, für das bereits eine Prüfbescheinigung vorliegt, führt die benannte Stelle nur diejenigen Prüfungen und Versuche durch, die zweckdienlich und erforderlich sind, d. h., die Bewertung bezieht sich nur auf die veränderten Teile des Teilsystems und deren Schnittstellen zu den unveränderten Teilen des Teilsystems.
- 2.3.4. Jede benannte Stelle, die an der Überprüfung eines Teilsystems beteiligt ist, legt für ihre Tätigkeiten ein Dossier gemäß Artikel 15 Absatz 4 an.

2.4. Der EG-Prüferklärung beigefügtes technisches Dossier

Das der EG-Prüferklärung beigefügte technische Dossier wird vom Antragsteller zusammengestellt und muss folgende Unterlagen enthalten:

- technische Merkmale der Auslegung einschließlich der mit der Ausführung übereinstimmenden Gesamt- und Teilpläne, Pläne der elektrischen und hydraulischen Einrichtungen, Pläne der Steuerstromkreise, Beschreibung der Datenverarbeitungs- und Automatiksysteme in der zur Dokumentation der durchgeführten Konformitätsprüfung erforderlichen Ausführlichkeit sowie Betriebs- und Wartungsanleitungen usw. für das betreffende Teilsystem;
- ein Verzeichnis der in das Teilsystem eingebauten Interoperabilitätskomponenten gemäß Artikel 4 Absatz 3 Buchstabe d;
- die in Artikel 15 Absatz 4 genannten Dossiers, die von jeder der an der Überprüfung eines Teilsystems beteiligten benannten Stelle angelegt wurden, mit folgenden Unterlagen:
 - Kopien der EG-Prüferklärungen und gegebenenfalls der EG-Gebrauchstauglichkeitserklärungen, die für die in Artikel 4 Absatz 3 Buchstabe d genannten Interoperabilitätskomponenten ausgestellt wurden, gegebenenfalls zusammen mit den entsprechenden Berechnungsunterlagen und einer Ausfertigung der Berichte über die Versuche und Prüfungen, die aufgrund der gemeinsamen technischen Spezifikationen von den benannten Stellen durchgeführt wurden;
 - eventuell vorhandene Zwischenprüfbescheinigungen, die der Prüfbescheinigung beigefügt sind, einschließlich des Ergebnisses der Überprüfung ihrer Gültigkeit durch die benannte Stelle;
 - die Prüfbescheinigung mit den entsprechenden Berechnungsunterlagen, unterzeichnet von der benannten Stelle, die mit der Prüfung beauftragt ist, die bestätigt, dass das Teilsystem den Anforderungen der einschlägigen TSI entspricht, gegebenenfalls unter Angabe der während der Durchführung der Arbeiten geäußerten Vorbehalte, die nicht ausgeräumt werden konnten; der Prüfbescheinigung sind auch die von derselben benannten Stelle im Rahmen ihres Auftrags erstellten Besuchs- und Prüfberichte gemäß den Nummern 2.5.2 und 2.5.3 beizufügen;
- Prüfbescheinigungen, die gemäß anderer Rechtsakte der Union ausgestellt wurden;
- ist eine Prüfung der sicheren Integration gemäß Artikel 18 Absatz 4 Buchstabe c und Artikel 21 Absatz 3 Buchstabe c erforderlich, so muss das betreffende technische Dossier den/die Bewertungsbericht(e) über die CSM für die Risikobewertung gemäß Artikel 6 Absatz 3 der Richtlinie 2004/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates ⁽¹⁾ enthalten.

2.5. Beaufsichtigung durch die benannten Stellen

- 2.5.1. Der benannten Stelle, die mit der Prüfung der Herstellung beauftragt ist, ist ständig Zutritt zu den Baustellen, den Fertigungsstätten, den Lagerplätzen und gegebenenfalls zu den Vorfertigungsstätten, zu den Versuchsanlagen sowie generell zu allen Orten zu gewähren, deren Überprüfung sie im Rahmen ihres Auftrags für notwendig erachtet. Die benannte Stelle muss vom Antragsteller alle zweckdienlichen Unterlagen erhalten, insbesondere die Konstruktionszeichnungen und die technischen Unterlagen zum Teilsystem.
- 2.5.2. Die benannte Stelle, die mit der Prüfung der Ausführung beauftragt ist, nimmt in regelmäßigen Zeitabständen Nachprüfungen („Audits“) vor, um sich von der Einhaltung der einschlägigen TSI zu überzeugen. Sie erstellt bei dieser Gelegenheit einen Prüfbericht für die mit der Ausführung Beauftragten. Ihre Hinzuziehung kann in bestimmten Bauphasen erforderlich sein.

⁽¹⁾ Richtlinie 2004/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. April 2004 über Eisenbahnsicherheit in der Gemeinschaft und zur Änderung der Richtlinie 95/18/EG des Rates über die Erteilung von Genehmigungen an Eisenbahnunternehmen und der Richtlinie 2001/14/EG über die Zuweisung von Fahrwegkapazität der Eisenbahn, die Erhebung von Entgelten für die Nutzung von Eisenbahninfrastruktur und die Sicherheitsbescheinigung („Richtlinie über die Eisenbahnsicherheit“) (ABl. L 164 vom 30.4.2004, S. 44).

2.5.3. Darüber hinaus ist die benannte Stelle berechtigt, die Baustelle und die Fertigungsstätten unangemeldet zu besuchen. Bei dieser Gelegenheit kann die benannte Stelle vollständige oder Teilbereiche betreffende Nachprüfungen durchführen. Sie erstellt einen Besichtigungsbericht und liefert den für die Ausführung verantwortlichen Fachleuten gegebenenfalls einen Nachprüfungsbericht.

2.5.4. Die benannte Stelle muss in der Lage sein, ein Teilsystem zu überwachen, in das eine Interoperabilitätskomponente eingebaut wird, um ihre Gebrauchstauglichkeit in der eisenbahntechnischen Umgebung, in der sie benutzt werden soll, zu bewerten, wenn dies nach der einschlägigen TSI erforderlich ist.

2.6. Hinterlegung

Eine Kopie des der EG-Prüferklärung beigefügten technischen Dossiers wird vom Antragsteller während der gesamten Lebensdauer des Teilsystems aufbewahrt. Das Dossier wird anderen Mitgliedstaaten oder der Agentur auf Verlangen übermittelt.

Die Dokumentation zu einem Antrag auf Erteilung einer Inbetriebnahmegenehmigung muss bei der Behörde eingereicht werden, bei der die Genehmigung angestrebt wird. Die nationale Sicherheitsbehörde oder die Agentur kann verlangen, dass Teile der mit dem Genehmigungsantrag eingereichten Unterlagen in ihre eigene Sprache übersetzt werden.

2.7. Veröffentlichung

Jede benannte Stelle veröffentlicht regelmäßig die einschlägigen Informationen über

- a) eingegangene Prüfungs- und Zwischenprüfungsanträge,
- b) Anträge auf Konformitäts- und Gebrauchstauglichkeitsbewertung für die Verwendung von Interoperabilitätskomponenten,
- c) die ausgestellten oder verweigerten Zwischenprüfbescheinigungen,
- d) ausgestellte und verweigte Prüfbescheinigungen und EG-Gebrauchstauglichkeitsbescheinigungen,
- e) ausgestellte oder verweigte Prüfbescheinigungen.

2.8. Sprache

Die Unterlagen und der Schriftwechsel im Zusammenhang mit dem EG-Prüfverfahren werden in einer Unionsamtssprache des Mitgliedstaats, in dem der Antragsteller ansässig ist, oder in einer von diesem akzeptierten Amtssprache der Union abgefasst.

3. VON EINER BESTIMMTEN STELLE AUSGESTELLTE PRÜFBESCHEINIGUNG

3.1. Einleitung

Falls nationale Vorschriften Anwendung finden, muss das Prüfverfahren ein Verfahren umfassen, bei dem für jeden Mitgliedstaat, in dem das Teilsystem genehmigt und in Betrieb genommen werden soll, die gemäß Artikel 15 Absatz 8 bestimmte Stelle (im Folgenden „bestimmte Stelle“), prüft und bescheinigt, dass das Teilsystem den gemäß Artikel 14 notifizierten nationalen Vorschriften entspricht.

3.2. Prüfbescheinigung

Die bestimmte Stelle stellt die Prüfbescheinigung für den Antragsteller aus.

Die Bescheinigung enthält eine genaue Angabe der nationalen Vorschrift(en), deren Konformität von der bestimmten Stelle im Zuge des Prüfverfahrens bewertet wurde.

Beziehen sich nationale Vorschriften auf die Teilsysteme, aus denen ein Fahrzeug besteht, so gliedert die bestimmte Stelle die Bescheinigung in zwei Teile: einen Teil mit den Angaben über die nationalen Vorschriften, die sich strikt auf die technische Kompatibilität zwischen dem Fahrzeug und dem betreffenden Netz beziehen, und den anderen Teil für alle sonstigen nationalen Vorschriften.

3.3. Dossier

Das von der bestimmten Stelle angelegte und der Prüfbescheinigung im Fall nationaler Vorschriften beigefügte Dossier wird in das in Nummer 2.4 genannte, der EG-Prüferklärung beigefügte technische Dossier aufgenommen und enthält die technischen Daten für die Bewertung der Konformität des Teilsystems mit den nationalen Vorschriften.

3.4. Sprache

Die Unterlagen und der Schriftwechsel im Zusammenhang mit dem EG-Prüfverfahren werden in einer Unionsamtssprache des Mitgliedstaats, in dem der Antragsteller ansässig ist, oder in einer von diesem akzeptierten Amtssprache der Union abgefasst.

4. PRÜFVERFAHREN FÜR TEILE VON TEILSYSTEMEN NACH ARTIKEL 15 ABSATZ 7

Falls eine Prüfbescheinigung für bestimmte Teile eines Teilsystems auszustellen ist, gelten hierfür die Vorschriften dieses Anhangs für diese Teile entsprechend.

ANHANG V

TEIL A

Aufgehobene Richtlinien mit ihren Änderungen

(gemäß Artikel 58)

Richtlinie 2008/57/EG	(ABl. L 191 vom 18.7.2008, S. 1)
Richtlinie 2009/131/EG	(ABl. L 273 vom 17.10.2009, S. 12)
Richtlinie 2011/18/EU	(ABl. L 57 vom 2.3.2011, S. 21)

TEIL B

Fristen für die Umsetzung in nationales Recht

(gemäß Artikel 57)

Richtlinie	Umsetzungsfrist
2008/57/EG	19. Juli 2010
2009/131/EG	19. Juli 2010
2011/18/EU	31. Dezember 2011

ANHANG VI

Entsprechungstabelle

Richtlinie 2008/57/EG	Vorliegende Richtlinie
Artikel 1	Artikel 1
Artikel 2 Buchstaben a bis z	Artikel 2 Absätze 1 bis 5, 7 bis 17 und 19 bis 28
—	Artikel 2 Absätze 6, 18 und 29 bis 45
Artikel 3	—
Artikel 4	Artikel 3
Artikel 5 Absatz 1 bis Absatz 3 Buchstabe g	Artikel 4 Absatz 1 bis Absatz 3 Buchstabe g
—	Artikel 4 Absatz 3 Buchstaben h und i
Artikel 5 Absätze 4 bis 8	Artikel 4 Absätze 4 bis 8
Artikel 6	Artikel 5
Artikel 7	Artikel 6
Artikel 8	—
Artikel 9	Artikel 7
Artikel 10	Artikel 8
Artikel 11	Artikel 9
Artikel 12	—
Artikel 13	Artikel 10
Artikel 14	Artikel 11
Artikel 15 Absatz 1	Artikel 18 Absatz 2
Artikel 15 Absätze 2 und 3	—
Artikel 16	Artikel 12
Artikel 17	Artikel 13 und 14
Artikel 18	Artikel 15
Artikel 19	Artikel 16
—	Artikel 17
—	Artikel 18 (außer Absatz 3)
—	Artikel 19, 20, 21, 22 und 23
Artikel 20	—
Artikel 21	—
Artikel 22 bis 25	—
Artikel 26	Artikel 24
Artikel 27	Artikel 14 Absatz 10
—	Artikel 26
Artikel 28 und Anhang VIII	Artikel 27 bis 44
—	Artikel 45
Artikel 29	Artikel 51
Artikel 30 und 31	—
Artikel 32	Artikel 46
Artikel 33	Artikel 47 Absätze 3, 4, 6 und 7
—	Artikel 47 Absätze 1, 2 und 5
Artikel 34	Artikel 48

Richtlinie 2008/57/EG	Vorliegende Richtlinie
Artikel 35	Artikel 49
Artikel 36	—
—	Artikel 50
Artikel 37	Artikel 52
Artikel 38	Artikel 57
Artikel 39	Artikel 53
—	Artikel 54 und 55
—	Artikel 56
Artikel 40	Artikel 58
Artikel 41	Artikel 59
Artikel 42	Artikel 60
Anhänge I bis III	Anhänge I bis III
Anhang IV	Artikel 9 Absatz 2
Anhang V	Artikel 15 Absatz 9
Anhang VI	Anhang IV
Anhang VII	Artikel 14 Absatz 10
Anhang VIII	Artikel 30, 31 und 32
Anhang IX	Artikel 7 Absatz 5
Anhang X	Anhang V
Anhang XI	Anhang VI

Erklärung der Kommission zu erläuternden Dokumenten

Die Kommission weist darauf hin, dass sich das Europäische Parlament, der Rat und die Kommission gemäß ihrer Gemeinsamen Politischen Erklärung vom 27. Oktober 2011 zu erläuternden Dokumenten der Tatsache bewusst sind, dass die Informationen, die die Mitgliedstaaten der Kommission hinsichtlich der Umsetzung von Richtlinien in innerstaatliches Recht erteilen, „klar und genau sein müssen“, um der Kommission die Erfüllung ihrer Aufgabe zu erleichtern, die Anwendung des Unionsrechts zu überwachen. In vorliegendem Fall wären erläuternde Dokumente hierfür nützlich gewesen. Die Kommission bedauert, dass der endgültige Wortlaut keine entsprechenden Bestimmungen enthält.

RICHTLINIE (EU) 2016/798 DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES**vom 11. Mai 2016****über Eisenbahnsicherheit****(Neufassung)****(Text von Bedeutung für den EWR)**

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union, insbesondere auf Artikel 91 Absatz 1,

auf Vorschlag der Europäischen Kommission,

nach Zuleitung des Entwurfs des Gesetzgebungsakts an die nationalen Parlamente,

nach Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses ⁽¹⁾,nach Stellungnahme des Ausschusses der Regionen ⁽²⁾,gemäß dem ordentlichen Gesetzgebungsverfahren ⁽³⁾,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Die Richtlinie 2004/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates ⁽⁴⁾ ist erheblich geändert worden. Aus Gründen der Klarheit empfiehlt es sich, im Rahmen der anstehenden Änderungen eine Neufassung der genannten Richtlinie vorzunehmen.
- (2) Mit der Richtlinie 2004/49/EG wurde ein gemeinsamer Regelungsrahmen für die Eisenbahnsicherheit geschaffen, wobei der Inhalt der Sicherheitsvorschriften, die Sicherheitsbescheinigung für Eisenbahnunternehmen, die Aufgaben und Funktionen der nationalen Sicherheitsbehörden sowie die Untersuchung von Unfällen harmonisiert wurden. Im Hinblick auf die Bemühungen zur weiteren Entwicklung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraums ist es jedoch notwendig, die Richtlinie 2004/49/EG gründlich zu überarbeiten.
- (3) Untergrundbahnen, Straßenbahnen und andere leichte Eisenbahnsysteme unterliegen in vielen Mitgliedstaaten kommunalen technischen Anforderungen und sind vom Anwendungsbereich der Richtlinie (EU) 2016/797 des Europäischen Parlaments und des Rates ⁽⁵⁾ ausgenommen. Um die Durchführung dieser Richtlinie und der Richtlinie (EU) 2016/797 zu erleichtern, sollten beide Richtlinien denselben Anwendungsbereich haben. Folglich sollten derartige lokale Eisenbahnsysteme aus dem Geltungsbereich der vorliegenden Richtlinie ausgenommen werden.
- (4) Soweit die Anwendung einiger Konzepte dieser Richtlinie auf Untergrundbahnen und andere lokale Systeme nützlich sein kann, sollten die Mitgliedstaaten befugt sein, unbeschadet des Geltungsbereichs dieser Richtlinie zu beschließen, gewisse Bestimmungen der Richtlinie — die sie für angemessen erachten — anzuwenden. In diesen Fällen sollte es den Mitgliedstaaten erlaubt sein, Verpflichtungen wie die Notifizierung nationaler Vorschriften und die Berichterstattung nicht anzuwenden.
- (5) Das Eisenbahnsystem der Union weist generell ein hohes Sicherheitsniveau auf, insbesondere im Vergleich zum Straßenverkehr. Die Eisenbahnsicherheit sollte allgemein aufrechterhalten und, soweit das durchführbar ist, kontinuierlich verbessert werden, wobei der technische und wissenschaftliche Fortschritt sowie die Entwicklung des Unionsrechts und des internationalen Rechts berücksichtigt werden sollten. Die Priorität sollte der Verhütung von Unfällen eingeräumt werden. Ferner sollte den Auswirkungen des Faktors Mensch Rechnung getragen werden.

⁽¹⁾ ABl. C 327 vom 12.11.2013, S. 122.

⁽²⁾ ABl. C 356 vom 5.12.2013, S. 92.

⁽³⁾ Standpunkt des Europäischen Parlaments vom 26. Februar 2014 (noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht) und Standpunkt des Rates in erster Lesung vom 10. Dezember 2015 (AbI. C 57 vom 12.2.2016, S. 64). Standpunkt des Europäischen Parlaments vom 28. April 2016 (noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht).

⁽⁴⁾ Richtlinie 2004/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. April 2004 über Eisenbahnsicherheit in der Gemeinschaft und zur Änderung der Richtlinie 95/18/EG des Rates über die Erteilung von Genehmigungen an Eisenbahnunternehmen und der Richtlinie 2001/14/EG über die Zuweisung von Fahrwegkapazität der Eisenbahn, die Erhebung von Entgelten für die Nutzung von Eisenbahninfrastruktur und die Sicherheitsbescheinigung (AbI. L 164 vom 30.4.2004, S. 44).

⁽⁵⁾ Richtlinie (EU) 2016/797 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Mai 2016 über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems in der Europäischen Union (siehe Seite 44 dieses Amtsblatts).

- (6) Wenn ein Mitgliedstaat ein höheres Sicherheitsniveau einführt, so sollte er sicherstellen, dass die erlassenen Vorschriften die Interoperabilität nicht beeinträchtigen oder zu Diskriminierungen führen.
- (7) Die wichtigsten Akteure im Eisenbahnsystem der Union, Infrastrukturbetreiber und Eisenbahnunternehmen, sollten die volle Verantwortung für die Sicherheit ihres eigenen Systembereichs tragen. Wann immer das zweckmäßig ist, sollten sie bei der Umsetzung von Maßnahmen zur Risikokontrolle zusammenarbeiten.
- (8) Unbeschadet der Verantwortung der Infrastrukturbetreiber und der Eisenbahnunternehmen für die Entwicklung und Verbesserung der Eisenbahnsicherheit sollten auch die anderen Akteure, wie beispielsweise für die Instandhaltung zuständigen Stellen, Hersteller, Beförderer, Absender, Empfänger, Befüller, Entleerer, Verlader, Entlader, Zulieferer von Wartungsmaterial, Halter, Dienstleister und Beschaffungsstellen, die Verantwortung für ihre Produkte, Dienstleistungen und Verfahren übernehmen. Jeder Akteur des Eisenbahnsystems der Union sollte dafür verantwortlich sein, den anderen Akteuren alle Informationen, die für die Prüfung der Einsatzfähigkeit von Fahrzeugen von Bedeutung sind, vollständig und wahrheitsgemäß zu übermitteln. Dies betrifft insbesondere Informationen zum Zustand und zur Geschichte eines bestimmten Fahrzeugs, Instandhaltungsunterlagen sowie die Rückverfolgbarkeit von Verladevorgängen und die Frachtpapiere.
- (9) Jedes Eisenbahnunternehmen, jeder Infrastrukturbetreiber sowie alle für die Instandhaltung zuständigen Stellen sollten dafür sorgen, dass ihre Auftragnehmer und sonstige Beteiligte Maßnahmen zur Risikokontrolle umsetzen. Dazu sollten jedes Eisenbahnunternehmen, jeder Infrastrukturbetreiber und jede für die Instandhaltung zuständige Stelle die in den gemeinsamen Sicherheitsmethoden (im Folgenden „CSM“) festgelegten Methoden für Überwachungsverfahren anwenden. Ihre Auftragnehmer sollten dieses Verfahren aufgrund vertraglicher Vereinbarungen ebenfalls anwenden. Angesichts der Tatsache, dass solche Vereinbarungen für das Sicherheitsmanagementsystem von Eisenbahnunternehmen und Infrastrukturbetreibern von wesentlicher Bedeutung sind, sollten Eisenbahnunternehmen und Infrastrukturbetreiber ihre vertraglichen Vereinbarungen offenlegen, wenn sie von der durch die Verordnung (EU) 2016/796 des Europäischen Parlaments und des Rates⁽¹⁾ geschaffene Eisenbahnagentur der Europäischen Union (im Folgenden „Agentur“) oder der nationalen Sicherheitsbehörde im Rahmen der Aufsicht dazu aufgefordert werden.
- (10) Die Mitgliedstaaten sollten eine Kultur des gegenseitigen Vertrauens und des wechselseitigen Lernens fördern, durch die das Personal der Eisenbahnunternehmen und der Infrastrukturbetreiber ermutigt wird, zum Ausbau der Sicherheit beizutragen, während gleichzeitig die Vertraulichkeit gewährleistet wird.
- (11) Es wurden schrittweise gemeinsame Sicherheitsziele (im Folgenden „CST“) und CSM eingeführt, um die Beibehaltung eines hohen Sicherheitsniveaus zu gewährleisten und, soweit das notwendig und nach vernünftigem Ermessen durchführbar ist, die Sicherheit zu verbessern. Sie sollten Instrumente für die Bewertung der Sicherheit und der Leistung der Betreiber auf Unionsebene und in den Mitgliedstaaten zur Verfügung stellen. Um die Konformität der Systeme mit den CST beurteilen zu können und die Überwachung des Sicherheitsniveaus der Eisenbahn zu vereinfachen, wurden gemeinsame Sicherheitsindikatoren (im Folgenden „CSI“) festgelegt.
- (12) Nationale Vorschriften, die häufig auf nationalen technischen Normen beruhen, werden schrittweise durch Vorschriften auf der Grundlage gemeinsamer Normen ersetzt, die in CST, CSM und technischen Spezifikationen für die Interoperabilität (im Folgenden „TSI“) festgelegt sind. Um Hindernisse für die Interoperabilität zu beseitigen, sollte die Menge der nationalen Vorschriften, einschließlich der Betriebsvorschriften, verringert werden; dazu sollte der Geltungsbereich der TSI auf das gesamte Eisenbahnsystem der Union erweitert werden, und noch offene Punkte in den TSI sollten geklärt werden. Zu diesem Zweck sollten die Mitgliedstaaten ihr System nationaler Vorschriften auf dem laufenden Stand halten, hinfallige Vorschriften außer Kraft setzen und die Kommission und die Agentur unverzüglich darüber informieren.
- (13) Nationale Vorschriften sollten so erstellt und veröffentlicht werden, dass sie für alle möglichen Nutzer eines nationalen Eisenbahnnetzes verständlich sind. Diese Vorschriften nehmen jedoch oft auf andere Unterlagen Bezug, wie nationale Normen, europäische Normen, internationale Normen oder andere technische Spezifikationen, die möglicherweise ganz oder in Teilen Rechten des geistigen Eigentums unterliegen. Daher ist es angemessen, dass die Verpflichtung zur Veröffentlichung nicht für die Unterlagen gelten sollte, auf die in der nationalen Vorschrift direkt oder indirekt Bezug genommen wird.
- (14) Nationale Vorschriften enthalten oft Anforderungen, die zum Teil sowohl für Zwecke der Interoperabilität als auch für Sicherheitszwecke von Belang sind. Da die Sicherheit eine wesentliche Anforderung der Richtlinie (EU) 2016/797 ist, kann eine nationale Vorschrift sowohl für Richtlinie (EU) 2016/797 als auch für die vorliegende Richtlinie von Belang sein. Die Unterscheidung zwischen den Begriffen „nationale Sicherheitsvorschriften“ und „nationale technische Vorschriften“ im Sinne der Richtlinie 2004/49/EG bzw. der Richtlinie 2008/57/EG des

⁽¹⁾ Verordnung (EU) 2016/796 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Mai 2016 über die Europäische Eisenbahnagentur und zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 881/2004 (siehe Seite 1 dieses Amtsblatts).

Europäischen Parlaments und des Rates ⁽¹⁾ sollte daher gestrichen und durch das Konzept der „nationalen Vorschriften“ ersetzt werden, die entweder im Rahmen der Richtlinie (EU) 2016/797 und/oder der vorliegenden Richtlinie notifiziert werden müssen. Nationale Vorschriften sind im Rahmen der Richtlinie (EU) 2016/797 hauptsächlich dann zu notifizieren, wenn sie sich auf das Inverkehrbringen oder die Inbetriebnahme struktureller Teilsysteme beziehen. Sie sollten im Rahmen dieser Richtlinie notifiziert werden, wenn sie sich auf den Betrieb des Eisenbahnsystems der Union oder auf die spezifischen Gegenstände dieser Richtlinie — einschließlich der Rolle der Akteure, der Sicherheitsbescheinigung, der Sicherheitsgenehmigung und der Untersuchung von Unfällen — beziehen.

