

Konsolidierter TEXT

hergestellt mit dem System **CONSLEG**

des Amtes für amtliche Veröffentlichungen der Europäischen Gemeinschaften

CONSLEG: 1991L0440 — 15/03/2001

Seitenanzahl: 32



Dieses Dokument ist lediglich eine Dokumentationsquelle, für deren Richtigkeit die Organe der Gemeinschaften keine Gewähr übernehmen

► B

RICHTLINIE DES RATES
vom 29. Juli 1991
zur Entwicklung der Eisenbahnunternehmen der Gemeinschaft
(91/440/EWG)
(ABl. L 237 vom 24.8.1991, S. 25)

Geändert durch:

		Amtsblatt		
		Nr.	Seite	Datum
► <u>M1</u>	Richtlinie 2001/12/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 26. Februar 2001	L 75	1	15.3.2001



RICHTLINIE DES RATES

vom 29. Juli 1991

zur Entwicklung der Eisenbahnunternehmen der Gemeinschaft

(91/440/EWG)

DER RAT DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN —

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

auf Vorschlag der Kommission⁽¹⁾,

nach Stellungnahme des Europäischen Parlaments⁽²⁾,

nach Stellungnahme des Wirtschafts- und Sozialausschusses⁽³⁾,

in Erwägung nachstehender Gründe:

Ein stärkeres Zusammenwachsen des Verkehrsmarktes der Gemeinschaft ist für den Binnenmarkt von wesentlicher Bedeutung. Die Eisenbahnen sind ein wichtiger Bestandteil des Verkehrsmarktes in der Gemeinschaft.

Die Leistungsfähigkeit des Eisenbahnnetzes muß unter Berücksichtigung seiner Besonderheiten verbessert werden, damit es sich in einen Wettbewerbsmarkt einfügt.

Damit der Eisenbahnverkehr leistungsfähig und im Vergleich zu den anderen Verkehrsträgern wettbewerbsfähig wird, müssen die Mitgliedstaaten sicherstellen, daß die Eisenbahnunternehmen den Status eines unabhängigen Betreibers erhalten und sich infolgedessen eigenwirtschaftlich nach Maßgabe der Erfordernisse des Marktes verhalten können.

Die künftige Entwicklung und eine wirtschaftliche Nutzung des Eisenbahnnetzes können durch eine Trennung zwischen der Erbringung der Verkehrsleistungen und dem Betrieb der Eisenbahninfrastruktur erleichtert werden. Dies setzt voraus, daß beide Bereiche in jedem Fall ein getrenntes Rechnungswesen erhalten und getrennt verwaltet werden.

Um den Wettbewerb im Bereich der Erbringung der Verkehrsleistungen zur Verbesserung von Fahrgastkomfort und -betreuung zu stimulieren, ist es angezeigt, daß die allgemeine Verantwortung für die Entwicklung einer angemessenen Eisenbahninfrastruktur weiterhin bei den Mitgliedstaaten liegt.

Da es noch keine gemeinsamen Regeln für die Anlastung der Eisenbahninfrastrukturkosten gibt, müssen die Mitgliedstaaten nach Anhörung des Betreibers der Eisenbahninfrastruktur die Modalitäten für die Abgeltung der Benutzung dieser Infrastruktur durch Eisenbahnunternehmen und internationale Gruppierungen von Eisenbahnunternehmen festlegen. Diese Abgeltung muß dem Grundsatz der Nichtdiskriminierung zwischen Eisenbahnunternehmen genügen.

Die Mitgliedstaaten müssen insbesondere dafür sorgen, daß die bestehenden öffentlichen Eisenbahnunternehmen eine gesunde Finanzstruktur haben und eine etwa erforderliche finanzielle Neuordnung gemäß den einschlägigen Bestimmungen des Vertrages erfolgt.

Um den Verkehr zwischen Mitgliedstaaten zu erleichtern, müssen die Eisenbahnunternehmen die Möglichkeit haben, mit Eisenbahnunternehmen, die in anderen Mitgliedstaaten niedergelassen sind, Gruppierungen zu gründen.

(1) ABl. Nr. C 34 vom 14. 2. 1990, S. 8, und ABl. Nr. C 87 vom 4. 4. 1991, S. 7.

(2) ABl. Nr. C 19 vom 28. 1. 1991, S. 254.

(3) ABl. Nr. C 225 vom 10. 9. 1990, S. 27.

▼B

Diese internationalen Gruppierungen müssen in den Mitgliedstaaten, in denen die angeschlossenen Unternehmen niedergelassen sind, für die Eisenbahninfrastruktur Zugangs- und Transitrechte und in den anderen Mitgliedstaaten, soweit die Abwicklung des grenzüberschreitenden Verkehrs dies erfordert, Transitrechte erhalten.

Zur Förderung des kombinierten Verkehrs ist es wichtig, daß Eisenbahnunternehmen, die Verkehrsleistungen im grenzüberschreitenden kombinierten Güterverkehr erbringen, Zugang zur Eisenbahninfrastruktur der anderen Mitgliedstaaten erhalten.

Es ist erforderlich, einen Beratenden Ausschuß einzusetzen, der die Kommission unterstützt und die Durchführung dieser Richtlinie beobachtet.

Die Entscheidung 75/327/EWG des Rates vom 20. Mai 1975 zur Sanierung der Eisenbahnunternehmen und zur Harmonisierung der Vorschriften über die finanziellen Beziehungen zwischen diesen Unternehmen und den Staaten⁽¹⁾ ist demnach aufzuheben —

HAT FOLGENDE RICHTLINIE ERLASSEN:

ABSCHNITT I

▼M1**Anwendungsbereich und Definitionen****▼B***Artikel 2*

(1) Diese Richtlinie gilt für den Betrieb der Eisenbahninfrastruktur und das Erbringen von Eisenbahnverkehrsleistungen durch Eisenbahnunternehmen, die ihren Sitz in einem Mitgliedstaat haben oder haben werden.

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

▼M1

(3) Unternehmen, deren Zugbetrieb ausschließlich auf die Erbringung von Leistungen im Pendelverkehr zur Beförderung von Straßenfahrzeugen durch den Ärmelkanaltunnel beschränkt ist, sind vom Anwendungsbereich dieser Richtlinie — mit Ausnahme des Artikels 6 Absatz 1 sowie der Artikel 10 und 10a — ausgeschlossen.

▼B*Artikel 3*

Im Sinne dieser Richtlinie bedeutet

▼M1

— „Eisenbahnunternehmen“ jedes nach geltendem Gemeinschaftsrecht zugelassene öffentlich-rechtliche oder private Unternehmen, dessen Haupttätigkeit 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;

— „Betreiber der Infrastruktur“ jede Einrichtung oder jedes Unternehmen, die bzw. das insbesondere für die Einrichtung und die Unterhaltung der Fahrwege der Eisenbahn zuständig ist. Dies kann auch den Betrieb der Steuerungs- und Sicherheitssysteme der Fahrwege einschließen. Mit den bei einem Netz oder einem Teilnetz

⁽¹⁾ ABl. Nr. L 152 vom 12. 6. 1975, S. 3.

▼M1

wahrzunehmenden Aufgaben des Betreibers der Infrastruktur können verschiedene Einrichtungen oder Unternehmen betraut werden;

▼B

- „Eisenbahninfrastruktur“ den in Anlage 1 Teil A der Verordnung (EWG) Nr. 2598/70 der Kommission vom 18. Dezember 1970 zur Festlegung des Inhalts der verschiedenen Positionen der Verbuchungsschemata des Anhangs I der Verordnung (EWG) Nr. 1108/70⁽¹⁾ definierten Gegenstand, wobei im letzten Gedankenstrich des Teils A nur die Worte „Dienstgebäude des Wegedienstes“ Anwendung finden;
- „internationale Gruppierung“ die Verbindung von mindestens zwei Eisenbahnunternehmen mit Sitz in verschiedenen Mitgliedstaaten zum Zwecke der Erbringung grenzüberschreitender Verkehrsleistungen zwischen Mitgliedstaaten;

▼M1

- „internationaler Güterverkehr“ Verkehrsleistungen, bei denen der Zug mindestens eine Grenze eines Mitgliedstaats überquert; der Zug kann erweitert und/oder geteilt werden, und die verschiedenen Zugabschnitte können unterschiedliche Abfahrts- und Bestimmungsorte haben, sofern alle Wagen mindestens eine Grenze überqueren;

▼B

- „Stadt- und Vorortverkehr“ Verkehrsleistungen, die den Verkehrsbedarf eines Stadtgebietes oder eines Ballungsraumes sowie den Verkehrsbedarf zwischen einem Stadtgebiet oder Ballungsraum und dem Umland decken;
- „Regionalverkehr“ Verkehrsleistungen, die den Verkehrsbedarf einer Region decken.

ABSCHNITT II

▼M1**Unabhängigkeit der Geschäftsführung***Artikel 4*

(1) Die Mitgliedstaaten treffen die erforderlichen Maßnahmen, um sicherzustellen, dass Eisenbahnunternehmen in Bezug auf die Geschäftsführung, die Verwaltung und die innerbetriebliche Verwaltungs-, Wirtschafts- und Rechnungsführungskontrolle eine unabhängige Stellung haben, kraft deren sie insbesondere über ein Vermögen, einen Haushaltsplan und eine Rechnungsführung verfügen, die von Vermögen, Haushaltsplan und Rechnungsführung des Staates getrennt sind.

(2) Der Betreiber der Infrastruktur ist unter Beachtung der von den Mitgliedstaaten festgelegten Rahmenvorschriften sowie der Einzelvorschriften betreffend die Entgelterhebung und die Kapazitätszuweisung für seine eigene Geschäftsführung, Verwaltung und innerbetriebliche Kontrolle verantwortlich.

▼B*Artikel 5*

(1) Die Mitgliedstaaten treffen die erforderlichen Maßnahmen, damit 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.

⁽¹⁾ ABl. Nr. L 278 vom 23. 12. 1970, S. 1, geändert durch die Verordnung (EWG) Nr. 2116/78 (ABl. Nr. L 246 vom 8. 9. 1978, S. 7).

▼B

Die Eisenbahnunternehmen müssen nach den Grundsätzen geführt werden, die für Handelsgesellschaften gelten; dies gilt auch für die vom Staat auferlegten Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes, die für das Unternehmen gelten, sowie für die Verträge über Verkehrsdienste aufgrund der Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes, die von dem Unternehmen mit den zuständigen Behörden des Mitgliedstaates abgeschlossen werden.

(2) Die Eisenbahnunternehmen legen ihre Geschäftsplanung, einschließlich der Investitions- und Finanzierungspläne, fest. Ziel dieser Planung ist eine ausgeglichene Finanzstruktur der Unternehmen und die Verwirklichung der übrigen Ziele der technischen, kommerziellen und finanziellen Geschäftsführung; dabei müssen sie ferner für die Mittel zum Erreichen dieser Ziele sorgen.

(3) Im Rahmen der vom Staat festgelegten gesamtpolitischen Leitlinien und unter Berücksichtigung der einzelstaatlichen — gegebenenfalls mehrjährigen — Pläne oder Verträge, einschließlich der Investitions- und Finanzpläne, können die Eisenbahnunternehmen insbesondere

- gemeinsam mit einem oder mehreren Eisenbahnunternehmen eine internationale Gruppierung gründen;
- unbeschadet der Bestimmungen des Abschnitts III ihre interne Organisation festlegen;
- unbeschadet der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 des Rates vom 26. Juni 1969 über das Vorgehen der Mitgliedstaaten bei mit dem Begriff des öffentlichen Dienstes verbundenen Verpflichtungen auf dem Gebiet des Eisenbahn-, Straßen- und Binnenschiffsverkehrs⁽¹⁾ die Bereitstellung und den Vertrieb der Leistungen kontrollieren und deren Preise festlegen;
- über Personal, Vermögensgegenstände und Anschaffungen entscheiden;
- ihren Marktanteil vergrößern, neue Technologien und Leistungen entwickeln und innovative Managementtechniken einführen;
- in dem Eisenbahnverkehr verwandten Bereichen neue Geschäftstätigkeiten entwickeln.

ABSCHNITT III

Trennung zwischen dem Betrieb der Infrastruktur und der Erbringung von Verkehrsleistungen

▼M1

Artikel 6

(1) Die Mitgliedstaaten treffen die erforderlichen Maßnahmen, um sicherzustellen, dass getrennte Gewinn- und Verlustrechnungen und Bilanzen für die Erbringung von Verkehrsleistungen durch Eisenbahnunternehmen einerseits und für den Betrieb der Infrastruktur andererseits erstellt und veröffentlicht werden. Öffentliche Gelder zugunsten eines dieser beiden Tätigkeitsbereiche dürfen nicht auf den anderen übertragen werden.

