

20.01.94 *33 Seiten*

EU - Fz - U - VP

Unterrichtung
durch die Bundesregierung

Vorschlag für eine Richtlinie des Rates über die Erteilung von Betriebsgenehmigungen an Eisenbahnunternehmen

Vorschlag für eine Richtlinie des Rates über die Zuweisung von Fahrwegkapazität der Eisenbahnen und die Berechnung von Wegeentgelten

KOM(93) 678 endg.; Ratsdok. 11502/93

69/94

Übermittelt vom Bundesministerium für Wirtschaft am 20. Januar 1994 gemäß § 2 des Gesetzes über die Zusammenarbeit von Bund und Ländern in Angelegenheiten der Europäischen Union (BGBl. I 1993 S. 313 ff.).

Die Vorlage ist von der Kommission der Europäischen Gemeinschaften am 15. Dezember 1993 dem Herrn Präsidenten des Rates der Europäischen Union übermittelt worden.

Das Europäische Parlament und der Wirtschafts- und Sozialausschuß werden an den Beratungen beteiligt.

Die Kommission strebt die Festlegung eines gemeinsamen Standpunktes des Rates im Juni 1994 an.

Hinweis: vgl. Drucksache 106/90 = AE-Nr. 900271

Vorschlag für eine

RICHTLINIE DES RATES

über die Erteilung von Betriebsgenehmigungen an Eisenbahnunternehmen

BEGRÜNDUNG

Einleitung

1. Rechtsvorschriften der Gemeinschaft über die Bedingungen, unter denen Unternehmen auf dem Markt tätig werden dürfen, gibt es bereits für den Straßen- und den Luftverkehr⁽¹⁾. Die wesentlichen Anforderungen an die fachliche Eignung, finanzielle Leistungsfähigkeit und betriebliche Erfahrung sind für alle Verkehrsträger generell dieselben. Für die Eisenbahnunternehmen waren derartige Vorschriften bisher nicht notwendig, weil es keine Rechte auf Zugang zu den Eisenbahnnetzen gab. Der Erlass der Richtlinie 91/440⁽²⁾ hat eine völlig neue Lage geschaffen. Die Richtlinie 91/440 erteilt Unternehmen, die grenzüberschreitende Beförderungen im kombinierten Verkehr erbringen, und Gruppierungen von Eisenbahnunternehmen erstmals das Recht auf Zugang zum Fahrweg der Eisenbahnen, damit sie grenzüberschreitende Verkehrsdienste zwischen ihren Niederlassungsländern betreiben können. Es versteht sich, daß diese Richtlinie den Anstoß dazu gegeben hat, die Politik gegenüber dem Zugang zu den Netzen der Eisenbahnunternehmen zu überdenken, und daß etliche Mitgliedstaaten die Absicht haben, die bisher festgefügte Struktur des Eisenbahnverkehrs zu ändern. Der Rat hat die Kommission aufgefordert zu prüfen, wie die Effizienz der Eisenbahnen verbessert werden kann, und bis zum 1. Januar 1995 die erforderlichen Vorschläge zu unterbreiten. Dieser Vorschlag ist ein wichtiger Teil zur Vorbereitung eines weiteren Rechtsaktes der Gemeinschaft und soll die Richtlinie 91/440 ergänzen.

2. Die Ziffern 2 a bis 2 d enthalten die Begründung dieses Vorschlags.

- 2a. Welche Ziele sollen mit dem Vorschlag angesichts der Verpflichtungen der Gemeinschaft verfolgt werden?

Um die Anwendung gemeinsamer Bedingungen für den Zugang zum Eisenbahnmarkt der Gemeinschaft vor allem angesichts der neuen Zugangsrechte nach der Richtlinie 91/440 sicherzustellen, ist eine Gemeinschaftsgenehmigung erforderlich. In der jüngsten Mitteilung über die Zukunft der gemeinsamen Verkehrspolitik wird es als notwendig bezeichnet, die bestehenden Verkehrssysteme besser zu nutzen. Damit das Eisenbahnsystem effizienter genutzt werden kann,

⁽¹⁾ Verordnung des Rates (EWG) Nr. 2407/92 über die Erteilung von Betriebsgenehmigungen an Luftfahrtunternehmen (ABl. Nr. L 240 vom 24.8.1992); Richtlinie 74/561 des Rates vom 12.11.1974 über die Zulassung zum Beruf des Güterkraftverkehrsunternehmers im innerstaatlichen und grenzüberschreitenden Verkehr (ABl. Nr. L 308 vom 19.11.1974).

⁽²⁾ Richtlinie des Rates vom 29. Juli 1991 über die Entwicklung der Eisenbahnen der Gemeinschaft (ABl. Nr. L 237 vom 24.8.1991, S. 25).

müssen neue Unternehmen zugelassen und die Bildung internationaler Gruppierungen zwischen bestehenden Unternehmen gefördert werden. Dieser Prozeß wirft jedoch einige Probleme auf, da zwischen der erforderlichen Erhaltung von Sicherheitsnormen und einer befriedigenden Arbeitsumgebung ein ausgewogenes Verhältnis bestehen muß, ohne daß neu hinzukommenden Unternehmen deshalb Schwierigkeiten bereitet werden dürfen.

Soll es einen breiteren Zugang zum Eisenbahnsystem der Gemeinschaft geben, dann darf dafür nicht die Qualität des bestehenden Eisenbahnbetriebs geopfert werden. Wenn mehrere Unternehmen das Eisenbahnnetz der Gemeinschaft benutzen können, dann muß ein System für die Erteilung von Betriebsgenehmigungen die Gewähr bieten, daß die betreffenden Unternehmen sichere und effiziente Verkehrsdienste betreiben. Außerdem kommt es darauf an, die Richtlinie 91/440, den ersten Schritt zur Öffnung des Zugangs, insbesondere im Hinblick auf die Bedingungen zu konsolidieren, unter denen der Zugang zum Fahrweg gewährt wird. Dieser Vorschlag soll mit dem zugehörigen Vorschlag für den Fahrweg⁽³⁾ einen gemeinsamen Rahmen für die Erteilung von Betriebsgenehmigungen und für den Zugang zum Fahrweg festlegen und dadurch die Anwendung der Richtlinie 91/440 unterstützen.

- 2b. Fällt der Vorschlag in die alleinige Zuständigkeit der Gemeinschaft, oder gibt es eine geteilte Zuständigkeit mit den Mitgliedstaaten?

Dieser Vorschlag beruht auf Artikel 75 des Vertrags und fällt daher in die alleinige Zuständigkeit der Gemeinschaft.

- 2c. Über welche Aktionsmöglichkeiten verfügt die Gemeinschaft?

Damit neue Eisenbahnunternehmen die Möglichkeiten des Binnenmarktes für Verkehr nutzen können, muß in einem rechtlichen Rahmen ein grundlegendes Gemeinschaftssystem für die Erteilung von Betriebsgenehmigungen geschaffen werden. Ein Gemeinschaftssystem soll uneinheitliche Maßnahmen der Mitgliedstaaten ausschließen, welche die Weiterentwicklung der Eisenbahnen in der Gemeinschaft insbesondere im grenzüberschreitenden Verkehr nur behindern würden.

- 2d. Ist eine einheitliche Verordnung notwendig, oder würde eine Richtlinie ausreichen?

Die Richtlinie soll einen grundlegenden rechtlichen Rahmen festlegen und die Ausarbeitung ins einzelne gehender Anforderungen den Mitgliedstaaten überlassen. Eine Richtlinie dürfte das rechte Gleichgewicht zwischen einem hinreichend einheitlichen Gemeinschaftskonzept für eine Betriebsgenehmigung und einem dezentralisierten System sein, bei dem das Subsidiaritätsprinzip voll berücksichtigt wird.

Inhalt und Umfang des Richtlinienvorschlags

3. Die Eisenbahnen der Gemeinschaft haben bekanntlich ein ausgezeichnetes und weitaus höheres Sicherheitsniveau als ihre Wettbewerber im Straßenverkehr. Die Erfahrung im Verkehr lehrt, daß sich wirtschaftliche Stabilität und finanzielle Stärke der Unternehmen auf die Leistungsfähigkeit bei der Einhaltung von Sicherheitsvorschriften auswirken können. Im Eisenbahnverkehr setzen die grenzüberschreitenden Beförderungsleistungen und der Zwang zu hohen Sicherheitsnormen voraus, daß die Gemeinschaft die Anforderungen an die Beurteilung

⁽³⁾ KOM(93) xxx (verteilt).

der fachlichen Eignung, finanziellen Leistungsfähigkeit und der betrieblichen Effizienz von Unternehmen festlegt, die neu auf den Markt kommen wollen oder dort bereits tätig sind. Alle Unternehmen, die diese Anforderungen erfüllen, haben allerdings Anspruch auf eine Betriebsgenehmigung. Die Erteilung einer solchen Genehmigung soll ein Zeichen dafür sein, daß ein Unternehmen effiziente Beförderungsleistungen im Eisenbahnverkehr erbringen kann.

4. Eisenbahnunternehmen müssen nicht nur die allgemeinen Anforderungen an die fachliche Eignung usw. erfüllen, sondern auch in der Lage sein, ihrer Haftpflicht bei Unfällen nachzukommen. Ferner müssen Eisenbahnunternehmen, solange konkrete Gemeinschaftsvorschriften für die Sicherheit fehlen, die internationalen Vereinbarungen und Übereinkommen über den Personen- und Güterverkehr einhalten. Diese Vereinbarungen, die unter anderem die Beförderung gefährlicher Güter, Bauvorschriften für Fahrzeuge und andere Gegenstände des Anlagevermögens betreffen, erleichtern alle Beförderungen im grenzüberschreitenden Verkehr. Hinzu kommt, daß die Mitgliedstaaten im Sinne des Subsidiaritätsprinzips die Möglichkeit erhalten sollen, weitere wesentliche Anforderungen vorzuschreiben, soweit sie mit dem Gemeinschaftsrecht in Einklang stehen.
5. Angesichts des großen Gewichts, das auf die fachliche und technische Eignung der Eisenbahnunternehmen gelegt wird, müssen besondere Ausbildungseinrichtungen allgemein zugänglich gemacht werden. Dieser Zugang, der auf marktwirtschaftlicher Grundlage gewährt werden sollte, ist von entscheidender Bedeutung, wenn Zugangsschranken vor allem bei der Einrichtung neuer Verkehrsdienste vermieden werden sollen.
6. Die administrativen Vereinbarungen und die praktische Durchführung sollen, wie bereits weiter oben betont, den Mitgliedstaaten überlassen werden.

Die Richtlinie im einzelnen :

ÜBERBLICK ÜBER DIE EINZELNEN ARTIKEL

Artikel 1

Erläuterung von Ziel, Inhalt und Umfang der Richtlinie.

Die mögliche Ausklammerung von Unternehmen mit räumlich begrenztem Tätigkeitsgebiet folgt der Richtlinie 91/440. Die Mitgliedstaaten können bestimmte Arten von Verkehrsdiensten, die im wesentlichen auf den Nahbereich beschränkt sind, ausnehmen, sollten aber keine Verkehrsdienste auf Fahrwegen ausnehmen, auf denen Unternehmen, die Inhaber einer Betriebsgenehmigung sind, Züge betreiben. Dadurch sollen Probleme vermieden werden, die sich aus einem gleichzeitigen Auftreten von Unternehmen mit und ohne Betriebsgenehmigung ergeben könnten.

Artikel 2

Zur Begriffsbestimmung eines "Eisenbahnunternehmens" sei darauf hingewiesen, daß das Erfordernis, für Triebfahrzeuge zu sorgen (siehe Erklärung auf der Tagung des Rates vom 29. Juli 1991), als Hinweis darauf aufgenommen worden ist, daß Maßnahmen wie das Pachten oder Mieten von Triebfahrzeugen zulässig sind. Die Begriffsbestimmung eines Geschäftsplans ist zwangsläufig etwas offen gelassen worden, da der Inhalt eines solchen Plans die Art des Verkehrsdienstes betrifft, den das Unternehmen betreiben will.

Artikel 3

Keine Bemerkungen.