- (15) Angesichts des stufenweisen Ansatzes zur Beseitigung der Hindernisse für die Interoperabilität des Eisenbahnsystems der Union und des Zeitbedarfs für die Annahme entsprechender TSI sollten Schritte unternommen werden, um zu vermeiden, dass die Mitgliedstaaten — außer in den in dieser Richtlinie vorgesehenen spezifischen Fällen — neue nationale Vorschriften erlassen oder Vorhaben durchführen, die die bestehende Diversität des Systems noch verstärken. Das Sicherheitsmanagementsystem ist das anerkannte Instrument zur Risikokontrolle, während die Infrastrukturbetreiber und die Eisenbahnunternehmen dafür verantwortlich sind, umgehend Korrekturmaßnahmen zu ergreifen, um erneute Unfälle zu vermeiden. Mitgliedstaaten sollten unmittelbar nach einem Unfall keine neuen nationalen Vorschriften erlassen, soweit solche neuen Vorschriften nicht als Präventivmaßnahme in dringenden Fällen notwendig sind.
- (16) Zugsteuerungs- und Signalgebungssysteme sind für die Gewährleistung der Eisenbahnsicherheit von entscheidender Bedeutung. In diesem Zusammenhang stellt die Einführung des Europäischen Eisenbahnverkehrsmanagementsystems (ERTMS) im Eisenbahnnetz der Union einen wichtigen Beitrag zur Verbesserung der Sicherheitsniveaus dar.
- (17) Bei der Erfüllung ihrer Aufgaben und Wahrnehmung ihrer Zuständigkeiten sollten die Infrastrukturbetreiber und Eisenbahnunternehmen ein Sicherheitsmanagementsystem umsetzen, das den Anforderungen der Union entspricht und gemeinsame Elemente enthält. Informationen zur Sicherheit und zur Umsetzung des Sicherheitsmanagementsystems sollten der Agentur und der nationalen Sicherheitsbehörde des jeweiligen Mitgliedstaats übermittelt werden.
- (18) Durch seine Verfahren sollte das Sicherheitsmanagementsystem gewährleisten, dass menschlichen Fähigkeiten und Grenzen und den Einflüssen auf die menschliche Leistungsfähigkeit durch die Anwendung von Wissen über den Faktor Mensch und anerkannten Verfahren Rechnung getragen wird.
- (19) Zum Schienengüterverkehr zählt auch die Beförderung gefährlicher Güter. Es sollte jedoch unterschieden werden zwischen dem Ziel dieser Richtlinie, nämlich der Aufrechterhaltung und, wenn möglich, der Verbesserung der Sicherheit des Eisenbahnsystems der Union, und jenem der Richtlinie 2008/68/EG des Europäischen Parlaments und des Rates ⁽²⁾, die im Wesentlichen die Einstufung von Stoffen und die Vorgaben für ihre Behältnisse, einschließlich der sicheren Verladung, Entladung und Verwendung der Behältnisse im bestehenden Eisenbahnsystem, regelt. Dementsprechend sollte das Sicherheitsmanagementsystem der Eisenbahnunternehmen und der Infrastrukturbetreiber unbeschadet der Richtlinie 2008/68/EG den potenziellen zusätzlichen Gefahren, die durch die Beförderung von Gefahrgutbehältnissen entstehen, gebührend Rechnung tragen.
- (20) Alle Eisenbahnunternehmen sollten denselben Sicherheitsanforderungen unterliegen, um ein hohes Sicherheitsniveau im Eisenbahnverkehr und gleiche Bedingungen zu gewährleisten. Ein Eisenbahnunternehmen sollte über eine Sicherheitsbescheinigung verfügen, um Zugang zur Eisenbahninfrastruktur zu erhalten. Mit der Sicherheitsbescheinigung sollte nachgewiesen werden, dass das Eisenbahnunternehmen sein Sicherheitsmanagementsystem eingeführt hat und in der Lage ist, die einschlägigen Sicherheitsnormen und -vorschriften für das jeweilige Tätigkeitsgebiet einzuhalten. Wenn die Agentur dem Eisenbahnunternehmen, dessen geografisches Tätigkeitsgebiet in einem oder mehreren Mitgliedstaaten gelegen ist, eine einheitliche Sicherheitsbescheinigung ausstellt, sollte sie die einzige Stelle sein, die beurteilt, ob das Eisenbahnunternehmen sein Sicherheitsmanagementsystem ordnungsgemäß eingeführt hat. Die nationalen Sicherheitsbehörden, die von dem geplanten geografischen Tätigkeitsgebiet betroffen sind, sollten bei der Bewertung der Einhaltung der in den maßgeblichen nationalen Vorschriften festgelegten Anforderungen einbezogen werden.
- (21) Auf der Grundlage der Richtlinie 2004/49/EG wurden harmonisierte Methoden festgelegt, die in Bezug auf die Überwachung, die Konformitätsprüfung, die Aufsicht sowie die Risikoevaluierung und -bewertung auf die Akteure des Eisenbahnsystems der Union und die nationalen Sicherheitsbehörden Anwendung finden. Dieser Regelungsrahmen ist hinreichend ausgereift, um schrittweise zu einer „einheitlichen Sicherheitsbescheinigung“ überzugehen, die im Tätigkeitsgebiet des Eisenbahnunternehmens gültig ist.

⁽¹⁾ Richtlinie 2008/57/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. Juni 2008 über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems in der Gemeinschaft (ABl. L 191 vom 18.7.2008, S. 1).

⁽²⁾ Richtlinie 2008/68/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 24. September 2008 über die Beförderung gefährlicher Güter im Binnenland (ABl. L 260 vom 30.9.2008, S. 13).

- (22) Um die Verfahren für die Erteilung von einheitlichen Sicherheitsbescheinigungen an Eisenbahnunternehmen effizienter und kohärenter zu gestalten, muss der Agentur eine zentrale Rolle bei der Erteilung dieser Bescheinigungen zugewiesen werden. Ist das geografische Tätigkeitsgebiet auf einen Mitgliedstaat beschränkt, so sollte der Antragsteller die Möglichkeit haben, zu wählen, ob er seinen Antrag auf Erteilung einer einheitlichen Sicherheitsbescheinigung bei der nationalen Sicherheitsbehörde des jeweiligen Mitgliedstaats oder bei der Agentur, durch die in der Verordnung (EU) 2016/796 genannte zentrale Anlaufstelle, einreicht. Die Wahl des Antragstellers sollte bis zum Abschluss oder zur Beendigung des Antrags verbindlich sein. Diese neue Regelung sollte den Verwaltungsaufwand für Eisenbahnunternehmen verringern und das Unions-Eisenbahnsystem auf diese Weise effektiver und effizienter machen.
- (23) Die Agentur und die nationalen Sicherheitsbehörden sollten zusammenarbeiten und entsprechend über geteilte Zuständigkeiten für die Erteilung von einheitlichen Sicherheitsbescheinigungen verfügen. Für den Fall, dass die Agentur und die nationalen Sicherheitsbehörden unterschiedliche Auffassungen in Bezug auf Bewertungen im Zusammenhang mit der Erteilung von einheitlichen Sicherheitsbescheinigungen vertreten, sollten eindeutige Bestimmungen zu den Verfahren und zu Schiedsverfahren festgelegt werden.
- (24) Die neue Aufteilung von Funktionen und Aufgaben zwischen nationalen Sicherheitsbehörden und der Agentur in Bezug auf die Erteilung von Sicherheitsbescheinigungen sollte effizient erfolgen. Zu diesem Zweck sollten Kooperationsvereinbarungen zwischen der Agentur und den nationalen Sicherheitsbehörden geschlossen werden.
- (25) Insbesondere sollten diese Kooperationsvereinbarungen die besonderen geografischen und historischen Gegebenheiten bestimmter Mitgliedstaaten berücksichtigen und das reibungslose Funktionieren des Binnenmarkts gewährleisten. Ist der Betrieb auf Netze beschränkt, die aus geografischen oder historischen Gründen spezielle Fachkenntnisse erfordern, und sind diese Netze vom Rest des Eisenbahnsystems der Union abgetrennt, so sollte es dem Antragsteller möglich sein, die erforderlichen Formalitäten auf lokaler Ebene im Benehmen mit den zuständigen nationalen Sicherheitsbehörden vorzunehmen. Im Hinblick auf die Verringerung der Verwaltungslast und der Kosten sollte es möglich sein, dass die zwischen der Agentur und den zuständigen nationalen Sicherheitsbehörden zu schließenden Vereinbarungen über eine Zusammenarbeit zu diesem Zweck die entsprechende Aufteilung der Aufgaben vorsehen, jedoch ohne der endgültigen Zuständigkeit der Agentur für die Ausstellung der einheitlichen Sicherheitsbescheinigung vorzugreifen.
- (26) Die Eisenbahnnetze der baltischen Staaten (Estland, Lettland und Litauen) haben genau wie benachbarte Drittländer eine Spurweite von 1 520 mm; allerdings unterscheidet sich diese von der Spurweite des Haupteisenbahnnetzes der Union. Diese baltischen Eisenbahnnetze haben gemeinsame historische technische und betriebsbezogene Anforderungen, die de facto für die Interoperabilität untereinander sorgen; insofern könnten die in einem dieser Mitgliedstaaten ausgestellten Sicherheitsbescheinigungen auf die anderen dieser Netze ausgeweitet werden. Um in diesen Fällen eine effiziente und angemessene Zuweisung von Ressourcen für die Sicherheitszertifizierung zu erleichtern und die Verwaltungslast für den Antragsteller und die ihm entstehenden Kosten zu verringern, sollten die spezifischen Kooperationsvereinbarungen zwischen der Agentur und den zuständigen nationalen Sicherheitsbehörden gegebenenfalls die Möglichkeit der vertraglichen Vergabe von Aufgaben an diese nationalen Sicherheitsbehörden vorsehen.
- (27) Diese Richtlinie sollte nicht zu einem verringerten Sicherheitsniveau und höheren Kosten im Eisenbahnsektor der Union führen. Daher sollten die Agentur und die nationalen Sicherheitsbehörden die volle Verantwortung für die von ihnen ausgestellten einheitlichen Sicherheitsbescheinigungen tragen, insbesondere durch die Übernahme der entsprechenden vertraglichen und außervertraglichen Haftung. Im Falle einer gerichtlichen Untersuchung, die die Agentur oder ihre Bediensteten betrifft, sollte die Agentur mit den zuständigen Behörden des betreffenden Mitgliedstaats bzw. der betreffenden Mitgliedstaaten uneingeschränkt zusammenarbeiten.
- (28) Es ist klar zu unterscheiden zwischen der unmittelbaren Verantwortung der Agentur und der nationalen Sicherheitsbehörden für die Sicherheit im Zusammenhang mit der Erteilung von Sicherheitsbescheinigungen und Sicherheitsgenehmigungen einerseits und andererseits der Aufgabe der nationalen Sicherheitsbehörden, die darin besteht, einen nationalen Regelungsrahmen zu schaffen und die Leistung aller Betreiber kontinuierlich zu überwachen. Jede nationale Sicherheitsbehörde sollte die kontinuierliche Einhaltung der einem Eisenbahnunternehmen oder Infrastrukturbetreiber obliegenden Verpflichtung überwachen, ein Sicherheitsmanagementsystem einzuführen. Um die kontinuierliche Einhaltung nachzuweisen, ist es möglicherweise nicht nur erforderlich, Inspektionen bei dem betreffenden Eisenbahnunternehmen oder Infrastrukturbetreiber vor Ort durchzuführen, sondern auch, im Rahmen der von den nationalen Sicherheitsbehörden durchzuführenden Aufsicht zu prüfen, ob das Eisenbahnunternehmen und der Infrastrukturbetreiber ihr Sicherheitsmanagementsystem nach Ausstellung einer einheitlichen Sicherheitsbescheinigung oder Sicherheitsgenehmigung weiterhin ordnungsgemäß anwenden. Die nationalen Sicherheitsbehörden sollten die Beaufsichtigung von in verschiedenen Mitgliedstaaten niedergelassenen Eisenbahnunternehmen koordinieren und Informationen untereinander sowie erforderlichenfalls mit der Agentur austauschen. Die Agentur sollte die nationalen Sicherheitsbehörden bei ihrer Zusammenarbeit unterstützen. In diesem Zusammenhang sollten die Agentur und die nationalen Sicherheitsbehörden die notwendigen Vorkehrungen treffen, um den Informationsaustausch zwischen ihnen zu erleichtern.

- (29) Die Agentur und die nationalen Sicherheitsbehörden sollten eng zusammenarbeiten, wenn eine nationale Sicherheitsbehörde feststellt, dass der Inhaber einer von der Agentur erteilten einheitlichen Sicherheitsbescheinigung die Bedingungen für die Bescheinigung nicht mehr erfüllt. In diesem Fall sollte sie bei der Agentur die Einschränkung oder den Widerruf dieser Bescheinigung beantragen. Ein Schiedsverfahren sollte eingeführt werden, um sich mit Fällen von Meinungsunterschieden zwischen der Agentur und der nationalen Sicherheitsbehörde zu befassen. Stellt eine nationale Sicherheitsbehörde im Rahmen der Aufsichtstätigkeit ein schwerwiegendes Sicherheitsrisiko fest, so sollte sie die Agentur und jede andere betroffene nationale Sicherheitsbehörde der Mitgliedstaaten, in denen das Eisenbahnunternehmen tätig ist, davon unterrichten. Es sollte den betroffenen nationalen Sicherheitsbehörden gestattet sein, vorläufige Sicherheitsmaßnahmen zu treffen, die auch die sofortige Einschränkung oder Aussetzung des betreffenden Betriebs umfassen können. In diesem Zusammenhang sollte ein schwerwiegender Fall der Nichteinhaltung rechtlicher Verpflichtungen, die alleine oder in einer Abfolge von aus der Nichteinhaltung resultierenden Ereignissen zu einem Unfall oder schweren Unfall führen kann, als schwerwiegendes Sicherheitsrisiko gelten.
- (30) Die Agentur sollte befugt sein, ein Instrument einzurichten, das den Informationsaustausch zwischen den einschlägigen Akteuren erleichtert, die Sicherheitsrisiken im Zusammenhang mit Mängeln und nicht konformen Bauweisen oder Fehlfunktionen von technischer Ausrüstung erkennen oder davon Kenntnis erhalten.
- (31) Die einheitliche Sicherheitsbescheinigung sollte auf dem Nachweis beruhen, dass ein Eisenbahnunternehmen ein Sicherheitsmanagementsystem eingeführt hat.
- (32) Die Infrastrukturbetreiber sollten eine zentrale Verantwortung für die Sicherheit der Planung, der Instandhaltung und des Betriebs ihres Eisenbahnnetzes haben. Die Infrastrukturbetreiber sollten einer Sicherheitsgenehmigung der nationalen Sicherheitsbehörde in Bezug auf ihr Sicherheitsmanagementsystem und andere Bestimmungen zur Einhaltung der Sicherheitsanforderungen bedürfen.
- (33) Die Zulassung von Zugpersonal könnte für neue Marktteilnehmer Schwierigkeiten mit sich bringen. Die Mitgliedstaaten sollten sicherstellen, dass Eisenbahnunternehmen, die den Betrieb in dem betreffenden Netz aufnehmen wollen, Möglichkeiten zur Schulung und Zulassung von Zugpersonal nutzen können, um Anforderungen nach nationalem Recht zu erfüllen.
- (34) Die für die Instandhaltung von Güterwagen zuständige Stelle sollte zertifiziert sein. Ist die für die Instandhaltung zuständige Stelle ein Infrastrukturbetreiber, so sollte diese Zertifizierung in dem Verfahren für die Sicherheitsgenehmigung enthalten sein. Die dieser Stelle ausgestellte Bescheinigung sollte garantieren, dass die Instandhaltungsanforderungen dieser Richtlinie für alle Güterwagen, für die sie zuständig ist, erfüllt werden. Diese Bescheinigung sollte in der gesamten Union gültig sein und von einer Einrichtung ausgestellt werden, die das von dieser Stelle eingerichtete Instandhaltungssystem überprüfen kann. Da Güterwagen häufig im internationalen Verkehr eingesetzt werden und da die für die Instandhaltung zuständige Stelle gegebenenfalls Werkstätten in mehr als einem Mitgliedstaat nutzen möchte, sollte die Zertifizierungseinrichtung ihre Kontrollen in der gesamten Union durchführen können. Die Agentur sollte das System bewerten, das bei der Zertifizierung der für die Instandhaltung von Güterwagen zuständigen Stelle angewandt wird, und — soweit angezeigt — seine Ausweitung auf alle Eisenbahnfahrzeuge empfehlen.
- (35) Die nationalen Sicherheitsbehörden sollten organisatorisch, rechtlich und in ihren Entscheidungen von Eisenbahnunternehmen, Infrastrukturbetreibern, Antragstellern, Auftraggebern und Stellen, die öffentliche Dienstleistungsaufträge vergeben, unabhängig sein. Sie sollten ihre Aufgaben auf offene und nichtdiskriminierende Weise wahrnehmen und mit der Agentur zusammenarbeiten, um einen einheitlichen europäischen Eisenbahnraum zu schaffen; zudem sollten sie ihre Entscheidungskriterien miteinander abstimmen. Erforderlichenfalls sollte es Mitgliedstaaten möglich sein, ihre nationale Sicherheitsbehörde in das für Verkehrsangelegenheiten zuständige nationale Ministerium einzugliedern, sofern die Unabhängigkeit der nationalen Sicherheitsbehörde geachtet wird. Damit die nationalen Sicherheitsbehörden ihre Aufgaben erfüllen können, sollten sie hinsichtlich der personellen und materiellen Ressourcen über die notwendigen internen und externen organisatorischen Kapazitäten verfügen.
- (36) Im Mittelpunkt des Sicherheitsuntersuchungsprozesses stehen die nationalen Untersuchungsstellen. Ihre Arbeit ist für die Ermittlung der Ursachen eines Unfalls oder einer Störung von entscheidender Bedeutung. Es ist daher unerlässlich, dass sie über die notwendigen finanziellen und personellen Ressourcen verfügen, um wirksame und effiziente Untersuchungen ausführen zu können. Die nationalen Untersuchungsstellen sollten im Hinblick auf den Austausch von Informationen und bewährten Verfahren zusammenarbeiten. Sie sollten ein Programm für die gegenseitige Begutachtung einrichten, um die Wirksamkeit ihrer Untersuchungen zu überwachen. Die Berichte über die gegenseitige Begutachtung sollten der Agentur mitgeteilt werden, damit sie die Sicherheitsleistung des Eisenbahnsystems der Union insgesamt überwachen kann.

- (37) Schwere Eisenbahnunglücke geschehen selten. Sie können jedoch verheerende Folgen haben und in der Öffentlichkeit zu Bedenken hinsichtlich der Sicherheit des Eisenbahnsystems der Union führen. Alle derartigen Unfälle sollten deshalb unter dem Sicherheitsaspekt untersucht werden, um erneute Unfälle zu vermeiden, und die Untersuchungsergebnisse sollten veröffentlicht werden. Andere Unfälle und Störungen sollten ebenfalls Gegenstand einer Sicherheitsuntersuchung sein, wenn sie signifikante Vorläufer eines schweren Unfalls sein könnten.
- (38) Eine Sicherheitsuntersuchung sollte unabhängig von den gerichtlichen Ermittlungen ein und desselben Ereignisses durchgeführt werden, wobei den die gerichtliche Untersuchung Durchführenden Zugang zu Beweismaterial und Zeugen gewährt werden sollte. Sie sollte von einer ständigen Stelle durchgeführt werden, die von den Akteuren des Eisenbahnsystems der Union unabhängig ist. Die Funktionsweise dieser Stelle sollte dergestalt sein, dass jeglicher Interessenskonflikt und jede mögliche Verwicklung in die Ursachen der untersuchten Ereignisse vermieden wird. Insbesondere sollte es keine negativen Auswirkungen auf ihre funktionelle Unabhängigkeit geben, wenn in organisatorischer und rechtlicher Hinsicht eine enge Beziehung zu der nationalen Sicherheitsbehörde, der Agentur oder der für den Eisenbahnsektor zuständigen Regulierungsstelle besteht. Ihre Untersuchungen sollten mit größtmöglicher Offenheit durchgeführt werden. Die Untersuchungsstelle sollte für jedes Ereignis ein zuständiges Untersuchungsteam zusammenstellen, das die für die Ermittlung von Auslösern und Ursachen des Ereignisses erforderliche Sachkenntnis besitzt.
- (39) Eine Untersuchung nach einem schweren Unfall sollte so durchgeführt werden, dass alle Beteiligten die Möglichkeit erhalten, sich zu äußern und Zugang zu den Ergebnissen erhalten. Insbesondere sollte die Untersuchungsstelle Parteien, denen ihres Erachtens eine vergleichbare Sicherheitsverantwortung obliegt, im Verlauf der Untersuchung über deren Fortschritt auf dem Laufenden halten und ihren Ansichten und Stellungnahmen Rechnung tragen. Die Untersuchungsstelle kann so alle zusätzlichen relevanten Informationen erhalten und die verschiedenen Meinungen in Bezug auf ihre Arbeit kennenlernen, sodass sie ihre Untersuchung auf die bestmögliche Art abschließen kann. Mit dieser Anhörung sollte in keinem Fall bezweckt werden, Schuld oder Verantwortung zuzuweisen, sondern vielmehr sollten Sachbeweise gesammelt und Lehren für die weitere Verbesserung der Sicherheit gezogen werden. Der Untersuchungsstelle sollte es jedoch freistehen, die Informationen auszuwählen, die sie diesen Parteien weitergibt, um unangemessenen Druck zu vermeiden, es sei denn, die Weitergabe von Informationen wird von den das Gerichtsverfahren Durchführenden angeordnet. Die Untersuchungsstelle sollte auch dem berechtigten Informationsbedürfnis der Opfer und ihrer Angehörigen Rechnung tragen.
- (40) Um die Effizienz ihrer Tätigkeiten zu verbessern und die Wahrnehmung ihrer Aufgaben zu erleichtern, sollten die Untersuchungsstellen rechtzeitig Zugang zu einem Unfallort erhalten, erforderlichenfalls in Abstimmung mit den mit der Sache befassten Justizbehörden. Die Untersuchungsberichte sowie alle Erkenntnisse und Empfehlungen stellen eine wichtige Informationsquelle für die weitere Verbesserung der Eisenbahnsicherheit dar und sollten auf Unionsebene öffentlich zugänglich gemacht werden. Die Adressaten von Sicherheitsempfehlungen sollten die Empfehlungen umsetzen und der Untersuchungsstelle Folgemaßnahmen melden.
- (41) Falls ein Unfall oder eine Störung direkt mit menschlichem Handeln in Zusammenhang zu stehen scheint, sollte den besonderen Umständen sowie der Art und Weise der Ausführung von Routinetätigkeiten durch das Personal im Rahmen des normalen Betriebsablaufs, darunter die Gestaltung der Schnittstelle zwischen Mensch und Maschine, die Eignung von Verfahren, Zielkonflikte und Fragen der Arbeitsbelastung, sowie allen anderen Umständen, die das Ereignis beeinflussen, besondere Aufmerksamkeit gewidmet werden, einschließlich physische Belastung, arbeitsbedingter Stress, Ermüdung oder psychische Eignung.
- (42) Es sollten Anstrengungen unternommen werden, dass ein hohes Ausbildungsniveau mit hohen Qualifikationen unionsweit verfügbar ist.
- (43) Um bestimmte nicht wesentliche Bestimmungen dieser Richtlinie zu ergänzen und zu ändern, sollte der Kommission die Befugnis übertragen werden, gemäß Artikel 290 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union Rechtsakte hinsichtlich der CMS und der CST sowie deren Überarbeitung zu erlassen. Es ist besonders wichtig, dass die Kommission im Zuge ihrer Vorbereitungsarbeit angemessene Konsultationen, auch auf der Ebene von Sachverständigen, durchführt. Bei der Vorbereitung und Ausarbeitung delegierter Rechtsakte sollte die Kommission gewährleisten, dass die einschlägigen Dokumente dem Europäischen Parlament und dem Rat gleichzeitig, rechtzeitig und auf angemessene Weise übermittelt werden.
- (44) Der Kommission sollten zu folgenden Zwecken Durchführungsbefugnisse übertragen werden: zur Gewährleistung einheitlicher Bedingungen für die Durchführung dieser Richtlinie zu dem Auftrag der Agentur, CSM und CST auszuarbeiten, zu ändern und gegenüber der Kommission entsprechende Empfehlungen auszusprechen; zur Ausführungsbestimmungen zum Zweck der Sicherheitsbescheinigung; zu detaillierten Bestimmungen zur Festlegung, welche der Anforderungen des Anhangs III an die in den Ausbesserungswerken auszuführenden

Instandhaltungsfunktionen zu stellen sind, einschließlich detaillierter Bestimmungen zur Gewährleistung einer einheitlichen Zertifizierung von Ausbesserungswerken gemäß den einschlägigen CSM und TSI; zu detaillierten Bestimmungen zur Festlegung, welche Anforderungen des Anhangs III an die Zertifizierung der für die Instandhaltung von anderen Fahrzeugen als Güterwagen zuständigen Stellen auf der Grundlage der technischen Eigenschaften dieser Fahrzeuge zu stellen sind, einschließlich detaillierter Bestimmungen zur Gewährleistung der einheitlichen Umsetzung der Zertifizierungsbedingungen der für die Instandhaltung von anderen Fahrzeugen als Güterwagen zuständigen Stelle gemäß den einschlägigen CSM und TSI; sowie zur Berichterstattungsstruktur von Unfall- und Störungsuntersuchungsberichten. Diese Befugnisse sollten nach Maßgabe der Verordnung (EU) Nr. 182/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates ⁽¹⁾ ausgeübt werden.

- (45) Die Mitgliedstaaten sollten für Verstöße gegen die nationalen Bestimmungen, die aufgrund dieser Richtlinie erlassen wurden, Sanktionen festlegen und sicherstellen, dass diese Sanktionen angewandt werden. Die Sanktionen sollten wirksam, verhältnismäßig und abschreckend sein.
- (46) Da die Ziele dieser Richtlinie, nämlich die Koordinierung von Tätigkeiten der Mitgliedstaaten, um die Sicherheit zu regeln und zu überwachen, Unfälle zu untersuchen und CST, CSM, CSI und gemeinsame Anforderungen an einheitliche Sicherheitsbescheinigungen festzulegen, von den Mitgliedstaaten nicht ausreichend verwirklicht werden können, sondern vielmehr wegen ihres Umfangs und ihrer Auswirkungen auf Unionsebene besser verwirklicht werden können, kann die Union im Einklang mit dem in Artikel 5 des Vertrags über die Europäische Union verankerten Subsidiaritätsprinzip tätig werden. Entsprechend dem in demselben Artikel genannten Grundsatz der Verhältnismäßigkeit geht diese Richtlinie nicht über das für die Verwirklichung dieser Ziele erforderliche Maß hinaus.
- (47) Die Verpflichtung zur Umsetzung dieser Richtlinie in nationales Recht sollte nur jene Bestimmungen betreffen, die im Vergleich zu der Richtlinie 2004/49/EG inhaltlich geändert wurden. Die Verpflichtung zur Umsetzung der inhaltlich unveränderten Bestimmungen ergibt sich aus jener Richtlinie.
- (48) Die vorliegende Richtlinie sollte die Verpflichtung der Mitgliedstaaten hinsichtlich der in Anhang IV Teil B genannten Fristen für die Umsetzung der dort genannten Richtlinien in innerstaatliches Recht unberührt lassen —

HABEN FOLGENDE RICHTLINIE ERLASSEN:

KAPITEL I

ALLGEMEINE BESTIMMUNGEN

Artikel 1

Gegenstand

Die Bestimmungen dieser Richtlinie gewährleisten die Entwicklung und Verbesserung der Sicherheit des Eisenbahnsystems der Union und einen besseren Marktzugang für Dienstleistungen auf dem Schienenweg durch:

- a) die Harmonisierung der Regulierungsstruktur in den Mitgliedstaaten;
- b) die Bestimmung der Zuständigkeiten der einzelnen Akteure des Eisenbahnsystems der Union;
- c) die Entwicklung gemeinsamer Sicherheitsziele (im Folgenden „CST“) und gemeinsamer Sicherheitsmethoden (im Folgenden „CSM“), damit nationale Vorschriften schrittweise entfallen können;
- d) die Festlegung der Grundsätze für Erteilung, Erneuerung, Änderung und Einschränkung oder Widerruf von Sicherheitsbescheinigungen und -genehmigungen;
- e) das Erfordernis der Einrichtung einer nationalen Sicherheitsbehörde und einer Stelle für die Untersuchung von Unfällen und Störungen für jeden Mitgliedstaat; und
- f) die Festlegung gemeinsamer Grundsätze für das Sicherheitsmanagement, die Regelung und Überwachung der Eisenbahnsicherheit.

⁽¹⁾ Verordnung (EU) Nr. 182/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. Februar 2011 zur Festlegung der allgemeinen Regeln und Grundsätze, nach denen die Mitgliedstaaten die Wahrnehmung der Durchführungsbefugnisse durch die Kommission kontrollieren (ABl. L 55 vom 28.2.2011, S. 13).