Dieses Verbot muss auch in der Rechnungsführung der beiden Geschäftsbereiche zum Ausdruck kommen.

(2) Die Mitgliedstaaten können ferner vorsehen, dass diese beiden Tätigkeiten in organisatorisch voneinander getrennten Unternehmensbereichen innerhalb desselben Unternehmens ausgeübt werden oder dass eine getrennte Einrichtung den Betrieb der Infrastruktur übernimmt.

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

▼MI

(3) Die Mitgliedstaaten treffen die erforderlichen Maßnahmen, um sicherzustellen, dass die Funktionen nach Anhang II, die für einen gerechten und nichtdiskriminierenden Zugang zur Infrastruktur ausschlaggebend sind, an Stellen oder Unternehmen übertragen werden, die selbst keine Eisenbahnverkehrsleistungen erbringen. Ungeachtet der Organisationsstrukturen ist der Nachweis zu erbringen, dass dieses Ziel erreicht worden ist.

Die Mitgliedstaaten können jedoch Eisenbahnunternehmen oder jeder anderen Stelle die Erhebung von Entgelten und die Verantwortung für die Verwaltung der Eisenbahninfrastruktur übertragen, wozu Investitionen, Wartung und Finanzierung gehören.

(4) Die Anwendung des Absatzes 3 ist Gegenstand eines Berichts der Kommission gemäß Artikel 10b, der bis zum 15. März 2006 zu übermitteln ist.

Artikel 7

(1) Die Mitgliedstaaten treffen — gegebenenfalls unter Berücksichtigung der allgemeinen Erfordernisse der Gemeinschaft — die zur Entwicklung der nationalen Eisenbahninfrastruktur erforderlichen Maßnahmen.

(2) Die Mitgliedstaaten sorgen für die Festlegung der Sicherheitsnormen und -vorschriften, für die entsprechende Zertifizierung des rollenden Materials und der Eisenbahnunternehmen sowie für die Untersuchung von Unfällen. Diese Aufgaben werden von Stellen oder Unternehmen, die selbst keine Eisenbahnverkehrsleistungen erbringen und unabhängig von Stellen oder Unternehmen sind, die solche Leistungen erbringen, so ausgeführt, dass ein gerechter und nichtdiskriminierender Zugang zur Eisenbahninfrastruktur gewährleistet ist.

Die Eisenbahnunternehmen wenden diese Sicherheitsnormen und -vorschriften an. Die Mitgliedstaaten können von den Eisenbahnunternehmen verlangen oder ihnen erlauben, dass sie sich an der Sicherstellung der Durchführung und Überwachung der Sicherheitsnormen und -vorschriften beteiligen, wobei sie die unparteiische und nichtdiskriminierende Ausübung dieser Funktionen gewährleisten, es sei denn, sie beauftragen unabhängige Stellen mit der Sicherstellung der Durchführung und Überwachung.

(3) Die Mitgliedstaaten können dem Betreiber der Infrastruktur ferner unter Wahrung der Artikel 73, 87 und 88 des Vertrags Mittel zuweisen, die in angemessenem Verhältnis zu den Aufgaben, der Größe und dem Finanzbedarf stehen, und zwar insbesondere für Neuinvestitionen.

(4) Im Rahmen der vom Staat festgelegten allgemeinen Politik erstellt der Betreiber der Infrastruktur einen Geschäftsplan, der Investitions- und Finanzierungsprogramme enthält. Bei der Planung wird die Gewährleistung einer optimalen, effizienten Nutzung und Entwicklung der Infrastruktur angestrebt; dabei ist das finanzielle Gleichgewicht zu gewährleisten, und es sind die zur Erreichung dieser Ziele erforderlichen Mittel bereitzustellen.

▼B*Artikel 8*

Der Betreiber der Infrastruktur erhebt ein Entgelt für die Benutzung der von ihm betriebenen Infrastruktur, das von den Eisenbahnunternehmen und internationalen Gruppierungen, die diese Infrastruktur benutzen, zu entrichten ist. Nach Konsultation des Betreibers bestimmen die Mitgliedstaaten die Modalitäten der Festsetzung dieses Entgelts.

Das Nutzungsentgelt ist so festzulegen, daß jegliche Diskriminierung der Eisenbahnunternehmen untereinander vermieden wird; es kann insbesondere die geleisteten Zugkilometer, die Zusammensetzung des Zuges sowie besondere Anforderungen, die auf Faktoren wie Geschwindigkeit, Achslast und Umfang oder Dauer der Benutzung der Infrastruktur zurückzuführen sind, berücksichtigen.

▼**B**

ABSCHNITT IV

Finanzielle Sanierung*Artikel 9*

(1) Die Mitgliedstaaten schaffen gemeinsam mit den bestehenden öffentlichen Eisenbahnunternehmen geeignete Mechanismen, um dazu beizutragen, daß die Verschuldung dieser Unternehmen soweit verringert wird, daß eine Geschäftsführung auf gesunder finanzieller Basis möglich ist, und um diese Unternehmen finanziell zu sanieren.

(2) Zu diesem Zweck können die Mitgliedstaaten die erforderlichen Maßnahmen treffen, damit im Rechnungswesen dieser Unternehmen ein gesondertes Konto für die Schuldentilgung geschaffen wird.

Auf der Passivseite dieses Kontos können bis zur vollständigen Tilgung alle Darlehen gebucht werden, die von dem Unternehmen 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. Schulden aus der Tätigkeit von Tochtergesellschaften können nicht berücksichtigt werden.

▼**M1**

(3) Bei der Gewährung von Beihilfen zur Tilgung der in diesem Artikel genannten Schulden beachten die Mitgliedstaaten die Artikel 73, 87 und 88 des Vertrags.

(4) Bei Eisenbahnunternehmen werden für den Güterverkehr auf der Schiene Gewinn- und Verlustrechnungen und entweder Bilanzen oder jährliche Vermögensübersichten aufgestellt und veröffentlicht. Zuwendungen für gemeinwirtschaftliche Personenverkehrsleistungen sind in den entsprechenden Rechnungen getrennt auszuweisen und dürfen nicht auf Tätigkeitsbereiche übertragen werden, die andere Verkehrsleistungen oder sonstige Geschäfte betreffen.

▼**B**

ABSCHNITT V

Zugang zur Eisenbahninfrastruktur▼**M1***Artikel 10*

(1) Die internationalen Gruppierungen erhalten Zugangs- und Transitrechte in den Mitgliedstaaten, in denen die ihnen angeschlossenen Eisenbahnunternehmen ihren Sitz haben, sowie Transitrechte in den anderen Mitgliedstaaten für grenzüberschreitende Verkehrsleistungen zwischen den Mitgliedstaaten, in denen die ihnen angeschlossenen Eisenbahnunternehmen ihren Sitz haben.

(2) Die Eisenbahnunternehmen, die unter Artikel 2 fallen, erhalten für das Erbringen von Verkehrsleistungen im grenzüberschreitenden kombinierten Güterverkehr ein Zugangsrecht zur Infrastruktur der übrigen Mitgliedstaaten zu angemessenen Bedingungen.

(3) Unabhängig von der Betriebsart erhalten die Eisenbahnunternehmen, die unter Artikel 2 fallen, für das Erbringen von Verkehrsleistungen im grenzüberschreitenden Frachtverkehr zu angemessenen Bedingungen den von ihnen angestrebten Zugang zu dem Transeuropäischen Schienengüternetz im Sinne des Artikels 10a und des Anhangs I und auf jeden Fall nach dem 15. März 2008 Zugang zu dem gesamten Netz.

(4) Die Kommission prüft in einem spezifischen Fall auf Ersuchen eines Mitgliedstaats oder von sich aus die Frage der Anwendung und Durchsetzung dieses Artikels und entscheidet binnen zwei Monaten nach Eingang des Ersuchens und nach Anhörung des in Artikel 11a

▼MI

Absatz 2 genannten Ausschusses, ob die betreffende Maßnahme weiterhin angewendet werden darf. Die Kommission teilt dem Europäischen Parlament, dem Rat und den Mitgliedstaaten ihre Entscheidung mit.

Unbeschadet des Artikels 226 des Vertrags kann jeder Mitgliedstaat den Rat innerhalb einer Frist von einem Monat mit der Entscheidung der Kommission befassen. Der Rat kann unter außergewöhnlichen Umständen innerhalb eines Monats mit qualifizierter Mehrheit einen anders lautenden Beschluss fassen.

(5) Die Eisenbahnunternehmen, die Eisenbahnverkehrsleistungen im Sinne der Absätze 1, 2 und 3 erbringen, schließen mit den Betreibern der genutzten Infrastruktur auf der Grundlage des öffentlichen Rechts oder des Privatrechts die erforderlichen administrativen, technischen und finanziellen Vereinbarungen, um die Fragen der Verkehrsregelung und der Verkehrssicherheit bei den genannten Verkehrsleistungen zu regeln. Die Bedingungen dieser Vereinbarungen dürfen nicht diskriminierend sein und müssen gegebenenfalls mit der 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⁽¹⁾ im Einklang stehen.

(6) Der Schienenzugang zu eisenbahnbezogenen Diensten in den Terminals und Häfen gemäß den Absätzen 1, 2 und 3, die mehr als einen Endnutzer bedienen oder bedienen können, und die Bereitstellung dieser Dienste werden allen Eisenbahnunternehmen in nichtdiskriminierender Weise gewährt, und die Anträge von Eisenbahnunternehmen können nur dann Beschränkungen unterliegen, wenn vertretbare Alternativen unter Marktbedingungen bestehen.

(7) Unbeschadet der wettbewerbspolitischen Regelungen der Gemeinschaft und der Mitgliedstaaten und unbeschadet der hierfür zuständigen Einrichtungen überwacht die gemäß Artikel 30 der Richtlinie 2001/14/EG eingerichtete Regulierungsstelle oder eine andere Stelle, die über dasselbe Ausmaß an Unabhängigkeit verfügt, den Wettbewerb in den Schienenverkehrsdienstleistungsmärkten einschließlich des Eisenbahnspeditionsmarktes.

Diese Stelle wird gemäß Artikel 30 Absatz 1 der vorgenannten Richtlinie eingerichtet. Jeder Antragsteller oder interessierte Beteiligte kann Beschwerde bei dieser Stelle einlegen, wenn er glaubt, ungerecht behandelt, diskriminiert oder in anderer Weise geschädigt worden zu sein. Die Regulierungsstelle entscheidet auf der Grundlage der Beschwerde oder gegebenenfalls von sich aus ehestmöglich über geeignete Maßnahmen zur Beseitigung negativer Entwicklungen auf diesen Märkten. Damit die unerlässliche Möglichkeit einer gerichtlichen Nachprüfung und die notwendige Zusammenarbeit zwischen den einzelstaatlichen Kontrollstellen gewährleistet wird, finden in diesem Zusammenhang Artikel 30 Absatz 6 und Artikel 31 der vorgenannten Richtlinie Anwendung.

(8) Im Einklang mit Artikel 14, der einen Bericht über die Durchführung dieser Richtlinie vorsieht, gegebenenfalls zusammen mit entsprechenden Vorschlägen für die Fortsetzung der Gemeinschaftsmaßnahmen zur Entwicklung des Eisenbahnmarktes und des hierfür geltenden Rechtsrahmens, und auf jeden Fall nach dem 15. März 2008, wird das Transeuropäische Schienengüternetz im Sinne des Artikels 10a und des Anhangs I, das den in Artikel 3 definierten Eisenbahnunternehmen Zugang zum internationalen Güterverkehr einräumt, auf das gesamte europäische Schienennetz erstreckt. Den Eisenbahnunternehmen wird für die Gesamtheit dieses Netzes und zu fairen Bedingungen eine Zugangs- und Transitgarantie für den internationalen Güterverkehr gewährt.

⁽¹⁾ Siehe Seite 29 dieses Amtsblatts.

▼**MI***Artikel 10a*

- (1) Das Transeuropäische Schienengüternetz umfasst folgende Elemente:
- a) Schienenverkehrsstrecken nach Maßgabe der Karten in Anhang I.
 - b) Gegebenenfalls Umleitungsstrecken, und zwar insbesondere zur Umgehung von überlasteten Fahrwegen im Sinne der Richtlinie 2001/14/EG. Werden diese Umleitungsstrecken angeboten, so ist zu gewährleisten, dass die Gesamtdauer der Fahrt nach Möglichkeit eingehalten wird.
 - c) Schienenzugang zu Terminals, die mehr als einen Endnutzer bedienen bzw. bedienen können, wie auch zu anderen Anlagen und Einrichtungen, einschließlich der entsprechenden Zubringerstrecken.
 - d) Schienenzugang zu und von Häfen nach Maßgabe des Anhangs I, einschließlich Zubringerstrecken.
- (2) Die Zubringerstrecken gemäß Absatz 1 Buchstaben c) und d) umfassen am Anfang wie auch am Ende der Fahrt 50 km bzw. 20 % der Länge der Fahrt auf den Schienenverkehrsstrecken gemäß Absatz 1 Buchstabe a), je nachdem, welcher Wert größer ist.

