

Richtlinie des Europäischen Parlaments (EP) und des Rates zur Schaffung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraums

Gesetzgebungsverfahren Art. 294 AEUV	Vorschlag KOM(2010) 475 17.10.2010 CEP-Analyse	EP: 1. Lesung 16.11.2011	Rat: 1. Lesung 08.03.2012	EP: 2. Lesung Sitzung: 03.07.2012 veröffentlicht: 20.07.2012
Ausbau der Eisenbahninfrastruktur	Die Mitgliedstaaten veröffentlichen eine auf mindestens 5 Jahre ausgelegte nationale Mobilitätsstrategie (Art. 8 Abs. 1).	Die Mitgliedstaaten veröffentlichen eine auf mindestens 7 Jahre ausgelegte nationale Mobilitätsstrategie . In diesen Prozess binden sie interessierte Kreise und Akteure aktiv ein (Art. 8 Abs. 1).	Die Mitgliedstaaten veröffentlichen eine auf mindestens 5 Jahre ausgelegte nationale Mobilitätsstrategie (Art. 8 Abs. 1).	Die Mitgliedstaaten veröffentlichen nach Konsultation mit den Beteiligten eine auf mindestens 5 Jahre ausgelegte nationale Mobilitätsstrategie (Art. 8 Abs. 1).
Erhebung von Weegeentgelten	Mitgliedstaaten und Infrastrukturbetreiber schließen eine 5 Jahre gültige vertragliche Finanzierungsvereinbarung (Art. 30 Abs. 1 u. 2). Lärmkosten müssen bei der Berechnung der Weegeentgelte berücksichtigt werden (Art. 31 Abs. 5). Züge, die über das Europäische Zugsteuerungssystem (ETCS) verfügen, erhalten vorübergehend einen Nachlass auf das Weegeentgelt (Art. 32 Abs. 3). –	Mitgliedstaaten und Infrastrukturbetreiber schließen eine 7 Jahre gültige vertragliche Finanzierungsvereinbarung (Art. 30 Abs. 1 u. 2). Lärmkosten müssen bei der Berechnung der Weegeentgelte berücksichtigt werden (Art. 31 Abs. 5). Züge, die über das Europäische Zugsteuerungssystem (ETCS) verfügen, erhalten vorübergehend einen Nachlass auf das Weegeentgelt (Art. 32 Abs. 3). Für den Güterverkehr aus und nach Drittstaaten , dessen Spurweite sich vom EU-Haupteisenbahnnetz unterscheidet, können höhere Weegeentgelte festgesetzt werden (Art. 32 neuer Abs. 1a u. 5).	Mitgliedstaaten und Infrastrukturbetreiber schließen eine mindestens 3 Jahre gültige vertragliche Finanzierungsvereinbarung (Art. 30 Abs. 2). Lärmkosten können bei der Berechnung der Weegeentgelte berücksichtigt werden (Art. 31 Abs. 5). Züge, die über das Europäische Zugsteuerungssystem (ETCS) verfügen, können vorübergehend einen Nachlass auf das Weegeentgelt erhalten (Art. 32 Abs. 4). Für den Güterverkehr aus und nach Drittstaaten , dessen Spurweite sich vom EU-Haupteisenbahnnetz unterscheidet, können höhere Weegeentgelte festgesetzt werden (Art. 32 Abs. 2).	Mitgliedstaaten und Infrastrukturbetreiber schließen eine mindestens 5 Jahre gültige vertragliche Finanzierungsvereinbarung (Art. 30 Abs. 2). Lärmkosten können bei der Berechnung der Weegeentgelte berücksichtigt werden. (Art. 31 Abs. 5). Züge, die über das Europäische Zugsteuerungssystem (ETCS) verfügen, müssen auf den in der Entscheidung 2009/561/EG angegebenen Eisenbahnkorridoren einen Nachlass auf das Weegeentgelt erhalten. Auf allen anderen Strecken können sie einen Nachlass erhalten (Art. 32 Abs. 4). Für den Güterverkehr aus und nach Drittstaaten , dessen Spurweite sich vom EU-Haupteisenbahnnetz unterscheidet, können höhere Weegeentgelte festgesetzt werden (Art. 32 Abs. 2).