Artikel 2

Geltungsbereich

- (1) Diese Richtlinie gilt für das Eisenbahnsystem in den Mitgliedstaaten, das in Teilsysteme für strukturelle und funktionelle Bereiche untergliedert werden kann. Sie umfasst für das Gesamtsystem geltende Sicherheitsanforderungen, die auch das sichere Management von Infrastruktur und Verkehrsbetrieb sowie das Zusammenwirken von Eisenbahnunternehmen, Infrastrukturbetreibern und anderen Akteuren des Eisenbahnsystems betreffen.
- (2) Diese Richtlinie gilt nicht für:
- Untergrundbahnen;
 - Straßenbahnen, Stadtbahnfahrzeuge sowie Infrastrukturen, die ausschließlich von diesen Fahrzeugen genutzt werden; oder
 - Netze, die vom übrigen Eisenbahnsystem der Union funktionell getrennt sind und die nur für die Personenbeförderung im örtlichen Verkehr, Stadt- oder Vorortverkehr genutzt werden, sowie Unternehmen, die ausschließlich diese Netze nutzen.
- (3) Die Mitgliedstaaten können von den Maßnahmen, die sie zur Durchführung dieser Richtlinie treffen, Folgendes ausnehmen:
- Eisenbahninfrastrukturen im Privateigentum — einschließlich der Gleisanschlüsse, die vom Eigentümer oder einem Betreiber für den eigenen Güterverkehr oder für die Personenbeförderung zu nichtgewerblichen Zwecken genutzt werden, sowie ausschließlich auf diesen Infrastrukturen genutzte Fahrzeuge;
 - Infrastrukturen und Fahrzeuge, die ausschließlich für den lokal begrenzten Einsatz oder ausschließlich für historische oder touristische Zwecke genutzt werden;
 - Infrastrukturen für Stadtbahnen, die gelegentlich von schweren Eisenbahnfahrzeugen unter den Betriebsbedingungen für das betreffende Stadtbahnsystem genutzt werden, wenn das für diese Fahrzeuge ausschließlich für Verbindungszwecke erforderlich ist, und
 - Fahrzeuge, die in erster Linie auf den Infrastrukturen der Stadtbahnen genutzt werden, aber mit bestimmten Bauteilen für schwere Eisenbahnfahrzeuge ausgerüstet sind, die für den Durchgangsverkehr auf einem begrenzten Abschnitt der Eisenbahninfrastrukturen ausschließlich für Verbindungszwecke erforderlich sind.
- (4) Ungeachtet des Absatzes 2 können die Mitgliedstaaten beschließen, gegebenenfalls die Bestimmungen dieser Richtlinie in Übereinstimmung mit dem nationalen Recht auf Untergrundbahnen und andere lokale Systeme anzuwenden.

Artikel 3

Begriffsbestimmungen

Im Sinne dieser Richtlinie bezeichnet der Ausdruck:

- „Eisenbahnsystem der Union“ das Eisenbahnsystem der Union im Sinne des Artikels 2 Nummer 1 der Richtlinie (EU) 2016/797;
- „Infrastrukturbetreiber“ die Infrastrukturbetreiber im Sinne des Artikels 3 Nummer 2 der Richtlinie 2012/34/EU des Europäischen Parlaments und des Rates ⁽¹⁾;
- „Eisenbahnunternehmen“ Eisenbahnunternehmen im Sinne des Artikels 3 Nummer 1 der Richtlinie 2012/34/EU sowie jedes öffentliche oder private Unternehmen, dessen Tätigkeit im Erbringen von Eisenbahnverkehrsleistungen zur Beförderung von Gütern und/oder Personen besteht, wobei dieses Unternehmen die Traktion sicherstellen muss, einschließlich Unternehmen, die ausschließlich für die Traktion zuständig sind;
- „technische Spezifikation für die Interoperabilität“ (im Folgenden „TSI“) eine gemäß der Richtlinie (EU) 2016/797 festgelegte Spezifikation, die für jedes Teilsystem oder Teile davon im Hinblick auf die Erfüllung der grundlegenden Anforderungen gilt und die Interoperabilität des Eisenbahnsystems gewährleistet;
- „gemeinsame Sicherheitsziele“ (im Folgenden „CST“) die Mindestsicherheitsniveaus, die das Gesamtsystem und, soweit möglich, die einzelnen Bereiche des Eisenbahnsystems der Union (wie das konventionelle Eisenbahnsystem, das Hochgeschwindigkeitsbahnsystem, lange Eisenbahntunnel oder Strecken, die ausschließlich für den Güterverkehr genutzt werden) erreichen müssen;

⁽¹⁾ Richtlinie 2012/34 EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. November 2012 zur Schaffung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraums (ABl. L 343 vom 14.12.2012, S. 32).

6. „gemeinsame Sicherheitsmethoden“(im Folgenden „CSM“) die Methoden zur Beschreibung der Art und Weise, wie die Sicherheitsniveaus, die Erreichung der Sicherheitsziele und die Einhaltung der anderen Sicherheitsanforderungen beurteilt werden;
7. „nationale Sicherheitsbehörde“ die nationale Stelle, die mit den Aufgaben in Bezug auf die Eisenbahnsicherheit im Sinne dieser Richtlinie betraut ist, oder eine Stelle, die von mehreren Mitgliedstaaten mit diesen Aufgaben betraut ist, um eine einheitliche Sicherheitsordnung zu gewährleisten;
8. „nationale Vorschriften“ alle in einem Mitgliedstaat erlassenen verbindlichen Vorschriften — unabhängig davon, welche Stelle diese Vorschriften erlässt —, in denen die die Eisenbahnsicherheit betreffenden oder technischen Anforderungen — mit Ausnahme der durch Unionsvorschriften oder internationale Vorschriften festgelegten Anforderungen — enthalten sind und die in dem betreffenden Mitgliedstaat für Eisenbahnunternehmen, Infrastrukturbetreiber oder Dritte gelten;
9. „Sicherheitsmanagementsystem“ die von einem Infrastrukturbetreiber oder einem Eisenbahnunternehmen eingerichtete Organisation und die von ihm getroffenen Vorkehrungen und festgelegten Verfahren, die die sichere Steuerung seiner Betriebsabläufe gewährleisten;
10. „Untersuchungsbeauftragter“ eine Person, die für die Organisation, Durchführung und Beaufsichtigung einer Untersuchung zuständig ist;
11. „Unfall“ ein unerwünschtes oder unbeabsichtigtes plötzliches Ereignis oder eine besondere Verkettung derartiger Ereignisse, die schädliche Folgen haben; Unfälle werden in folgende Kategorien eingeteilt: Kollisionen, Entgleisungen, Unfälle auf Bahnübergängen, Unfälle mit Personenschäden, unter Beteiligung von in Bewegung befindlichen Fahrzeugen, Brände und sonstige Unfälle;
12. „schwerer Unfall“ Zugkollisionen oder Zugentgleisungen mit mindestens einem Todesopfer oder mindestens fünf Schwerverletzten oder mit beträchtlichem Schaden für die Fahrzeuge, Infrastruktur oder Umwelt sowie sonstige Unfälle mit den gleichen Folgen und mit offensichtlichen Auswirkungen auf die Regelung der Eisenbahnsicherheit oder das Sicherheitsmanagement; „beträchtlicher Schaden“ bedeutet, dass die Kosten von der Untersuchungsstelle unmittelbar auf insgesamt mindestens 2 Mio. EUR veranschlagt werden können;
13. „Störung“ ein anderes Ereignis als einen Unfall oder schweren Unfall, das den sicheren Eisenbahnbetrieb beeinträchtigt oder beeinträchtigen könnte;
14. „Untersuchung“ ein Verfahren zum Zweck der Verhütung von Unfällen und Störungen, das die Sammlung und Auswertung von Informationen, die Erarbeitung von Schlussfolgerungen einschließlich der Feststellung der Ursachen und gegebenenfalls die Abgabe von Sicherheitsempfehlungen umfasst;
15. „Ursachen“ Handlungen, Unterlassungen, Ereignisse oder Umstände oder eine Kombination dieser Faktoren, die zu einem Unfall oder einer Störung geführt haben;
16. „Stadtbahnen“ ein Schienenverkehrssystem für den Stadt- und/oder Vorortverkehr, die einen Kollisionssicherheitswert der Kategorie C-III oder C-IV (im Einklang mit EN 15227:2011) und eine Fahrzeugfestigkeit von höchstens 800 kN (Längsdruckkraft im Kupplungsbereich) aufweisen; Stadtbahnsysteme können eigene Wegerechte haben oder sie sich mit dem Straßenverkehr teilen und tauschen normalerweise keine Fahrzeuge mit dem Personen- oder Güterfernverkehr aus;
17. „Konformitätsbewertungsstelle“ eine Stelle, die als zuständige Stelle für Konformitätsbewertungstätigkeiten einschließlich Kalibrierung, Prüfung, Zertifizierung und Inspektionen benannt oder bestimmt wurde; eine Konformitätsbewertungsstelle gilt nach der Benennung durch einen Mitgliedstaat als benannte Stelle; eine Konformitätsbewertungsstelle gilt nach der Bestimmung durch einen Mitgliedstaat als bestimmte Stelle;
18. „Interoperabilitätskomponenten“ Interoperabilitätskomponenten gemäß der Begriffsbestimmung in Artikel 2 Nummer 7 der Richtlinie (EU) 2016/797;
19. „Halter“ die juristische oder natürliche Person, die als Eigentümer oder Verfügungsberechtigter ein Fahrzeug als Beförderungsmittel nutzt und als solcher in einem Fahrzeugeinstellungsregister gemäß Artikel 47 der Richtlinie (EU) 2016/797 registriert ist;
20. „für die Instandhaltung zuständige Stelle“ („ECM“) eine Stelle, die für die Instandhaltung eines Fahrzeugs zuständig ist und als solche in einem Fahrzeugeinstellungsregister gemäß Artikel 47 der Richtlinie (EU) 2016/797 registriert ist;
21. „Fahrzeug“ ein Eisenbahnfahrzeug mit oder ohne Antrieb, das auf Rädern auf Eisenbahn-Schienenwegen verkehren kann; ein Fahrzeug besteht aus einem oder mehreren strukturellen und funktionellen Teilsystemen;

22. „Hersteller“ den Hersteller im Sinne des Artikels 2 Nummer 36 der Richtlinie (EU) 2016/797;
23. „Absender“ ein Unternehmen, das Güter entweder für sich selbst oder für einen Dritten befördert;
24. „Empfänger“ eine natürliche oder juristische Person, die Güter nach Maßgabe eines Beförderungsvertrags erhält; wenn die Beförderung ohne Beförderungsvertrag erfolgt, gilt die natürliche oder juristische Person, die die Güter bei Ankunft übernimmt, als der Empfänger;
25. „Verlader“ ein Unternehmen, das verpackte Güter, Kleincontainer oder ortsbewegliche Tanks in oder auf einen Wagen oder Container verlädt oder das einen Container, einen Schüttgutcontainer, einen Gascontainer mit mehreren Elementen, einen Tankcontainer oder einen ortsbeweglichen Tank auf einen Wagen verlädt;
26. „Entlader“ ein Unternehmen, das einen Container, einen Schüttgutcontainer, einen Gascontainer mit mehreren Elementen, einen Tankcontainer oder einen ortsbeweglichen Tank von einem Wagen entlädt, oder jedes Unternehmen, das verpackte Güter, Kleincontainer oder ortsbewegliche Tanks von einem Wagen oder Container entlädt, oder jedes Unternehmen, das Güter aus einem Tank (Tankwagen, abnehmbarem Tank, ortsbeweglichem Tank oder Tankcontainer) oder aus einem Batteriewagen oder Gascontainer mit mehreren Elementen oder aus einem Wagen, Großcontainer oder Kleincontainer für Güter in loser Schüttung oder einem Schüttgutcontainer entlädt;
27. „Befüller“ ein Unternehmen, das Güter in einen Tank (einschließlich Tankwagen, Wagen mit abnehmbarem Tank, ortsbeweglichen Tank oder Tankcontainer), in einen Wagen, Großcontainer oder Kleincontainer für Güter in loser Schüttung oder in einen Batteriewagen oder Gascontainer mit mehreren Elementen einfüllt;
28. „Entleerer“ ein Unternehmen, das Güter aus einem Tank (einschließlich Tankwagen, Wagen mit abnehmbarem Tank, ortsbeweglichem Tank oder Tankcontainer), einem Wagen, einem Großcontainer oder Kleincontainer für Güter in loser Schüttung oder aus einem Batteriewagen oder Gascontainer mit mehreren Elementen entleert;
29. „Beförderer“ ein Unternehmen, das eine Beförderung nach Maßgabe eines Beförderungsvertrags durchführt;
30. „Auftraggeber“ eine öffentliche oder private Stelle, die die Planung und/oder den Bau oder die Erneuerung oder Aufrüstung eines Teilsystems in Auftrag gibt;
31. „Betriebsart“ die Art des Betriebs, gekennzeichnet durch die Personenbeförderung unter Einschluss oder Ausschluss von Hochgeschwindigkeitsdiensten, die Güterbeförderung unter Einschluss oder Ausschluss der Beförderung gefährlicher Güter und den ausschließlichen Rangierbetrieb;
32. „Betriebsumfang“ den Umfang des Betriebs, gekennzeichnet durch die Beförderungsleistung im Personen-/Güterverkehr und/oder die überschlägige Größe eines Eisenbahnunternehmens hinsichtlich der Zahl der im Eisenbahnbereich tätigen Mitarbeiter (z. B. als ein Kleinunternehmen, Kleinunternehmen, mittelgroßes Unternehmen oder Großunternehmen);
33. „geografisches Tätigkeitsgebiet“ ein Netz oder mehrere Netze in einem oder mehreren Mitgliedstaaten, in denen ein Eisenbahnunternehmen seine Tätigkeit ausüben beabsichtigt.

KAPITEL II

ENTWICKLUNG UND MANAGEMENT DER EISENBAHNSICHERHEIT

Artikel 4

Rolle der Akteure des Eisenbahnsystems der Union bei der Entwicklung und Verbesserung der Eisenbahnsicherheit

- (1) Mit dem Ziel, die Eisenbahnsicherheit zu entwickeln und zu verbessern, sorgen die Mitgliedstaaten im Rahmen ihrer Zuständigkeiten dafür, dass
 - a) die Eisenbahnsicherheit allgemein aufrechterhalten und, soweit in angemessener Weise durchführbar, kontinuierlich verbessert wird, wobei die Entwicklung des Unionsrechts und internationaler Regelungen sowie der technische und wissenschaftliche Fortschritt berücksichtigt werden und die Verhütung von Unfällen Vorrang erhält;
 - b) alle geltenden Rechtsvorschriften auf offene und nichtdiskriminierende Weise durchgesetzt werden und so die Entwicklung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnverkehrssystems gefördert wird;
 - c) Maßnahmen zur Entwicklung und Verbesserung der Eisenbahnsicherheit der Notwendigkeit eines systembasierten Ansatzes Rechnung tragen;

- d) die Verantwortung für den sicheren Betrieb des Eisenbahnsystems der Union und die Begrenzung der damit verbundenen Risiken den Infrastrukturbetreibern und den Eisenbahnunternehmen jeweils für ihren Teil des Systems auferlegt wird, indem diese verpflichtet werden,
 - i) die erforderlichen Maßnahmen zur Risikobegrenzung nach Artikel 6 Absatz 1 Buchstabe a — gegebenenfalls in gegenseitiger Zusammenarbeit — durchzuführen;
 - ii) Unionsvorschriften und nationale Vorschriften anzuwenden;
 - iii) Sicherheitsmanagementsysteme im Sinne dieser Richtlinie einzuführen;
- e) jeder Infrastrukturbetreiber und jedes Eisenbahnunternehmen für seinen jeweiligen Systembereich und dessen sicheren Betrieb, einschließlich der Materialbeschaffung und der Vergabe von Dienstleistungsaufträgen, gegenüber Nutzern, Kunden, den betroffenen Arbeitnehmern und anderen in Absatz 4 genannten Akteuren, unbeschadet einer zivilrechtlichen Haftung nach den Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten, haftet;
- f) jährliche Sicherheitspläne ausgearbeitet und veröffentlicht werden, in denen die geplanten Maßnahmen zur Erreichung der CST aufgeführt sind; und
- g) gegebenenfalls die Agentur bei ihren Tätigkeiten zur Überwachung der Entwicklung der Eisenbahnsicherheit auf Unionsebene unterstützt wird.

(2) Die Agentur sorgt im Rahmen ihrer Befugnisse dafür, dass die Eisenbahnsicherheit allgemein aufrechterhalten und, soweit das billigerweise durchführbar ist, kontinuierlich verbessert wird, wobei die Entwicklung des Unionsrechts sowie des technischen und wissenschaftlichen Fortschritts berücksichtigt werden und die Verhütung schwerer Unfälle Vorrang erhält.

(3) Eisenbahnunternehmen und Infrastrukturbetreiber

- a) führen die erforderlichen Maßnahmen zur Risikobegrenzung nach Artikel 6 Absatz 1 Buchstabe a — gegebenenfalls in gegenseitiger Zusammenarbeit und in Zusammenarbeit mit anderen Akteuren — durch;
- b) tragen in ihren Sicherheitsmanagementsystemen den Risiken Rechnung, die mit den Tätigkeiten anderer Akteure und Dritter verbunden sind;
- c) verpflichten gegebenenfalls die in Absatz 4 genannten anderen Akteure, die den sicheren Betrieb des Eisenbahnsystems der Union potenziell beeinflussen, vertraglich dazu, Maßnahmen zur Risikobegrenzung durchzuführen; und
- d) sorgen dafür, dass ihre Auftragnehmer Maßnahmen zur Risikobegrenzung durchführen und hierzu die CSM für Überwachungsverfahren gemäß der CSM für Überwachung nach Artikel 6 Absatz 1 Buchstabe c anwenden und dass das in den vertraglichen Vereinbarungen vorgeschrieben wird, die auf Verlangen der Agentur oder der nationalen Sicherheitsbehörde offenzulegen sind.

(4) Unbeschadet der Verantwortung der Eisenbahnunternehmen und Infrastrukturbetreiber gemäß Absatz 3 müssen die für die Instandhaltung zuständigen Stellen und alle anderen Akteure, die den sicheren Betrieb des Eisenbahnsystems der Union potenziell beeinflussen, einschließlich Hersteller, Instandhaltungsbetriebe, Halter, Dienstleister, Auftraggeber, Beförderer, Absender, Empfänger, Verlader, Entlader, Befüller und Entleerer,

- a) die erforderlichen Maßnahmen zur Risikobegrenzung — gegebenenfalls in Zusammenarbeit mit anderen Akteuren — durchführen;
- b) dafür sorgen, dass die von ihnen gelieferten Teilsysteme, Zubehörteile und Ausrüstungen sowie erbrachten Dienstleistungen den vorgegebenen Anforderungen und Einsatzbedingungen entsprechen, sodass sie vom Eisenbahnunternehmen und/oder dem betreffenden Infrastrukturbetreiber sicher betrieben werden können.

(5) Eisenbahnunternehmen, Infrastrukturbetreiber und jeder der in Absatz 4 genannten Akteure, der ein Sicherheitsrisiko aufgrund von Mängeln, nicht konformer Bauweise oder Fehlfunktionen von technischer Ausrüstung, einschließlich bei strukturellen Teilsystemen, erkennt oder davon Kenntnis erhält, haben im Rahmen ihrer jeweiligen Befugnisse

- a) etwaige erforderliche Abhilfemaßnahmen zu ergreifen, um das erkannte Sicherheitsrisiko auszuräumen;

b) diese Risiken den Betroffenen zu melden, damit diese etwaige weitere erforderliche Abhilfemaßnahmen ergreifen können, um die fortdauernde Aufrechterhaltung der sicherheitsbezogenen Leistung des Eisenbahnsystems der Union zu gewährleisten. Die Agentur kann ein Instrument einrichten, das diesen Informationsaustausch zwischen den einschlägigen Akteuren erleichtert, wobei die Vertraulichkeit der beteiligten Nutzer, die Ergebnisse der Kosten-Nutzen-Analyse und die von der Agentur bereits eingerichteten IT-Anwendungen und Register berücksichtigt werden.

(6) Im Falle eines Austauschs von Fahrzeugen zwischen Eisenbahnunternehmen übermitteln alle betroffenen Akteure einander alle für einen sicheren Betrieb relevanten Informationen; hierzu zählen unter anderem Informationen zum Zustand und zur Vorgeschichte des betreffenden Fahrzeugs, Teile der Instandhaltungsunterlagen für Rückverfolgungszwecke, Informationen zur Rückverfolgbarkeit von Verladevorgängen und die Frachtpapiere.

Artikel 5

Gemeinsame Sicherheitsindikatoren (Common safety indicators, „CSI“)

(1) Um die Bewertung der Verwirklichung der CST zu erleichtern und die allgemeine Entwicklung der Eisenbahnsicherheit zu verfolgen, tragen die Mitgliedstaaten über die Jahresberichte der nationalen Sicherheitsbehörden gemäß Artikel 19 Informationen über CSI zusammen.

(2) Die CSI sind in Anhang I aufgeführt.

Artikel 6

Gemeinsame Sicherheitsmethoden (Common safety methods, „CSM“)

(1) In den CSM wird beschrieben, wie die Sicherheitsniveaus, die Erreichung der Sicherheitsziele und die Einhaltung der anderen Sicherheitsanforderungen beurteilt werden, gegebenenfalls auch durch eine unabhängige Gutachterstelle; hierzu werden folgende Verfahren erarbeitet und festgelegt:

- a) die Methoden für die Evaluierung und Bewertung von Risiken,
- b) die Methoden für die Konformitätsbewertung in Bezug auf die Anforderungen der nach den Artikeln 10 und 12 erteilten Sicherheitsbescheinigungen und Sicherheitsgenehmigungen,
- c) die von den nationalen Sicherheitsbehörden anzuwendende Aufsichtsmethoden und die von den Eisenbahnunternehmen, Infrastrukturbetreibern und für die Instandhaltung zuständigen Stellen anzuwendende Überwachungsmethoden;
- d) die Methoden zur Beurteilung des Sicherheitsniveaus und der sicherheitsbezogenen Leistung von Eisenbahnunternehmen auf nationaler und Unionsebene;
- e) die Methoden zur Beurteilung der Erreichung der Sicherheitsziele auf nationaler und Unionsebene; und
- f) alle sonstigen Methoden, die ein Verfahren des Sicherheitsmanagementsystems betreffen und der Harmonisierung auf Unionsebene bedürfen.

(2) Die Kommission erteilt der Agentur im Wege von Durchführungsrechtsakten den Auftrag, die CSM und deren Änderungen auszuarbeiten und gegenüber der Kommission entsprechende Empfehlungen abzugeben, wobei als Grundlage die Notwendigkeit einer neuen oder geänderten CSM und ihre Auswirkungen auf die bestehenden Vorschriften und das Sicherheitsniveau des Eisenbahnsystems der Union präzise zu begründen sind. Diese Durchführungsrechtsakte werden nach dem in Artikel 28 Absatz 3 genannten Prüfverfahren erlassen. Gibt der in Artikel 28 genannte Ausschuss (im Folgenden „der Ausschuss“) keine Stellungnahme ab, so erlässt die Kommission den Durchführungsrechtsakt nicht, und Artikel 5 Absatz 4 Unterabsatz 3 der Verordnung (EU) Nr. 182/2011 findet Anwendung.

Bei der Ausarbeitung, Annahme und Überarbeitung der CSM wird den Ansichten der Nutzer, der nationalen Sicherheitsbehörden und der beteiligten Akteure, gegebenenfalls einschließlich der Sozialpartner, Rechnung getragen. Den Empfehlungen liegen ein Bericht über die Ergebnisse dieser Konsultation sowie ein Bericht mit einer Folgenabschätzung zu den neu zu erlassenden oder geänderten CSM bei.

(3) Während der Ausführung des in Absatz 2 genannten Auftrags wird der Ausschuss systematisch und regelmäßig von der Agentur oder der Kommission über die Arbeiten zur Ausarbeitung der CSM unterrichtet. Während dieser Arbeiten kann die Kommission der Agentur nützliche Empfehlungen zu den CSM geben und eine Kosten-Nutzen-Analyse vorlegen. Insbesondere kann die Kommission verlangen, dass Alternativlösungen von der Agentur geprüft und die Bewertung der Kosten und des Nutzens dieser Alternativlösungen in den dem CSM-Entwurf beizufügenden Bericht aufgenommen werden.

Die Kommission wird bei den in Unterabsatz 1 genannten Aufgaben von dem Ausschuss unterstützt.

(4) Die Kommission prüft die Empfehlungen der Agentur, um sich zu vergewissern, dass der in Absatz 2 genannte Auftrag erfüllt ist. Ist der Auftrag nicht erfüllt, ersucht die Kommission die Agentur, ihre Empfehlungen zu überarbeiten, und führt dabei die nicht erfüllten Punkte des Auftrags auf. In begründeten Fällen kann die Kommission beschließen, den der Agentur nach dem Verfahren des Absatzes 2 erteilten Auftrag zu ändern.

Die Kommission wird bei den in Unterabsatz 1 genannten Aufgaben von dem Ausschuss unterstützt.

(5) Die CSM werden regelmäßig mit dem Ziel überarbeitet, die Sicherheit generell aufrechtzuerhalten und, soweit billigerweise durchführbar, kontinuierlich zu verbessern, wobei die bei ihrer Anwendung gewonnenen Erfahrungen und die allgemeine Entwicklung der Eisenbahnsicherheit berücksichtigt werden.

(6) Auf der Grundlage der Empfehlungen der Agentur und nach der Überprüfung gemäß Absatz 4 dieses Artikels wird der Kommission die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 27 delegierte Rechtsakte in Bezug auf den Inhalt der CSM und deren Änderungen zu erlassen.

(7) Die Mitgliedstaaten nehmen unverzüglich alle Änderungen an ihren nationalen Vorschriften vor, die aufgrund des Erlasses von CSM und deren Änderungen erforderlich sind.

Artikel 7

Gemeinsame Sicherheitsziele (Common safety targets, „CST“)

(1) Die CST legen die Mindestsicherheitsniveaus fest, die das Gesamtsystem und, soweit möglich, die einzelnen Bereiche des Eisenbahnsystems in jedem Mitgliedstaat und in der Union erreichen müssen. Die CST können in Kriterien für die Risikoakzeptanz oder in angestrebten Sicherheitsniveaus ausgedrückt werden, und sie berücksichtigen insbesondere Folgendes:

- a) individuelle Risiken für Fahrgäste, Bedienstete einschließlich Personal oder Auftragnehmer, Benutzer von Bahnübergängen und sonstige Personen sowie, unbeschadet der geltenden nationalen und internationalen Haftungsregeln, persönliche Risiken für unbefugte Personen;
- b) gesellschaftliche Risiken.

(2) Die Kommission erteilt der Agentur im Wege von Durchführungsrechtsakten den Auftrag, die CST und deren Änderungen auszuarbeiten und gegenüber der Kommission entsprechende Empfehlungen abzugeben, wobei als Grundlage die Notwendigkeit eines neuen oder geänderten CST und seine Auswirkungen auf die bestehenden Vorschriften präzise zu begründen sind. Diese Durchführungsrechtsakte werden nach dem in Artikel 28 Absatz 3 genannten Prüfverfahren erlassen. Gibt der Ausschuss keine Stellungnahme ab, so erlässt die Kommission den Durchführungsrechtsakt nicht, und Artikel 5 Absatz 4 Unterabsatz 3 der Verordnung (EU) Nr. 182/2011 findet Anwendung.

(3) Während der Ausführung des in Absatz 2 genannten Auftrags wird der Ausschuss systematisch und regelmäßig von der Agentur oder der Kommission über die Arbeiten zur Ausarbeitung der CST unterrichtet. Während dieser Arbeiten kann die Kommission der Agentur nützliche Empfehlungen zu den CST geben und eine Kosten-Nutzen-Analyse vorlegen. Insbesondere kann die Kommission verlangen, dass Alternativlösungen von der Agentur geprüft und die Bewertung der Kosten und des Nutzens dieser Alternativlösungen in den dem CST-Entwurf beizufügenden Bericht aufgenommen werden.

Die Kommission wird bei den in Unterabsatz 1 genannten Aufgaben von Ausschuss unterstützt.

(4) Die Kommission prüft die Empfehlungen der Agentur, um sich zu vergewissern, dass der in Absatz 2 genannte Auftrag erfüllt ist. Ist der Auftrag nicht erfüllt, ersucht die Kommission die Agentur, ihre Empfehlungen zu überarbeiten, und führt dabei die nicht erfüllten Punkte des Auftrags auf. In begründeten Fällen kann die Kommission beschließen, den der Agentur nach dem Verfahren des Absatzes 2 erteilten Auftrag zu ändern.

Die Kommission wird bei den in Unterabsatz 1 genannten Aufgaben von dem Ausschuss unterstützt.

(5) Die CST werden regelmäßig überarbeitet, wobei die allgemeine Entwicklung der Eisenbahnsicherheit zu berücksichtigen ist. Die überarbeiteten CST tragen jedem vorrangigen Bereich Rechnung, in dem die Sicherheit weiter verbessert werden muss.