Artikel 4

Nach diesem Artikel sollen alle Eisenbahnunternehmen eine Betriebsgenehmigung beantragen müssen. Die Betriebsgenehmigung kann auf den Betrieb bestimmter Verkehrsdienste begrenzt werden oder für den Betrieb jeder Art von Verkehrsdiensten gelten. Die Betriebsgenehmigung soll eine Voraussetzung für einen Antrag auf Zugang zu Fahrwegkapazität sein. Da die Voraussetzungen einer Fahrwegzuweisung nur auf der Grundlage einer konkreten Streckenanalyse erfüllt werden können, bedeutet die Erteilung einer Betriebsgenehmigung keinen automatischen Zugang zu bestimmten Strecken. Ein solcher Zugang setzt voraus, daß der Genehmigungsinhaber auch eine Unbedenklichkeitsbescheinigung besitzen und die erforderlichen Vereinbarungen mit dem Fahrwegbetreiber treffen muß.

Artikel 5

Das Ziel dieses Artikels besteht darin, die Erteilung von Angaben auf das unbedingt notwendige Maß im Sinne des Anhangs zu begrenzen und alle erteilten Angaben als Geschäftsgeheimnis zu behandeln.

Artikel 6

Die Bestimmungen dieses Artikels, die auf den Erfahrungen anderer Verkehrsträger beruhen, haben sich als annehmbar und realistisch erwiesen.

Artikel 7

Der Termin für die Prüfung der finanziellen Leistungsfähigkeit ist ein Kompromiß zwischen einem langen Zeitraum, der für neu auf den Markt kommende Unternehmen einzuhalten sein könnte, und einem sehr kurzen Zeitraum, der sich einfach umgehen ließe. Der Zeitraum ist unmittelbar an den Zeitraum des "Geschäftsplans" gebunden. Das ist keine restriktive Anforderung, da alle neuen Unternehmen einen Plan für ihre eigenen finanziellen Zwecke aufstellen müssen.

Artikel 8

Die Anforderungen an die fachliche Eignung betreffen das Personal und die Anlagen des Unternehmens und folgen damit einer anerkannten Praxis bei anderen Verkehrsträgern. Anlagen, Personal usw. müssen einen unmittelbaren Bezug zu den Verkehrsdiensten haben, die das Unternehmen betreiben möchte. Beispielsweise muß ein Güterverkehrsunternehmen über Personal verfügen, das im Güterverkehr, aber nicht zwangsläufig im Personenverkehr ausgebildet ist. Nach Artikel 8 Absatz 2 dürfen Ausbildungseinrichtungen nicht als Hemmnis für den Zugang neuer Unternehmen benutzt werden.

Artikel 9

Dieser Artikel betrifft den angemessenen Versicherungsschutz.

Artikel 10

Der Überprüfungszeitraum ist aufgenommen worden, damit die Genehmigungsbehörde die Sachlage nach dem ersten Jahr überprüfen kann; die anschließenden Überprüfungen sollen aber nur alle fünf Jahre stattfinden.

Artikel 11

Die Bestimmungen dieses Artikels betreffen Möglichkeiten wie die Rücknahme von Betriebsgenehmigungen oder die Gewährung befristeter Betriebsgenehmigungen zur Aufrechterhaltung von Verkehrsdiensten. Außerdem sollen die Genehmigungsbehörden angemessene Möglichkeiten zur Erledigung ihrer Aufsichtsaufgaben erhalten. Die Mitgliedstaaten sollten sich gegenseitig über den jeweiligen Status der Genehmigungen unterrichten.

Artikel 12

Keine Bemerkungen.

Artikel 13

Für den grenzüberschreitenden Verkehr gelten mehrere internationale Vereinbarungen, die den grenzüberschreitenden Verkehr erleichtern und beibehalten werden sollten, bis sie eines Tages durch Gemeinschaftsregelungen ersetzt werden.

Artikel 14

Keine Bemerkungen.

Artikel 15

Ein Zeitraum von zwei Monaten gilt als vernünftiger Kompromiß zwischen einer umfassenden Eignungsprüfung eines Antragstellers und den wirtschaftlichen Erfordernissen einer Betriebsaufnahme.

Artikel 16 und 17

Keine Bemerkungen.

Vorschlag für eine
RICHTLINIE DES RATES

über die Erteilung von Betriebsgenehmigungen an Eisenbahnunternehmen SYN 488

DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION -

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft, insbesondere auf Artikel 75,
auf Vorschlag der Kommission⁽¹⁾,

in Zusammenarbeit mit dem Europäischen Parlament⁽²⁾,

nach Stellungnahme des Wirtschafts- und Sozialausschusses⁽³⁾,

in Erwägung nachstehender Gründe:

Der Binnenmarkt muß ein Raum ohne Binnengrenzen mit freiem Waren-, Personen-, Dienstleistungs- und Kapitalverkehr sein.

Die Anwendung des Grundsatzes der Dienstleistungsfreiheit im Eisenbahnverkehr muß die Besonderheiten dieses Verkehrsträgers berücksichtigen.

Die Richtlinie 91/440/EWG des Rates vom 29. Juli 1991 zur Entwicklung der Eisenbahnunternehmen der Gemeinschaft⁽⁴⁾ sieht bestimmte Zugangsrechte im grenzüberschreitenden Eisenbahnverkehr für Eisenbahnunternehmen und internationale Gruppierungen von Eisenbahnunternehmen vor.

Um sicherzustellen, daß die Rechte auf Zugang zum Fahrweg der Eisenbahnen in der gesamten Gemeinschaft einheitlich und auf der Grundlage der Gleichbehandlung angewandt werden, ist die Einführung einer Betriebsgenehmigung zweckmäßig.

Aufgrund des Subsidiaritätsprinzips ist es zur Sicherstellung der erforderlichen Einheitlichkeit und Transparenz zweckmäßig, daß die Gemeinschaft die allgemeinen Grundsätze eines solchen Genehmigungssystems festlegt und den Mitgliedstaaten die Zuständigkeit für die Erteilung und Verwaltung dieser Genehmigungen überläßt.

Um zuverlässige und angemessene Verkehrsleistungen zu gewährleisten, muß sichergestellt sein, daß die Eisenbahnunternehmen jederzeit bestimmten Anforderungen an die Zuverlässigkeit, finanzielle Leistungsfähigkeit und fachliche Eignung genügen.

Zum Schutz von Verkehrsnutzern und anderen Beteiligten muß sichergestellt sein, daß die Eisenbahnunternehmen gegen Haftungsrisiken ausreichend versichert sind oder gleichwertige Vorkehrungen getroffen haben.

⁽¹⁾ ABl. Nr. C

⁽²⁾ ABl. Nr. C

⁽³⁾ ABl. Nr. C

⁽⁴⁾ ABl. Nr. L 237 vom 24.8.1991, S. 25.

Um den effizienten Betrieb des grenzüberschreitenden Eisenbahnverkehrs sicherzustellen, ist es notwendig, daß die Eisenbahnunternehmen die für diesen Bereich geltenden Übereinkommen einhalten.

Die Verfahren für die Erteilung, Aufrechterhaltung und Änderung von Betriebsgenehmigungen für Eisenbahnunternehmen müssen transparent sein und auf der Grundlage der Gleichbehandlung angewandt werden -

HAT FOLGENDE RICHTLINIE ERLASSEN:

EINLEITUNG

Artikel 1

1. Diese Richtlinie betrifft die Anforderungen an die Erteilung, Aufrechterhaltung und Änderung von Betriebsgenehmigungen der Mitgliedstaaten für Eisenbahnunternehmen, die in der Gemeinschaft niedergelassen sind.
2. Die Mitgliedstaaten können abweichend davon Eisenbahnunternehmen, deren Geschäftstätigkeit auf die Erbringung von Orts-, Vororts- und Regionalverkehrsleistungen beschränkt ist, vom Geltungsbereich dieser Richtlinie ausnehmen, sofern nicht bei diesen Verkehrsleistungen der Fahrweg gemeinsam mit Unternehmen benutzt wird, die unter diese Richtlinie fallen.

Artikel 2

BEGRIFFSBESTIMMUNGEN:

Im Sinne dieser Richtlinie bedeutet

- (a) "Eisenbahnunternehmen" ein privates oder öffentliches Unternehmen, das als Haupttätigkeit Güter- und/oder Personenverkehrsleistungen im Eisenbahnverkehr erbringt und die Zugförderung mit ihm gehörenden, gepachteten oder gemieteten Triebfahrzeugen sicherstellen muß;
- (b) "Betriebsgenehmigung" eine Genehmigung, die ein Mitgliedstaat einem Unternehmen erteilt und damit dessen Eigenschaft als Eisenbahnunternehmen anerkennt. Diese Eigenschaft kann auf bestimmte Arten von Verkehrsleistungen begrenzt werden;
- (c) "Geschäftsplan" eine ausführliche Beschreibung der beabsichtigten Geschäftstätigkeit des Eisenbahnunternehmens im betreffenden Zeitraum, insbesondere der beabsichtigten Marktentwicklungen und Investitionen einschließlich der finanziellen und wirtschaftlichen Auswirkungen dieser Geschäftstätigkeit.
- (d) "Zugtrasse" die Fahrwegkapazität, die erforderlich ist, damit ein Zug zu einer bestimmten Zeit zwischen zwei Orten eingesetzt werden kann.
- (e) "Genehmigungsbehörde" die Behörde, die von dem Mitgliedstaat mit der Erteilung von Eisenbahn-Betriebsgenehmigungen beauftragt ist.

Artikel 3

Jeder Mitgliedstaat benennt die Behörde, die für die Erteilung von Eisenbahn-Betriebsgenehmigungen und für die Erfüllung der Verpflichtungen aus dieser Richtlinie zuständig ist.

Artikel 4

BETRIEBSGENEHMIGUNG

1. Ein in der Gemeinschaft niedergelassenes Eisenbahnunternehmen kann eine Betriebsgenehmigung beantragen.
2. Die Mitgliedstaaten dürfen Betriebsgenehmigungen nicht erteilen oder deren Gültigkeit aufrechterhalten, wenn die Anforderungen dieser Richtlinie nicht erfüllt sind.
3. Ein Eisenbahnunternehmen, das den Anforderungen dieser Richtlinie genügt, hat Anspruch auf eine Betriebsgenehmigung und kann Zugang zum Fahrweg der Eisenbahn beantragen.
4. Unbeschadet Absatz 3 verleiht die Betriebsgenehmigung selbst keine Ansprüche auf Zugang zu bestimmten Zugtrassen. Diese Zugangsrechte werden nach Gemeinschafts- und Landesrecht gewährt in Form
 - einer Unbedenklichkeitsbescheinigung, welche die für die Sicherheit zuständige nationale Behörde einem Eisenbahnunternehmen erteilt und damit bestätigt, daß es die von ihr festgelegten Sicherheitsbedingungen erfüllt;
 - einer Zugtrassenzuweisung nach dem Gemeinschafts- und dem Landesrecht.
5. Ein Eisenbahnunternehmen darf unter diese Richtlinie fallende Eisenbahnverkehrsleistungen nur dann erbringen, wenn es die erforderliche Betriebsgenehmigung für die betreffenden Verkehrsleistungen erhalten hat.

Artikel 5

BEDINGUNGEN FÜR EINE BETRIEBSGENEHMIGUNG

1. Ein Eisenbahnunternehmen, das eine Betriebsgenehmigung erhalten hat, muß den Genehmigungsbehörden des Mitgliedstaates nachweisen können, daß es jederzeit bestimmten Anforderungen an die Zuverlässigkeit, finanzielle Leistungsfähigkeit und fachliche Eignung im Sinne der Artikel 6 bis 8 genügen kann.
2. Für die Zwecke von Absatz 1 legt jeder Antragsteller alle erforderlichen Angaben, vor allem diejenigen im Sinne des Anhangs, vor.

Artikel 6

Die Mitgliedstaaten legen die Bedingungen fest, unter denen die Anforderungen an die Zuverlässigkeit erfüllt sind, um sicherzustellen, daß gegen das antragstellende Eisenbahnunternehmen oder die für das Management verantwortlichen Personen

- kein Urteil wegen schwerwiegender Straftaten einschließlich Wirtschaftsstraftaten ergangen ist;
- kein Konkursverfahren eröffnet worden ist;
- kein Urteil wegen schwerwiegender Verstöße gegen bestimmte Verkehrsvorschriften ergangen ist.

Artikel 7

1. Die Anforderungen an die finanzielle Leistungsfähigkeit sind erfüllt, wenn das antragstellende Eisenbahnunternehmen nachweisen kann, daß es (jederzeit) seine tatsächlichen und potentiellen Verpflichtungen unter realistischen Annahmen über einen Zeitraum von zwölf Monaten erfüllen kann.
2. Für die Zwecke von Absatz 1 hat jeder Antragsteller alle erforderlichen Angaben, vor allem einen Geschäftsplan mindestens für das erste Betriebsjahr und die im Anhang genannten Angaben vorzulegen.