Gesetzgebungsverfahren Art. 294 AEUV	Vorschlag KOM(2010) 475 17.10.2010 CEP-Analyse	EP: 1. Lesung 16.11.2011	Rat: 1. Lesung 08.03.2012	EP: 2. Lesung Sitzung: 03.07.2012 veröffentlicht: 20.07.2012
	<p>Infrastrukturbetreiber können ein Entgelt für eine Fahrwegkapazität erheben, die zugewiesen, aber nicht in Anspruch genommen wurde. (Art. 36).</p> <p>-</p>	<p>Infrastrukturbetreiber können ein Entgelt für eine Fahrwegkapazität erheben, die zugewiesen, aber nicht in Anspruch genommen wurde. (Art. 36).</p> <p>-</p>	<p>Infrastrukturbetreiber können ein Entgelt für eine Fahrwegkapazität erheben, die zugewiesen, aber nicht in Anspruch genommen wurde. (Art. 36).</p> <p>-</p>	<p>Infrastrukturbetreiber können ein Entgelt für eine Fahrwegkapazität erheben, die zugewiesen, aber nicht in Anspruch genommen wurde.</p> <p>Bei den Antragstellern, die regelmäßig zugewiesene Kapazitäten nicht nutzen, muss ein Entgelt erhoben werden. Infrastrukturbetreiber veröffentlichten Kriterien für die Feststellung einer Nichtnutzung (Art. 36).</p>
<p>Trennung von Verkehrsdiensten und Infrastrukturbetrieb</p>	<p>Die Rechnungsführung muss eine Kontrolle des Verbots ermöglichen, dass für einen Geschäftsbereich gewährte öffentliche Gelder in einen anderen Geschäftsbereich übertragen werden (Art. 6 Abs. 4).</p> <p>-</p>	<p>Die Rechnungsführung muss es ermöglichen, die Verwendung der Wegeentgelte, anderer Gewinne des Infrastrukturbetreibers sowie öffentlicher und privater Gelder zugunsten des Infrastrukturbetreibers zu kontrollieren.</p> <p>Die Einnahmen aus der Infrastruktur dürfen nicht in Eisenbahnunternehmen oder andere Einheiten einer Dachgesellschaft fließen.</p> <p>Diese Vorgabe steht nicht der Erstattung des verwendeten Kapitals, einschließlich der Zahlung von Zinsen, entgegen, das dem Infrastrukturbetreiber von der Dachgesellschaft zur Verfügung gestellt wurde (Art. 6 Abs. 4).</p> <p>Bis Ende 2012 schlägt die Kommission eine Richtlinie zur Trennung von Netz und Betrieb vor (Art. 7 neuer Abs. 3a).</p>	<p>Die Rechnungsführung muss eine Kontrolle des Verbots ermöglichen, dass für einen Geschäftsbereich gewährte öffentliche Gelder in einen anderen Geschäftsbereich übertragen werden (Art. 6 Abs. 4).</p> <p>-</p>	<p>Die Rechnungsführung muss eine Kontrolle des Verbots ermöglichen, dass für einen Geschäftsbereich gewährte öffentliche Gelder in einen anderen Geschäftsbereich übertragen werden (Art. 6 Abs. 4).</p> <p>Außerdem muss sie eine Kontrolle der Verwendung der Einnahmen aus Wegeentgelten und der Gewinne aus anderen wirtschaftlichen Tätigkeiten, ermöglichen (Art. 6 Abs. 4).</p> <p>-</p>