(6) Auf der Grundlage der Empfehlungen der Agentur und nach der Überprüfung gemäß Absatz 4 des vorliegenden Artikels wird der Kommission die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 27 delegierte Rechtsakte in Bezug auf den Inhalt der CST und deren Änderungen zu erlassen.

(7) Die Mitgliedstaaten nehmen alle erforderlichen Änderungen an ihren nationalen Vorschriften vor, damit zumindest die CST und die überarbeiteten CST nach Maßgabe der für sie geltenden Umsetzungszeitpläne erreicht werden. Diese Änderungen werden in den jährlichen Sicherheitsplänen nach Artikel 4 Absatz 1 Buchstabe f berücksichtigt. Die Mitgliedstaaten notifizieren der Kommission die betreffenden Vorschriften gemäß Artikel 8.

Artikel 8

Nationale Sicherheitsvorschriften

(1) Die bis zum 15. Juni 2016 gemäß der Richtlinie 2004/49/EG notifizierten nationalen Vorschriften gelten, falls sie

- a) unter eine der in Anhang II genannten Kategorien fallen und
- b) dem Unionsrecht entsprechen, insbesondere auch den TSI, CST und CSM, und
- c) nicht zu einer willkürlichen Diskriminierung oder verschleierten Beschränkung des Eisenbahnverkehrs zwischen Mitgliedstaaten führen.

(2) Die Mitgliedstaaten überarbeiten die in Absatz 1 genannten nationalen Vorschriften und heben bis zum 16. Juni 2018 Folgendes auf:

- a) alle nationalen Vorschriften, die nicht notifiziert wurden oder nicht den in Absatz 1 festgelegten Kriterien genügen;
- b) alle nationalen Vorschriften, die sich aufgrund der Unionsvorschriften, insbesondere auch der TSI, CST und CSM, erübrigen.

Zu diesem Zweck können die Mitgliedstaaten das in Artikel 27 Absatz 4 der Verordnung (EU) 2016/796 genannte Instrument der Vorschriftenverwaltung nutzen und die Agentur ersuchen, bestimmte Vorschriften anhand der Kriterien dieses Absatzes zu prüfen.

(3) Die Mitgliedstaaten dürfen nur in den folgenden Fällen neue nationale Vorschriften gemäß dieser Richtlinie erlassen:

- a) wenn Vorschriften in Bezug auf vorhandene Sicherheitsmethoden nicht von einer CSM abgedeckt sind;
- b) wenn Betriebsvorschriften des Eisenbahnnetzes von den TSI noch nicht abgedeckt sind;
- c) als dringende Präventivmaßnahme, insbesondere nach einem Unfall oder einer Störung;
- d) wenn eine bereits notifizierte Vorschrift überarbeitet werden muss; oder
- e) wenn Vorschriften mit Anforderungen für Personal, das sicherheitskritische Aufgaben wahrnimmt, einschließlich Auswahlkriterien, physische und psychische Eignung und Berufsausbildung, noch nicht von einer TSI oder der Richtlinie 2007/59/EG des Europäischen Parlaments und des Rates ⁽¹⁾ abgedeckt sind.

(4) Die Mitgliedstaaten übermitteln der Agentur und der Kommission mithilfe des geeigneten IT-Systems gemäß Artikel 27 der Verordnung (EU) 2016/796 den Entwurf für eine neue nationale Regelung zusammen mit einer Begründung für die Einführung zur Prüfung; die Übermittlung erfolgt rechtzeitig und innerhalb der in Artikel 25 Absatz 1 der Verordnung (EU) 2016/796 genannten Fristen vor der geplanten Einführung der vorgeschlagenen neuen Vorschrift in die nationale Rechtsordnung. Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass der Entwurf ausreichend ausgearbeitet ist, damit die Agentur die Prüfung nach Artikel 25 Absatz 2 der Verordnung (EU) 2016/796 durchführen kann.

(5) Im Falle dringlicher Präventionsmaßnahmen können die Mitgliedstaaten eine neue Vorschrift unverzüglich erlassen und anwenden. Diese Vorschrift wird gemäß Artikel 27 Absatz 2 der Verordnung (EU) 2016/796 notifiziert und unterliegt der Beurteilung der Agentur gemäß Artikel 26 Absätze 1, 2 und 5 der Verordnung (EU) 2016/796.

(6) Erhält die Agentur Kenntnis von einer notifizierten oder nicht notifizierten nationalen Vorschrift, die hinfällig ist oder im Widerspruch zu CSM oder anderen, nach Anwendung der betreffenden nationalen Vorschrift erlassenen Unionsvorschriften steht, wird das Verfahren nach Artikel 26 der Verordnung (EU) 2016/796 angewandt.

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

(7) Die Mitgliedstaaten notifizieren der Agentur und der Kommission die angenommenen nationalen Vorschriften. Sie nutzen das geeignete IT-System gemäß Artikel 27 der Verordnung (EU) 2016/796. Die Mitgliedstaaten sorgen dafür, dass die bestehenden nationalen Vorschriften leicht und allgemein zugänglich sind und in einer für alle Interessierten verständlichen Sprache formuliert sind. Die Mitgliedstaaten können aufgefordert werden, zusätzliche Informationen zu ihren nationalen Vorschriften zur Verfügung zu stellen.

(8) Die Mitgliedstaaten können beschließen, Vorschriften und Einschränkungen strikt lokaler Art nicht mitzuteilen. In diesen Fällen erwähnen die Mitgliedstaaten diese Vorschriften und Einschränkungen in den in Artikel 49 der Richtlinie (EU) 2016/797 genannten Infrastrukturregistern oder geben in den in Artikel 27 der Richtlinie 2012/34/EU genannten Schienennetz-Nutzungsbedingungen an, wo diese Vorschriften und Einschränkungen veröffentlicht sind.

(9) Gemäß diesem Artikel notifizierte nationale Vorschriften unterliegen nicht dem Notifizierungsverfahren der Richtlinie (EU) 2015/1535 des Europäischen Parlaments und des Rates ⁽¹⁾.

(10) Die geplanten und die bestehenden nationalen Vorschriften werden von der Agentur nach den in den Artikeln 25 und 26 der Verordnung (EU) 2016/796 genannten Verfahren geprüft.

(11) Unbeschadet des Absatzes 8 gelten die nicht gemäß diesem Artikel notifizierte nationalen Vorschriften nicht für die Zwecke dieser Richtlinie.

Artikel 9

Sicherheitsmanagementsysteme

(1) Die Infrastrukturbetreiber und die Eisenbahnunternehmen führen jeweils ein Sicherheitsmanagementsystem ein, um sicherzustellen, dass das Eisenbahnsystem der Union mindestens die CST erreichen kann und die in den TSI festgelegten Sicherheitsanforderungen erfüllt und dass die einschlägigen Teile der CSM sowie die gemäß Artikel 8 notifizierte nationalen Vorschriften angewandt werden.

(2) Das Sicherheitsmanagementsystem wird in allen wichtigen Elementen dokumentiert; insbesondere wird die Zuständigkeitsverteilung innerhalb der Organisation des Infrastrukturbetreibers oder des Eisenbahnunternehmens beschrieben. Es zeigt, auf welche Weise die Geschäftsleitung die Kontrolle in den verschiedenen Bereichen sicherstellt, das Personal und seine Vertreter auf allen Ebenen einbezogen werden und die fortlaufende Verbesserung des Sicherheitsmanagementsystems gewährleistet wird. Es enthält ein eindeutiges Bekenntnis zur durchgängigen Anwendung von Kenntnissen des Faktors Mensch und von Methoden zum Umgang damit. Mit dem Sicherheitsmanagementsystem fördern Infrastrukturbetreiber und Eisenbahnunternehmen eine Kultur des gegenseitigen Vertrauens und des wechselseitigen Lernens, durch die das Personal ermutigt wird, zum Ausbau der Sicherheit beizutragen, während gleichzeitig die Vertraulichkeit gewährleistet wird.

(3) Das Sicherheitsmanagementsystem enthält folgende Grundelemente:

- a) eine Sicherheitsordnung, die vom Unternehmensleiter genehmigt und dem gesamten Personal mitgeteilt wird;
- b) die Organisation betreffende qualitative und quantitative Ziele zur Erhaltung und Verbesserung der Sicherheit sowie Pläne und Verfahren für die Erreichung dieser Ziele;
- c) Verfahren zur Einhaltung bestehender, neuer und geänderter Normen technischer und betrieblicher Art oder anderer Vorgaben, die in TSI, nationalen Vorschriften gemäß Artikel 8 und Anhang II, sonstigen einschlägigen Vorschriften oder behördlichen Entscheidungen festgelegt sind;
- d) Verfahren, mit denen sichergestellt wird, dass die Normen und anderen Vorgaben während der gesamten Lebensdauer des Materials und während des gesamten Betriebs erfüllt werden;
- e) Verfahren und Methoden für die Ermittlung von Risiken, die Durchführung von Risikobewertungen und die Anwendung von Maßnahmen zur Risikokontrolle für den Fall, dass sich aus geänderten Betriebsbedingungen oder dem Einsatz von neuem Material neue Risiken für die Infrastruktur oder die Schnittstellen zwischen Mensch, Maschine und Organisation ergeben;
- f) die Schulungsprogramme für das Personal und Systeme, die sicherstellen, dass die Qualifikation des Personals aufrechterhalten und die Arbeit dementsprechend ausgeführt wird, einschließlich Vorkehrungen für die physische und psychische Eignung;

⁽¹⁾ Richtlinie (EU) 2015/1535 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 9. September 2015 über ein Informationsverfahren auf dem Gebiet der technischen Vorschriften und der Vorschriften für die Dienste der Informationsgesellschaft (ABl. L 241 vom 17.9.2015, S. 1).

- g) Vorkehrungen für einen ausreichenden Informationsfluss innerhalb der Organisation und gegebenenfalls zwischen Organisationen des Eisenbahnsystems;
- h) Verfahren und Formate für die Dokumentierung von Sicherheitsinformationen und Bestimmung von Verfahren zur Kontrolle der Konfiguration von entscheidenden Sicherheitsinformationen;
- i) Verfahren, die sicherstellen, dass Unfälle, Störungen, Beinaheunfälle und sonstige gefährliche Ereignisse gemeldet, untersucht und ausgewertet werden und die erforderlichen Präventionsmaßnahmen ergriffen werden;
- j) die Bereitstellung von Einsatz-, Alarm- und Informationsplänen für den Notfall in Absprache mit den zuständigen Behörden; und
- k) Bestimmungen über regelmäßige interne Nachprüfungen des Sicherheitsmanagementsystems.

Die Infrastrukturbetreiber und Eisenbahnunternehmen nehmen entsprechend den Ergebnissen der Bewertung der Risiken, die sich aus ihren eigenen Tätigkeiten ergeben, jedes andere Element auf, das erforderlich ist, um Sicherheitsrisiken abzudecken.

(4) Das Sicherheitsmanagementsystem trägt der Betriebsart, dem Betriebsumfang und dem geografischen Tätigkeitsgebiet und anderen Merkmalen der ausgeübten Tätigkeit Rechnung. Es gewährleistet die Kontrolle aller Risiken, die mit der Tätigkeit des Infrastrukturbetreibers oder Eisenbahnunternehmens, einschließlich Instandhaltungsarbeiten und unbeschadet des Artikel 14 der Materialbeschaffung sowie des Einsatzes von Auftragnehmern, verbunden sind. Unbeschadet geltender nationaler und internationaler Haftungsregeln berücksichtigt das Sicherheitsmanagementsystem, soweit angezeigt und angemessen, auch die Risiken, die sich aus der Tätigkeit anderer in Artikel 4 genannter Akteure ergeben.

(5) Das Sicherheitsmanagementsystem jedes Infrastrukturbetreibers berücksichtigt die Folgen, die sich aus der betrieblichen Tätigkeit verschiedener Eisenbahnunternehmen auf dem Netz ergeben, und gewährleistet, dass alle Eisenbahnunternehmen im Einklang mit den TSI, den nationalen Vorschriften und den Anforderungen ihrer Sicherheitsbescheinigung tätig sein können.

Sicherheitsmanagementsysteme werden mit dem Ziel entwickelt, die Notfallverfahren des Infrastrukturbetreibers mit allen Eisenbahnunternehmen, die seine Infrastruktur nutzen, und mit den Notfalldiensten zu koordinieren, um ein schnelles Eingreifen der Rettungsdienste zu erleichtern, sowie mit allen sonstigen Akteuren, die in einer Notsituation hinzugezogen werden könnten. Bei grenzüberschreitender Infrastruktur wird die erforderliche Koordinierung und Vorbereitung der zuständigen Notfalldienste beiderseits der Grenze durch die Zusammenarbeit zwischen den betroffenen Infrastrukturbetreibern erleichtert.

Nach einem schweren Unfall bieten die Eisenbahnunternehmen den Opfern Hilfe an, indem sie sie bei den Beschwerdeverfahren gemäß dem Unionsrecht, insbesondere der Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates ⁽¹⁾ unterstützen; die Verpflichtungen der anderen Parteien bleiben hiervon unberührt. Bei dieser Hilfe werden Kanäle für die Kommunikation mit den Familien der Opfer genutzt, und es wird u. a. psychologische Hilfe für die Unfallopfer und ihre Familienangehörigen geleistet.

(6) Alle Infrastrukturbetreiber und Eisenbahnunternehmen legen der nationalen Sicherheitsbehörde jedes Jahr vor dem 31. Mai einen jährlichen Sicherheitsbericht vor, der sich auf das vorangegangene Kalenderjahr bezieht. Dieser Sicherheitsbericht beinhaltet Folgendes:

- a) Angaben darüber, wie die unternehmensbezogenen Sicherheitsziele erreicht werden, sowie die Ergebnisse der Sicherheitspläne;
- b) einen Bericht über die Entwicklung von nationalen Sicherheitsindikatoren und den in Artikel 5 genannten CSI, sofern das für die berichtende Organisation von Belang ist;
- c) die Ergebnisse interner Sicherheitsprüfungen;
- d) Angaben über Mängel und Störungen des Eisenbahn- bzw. des Infrastrukturbetriebs, die für die nationale Sicherheitsbehörde von Bedeutung sein können, einschließlich einer Zusammenfassung der von den einschlägigen Akteuren nach Artikel 4 Absatz 5 Buchstabe b bereitgestellten Informationen; und
- e) einen Bericht über die Anwendung der einschlägigen CSM.

⁽¹⁾ Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 über die Rechte und Pflichten der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr (ABl. L 315 vom 3.12.2007, S. 14).

(7) Ausgehend von den Informationen, die die nationalen Sicherheitsbehörden nach den Artikeln 17 und 19 bereitgestellt haben, kann die Agentur eine Empfehlung für eine CSM an die Kommission richten, die gemäß Artikel 6 Absatz 1 Buchstabe f Elemente des Sicherheitsmanagementsystems betrifft, das der Harmonisierung auf Unionsebene — unter anderem durch harmonisierte Normen — bedarf. In diesem Fall gilt Artikel 6 Absatz 2.

KAPITEL III

SICHERHEITSBESCHEINIGUNG UND -GENEHMIGUNG

Artikel 10

Einheitliche Sicherheitsbescheinigung

(1) Unbeschadet des Absatzes 9 wird der Zugang zur Eisenbahninfrastruktur nur den Eisenbahnunternehmen gewährt, die Inhaber einer von der Agentur gemäß den Absätzen 5 bis 7 oder von einer nationalen Sicherheitsbehörde gemäß Absatz 8 ausgestellten einheitlichen Sicherheitsbescheinigung sind.

Mit der einheitlichen Sicherheitsbescheinigung soll nachgewiesen werden, dass das betreffende Eisenbahnunternehmen ein Sicherheitsmanagementsystem eingeführt hat und in der Lage ist, einen sicheren Betrieb im geplanten geografischen Tätigkeitsgebiet durchzuführen.

(2) Bei der Beantragung einer einheitlichen Sicherheitsbescheinigung gibt das Eisenbahnunternehmen Art und Umfang der von der Bescheinigung erfassten Eisenbahntätigkeiten sowie das geplante geografische Tätigkeitsgebiet an.

(3) Der Antrag auf eine einheitliche Sicherheitsbescheinigung ist durch ein Dossier zu ergänzen, in dem durch Unterlagen belegt ist, dass

- a) das Eisenbahnunternehmen sein Sicherheitsmanagementsystem gemäß Artikel 9 eingeführt hat und die in den TSI, den CSM, den CST und anderen einschlägigen Rechtsvorschriften festgelegten Anforderungen erfüllt, um Risiken zu begrenzen und in dem Netz sichere Verkehrsdienste zu erbringen; sowie
- b) das Eisenbahnunternehmen gegebenenfalls die Anforderungen erfüllt, die in den gemäß Artikel 8 notifizierten nationalen Vorschriften niedergelegt sind.

Dieser Antrag sowie Informationen über alle Anträge, über den Stand der entsprechenden Verfahren und ihr Ergebnis sowie gegebenenfalls über die Ersuchen und Entscheidungen der Beschwerdekammer werden über die Artikel 12 der Verordnung (EU) 2016/796 genannte zentrale Anlaufstelle gestellt.

(4) Innerhalb einer im Voraus festgelegten und angemessenen Frist, spätestens jedoch vier Monate nach Vorlage aller notwendigen Informationen sowie aller geforderten Zusatzinformationen durch den Antragsteller, stellt die Agentur oder — in den in Absatz 8 vorgesehenen Fällen — die nationale Sicherheitsbehörde die einheitliche Sicherheitsbescheinigung aus oder unterrichtet den Antragsteller über eine ablehnende Entscheidung. Die Agentur oder — im Falle des Absatzes 8 — die nationale Sicherheitsbehörde wendet die Ausführungsbestimmungen über das Zertifizierungsverfahren an, die gemäß Absatz 10 im Wege eines Durchführungsrechtsakts festzulegen sind.

(5) Die Agentur stellt den Eisenbahnunternehmen, deren geografisches Tätigkeitsgebiet in einem oder mehreren Mitgliedstaaten belegen ist, eine einheitliche Sicherheitsbescheinigung aus. Im Hinblick auf die Ausstellung einer solchen Bescheinigung verfährt die Agentur wie folgt:

- a) Sie bewertet die in Absatz 3 Buchstabe a aufgeführten Bestandteile und
- b) verweist unverzüglich das gesamte Dossier des Eisenbahnunternehmens zur Bewertung der in Absatz 3 Buchstabe b aufgeführten Bestandteile an die nationalen Sicherheitsbehörden, die von dem geplanten geografischen Tätigkeitsgebiet betroffen sind.

Im Rahmen dieser Bewertungen sind die Agentur oder die nationalen Sicherheitsbehörden berechtigt, Vor-Ort-Besuche und -Inspektionen bei den Eisenbahnunternehmen sowie Audits durchzuführen, und sie können einschlägige zusätzliche Angaben anfordern. Die Agentur und die nationalen Sicherheitsbehörden stimmen die Organisation dieser Besuche, Audits und Inspektionen untereinander ab.

(6) Innerhalb eines Monats nach Eingang eines Antrags auf eine einheitliche Sicherheitsbescheinigung teilt die Agentur dem Eisenbahnunternehmen mit, dass das Dossier vollständig ist, oder sie fordert unter Festsetzung einer angemessenen Frist einschlägige zusätzliche Angaben an. Hinsichtlich der Vollständigkeit, Relevanz und Kohärenz des Dokuments kann die Agentur auch die in Absatz 3 Buchstabe b aufgeführten Bestandteile bewerten.

Die Agentur trägt den Bewertungen gemäß Absatz 5 in vollem Umfang Rechnung, bevor sie ihre Entscheidung über die Ausstellung der einheitlichen Sicherheitsbescheinigung trifft.

Die Agentur trägt die volle Verantwortung für die von ihr ausgestellten einheitlichen Sicherheitsbescheinigungen.

(7) Stimmt die Agentur einer negativen Bewertung seitens einer oder mehrerer nationaler Sicherheitsbehörden gemäß Absatz 5 Buchstabe b nicht zu, so teilt sie das der betreffenden Behörde bzw. den betreffenden Behörden unter Angabe der Gründe mit. Die Agentur und die nationale Sicherheitsbehörde bzw. die nationalen Sicherheitsbehörden arbeiten zusammen, um sich auf eine für alle Seiten annehmbare Bewertung zu einigen. Erforderlichenfalls wird das Eisenbahnunternehmen einbezogen, wenn die Agentur und die nationale Sicherheitsbehörde bzw. die nationalen Sicherheitsbehörden das beschließen. Ist es nicht möglich, sich innerhalb eines Monats, nachdem die Agentur die nationale Sicherheitsbehörde bzw. die nationalen Sicherheitsbehörden über ihre Nichtzustimmung unterrichtet hat, auf eine für alle Seiten annehmbare Bewertung zu einigen, so trifft die Agentur ihre endgültige Entscheidung, es sei denn, die nationale Sicherheitsbehörde bzw. die nationalen Sicherheitsbehörden haben die Angelegenheit im Rahmen eines Schiedsverfahrens an die gemäß Artikel 55 der Verordnung (EU) 2016/796 eingerichtete Beschwerdekammer verwiesen. Die Beschwerdekammer entscheidet innerhalb eines Monats nach dem Antrag der nationalen Sicherheitsbehörde bzw. Sicherheitsbehörden, ob der Entwurf der Entscheidung der Agentur bestätigt wird.

Stimmt die Beschwerdekammer der Agentur zu, so wird die Agentur unverzüglich eine Entscheidung treffen.

Stimmt die Beschwerdekammer der negativen Bewertung der nationalen Sicherheitsbehörde zu, so erteilt die Agentur eine einheitliche Sicherheitsbescheinigung für ein geografisches Tätigkeitsgebiet, das die Teile des Netzes ausschließt, für die eine negative Bewertung abgegeben wurde.

Stimmt die Agentur einer positiven Bewertung seitens einer nationalen Sicherheitsbehörde bzw. mehrerer nationaler Sicherheitsbehörden gemäß Absatz 5 Buchstabe b nicht zu, so teilt sie das der betreffenden Behörde bzw. den betreffenden Behörden unter Angabe ihrer Gründe mit. Die Agentur und die nationale Sicherheitsbehörde bzw. die nationalen Sicherheitsbehörden arbeiten zusammen, um sich auf eine für alle Seiten annehmbare Bewertung zu einigen. Erforderlichenfalls wird der Antragsteller einbezogen, wenn die Agentur und die nationale Sicherheitsbehörde bzw. die nationalen Sicherheitsbehörden das beschließen. Ist es nicht möglich, sich innerhalb eines Monats, nachdem die Agentur die nationale Sicherheitsbehörde bzw. die nationalen Sicherheitsbehörden über ihre Nichtzustimmung unterrichtet hat, auf eine für alle Seiten annehmbare Bewertung zu einigen, so trifft die Agentur ihre endgültige Entscheidung.

(8) Ist das geografische Tätigkeitsgebiet auf einen Mitgliedstaat beschränkt, so kann die nationale Sicherheitsbehörde dieses Mitgliedstaats auf eigene Verantwortung und auf Ersuchen des Antragstellers eine einheitliche Sicherheitsbescheinigung ausstellen. Im Hinblick auf die Ausstellung dieser Bescheinigungen bewertet die nationale Sicherheitsbehörde das Dossier in Bezug auf die in Absatz 3 aufgeführten Bestandteile und wendet die in den Durchführungsrechtsakten gemäß Absatz 10 festzulegenden Ausführungsbestimmungen an. Im Rahmen dieser Bewertungen ist die nationale Sicherheitsbehörde berechtigt, Vor-Ort-Besuche und Inspektionen bei den Eisenbahnunternehmen sowie Audits durchzuführen. Innerhalb eines Monats nach Eingang des Antrags des Antragstellers teilt die nationale Sicherheitsbehörde dem Antragsteller mit, dass das Dossier vollständig ist, oder sie fordert einschlägige zusätzliche Angaben an. Die einheitliche Sicherheitsbescheinigung ist ferner ohne Erweiterung des geografischen Tätigkeitsgebiets gültig für Eisenbahnunternehmen, die die Bahnhöfe benachbarter Mitgliedstaaten mit ähnlichen Netzmerkmalen und ähnlichen Betriebsvorschriften anfahren, wenn sich diese Bahnhöfe in Grenznähe befinden, sofern zuvor die zuständigen nationalen Sicherheitsbehörden angehört wurden. Diese Anhörung kann im jeweiligen Einzelfall erfolgen oder in einer länderübergreifenden Vereinbarung zwischen den Mitgliedstaaten oder den nationalen Sicherheitsbehörden festgelegt sein.

Die nationale Sicherheitsbehörde trägt für die von ihr ausgestellten einheitlichen Sicherheitsbescheinigungen die volle Verantwortung.

(9) Ein Mitgliedstaat kann Betreibern aus Drittstaaten gestatten, einen Bahnhof in seinem Hoheitsgebiet, der für den grenzüberschreitenden Betrieb benannt wurde und sich in Grenznähe dieses Mitgliedstaats befindet, anzufahren, ohne dass eine einheitliche Sicherheitsbescheinigung verlangt wird, sofern ein angemessenes Sicherheitsniveau durch Folgendes gewährleistet wird:

- a) eine länderübergreifenden Vereinbarung zwischen dem betreffenden Mitgliedstaat und dem benachbarten Drittstaat oder
- b) vertragliche Vereinbarungen zwischen dem Betreiber aus dem Drittstaat und dem Eisenbahnunternehmen oder Infrastrukturbetreiber, der eine einheitliche Sicherheitsbescheinigung oder eine Sicherheitsgenehmigung für den Betrieb auf diesem Netz besitzt, sofern die sicherheitsbezogenen Aspekte dieser Vereinbarungen in ihrem Sicherheitsmanagementsystem gebührend berücksichtigt worden sind.

(10) Die Kommission erlässt bis zum 16. Juni 2018 im Wege von Durchführungsrechtsakten Ausführungsbestimmungen, in denen Folgendes geregelt ist:

- a) in welcher Weise der Antragsteller die in diesem Artikel festgelegten Anforderungen an die einheitliche Sicherheitsbescheinigung zu erfüllen hat und welche Unterlagen erforderlich sind;
- b) die Einzelheiten des Zertifizierungsverfahrens wie etwa die Verfahrensstufen und zeitliche Vorgaben für jede Stufe des Verfahrens;
- c) in welcher Weise die in diesem Artikel festgelegten Anforderungen von der Agentur und der nationalen Sicherheitsbehörde auf den verschiedenen Stufen des Antrags und Zertifizierungsverfahrens einschließlich bei der Bewertung der Dossiers der Antragsteller zu erfüllen sind; und
- d) die Gültigkeitsdauer der von der Agentur oder den nationalen Sicherheitsbehörden ausgestellten einheitlichen Sicherheitsbescheinigungen, insbesondere im Falle der Aktualisierung der einheitlichen Sicherheitsbescheinigung aufgrund von Änderungen bei Art und Umfang des Betriebs sowie des geografischen Tätigkeitsgebiets.

Diese Durchführungsrechtsakte werden nach dem in Artikel 28 Absatz 3 genannten Prüfverfahren erlassen. Sie tragen den Erfahrungen bei der Anwendung der Verordnung (EG) Nr. 653/2007 der Kommission ⁽¹⁾ und der Verordnung (EU) Nr. 1158/2010 der Kommission ⁽²⁾ und den Erfahrungen bei der Vorbereitung der Kooperationsvereinbarungen gemäß Artikel 11 Absatz 1 Rechnung.

(11) In den einheitlichen Sicherheitsbescheinigungen werden Art und Umfang des von ihnen abgedeckten Eisenbahnbetriebs sowie das geografische Tätigkeitsgebiet angegeben. Eine einheitliche Sicherheitsbescheinigung kann sich auch auf die im Besitz des Unternehmens befindlichen Gleisanschlüsse erstrecken, wenn diese in sein Sicherheitsmanagementsystem einbezogen sind.

(12) Jede Entscheidung, mit der die Ausstellung einer einheitlichen Sicherheitsbescheinigung abgelehnt wird oder ein Teil des Netzes gemäß einer in Absatz 7 genannten negativen Bewertung ausgeschlossen wird, ist gebührend zu begründen. Der Antragsteller kann innerhalb eines Monats nach Eingang der Entscheidung beantragen, dass die Agentur bzw. die nationale Sicherheitsbehörde ihre Entscheidung überprüft. Die Agentur bzw. die nationale Sicherheitsbehörde verfügt nach dem Zeitpunkt des Eingangs des Antrags auf Überprüfung über eine Frist von zwei Monaten, um ihre Entscheidung zu bestätigen oder zu widerrufen.