Belgien und Luxemburg als Mitgliedstaaten mit einem relativ kleinen bzw. konzentrierten Netz können die Länge der Zubringerstrecken im ersten Jahr nach dem 15. März 2003 auf mindestens 20 km und bis zum Ende des zweiten Jahres auf mindestens 40 km begrenzen.

ABSCHNITT Va

Überwachungsaufgaben der Kommission*Artikel 10b*

- (1) Die Kommission trifft bis zum 15. September 2001 die erforderlichen Vorkehrungen zur Überwachung der technischen und wirtschaftlichen Bedingungen und der Marktentwicklungen des europäischen Schienenverkehrs. Die Kommission stellt sicher, dass angemessene Mittel bereitgestellt werden, damit dieser Sektor wirksam überwacht werden kann.
- (2) In diesem Rahmen beteiligt die Kommission Vertreter der Mitgliedstaaten und der betreffenden Sektoren, einschließlich der Nutzer, eng an ihren Arbeiten, damit diese in der Lage sind, die Entwicklung des Schienenverkehrs und die Marktentwicklung besser zu überwachen, die Wirkung der getroffenen Maßnahmen zu evaluieren und Wirkungsanalysen der von der Kommission in Aussicht genommenen Maßnahmen vorzulegen.
- (3) Die Kommission überwacht die Nutzung der Schienennetze und die Entwicklung der Rahmenbedingungen im Schienenverkehrssektor, insbesondere in Bezug auf die Wegeentgelte, die Kapazitätszuweisung, die Sicherheitsregelung und die Erteilung von Genehmigungen sowie den Grad der sich herausbildenden Harmonisierung. Sie sorgt für eine aktive Zusammenarbeit zwischen den entsprechenden Regulierungsstellen der Mitgliedstaaten.
- (4) Die Kommission erstattet dem Europäischen Parlament und dem Rat Bericht über
- a) die Entwicklung des Schienenverkehrsbinnenmarkts,
 - b) die Rahmenbedingungen,
 - c) den Sachstand hinsichtlich des Transeuropäischen Schienengüternetzes,
 - d) die Nutzung der Zugangsrechte,
 - e) Hindernisse auf dem Weg zu effizienteren Schienenverkehrsdiensten,

▼M1

- f) Infrastrukturbeschränkungen und
- g) den Rechtsetzungsbedarf.

▼B

ABSCHNITT VI

Schlußbestimmungen**▼M1***Artikel 11*

(1) Die Mitgliedstaaten können die Kommission mit jeder die Durchführung dieser Richtlinie betreffenden Frage befassen. Die entsprechenden Entscheidungen werden nach dem Beratungsverfahren des Artikels 11a Absatz 2 angenommen.

(2) Die zur Anpassung der Anhänge erforderlichen Änderungen werden nach dem Regelungsverfahren des Artikels 11a Absatz 3 angenommen.

Artikel 11a

(1) Die Kommission wird von einem Ausschuss unterstützt.

(2) Wird auf diesen Absatz Bezug genommen, so gelten die Artikel 3 und 7 des Beschlusses 1999/468/EG unter Beachtung von dessen Artikel 8.

(3) Wird auf diesen Absatz Bezug genommen, so gelten die Artikel 5 und 7 des Beschlusses 1999/468/EG unter Beachtung von dessen Artikel 8.

Der Zeitraum nach Artikel 5 Absatz 6 des Beschlusses 1999/468/EG wird auf drei Monate festgesetzt.

(4) Der Ausschuss gibt sich eine Geschäftsordnung.

▼B*Artikel 12*

Die Richtlinie 90/531/EWG des Rates vom 17. September 1990 betreffend die Auftragsvergabe im Bereich der Wasser-, Energie- und Verkehrsversorgung sowie im Telekommunikationssektor⁽¹⁾ bleibt unberührt.

Artikel 13

Die Entscheidung 75/327/EWG wird mit Wirkung vom 1. Januar 1993 aufgehoben.

Verweisungen auf die aufgehobene Entscheidung gelten als Verweisungen auf die vorliegende Richtlinie.

▼M1*Artikel 14*

Die Kommission legt dem Europäischen Parlament, dem Wirtschafts- und Sozialausschuss, dem Ausschuss der Regionen und dem Rat bis zum 15. März 2005 einen Bericht über die Durchführung dieser Richtlinie vor, gegebenenfalls zusammen mit entsprechenden Vorschlägen für die Fortsetzung der Gemeinschaftsmaßnahmen zur Entwicklung des Eisenbahnmarkts und des hierfür geltenden Rechtsrahmens.

⁽¹⁾ ABl. Nr. L 297 vom 29. 10. 1990, S. 1.



Artikel 14a

(1) Für einen Zeitraum von fünf Jahren ab dem 15. März 2003 brauchen folgende Mitgliedstaaten:

- Irland als Insel-Mitgliedstaat, dessen Eisenbahnnetz nur an einen einzigen anderen Mitgliedstaat angebunden ist,
- das Vereinigte Königreich in Bezug auf Nordirland in der gleichen Eigenschaft und
- Griechenland als ein Mitgliedstaat, dessen Eisenbahnnetz an keinen anderen Mitgliedstaat unmittelbar angebunden ist,

die Anforderung, wonach die für einen gerechten und nichtdiskriminierenden Zugang zur Infrastruktur ausschlaggebenden Funktionen gemäß Artikel 6 Absatz 3 Unterabsatz 1 und die Aufgaben gemäß Artikel 7 Absatz 2 Unterabsatz 1 einer unabhängigen Stelle zu übertragen sind, nicht zu erfüllen, insofern als die Mitgliedstaaten durch diese Artikel verpflichtet werden, unabhängige Stellen zur Wahrnehmung der in den genannten Artikeln vorgesehenen Aufgaben einzurichten.

(2) Wenn jedoch

- a) mehr als ein gemäß Artikel 4 der Richtlinie 95/18/EG zugelassenes Eisenbahnunternehmen oder — im Falle Irlands und Nordirlands — ein anderswo auf diese Weise zugelassenes Eisenbahnunternehmen einen förmlichen Antrag stellt auf Durchführung konkurrierender Eisenbahnverkehrsleistungen in, nach oder von Irland, Nordirland oder Griechenland, wird nach dem Beratungsverfahren des Artikels 11a Absatz 2 entschieden, ob diese Ausnahmeregelung weiterhin anwendbar ist, oder
- b) ein Eisenbahnunternehmen, das in Irland, Nordirland oder Griechenland Eisenbahnverkehrsleistungen erbringt, einen förmlichen Antrag stellt auf Durchführung von Eisenbahnverkehrsleistungen in, nach oder aus dem Hoheitsgebiet eines anderen Mitgliedstaats (im Falle Irlands oder des Vereinigten Königreichs in Bezug auf Nordirland oder im Falle beider Gebiete ausgehend von einem Mitgliedstaat außerhalb der Gebiete von Irland und Nordirland), gilt die Ausnahme des Absatzes 1 nicht.

Binnen eines Jahres nach Eingang der nach dem Beratungsverfahren des Artikels 11a Absatz 2 getroffenen Entscheidung gemäß Buchstabe a) oder nach Eingang der Notifizierung des in Buchstabe b) genannten förmlichen Antrags erlassen der bzw. die betreffenden Mitgliedstaaten (Irland, das Vereinigte Königreich in Bezug auf Nordirland oder Griechenland) 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 11a Absatz 2. Das genannte Beratungsverfahren 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 Mitgliedstaat erbracht werden, der eine erneute Ausnahmeregelung beantragt hat.

(4) Luxemburg als Mitgliedstaat mit einem relativ kleinen Schienennetz braucht bis zum 31. August 2004 die Anforderung nicht anzuwenden, wonach die für einen gerechten und nichtdiskriminierenden Zugang zur Infrastruktur ausschlaggebenden Funktionen einer unabhängigen Stelle

▼MI

zu übertragen sind, wie es in Artikel 6 Absatz 3 erster Unterabsatz insofern vorgesehen ist, als er die Mitgliedstaaten verpflichtet, unabhängige Stellen zur Wahrnehmung der in dem genannten Artikel vorgesehenen Aufgaben einzurichten.

▼B

Artikel 15

Die Mitgliedstaaten erlassen nach Anhörung der Kommission die erforderlichen Rechts- und Verwaltungsvorschriften, um dieser Richtlinie spätestens zum 1. Januar 1993 nachzukommen. Sie setzen die Kommission unverzüglich davon in Kenntnis.

Wenn die Mitgliedstaaten Vorschriften nach Absatz 1 erlassen, nehmen sie in den Vorschriften selbst oder durch einen Hinweis bei der amtlichen Veröffentlichung auf diese Richtlinie Bezug. Die Mitgliedstaaten regeln die Einzelheiten der Bezugnahme.

Artikel 16

Diese Richtlinie ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.



ANHANG I

HÄFEN

BELGIË/BELGIQUE

Antwerpen/Anvers
Gent/Gand
Zeebrugge/Zeebruges

DANMARK

Ålborg
Århus
Esbjerg
Fredericia
København
Nyborg
Odense

DEUTSCHLAND

Brake
Bremen/Bremerhaven
Brunsbüttel
Cuxhaven
Emden
Hamburg
Kiel
Lübeck
Nordenham
Puttgarden
Rostock
Sassnitz
Wilhelmshaven
Wismar

ΕΛΛΑΣ

Αλεξανδρούπολις
Ελευσίνα
Πάτρα
Πειραιάς
Θεσσαλονίκη
Βόλος

ESPAÑA

Algeciras
Almería
Barcelona
Bilbao
Cartagena-Escombreras
Gijón
Huelva
Tarragona

▼**MI**

Valencia
Vigo

FRANCE

Bayonne
Bordeaux
Boulogne
Calais
Cherbourg
Dunkerque
Fos-Marseille
La Rochelle
Le Havre
Nantes
Port-la-Nouvelle
Rouen
Sète
St-Nazaire

IRELAND

Cork
Dublin

ITALIA

Ancona
Bari
Brindisi
C. Vecchia
Genova
Gioia Tauro
La Spezia
Livorno
Napoli
Piombino
Ravenna
Salerno
Savona
Taranto
Trieste
Venezia