Artikel 8

1. Die Anforderungen an die fachliche Eignung sind erfüllt, wenn
 - (a) das antragstellende Eisenbahnunternehmen über eine Management- organisation mit der notwendigen Erfahrung für eine zufriedenstellende betriebliche Beherrschung und Überwachung der in der Betriebsgenehmigung genannten Geschäftstätigkeit verfügt;
 - (b) das antragstellende Eisenbahnunternehmen nachweisen kann, daß es die zur Erbringung der Eisenbahnverkehrsleistungen im Sinne der Betriebsgenehmigung erforderlichen Fahrzeuge einschließlich Triebfahrzeugen vorhalten und Wartungsmaßnahmen durchführen kann;
 - (c) die sicherheitsrelevanten Beschäftigten, insbesondere die Zugführer, für ihr Tätigkeitsgebiet entsprechend qualifiziert sind und
 - (d) Beschäftigte, Betriebsmittel und Organisation ein angemessenes Sicherheitsniveau des angestrebten Betriebs sicherstellen können.
2. Die Mitgliedstaaten stellen durch alle erforderlichen Schritte sicher, daß angemessene Ausbildungsmaßnahmen für die Beschäftigten getroffen werden. Ein Mitgliedstaat, in dem wesentliche Ausbildungseinrichtungen unter der ausschließlichen Kontrolle eines einzigen Unternehmens stehen, stellt sicher, daß die anderen Eisenbahnunternehmen auf der Grundlage der Gleichbehandlung zu marktüblichen Bedingungen Zugang zu diese Einrichtungen erhalten.

Artikel 9

Ein Eisenbahnunternehmen muß versichert sein oder gleichwertige Vorkehrungen getroffen haben, um die Unfallhaftpflicht insbesondere für Fahrgäste, Gepäck, Fracht, Post und Dritte zu decken.

Artikel 10

GÜLTIGKEIT DER BETRIEBSGENEHMIGUNG

1. Eine Betriebsgenehmigung gilt so lange, wie das Eisenbahnunternehmen den Verpflichtungen aus dieser Verordnung nachkommt. Die Genehmigungsbehörde kann jedoch vorschreiben, daß ein Jahr nach Erteilung einer neuen Genehmigung eine Überprüfung stattfindet, und überprüft die Verhältnisse danach alle fünf Jahre.
2. Eine Genehmigung kann besondere Bestimmungen für die Aussetzung oder den Widerruf der Genehmigung enthalten.

Artikel 11

1. Die Genehmigungsbehörden können bei ernsthaftem Zweifel daran, daß ein Eisenbahnunternehmen, dem sie eine Genehmigung erteilt haben, die Anforderungen dieser Richtlinie, insbesondere derjenigen von Artikel 5, erfüllt, jederzeit prüfen, ob es diesen Anforderungen nachkommt. Die Genehmigungsbehörde setzt die Genehmigung aus oder widerruft sie, wenn sie feststellt, daß das Eisenbahnunternehmen den Anforderungen der Richtlinie, insbesondere derjenigen von Artikel 5, nicht länger nachkommen kann.
2. Unbeschadet Absatz 1 kann eine Genehmigungsbehörde, wenn eine Betriebsgenehmigung wegen Nichterfüllung der Anforderungen an die finanzielle Leistungsfähigkeit ausgesetzt oder widerrufen worden ist, bis zum Abschluß der Reorganisation des Eisenbahnunternehmens auch eine befristete Genehmigung bewilligen, wenn die Sicherheit nicht gefährdet ist.
3. Hat ein Eisenbahnunternehmen den Betrieb sechs Monate lang eingestellt oder innerhalb von sechs Monaten nach Erteilung einer Betriebsgenehmigung den Betrieb nicht aufgenommen, so kann die Genehmigungsbehörde entscheiden, daß die Betriebsgenehmigung erneut zur Genehmigung vorzulegen ist.
4. Bei Eisenbahnunternehmen kann die Genehmigungsbehörde im Falle einer Änderung, die sich auf die rechtliche Stellung eines Eisenbahnunternehmens auswirkt, insbesondere im Falle von Zusammenschlüssen oder Übernahmen, entscheiden, daß die Betriebsgenehmigung erneut zur Genehmigung vorzulegen ist. Das betreffende Eisenbahnunternehmen kann den Betrieb fortsetzen, sofern nicht die Genehmigungsbehörde entscheidet, daß die Sicherheit gefährdet ist; in einem solchen Fall sind die Gründe einer solchen Entscheidung anzugeben.
5. Beabsichtigt ein Eisenbahnunternehmen, seine Geschäftstätigkeit erheblich zu ändern oder zu erweitern, so muß die Betriebsgenehmigung entsprechend geändert werden.

6. Die Genehmigungsbehörde darf nicht zulassen, daß ein Eisenbahnunternehmen, gegen das ein Konkursverfahren oder ein ähnliches Verfahren eingeleitet worden ist, seine Betriebsgenehmigung behält, wenn sie davon überzeugt ist, daß innerhalb einer vertretbaren Zeit keine realistischen Aussichten auf eine erfolgsversprechende Sanierung bestehen.
7. Hat eine Genehmigungsbehörde eine Betriebsgenehmigung ausgesetzt, widerrufen oder geändert, so unterrichtet der betreffende Mitgliedstaat unverzüglich die anderen Mitgliedstaaten, vor allem diejenigen, in denen das betreffende Eisenbahnunternehmen tätig ist.

Artikel 12

Zusätzlich zu den Anforderungen dieser Richtlinie müssen Eisenbahnunternehmen auch die mit dem Gemeinschaftsrecht zu vereinbarenden Landesvorschriften, unter anderem besondere technische Anforderungen an bestimmte Eisenbahnverkehrsleistungen, beachten.

Artikel 13

Eisenbahnunternehmen, die grenzüberschreitende Verkehrsleistungen erbringen, müssen den grenzüberschreitenden Eisenbahnverkehr betreffende Vereinbarungen der Mitgliedstaaten beachten, in denen sie tätig sind.

Artikel 14

ÜBERGANGSBESTIMMUNGEN

Eisenbahnunternehmen, die zum Zeitpunkt des Inkrafttretens dieser Richtlinie Eisenbahnverkehrsleistungen erbringen, wird eine Übergangszeit von sechs Monaten gewährt, um den Bestimmungen dieser Richtlinie nachzukommen. Diese Übergangszeit gilt nicht für Bestimmungen, die sich auf die Sicherheit im Eisenbahnverkehr auswirken können.

Artikel 15

ALLGEMEINE BESTIMMUNGEN

1. Der jeweilige Mitgliedstaat veröffentlicht die Verfahren für die Erteilung von Betriebsgenehmigungen und unterrichtet die Kommission davon.
2. Der Genehmigungsbehörde entscheidet über den Antrag unter Berücksichtigung aller verfügbaren Unterlagen so bald wie möglich, spätestens jedoch zwei Monate nach Mitteilung aller erforderlichen Angaben, insbesondere derjenigen im Sinne des Anhangs. Die Entscheidung wird dem antragstellenden Eisenbahnunternehmen mitgeteilt. Eine Ablehnung des Antrags ist zu begründen.
3. Die Mitgliedstaaten stellen durch die erforderlichen Bestimmungen sicher, daß Entscheidungen der Genehmigungsbehörde der richterlichen Überprüfung unterliegen.

Artikel 16

1. Die Mitgliedstaaten erlassen die erforderlichen Rechts- und Verwaltungsvorschriften, um dieser Richtlinie bis spätestens 1. Januar 1995 nachzukommen. Sie unterrichten die Kommission unverzüglich davon.
2. Wenn die Mitgliedstaaten Vorschriften nach Absatz 1 erlassen, nehmen sie in diesen Vorschriften selbst oder durch einen Hinweis bei der amtlichen Veröffentlichung auf diese Richtlinie Bezug. Die Mitgliedstaaten regeln die Einzelheiten der Bezugnahme.

Artikel 17

Diese Richtlinie ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

Geschehen zu Brüssel am

Im Namen des Rates
Der Präsident

Angaben im Sinne von Artikel 4

A. Angaben, die bei einer erstmaligen Antragstellung vorzulegen sind

1. Sofern verfügbar, die neueste interne Bilanz und der geprüfte Abschluß des letzten Geschäftsjahres.
2. Eine Planbilanz einschließlich Gewinn- und Verlustrechnung für das kommende Jahr.
3. Die Grundlage der Sollangaben über Aufwendungen und Erträge bei Positionen wie Verkehrsaufkommen, Fahrpreisen und Frachtsätzen sowie wichtigen Kostenfaktoren.
4. Angaben über die Anlaufkosten von der Antragstellung bis zur Aufnahme der Geschäftstätigkeit und Erläuterung des entsprechenden Finanzierungskonzepts.
5. Angaben über bestehende und geplante Finanzierungsquellen.
6. Cash-Flow-Prognosen und Liquiditätspläne für das erste Geschäftsjahr.
7. Vorkehrungen für die Vorhaltung und Unterhaltung der Fahrzeuge unter besonderer Berücksichtigung der Sicherheitsnormen.
8. Qualifikation der sicherheitsrelevanten Beschäftigten und Einzelheiten über die Einrichtungen für die Ausbildung der Beschäftigten.

B. Angaben zur Beurteilung von Genehmigungsinhabern, die eine erhebliche Änderung ihrer Struktur oder Geschäftstätigkeit planen

1. Der geprüfte Abschluß des vorausgegangenen Geschäftsjahres.
2. Genaue Angaben zu allen beabsichtigten Änderungen, z.B. Änderung der Art der Verkehrsleistungen, Erweiterung der Verkehrsleistungen, beabsichtigte Übernahmen oder Zusammenschlüsse.
3. Eine Planbilanz mit Gewinn- und Verlustrechnung für das laufende Geschäftsjahr einschließlich aller beabsichtigten Änderungen der Struktur oder Geschäftstätigkeit.
4. Ist- und Sollangaben über Aufwendungen und Erträge bei Positionen wie Verkehrsaufkommen, Fahrpreisen und Frachtsätzen, Unterhaltungskosten, Abschreibungen, Wegeentgelten und Versicherungsprämien.
5. Cash-Flow-Prognosen und Liquiditätspläne für das kommende Jahr einschließlich aller beabsichtigten Änderungen der Struktur oder Geschäftstätigkeit.
6. Einzelheiten über Änderungen in der Vorhaltung und Unterhaltung der Fahrzeuge, in der Qualifikation der sicherheitsrelevanten Beschäftigten.

C. Angaben zur Überprüfung von Genehmigungsinhabern

1. Geprüfter Abschluß, der nicht mehr als sechs Monate hinter dem Bilanzstichtag zurückliegen darf, und erforderlichenfalls die neueste interne Bilanz.
2. Eine Planbilanz mit Gewinn- und Verlustrechnung für das kommende Jahr.

3. Ist- und Sollangaben über Aufwendungen und Erträge bei Positionen wie Verkehrsaufkommen, Fahrpreisen und Frachtsätzen, Löhnen und Gehältern, Unterhaltungskosten, Abschreibungen, Wegeentgelten und Versicherungsprämien.
4. Cash-Flow-Prognosen und Liquiditätspläne für das kommende Jahr.
5. Einzelheiten über beabsichtigte Änderungen, Vorkehrungen für die Vorhaltung und Unterhaltung der Fahrzeuge unter besonderer Berücksichtigung der Sicherheitsnormen und für die Qualifikation der sicherheitsrelevanten Beschäftigten.