Wird die negative Entscheidung der Agentur bestätigt, so kann der Antragsteller bei der gemäß Artikel 55 der Verordnung (EU) 2016/796 benannten Beschwerdekammer Beschwerde einlegen.

Wird die negative Entscheidung einer nationalen Sicherheitsbehörde bestätigt, kann der Antragsteller nach nationalem Recht bei einer Beschwerdestelle Beschwerde einlegen. Die Mitgliedstaaten können für die Zwecke dieses Beschwerdeverfahrens die in Artikel 56 der Richtlinie 2012/34/EU genannte Regulierungsstelle benennen. In diesem Fall findet Artikel 18 Absatz 3 der vorliegenden Richtlinie Anwendung.

(13) Eine entweder von der Agentur oder von einer nationalen Sicherheitsbehörde gemäß diesem Artikel ausgestellte einheitliche Sicherheitsbescheinigung wird auf Antrag des Eisenbahnunternehmens spätestens alle fünf Jahre erneuert. Sie wird vollständig oder teilweise aktualisiert, wenn sich Art oder Umfang des Betriebs wesentlich ändern.

(14) Hat ein Antragsteller bereits eine gemäß den Absätzen 5 bis 7 ausgestellte einheitliche Sicherheitsbescheinigung erhalten und möchte es das geografische Tätigkeitsgebiet erweitern, oder besitzt es bereits eine gemäß Absatz 8 ausgestellte einheitliche Sicherheitsbescheinigung und möchte es das geografische Tätigkeitsgebiet auf einen anderen Mitgliedstaat erweitern, so ergänzt es das Dossier mit den in Absatz 3 aufgeführten einschlägigen Dokumenten in Bezug auf das zusätzliche geografische Tätigkeitsgebiet. Das Eisenbahnunternehmen legt das Dossier der Agentur vor, die nach Durchführung der Verfahren gemäß den Absätzen 4 bis 7 eine aktualisierte einheitliche Sicherheitsbescheinigung für das erweiterte geografische Tätigkeitsgebiet ausstellt. In diesem Fall werden nur die von der Erweiterung des geografischen Tätigkeitsgebiets betroffenen nationalen Sicherheitsbehörden zur Bewertung des Dossiers gemäß Absatz 3 Buchstabe b angehört.

⁽¹⁾ Verordnung (EG) Nr. 653/2007 der Kommission vom 13. Juni 2007 zur Verwendung eines einheitlichen europäischen Formats für Sicherheitsbescheinigungen und Antragsunterlagen gemäß Artikel 10 der Richtlinie 2004/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates und zur Gültigkeit von gemäß der Richtlinie 2001/14/EG des Europäischen Parlaments und des Rates ausgestellten Sicherheitsbescheinigungen (ABl. L 153 vom 14.6.2007, S. 9).

⁽²⁾ Verordnung (EU) Nr. 1158/2010 der Kommission vom 9. Dezember 2010 über eine gemeinsame Sicherheitsmethode für die Konformitätsbewertung in Bezug auf die Anforderungen an die Ausstellung von Eisenbahnsicherheitsbescheinigungen (ABl. L 326 vom 10.12.2010, S. 11).

Erhält das Eisenbahnunternehmen eine einheitliche Sicherheitsbescheinigung gemäß Absatz 8 und möchte es das geografische Tätigkeitsgebiet innerhalb des betreffenden Mitgliedstaats erweitern, so ergänzt es das Dossier mit den in Absatz 3 aufgeführten einschlägigen Unterlagen für das zusätzliche geografische Tätigkeitsgebiet. Es legt das Dossier durch die in Artikel 12 der Verordnung (EU) 2016/796 genannte zentrale Anlaufstelle der nationalen Sicherheitsbehörde vor, die nach Durchführung der Verfahren gemäß Absatz 8 eine aktualisierte einheitliche Sicherheitsbescheinigung für das erweiterte Tätigkeitsgebiet ausstellt.

(15) Bei wesentlichen Änderungen des Regelungsrahmens im Bereich der Sicherheit können die Agentur und die zuständigen nationalen Sicherheitsbehörden die Überprüfung der von ihnen ausgestellten einheitlichen Sicherheitsbescheinigungen verlangen.

(16) Die Agentur unterrichtet die zuständigen nationalen Sicherheitsbehörden unverzüglich, auf jeden Fall aber innerhalb von zwei Wochen über die Ausstellung einer einheitlichen Sicherheitsbescheinigung. Die Agentur unterrichtet die zuständigen nationalen Sicherheitsbehörden unverzüglich über die Erneuerung, die Änderung oder den Widerruf einer einheitlichen Sicherheitsbescheinigung. Dabei werden der Name und die Anschrift des Eisenbahnunternehmens, das Ausstellungsdatum, Art und Umfang des Betriebs, die Gültigkeitsdauer der einheitlichen Sicherheitsbescheinigung und das von ihr erfasste geografische Tätigkeitsgebiet, sowie — im Fall eines Widerrufs — die Gründe für die Entscheidung angegeben. Bei von den nationalen Sicherheitsbehörden ausgestellten einheitlichen Sicherheitsbescheinigungen werden die gleichen Informationen der Agentur von der zuständigen nationalen Sicherheitsbehörde bzw. den zuständigen nationalen Sicherheitsbehörden innerhalb des gleichen Zeitrahmens bereitgestellt.

Artikel 11

Zusammenarbeit zwischen der Agentur und den nationalen Sicherheitsbehörden im Hinblick auf die Ausstellung einheitlicher Sicherheitsbescheinigungen

(1) Für die Zwecke des Artikels 10 Absätze 5 und 6 der vorliegenden Richtlinie schließen die Agentur und die nationalen Sicherheitsbehörden gemäß Artikel 76 der Verordnung (EU) 2016/796 Kooperationsvereinbarungen. Bei diesen Kooperationsvereinbarungen handelt es sich um Einzel- oder um Rahmenvereinbarungen, an denen eine oder mehrere nationale Sicherheitsbehörden beteiligt sind. Diese Kooperationsvereinbarungen enthalten eine detaillierte Beschreibung der Aufgaben und Bedingungen für Dokumente, die für ihre Ausstellung geltenden Fristen und die Aufteilung der vom Antragsteller zu zahlenden Gebühren.

(2) Die Kooperationsvereinbarungen können ferner spezifische Vorkehrungen für die Zusammenarbeit im Fall von Netzen enthalten, die aus geografischen oder historischen Gründen spezielle Fachkenntnisse erfordern, mit dem Ziel, den Verwaltungsaufwand für den Antragsteller und die ihm entstehenden Kosten zu verringern. Sind diese Netze vom Rest des Eisenbahnsystems der Union abgetrennt, können diese spezifischen Kooperationsvereinbarungen die Möglichkeit der vertraglichen Vergabe von Aufgaben an die zuständigen nationalen Sicherheitsbehörden einschließen, wenn das erforderlich ist, um eine effiziente und verhältnismäßige Zuweisung von Ressourcen für die Zertifizierung sicherzustellen. Diese Kooperationsvereinbarungen müssen zustandekommen, bevor die Agentur die Zertifizierungsaufgaben gemäß Artikel 31 Absatz 3 ausführt.

(3) Im Falle von Mitgliedstaaten, deren Eisenbahnnetz eine andere Spurweite aufweist als das Haupteisenbahnnetz in der Union und für deren Eisenbahnnetze identische technische und betriebsbezogene Anforderungen gelten wie in benachbarten Drittländern, schließen alle betreffenden nationalen Sicherheitsbehörden zusätzlich zu den in Absatz 2 genannten Kooperationsvereinbarungen mit der Agentur eine multilaterale Vereinbarung, in der die Bedingungen enthalten sind, um gegebenenfalls die Erweiterung des von den Sicherheitsbescheinigungen erfassten geografischen Tätigkeitsgebiets in den betreffenden Mitgliedstaaten zu erleichtern.

Artikel 12

Sicherheitsgenehmigung für Infrastrukturbetreiber

(1) Der Infrastrukturbetreiber benötigt für die Verwaltung und den Betrieb einer Eisenbahninfrastruktur eine Sicherheitsgenehmigung der nationalen Sicherheitsbehörde des Mitgliedstaats, in dem sich die Eisenbahninfrastruktur befindet.

Die Sicherheitsgenehmigung beinhaltet eine Genehmigung zur Bestätigung der Zulassung des Sicherheitsmanagementsystems des Infrastrukturbetreibers gemäß Artikel 9, einschließlich der Verfahren und Bestimmungen zur Erfüllung der für eine sichere Planung und Instandhaltung sowie einen sicheren Betrieb der Eisenbahninfrastruktur erforderlichen Anforderungen, wozu gegebenenfalls die Instandhaltung und der Betrieb des Verkehrssteuerungs- und Signalgebungssystems gehören.

Die nationale Sicherheitsbehörde erläutert — gegebenenfalls in Form eines Antragsleitfadens — die Anforderungen für die Sicherheitsgenehmigungen und die notwendigen Unterlagen.

(2) Die Sicherheitsgenehmigung ist fünf Jahre lang gültig und kann auf Antrag des Infrastrukturbetreibers erneuert werden. Sie wird vollständig oder teilweise überarbeitet, wenn die Teilsysteme Infrastruktur, Signalgebung oder Energieversorgung oder die Grundsätze für ihren Betrieb und ihre Instandhaltung wesentlich geändert werden. Der Infrastrukturbetreiber unterrichtet die nationale Sicherheitsbehörde unverzüglich über alle derartigen Änderungen.

Bei wesentlichen Änderungen des Regelungsrahmens im Bereich der Sicherheit kann die nationale Sicherheitsbehörde die Überprüfung der Sicherheitsgenehmigung verlangen.

(3) Über Anträge auf eine Sicherheitsgenehmigung entscheidet die nationale Sicherheitsbehörde unverzüglich, spätestens jedoch vier Monate nach Vorlage aller notwendigen Informationen sowie aller von der Sicherheitsbehörde geforderten Zusatzinformationen durch den Antragsteller.

(4) Die nationale Sicherheitsbehörde unterrichtet die Agentur unverzüglich, auf jeden Fall aber innerhalb von zwei Wochen über die Sicherheitsgenehmigungen, die erteilt, erneuert, geändert oder widerrufen wurden. Dabei werden der Name und die Anschrift des Infrastrukturbetreibers, das Ausstellungsdatum, der Geltungsbereich und die Gültigkeitsdauer der Sicherheitsgenehmigung sowie, im Fall eines Widerrufs, die Gründe für ihre Entscheidung angegeben.

(5) Im Falle grenzüberschreitender Infrastrukturen arbeiten die zuständigen nationalen Sicherheitsbehörden bei der Erteilung von Sicherheitsgenehmigungen zusammen.

Artikel 13

Zugang zu Schulungsmöglichkeiten

(1) Die Mitgliedstaaten sorgen dafür, dass Eisenbahnunternehmen sowie die Infrastrukturbetreiber und ihr mit sicherheitskritischen Aufgaben betrautes Personal einen fairen und nichtdiskriminierenden Zugang zu Schulungsmöglichkeiten für Zugführer und Zugbegleiter erhalten, sofern derartige Schulungen für die Erbringung von Diensten in ihrem Netz notwendig sind.

Die Schulungsleistungen umfassen eine Vermittlung der erforderlichen Streckenkenntnisse, der Betriebsvorschriften und -verfahren, der Systeme für Signalgebung und Zugsteuerung/Zugsicherung sowie der für die betreffenden Strecken geltenden Notfallverfahren.

Werden bei diesen Schulungen keine Prüfungen abgehalten und keine Zeugnisse ausgestellt, so sorgen die Mitgliedstaaten dafür, dass das Personal der Eisenbahnunternehmen und der Infrastrukturbetreiber entsprechende Zeugnisse erhalten können.

Die nationale Sicherheitsbehörde sorgt dafür, dass die Schulungen mit den Anforderungen im Einklang stehen, die in der Richtlinie 2007/59/EG, in TSI bzw. in nationalen Vorschriften nach Artikel 8 Absatz 3 Buchstabe e dieser Richtlinie festgelegt sind.

(2) Werden die Schulungen nur von einem einzigen Eisenbahnunternehmen oder dem Infrastrukturbetreiber angeboten, so sorgen die Mitgliedstaaten dafür, dass andere Eisenbahnunternehmen zu einem angemessenen und nichtdiskriminierenden Preis, der kostenorientiert ist und eine Gewinnspanne umfassen kann, Zugang zu diesen Schulungen erhalten.

(3) Bei der Einstellung neuer Zugführer, Zugbegleiter und Mitarbeiter, die sicherheitskritische Aufgaben wahrnehmen, können Eisenbahnunternehmen alle zuvor bei anderen Eisenbahnunternehmen absolvierten Schulungen, Qualifizierungen und dort gemachten Erfahrungen berücksichtigen. Zu diesem Zweck sind diese Mitarbeiter zum Zugang zu allen Dokumenten, die ihre Schulungen, Qualifikationen und Erfahrungen belegen, sowie zur Vervielfältigung und Weiterleitung dieser Dokumente berechtigt.

(4) Eisenbahnunternehmen und Infrastrukturbetreiber sind für den Ausbildungsstand und die Qualifikationen ihres mit sicherheitskritischen Aufgaben betrauten Personals verantwortlich.

Artikel 14

Instandhaltung von Fahrzeugen

(1) Jedem Fahrzeug wird, bevor es auf dem Netz genutzt wird, eine für die Instandhaltung zuständige Stelle zugewiesen, und diese Stelle wird im Fahrzeugeinstellungsregister gemäß Artikel 47 der Richtlinie (EU) 2016/797 registriert.

(2) Unbeschadet der Verantwortung der Eisenbahnunternehmen und der Infrastrukturbetreiber für den sicheren Betrieb eines Zuges nach Artikel 4 stellt die für die Instandhaltung zuständige Stelle sicher, dass die Fahrzeuge, für deren Instandhaltung sie zuständig ist, in einem sicheren Betriebszustand sind. Zu diesem Zweck richtet die für die Instandhaltung zuständige Stelle ein Instandhaltungssystem für diese Fahrzeuge ein und verfährt mittels des Systems wie folgt:

- a) Sie stellt sicher, dass die Instandhaltung der Fahrzeuge gemäß den Instandhaltungsunterlagen jedes Fahrzeuges und den anwendbaren Anforderungen, einschließlich Instandhaltungsbestimmungen und einschlägige Bestimmungen der TSI, erfolgt;
- b) sie wendet die in den CSM festgelegten erforderlichen Methoden für die Evaluierung und Bewertung von Risiken nach Artikel 6 Absatz 1 Buchstabe a — gegebenenfalls in Zusammenarbeit mit anderen Akteuren — an;
- c) sie sorgt dafür, dass ihre Auftragnehmer Maßnahmen zur Risikobegrenzung ergreifen und hierzu die CSM für Überwachung nach Artikel 6 Absatz 1 Buchstabe c anwenden, und dass das in den vertraglichen Vereinbarungen vorgeschrieben wird, die auf Verlangen der Agentur oder der nationalen Sicherheitsbehörde offenzulegen sind, und
- d) sie stellt die Nachvollziehbarkeit der Instandhaltungstätigkeiten sicher.

(3) Das Instandhaltungssystem umfasst die folgenden Funktionen:

- a) eine Managementfunktion zur Beaufsichtigung und Koordinierung der in den Buchstaben b bis d genannten Instandhaltungsfunktionen und zur Gewährleistung des sicheren Zustands des Fahrzeugs im Eisenbahnsystem;
- b) eine Instandhaltungsentwicklungsfunktion mit Zuständigkeit für die Verwaltung der Instandhaltungsunterlagen, einschließlich des Konfigurationsmanagements, auf der Grundlage von Konstruktions- und Betriebsdaten sowie Leistung und Erfahrungen;
- c) eine Fuhrpark-Instandhaltungsmanagementfunktion zur Verwaltung der Abzweigung von Fahrzeugen zur Instandhaltung und deren Wiederinbetriebnahme nach der Instandhaltung;
- d) eine Instandhaltungserbringungsfunktion zur Erbringung der technischen Instandhaltung eines Fahrzeugs oder von Teilen davon, einschließlich der Betriebsfreigabeunterlagen.

Die für die Instandhaltung zuständige Stelle führt die Managementfunktion selbst aus, kann die in den Buchstaben b bis d genannten Instandhaltungsfunktionen jedoch ganz oder in Teilen an andere Vertragsparteien wie etwa Ausbesserungswerke untervergeben.

Die für die Instandhaltung zuständige Stelle gewährleistet, dass alle Funktionen gemäß Buchstaben a bis d die Anforderungen und Bewertungskriterien des Anhangs III erfüllen.

Die Ausbesserungswerke wenden die betreffenden Abschnitte des Anhangs III an, die in den gemäß Absatz 8 Buchstabe a erlassenen Durchführungsrechtsakten festgelegt werden und sich auf die zu zertifizierenden Funktionen und Tätigkeiten beziehen.

(4) Im Falle von Güterwagen — und nach der Annahme der in Absatz 8 Buchstabe b genannten Durchführungsrechtsakte im Falle von anderen Fahrzeugen — wird jede für die Instandhaltung zuständige Stelle von einer akkreditierten oder anerkannten Stelle oder von einer nationalen Sicherheitsbehörde unter den folgenden Bedingungen zertifiziert und mit einer Instandhaltungsstellen-Bescheinigung (ECM-Zertifikat) versehen:

- a) Die Akkreditierungs- und Anerkennungsverfahren im Rahmen der Zertifizierungsverfahren erfolgen anhand der Kriterien Unabhängigkeit, Sachverstand und Unparteilichkeit;
- b) mit dem System der Zertifizierung wird nachgewiesen, dass die für die Instandhaltung zuständige Stelle ein Instandhaltungssystem eingeführt hat, um den sicheren Betriebszustand jedes Fahrzeugs, für dessen Instandhaltung sie zuständig ist, sicherzustellen;
- c) die ECM-Zertifizierung beruht auf einer Bewertung der Fähigkeit der für die Instandhaltung zuständigen Stelle, die einschlägigen Anforderungen und Bewertungskriterien des Anhangs III zu erfüllen und diese durchgängig anzuwenden. Das schließt ein System der Überwachung ein, um die fortlaufende Erfüllung dieser Anforderungen und Bewertungskriterien nach Erteilung der Instandhaltungsstellen-Bescheinigung sicherzustellen;
- d) die Zertifizierung der Ausbesserungswerke beruht auf der Erfüllung der einschlägigen Abschnitte des Anhangs III, die auf die entsprechenden zu zertifizierenden Funktionen und Tätigkeiten angewandt werden.

Ist die für die Instandhaltung zuständige Stelle ein Eisenbahnunternehmen oder ein Infrastrukturbetreiber, so kann die Einhaltung der Bedingungen des Unterabsatzes 1 von der nationalen Sicherheitsbehörde gemäß den Verfahren nach den Artikeln 10 oder 12 geprüft und auf den Bescheinigungen, die gemäß diesen Verfahren erteilt werden, bestätigt werden.

(5) Die gemäß Absatz 4 ausgestellten Bescheinigungen sind in der gesamten Union gültig.

(6) Auf der Grundlage der Empfehlungen der Agentur erlässt die Kommission im Wege von Durchführungsrechtsakten detaillierte Bestimmungen über die in Absatz 4 Unterabsatz 1 genannten Zertifizierungsbedingungen für die Stelle, die für die Instandhaltung von Güterwagen zuständig ist, einschließlich der Anforderungen des Anhangs III, im Einklang mit den einschlägigen CSM und TSI, und ändert erforderlichenfalls diese Bestimmungen.

Diese Durchführungsrechtsakte werden nach dem in Artikel 28 Absatz 3 genannten Prüfverfahren erlassen.

Bis zum Erlass des in diesem Absatz genannten Durchführungsrechtsakts wird weiterhin das mit der Verordnung (EU) Nr. 445/2011 der Kommission ⁽¹⁾ eingeführte Zertifizierungssystem für Güterwagen angewandt.

(7) Die Agentur bewertet bis zum 16. Juni 2018 das System, das bei der Zertifizierung der für die Instandhaltung von Güterwagen zuständigen Stelle angewandt wird, prüft die Zweckmäßigkeit der Ausweitung dieses Systems auf alle Fahrzeuge und einer verbindlich vorgeschriebenen Zertifizierung der Instandhaltungswerkstätten und legt der Kommission ihren Bericht vor.

(8) Auf der Grundlage der von der Agentur gemäß Absatz 7 vorgenommenen Bewertung erlässt die Kommission gegebenenfalls und ändert später erforderlichenfalls detaillierte Bestimmungen, mit denen festgelegt wird, welche Anforderungen des Anhangs III für folgende Zwecke gelten sollen:

- a) Instandhaltungsfunktionen, die durch Ausbesserungswerke ausgeübt werden, einschließlich detaillierter Bestimmungen, mit denen die einheitliche Durchführung der Zertifizierung von Ausbesserungswerken nach Maßgabe der einschlägigen CSM und TSI sichergestellt wird;
- b) die Zertifizierung der für die Instandhaltung anderer Fahrzeuge als Güterwagen zuständigen Stellen auf der Grundlage der technischen Eigenschaften dieser Fahrzeuge, einschließlich detaillierter Bestimmungen, mit denen die einheitliche Umsetzung der Bedingungen für die Zertifizierung durch die für die Instandhaltung anderer Fahrzeuge als Güterwagen zuständigen Stelle nach Maßgabe der einschlägigen CSM und TSI sichergestellt wird.

Die Durchführungsrechtsakte werden nach dem in Artikel 28 Absatz 3 genannten Prüfverfahren erlassen.

Artikel 15

Abweichungen vom System der Zertifizierung der für die Instandhaltung zuständigen Stellen

(1) Die Mitgliedstaaten können beschließen, ihren Verpflichtungen zur Bestimmung der für die Instandhaltung zuständigen Stelle in folgenden Fällen durch andere Maßnahmen als durch das in Artikel 14 eingeführte Instandhaltungssystem nachzukommen:

- a) Fahrzeuge, die in einem Drittstaat zugelassen sind und gemäß den Vorschriften dieses Staates instand gehalten werden;
- b) Fahrzeuge, die auf Netzen oder Strecken geführt werden, deren Spurweite sich von der des Haupteisenbahnnetzes der Union unterscheidet und bei denen die Einhaltung der Anforderung nach Artikel 14 Absatz 2 durch internationale Vereinbarungen mit Drittstaaten sichergestellt wird;
- c) Güterwagen und Reisezugwagen in gemeinsamer Nutzung mit Drittstaaten, deren Spurweite sich von der des Haupteisenbahnnetzes der Union unterscheidet;
- d) Fahrzeuge, die auf den in Artikel 2 Absatz 3 genannten Netzen genutzt werden, und militärisches Gerät sowie Sondertransporte, für die eine Ad-hoc-Genehmigung der nationalen Sicherheitsbehörde erforderlich ist, die vor der Inbetriebnahme ausgestellt werden muss. In diesem Fall werden Ausnahmen für Zeiträume von höchstens fünf Jahren genehmigt.

⁽¹⁾ Verordnung (EU) Nr. 445/2011 der Kommission vom 10. Mai 2011 über ein System zur Zertifizierung von für die Instandhaltung von Güterwagen zuständigen Stellen und zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 653/2007 (ABl. L 122 vom 11.5.2011, S. 22).

(2) Die in Absatz 1 genannten alternativen Maßnahmen werden mittels Ausnahmeregelungen durchgeführt, die von den betreffenden nationalen Sicherheitsbehörden oder der Agentur gewährt werden:

- a) bei der Registrierung von Fahrzeugen gemäß Artikel 47 der Richtlinie (EU) 2016/797, soweit das die Bestimmung der für die Instandhaltung zuständigen Stelle betrifft; oder
- b) bei der Ausstellung von einheitlichen Sicherheitsbescheinigungen und Sicherheitsgenehmigungen für Eisenbahnunternehmen und Infrastrukturbetreiber gemäß den Artikeln 10 und 12 der vorliegenden Richtlinie, soweit das die Bestimmung oder Zertifizierung der für die Instandhaltung zuständigen Stelle betrifft.

(3) Ausnahmen werden im jährlichen Bericht nach Artikel 19 aufgeführt und begründet. Wenn der Eindruck gegeben ist, dass im Eisenbahnsystem der Union ungerechtfertigte Sicherheitsrisiken eingegangen werden, unterrichtet die Agentur die Kommission unverzüglich darüber. Die Kommission nimmt Kontakt mit den Beteiligten auf und fordert gegebenenfalls den betreffenden Mitgliedstaat auf, seine Ausnahmeregelung zurückzunehmen.

KAPITEL IV

NATIONALE SICHERHEITSBEHÖRDEN

Artikel 16

Aufgaben

(1) Jeder Mitgliedstaat richtet eine nationale Sicherheitsbehörde ein. Die Mitgliedstaaten sorgen dafür, dass die nationale Sicherheitsbehörde hinsichtlich der personellen und materiellen Ressourcen über die erforderlichen internen und externen organisatorischen Kapazitäten verfügt. Diese Behörde ist organisatorisch, rechtlich und in ihren Entscheidungen von Eisenbahnunternehmen, Infrastrukturbetreibern, Antragstellern, Auftraggebern und Stellen, die öffentliche Dienstleistungsaufträge vergeben, unabhängig. Sofern diese Unabhängigkeit gewährleistet ist, kann diese Behörde auch eine Dienststelle innerhalb des für Verkehrsangelegenheiten zuständigen nationalen Ministeriums sein.

(2) Die nationale Sicherheitsbehörde wird mindestens mit folgenden Aufgaben betraut:

- a) Genehmigung der Inbetriebnahme der Teilsysteme streckenseitige Zugsteuerung/Zugsicherung und Signalgebung sowie Energie und Infrastruktur des Eisenbahnsystems der Union gemäß Artikel 18 Absatz 2 der Richtlinie (EU) 2016/797;
- b) Ausstellung, Erneuerung, Änderung und Widerruf von Genehmigungen für das Inverkehrbringen von Fahrzeugen gemäß Artikel 21 Absatz 8 der Richtlinie (EU) 2016/797;
- c) Unterstützung der Agentur bei Ausstellung, Erneuerung, Änderung und Widerruf von Genehmigungen für das Inverkehrbringen von Fahrzeugen gemäß Artikel 21 Absatz 5 der Richtlinie (EU) 2016/797 und von Typgenehmigungen für Fahrzeuge gemäß Artikel 24 der Richtlinie (EU) 2016/797;
- d) Überwachung — in ihrem Gebiet — der Übereinstimmung der Interoperabilitätskomponenten mit den grundlegenden Anforderungen nach Artikel 8 der Richtlinie (EU) 2016/797;
- e) Sicherstellung, dass eine Fahrzeugnummer gemäß Artikel 46 der Richtlinie (EU) 2016/797 und unbeschadet des Artikels 47 Absatz 4 dieser Richtlinie zugewiesen wurde;
- f) Unterstützung der Agentur bei Ausstellung, Erneuerung, Änderung und Widerruf der gemäß Artikel 10 Absatz 5 erteilten einheitlichen Sicherheitsbescheinigungen;
- g) Ausstellung, Erneuerung, Änderung und Widerruf der gemäß Artikel 10 Absatz 8 erteilten einheitlichen Sicherheitsbescheinigungen;
- h) Ausstellung, Erneuerung, Änderung und Widerruf der gemäß Artikel 12 erteilten Sicherheitsgenehmigungen;
- i) Beobachtung, Bekanntgabe und gegebenenfalls Durchsetzung und Aktualisierung des Regelungsrahmens im Bereich der Sicherheit, einschließlich des Systems nationaler Vorschriften;
- j) Beaufsichtigung von Eisenbahnunternehmen und Infrastrukturbetreibern gemäß Artikel 17;
- k) gegebenenfalls — und im Einklang mit dem nationalen Recht — Ausstellung, Erneuerung, Änderung und Widerruf von Fahrerlaubnissen für Triebfahrzeugführer gemäß der Richtlinie 2007/59/EG;
- l) gegebenenfalls — und im Einklang mit dem nationalen Recht — Ausstellung, Erneuerung, Änderung und Widerruf von an für die Instandhaltung zuständige Stellen erteilte Bescheinigungen.