LUXEMBOURG

NEDERLAND

Amsterdam Zeehaven
Delfzijl/Eemshaven
Vlissingen
Rotterdam Zeehaven
Terneuzen



ÖSTERREICH

PORTUGAL

Leixões

Lisboa

Setúbal

Sines

SUOMI/FINLAND

Hamina

Hanko

Helsinki

Kemi

Kokkola

Kotka

Oulu

Pori

Rauma

Tornio

Turku

SVERIGE

Göteborg-Varberg

Helsingborg

Luleå

Malmö

Norrköping

Oxelösund

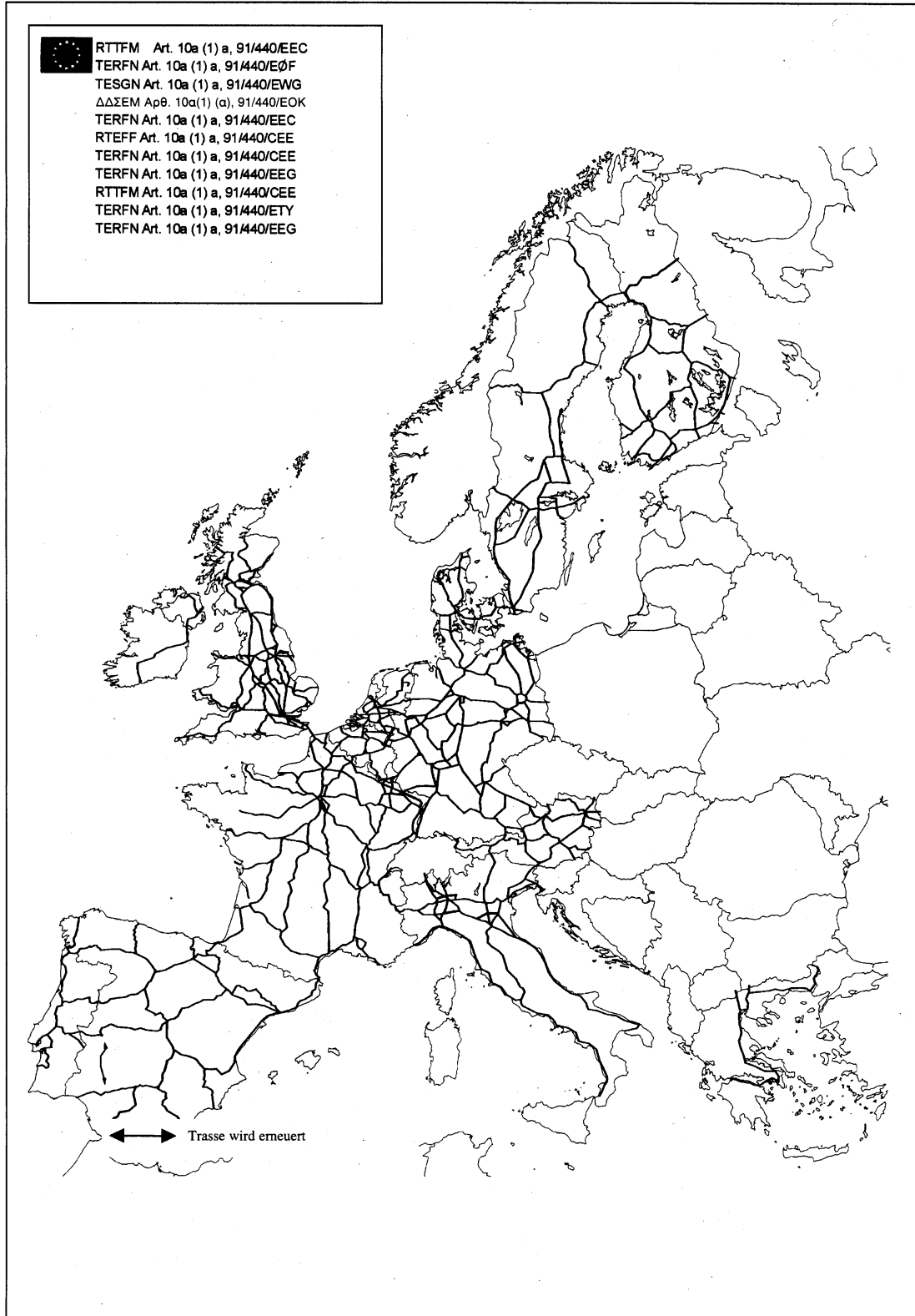
Stockholm

Trelleborg-Ystad

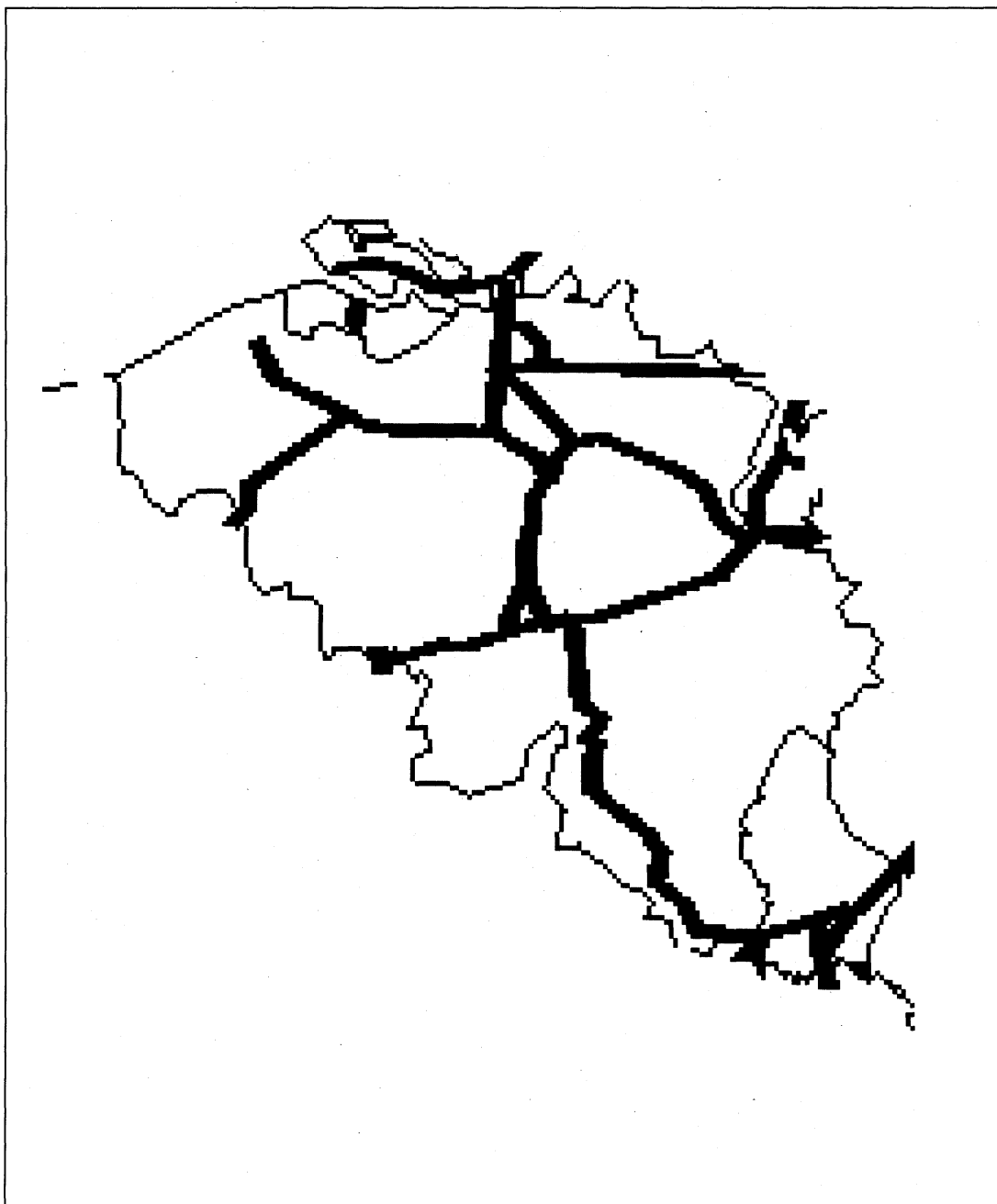
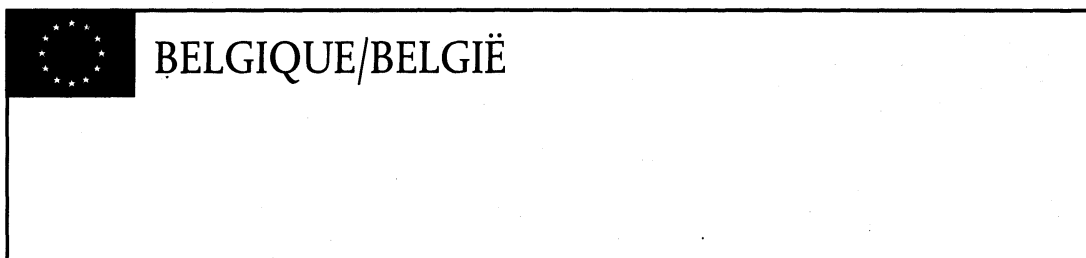
Umeå

UNITED KINGDOM

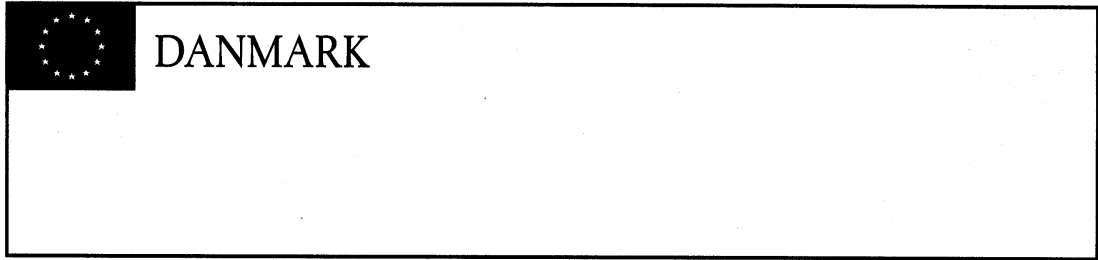
Alle Häfen mit Eisenbahnanschluss



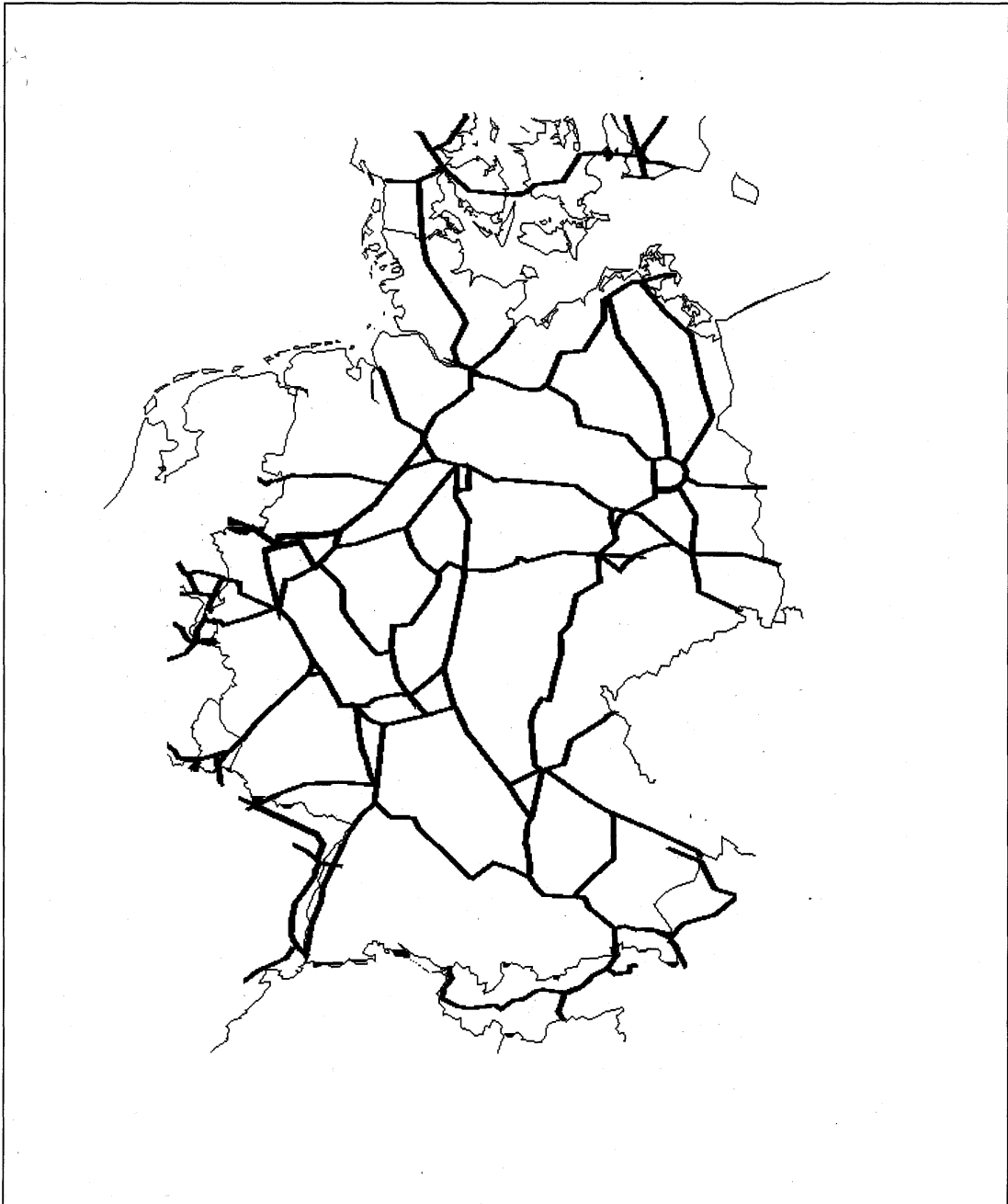
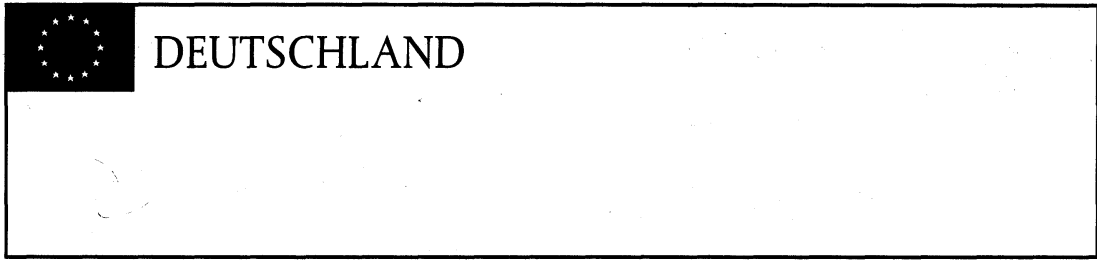
▼MI