Folgenabschätzung

Auswirkungen der vorgeschlagenen Richtlinie auf die Unternehmen
unter besonderer Berücksichtigung von kleinen und mittleren Unternehmen

Titel der vorgeschlagenen Richtlinie: Richtlinie über die Erteilung von Betriebsgenehmigungen an Eisenbahnunternehmen

Dokumentennr: KOM(93) (xxx) (noch nicht zugeteilt)

Richtlinienvorschlag

1. Notwendigkeit eines Rechtsakts der Gemeinschaft unter Berücksichtigung des Subsidiaritätsprinzips in diesem Bereich und wichtigste Ziele

Die Richtlinie 91/440/EWG zur Entwicklung der Eisenbahnunternehmen der Gemeinschaft⁽¹⁾ hat Gemeinschaftsvorschriften über die Erteilung von Betriebsgenehmigungen an Eisenbahnunternehmen notwendig gemacht. Diese Richtlinie hat erstmals Rechte für den Zugang neu auf den Markt kommender Eisenbahnunternehmen zu den nationalen Eisenbahnsystemen geschaffen. Seit dem Inkrafttreten dieser Richtlinie (1. Januar 1993) haben potentiell neu auf den Markt kommende und bereits bestehende Unternehmen die Kommission aufgefordert, die von den Mitgliedstaaten angewandten Bedingungen zu verdeutlichen und zu vereinheitlichen. Da der grenzüberschreitende Verkehr für neu auf den Markt kommende Unternehmen einer der interessantesten Märkte sein dürfte und Eisenbahnunternehmen mit Sitz in einem Mitgliedstaat auch an einer Geschäftstätigkeit in anderen Mitgliedstaaten der Gemeinschaft interessiert sein dürften, ist ein Rechtsakt der Gemeinschaft gerechtfertigt. Die Form einer Richtlinie wurde gewählt, damit die Mitgliedstaaten bei der Anwendung über eine gewisse Flexibilität verfügen, auch wenn für eine ähnliche Maßnahme im Luftverkehr eine Verordnung gewählt worden war. Das angestrebte Ziel besteht darin, die Anwendung der Richtlinie 91/440/EWG zu verdeutlichen und bis zu einem gewissen Grade zu vereinheitlichen, ohne deshalb Inhalt und Umfang dieser Richtlinie zu ändern.

Auswirkung auf die Unternehmen

2. Betroffene

Betroffen sind zwei Hauptgruppen:

1. die bestehenden Eisenbahnunternehmen;
2. potentiell neu auf den Markt kommende Unternehmen.

Die Größe des betreffenden Unternehmens reicht von großen Unternehmen, bei denen es sich in der Regel um bestehende Unternehmen handelt, bis zu mittelgroßen Unternehmen, die etwa bereits im Seeverkehr tätig sind. Es ist unwahrscheinlich, daß kleine Unternehmen den finanziellen Rückhalt und das Know-how besitzen, das für einen Antrag auf Erteilung einer Eisenbahngenehmigung notwendig ist.

Beteiligt ist die gesamte Gemeinschaft.

⁽¹⁾ Richtlinie 91/440 des Rates zur Entwicklung der Eisenbahnunternehmen in der Gemeinschaft, ABl. Nr. L 237 vom 24.8.1991, S. 25.

3. Verpflichtungen der Unternehmen aufgrund der Richtlinie

Die Unternehmen müssen, wenn sie eine Betriebsgenehmigung erhalten wollen, den Genehmigungsbehörden einen Geschäftsplan vorlegen sowie ihre fachliche und technische Eignung nachweisen. Ein ähnliches Verfahren wurde bereits in anderen Bereichen des Verkehrsgewerbes gewählt.

4. Voraussichtliche wirtschaftliche Folgen der Richtlinie

Auf die Beschäftigung? Keine unmittelbaren Folgen, obwohl die Beschäftigungsaussichten besser werden könnten, wenn der Eisenbahnverkehr neue Unternehmen anlocken kann und dadurch das Verkehrsaufkommen steigt.

Auf Investitionen und die Gründung neuer Unternehmen? Die vorgeschlagene Richtlinie soll neuen Unternehmen den Zugang zum Eisenbahnverkehr dadurch erleichtern, daß ihre Rechte und Pflichten verdeutlicht werden. Ein zusätzliches Verkehrsaufkommen der Eisenbahnen würde die Investitionen natürlich steigern.

Auf die Wettbewerbsstellung der Unternehmen? Wenn im Eisenbahnverkehr neue Unternehmen hinzukommen, würde dies zu mehr Wettbewerb und einer insgesamt größeren Leistungsfähigkeit führen.

5. Bestimmungen der Richtlinie, die der besonderen Lage kleiner und mittlerer Unternehmen Rechnung tragen (geringere oder unterschiedliche Anforderungen)

Die Art des Vorschlags und die Tatsache, daß es sich um gleichartige Verkehrsdienste handelt, rechtfertigen keine besonderen Bestimmungen dieser Art.

Konsultation

6. Organisationen, die zu der vorgeschlagenen Richtlinie konsultiert wurden, und ihre wichtigsten Auffassungen

Mit allen, die von diesem Vorschlag berührt werden könnten, ist eine Reihe von Sitzungen veranstaltet worden. Beteiligt waren die Verbände der Eisenbahnunternehmen, der Unternehmen des kombinierten Verkehrs, der Arbeitgeber und der Arbeitnehmer.

Die bereits bestehenden Eisenbahnunternehmen sorgten sich vor allem um die Erhaltung der Sicherheitsnormen in diesem Verkehrszweig. Aufgrund dieser Besprechungen wurde eine Bestimmung in den Vorschlag aufgenommen, wonach mit jedem Antrag eine Unbedenklichkeitsbescheinigung für die Strecken, auf denen Verkehrsdienste betrieben werden sollen, vorgelegt werden muß. Die Gewerkschaften unterstützen diese Ansicht generell, lehnen aber neu auf den Markt kommende Unternehmen ab, da diese ihrer Ansicht nach unter anderem niedrigere Löhne und Gehälter zur Folge haben. Die Argumente der Gewerkschaften haben dazu geführt, daß in Artikel konkrete Bestimmungen aufgenommen wurden, wonach neue Verkehrsunternehmen für die Ausbildung ihres Personals sorgen müssen. Die übrigen Bestimmungen dieses Artikels, die weitgehend denjenigen folgen, die seit langem für den Straßenverkehr gelten bzw. in der letzten Zeit für den Luftverkehr erlassen worden sind, wurden allgemein akzeptiert.

Kontakte zu Verkehrsnutzern und potentiellen neuen Verkehrsunternehmen haben gezeigt, daß möglichst unbürokratische Verwaltungsverfahren geschaffen werden müssen. Die Liste der erforderlichen Angaben ist etwas vereinfacht worden. Da sich bei anderen Verkehrsträgern gezeigt hat, daß eine schlechte Finanzlage die Sicherheit beeinträchtigt, sprach sich eine Mehrheit dafür aus, eine effiziente Prüfung der Finanzlage beizubehalten, wofür Angaben vorgelegt werden müssen. Die endgültige Form des Richtlinienvorschlags für Betriebsgenehmigungen ermöglicht verschiedenartige Genehmigungen, die von einer umfassenden Genehmigung für den Betrieb von Personen- und Güterverkehrsdiensten usw. im ganzen Land bis zu einer restriktiveren Genehmigung beispielsweise nur für Schwerlastzüge reichen können. Die Angaben und sonstigen Anforderungen sind auf die Art der beantragten Genehmigung zugeschnitten. Wie bei anderen Verkehrsträgern gibt es auch hier keine besonderen Rechtsmittel. Gegen die zu begründende Ablehnung eines Antrags auf Erteilung einer Genehmigung stehen dem Antragsteller die üblichen Rechtsmittel zur Verfügung.

Vorschlag für eine

RICHTLINIE DES RATES

über die Zuweisung von Fahrwegkapazität der Eisenbahnen
und die Berechnung von Wegeentgelten

BEGRÜNDUNG

Einleitung

1. Die Richtlinie 91/440/EWG⁽¹⁾ zur Entwicklung der Eisenbahnunternehmen der Gemeinschaft schafft neue Möglichkeiten, den Eisenbahnverkehr durch die Gewährung bestimmter Rechte auf Zugang zum Fahrweg der Eisenbahnen weiterzuentwickeln. Seither dürfen insbesondere internationale Gruppierungen von Unternehmen Personen und Güterverkehrsdienste zwischen ihren Niederlassungsländern betreiben und Unternehmen des kombinierten Verkehrs Beförderungen im grenzüberschreitenden Verkehr durchführen. Die Zugangsrechte sollen dazu beitragen, die seit langem bestehende technische und wirtschaftliche Trennung der europäischen Eisenbahnen entlang der Landesgrenzen zu überwinden. Diese Bestimmungen sollen die im Eisenbahnverkehr seit vielen Jahrzehnten bestehenden Verhältnisse in zweierlei Hinsicht verändern:

Erstens soll der Fahrweg von Zügen benutzt werden dürfen, die von einem anderen Unternehmen als dem Eigentümer des Fahrwegs betrieben werden.

Zweitens soll ein und derselbe Fahrweg von mehreren Nutzern benutzt werden dürfen.

2. Die Ziffern 2 a bis 2 d enthalten die Begründung dieses Vorschlags.
- 2a. Welche Ziele sollen mit dem Vorschlag angesichts der Verpflichtungen der Gemeinschaft verfolgt werden?

Die in Ziffer 1 genannten Entwicklungen können für die Eisenbahnen weitreichende Folgen haben. Neuen und bestehenden Unternehmen⁽²⁾ müssen bestimmte Aufgaben und Verpflichtungen auferlegt werden, um die Sicherheit zu gewährleisten. Außerdem muß eine Regelung geschaffen werden, die für Transparenz und Gleichbehandlung bei der Fahrwegzuweisung sorgt, weil ohne ein gemeinsames System die Gefahr besteht, daß die Fahrwegbetreiber die eine Zuweisung von Fahrwegkapazität beantragenden Unternehmen ungleich behandeln und Beförderungen im grenzüberschreitenden Verkehr durch Verhaltensweisen beeinträchtigen, die von Mitgliedstaat zu Mitgliedstaat verschieden sind. Dieser Vorschlag und der zugehörige Richtlinienvorschlag über Betriebsgenehmigungen soll dafür sorgen, daß die Eisenbahnunternehmen und ihre Kunden die Möglichkeiten des Binnenmarktes im Eisenbahnverkehr voll nutzen können.

⁽¹⁾ ABl. Nr. L 237 vom 24.8.1991, S. 25.

⁽²⁾ Siehe den (mit diesem Vorschlag verteilten) Vorschlag für die Erteilung von Betriebsgenehmigungen an Eisenbahnunternehmen: Dok. KOM(93) xxx.

Die Richtlinie 91/440/EWG legte zwei wesentliche Grundsätze für die Zuweisung von Fahrwegen der Eisenbahnen fest:

Erstens soll ein System in der gesamten Gemeinschaft auf der Grundlage der Gleichbehandlung in einheitlicher Weise angewandt werden, da ohne ein gemeinsames System die Gefahr besteht, daß die Mitgliedstaaten verschiedene Konzepte entwickeln und damit vor allem neue Verkehrsdienste erschweren. Die Ausarbeitung gemeinsamer Grundsätze, nach denen die Höhe der Entgelte je nach den Umständen festgelegt wird, soll eine angemessene Grundlage für einen effizienten Betrieb grenzüberschreitender Eisenbahnverkehrsdienste bieten.

Zweitens soll die vorhandene Kapazität wirtschaftlich effizient zugewiesen werden. Das darf jedoch nicht bedeuten, daß der höchste Bieter immer die erste Kapazitätswahl erhalten muß. Aufgrund überkommener Unzulänglichkeiten des Verkehrsmarktes ist nicht immer Verlaß darauf, daß der Preismechanismus zu einer Zuweisung führt, die den Bedürfnissen der Allgemeinheit entspricht. Das bedeutet, daß bestimmte Verkehrsdienste, die im Interesse der breiten Öffentlichkeit betrieben werden, z.B. Nahverkehrsdienste in den Ballungsräumen der Gemeinschaft, vorrangigen Zugang erhalten müssen. Wenn der Staat auf diese Weise in den Markt eingreifen kann, müssen solche Maßnahmen transparent und begründet sein sowie mit einer Ausgleichszahlung einhergehen. Außerdem ist dafür zu sorgen, daß Fahrwegkapazität so flexibel zugewiesen wird, daß neue Unternehmen Zugang zu diesem Verkehrszweig erhalten können.

Eine gemeinsame Politik ist unbedingt notwendig, weil ohne gemeinsame Leitlinien alle Mitgliedstaaten ihre eigene Politik entwickeln, die erhebliche Unterschiede aufweisen und dadurch die Entwicklung neuer grenzüberschreitender Verkehrsdienste erschweren könnte. Eine solche Entwicklung könnte den Erfolg der gemeinsamen Anstrengungen, die Ausweitung des Schienenfernverkehrs dort zu fördern, wo dies vernünftig und effizient ist, aufs Spiel setzen.