(3) Die in Absatz 2 genannten Aufgaben dürfen an Infrastrukturbetreiber, Eisenbahnunternehmen oder Auftraggeber weder übertragen noch als Auftrag vergeben werden.

Artikel 17

Aufsicht

(1) Nationale Sicherheitsbehörden beaufsichtigen die kontinuierliche Einhaltung der Eisenbahnunternehmen sowie Infrastrukturbetreibern obliegenden Verpflichtung, ein Sicherheitsmanagementsystem gemäß Artikel 9 anzuwenden.

Zu diesem Zweck wenden die nationalen Sicherheitsbehörden die in der einschlägigen CSM für die Aufsicht gemäß Artikel 6 Absatz 1 Buchstabe c dargelegten Grundsätze an und stellen sicher, dass die Aufsichtstätigkeiten insbesondere die Überprüfung der Anwendung der folgenden Punkte durch Eisenbahnunternehmen und Infrastrukturbetreiber einschließt:

- a) des Sicherheitsmanagementsystems zwecks Überwachung seiner Wirksamkeit;
- b) der einzelnen Komponenten oder Teilkomponenten des Sicherheitsmanagementsystems — einschließlich der Betriebs­ tätigkeiten, der Bereitstellung von Instandhaltung und Material und des Einsatzes von Auftragnehmern — zwecks Überwachung ihrer Wirksamkeit; und
- c) der CSM gemäß Artikel 6. Die Aufsichtstätigkeiten in Bezug auf diesen Buchstaben betreffen gegebenenfalls auch die für die Instandhaltung zuständigen Stellen.

(2) Die Eisenbahnunternehmen setzen die zuständigen nationalen Sicherheitsbehörden spätestens zwei Monate vor der Aufnahme eines neuen Eisenbahnbetriebs hiervon in Kenntnis, damit Letztere die Planung der Aufsichtstätigkeiten vornehmen können. Das Eisenbahnunternehmen legt ferner eine Aufstellung der Personalkategorien und der Fahrzeugtypen vor.

(3) Der Inhaber einer einheitlichen Sicherheitsbescheinigung setzt die zuständigen nationalen Sicherheitsbehörden unverzüglich von jeder wesentlichen Änderung der in Absatz 2 genannten Informationen in Kenntnis.

(4) Die Überwachung der Einhaltung der geltenden Vorschriften über die Arbeits-, Fahr- und Ruhezeiten für Triebfahrzeugführer wird von den zuständigen Behörden, die von den Mitgliedstaaten benannt werden, sichergestellt. Wird die Überwachung der Einhaltung nicht von den nationalen Sicherheitsbehörden sichergestellt, arbeiten die zuständigen Behörden mit den nationalen Sicherheitsbehörden zusammen, damit diese ihre Rolle bei der Überwachung der Eisenbahnsicherheit wahrnehmen können.

(5) Stellt eine nationale Sicherheitsbehörde fest, dass der Inhaber einer einheitlichen Sicherheitsbescheinigung die Bedingungen für die Bescheinigung nicht mehr erfüllt, so beantragt sie bei der Agentur die Einschränkung oder den Widerruf dieser Bescheinigung. Die Agentur unterrichtet unverzüglich alle zuständigen nationalen Sicherheitsbehörden. Wenn die Agentur die einheitliche Sicherheitsbescheinigung einschränkt oder widerruft, so begründet sie ihre Entscheidung.

Im Falle von Meinungsunterschieden zwischen der Agentur und der nationalen Sicherheitsbehörde findet das in Artikel 10 Absatz 7 aufgeführte Schiedsverfahren Anwendung. Endet das Schiedsverfahren mit der Entscheidung, dass die einheitliche Sicherheitsbescheinigung weder eingeschränkt noch widerrufen wird, so werden die in Absatz 6 dieses Artikels genannten vorläufigen Sicherheitsmaßnahmen ausgesetzt.

Hat die nationale Sicherheitsbehörde selbst die einheitliche Sicherheitsbescheinigung gemäß Artikel 10 Absatz 8 ausgestellt, so kann sie diese Bescheinigung unter Angabe der Gründe für ihre Entscheidung einschränken oder widerrufen; sie setzt die Agentur davon in Kenntnis.

Der Inhaber einer einheitlichen Sicherheitsbescheinigung, dessen Bescheinigung entweder von der Agentur oder der nationalen Sicherheitsbehörde eingeschränkt oder widerrufen wurde, hat das Recht, gemäß Artikel 10 Absatz 12 Beschwerde einzulegen.

(6) Stellt eine nationale Sicherheitsbehörde im Rahmen der Aufsichtstätigkeit ein schwerwiegendes Sicherheitsrisiko fest, so kann sie zu jeder Zeit vorläufige Sicherheitsmaßnahmen treffen, einschließlich einer sofortigen Einschränkung oder Aussetzung des betreffenden Betriebs. Wurde die einheitliche Sicherheitsbescheinigung von der Agentur ausgestellt, so unterrichtet die nationale Sicherheitsbehörde die Agentur unverzüglich darüber und legt Belege zur Rechtfertigung ihrer Entscheidung vor.

Gelangt die Agentur zu dem Schluss, dass der Inhaber einer einheitlichen Sicherheitsbescheinigung die Bedingungen für die Bescheinigung nicht mehr erfüllt, so hat sie die Bescheinigung unverzüglich einzuschränken oder zu widerrufen.

Gelangt die Agentur zu dem Schluss, dass die von der nationalen Sicherheitsbehörde getroffenen Maßnahmen unverhältnismäßig sind, so kann sie die nationale Sicherheitsbehörde ersuchen, diese Maßnahmen zurückzunehmen oder anzupassen. Die Agentur und die nationale Sicherheitsbehörde arbeiten zusammen, um zu einer für alle Seiten annehmbaren Lösung zu gelangen. Erforderlichenfalls wird auch das Eisenbahnunternehmen in den Prozess eingebunden. Führt dieses Verfahren zu keinem Ergebnis, so bleibt die Entscheidung der nationalen Sicherheitsbehörde, vorläufige Sicherheitsmaßnahmen anzuwenden, in Kraft.

Die Entscheidung der nationalen Sicherheitsbehörde über vorläufige Sicherheitsmaßnahmen unterliegt der nationalen gerichtlichen Überprüfung gemäß Artikel 18 Absatz 3. In diesem Fall können die vorläufigen Sicherheitsmaßnahmen unbeschadet des Absatzes 5 bis zum Abschluss der gerichtlichen Nachprüfung angewendet werden.

Beträgt die Geltungsdauer einer vorläufigen Maßnahme mehr als drei Monate, so ersucht die nationale Sicherheitsbehörde die Agentur, die einheitliche Sicherheitsbescheinigung einzuschränken oder zu widerrufen; es gilt dann das Verfahren gemäß Absatz 5.

(7) Die nationale Sicherheitsbehörde beaufsichtigt die Teilsysteme streckenseitige Zugsteuerung/Zugsicherung und Signalgebung sowie Energie und Infrastruktur und stellt sicher, dass sie den grundlegenden Anforderungen genügen. Bei grenzüberschreitenden Infrastrukturen führt sie ihre Aufsichtstätigkeit in Zusammenarbeit mit anderen zuständigen nationalen Sicherheitsbehörden durch. Stellt die nationale Sicherheitsbehörde fest, dass ein Infrastrukturbetreiber, der Inhaber einer Sicherheitsgenehmigung ist, die dafür geltenden Bedingungen nicht mehr erfüllt, so schränkt sie die Genehmigung ein oder widerruft sie und begründet ihre Entscheidung.

(8) Bei der Beaufsichtigung der Infrastrukturbetreiber und Eisenbahnunternehmen hinsichtlich der Wirksamkeit der Sicherheitsmanagementsysteme können die nationalen Sicherheitsbehörden die Sicherheitsleistung der Akteure gemäß Artikel 4 Absatz 4 dieser Richtlinie und gegebenenfalls der Ausbildungszentren im Sinne der Richtlinie 2007/59/EG, berücksichtigen, sofern deren Tätigkeiten sich auf die Eisenbahnsicherheit auswirken. Dieser Absatz gilt unbeschadet der Verantwortung der Eisenbahnunternehmen und der Infrastrukturbetreiber gemäß Artikel 4 Absatz 3 dieser Richtlinie.

(9) Die nationalen Sicherheitsbehörden der Mitgliedstaaten, in denen ein Eisenbahnunternehmen tätig ist, koordinieren ihre Aufsichtstätigkeiten in Bezug auf dieses Eisenbahnunternehmen, um sicherzustellen, dass alle wesentlichen Informationen zu dem jeweiligen Eisenbahnunternehmen ausgetauscht werden, insbesondere in Bezug auf bekannte Risiken und die Sicherheitsleistung. Zudem tauscht die nationale Sicherheitsbehörde Informationen mit anderen zuständigen nationalen Sicherheitsbehörden und der Agentur aus, wenn sie feststellt, dass das Eisenbahnunternehmen nicht die erforderlichen Maßnahmen zur Risikokontrolle trifft.

Diese Zusammenarbeit stellt sicher, dass die Aufsicht in ausreichendem Umfang gewährleistet ist und dass Doppelinspektionen und -audits vermieden werden. Die nationalen Sicherheitsbehörden können einen gemeinsamen Aufsichtsplan aufstellen, mit dem gewährleistet wird, dass regelmäßig Audits und andere Inspektionen durchgeführt werden, wobei der Art und dem Umfang der Beförderungstätigkeiten in jedem der betroffenen Mitgliedstaaten Rechnung getragen wird.

Die Agentur unterstützt diese Koordination durch die Ausarbeitung von Leitlinien.

(10) Nationale Sicherheitsbehörden können Mahnungen an Infrastrukturbetreiber und Eisenbahnunternehmen richten, wenn sie ihren in Absatz 1 dargelegten Verpflichtungen nicht nachkommen.

(11) Nationale Sicherheitsbehörden verwenden die von der Agentur bei der Bewertung des Dossiers gemäß Artikel 10 Absatz 5 Buchstabe a für die Zwecke der Beaufsichtigung eines Eisenbahnunternehmens nach der Ausstellung seiner einheitlichen Sicherheitsbescheinigung zusammengetragenen Informationen. Sie verwenden die bei der Erteilung der Sicherheitsgenehmigung gemäß Artikel 12 zusammengetragenen Informationen für die Zwecke der Beaufsichtigung des Infrastrukturbetreibers.

(12) Für die Erneuerung der einheitlichen Sicherheitsbescheinigungen verwenden die Agentur oder — im Falle einer gemäß Artikel 10 Absatz 8 erteilten Sicherheitsbescheinigung — die zuständigen nationalen Sicherheitsbehörden die bei ihrer Aufsichtstätigkeit zusammengetragenen Informationen. Für die Zwecke der Erneuerung der Sicherheitsgenehmigungen verwendet die nationale Sicherheitsbehörde auch die bei ihrer Aufsichtstätigkeit zusammengetragenen Informationen.

(13) Die Agentur und die nationalen Sicherheitsbehörden treffen die erforderlichen Vorkehrungen, um den vollständigen Austausch der in den Absätzen 10, 11 und 12 genannten Informationen zu koordinieren und sicherzustellen.

*Artikel 18***Entscheidungsgrundsätze**

(1) Die Agentur — bei der Prüfung der Anträge auf Erteilung einer einheitlichen Sicherheitsbescheinigung gemäß Artikel 10 Absatz 1 — und die nationalen Sicherheitsbehörden führen ihre Tätigkeit auf eine durch Offenheit, Nichtdiskriminierung und Transparenz gekennzeichnete Art und Weise durch. Insbesondere geben sie allen Beteiligten Gelegenheit, sich zu äußern, und begründen ihre Entscheidungen.

Sie reagieren umgehend auf Anfragen und Anträge und teilen ihre Informationssuchen unverzüglich mit; sie treffen alle ihre Entscheidungen innerhalb von vier Monaten, nachdem alle einschlägigen Informationen vom Antragsteller vorgelegt wurden. Sie können jederzeit die technische Unterstützung der Infrastrukturbetreiber und der Eisenbahnunternehmen oder anderer qualifizierter Stellen anfordern, wenn sie den in Artikel 16 genannten Aufgaben nachkommen.

Bei der Gestaltung des nationalen Regelungsrahmens hören die nationalen Sicherheitsbehörden alle Akteure und Beteiligten einschließlich Infrastrukturbetreibern, Eisenbahnunternehmen, Herstellern und Instandhaltungsorganisationen sowie Nutzern und Personalvertretern an.

(2) Die nationalen Sicherheitsbehörden können die zur Wahrnehmung ihrer Aufgaben notwendigen Inspektionen, Audits und Untersuchungen durchführen und erhalten Einsicht in alle sachdienlichen Dokumente sowie Zugang zu Einrichtungen, Anlagen und Ausrüstungen von Infrastrukturbetreibern und Eisenbahnunternehmen sowie — falls erforderlich — von allen in Artikel 4 aufgeführten Akteuren. Die Agentur hat die gleichen Rechte in Bezug auf Eisenbahnunternehmen, wenn sie ihren Aufgaben im Zusammenhang mit der Sicherheitsbescheinigung gemäß Artikel 10 Absatz 5 nachkommt.

(3) Die Mitgliedstaaten ergreifen die erforderlichen Maßnahmen, um die gerichtliche Überprüfbarkeit von Entscheidungen der nationalen Sicherheitsbehörden zu gewährleisten.

(4) Die nationalen Sicherheitsbehörden führen insbesondere im Rahmen des von der Agentur eingerichteten Netzes einen aktiven Meinungs- und Erfahrungsaustausch zur Harmonisierung ihrer Entscheidungskriterien auf Unionsebene durch.

*Artikel 19***Jahresbericht**

Die nationalen Sicherheitsbehörden veröffentlichen einen Jahresbericht über ihre Tätigkeiten des Vorjahres und übermitteln sie der Agentur bis zum 30. September. Der Bericht enthält Angaben über Folgendes:

- a) Entwicklung der Eisenbahnsicherheit einschließlich einer auf den Mitgliedstaat bezogenen Zusammenstellung der CSI im Einklang mit Artikel 5 Absatz 1;
- b) wichtige Änderungen an Gesetzen und Vorschriften im Bereich der Eisenbahnsicherheit;
- c) die Entwicklung bei Sicherheitsbescheinigungen und Sicherheitsgenehmigungen;
- d) Ergebnisse und Erfahrungen im Zusammenhang mit der Kontrolle von Infrastrukturbetreibern und Eisenbahnunternehmen, einschließlich der Anzahl und der Ergebnisse von Inspektionen und Audits;
- e) die nach Artikel 15 beschlossenen Ausnahmen; und
- f) die Erfahrungen der Eisenbahnunternehmen und Infrastrukturbetreiber mit der Anwendung der einschlägigen CSM.

KAPITEL V

UNTERSUCHUNG VON UNFÄLLEN UND STÖRUNGEN

*Artikel 20***Untersuchungspflicht**

(1) Die Mitgliedstaaten sorgen dafür, dass die in Artikel 22 genannte Untersuchungsstelle nach jedem schweren Unfall im Eisenbahnsystem der Union eine Untersuchung durchführt. Ziel der Untersuchung ist, die Eisenbahnsicherheit zu verbessern und Unfälle zu verhüten.

(2) Die in Artikel 22 genannte Untersuchungsstelle kann auch die Unfälle und Störungen untersuchen, die unter leicht veränderten Bedingungen zu schweren Unfällen hätten führen können, einschließlich technischer Störungen in den strukturbezogenen Teilsystemen oder an den Interoperabilitätskomponenten des Eisenbahnsystems der Union.

Die Untersuchungsstelle kann entscheiden, ob ein solcher Unfall oder eine solche Störung untersucht wird oder nicht. Bei ihrer Entscheidung berücksichtigt sie

- a) die Schwere des Unfalls oder der Störung,
- b) die Frage, ob der Unfall oder die Störung zu einer für das gesamte System bedeutsamen Serie von Unfällen oder Störungen gehört,
- c) die Auswirkungen des Unfalls oder der Störung auf die Eisenbahnsicherheit, und
- d) Anfragen von Infrastrukturbetreibern, Eisenbahnunternehmen, der nationalen Sicherheitsbehörde oder der Mitgliedstaaten.

(3) Der Umfang der Untersuchungen und das dabei anzuwendende Verfahren werden von der Untersuchungsstelle unter Berücksichtigung der Artikel 21 und 23 und entsprechend den Erkenntnissen, die sie zur Verbesserung der Sicherheit aus dem Unfall oder der Störung gewinnen will, festgelegt.

(4) Schuld- oder Haftungsfragen sind auf keinen Fall Gegenstand der Untersuchung.

Artikel 21

Untersuchungsstatus

(1) Die Mitgliedstaaten legen im Rahmen ihrer jeweiligen Rechtsordnung den rechtlichen Status der Untersuchung so fest, dass die Untersuchungsbeauftragten ihrer Aufgabe so effizient und so rasch wie möglich nachkommen können.

(2) Gemäß ihren nationalen Rechtsvorschriften sorgen die Mitgliedstaaten dafür, dass die Untersuchungsstellen mit den für die gerichtliche Ermittlung zuständigen Stellen umfassend zusammenarbeiten und dass dem Untersuchungspersonal so bald wie möglich der Zugang zu den Informationen und dem Beweismaterial gestattet wird, die für die Untersuchung von Belang sind. Ihnen wird insbesondere Folgendes gestattet:

- a) unverzüglicher Zugang zum Ort des Unfalls oder der Störung sowie zu den betroffenen Fahrzeugen, der mit dem Ereignis im Zusammenhang stehenden Infrastruktur und den Anlagen für Verkehrssteuerung und Signalgebung;
- b) Recht auf sofortige Spurenaufnahme und überwachte Entnahme von Trümmern, Infrastruktureinrichtungen oder Bauteilen zu Untersuchungs- oder Auswertungszwecken;
- c) uneingeschränkter Zugang zum Inhalt von bordgestützten Aufzeichnungsgeräten und Ausrüstungen, die Sprachnachrichten aufzeichnen und den Betrieb des Signal- und Verkehrssteuerungssystems erfassen, sowie dessen Auswertung;
- d) Zugang zu den Ergebnissen einer Untersuchung der Leichen der Opfer;
- e) Zugang zu den Ergebnissen von Untersuchungen des Zugpersonals und anderer Eisenbahnbediensteter, die an dem Unfall oder der Störung beteiligt waren;
- f) Befragung des beteiligten Eisenbahnpersonals und anderer Zeugen; und
- g) Zugang zu allen sachdienlichen Informationen und Aufzeichnungen, die sich im Besitz des Infrastrukturbetreibers, der Eisenbahnunternehmen, der für die Instandhaltung zuständigen Stellen und der nationalen Sicherheitsbehörde befinden.

(3) Die Agentur arbeitet mit der Untersuchungsstelle zusammen, wenn sich die Untersuchung auf Fahrzeuge, die von der Agentur zugelassen wurden, oder auf Eisenbahnunternehmen erstreckt, denen die Agentur eine Bescheinigung ausgestellt hat. Sie übermittelt der Untersuchungsstelle so rasch wie möglich alle angeforderten Informationen oder Aufzeichnungen und gibt auf Anfrage Erläuterungen.

(4) Die Untersuchung wird unabhängig von jeder gerichtlichen Untersuchung durchgeführt.

Artikel 22

Untersuchungsstelle

(1) Die Mitgliedstaaten sorgen dafür, dass die in Artikel 20 genannten Unfälle und Störungen von einer ständigen Stelle untersucht werden, die über mindestens einen Untersuchungssachverständigen verfügt, der in der Lage ist, bei Unfällen oder Störungen als Untersuchungsbeauftragter tätig zu werden. Diese Stelle muss organisatorisch, rechtlich und in ihren Entscheidungen von Infrastrukturbetreibern, Eisenbahnunternehmen, entgelterhebenden Stellen, Zuweisungsstellen, Konformitätsbewertungsstellen sowie von allen Parteien, deren Interessen mit den Aufgaben der Untersuchungsstelle kollidieren könnten, unabhängig sein. Sie muss darüber hinaus von der nationalen Sicherheitsbehörde, von der Agentur und von den Regulierungsstellen im Eisenbahnsektor funktionell unabhängig sein.

(2) Die Untersuchungsstelle nimmt ihre Aufgaben unabhängig von den in Absatz 1 genannten Einrichtungen wahr und wird mit den dafür notwendigen Mitteln ausgestattet. Ihr Untersuchungspersonal erhält eine Stellung, die ihm die erforderliche Unabhängigkeit garantiert.

(3) Die Mitgliedstaaten sorgen dafür, dass die Eisenbahnunternehmen, die Infrastrukturbetreiber und gegebenenfalls die nationale Sicherheitsbehörde verpflichtet sind, der Untersuchungsstelle Unfälle und Störungen im Sinne des Artikels 20 umgehend zu melden, und alle verfügbaren Informationen bereitzustellen. Diese Meldung wird gegebenenfalls aktualisiert, sobald fehlende Informationen verfügbar sind.

Die Untersuchungsstelle entscheidet unverzüglich, spätestens aber zwei Monate nach Eingang der Meldung des Unfalls oder der Störung, darüber, ob eine Untersuchung eingeleitet wird oder nicht.

(4) Die Untersuchungsstelle kann die ihr durch diese Richtlinie übertragenen Aufgaben mit Untersuchungen von Ereignissen kombinieren, bei denen es sich nicht um Eisenbahnunfälle oder -störungen handelt, sofern diese anderen Untersuchungen ihre Unabhängigkeit nicht gefährden.

(5) Erforderlichenfalls kann die Untersuchungsstelle, sofern ihre Unabhängigkeit gemäß Absatz 1 dadurch nicht beeinträchtigt wird, die Unterstützung durch Untersuchungsstellen anderer Mitgliedstaaten oder durch die Agentur anfordern, damit diese ihre Sachkenntnis zur Verfügung stellen oder technische Inspektionen, Auswertungen oder Evaluierungen durchführen.

(6) Die Mitgliedstaaten können die Untersuchungsstelle mit der Untersuchung von Eisenbahnunfällen und -störungen betrauen, die nicht Gegenstand des Artikels 20 sind.

(7) Die Untersuchungsstellen führen einen aktiven Meinungs- und Erfahrungsaustausch durch, um gemeinsame Untersuchungsmethoden zu entwickeln und gemeinsame Grundsätze für die Umsetzung von Sicherheitsempfehlungen und die Anpassung an den technischen und wissenschaftlichen Fortschritt zu erarbeiten.

Unbeschadet des Absatzes 1 unterstützt die Agentur die Untersuchungsstellen bei der Erfüllung dieser Aufgabe gemäß Artikel 38 Absatz 2 der Verordnung (EU) 2016/796.

Die Untersuchungsstellen stellen mit Unterstützung der Agentur gemäß Artikel 38 Absatz 2 der Verordnung (EU) 2016/796 ein Programm für die gegenseitige Begutachtung auf, in dem alle Untersuchungsstellen zur Teilnahme aufgefordert werden, damit ihre Wirksamkeit und Unabhängigkeit überwacht wird. Die Untersuchungsstellen veröffentlichen mit Unterstützung des in Artikel 38 Absatz 2 der Verordnung (EU) 2016/796 genannten Sekretariats

- a) das gemeinsame Programm für die gegenseitige Begutachtung und die Kriterien für die Begutachtung, und
- b) einen Jahresbericht über das Programm, in dem die ermittelten Stärken und Verbesserungsvorschläge aufgezeigt werden.

Die Berichte über die gegenseitige Begutachtung werden allen Untersuchungsstellen und der Agentur zur Verfügung gestellt. Diese Berichte werden auf freiwilliger Basis veröffentlicht.

Artikel 23

Durchführung von Untersuchungsverfahren

(1) Für die Untersuchung von Unfällen und Störungen im Sinne des Artikels 20 ist die Untersuchungsstelle des Mitgliedstaats zuständig, in dem sie sich ereignen. Kann das Ereignis keinem Mitgliedstaat zugeordnet werden oder ist es auf oder in der Nähe einer Anlage an der Grenze zwischen zwei Mitgliedstaaten eingetreten, so vereinbaren die betroffenen Untersuchungsstellen, welche von ihnen die Untersuchung durchführt, oder sie einigen sich auf eine gemeinsame Durchführung. Im erstgenannten Fall kann die andere Untersuchungsstelle an der Untersuchung mitwirken und erhält uneingeschränkten Zugang zu den Ergebnissen.

Die Untersuchungsstellen anderer Mitgliedstaaten können gegebenenfalls hinzugezogen werden und an einer Untersuchung mitwirken, wenn

- a) ein in einem dieser Mitgliedstaaten niedergelassenes und zugelassenes Eisenbahnunternehmen an dem Unfall oder der Störung beteiligt ist oder
- b) ein in einem dieser Mitgliedstaaten registriertes oder dort instand gehaltenes Fahrzeug an dem Unfall oder der Störung beteiligt ist.

Die Untersuchungsstellen hinzugezogener Mitgliedstaaten erhalten die erforderlichen Befugnisse, damit sie auf Ersuchen bei der Erhebung von Beweismitteln für die Untersuchungsstelle eines anderen Mitgliedstaates behilflich sein können.

Die Untersuchungsstellen hinzugezogener Mitgliedstaaten erhalten Zugang zu Informationen und Beweismitteln, die sie benötigen, um unter gebührender Wahrung der nationalen Rechtsvorschriften für Gerichtsverfahren wirksam an der Untersuchung teilnehmen können.

Dieser Absatz hindert die Mitgliedstaaten nicht daran, zu vereinbaren, dass die zuständigen Stellen unter anderen Umständen die Untersuchungen in Zusammenarbeit durchzuführen haben.

(2) Für die Untersuchung jedes Unfalls und jeder Störung stellt die zuständige Untersuchungsstelle die geeigneten Mittel bereit, einschließlich der für die Durchführung der Untersuchung notwendigen praktischen und technischen Sachkenntnis. Auf die Sachkenntnis kann je nach Art des zu untersuchenden Unfalls oder der zu untersuchenden Störung innerhalb oder außerhalb der Untersuchungsstelle zurückgegriffen werden.

(3) Die Untersuchung wird so offen wie möglich durchgeführt, damit sich alle Beteiligten äußern können und Zugang zu den Ergebnissen erhalten. Der betroffene Infrastrukturbetreiber und die betroffenen Eisenbahnunternehmen, die nationale Sicherheitsbehörde, die Agentur, Opfer und ihre Angehörigen, Eigentümer beschädigten Eigentums, Hersteller, beteiligte Rettungsdienste sowie Vertreter von Personal und Nutzern erhalten Gelegenheit, technisch maßgebliche Informationen vorzulegen, um die Qualität des Untersuchungsberichts zu verbessern. Die Untersuchungsstelle trägt ferner den legitimen Bedürfnissen der Opfer und ihrer Angehörigen Rechnung und hält sie über den Fortgang der Untersuchung auf dem Laufenden.

(4) Die Untersuchungsstelle bringt ihre Untersuchungen am Unfallort schnellstmöglich zum Abschluss, damit der Infrastrukturbetreiber die Infrastruktur so bald wie möglich wieder instand setzen und für den Bahnverkehr freigeben kann.

Artikel 24

Berichte

(1) Zu jeder Untersuchung eines Unfalls oder einer Störung im Sinne des Artikels 20 werden Berichte in einer der Art und Schwere des Unfalls bzw. der Störung sowie der Bedeutung der Ergebnisse der Untersuchung angemessenen Form erstellt. Diese Berichte verweisen auf den Untersuchungszweck gemäß Artikel 20 Absatz 1 und enthalten gegebenenfalls Sicherheitsempfehlungen.