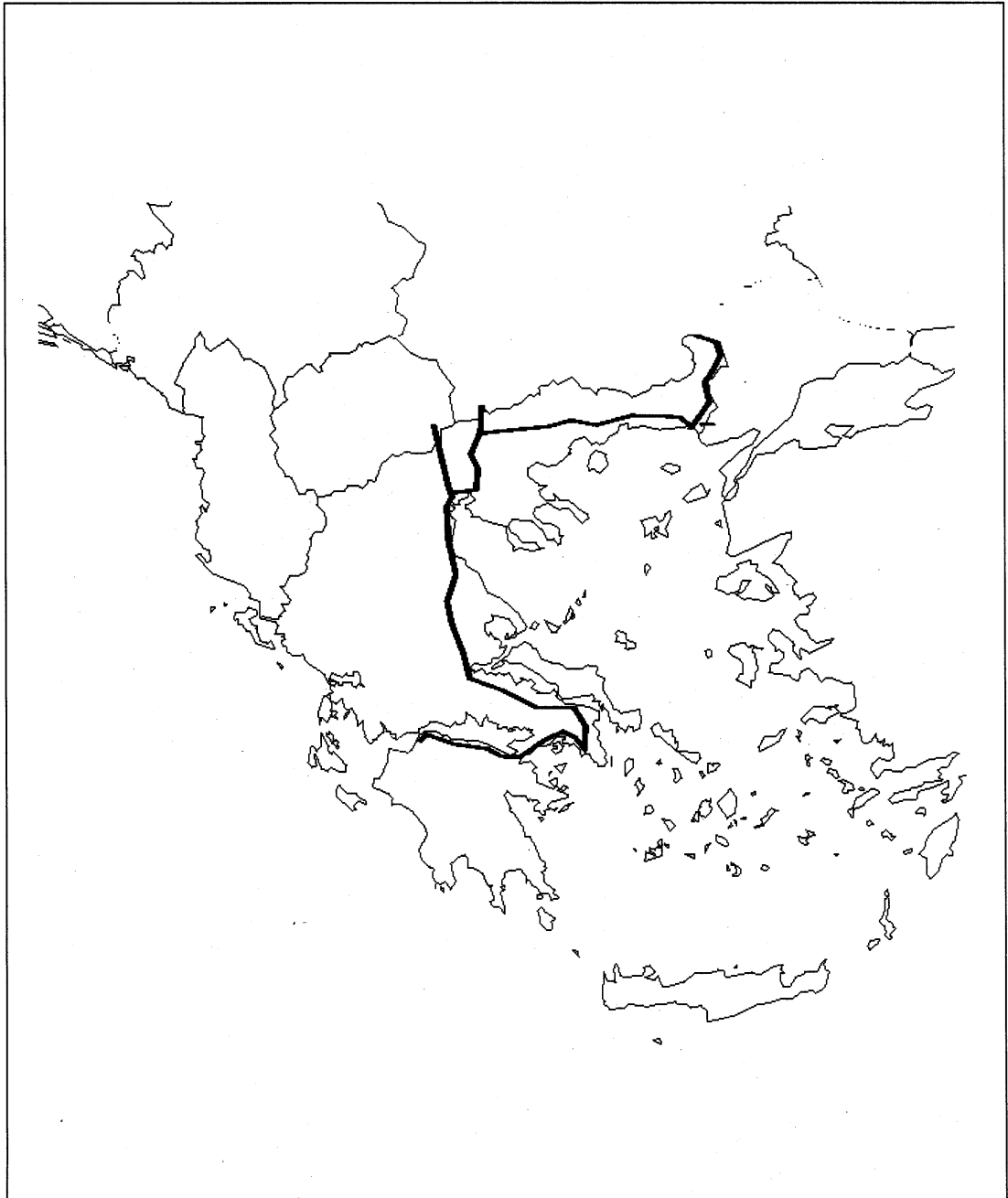
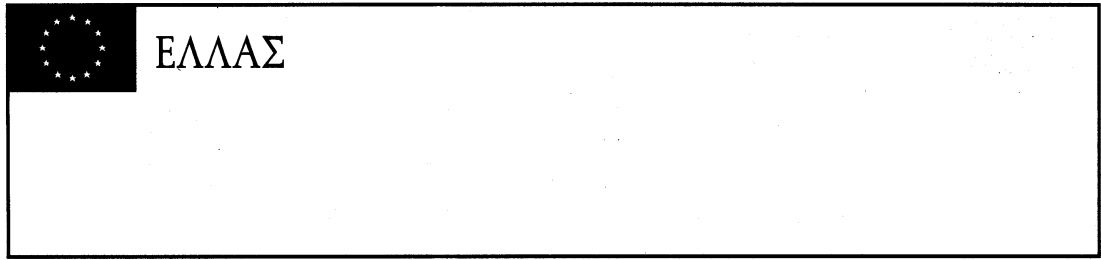
▼MI



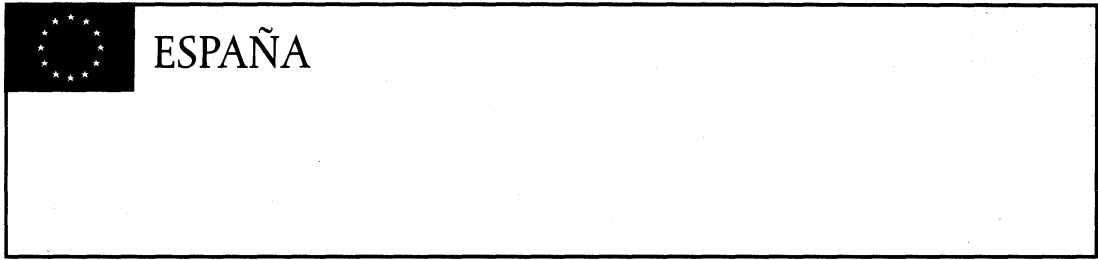
▼MI



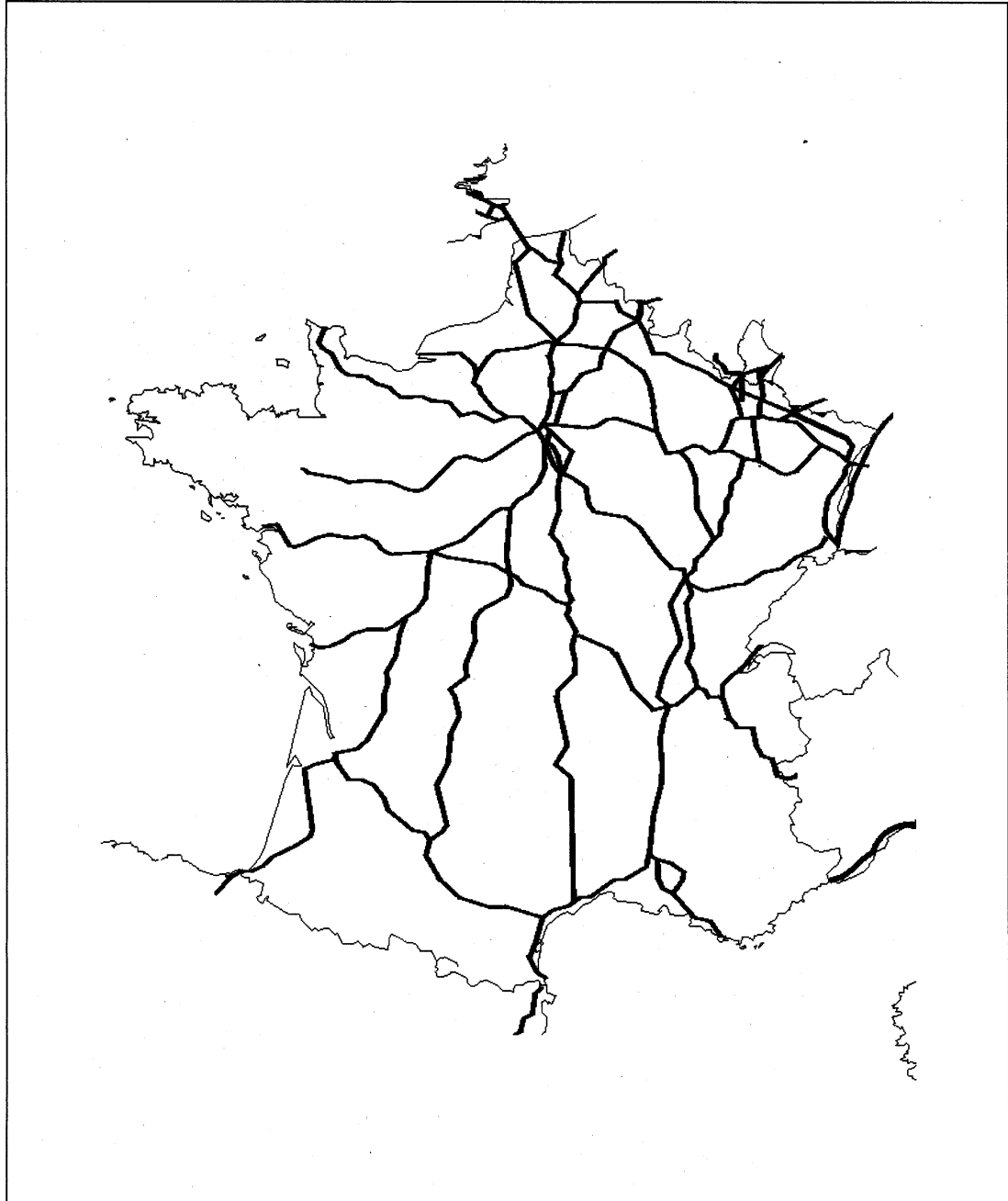
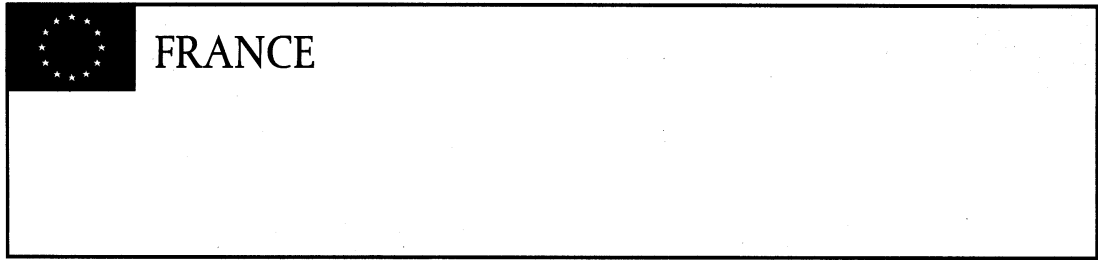
▼MI