- 2b. Fällt der Vorschlag in die alleinige Zuständigkeit der Gemeinschaft, oder gibt es eine geteilte Zuständigkeit mit den Mitgliedstaaten?

Dieser Vorschlag beruht auf Artikel 75 des Vertrags und fällt daher in die alleinige Zuständigkeit der Gemeinschaft.

- 2c. Über welche Aktionsmöglichkeiten verfügt die Gemeinschaft?

Damit neue Eisenbahnunternehmen den Binnenmarkt für Verkehr nutzen können, bedarf es eines grundlegenden Gemeinschaftssystems für die Zuweisung von Fahrwegkapazität der Eisenbahnen und die Berechnung der Wegeentgelte. Daher müssen Rechtsvorschriften über die wesentlichen Bestandteile des Systems erlassen werden. Der Richtlinienvorschlag ist jedoch auf jene Teile des Zuweisungs- und Entgeltsystems begrenzt, die gemeinsam festgelegt werden können, und überläßt die Verwaltung und die Ausgestaltung den zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten.

- 2d. Ist eine einheitliche Verordnung notwendig, oder würde eine Richtlinie ausreichen?

Die Entwicklung einer einheitlichen Regelung für den Fahrweg der Eisenbahnen auf der Grundlage der Gleichbehandlung setzt Maßnahmen voraus, die für ein vernünftiges und einheitliches Konzept aller Mitgliedstaaten sorgen. Ein solches Konzept läßt sich mit Hilfe einer Richtlinie erreichen, die den allgemeinen Rahmen einer solchen Regelung festlegt und die praktische Durchführung den Mitgliedstaaten überläßt.

Inhalt und Umfang des Richtlinienvorschlags

3. Die Kommissionsvorschläge zur Abgeltung der Wegekosten sollen dafür sorgen, daß die Verkehrsnutzer die tatsächlichen Kosten der von ihnen benötigten Verkehrswege in vollem Umfang tragen. Bei den Eisenbahnen ist die Richtlinie 91/440/EWG, die eine getrennte Rechnungsführung für den Fahrweg geschaffen hat, ein erster Schritt in Richtung auf ein gerechtes System für die Kostenanlastung und -deckung in diesem Bereich. Längerfristig ist zu hoffen, daß der Wettbewerb zwischen den Verkehrsträgern auf einer fairen Grundlage stattfinden kann und alle Verkehrsträger ihre direkten Kosten und einen angemessenen Teil der externen Kosten tragen. Die weiter oben dargelegten Grundsätze bedeuten, daß die für die Benutzung von Eisenbahnkapazität berechneten Entgelte und die Beiträge des Staates die Wegekosten über einen normalen Rechnungszeitraum decken müssen. Damit soll vermieden werden, daß der Fahrwegbetreiber immer mehr Verluste bilanziert und die Bilanz damit unrealistisch macht.
4. Fahrwegentgelte für gleichartige Verkehrsdienste auf demselben Markt sollten auf derselben Grundlage beruhen. Der Fahrwegbetreiber sollte zwar diesen Grundsatz beachten, aber doch über ausreichende wirtschaftliche Eigenständigkeit verfügen, damit er die verfügbare Kapazität effizient vermarkten kann. Das setzt voraus, daß der Betreiber die Entgelte nicht nur aufgrund der Kosten, sondern auch aufgrund der Nachfrageelastizität bei der beantragten Zugtrasse differenzieren kann. Die Entgelte sollten die Grenzkosten natürlich nicht unterschreiten, insgesamt aber doch alle Kosten des Systems decken und nicht notwendigerweise dafür sorgen, daß jeder Verkehrsstrom einen gleichen Beitrag leistet. Es sollte dem Fahrwegbetreiber überlassen bleiben, jeden Sachverhalt einzeln zu bewerten und das Entgelt entsprechend festzusetzen.
5. Solange die Frage der Abgeltung aller Wegekosten nicht geklärt ist, sollten die Mitgliedstaaten das Recht haben, die Gesamthöhe der Wegekosten im Zusammenhang mit der Harmonisierung des Wettbewerbs zwischen den Verkehrsträgern unter Berücksichtigung der externen Auswirkungen zu beeinflussen. In Ballungsräumen oder anderen Gebieten, in denen im Rahmen der Verordnung (EWG) Nr. 1893/91⁽³⁾ Regelungen für einen Vertrag über gemeinwirtschaftliche Verkehrsdienste erlassen worden sind, sollte es den Beteiligten freistehen, eine Gesamtvereinbarung über die Wegekosten als Teil des Vertrags zu treffen.

ÜBERBLICK ÜBER DIE EINZELNEN ARTIKEL

Artikel 1

Keine Bemerkungen.

Artikel 2

Zur Begriffsbestimmung eines "Eisenbahnunternehmens" sei darauf hingewiesen, daß das Erfordernis, für Triebfahrzeuge zu sorgen, im Sinne der ausführlichen Erklärungen auf der Tagung des Rates vom 29. Juli 1991 ausgelegt worden ist, d.h. daß diese Fahrzeuge dem Unternehmen gehören, von ihm aber auch gemietet oder gepachtet werden können.

⁽³⁾ ABl. Nr. L 169 vom 29.6.1991, S. 1.

Artikel 3

Darin wird das doppelte Ziel der Gleichbehandlung und Effizienz geregelt.

Artikel 4

Die Ausnahmen von der Regel einer marktbestimmten Zuweisung sollen vor allem gemeinwirtschaftliche Verkehrsdienste und eine besondere Art von Verkehrsdiensten ermöglichen, wenn der Fahrweg, z.B. die Hochgeschwindigkeitsstrecken in Frankreich, aus technischen Gründen für eine bestimmte Zugklasse ausgelegt worden sind.

Dieser Artikel legt fest, daß eine Abweichung von der Berechnung der Entgelte nach marktwirtschaftlichen Gesichtspunkten grundsätzlich mit einer Ausgleichszahlung einhergehen sein sollte.

Artikel 5

Danach sollen Betreiber, die in bestimmten Gebieten tätig sind oder eine bestimmte Art von Verkehrsdiensten unterhalten, einen vorrangigen Zugang erhalten können, sofern die Wettbewerbsbestimmungen des Vertrags erfüllt werden.

Artikel 6

Um die volle Deckung der Wegekosten zu fördern, soll in diesem Artikel vorgeschrieben werden, daß der Fahrwegbetreiber die vollen Systemkosten deckt.

Artikel 7

Die letzte Verantwortung für die Festlegung detaillierter Grundsätze des Abgeltungssystems liegt bei den Mitgliedstaaten. Diese Grundsätze sollten über ein Koordinierungsverfahren mit dem Fahrwegbetreiber festgelegt werden, der danach für die Durchführung verantwortlich sein sollte.

Artikel 8

Darin werden die wesentlichen Grundsätze für die Abgeltung der Wegekosten festgelegt. Es sollen Marktpreise beschlossen werden. Unangemessen hohe Entgelte sollten nicht auferlegt werden. Gute Geschäftsbeziehungen zwischen Fahrwegbetreiber und Verkehrsnutzern setzen voraus, daß die Wegekosten vorher mitgeteilt werden.

Außerdem bietet er die Möglichkeit einer Gesamtzahlung für eine Reihe gemeinwirtschaftlicher Verkehrsdienste, die durch staatliche Beihilfe finanziert werden.

Artikel 9

Keine Bemerkungen.

Artikel 10

Dieser Artikel legt die Verfahren für die Zuweisung von Fahrwegkapazität fest. Für den innerstaatlichen und grenzüberschreitenden Verkehr werden verschiedene Zeiträume festgelegt. Der Inhaber einer Betriebsgenehmigung erhält die Genehmigung, auf bestimmten Strecken tätig zu werden, wenn besondere Sicherheitsanforderungen (z.B. an die Streckenkenntnis des Fahrers) erfüllt sind.

Artikel 11

Um die volle Deckung der Wegekosten zu fördern, schreibt dieser Artikel vor, daß der Fahrwegbetreiber die vollen Systemkosten deckt.

Artikel 12

Dieser Artikel legt das Recht eines Fahrwegkapazität beantragenden Unternehmens fest, Entscheidungen des Fahrwegbetreibers und der Zuweisungsstelle in geeigneter Weise überprüfen zu lassen.

Artikel 13 und 14

Keine Bemerkungen.

Vorschlag für eine

RICHTLINIE DES RATES

über die Zuweisung von Fahrwegkapazität der Eisenbahnen
und die Berechnung von Wegeentgelten

SYN 490

DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION -

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

auf Vorschlag der Kommission⁽¹⁾,

in Zusammenarbeit mit dem Europäischen Parlament⁽²⁾,

nach Stellungnahme des Wirtschafts- und Sozialausschusses⁽³⁾,

in Erwägung nachstehender Gründe:

Ein stärkeres Zusammenwachsen des Verkehrswesens der Gemeinschaft ist ein Kernpunkt des Binnenmarktes; die Eisenbahnunternehmen sind ein lebenswichtiger Teil des Verkehrswesens der Gemeinschaft.

Die Anwendung des Grundsatzes der Dienstleistungsfreiheit auf den Eisenbahnverkehr muß die Besonderheiten dieses Verkehrsträgers berücksichtigen.

Die Richtlinie 91/440/EWG des Rates vom 29. Juli 1991 zur Entwicklung der Eisenbahnunternehmen der Gemeinschaft⁽⁴⁾ sieht bestimmte Zugangsrechte im grenzüberschreitenden Eisenbahnverkehr für Eisenbahnunternehmen und internationale Gruppierungen von Eisenbahnunternehmen vor; aufgrund dieser neuen Zugangsrechte kann der Fahrweg von Eisenbahnunternehmen benutzt werden, die ein anderes Management haben als das Unternehmen, dem die Fahrweg gehört.

Es muß sichergestellt werden, daß neu auf den Markt kommende Unternehmen die neuen Zugangsrechte uneingeschränkt in Anspruch nehmen können; dazu ist ein System für die Zuweisung von Fahrwegkapazität und die Berechnung von Wegeentgelten festzulegen, das in der gesamten Gemeinschaft auf der Grundlage der Gleichbehandlung beruht und einheitlich angewendet wird.

Aufgrund des Subsidiaritätsprinzips ist es außerdem zweckmäßig, daß die Gemeinschaft die allgemeinen Grundsätze eines solchen Systems festlegt und es den Mitgliedstaaten überläßt, ausführliche Vorschriften für die praktische Anwendung des Systems zu erlassen.

Es ist die Möglichkeit zu schaffen, bestimmte Vorrechte für die Zuweisung von Fahrwegkapazität zu gewähren.

⁽¹⁾ ABl. Nr. C

⁽²⁾ ABl. Nr. C

⁽³⁾ ABl. Nr. C

⁽⁴⁾ ABl. Nr. L 237 vom 24.8.1991, S. 25.

Der Fahrwegbetreiber muß Ausgleichszahlungen für finanzielle Verluste erhalten, die durch die auferlegte Zuweisung einer bestimmten Fahrwegkapazität entstehen.

Es ist die Möglichkeit zu schaffen, besondere oder ausschließliche Rechte zu gewähren, falls diese zur Sicherstellung angemessener Verkehrsdienste unentbehrlich sind.

Die Mitgliedstaaten müssen für eine angemessene Flexibilität bei der Zuweisung von Fahrwegkapazität sorgen.

Der Fahrwegbetreiber muß über einen angemessenen Zeitraum unter normalen Geschäftsbedingungen ein ausgeglichenes Geschäftsergebnis erzielen.

Für die Berechnung von Wegeentgelten sind Vorschriften festzulegen, die auf der Grundlage der Gleichbehandlung angewendet werden.

Um eine effiziente Benutzung der Fahrwegkapazität sicherzustellen, sind die Entgelte nach Art des Verkehrsdienstes, der Zeit des Verkehrsdienstes und der Marktlage festzusetzen.

Die Mitgliedstaaten müssen die Gesamthöhe der Wegeentgelte im Rahmen der Harmonisierung des Wettbewerbs zwischen den einzelnen Verkehrsträgern einschließlich der Berücksichtigung externer Auswirkungen beeinflussen können.

Die Verfahren für die Zuweisung von Fahrwegkapazität und die Berechnung von Wegeentgelten müssen transparent sein und auf der Grundlage der Gleichbehandlung angewendet werden.