(2) Die Untersuchungsstelle gibt den Abschlussbericht schnellstmöglich und in der Regel nicht später als zwölf Monate nach dem Ereignis heraus. Kann der Abschlussbericht nicht innerhalb von zwölf Monaten veröffentlicht werden, so gibt die Untersuchungsstelle mindestens zu jedem Jahrestag des Unfalls einen Zwischenbericht heraus, in dem der Untersuchungsfortgang und etwaige aufgetretene Sicherheitsprobleme dargelegt werden. Der Bericht, einschließlich der Sicherheitsempfehlungen, wird den Betroffenen gemäß Artikel 23 Absatz 3 sowie den betreffenden Stellen und Beteiligten in anderen Mitgliedstaaten zugeleitet.

Die Kommission legt im Wege von Durchführungsrechtsakten und unter Berücksichtigung der Erfahrungen der Untersuchungsstellen die so weit wie möglich zu befolgende Berichterstattungsstruktur der Berichte über die Untersuchung von Unfällen und Störungen fest. Diese Berichterstattungsstruktur umfasst folgende Elemente:

- a) eine Beschreibung des Ereignisses und seiner Hintergründe;
- b) ein Untersuchungsprotokoll mit Angaben zu u. a. dem Sicherheitsmanagementsystem, den angewandten Vorschriften und Regelungen, der Funktion von Fahrzeugen und technischen Einrichtungen, der Organisation der Arbeitskräfte, der Dokumentierung der Betriebsführung und früheren Ereignissen ähnlicher Art;

- c) Auswertung und Schlussfolgerungen zu den Ursachen des Ereignisses einschließlich der Einflussfaktoren im Zusammenhang mit
- i) Handlungen beteiligter Personen,
 - ii) dem Zustand von Fahrzeugen und technischen Einrichtungen,
 - iii) den Fachkenntnissen des Personals, den Verfahren und der Instandhaltung,
 - iv) den rechtlichen Rahmenbedingungen und
 - v) der Anwendung des Sicherheitsmanagementsystems.

Diese Durchführungsrechtsakte werden nach dem in Artikel 28 Absatz 3 genannten Prüfverfahren erlassen.

(3) Die Untersuchungsstelle veröffentlicht jedes Jahr bis zum 30. September einen Bericht über die im Vorjahr durchgeführten Untersuchungen, die ausgesprochenen Sicherheitsempfehlungen und die im Anschluss an frühere Sicherheitsempfehlungen getroffenen Maßnahmen.

Artikel 25

Unterrichtung der Agentur

(1) Entscheidet die Untersuchungsstelle, eine Untersuchung durchzuführen, so teilt sie das der Agentur innerhalb von sieben Tagen nach der Entscheidung mit. Diese Mitteilung enthält Datum, Uhrzeit und Ort des Ereignisses sowie die Art und Folgen des Ereignisses in Bezug auf Todesopfer, Verletzte und Sachschäden.

(2) Die Untersuchungsstelle übermittelt der Agentur jeweils ein Exemplar des Abschlussberichts nach Artikel 24 Absatz 2 sowie des Jahresberichts nach Artikel 24 Absatz 3.

Artikel 26

Sicherheitsempfehlungen

(1) Eine von einer Untersuchungsstelle ausgesprochene Sicherheitsempfehlung begründet keinesfalls eine Vermutung der Schuld oder Haftung für einen Unfall oder eine Störung.

(2) Die Empfehlungen werden an die nationale Sicherheitsbehörde und, sofern es die Art der Empfehlung erfordert, an die Agentur und andere Stellen oder Behörden in dem betreffenden Mitgliedstaat oder an andere Mitgliedstaaten gerichtet. Die Mitgliedstaaten, ihre nationalen Sicherheitsbehörden und die Agentur ergreifen im Rahmen ihrer jeweiligen Zuständigkeiten die erforderlichen Maßnahmen, um sicherzustellen, dass die Sicherheitsempfehlungen der Untersuchungsstellen angemessen berücksichtigt und gegebenenfalls umgesetzt werden.

(3) Die Agentur, die nationale Sicherheitsbehörde und andere Behörden oder Stellen sowie gegebenenfalls andere Mitgliedstaaten, an die die Empfehlungen gerichtet sind, unterrichten die Untersuchungsstelle regelmäßig über Maßnahmen, die als Reaktion auf eine bestimmte Empfehlung ergriffen wurden oder geplant sind.

KAPITEL VI

ÜBERGANGS- UND SCHLUSSBESTIMMUNGEN

Artikel 27

Ausübung der Befugnisübertragung

(1) Die Befugnis zum Erlass delegierter Rechtsakte wird der Kommission unter den in diesem Artikel festgelegten Bedingungen übertragen.

(2) Die Befugnis zum Erlass delegierter Rechtsakte gemäß Artikel 6 Absatz 6 und Artikel 7 Absatz 6 wird der Kommission für einen Zeitraum von fünf Jahren ab dem 15. Juni 2016 übertragen. Die Kommission erstellt spätestens neun Monate vor Ablauf des Zeitraums von fünf Jahren einen Bericht über die Befugnisübertragung. Die Befugnisübertragung verlängert sich stillschweigend um Zeiträume gleicher Dauer, es sei denn, das Europäische Parlament oder der Rat widerspricht einer solchen Verlängerung spätestens drei Monate vor Ablauf des jeweiligen Zeitraums.

(3) Es ist besonders wichtig, dass die Kommission ihrer üblichen Praxis folgt und vor dem Erlass dieser delegierten Rechtsakte Konsultationen mit Sachverständigen, auch mit Sachverständigen der Mitgliedstaaten, durchführt.

(4) Die Übertragung der Befugnisse gemäß Artikel 6 Absatz 6 und Artikel 7 Absatz 6 kann vom Europäischen Parlament oder vom Rat jederzeit widerrufen werden. Der Beschluss über den Widerruf beendet die Übertragung der in diesem Beschluss angegebenen Befugnis. Der Beschluss wird am Tag nach seiner Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* oder zu einem darin angegebenen späteren Zeitpunkt wirksam. Die Gültigkeit von delegierten Rechtsakten, die bereits in Kraft sind, wird von dem Beschluss über den Widerruf nicht berührt.

(5) Sobald die Kommission einen delegierten Rechtsakt erlässt, übermittelt sie ihn gleichzeitig dem Europäischen Parlament und dem Rat.

(6) Ein delegierter Rechtsakt, der gemäß Artikel 6 Absatz 6 und Artikel 7 Absatz 6 erlassen wurde, tritt nur in Kraft, wenn weder das Europäische Parlament noch der Rat innerhalb einer Frist von zwei Monaten nach Übermittlung dieses Rechtsakts an das Europäische Parlament und den Rat Einwände erhoben haben oder wenn vor Ablauf dieser Frist das Europäische Parlament und der Rat beide der Kommission mitgeteilt haben, dass sie keine Einwände erheben werden. Auf Initiative des Europäischen Parlaments oder des Rates wird diese Frist um zwei Monate verlängert.

Artikel 28

Ausschussverfahren

(1) Die Kommission wird von dem nach Artikel 51 der Richtlinie (EU) 2016/797 eingesetzten Ausschuss unterstützt. Dieser Ausschuss ist ein Ausschuss im Sinne der Verordnung (EU) Nr. 182/2011.

(2) Wird auf diesen Absatz Bezug genommen, so gilt Artikel 4 der Verordnung (EU) Nr. 182/2011.

(3) Wird auf diesen Absatz Bezug genommen, so gilt Artikel 5 der Verordnung (EU) Nr. 182/2011. Gibt der Ausschuss keine Stellungnahme ab, so erlässt die Kommission den Durchführungsrechtsakt nicht und Artikel 5 Absatz 4 Unterabsatz 3 der Verordnung (EU) Nr. 182/2011 findet Anwendung.

Artikel 29

Bericht und weitere Maßnahmen der Union

(1) Die Kommission übermittelt dem Europäischen Parlament und dem Rat bis zum 16. Juni 2021 und anschließend alle fünf Jahre einen Bericht über die Durchführung dieser Richtlinie, insbesondere zur Überwachung der Wirksamkeit der Maßnahmen zur Erteilung der einheitlichen Sicherheitsbescheinigungen.

Dem Bericht werden gegebenenfalls Vorschläge für weitere Maßnahmen der Union beigefügt.

(2) Die Agentur bewertet die Entwicklung der Sicherheitskultur, einschließlich der Ereignismeldungen. Sie legt der Kommission bis zum 16. Juni 2024 einen Bericht vor, der gegebenenfalls am System vorzunehmende Verbesserungen enthält. Die Kommission ergreift anhand dieser Empfehlungen die geeigneten Maßnahmen und schlägt erforderlichenfalls Änderungen dieser Richtlinie vor.

(3) Bis zum 16. Dezember 2017 berichtet die Kommission dem Europäischen Parlament und dem Rat über die Maßnahmen, die zur Erreichung folgender Ziele ergriffen wurden:

- a) die den Herstellern auferlegte Verpflichtung, die auf den europäischen Eisenbahnnetzen verkehrenden sicherheitskritischen Komponenten mit einem Kennzeichnungscode zu kennzeichnen; der Kennzeichnungscode muss eindeutig die Komponente, den Namen des Herstellers und die relevanten Produktionsdaten angeben;
- b) vollständige Rückverfolgbarkeit der sicherheitskritischen Komponenten, Rückverfolgbarkeit der Tätigkeiten zu ihrer Instandhaltung und Feststellung ihrer Betriebsdauer; und
- c) Bestimmung gemeinsamer verbindlicher Grundsätze für die Instandhaltung dieser Komponenten.

Artikel 30

Sanktionen

Die Mitgliedstaaten erlassen Vorschriften für Sanktionen im Falle von Verstößen gegen die aufgrund dieser Richtlinie erlassenen innerstaatlichen Vorschriften und treffen alle zu ihrer Anwendung erforderlichen Maßnahmen. Die Sanktionen müssen wirksam, verhältnismäßig, nichtdiskriminierend und abschreckend sein. Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission diese Vorschriften bis zu dem in Artikel 33 Absatz 1 genannten Zeitpunkt mit und melden ihr spätere Änderungen unverzüglich.

*Artikel 31***Übergangsbestimmungen**

- (1) Anhang V der Richtlinie 2004/49/EG gilt, bis die in Artikel 24 Absatz 2 dieser Richtlinie genannten Durchführungsrechtsakte Anwendung finden.
- (2) Unbeschadet des Absatzes 3 dieses Artikels unterliegen die Eisenbahnunternehmen, die zwischen dem 15. Juni 2016 und dem 16. Juni 2019 zertifiziert werden müssen, der Richtlinie 2004/49/EG. Diese Sicherheitsbescheinigungen sind bis zu ihrem Ablaufdatum gültig.
- (3) Die Agentur nimmt spätestens ab dem 16. Juni 2019 ihre Zertifizierungsaufgaben gemäß Artikel 10 für geografische Tätigkeitsgebiete in denjenigen Mitgliedstaaten auf, die gegenüber der Agentur oder der Kommission keine Notifizierung gemäß Artikel 33 Absatz 2 vorgenommen haben. Abweichend von Artikel 10 können die nationalen Sicherheitsbehörden der Mitgliedstaaten, die gegenüber der Agentur und der Kommission eine Notifizierung gemäß Artikel 33 Absatz 2 vorgenommen haben, bis zum 16. Juni 2020 weiterhin Bescheinigungen gemäß der Richtlinie 2004/49/EG ausstellen.

*Artikel 32***Empfehlungen und Stellungnahmen der Agentur**

Die Agentur gibt gemäß Artikel 13 der Verordnung (EU) 2016/796 Stellungnahmen und Empfehlungen zur Anwendung dieser Richtlinie ab. Diese Empfehlungen und Stellungnahmen können berücksichtigt werden, wenn die Union Rechtsakte gemäß dieser Richtlinie erlässt.

*Artikel 33***Umsetzung**

- (1) Die Mitgliedstaaten setzen die Rechts- und Verwaltungsvorschriften in Kraft, die erforderlich sind, um den Artikeln 2, 3, 4, den Artikeln 8 bis 11, Artikel 12 Absatz 5, Artikel 15 Absatz 3, den Artikeln 16 bis 19, Artikel 21 Absatz 2, Artikel 23 Absätze 3 und 7, Artikel 24 Absatz 2, Artikel 26 Absatz 3 sowie den Anhängen II und III bis zum 16. Juni 2019 nachzukommen. Sie übermitteln der Kommission unverzüglich den Wortlaut dieser Vorschrift.
- (2) Die Mitgliedstaaten können den Umsetzungszeitraum des Absatzes 1 um einen zusätzlichen Zeitraum von einem Jahr verlängern. Hierzu notifizieren die Mitgliedstaaten, die die Rechts- und Verwaltungsvorschriften nicht innerhalb der Umsetzungsfrist nach Absatz 1 in Kraft setzen, das bis zum 16. Dezember 2018 der Agentur und der Kommission und legen eine Begründung für die Verlängerung vor.
- (3) Bei Erlass dieser Vorschriften nehmen die Mitgliedstaaten in den Vorschriften selbst oder durch einen Hinweis bei der amtlichen Veröffentlichung auf die vorliegende Richtlinie Bezug. In diese Vorschriften fügen sie die Erklärung ein, dass Bezugnahmen in den geltenden Rechts- und Verwaltungsvorschriften auf die durch die vorliegende Richtlinie aufgehobene Richtlinie als Bezugnahmen auf die vorliegende Richtlinie gelten. Die Mitgliedstaaten regeln die Einzelheiten dieser Bezugnahme und bestimmen die Formulierung dieser Erklärung.
- (4) Malta und Zypern sind von der Pflicht zur Umsetzung und Durchführung dieser Richtlinie ausgenommen, solange in ihrem jeweiligen Staatsgebiet kein Eisenbahnsystem besteht.

Sobald aber eine öffentliche oder private Stelle einen offiziellen Antrag auf Bau einer Eisenbahnlinie stellt, die von einem oder mehreren Eisenbahnunternehmen betrieben werden soll, ergreifen die betroffenen Mitgliedstaaten binnen zwei Jahren nach Eingang des Antrags Maßnahmen zur Durchführung dieser Richtlinie.

*Artikel 34***Aufhebung**

Die Richtlinie 2004/49/EG in der Fassung der in Anhang IV Teil A angeführten Richtlinien wird unbeschadet der Verpflichtungen der Mitgliedstaaten hinsichtlich der Fristen für die Umsetzung der in Anhang IV Teil B genannten Richtlinien in nationales Recht und der Zeitpunkte ihrer Anwendung mit Wirkung vom 16. Juni 2020 aufgehoben.

Verweisungen auf die aufgehobene Richtlinie gelten als Verweisungen auf die vorliegende Richtlinie und sind nach Maßgabe der Entsprechungstabelle in Anhang V zu lesen.

Artikel 35

Inkrafttreten

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

Artikel 36

Adressaten

Diese Richtlinie ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

Geschehen zu Straßburg am 11. Mai 2016.

Im Namen des Europäischen Parlaments

Der Präsident

M. SCHULZ

Im Namen des Rates

Die Präsidentin

J.A. HENNIS-PLASSCHAERT

ANHANG I

GEMEINSAME SICHERHEITSINDIKATOREN

Die nationalen Sicherheitsbehörden erstatten jährlich über die gemeinsamen Sicherheitsindikatoren (CSI) Bericht.

Ergeben sich nach der Vorlage des Berichts neue Sachverhalte oder werden Fehler entdeckt, so ändert bzw. berichtigt die nationale Sicherheitsbehörde die Sicherheitsindikatoren eines bestimmten Jahres bei nächster Gelegenheit, spätestens jedoch im folgenden Jahresbericht.

Die Anlage enthält gemeinsame Definitionen für die CSI und Methoden für die Berechnung der wirtschaftlichen Auswirkungen von Unfällen.

1. Unfallbezogene Indikatoren

1.1. Gesamtzahl und (auf gefahrene Zugkilometer bezogene) durchschnittliche Zahl der schweren Unfälle, aufgeschlüsselt nach folgenden Unfallarten:

- Kollision eines Zuges mit einem Schienenfahrzeug,
- Kollision eines Zuges mit einem Hindernis innerhalb des Lichtraumprofils,
- Zugentgleisung,
- Bahnübergangsunfall, einschließlich Unfällen mit Fußgängerbeteiligung, aufgeschlüsselt nach den unter Nummer 6.2 aufgeführten fünf Arten von Bahnübergängen,
- Unfall mit Personenschaden, an dem ein in Bewegung befindliches Eisenbahnfahrzeug beteiligt ist, mit Ausnahme von Suiziden und Suizidversuchen,
- Fahrzeugbrand,
- sonstige Unfälle.

Jeder signifikante Unfall wird in Bezug auf die jeweils ursächliche Unfallart aufgeführt, auch wenn die Folgen eines Sekundärunfalls schwerwiegender sind (beispielsweise bei einem Brand nach einer Entgleisung).

1.2. Gesamtzahl und (auf gefahrene Zugkilometer bezogene) durchschnittliche Zahl der Schwerverletzten und Getöteten je Unfallart, aufgeschlüsselt nach folgenden Kategorien:

- Fahrgäste (auch im Verhältnis zu den gesamten Personenkilometern und Personenzugkilometern),
- Mitarbeiter oder Auftragnehmer,
- Benutzer von Bahnübergängen,
- unbefugte Personen,
- sonstige Personen auf einem Bahnsteig,
- sonstige Personen außerhalb eines Bahnsteigs.

2. Indikatoren für gefährliche Güter

Gesamtzahl und (auf gefahrene Zugkilometer bezogene) durchschnittliche Zahl der Unfälle bei der Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter, aufgeschlüsselt nach folgenden Kategorien:

- Unfall, an dem mindestens ein Eisenbahnfahrzeug beteiligt ist, das gefährliche Güter nach der Definition in der Anlage befördert,
- Zahl von Unfällen dieser Art, bei denen gefährliche Güter freigesetzt werden.

3. Indikatoren für Suizide

Gesamtzahl und (auf gefahrene Zugkilometer bezogene) durchschnittliche Zahl der Suizide und Suizidversuche.

4. Indikatoren für Vorläufer von Unfällen

Gesamtzahl und (auf gefahrene Zugkilometer bezogene) durchschnittliche Zahl der Vorläufer von Unfällen, aufgeschlüsselt nach folgenden Arten:

- Schienenbruch,
- Schienenverbiegung oder sonstiger Gleislagefehler,
- Signalisierungsfehler,

- überfahrenes Haltesignal mit Erreichen des Gefahrenpunkts,
- überfahrenes Haltesignal ohne Erreichen des Gefahrenpunkts,
- Radbruch an einem in Betrieb befindlichen Fahrzeug,
- Achs- bzw. Wellenbruch an einem in Betrieb befindlichen Fahrzeug.

Alle Vorläufer sind zu melden, unabhängig davon, ob sie zu Unfällen führen oder nicht. (Ein Vorläufer, der zu einem signifikanten Unfall führt, ist auch unter den Indikatoren für Vorläufer zu melden; ein Vorläufer, der nicht zu einem signifikanten Unfall führt, ist nur unter den Indikatoren für Vorläufer zu melden.)

5. **Indikatoren für die Berechnung der wirtschaftlichen Auswirkungen von Unfällen**

Gesamtbetrag in Euro und (auf gefahrene Zugkilometer bezogene) Durchschnittswerte für

- die Zahl der Toten und Schwerverletzten, multipliziert mit dem Wert der Vermeidung von Unfallopfern (VPC),
- die Kosten im Zusammenhang mit Umweltschäden,
- die Kosten von Sachschäden an Fahrzeugen oder Infrastruktur,
- die Kosten unfallbedingter Verspätungen.

Die nationalen Sicherheitsbehörden melden die wirtschaftlichen Auswirkungen von signifikanten Unfällen.

Der VPC ist der Wert, den die Gesellschaft der Vermeidung eines Unfallopfers beimisst, und als solcher kein Bezugswert für Ausgleichsleistungen zwischen Unfallbeteiligten.

6. **Indikatoren für die technische Sicherheit der Infrastruktur und ihre Umsetzung**

6.1. Prozentualer Anteil der mit Zugsicherungssystemen (TPS) betriebenen Strecken und prozentualer Anteil der unter Nutzung bordseitiger TPS gefahrenen Zugkilometer, wobei diese Systeme Folgendes umfassen:

- Warnung,
- Warnung und selbsttätiges Anhalten,
- Warnung und selbsttätiges Anhalten sowie abschnittsweise Geschwindigkeitsüberwachung,
- Warnung und selbsttätiges Anhalten sowie kontinuierliche Geschwindigkeitsüberwachung.

6.2. Zahl der Bahnübergänge (insgesamt, pro Streckenkilometer und pro Gleiskilometer), aufgeschlüsselt nach folgenden fünf Arten:

- a) passiv gesicherter Bahnübergang;
- b) aktiv gesicherter Bahnübergang:
 - i) manuell,
 - ii) automatisch mit benutzerseitiger Warnung,
 - iii) automatisch mit benutzerseitigem Schutz,
 - iv) mit bahnseitigem Schutz.

—

Anlage

Gemeinsame Definitionen für die CSI und Methoden für die Berechnung der wirtschaftlichen Auswirkungen von Unfällen**1. Unfallbezogene Indikatoren**

- 1.1. „Signifikanter Unfall“ ist jeder Unfall, an dem mindestens ein in Bewegung befindliches Schienenfahrzeug beteiligt ist und bei dem mindestens eine Person getötet oder schwer verletzt wird oder erheblicher Sachschaden an Fahrzeugen, Schienen, sonstigen Anlagen oder der Umwelt entstanden ist oder beträchtliche Betriebsstörungen aufgetreten sind, mit Ausnahme von Unfällen in Werkstätten, Lagern und Depots;
- 1.2. „erheblicher Sachschaden an Fahrzeugen, Gleisen, sonstigen Anlagen oder der Umwelt“ ist ein Schaden in Höhe von mindestens 150 000 EUR;
- 1.3. „beträchtliche Betriebsstörung“ ist eine Verkehrsunterbrechung auf einer Haupteisenbahnstrecke für mindestens sechs Stunden;
- 1.4. „Zug“ ist eine Einheit aus einem oder mehreren Eisenbahnfahrzeugen, die von einer oder mehreren Lokomotiven oder Schienenfahrzeugen gezogen werden, oder ein allein fahrender Triebwagen, der/die unter einer bestimmten Nummer oder einer besonderen Bezeichnung zwischen einem festen Ausgangspunkt und einem festen Endpunkt fährt, einschließlich Leerlokomotiven (einzeln fahrender Lokomotiven);
- 1.5. „Kollision eines Zuges mit einem Schienenfahrzeug“ ist ein Zusammenstoß der Spitze eines Zuges mit der Spitze oder dem Schluss eines anderen Zuges, eines anderen Schienenfahrzeugs oder einer Rangiereinheit oder ein seitlicher Zusammenstoß zwischen einem Teil eines Zuges und einem Teil eines anderen Zuges, eines anderen Schienenfahrzeugs oder einer Rangiereinheit;
- 1.6. „Kollision eines Zuges mit einem Hindernis innerhalb des Lichtraumprofils“ ist ein Zusammenstoß zwischen einem Teil eines Zuges und festen Gegenständen oder zeitweilig im oder am Gleis befindlichen Gegenständen (mit Ausnahme von Gegenständen auf Bahnübergängen, die von einem kreuzenden Fahrzeug oder Benutzer verloren wurden), einschließlich des Zusammenstoßes mit Oberleitungen;
- 1.7. „Zugentgleisung“ ist ein Fall, bei dem mindestens ein Rad eines Zuges die Schiene verlassen hat;
- 1.8. „Bahnübergangsunfall“ ist jeder Unfall auf Bahnübergängen, an dem mindestens ein Eisenbahnfahrzeug und ein oder mehrere den Schienenweg kreuzende Fahrzeuge, andere kreuzende Benutzer wie Fußgänger oder andere Gegenstände, die sich zeitweilig im oder am Gleis befinden und von einem kreuzenden Fahrzeug oder Benutzer verloren wurden, beteiligt sind;
- 1.9. „Unfall mit Personenschaden, an dem ein in Bewegung befindliches Schienenfahrzeug beteiligt ist“ ist ein Unfall mit einer oder mehreren Personen, die von einem Eisenbahnfahrzeug oder einem Gegenstand erfasst werden, der mit dem Eisenbahnfahrzeug verbunden ist oder sich von diesem gelöst hat; dazu zählen auch Personen, die aus Eisenbahnfahrzeugen fallen, sowie Personen, die an Bord der Fahrzeuge fallen oder von losen Gegenständen getroffen werden;
- 1.10. „Fahrzeugbrand“ ist ein Feuer oder eine Explosion in einem Eisenbahnfahrzeug (einschließlich dessen Ladung) während der Fahrt zwischen Abfahrts- und Zielbahnhof, beim Halt an diesen Bahnhöfen und bei Zwischenhalten sowie bei Unterwegsbehandlung;
- 1.11. „sonstiger Unfall“ ist ein Unfall, bei dem es sich nicht um eine Kollision eines Zuges mit einem Schienenfahrzeug, eine Kollision eines Zuges mit einem Hindernis innerhalb des Lichtraumprofils, eine Zugentgleisung, einen Bahnübergangsunfall, einen Unfall mit Personenschaden, an dem ein in Bewegung befindliches Schienenfahrzeug beteiligt ist, oder einen Fahrzeugbrand handelt;
- 1.12. „Fahrgast“ ist jede mit der Eisenbahn reisende Person mit Ausnahme des Zugpersonals; nur hinsichtlich der Unfallstatistik zählen dazu auch Fahrgäste, die versuchen, in einen fahrenden Zug einzusteigen oder ihn zu verlassen;
- 1.13. „Mitarbeiter oder Auftragnehmer“ ist jede Person, die im Zusammenhang mit der Eisenbahn beschäftigt ist und zum Zeitpunkt des Unfalls arbeitet, darunter auch Mitarbeiter von Auftragnehmern, selbstständige Auftragnehmer, Zugpersonal sowie Personen, die Fahrzeuge und Infrastrukturanlagen bedienen;
- 1.14. „Benutzer von Bahnübergängen“ ist jede Person, die einen Bahnübergang benutzt, um die Eisenbahnstrecke mit einem Verkehrsmittel oder zu Fuß zu überqueren;
- 1.15. „unbefugte Person“ ist jede Person, die sich entgegen den Vorschriften auf Eisenbahnanlagen aufhält, ausgenommen Benutzer von Bahnübergängen;
- 1.16. „sonstige Person auf einem Bahnsteig“ ist jede Person auf einem Bahnsteig, bei der es sich nicht um einen „Fahrgast“, „Mitarbeiter oder Auftragnehmer“, „Benutzer von Bahnübergängen“, eine „sonstige Person außerhalb eines Bahnsteigs“ oder eine „unbefugte Person“ handelt;

- 1.17. „sonstige Person außerhalb eines Bahnsteigs“ ist jede Person außerhalb eines Bahnsteigs, bei der es sich nicht um einen „Fahrgast“, „Mitarbeiter oder Auftragnehmer“, „Benutzer von Bahnübergängen“, eine „sonstige Person auf einem Bahnsteig“ oder eine „unbefugte Person“ handelt;
- 1.18. „Toter (Getöteter)“ ist jede Person, die entweder unmittelbar nach einem Unfall oder innerhalb von 30 Tagen an den Unfallfolgen stirbt, mit Ausnahme von Personen, die Selbstmord begangen haben;
- 1.19. „Schwerverletzter“ ist jede verletzte Person, die nach einem Unfall für mehr als 24 Stunden in ein Krankenhaus eingewiesen wurde, mit Ausnahme von Personen, die einen Suizidversuch unternommen haben.

2. Indikatoren für gefährliche Güter

- 2.1. „Unfall, an dem Gefahrguttransporte beteiligt sind“ ist jeder Unfall oder Zwischenfall, der gemäß RID ⁽¹⁾/ADR Abschnitt 1.8.5 meldepflichtig ist;
- 2.2. „gefährliche Güter“ bzw. „Gefahrgut“ sind die Stoffe und Gegenstände, deren Beförderung gemäß RID verboten oder nur unter darin bestimmten Bedingungen gestattet ist.