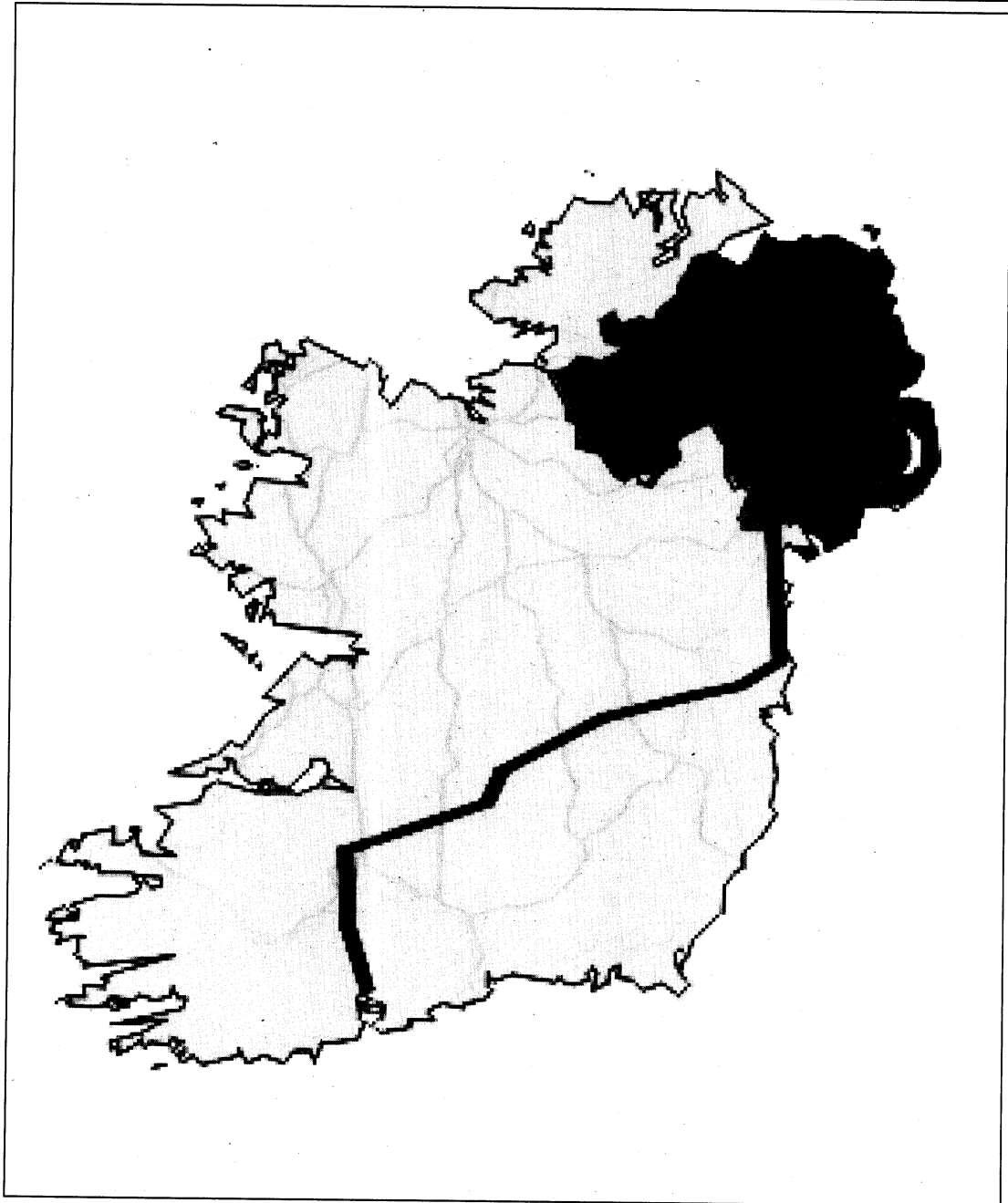
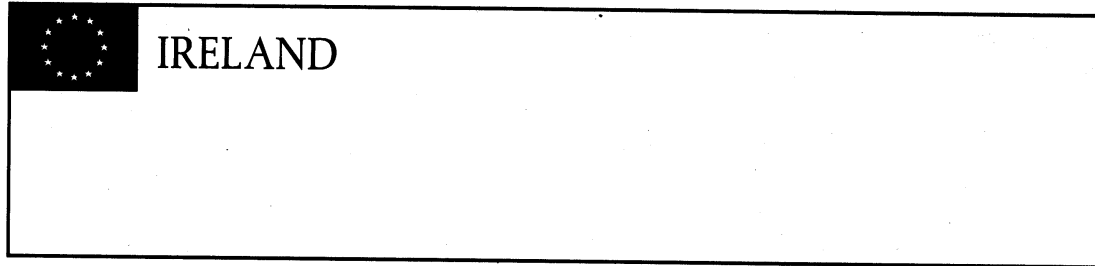
▼MI



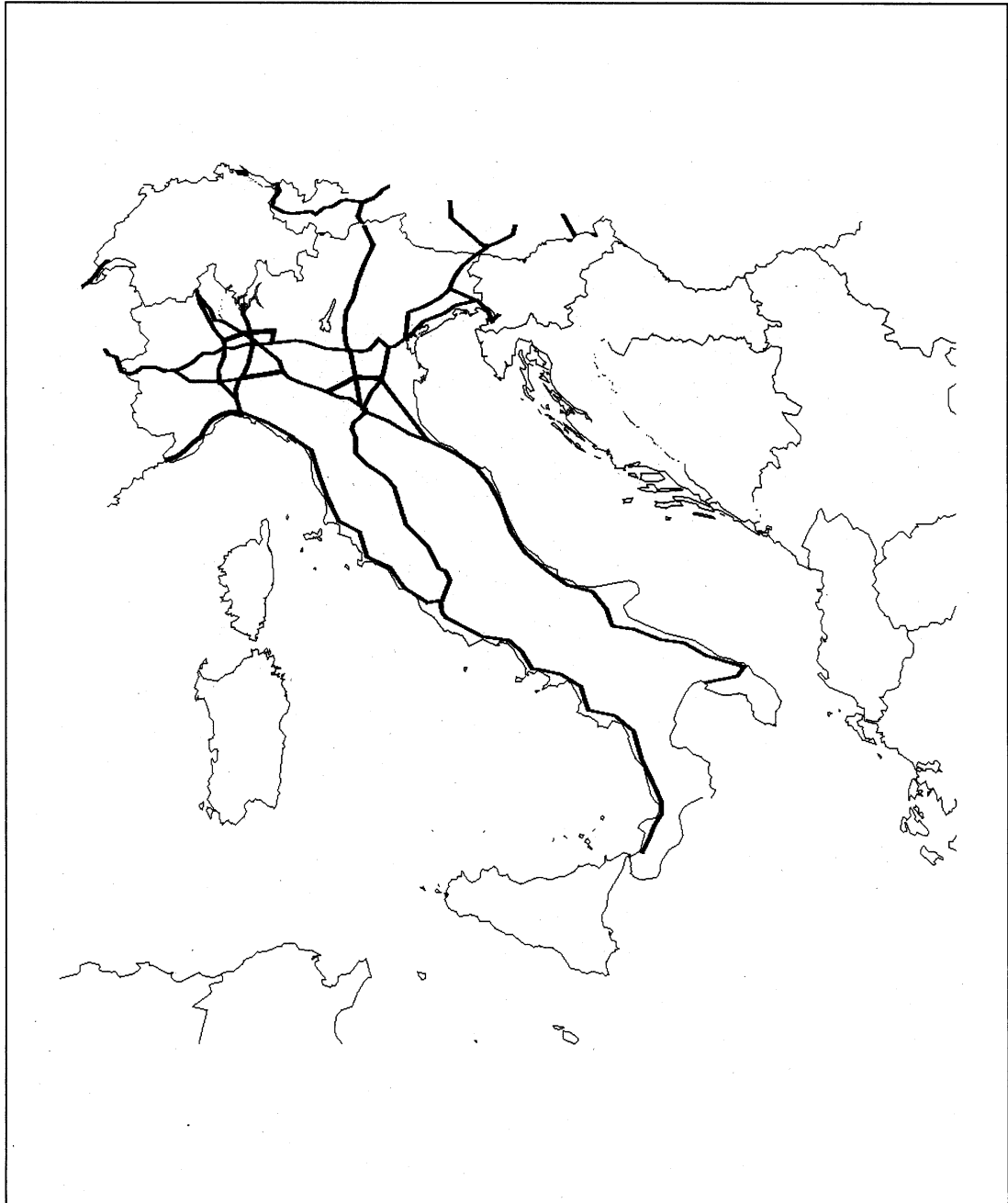
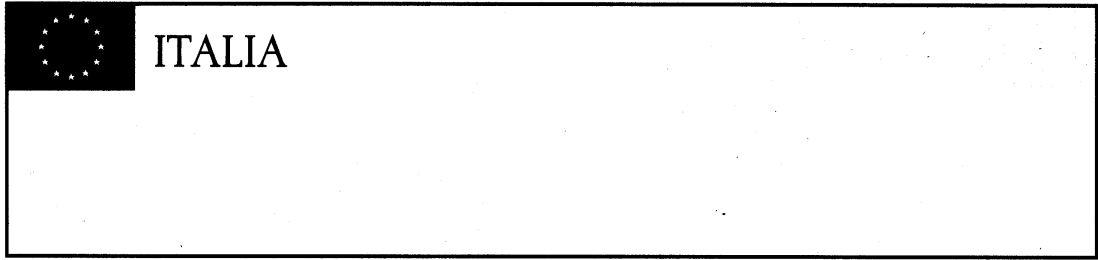
▼MI



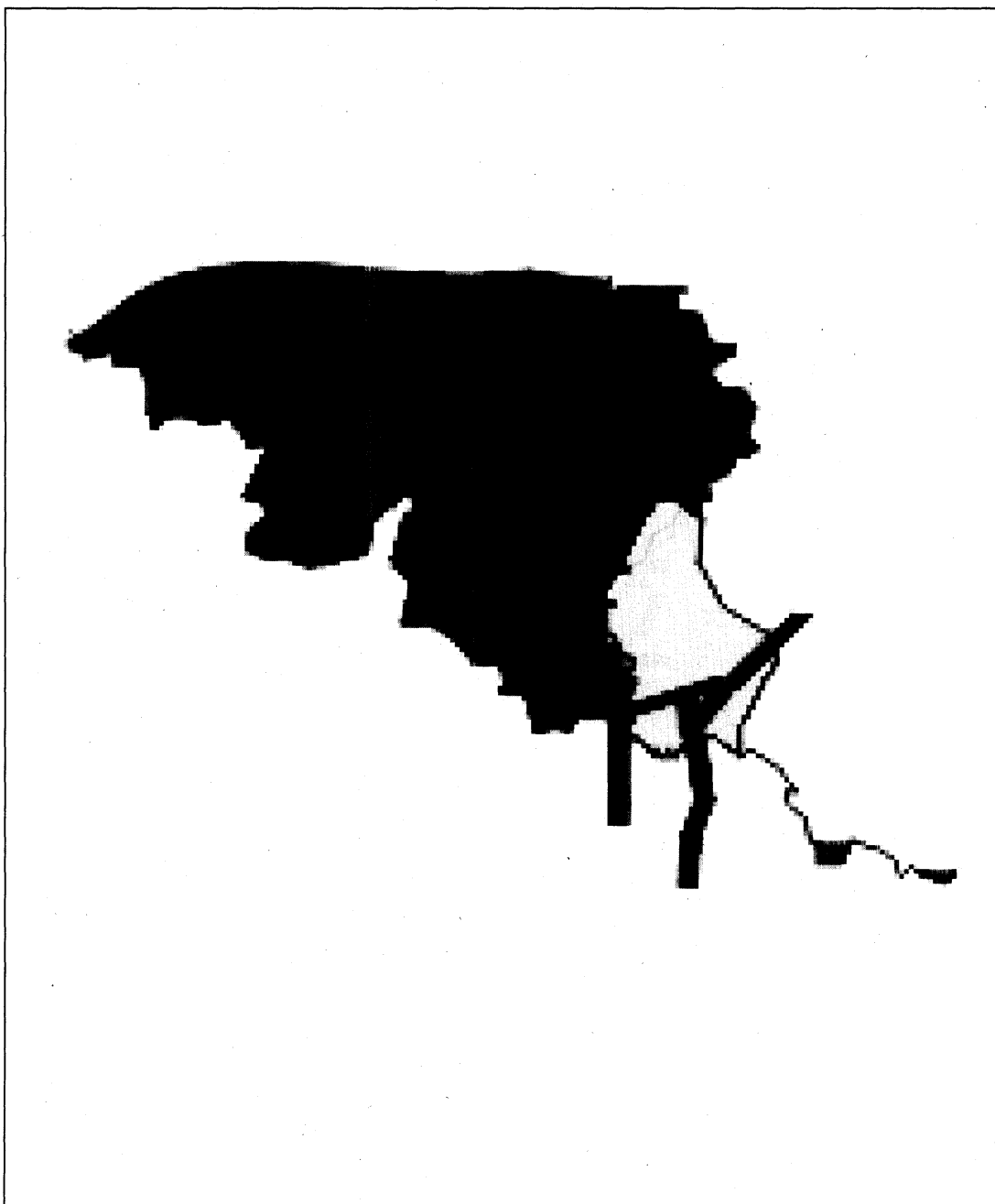
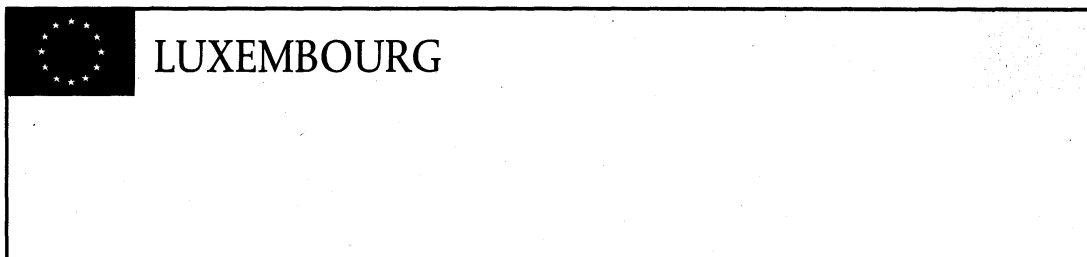
▼MI