Es sind Schiedsverfahren für die Zuweisung von Fahrwegkapazität und die Berechnung von Wegeentgelten zu schaffen -

HAT FOLGENDE RICHTLINIE ERLASSEN:

Artikel 1

Diese Richtlinie betrifft die Grundsätze und Verfahren für die Zuweisung von Fahrwegkapazität und die Berechnung von Wegeentgelten.

Artikel 2

Im Sinne dieser Richtlinie bedeutet

- a) "Eisenbahnunternehmen" ein privates oder öffentliches Unternehmen, das hauptsächlich Eisenbahngüter- und/oder -personenverkehrsdienste betreibt und Triebfahrzeuge stellen muß;
- b) "Fahrwegbetreiber" einen Fahrwegbetreiber im Sinne von Artikel 3 der Richtlinie des Rates 91/440/EWG vom 29. Juli 1991 zur Entwicklung der Eisenbahnunternehmen der Gemeinschaft;
- c) "Zugtrasse" die Fahrwegkapazität, die erforderlich ist, damit ein Zug zu einer bestimmten Zeit zwischen zwei Orten eingesetzt werden kann.
- d) "Zuweisungsstelle" die von dem Mitgliedstaat für die Zuweisung von Fahrwegkapazität benannte Behörde.

Abschnitt I: Zuweisung von Fahrwegkapazität der EisenbahnenArtikel 3

Die Mitgliedstaaten benennen die Behörde, die für die Zuweisung von Fahrwegkapazität der Eisenbahnen im Einklang mit den Anforderungen dieser Richtlinie zuständig ist. Die Zuweisungsstelle stellt insbesondere sicher, daß

- die Fahrwegkapazität der Eisenbahnen gerecht und auf der Grundlage der Gleichbehandlung zugeteilt wird und
- das Zuweisungsverfahren vorbehaltlich der Artikel 4 und 5 effizient nach marktwirtschaftlichen Grundsätzen geschaffen wird.

Artikel 4

1. Abweichend von Artikel 3 kann die Zuweisungsstelle durch die erforderlichen Vorschriften sicherstellen, daß folgenden Eisenbahnverkehrsdiensten bei der Zuweisung von Eisenbahn-Fahrwegkapazität Vorrang eingeräumt wird:
 - (a) gemeinwirtschaftliche Verkehrsdienste gemäß 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 in der Fassung der Verordnung (EWG) Nr. 1893/91 des Rates vom 20. Juni 1991;
 - (b) Verkehrsdienste, die unbeschadet der Artikel 85, 86 und 90 des Vertrages auf einem speziell für die betreffenden Verkehrsdienste gebauten Fahrweg, vor allem auf besonderen Hochgeschwindigkeits- oder Güterverkehrsstrecken, betrieben werden.
2. Im Falle von Verkehrsdiensten nach Absatz 1 Buchstabe a gewähren die Mitgliedstaaten dem Fahrwegbetreiber einen Ausgleich für finanzielle Verluste, die durch die auferlegte Zuweisung einer bestimmten Fahrwegkapazität entstehen.

Artikel 5

Die Zuweisungsstelle kann Betreibern bestimmter Arten von Verkehrsdiensten und/oder in bestimmten Gebieten bei der Fahrwegzuweisung auf der Grundlage der Gleichbehandlung besondere oder ausschließliche Rechte gewähren, wenn diese unter Beachtung der Artikel 85, 86 und 90 des Vertrages zur Sicherstellung eines angemessenen öffentlichen Verkehrsdienstes unentbehrlich sind.

Abschnitt II : Berechnung von Wegeentgelten

Artikel 6

Im Rechnungswesen eines Fahrwegbetreibers müssen sich unter normalen Geschäftsbedingungen über einen angemessenen Zeitraum die Erträge aus Wegeentgelten und staatlichen Beiträgen einerseits und die Fahrwegaufwendungen andererseits ausgleichen.

Artikel 7

Bei der Berechnung von Wegeentgelten dürfen weder Eisenbahnunternehmen noch innerstaatliche und grenzüberschreitende Verkehrsdienste bei gleichartigen Verkehrsdiensten auf demselben Markt unterschiedlich behandelt werden.

Die Mitgliedstaaten erlassen nach Konsultation des Fahrwegbetreibers die Vorschriften für die Festsetzung der Wegeentgelte. Diese Vorschriften ermöglichen dem Fahrwegbetreiber die effiziente Vermarktung der verfügbaren Fahrwegkapazität.

Artikel 8

1. Die Mitgliedstaaten erlassen die Vorschriften für die Festsetzung der Wegeentgelte durch den Fahrwegbetreiber nach folgenden Grundsätzen:
 - die Entgelte sind unmittelbar an den Fahrwegbetreiber zu zahlen;
 - die Entgelte werden nach Art des Verkehrsdienstes, der Zeit des Verkehrsdienstes, der Marktlage und der Qualität des Fahrwegs festgesetzt;
 - unangemessen hohe Entgelte dürfen nicht berechnet werden;
 - der Fahrwegbetreiber unterrichtet Eisenbahnunternehmen, die seine Fahrwegkapazität benutzen, rechtzeitig von Qualitäts- oder Kapazitätsänderungen des betreffenden Fahrwegs.
2. Unbeschadet der Artikel 77, 92 und 93 des Vertrags können die Mitgliedstaaten dem Fahrwegbetreiber finanzielle Unterstützung gewähren, soweit dies notwendig ist, um eine Anlastung der Wegekosten an die Verkehrsträger zu erreichen und externe Kosten und Nutzen zu berücksichtigen.
3. Bei den Verfahren für die Bezahlung von Entgelten können die Mitgliedstaaten die Möglichkeit zu einer umfassenden Vereinbarung mit dem Fahrwegbetreiber über gemeinwirtschaftliche Verkehrsdienste im Sinne 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 in der Fassung der Verordnung (EWG) Nr. 1893/91 des Rates vom 20. Juni 1991 schaffen.

Artikel 9

Die Mitgliedstaaten können von dem Fahrwegbetreiber alle erforderlichen Angaben verlangen, um sich zu vergewissern, daß die Entgelte auf der Grundlage der Gleichbehandlung angewendet werden.

Abschnitt III ; AllgemeinesArtikel 10

1. Die Mitgliedstaaten legen die Verfahren für die Zuweisung von Fahrwegkapazität der Eisenbahnen fest. Die Mitgliedstaaten veröffentlichen ihre Verfahren und unterrichten die Kommission hiervon.
2. Ein Antrag auf Fahrwegkapazität ist an die Zuweisungsstelle des Niederlassungs-Mitgliedstaats zu richten. Dem Antrag muß der Nachweis beiliegen, daß das beteiligte Betriebspersonal die erforderlichen Kenntnisse besitzt, um auf den betreffenden Strecken sichere Verkehrsdienste zu betreiben; dieser Nachweis ist der für die Sicherheit zuständigen Behörde vorzulegen.
3. Liegt eine beantragte Zugtrasse außerhalb des Hoheitsgebiets des Niederlassungs-Mitgliedstaates, so ist der Antrag an die Zuweisungsstelle des Mitgliedstaates zu richten, in dessen Hoheitsgebiet sich der Anfangs- oder Endpunkt des betreffenden Eisenbahnverkehrsdienstes befindet.
4. Die Zuweisungsstelle entscheidet über den Antrag so bald wie möglich, spätestens jedoch binnen einem Monat von dem Zeitpunkt an gerechnet, zu dem alle erforderlichen Angaben vorliegen. Die Entscheidung ist dem antragstellenden Unternehmen mitzuteilen. Eine Ablehnung ist zu begründen.
5. Betrifft die beantragte Zugtrasse mehr als eine Zuweisungsstelle, so unterrichtet die Zuweisungsstelle, an die der Antrag gerichtet wurde, die anderen beteiligten Zuweisungsstellen unverzüglich von der Antragstellung. Die letzteren treffen eine Entscheidung so bald wie möglich, spätestens jedoch binnen einem Monat von dem Zeitpunkt an gerechnet, zu dem alle erforderlichen Angaben vorliegen. Sie unterrichten unverzüglich die Zuweisungsstelle, an die der Antrag gerichtet wurde.

Die Zuweisungsstelle entscheidet über den Antrag zusammen mit den anderen beteiligten Zuweisungsstellen so bald wie möglich, spätestens jedoch binnen zwei Monaten von dem Zeitpunkt an gerechnet, zu dem alle erforderlichen Angaben vorliegen. Die Entscheidung wird dem antragstellenden Unternehmen mitgeteilt. Eine Ablehnung ist zu begründen.

6. Zusätzlich zu dem Verfahren nach Absatz 5 kann sich das antragstellende Unternehmen unmittelbar mit den anderen Zuweisungsstellen, die von dem Antrag berührt werden, in Verbindung setzen.

Die Zuweisungsstelle, an die der Antrag gerichtet wurde, ist davon zu unterrichten.

7. Die Zuweisung einer oder mehrerer Zugtrassen setzt eine Unbedenklichkeitsbescheinigung der für die Sicherheit zuständigen Behörde voraus. Diese Bescheinigung muß die Bestätigung enthalten, daß das Eisenbahnunternehmen die von dieser Behörde festgelegten Sicherheitsbedingungen erfüllt.
8. Eisenbahnunternehmen, denen Fahrwegkapazität zugeteilt worden ist, treffen mit den Fahrwegbetreibern die erforderlichen administrativen, technischen und finanziellen Vereinbarungen.
9. Ein wegen unzureichender Kapazität abgelehnter Antrag ist bei der nächsten Fahrplanänderung für die betreffenden Strecken erneut zu prüfen, wenn der Bewerber dies beantragt. Der Zeitpunkt solcher Änderungen und anderer Verwaltungsmaßnahmen ist Interessenten bekanntzugeben.

Artikel 11

Die Mitgliedstaaten können vorschreiben, daß bei Anträgen auf Fahrwegzugang eine Kautions hinterlegen ist. Wird eine Einigung erzielt oder ein Antrag abgelehnt, so ist die Kautions in voller Höhe zu erstatten.

Macht ein Antragsteller von einer ihm zugeteilten Zugtrasse keinen Gebrauch, so kann von der Kautions ein angemessener Betrag für die Kosten der Antragsbearbeitung und Mindereinnahmen aufgrund der unterbliebenen Nutzung der betreffenden Fahrwegkapazität abgezogen werden.

Artikel 12

1. Die Mitgliedstaaten stellen durch die erforderlichen Vorschriften sicher, daß Entscheidungen des Fahrwegbetreibers über die Berechnung von Entgelten auf schriftliches Verlangen eines Eisenbahnunternehmens von der Zuweisungsstelle überprüft wird. Die Zuweisungsstelle entscheidet über die Überprüfung binnen zwei Monaten nach der Vorlage aller erforderlichen Angaben.
2. Die Mitgliedstaaten stellen durch die erforderlichen Vorschriften sicher, daß Entscheidungen der Zuweisungsstelle über die Zuweisung von Fahrwegkapazität oder über die Überprüfung von Entscheidungen des Fahrwegbetreibers im Einklang mit Absatz 1 der richterlichen Überprüfung unterliegen.

Artikel 13

1. Die Mitgliedstaaten erlassen die erforderlichen Rechts- und Verwaltungsvorschriften, um dieser Richtlinie spätestens am 1. Juli 1994 nachzukommen. Sie unterrichten die Kommission unverzüglich davon.
2. Wenn die Mitgliedstaaten Vorschriften nach Absatz 1 erlassen, nehmen sie in diesen Vorschriften selbst oder durch einen Hinweis bei der amtlichen Veröffentlichung auf diese Richtlinie Bezug. Die Mitgliedstaaten regeln die Einzelheiten der Bezugnahme.