3. Indikatoren für Suizide

- 3.1. „Suizid (Selbstmord)“ ist eine Handlung vorsätzlicher Selbstverletzung mit Todesfolge, wie von der zuständigen nationalen Behörde entsprechend registriert und klassifiziert;
- 3.2. „Suizidversuch“ ist eine Handlung vorsätzlicher Selbstverletzung, die zu einer schweren Verletzung führt.

4. Indikatoren für Vorläufer von Unfällen

- 4.1. „Schienenbruch“ bedeutet, dass eine Schiene in zwei oder mehr Teile aufgetrennt ist oder sich ein Metallstück von ihr gelöst hat, wodurch in der Lauffläche eine mehr als 50 mm lange und mehr als 10 mm tiefe Lücke entstanden ist;
- 4.2. „Schienenverbiegung oder anderer Gleislagefehler“ ist jeder Mangel im Hinblick auf Gleiskontinuität und Gleisgeometrie, der eine sofortige Gleisperrung oder Geschwindigkeitsreduzierung erfordert;
- 4.3. „Signalisierungsfehler“ ist ein technischer Fehler im Signalisierungssystem (streckenseitig oder fahrzeugseitig), der zu einer weniger restriktiven Signalisierung als erforderlich führt;
- 4.4. „überfahrenes Haltesignal mit Erreichen des Gefahrenpunkts“ ist jedes Ereignis, bei dem ein Teil des Zuges über den zulässigen Endpunkt seiner Zugfahrt hinausfährt und den Gefahrenpunkt erreicht;
- 4.5. „überfahrenes Haltesignal ohne Erreichen des Gefahrenpunkts“ ist jedes Ereignis, bei dem ein Teil des Zuges über den zulässigen Endpunkt seiner Zugfahrt hinausfährt, aber den Gefahrenpunkt nicht erreicht.

Eine Zugfahrt über den zulässigen Endpunkt hinaus im Sinne der Nummern 4.4 und 4.5 ist die Vorbeifahrt an

- einem streckenseitigen haltzeigenden farbigen Licht- oder Formsinal oder einem sonstigen Haltsignal, wenn kein Zugsicherungssystem (TPS) in Betrieb ist,
- einem sicherheitsbedingten Endpunkt der Fahrerlaubnis in einem Zugsicherungssystem,
- einem durch vorschriftsmäßige mündliche oder schriftliche Anweisung übermittelten Punkt,
- Haltetafeln (mit Ausnahme von Prellböcken) oder Handsignalen.

Alle Fälle, in denen Fahrzeuge ohne angekoppeltes Triebfahrzeug oder unbesetzte Züge entlaufen und ein Haltesignal überfahren, sind ausgenommen. Ebenso sind alle Fälle ausgenommen, in denen das Signal aus irgendeinem Grund erst so spät auf Halt gestellt wird, dass der Triebfahrzeugführer keine Möglichkeit hatte, den Zug rechtzeitig vor dem Signal anzuhalten.

Die nationalen Sicherheitsbehörden können die unter den Spiegelstrichen aufgeführten vier Kategorien von Zugfahrten über den zulässigen Endpunkt hinaus separat übermitteln, müssen aber mindestens einen aggregierten Indikator mit Daten zu allen vier Kategorien angeben;

- 4.6. „Radbruch an einem in Betrieb befindlichen Fahrzeug“ ist jeder Bruch, bei dem ein Rad beschädigt wird und aus dem sich eine Unfallgefahr (Entgleisung oder Kollision) ergibt;

⁽¹⁾ Ordnung für die internationale Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter (RID), angenommen gemäß der Richtlinie 2008/68/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 24. September 2008 über die Beförderung gefährlicher Güter im Binnenland (ABl. L 260 vom 30.9.2008, S. 13).

- 4.7. „Achs- bzw. Wellenbruch an einem in Betrieb befindlichen Fahrzeug“ ist jeder Bruch, bei dem eine Achse bzw. Welle beschädigt wird und aus dem sich eine Unfallgefahr (Entgleisung oder Kollision) ergibt.

5. Gemeinsame Methoden für die Berechnung der wirtschaftlichen Auswirkungen von Unfällen

- 5.1. Der Wert der Vermeidung von Unfallopfern (VPC) setzt sich zusammen aus:

1. dem Wert der Sicherheit an sich: Wert für die Zahlungsbereitschaft (WTP) auf der Grundlage von „Stated-Preference“-Studien, die in dem Mitgliedstaat durchgeführt werden, in dem dieser Wert verwendet wird;
2. direkten und indirekten wirtschaftlichen Kosten: die in den Mitgliedstaaten veranschlagten Kosten, bestehend aus:
 - Kosten für medizinische Behandlung und Rehabilitation,
 - Prozesskosten, Kosten für Polizei, private Unfallermittlungen, Rettungsdienste und Verwaltungskosten der Versicherungen,
 - Produktionsausfällen: dem Wert der Güter und Dienstleistungen für die Gesellschaft, der von der Person hätte geschaffen werden können, wenn der Unfall nicht eingetreten wäre.

Bei der Berechnung der mit Unfallopfern verbundenen Kosten werden Todesopfer und Schwerverletzte separat betrachtet (unterschiedlicher VPC für Todesopfer und Schwerverletzte).

- 5.2. Gemeinsame Grundsätze für die Ermittlung des Wertes der Sicherheit an sich und/oder der direkten und indirekten wirtschaftlichen Kosten:

Für den Wert der Sicherheit an sich werden bei der Beurteilung der Frage, ob die vorliegenden Abschätzungen angemessen sind, folgende Faktoren zugrunde gelegt:

- Die Abschätzungen müssen sich auf ein System zur Bewertung des verringerten Sterblichkeitsrisikos im Verkehrsbereich beziehen und dem WTP-Ansatz auf der Grundlage von „Stated-Preference“-Studien entsprechen.
- Die zur Wertermittlung herangezogene Stichprobe der Befragten muss für die betreffende Bevölkerungsgruppe repräsentativ sein. Die Stichprobe muss insbesondere die Alters- und Einkommensverteilung zusammen mit anderen relevanten sozioökonomischen und/oder demografischen Merkmalen der Bevölkerung abbilden.
- Methode zur Ermittlung der WTP-Werte: Die Umfrage muss so gestaltet sein, dass die Fragen für die Befragten klar und sinnvoll sind.

Die direkten und indirekten wirtschaftlichen Kosten sind auf der Grundlage der von der Gesellschaft getragenen realen Kosten zu ermitteln.

5.3. Definitionen

- 5.3.1. „Kosten von Umweltschäden“ sind Kosten, die Eisenbahnunternehmen und Fahrwegbetreiber, geschätzt auf der Grundlage ihrer Erfahrungswerte, zu tragen haben, um den von einem Unfall betroffenen Bereich in den Zustand vor dem Unfall zurückzuführen.

- 5.3.2. „Kosten von Sachschäden an Fahrzeugen oder Infrastruktur“ sind bei irreparablen Schäden die Kosten der Beschaffung neuer Fahrzeuge oder Infrastruktureinrichtungen mit den gleichen funktionalen und technischen Parametern sowie die Kosten der Reparaturen, mit denen Fahrzeuge oder Infrastruktureinrichtungen wieder in den Zustand vor dem Unfall zurückversetzt werden, die von Eisenbahnunternehmen und Fahrwegbetreibern auf der Grundlage von Erfahrungswerten zu schätzen sind, einschließlich aller Kosten für die Anmietung von Fahrzeugen zur Überbrückung des Ausfalls beschädigter Fahrzeuge.

- 5.3.3. „Kosten unfallbedingter Verspätungen“ sind der Geldwert der den Bahnbenutzern (Fahrgäste oder Güterverkehrskunden) infolge von Unfällen entstandenen Verspätungen, der anhand des folgenden Modells berechnet wird:

VT = Geldwert von Reisezeiteinsparungen

Wert der Zeit für einen Fahrgast im Zug (eine Stunde)

$$VT_p = [VT \text{ von Geschäftsreisenden}] * [\text{durchschnittlicher prozentualer Anteil der Geschäftsreisenden pro Jahr}] + [VT \text{ von sonstigen Fahrgästen}] * [\text{durchschnittlicher prozentualer Anteil der sonstigen Fahrgäste pro Jahr}]$$

VT_p wird in EUR pro Fahrgast pro Stunde gemessen.

„Geschäftsreisender“ ist ein Fahrgast, der im Zusammenhang mit seiner beruflichen Tätigkeit reist, mit Ausnahme von Pendlern.

Wert der Zeit für einen Güterzug (eine Stunde)

$$VT_f = [VT \text{ von Güterzügen}] * [(T \text{ Tonnenkilometer}) / (Z \text{ Zugkilometer})]$$

VT_f wird in EUR pro Frachttonne pro Stunde gemessen.

Durchschnittlich pro Zug und pro Jahr beförderte Tonnen von Gütern = (Tonnenkilometer)/(Zugkilometer)

CM = Kosten für 1 Minute Verspätung eines Zuges

Personenzug

$$CM_p = K1 * (VT_p/60) * [(Personenkilometer)/(Zugkilometer)]$$

Durchschnittliche Zahl der Fahrgäste pro Zug und pro Jahr = (Personenkilometer)/(Zugkilometer)

Güterzug

$$CM_f = K2 * (VT_f/60)$$

Die Faktoren K1 und K2 liegen zwischen dem Wert der Zeit und dem Wert der Verspätung, die in den genannten „Stated-Preference“-Studien ermittelt wurden, um der Tatsache Rechnung zu tragen, dass der Zeitverlust infolge der Verspätung erheblich negativer wahrgenommen wird als die normale Reisezeit.

Kosten unfallbedingter Verspätungen = $CM_p * (\text{Minuten Verspätung von Personenzügen}) + CM_f * (\text{Minuten Verspätung von Güterzügen})$

Anwendungsbereich des Modells

Die Kosten von Verspätungen sind für signifikante Unfälle folgendermaßen zu berechnen:

- am Endbahnhof gemessene tatsächliche Verspätungen auf den Eisenbahnstrecken, auf denen sich Unfälle ereignet haben,
- tatsächliche Verspätungen oder, falls nicht verfügbar, geschätzte Verspätungen auf den anderen betroffenen Strecken.

6. Indikatoren für die technische Sicherheit der Infrastruktur und ihre Umsetzung

- 6.1. „Zugsicherungssystem“ („TPS“) ist ein System, das dazu beiträgt, dass Haltesignale und Geschwindigkeitsbegrenzungen beachtet werden.
- 6.2. „Fahrzeugseitige Systeme“ sind Systeme, die dem Triebfahrzeugführer dabei helfen, streckenseitige Signale und Führerstandssignalisierung zu beachten, und somit den Schutz von Gefahrenpunkten und die Einhaltung von Geschwindigkeitsbegrenzungen sicherstellen. Fahrzeugseitige Zugsicherungssysteme werden wie folgt beschrieben:
- a) Warnung, Abgabe einer automatischen Warnung an den Triebfahrzeugführer;
 - b) Warnung und selbsttätiges Anhalten, Abgabe einer automatischen Warnung an den Triebfahrzeugführer sowie selbsttätiges Anhalten im Fall eines überfahrenen Haltesignals;
 - c) Warnung und selbsttätiges Anhalten sowie abschnittsweise Geschwindigkeitsüberwachung zur Sicherung von Gefahrenpunkten, wobei „abschnittsweise Geschwindigkeitsüberwachung“ die Geschwindigkeitsüberwachung an bestimmten Stellen (Geschwindigkeitsprüfabschnitten) bei der Annäherung an ein Signal bezeichnet;
 - d) Warnung und selbsttätiges Anhalten sowie kontinuierliche Geschwindigkeitsüberwachung zur Sicherung von Gefahrstellen und zur kontinuierlichen Überwachung der Geschwindigkeitsbegrenzungen auf der Strecke, wobei „kontinuierliche Geschwindigkeitsüberwachung“ die kontinuierliche Anzeige der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf allen Streckenabschnitten und die Sicherstellung ihrer Einhaltung bezeichnet.

Typ d gilt als automatisches Zugsicherungssystem (ATP).

- 6.3. „Bahnübergang“ ist jede vom Infrastrukturbetreiber als Übergang eingestufte höhengleiche Kreuzung zwischen einer Bahnstrecke und einer Straße oder einem Überweg mit öffentlichem oder privatem Verkehr. Durchgänge zwischen Bahnsteigen in Bahnhöfen sind ebenso ausgenommen wie Gleisübergänge, die ausschließlich für Bahnbedienstete vorgesehen sind.
- 6.4. „Straße“ bezeichnet für die Zwecke der Eisenbahnunfallstatistik jede öffentliche oder private Straße oder Schnellstraße, einschließlich der angrenzenden Fuß- und Fahrradwege.
- 6.5. „Überweg“ bezeichnet jeden für Menschen, Tiere, Fahrzeuge oder Maschinen zur Überquerung von Bahnstrecken bestimmten Weg mit Ausnahme von Straßen.
- 6.6. „Passiv gesicherter Bahnübergang“ ist ein Bahnübergang ohne Schutz- oder Warneinrichtungen, die aktiviert werden, wenn das Überqueren der Gleise für den Benutzer nicht sicher ist.
- 6.7. „Aktiv gesicherter Bahnübergang“ ist ein Bahnübergang, an dem die Bahnübergangsbenuer bei Annäherung eines Zuges durch Aktivierung von Einrichtungen geschützt oder gewarnt werden, wenn das Überqueren der Gleise für den Benutzer nicht sicher ist.
- Zu den physischen Schutzeinrichtungen zählen:
- Halb- oder Vollschranken,
 - Tore, Gatter.

- Die Warnung durch Einsatz fest installierter Einrichtungen an Bahnübergängen erfolgt durch:
 - sichtbare Einrichtungen: z. B. Lichtsignale,
 - hörbare Einrichtungen: z. B. Glocken, Hupen, Sirenen usw.

Aktiv gesicherte Bahnübergänge werden wie folgt eingeteilt:

- a) manuell: Bahnübergang, bei dem der benutzerseitige Schutz oder die benutzerseitige Warnung von einem Bahnmitarbeiter manuell aktiviert wird;
- b) automatisch mit benutzerseitiger Warnung: Bahnübergang, bei dem die benutzerseitige Warnung durch den heranfahrenden Zug aktiviert wird;
- c) automatisch mit benutzerseitigem Schutz: Bahnübergang, bei dem der benutzerseitige Schutz durch den heranfahrenden Zug aktiviert wird. Dies umfasst auch einen Bahnübergang mit beiden Merkmalen, d. h. mit benutzerseitigem Schutz und benutzerseitiger Warnung;
- d) mit bahnseitigem Schutz: Bahnübergang, bei dem ein Signal oder ein anderes Zugsicherungssystem einen Zug nur dann weiterfahren lässt, wenn der Bahnübergang vollständig benutzerseitig geschützt und frei von Hindernissen ist.

7. Definitionen der Maßeinheiten

- 7.1. „Zugkilometer“ ist die Maßeinheit für die Bewegung eines Zuges über eine Entfernung von einem Kilometer. Zu berücksichtigen ist — sofern bekannt — die tatsächlich zurückgelegte Entfernung; andernfalls wird die Standardnetzentfernung zwischen Ausgangs- und Endpunkt zugrunde gelegt. Es wird nur die Wegstrecke im Hoheitsgebiet des Meldelandes berücksichtigt.
 - 7.2. „Personenkilometer“ ist die Maßeinheit für die Beförderung eines Fahrgastes mit der Eisenbahn über eine Entfernung von einem Kilometer. Es wird nur die Wegstrecke im Hoheitsgebiet des Meldelandes berücksichtigt.
 - 7.3. „Streckenkilometer“ ist die in Kilometern gemessene Länge des Eisenbahnnetzes in den Mitgliedstaaten, dessen Umfang in Artikel 2 festgelegt ist. Bei mehrgleisigen Eisenbahnstrecken zählt nur die Entfernung zwischen Ausgangs- und Endpunkt.
 - 7.4. „Gleiskilometer“ ist die in Kilometern gemessene Länge des Eisenbahnnetzes in den Mitgliedstaaten, dessen Umfang in Artikel 2 festgelegt ist. Bei mehrgleisigen Eisenbahnstrecken zählt die Länge jedes einzelnen Gleises.
-

ANHANG II

NOTIFIZIERUNG NATIONALER SICHERHEITSVORSCHRIFTEN

Zu den gemäß Artikel 8 Absatz 1 Buchstabe a notifizierten nationalen Sicherheitsvorschriften zählen:

1. Vorschriften über bestehende nationale Sicherheitsziele und Sicherheitsmethoden;
 2. Vorschriften über Anforderungen für Sicherheitsmanagementsysteme und die Sicherheitsbescheinigung von Eisenbahnunternehmen;
 3. gemeinsame Betriebsvorschriften für das Eisenbahnnetz, die noch nicht Gegenstand von TSI sind, einschließlich Vorschriften für das Signalgebungs- und das Verkehrssteuerungssystem;
 4. Vorschriften über Anforderungen an zusätzliche unternehmensinterne Betriebsvorschriften, die von Infrastrukturbetreibern und Eisenbahnunternehmen erlassen werden müssen;
 5. Vorschriften über Anforderungen an das mit sicherheitskritischen Aufgaben betraute Personal, einschließlich Auswahlkriterien, medizinischer Eignung, Schulung und Zulassung, die noch nicht Gegenstand einer TSI sind;
 6. Vorschriften über die Untersuchung von Unfällen und Störungen.
-

ANHANG III

ANFORDERUNGEN UND BEWERTUNGSKRITERIEN FÜR ORGANISATIONEN, DIE EINE INSTANDHALTUNGSSTELLEN-BESCHEINIGUNG ODER EINE BESCHEINIGUNG BEZÜGLICH VON EINER FÜR DIE INSTANDHALTUNG ZUSTÄNDIGEN STELLE UNTERVERGEBENER INSTANDHALTUNGSFUNKTIONEN BEANTRAGEN

Alle wichtigen Elemente des Managements der Organisation müssen dokumentiert werden; insbesondere wird die Zuständigkeitsaufteilung innerhalb der Organisation und mit Unterauftragnehmern beschrieben. Es wird beschrieben, auf welche Weise die Geschäftsleitung die Kontrolle in den verschiedenen Bereichen sicherstellt, das Personal und seine Vertreter auf allen Ebenen einbezogen werden und die fortlaufende Verbesserung gewährleistet wird.

Die folgenden grundlegenden Anforderungen werden auf die vier Funktionen einer für die Instandhaltung zuständigen Stelle (ECM), die von der Organisation selbst oder durch vertragliche Vereinbarungen abzudecken sind, angewandt:

1. Führungsaufgabe — Engagement bezüglich Entwicklung und Umsetzung des Instandhaltungssystems der Organisation und der ständigen Steigerung der Wirksamkeit dieses Systems;
2. Risikobewertung — ein strukturierter Ansatz zur Bewertung von Risiken, die mit der Instandhaltung von Fahrzeugen verbunden sind, einschließlich Risiken, die sich unmittelbar aus betrieblichen Verfahren und der Tätigkeit anderer Organisationen oder Personen ergeben, sowie zur Ermittlung der geeigneten Verfahren zur Risikobeherrschung;
3. Überwachung — ein strukturierter Ansatz, der gewährleistet, dass Maßnahmen zur Risikobeherrschung getroffen sind, ordnungsgemäß funktionieren und die Ziele der Organisation mit ihnen erreicht werden;
4. ständige Verbesserung — ein strukturierter Ansatz für die Auswertung der durch regelmäßige Überwachung, Audits oder aus anderen einschlägigen Quellen gewonnenen Informationen und Verwendung der Ergebnisse, um daraus zu lernen und vorbeugende Maßnahmen oder Abhilfemaßnahmen zur Aufrechterhaltung oder Verbesserung des Sicherheitsniveaus zu treffen;
5. Struktur und Verantwortlichkeiten — ein strukturierter Ansatz zur Festlegung der Verantwortlichkeiten von Einzelpersonen und Teams für die gesicherte Erreichung der Sicherheitsziele der Organisation;
6. Kompetenzmanagement — ein strukturierter Ansatz, der gewährleistet, dass das Personal über die erforderliche Kompetenz verfügt, um die Ziele der Organisation unter allen Umständen sicher, wirksam und effizient zu erreichen;
7. Information — ein strukturierter Ansatz, der gewährleistet, dass wichtige Informationen denjenigen zur Verfügung stehen, die auf allen Ebenen der Organisation Beurteilungen vornehmen und Entscheidungen treffen, und die Vollständigkeit und Angemessenheit der Informationen sicherstellt;
8. Dokumentation — ein strukturierter Ansatz, der die Nachverfolgbarkeit aller einschlägigen Informationen gewährleistet;
9. Untervergabetätigkeiten — ein strukturierter Ansatz, der gewährleistet, dass untervergebene Tätigkeiten in geeigneter Weise verwaltet werden, sodass die Ziele der Organisation erreicht werden, und dass alle Kompetenzen und Anforderungen abgedeckt sind;
10. Instandhaltungstätigkeiten — ein strukturierter Ansatz, der gewährleistet,
 - dass alle Instandhaltungstätigkeiten, die die Sicherheit und sicherheitskritische Komponenten betreffen, ermittelt und ordnungsgemäß verwaltet werden und dass alle notwendigen Änderungen dieser Instandhaltungstätigkeiten, die die Sicherheit und sicherheitskritische Komponenten betreffen, ermittelt, auf der Grundlage von Erfahrungswerten und der Anwendung der gemeinsamen Sicherheitsmethoden für die Risikobewertung gemäß Artikel 6 Absatz 1 Buchstabe a ordnungsgemäß verwaltet und ordnungsgemäß dokumentiert werden;
 - dass die grundlegenden Anforderungen an die Interoperabilität eingehalten werden;
 - dass Instandhaltungseinrichtungen, Ausrüstungen und Werkzeuge, die für die Instandhaltungserbringung speziell entwickelt wurden und erforderlich sind, eingesetzt und kontrolliert werden;
 - dass die ursprüngliche Dokumentation zum Fahrzeug ausgewertet wird, damit die erste Instandhaltungsakte bereitgestellt werden kann und deren korrekte Umsetzung aufgrund der Ausarbeitung von Instandhaltungsaufträgen sichergestellt wird;
 - dass die Komponenten (einschließlich Ersatzteile) und Materialien gemäß den Instandhaltungsaufträgen und Unterlagen der Lieferanten verwendet werden; sie werden so gelagert, gehandhabt und transportiert, wie in den Instandhaltungsaufträgen und Unterlagen der Lieferanten angegeben, und erfüllen die einschlägigen nationalen und internationalen Vorschriften sowie die Anforderungen der einschlägigen Instandhaltungsaufträge;

- dass geeignete und angemessene Einrichtungen, Ausrüstungen und Werkzeuge ermittelt, identifiziert, bereitgestellt, dokumentiert und verfügbar gehalten werden, damit die Instandhaltungsdienstleistungen gemäß den Instandhaltungsaufträgen und anderen anwendbaren Spezifikationen erbracht werden können, wodurch die sichere Erbringung der Instandhaltung, Ergonomie und Gesundheitsschutz gewährleistet werden;
- dass die Organisation über Verfahren verfügt, die gewährleisten, dass ihre Messausrüstung und alle Einrichtungen, Ausrüstungen und Werkzeuge in Übereinstimmung mit dokumentierten Verfahren ordnungsgemäß verwendet, kalibriert, erhalten und instand gehalten werden.

11. Kontrolltätigkeiten — ein strukturierter Ansatz, der gewährleistet,

- dass Fahrzeuge für planmäßige, zustandsbedingte oder korrektive Instandhaltungsarbeiten oder nach Feststellung von Defekten oder anderen Mängeln rechtzeitig aus dem Betrieb genommen werden;
 - dass die erforderlichen Qualitätskontrollmaßnahmen ergriffen werden;
 - dass die Instandhaltungsaufgaben gemäß den Instandhaltungsaufträgen ausgeführt werden und die Wiederinbetriebnahmebescheinigung mit etwaigen Nutzungseinschränkungen ausgestellt wird;
 - dass eine mögliche Zuwiderhandlung bei der Anwendung des Managementsystems, die zu Unfällen, Störungen, Beinaheunfällen oder sonstigen gefährlichen Ereignissen führen kann, gemeldet, untersucht und ausgewertet wird und die notwendigen Präventionsmaßnahmen gemäß der gemeinsamen Sicherheitsmethode für die Überwachung nach Artikel 6 Absatz 1 Buchstabe c ergriffen werden;
 - dass regelmäßige interne Nachprüfungs- und Überwachungsverfahren gemäß der gemeinsamen Sicherheitsmethode für die Überwachung nach Artikel 6 Absatz 1 Buchstabe c durchgeführt werden.
-

ANHANG IV

TEIL A

Aufgehobene Richtlinie mit einer Liste ihrer nachfolgenden Änderungen
(genannt in Artikel 34)

Richtlinie 2004/49/EG	(ABl. L 164 vom 30.4.2004, S. 44)
Richtlinie 2008/57/EG	(ABl. L 191 vom 18.7.2008, S. 1)
Richtlinie 2008/110/EG	(ABl. L 345 vom 23.12.2008, S. 62)
Richtlinie 2009/149/EG der Kommission	(ABl. L 313 vom 28.11.2009, S. 65)
Berichtigung, 2004/49/EG	(ABl. L 220 vom 21.6.2004, S. 16)
Richtlinie 2014/88/EU der Kommission	(ABl. L 201 vom 10.7.2014, S. 9)

TEIL B

Fristen für die Umsetzung in nationales Recht
(genannt in Artikel 34)

Richtlinie	Umsetzungsfrist
2004/49/EG	30. April 2006
2008/57/EG	19. Juli 2010
2008/110/EG	24. Dezember 2010
Richtlinie 2009/149/EG der Kommission	18. Juni 2010
Richtlinie 2014/88/EU der Kommission	30. Juli 2015

ANNEX V

Entsprechungstabelle

Richtlinie 2004/49/EG	Diese Richtlinie
Artikel 1	Artikel 1
Artikel 2	Artikel 2
Artikel 3	Artikel 3
Artikel 4	Artikel 4
Artikel 5	Artikel 5
Artikel 6	Artikel 6
Artikel 7	Artikel 7
Artikel 8	Artikel 8
Artikel 9	Artikel 9
Artikel 10	Artikel 10
—	Artikel 11
Artikel 11	Artikel 12
Artikel 12	—
Artikel 13	Artikel 13
Artikel 14a Absätze 1 bis 7	Artikel 14
Artikel 14a Absatz 8	Artikel 15
Artikel 15	—
Artikel 16	Artikel 16
—	Artikel 17
Artikel 17	Artikel 18
Artikel 18	Artikel 19
Artikel 19	Artikel 20
Artikel 20	Artikel 21
Artikel 21	Artikel 22
Artikel 22	Artikel 23
Artikel 23	Artikel 24
Artikel 24	Artikel 25
Artikel 25	Artikel 26
Artikel 26	—
—	Artikel 27
Artikel 27	Artikel 28
Artikel 28	—
Artikel 29	—
Artikel 30	—
Artikel 31	Artikel 29
Artikel 32	Artikel 30
—	Artikel 31
—	Artikel 32
Artikel 33	Artikel 33

Richtlinie 2004/49/EG	Diese Richtlinie
—	Artikel 34
Artikel 34	Artikel 35
Artikel 35	Artikel 36
Anhang I	Anhang I
Anhang II	Anhang II
Anhang III	—
Anhang IV	—
Anhang V	—
—	Anhang III

Erklärung der Kommission zu erläuternden Dokumenten

Die Kommission weist darauf hin, dass sich das Europäische Parlament, der Rat und die Kommission gemäß ihrer Gemeinsamen Politischen Erklärung vom 27. Oktober 2011 zu erläuternden Dokumenten der Tatsache bewusst sind, dass die Informationen, die die Mitgliedstaaten der Kommission hinsichtlich der Umsetzung von Richtlinien in innerstaatliches Recht erteilen, „klar und genau sein müssen“, um der Kommission die Erfüllung ihrer Aufgabe zu erleichtern, die Anwendung des Unionsrechts zu überwachen. In vorliegendem Fall wären erläuternde Dokumente hierfür nützlich gewesen. Die Kommission bedauert, dass der endgültige Wortlaut keine entsprechenden Bestimmungen enthält.