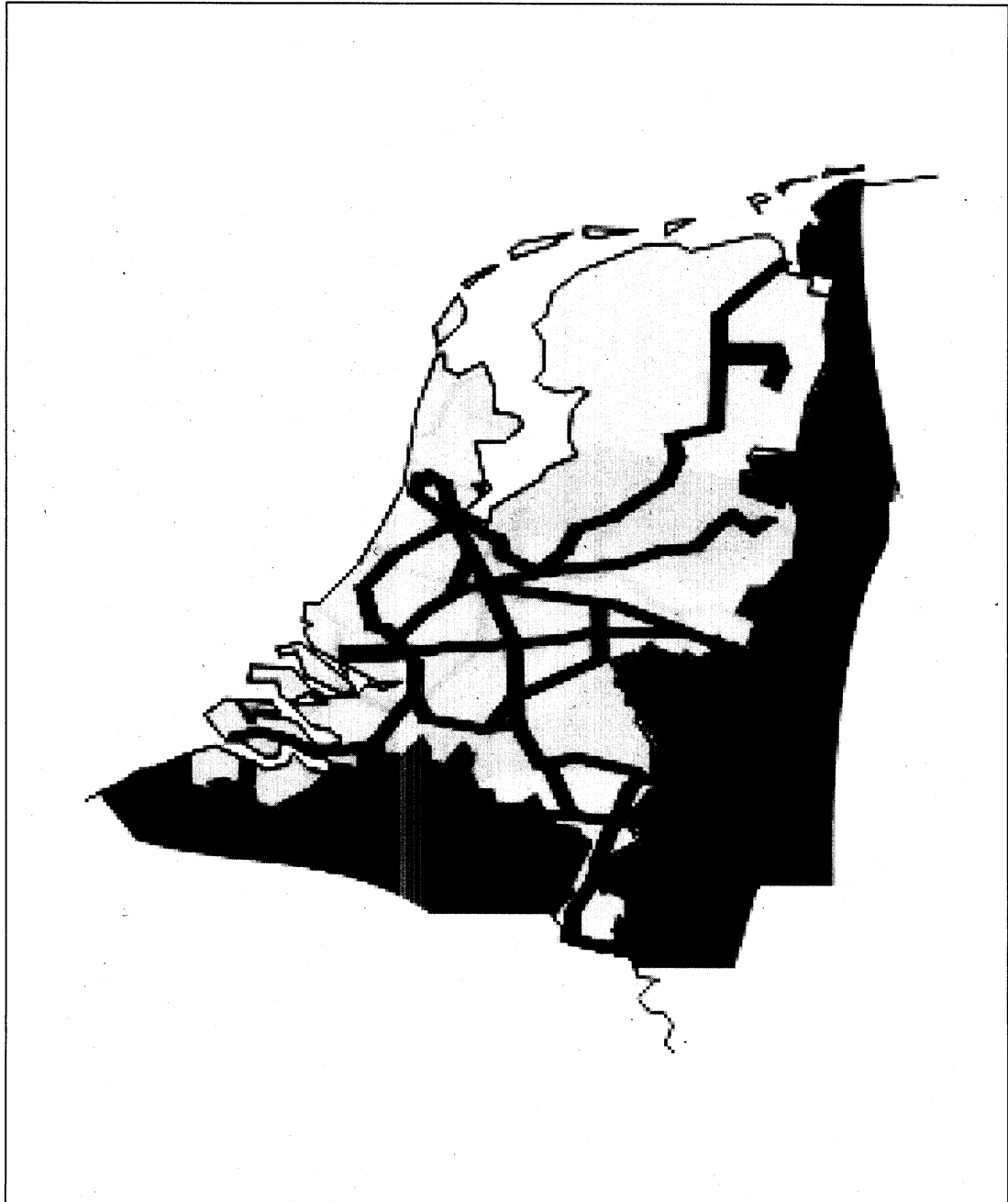
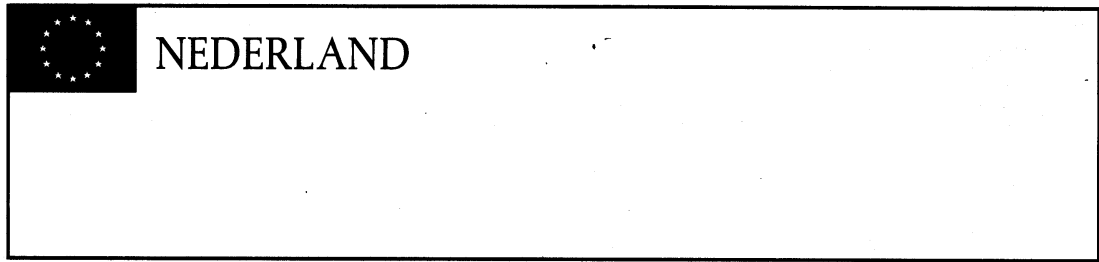
▼MI



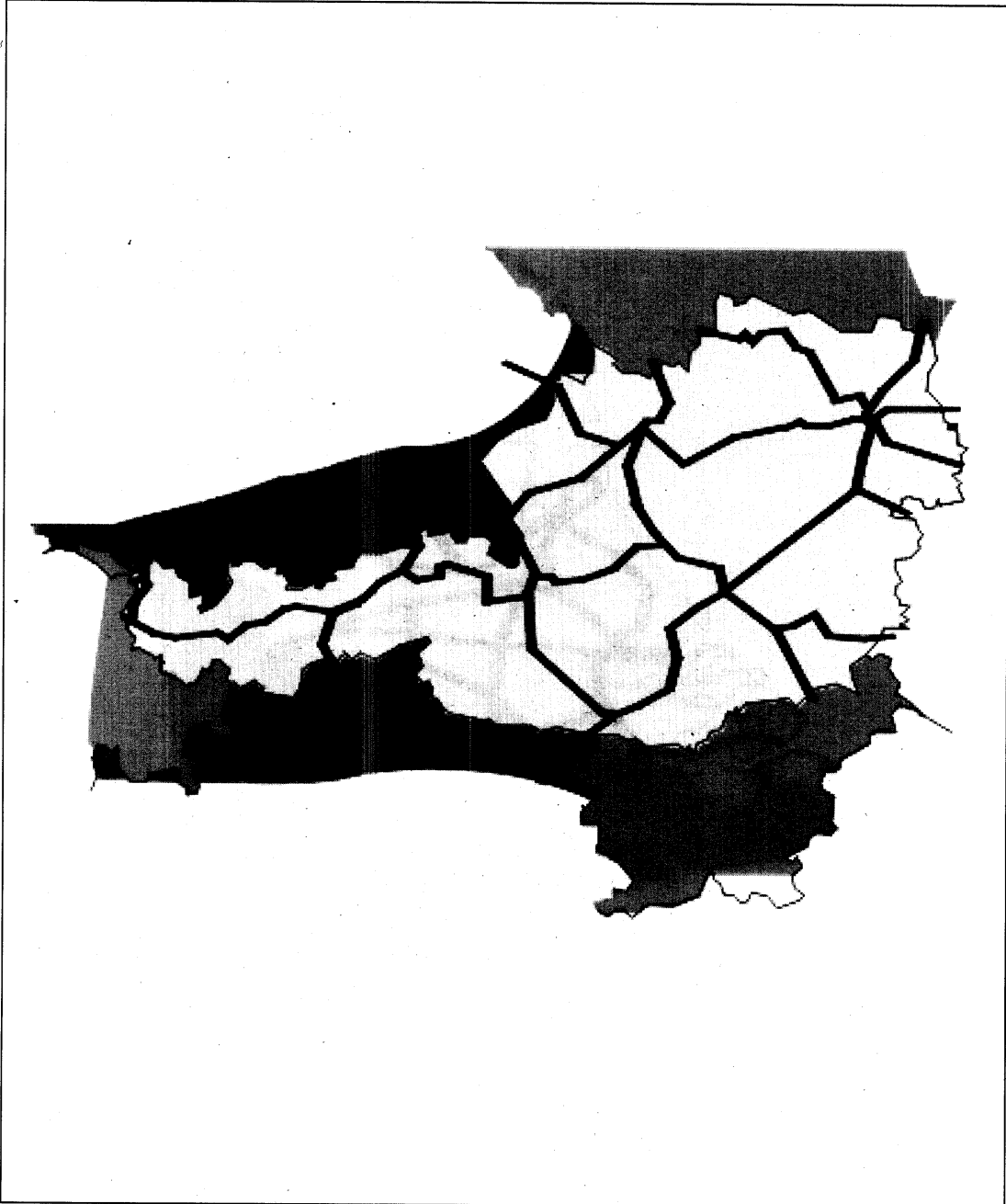
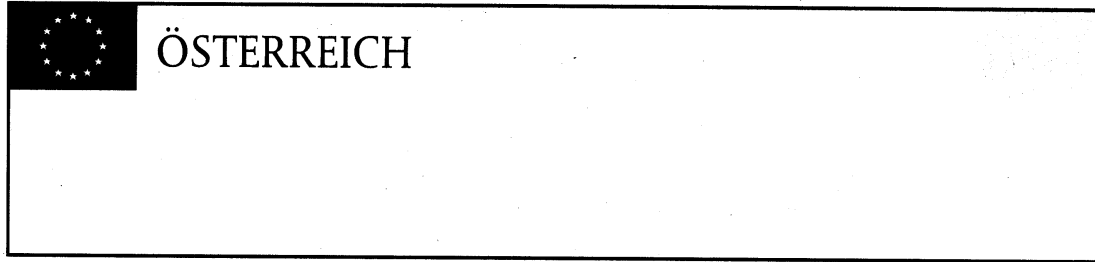
▼MI



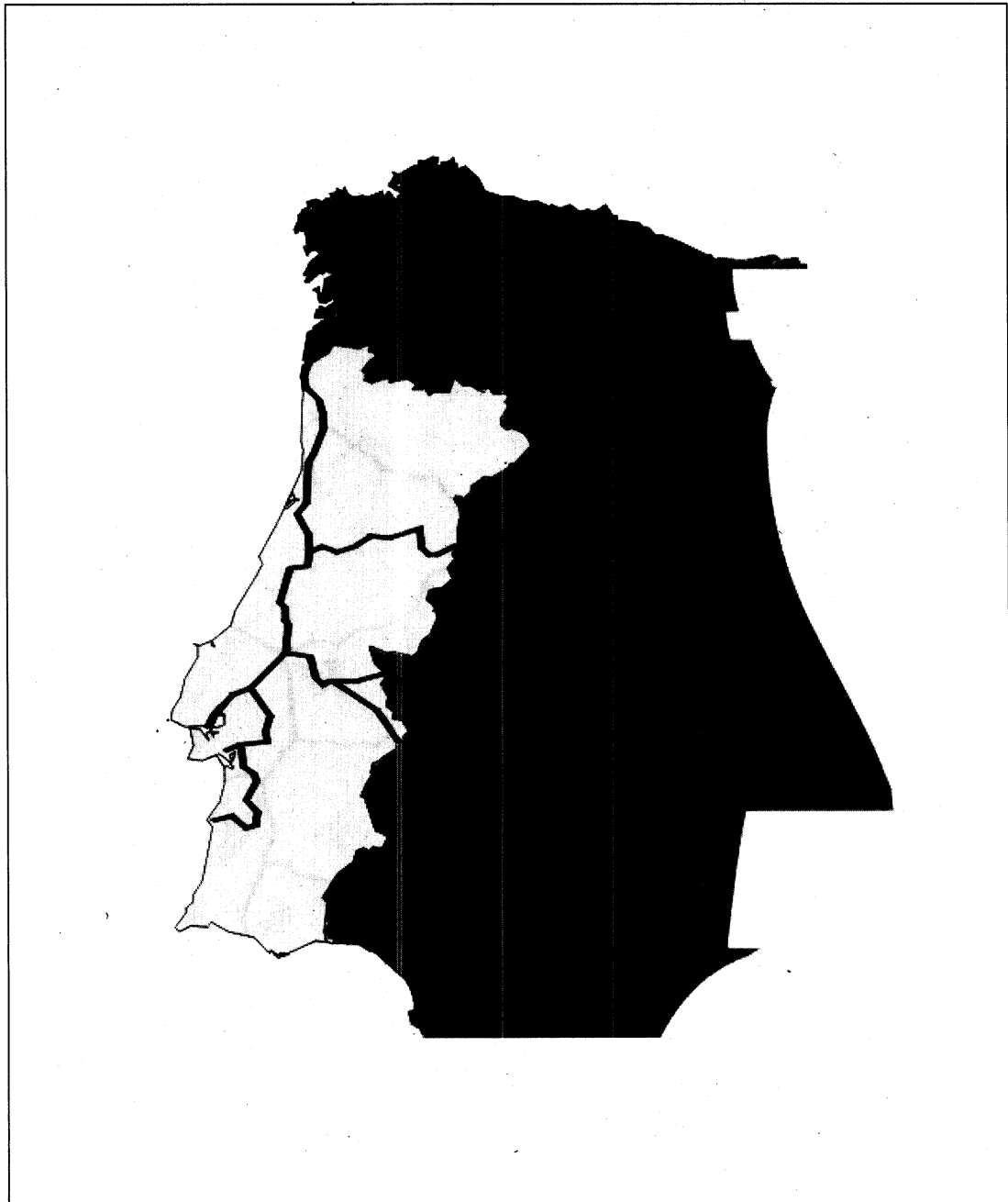
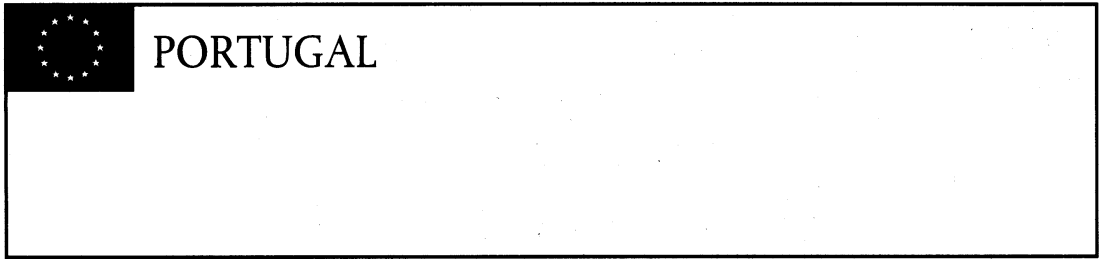
▼MI