Artikel 14

Diese Richtlinie ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

Geschehen zu Brüssel am

Im Namen des Rates
Der Präsident

69/94

Auswirkungen der vorgeschlagenen Richtlinie auf die Unternehmen
unter besonderer Berücksichtigung von kleinen und mittleren Unternehmen

Titel der vorgeschlagenen Richtlinie: Richtlinie über die Zuweisung von Fahrwegkapazität und die Berechnung von Wegeentgelten

Dokumentennr: KOM(93) (xxx) (noch nicht zugeteilt)

Richtlinienvorschlag :

1. Notwendigkeit eines Rechtsakts der Gemeinschaft unter Berücksichtigung des Subsidiaritätsprinzips in diesem Bereich und wichtigste Ziele

Die Richtlinie 91/440/EWG zur Entwicklung der Eisenbahnunternehmen der Gemeinschaft⁽¹⁾ hat Gemeinschaftsvorschriften über die Erteilung von Betriebsgenehmigungen an Eisenbahnunternehmen notwendig gemacht. Diese Richtlinie hat erstmals Rechte für den Zugang neu auf den Markt kommender Eisenbahnunternehmen zu den nationalen Eisenbahnsystemen geschaffen. Seit dem Inkrafttreten dieser Richtlinie (1. Januar 1993) haben potentiell neu auf den Markt kommende und bereits bestehende Unternehmen die Kommission aufgefordert, die von den Mitgliedstaaten angewandten Bedingungen zu verdeutlichen und zu vereinheitlichen. Da der grenzüberschreitende Verkehr für neu auf den Markt kommende Unternehmen einer der interessantesten Märkte sein dürfte und Eisenbahnunternehmen mit Sitz in einem Mitgliedstaat auch an einer Geschäftstätigkeit in anderen Mitgliedstaaten der Gemeinschaft interessiert sein dürften, ist ein Rechtsakt der Gemeinschaft gerechtfertigt. Die Form einer Richtlinie wurde gewählt, damit die Mitgliedstaaten bei der Anwendung über eine gewisse Flexibilität verfügen, auch wenn für eine ähnliche Maßnahme im Luftverkehr eine Verordnung gewählt worden war. Das angestrebte Ziel besteht darin, die Anwendung der Richtlinie 91/440/EWG zu verdeutlichen und bis zu einem gewissen Grade zu vereinheitlichen, ohne deshalb Inhalt und Umfang dieser Richtlinie zu ändern.

Auswirkung auf die Unternehmen.

2. Betroffene

Betroffen sind zwei Hauptgruppen:

1. die bestehenden Eisenbahnunternehmen;
2. potentiell neu auf den Markt kommende Unternehmen.

Die Größe des betreffenden Unternehmens reicht von großen Unternehmen, bei denen es sich in der Regel um bestehende Unternehmen handelt, bis zu mittelgroßen Unternehmen, die etwa bereits im Seeverkehr tätig sind. Es ist unwahrscheinlich, daß kleine Unternehmen den finanziellen Rückhalt und das Know-how besitzen, das für einen Antrag auf Erteilung einer Eisenbahngenehmigung notwendig ist.

Beteiligt ist die gesamte Gemeinschaft.

⁽¹⁾ Richtlinie 91/440 des Rates zur Entwicklung der Eisenbahnunternehmen in der Gemeinschaft, ABl. Nr. L 237 vom 24.8.1991, S. 25.

3. Verpflichtungen der Unternehmen aufgrund der Richtlinie

Die Unternehmen müssen, wenn sie eine Zugtrasse erhalten wollen, einen Antrag an die Zuweisungsstelle richten. Ein ähnliches Verfahren wurde bereits in anderen Bereichen des Verkehrsgewerbes, z.B. für die Zuweisung von Zeitnischen auf Flughäfen, gewählt.

4. Voraussichtliche wirtschaftliche Folgen der Richtlinie

Auf die Beschäftigung? Keine unmittelbaren Folgen, obwohl die Beschäftigungsaussichten besser werden könnten, wenn der Eisenbahnverkehr neue Unternehmen anlocken kann und dadurch das Verkehrsaufkommen steigt.

Auf Investitionen und die Gründung neuer Unternehmen? Die vorgeschlagene Richtlinie soll neuen Unternehmen den Zugang zum Eisenbahnverkehr dadurch erleichtern, daß ihre Rechte und Pflichten verdeutlicht werden. Ein zusätzliches Verkehrsaufkommen der Eisenbahnen würde die Investitionen natürlich steigern.

Auf die Wettbewerbsstellung der Unternehmen? Wenn im Eisenbahnverkehr neue Unternehmen hinzukommen, würde dies zu mehr Wettbewerb und einer insgesamt größeren Leistungsfähigkeit führen.

5. Bestimmungen der Richtlinie, die der besonderen Lage kleiner und mittlerer Unternehmen Rechnung tragen (geringere oder unterschiedliche Anforderungen)

Die Art des Vorschlags und die Tatsache, daß es sich um gleichartige Verkehrsdienste handelt, rechtfertigen keine besonderen Bestimmungen dieser Art.

Konsultation

6. Organisationen, die zu der vorgeschlagenen Richtlinie konsultiert wurden, und ihre wichtigsten Auffassungen

Mit allen, die von diesem Vorschlag berührt werden könnten, ist eine Reihe von Sitzungen veranstaltet worden. Beteiligt waren die Verbände der Eisenbahnunternehmen, der Unternehmen des kombinierten Verkehrs, der Arbeitgeber und der Arbeitnehmer.

Die Beteiligten brachten Anliegen unterschiedlicher Art vor. Für die Mitgliedstaaten und die Gebietskörperschaften kam es in erster Linie darauf an, daß bestehende gemeinwirtschaftliche Verkehrsdienste, die im Rahmen von Gemeinschaftsverordnungen betrieben werden, fortgeführt werden können und von neu auftretenden Unternehmen nicht vom Markt verdrängt werden. Angesichts dieser Anliegen sollen bestimmte Zugtrassen für Verkehrsdienste im Interesse der Allgemeinheit geschützt werden können. Außerdem sind jetzt neuartige Formen des Betriebs von Verkehrsdiensten (z.B. Konzessionen und Franchises) im Gespräch, für die Bestimmungen aufgenommen worden sind (Artikel 7). Da es keine Einigung über die geeignete Zurechnung und Anlastung von Wegekosten gibt, machten sich bestehende private Unternehmen und potentielle neue Unternehmen Sorgen über die Höhe der möglichen Entgelte. Aus diesem Grunde wurde eine Bestimmung (Artikel 8) aufgenommen, die sicherstellen soll, daß keine unangemessen hohen Entgelte berechnet werden.

Eine große Sorge der potentiell neuen Unternehmen bestand darin, daß ihnen nur wenig Kapazität bleibt, sobald der Bedarf der bestehenden Unternehmen gedeckt ist. Daher soll in der Richtlinie festgelegt werden, daß nicht die Fahrwegbetreiber, sondern die Mitgliedstaaten die Zuweisungsregeln festlegen und daß Verfahren für die Überprüfung von Zuweisungs- und Entgeltentscheidungen geschaffen werden. Die Zuweisungsverfahren sind eingehend erörtert worden, obwohl einige Zweifel daran laut wurden, ob die vorgeschlagenen Termine angesichts der wirtschaftlichen Notwendigkeiten der Unternehmen, die möglichst rasche Entscheidungen brauchen, praktikabel sind.

20.05.94

Beschluß

des Bundesrates

Vorschlag für eine Richtlinie des Rates über die Erteilung von Betriebsgenehmigungen an Eisenbahnunternehmen

Vorschlag für eine Richtlinie des Rates über die Zuweisung von Fahrwegkapazität der Eisenbahnen und die Berechnung von Wegeentgelten

KOM(93) 678 endg.; Ratsdok. 11502/93

Der Bundesrat hat in seiner 669. Sitzung am 20. Mai 1994 gemäß §§ 3 und 5 EUZBLG die folgende Stellungnahme beschlossen:

Zu beiden Richtlinienvorschlägen

1. Der Bundesrat sieht es grundsätzlich als notwendig an, daß der mit der Eisenbahnrichtlinie 91/440/EWG begonnene Prozeß der Liberalisierung des Eisenbahnverkehrs weiterentwickelt wird mit dem Ziel, die Leistungsfähigkeit dieses Verkehrsträgers durch die Schaffung von mehr Wettbewerb auf der Schiene zu erhöhen. In Deutschland ist der mit dieser Richtlinie geschaffene Spielraum mit der kürzlich beschlossenen Bahnreform konsequent ausgeschöpft worden.
2. Der Bundesrat sieht mit Sorge, daß die Kommission mit den nunmehr vorgelegten Richtlinienvorschlägen weit hinter die Eisenbahnrichtlinie 91/440/EWG zurückfällt, indem sie den hier geschaffenen Gestaltungsspielraum unzulässig einengt und damit die Intention dieser Richtlinie in ihr Gegenteil verkehrt. Er lehnt daher die Vorschläge der Kommission in der vorliegenden Form ab. Sie sind nicht geeignet, die Schaffung von Wettbewerbsstrukturen zuzulassen und laufen insofern auch wesentlichen Zielen und Regelungen der kürzlich beschlossenen Bahnreform entgegen.
3. Der Bundesrat hält es für ausreichend, eine gemeinschaftliche Bedingung für den Zugang zur Eisenbahninfrastruktur festzulegen. Er hält es nicht für erforderlich, eine gemeinschaftliche Genehmigung der Gewerbezulassung von Eisenbahnunternehmen einzuführen.

4. Der Bundesrat bittet die Bundesregierung, mit Nachdruck darauf hinzuwirken, daß die Sicherheitsstandards zur Erteilung von Betriebsgenehmigungen so ausgestaltet werden, daß sie dem höchstmöglichen Sicherheitsstandard innerhalb der EU entsprechen.
5. Der Bundesrat hält es jedoch für erforderlich, daß für Eisenbahnunternehmen, die in beschränktem Umfang, z. B. nur regional, Eisenbahnleistungen erbringen, in den Richtlinien die Anforderungen für die Erteilung einer Betriebsgenehmigung herabgesetzt werden.

Zum Vorschlag für eine Richtlinie des Rates über die Erteilung von Betriebsgenehmigungen an Eisenbahnunternehmen

6. Der Bundesrat stellt fest, daß dieser Vorschlag keinen geeigneten Rahmen schafft für eine gemeinschaftsweit ungehinderte Tätigkeit von Eisenbahnunternehmen im Wettbewerb um die Erbringung von Verkehrsleistungen. Es bestehen erhebliche Unklarheiten über den Geltungsbereich der nach Maßgabe des Vorschlags zu erteilenden Betriebsgenehmigung. Die Bezugnahme auf die Eisenbahnrichtlinie 91/440/EWG legt nahe, daß die zu erteilenden Betriebsgenehmigungen nur insoweit über die Nationalgrenzen hinaus gelten, als die Richtlinie 91/440/EWG Zugangsrechte für das Gemeinschaftsnetz vorgibt (internationale Gruppierungen von Eisenbahnunternehmen sowie Eisenbahnunternehmen, die Verkehrsleistungen im grenzüberschreitenden kombinierten Güterverkehr erbringen). Der Geltungsbereich des vorliegenden Richtlinienvorschlags muß daher ebenfalls auf diese Eisenbahnunternehmen beschränkt werden. Da unter diesen eingeschränkten Geltungsbereich in aller Regel keine Eisenbahnunternehmen fallen werden, deren Geschäftstätigkeit auf das Erbringen von Orts-, Vororts- und Regionalverkehrsleistungen beschränkt ist, kann Artikel 1 Abs. 2 ersatzlos entfallen. Alternativ sollte in jedem Fall durch eine geeignete Formulierung sichergestellt werden, daß solche Eisenbahnunternehmen vom Geltungsbereich der Richtlinie ausgeschlossen sind.
7. Die Definition von Eisenbahnunternehmen in Artikel 2a sollte sprachlich an die Formulierung in der Richtlinie 91/440/EWG angepaßt werden. Der Bundesrat gibt allerdings zu erwägen, auf das Kriterium "Haupttätigkeit" zu verzichten, da nicht einsehbar ist, warum von zwei Unternehmen, die gleichermaßen und im gleichen Umfang Eisenbahnverkehrsleistungen erbringen, eines qua Definition nicht als Eisenbahnunternehmen gelten soll, nur weil es in geringfügig größerem Umfang und damit als Haupttätigkeit zum Beispiel zusätzlich noch Busverkehrsleistungen erbringt. Er regt deshalb an, auch in der Richtlinie 91/440/EWG auf das Kriterium "Haupttätigkeit" zu verzichten.
8. In Artikel 4 wird in den Absätzen 3 und 4 auf den Zugang zum Fahrweg Bezug genommen. Insbesondere Absatz 4 enthält Regelungen über die Art und Weise, wie diese Zugangsrechte zu gewähren sind. Der Bundesrat ist der Auffassung, daß mit diesen Regelungen unzulässigerweise eine Festlegung auf die "Behördenstruktur" für die Vergabe von Zugangsrechten zum Eisenbahnnetz erfolgt und somit der in der

Richtlinie 91/440/EWG vorgegebene Rahmen unzulässig eingeengt wird. Eine Regelung des Zugangs zum Fahrweg ist an dieser Stelle auch nicht erforderlich, da dies Gegenstand einer eigenen Richtlinie sein soll, die ebenfalls als Kommissionsvorschlag dem Bundesrat unter der Drucksache 69/94 zur Stellungnahme vorliegt. Daher sollten der letzte Halbsatz in Absatz 3 sowie der komplette Absatz 4 ersatzlos gestrichen werden. Damit erübrigt sich auch die Legaldefinition des Begriffs "Zugtrasse" in Artikel 2 Buchstabe d; auch sie sollte ersatzlos gestrichen werden.

9. Die im Anhang zu Artikel 4 festgelegten sehr detaillierten Anforderungen für den Nachweis der finanziellen Leistungsfähigkeit sind sehr hoch und schaffen insbesondere für neu zu gründende Eisenbahnunternehmen unüberbrückbare Hürden. Der Bundesrat hat zudem erhebliche Bedenken, einen potentiellen Eisenbahnunternehmer mit derartig weitgehenden Offenbarungspflichten zu belegen. Die Preisgabe sämtlicher Kalkulationen und betrieblicher Planungen macht das Unternehmen vollkommen transparent. Es kann schweren Schaden nehmen, wenn die zur Verfügung gestellten Daten in falsche Hände geraten. Der Bundesrat spricht sich daher nachdrücklich dafür aus, den Anforderungskatalog zu reduzieren und auf die Angaben zu beschränken, die für die Beurteilung der finanziellen Leistungsfähigkeit eines Antragstellers zwingend notwendig sind.
10. Die Prüfung der finanziellen Leistungsfähigkeit sollte anhand des Jahresabschlusses des Unternehmens erfolgen; für die Antragsteller, die keinen Jahresabschluß vorlegen können, anhand einer Vermögensübersicht. Für die Prüfungen sollen folgende Merkmale maßgebend sein:
 - Verfügbare Finanzmittel einschließlich Bankguthaben sowie zugesagte Überziehungskredite und Darlehen,
 - als Sicherheit verfügbare Mittel und Vermögensgegenstände,
 - Betriebskapital,
 - Kosten einschließlich der Erwerbskosten oder Anzahlungen für Fahrzeuge, Grundstücke, Gebäude, Anlagen und Ausrüstungen,
 - Belastungen des Betriebsvermögens insbesondere mit Pfandrechten, Grundpfandrechten, Sicherungs- und Vorbehaltseigentum.

Ein Antragsteller ist insbesondere dann nicht finanziell leistungsfähig, wenn erhebliche Rückstände an Steuern oder Beiträgen zu Sozialversicherungen bestehen, die aus unternehmerischer Tätigkeit geschuldet werden.

Der Nachweis der finanziellen Leistungsfähigkeit sollte durch Vorlage eines Prüfberichtes und geeignete Unterlagen einer Bank, einer öffentlichen Sparkasse, eines Wirtschaftsprüfers oder eines vereidigten Buchprüfers geführt werden müssen.

Die Unterscheidung nach einer erstmaligen Antragstellung, einer erheblichen Änderung oder einer Überprüfung ist nach Auffassung des Bundesrates nicht erforderlich.

Im übrigen weist er darauf hin, daß sich der Anhang zu Artikel 4 inhaltlich insbesondere auf die Anforderungen gemäß Artikel 5 und Artikel 7 bezieht. Daher sollte die Überschrift entsprechend geändert werden.

11. Der Bundesrat regt an, die vorgeschlagene Formulierung zu Artikel 5 Abs. 1 sprachlich zu überarbeiten. Der Einschub "Ein Eisenbahnunternehmen, das eine Betriebsgenehmigung erhalten hat" ist mißverständlich und sollte ersatzlos gestrichen werden.
12. Der Bundesrat regt an, Artikel 8 Abs. 1 Buchstabe b zu streichen. Er sieht es als ausreichend an, daß ein antragstellendes Eisenbahnunternehmen nachweisen kann, daß die Traktion sichergestellt ist. Inwieweit es die hierzu erforderlichen Fahrzeuge selbst vorhalten und Wartungsmaßnahmen durchführen will, sollte in der Entscheidung des Eisenbahnunternehmens stehen.

Der Bundesrat weist zudem darauf hin, daß sich nach seiner Auffassung die fachliche Eignung nur auf Personen beziehen kann, nicht aber auf Betriebsmittel und Organisation. Artikel 8 Abs. 1 Buchstabe b ist daher entsprechend zu modifizieren.
13. Der Bundesrat bittet die Bundesregierung, mit Nachdruck darauf hinzuwirken, daß die Eisenbahnunternehmen Haftpflichtversicherungen nachweisen müssen, die die vollständige Regulierung eines größtmöglichen denkbaren Unfalls unter Einschluß von Umweltschäden ermöglichen.
14. Der Bundesrat weist darauf hin, daß die in Artikel 10 vorgeschlagene Regelung über die Geltungsdauer einer Betriebsgenehmigung der Systematik des erst kürzlich neu gefaßten Allgemeinen Eisenbahngesetzes zuwiderläuft. Er fordert die Bundesregierung auf, darauf hinzuwirken, diese Systematik einer befristeten Betriebsgenehmigung zumindest als alternatives Lösungsmodell in die Richtlinie aufzunehmen.
15. Der Bundesrat ist der Auffassung, daß die Genehmigungsbehörden zur Prüfung verpflichtet werden müssen, wenn sie ernsthafte Zweifel daran haben, daß ein Eisenbahnunternehmen den Anforderungen aus dieser Richtlinie nachkommt. Insofern ist Artikel 11 Abs. 1 in eine Mußvorschrift zu ändern.
16. Die in Artikel 14 genannte Übergangszeit von 6 Monaten für Eisenbahnunternehmen, die zum Zeitpunkt des Inkrafttretens bereits Verkehrsleistungen erbringen, ist zu gering. Der Bundesrat fordert die Bundesregierung auf, darauf einzuwirken, daß diese Übergangszeit wesentlich verlängert wird, mindestens auf 2 Jahre.
17. Es bestehen erhebliche Unklarheiten hinsichtlich des Umfangs der in Artikel 15 enthaltenen Veröffentlichungspflichten. Der Bundesrat bittet die Bundesregierung, darauf hinzuwirken, daß diese Veröffentlichungspflichten auf das notwendige Maß reduziert werden. Er regt in diesem Zusammenhang an, Artikel 15 Abs. 1 ersatzlos zu streichen. Die in Absatz 2 enthaltene Zweimonatsfrist sollte zu einer Dreimonatsfrist verlängert werden.
18. Der Bundesrat hält die in Artikel 16 enthaltene Frist zur Umsetzung dieser Richtlinie in nationale Rechts- und Verwaltungsvorschriften für zu kurz bemessen. Angemessen wäre ein Umsetzungsdatum zum 1. Januar 1997.

Zum Vorschlag für eine Richtlinie des Rates über die Zuweisung von Fahrwegkapazität der Eisenbahnen und die Berechnung von Wegeentgelten

19. Der Bundesrat stellt fest, daß die Kommission mit dem vorliegenden Richtlinien-vorschlag eine Abkehr von dem liberalen und marktwirtschaftlichen Ansatz vollzogen hat, der mit der Eisenbahnrichtlinie 91/440/EWG zumindest als Möglichkeit eröffnet worden ist. Der Regelung des Netzzugangs und der hierfür zu entrichtenden Nutzungsentgelte kommt eine entscheidende Bedeutung für die Umsetzung dieser Rahmenrichtlinie und damit auch der kürzlich beschlossenen Bahnreform zu. Insbesondere sollen durch die Öffnung des Schienennetzes für Dritte kostengünstigere Betriebsformen ermöglicht und dadurch die Wettbewerbsfähigkeit des Verkehrsträgers Schiene erhöht werden. Indem der vorliegende Vorschlag ausschließlich eine staatliche Zuweisungsstelle (Behörde) vorsieht, läuft er dieser Zielsetzung wesentlich entgegen. Der Bundesrat fordert daher die Bundesregierung auf, dem Vorschlag seine Zustimmung zu versagen, wenn nicht zumindest alternativ der in der Bahnreform vorgegebene marktwirtschaftliche und privatrechtliche Ansatz aufgenommen wird. Dies bedeutet konkret, daß auch ein Unternehmen, welches Schieneninfrastruktur vorhält, zuständige Stelle im Sinne des Richtlinienvorschlags sein kann. Der Vorschlag muß mit dieser Zielrichtung durchgehend überarbeitet und in den einschlägigen Regelungsinhalten und Definitionen entsprechend erweitert werden.
20. Unbeschadet dieser grundsätzlichen Bedenken sieht der Bundesrat gegenüber dem vorliegenden Vorschlag weiteren Änderungsbedarf und bittet die Bundesregierung, insoweit auf eine Überarbeitung des Vorschlags hinzuwirken.
21. Die Definition von Eisenbahnunternehmen in Artikel 2a sollte sprachlich an die Formulierung in der Richtlinie 91/440/EWG angepaßt werden. Der Bundesrat gibt auch hier zu erwägen, auf das Kriterium "Haupttätigkeit" zu verzichten.

Bezüglich der Definition des Begriffs "Zugtrasse" gibt der Bundesrat zu bedenken, daß Fahrwegkapazität nicht nur erforderlich ist, damit ein Zug zu einer bestimmten Zeit zwischen zwei Orten eingesetzt werden kann, sondern auch für Zügeinsätze an einem bestimmten Ort (Bahnanlagen in Bahnhöfen, Umschlaganlagen, Rangiergleise etc.). Er bittet die Bundesregierung, bei den weiteren Beratungen des Richtlinienvorschlags auf eine entsprechende Ergänzung hinzuwirken.
22. Der Bundesrat regt an, eine Regelung für Konfliktfälle analog § 14 Abs. 5 Allgemeines Eisenbahngesetz in die Richtlinie aufzunehmen. Diese Regelung sollte zum Inhalt haben, daß im Falle einer Nichteinigung zwischen Eisenbahnunternehmen und dem Fahrwegbetreiber die zuständige Überwachungsbehörde über die Vergabe einer Zugtrasse zu entscheiden hat.
23. Der Bundesrat regt an, eine zusätzliche Vorschrift des Inhalts aufzunehmen, daß die technischen und betrieblichen Anforderungen für die Benutzung der Infrastruktur auf das jeweils erforderliche Maß zu beschränken sind. Damit soll sichergestellt werden,

daß das Recht auf diskriminierungsfreien Netzzugang im konkreten Fall nicht durch überhöhte technische oder betriebliche Anforderungen beeinträchtigt wird.

24. Der Bundesrat begrüßt, daß in dem Richtlinienvorschlag gemeinwirtschaftlichen Verkehren gemäß der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 in der Fassung der Verordnung (EWG) Nr. 1893/91 Vorrang eingeräumt wird. Er hält es darüber hinaus für erforderlich, die Regelung in Artikel 4 Abs. 1 dahingehend zu ergänzen, daß auch integrierten Verkehrsleistungen, beispielsweise vertakteten Verkehren, in Netze eingebundenen Verkehren usw. Vorrang eingeräumt werden kann.
25. Zu den in Artikel 8 formulierten Grundsätzen für die Festsetzung der Wegeentgelte vertritt der Bundesrat die Auffassung, daß unter dem Begriff "Art des Verkehrsdienstes" auch der Aspekt der unterschiedlich starken Abnutzung des Fahrweges bei der Festlegung des Fahrwegentgeltes zu berücksichtigen ist. Er hält daher eine Ergänzung im Sinne von Artikel 8 der Eisenbahnrichtlinie 91/440/EWG für erforderlich.
26. Die Fristen für die Entscheidung der Zuweisungsstelle sind zu knapp bemessen. Der Bundesrat hält eine Frist von drei Monaten für angemessen.
27. Der Bundesrat hält die in Artikel 13 enthaltene Frist zur Umsetzung dieser Richtlinie in nationale Rechts- und Verwaltungsvorschriften für zu kurz bemessen. Angemessen wäre ein Umsetzungsdatum zum 1. Januar 1997.
28. Er bedauert, daß die Bundesregierung bisher keine eigenen Vorschläge für die Regelung des Zugangs zum Fahrweg und die Erhebung von Nutzungsentgelten erarbeitet hat und fordert sie auf, umgehend zumindest inhaltliche Eckpunkte hierzu vorzulegen.