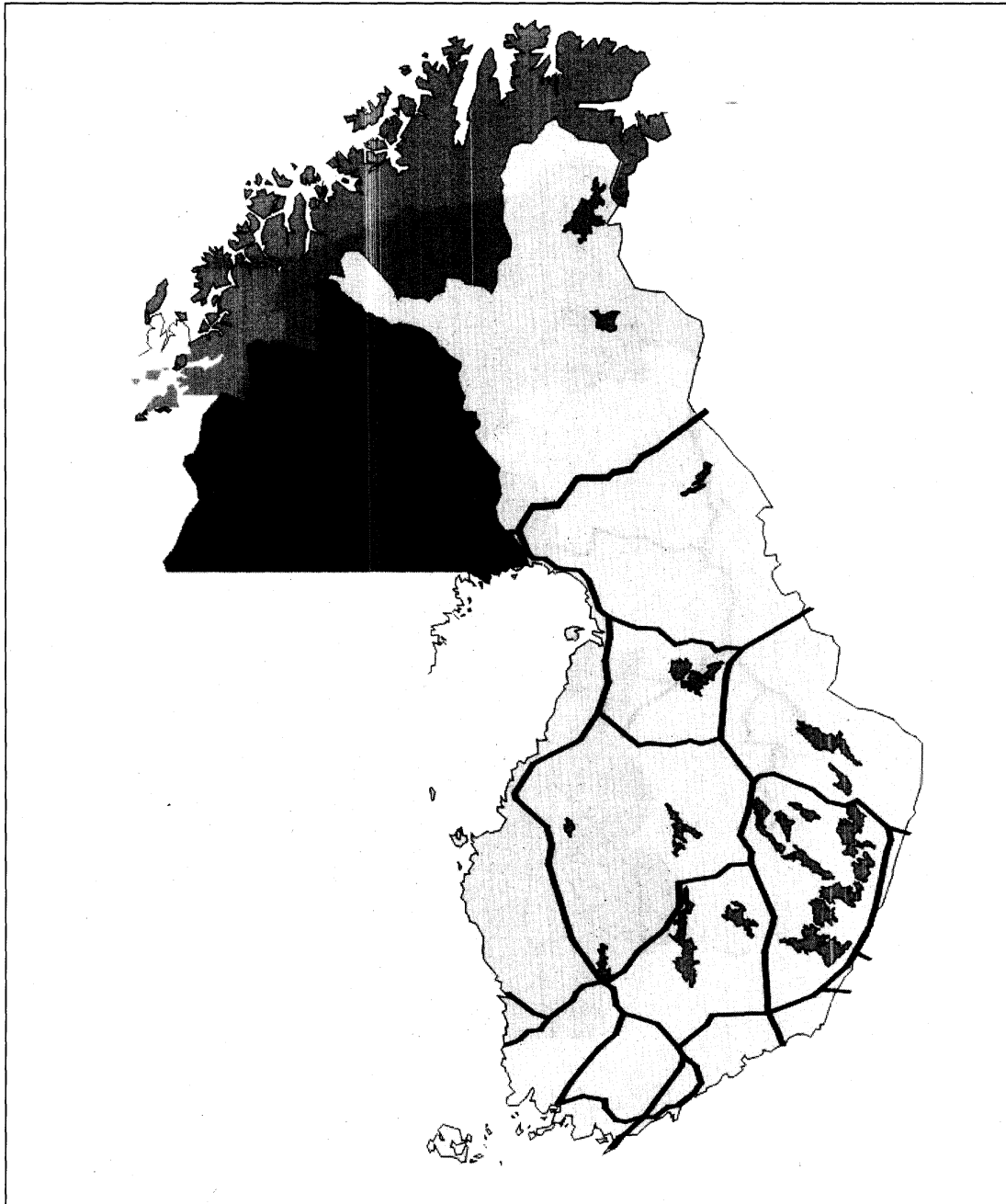
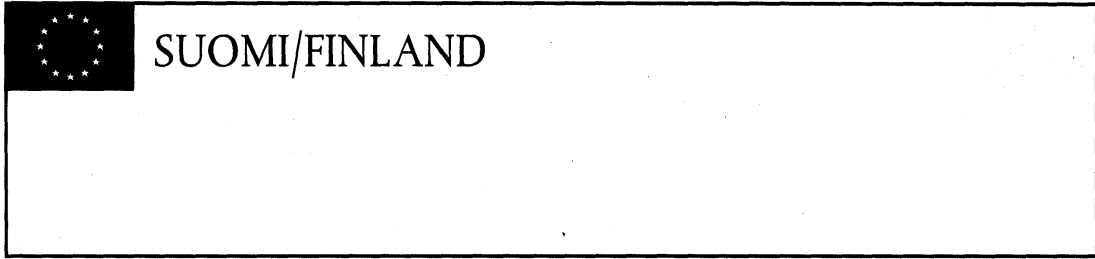
▼MI



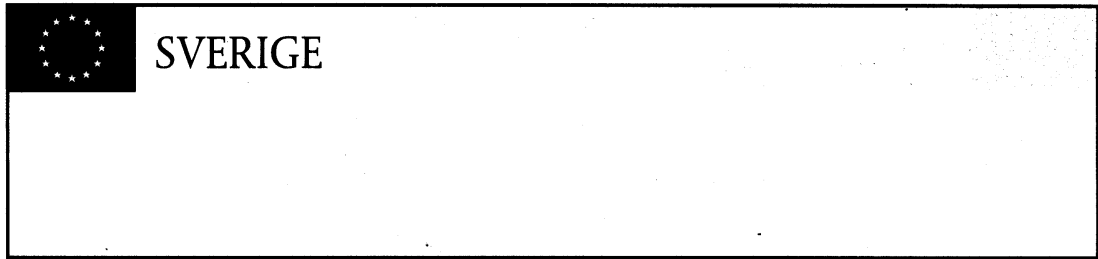
▼MI



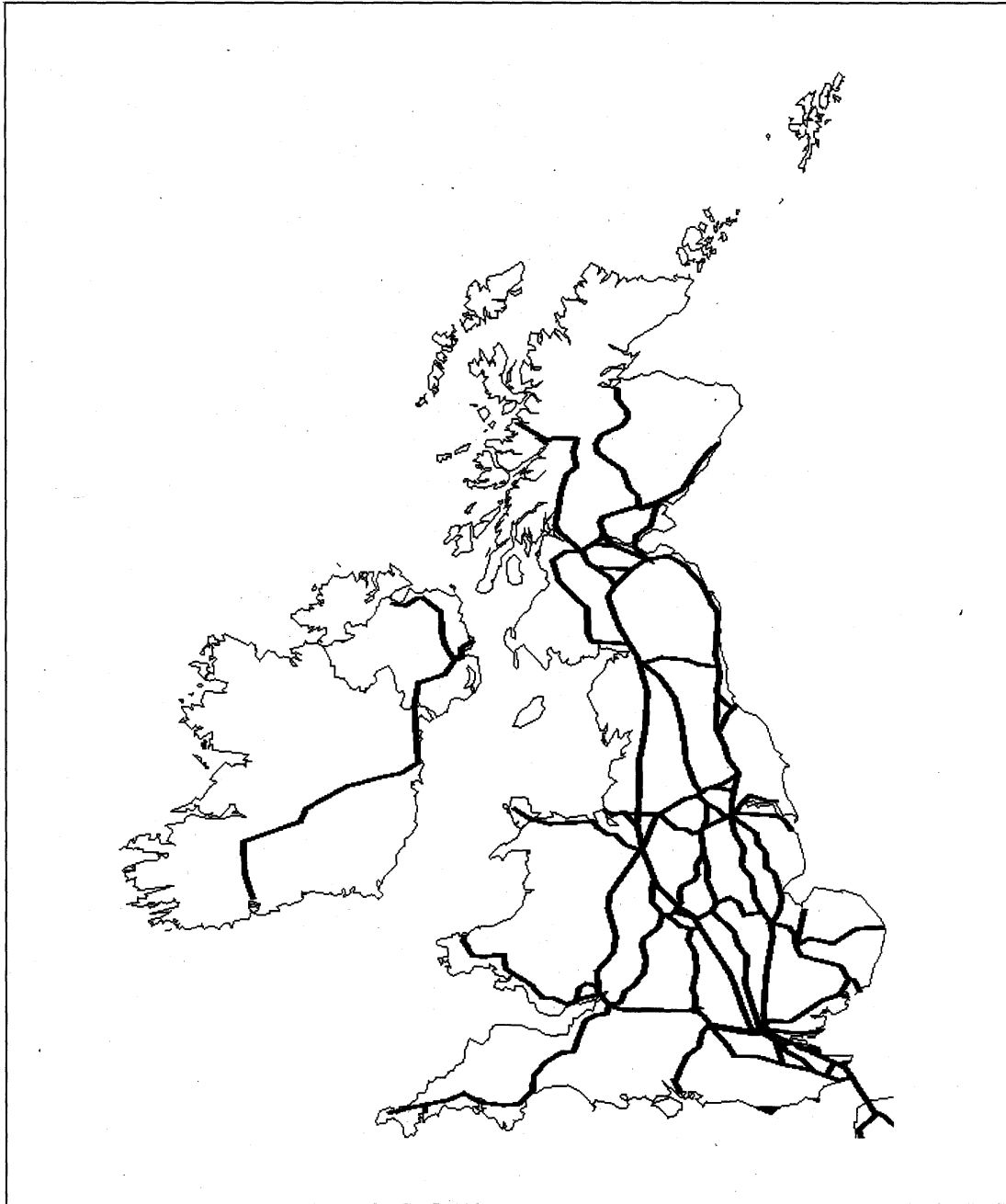
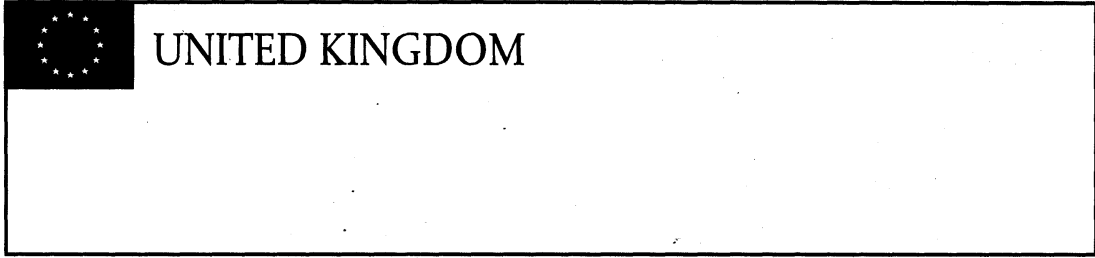
▼MI



▼MI



▼MI



▼**MI**

ANHANG II

Verzeichnis der wesentlichen Funktionen nach Artikel 6 Absatz 3:

- Vorarbeiten und Entscheidungen über die Zulassung von Eisenbahnunternehmen, einschließlich der Gewährung einzelner Genehmigungen;
- Entscheidungen über die Trassenzuweisung, einschließlich sowohl der Bestimmung als auch der Beurteilung der Verfügbarkeit und der Zuweisung von einzelnen Zugtrassen;
- Entscheidungen über die Wegeentgelte;
- Überwachung der Einhaltung von Verpflichtungen zur Bereitstellung bestimmter Dienstleistungen für die Allgemeinheit.