Gesetzgebungsverfahren Art. 294 AEUV	Vorschlag KOM(2010) 475 17.10.2010 CEP-Analyse	EP: 1. Lesung 16.11.2011	Rat: 1. Lesung 08.03.2012	EP: 2. Lesung Sitzung: 03.07.2012 veröffentlicht: 20.07.2012
<p>Trennung von Verkehrsdiensten und Serviceeinrichtungen</p>	<p>Gehört eine Serviceeinrichtung zu einem Unternehmen, das eine beherrschende Stellung hat, muss der Betreiber „rechtlich, organisatorisch und in den Entscheidungen unabhängig“ sein (Art. 13 Abs. 2).</p> <p>Serviceeinrichtungen, die 2 Jahre nicht genutzt wurden, müssen vermietet oder geleast werden, wenn nachweisliches Interesse an deren Nutzung besteht (Art. 13 Abs. 2).</p> <p>Neu gebaute Wartungseinrichtungen für neue Züge und Waggons dürfen 5 Jahre lang für ein Eisenbahnunternehmen reserviert werden (Art. 13 Abs. 2).</p>	<p>Gehört eine Serviceeinrichtung zu einem Unternehmen, das eine beherrschende Stellung hat, muss der Betreiber „organisatorisch und in den Entscheidungen unabhängig“ sein. Serviceeinrichtung und Unternehmen müssen eine getrennte Rechnungsführung haben (Art. 13 Abs. 2).</p> <p>Serviceeinrichtungen, die 1 Jahr nicht genutzt wurden, müssen vermietet oder geleast werden, wenn nachweisliches Interesse an deren Nutzung besteht (Art. 13 Abs. 2).</p> <p>Neu gebaute Wartungseinrichtungen für neue Hochgeschwindigkeitszüge und -waggons dürfen 10 Jahre lang für ein Eisenbahnunternehmen reserviert werden (Art. 13 Abs. 2).</p>	<p>Gehört eine Serviceeinrichtung zu einem Unternehmen, das eine beherrschende Stellung hat, muss der Betreiber „organisatorisch und in den Entscheidungen unabhängig“ sein. Serviceeinrichtung und Unternehmen müssen eine getrennte Rechnungsführung haben (Art. 13 Abs. 3).</p> <p>Serviceeinrichtungen, die 3 Jahre nicht genutzt wurden, müssen vermietet oder geleast werden, wenn nachweisliches Interesse an deren Nutzung besteht. Dies gilt nicht, falls die Serviceeinrichtung aufgrund eines Umstellungsprozesses von keinerlei Eisenbahnunternehmen genutzt werden kann (Art. 13. Abs. 6).</p> <p>–</p>	<p>Gehört eine Serviceeinrichtung zu einem Unternehmen, das eine beherrschende Stellung hat, muss der Betreiber „organisatorisch und in den Entscheidungen unabhängig“ sein. Serviceeinrichtung und Unternehmen müssen eine getrennte Rechnungsführung haben (Art. 13 Abs. 3).</p> <p>Serviceeinrichtungen, die 2 Jahre nicht genutzt wurden, müssen vermietet oder geleast werden, wenn nachweisliches Interesse an deren Nutzung besteht. Dies gilt nicht, falls die Serviceeinrichtung aufgrund eines Umstellungsprozesses von keinerlei Eisenbahnunternehmen genutzt werden kann (Art. 13. Abs. 6).</p> <p>–</p>
<p>Europäische Regulierungsstelle</p>	<p>–</p>	<p>Die Kommission legt 2 Jahre nach Veröffentlichung der Richtlinie einen Legislativvorschlag zur Errichtung einer Europäischen Regulierungsstelle vor (neuer Art. 57a).</p>	<p>–</p>	<p>Die Kommission legt 2 Jahre nach Veröffentlichung der Richtlinie einen Bericht über die Zusammenarbeit zwischen den Regulierungsstellen vor. Gegebenenfalls schlägt die Kommission legislative Maßnahmen vor, um eine stärker integrierte regulierende Aufsicht über den europäischen Eisenbahnmarkt zu gewährleisten (Art. 63).</p>

Gesetzgebungsverfahren Art. 294 AEUV	Vorschlag KOM(2010) 475 17.10.2010 CEP-Analyse	EP: 1. Lesung 16.11.2011	Rat: 1. Lesung 08.03.2012	EP: 2. Lesung Sitzung: 03.07.2012 veröffentlicht: 20.07.2012
Ausgestaltung der Vorschriften durch die Kommission	Die Kommission wird ermächtigt, alle Anhänge der Richtlinie durch delegierte Rechtsakte anzupassen (Erwägungsgrund 65).	Die Kommission führt im Zuge ihrer Vorbereitungsarbeit „angemessene Konsultationen “ mit Interessengruppen und Sachverständigen durch (Erwägungsgrund 65).	Die Kommission wird ermächtigt, die Anhänge III, VI Nr. 2 lit. c, VII und VIII der Richtlinie durch delegierte Rechtsakte anzupassen (Art. 60).	Die Kommission wird ermächtigt, die Anhänge III, VI Nr. 2 lit. c, VII und VIII der Richtlinie durch delegierte Rechtsakte anzupassen (Art. 60).
Nächste Schritte im EU-Gesetzgebungsverfahren: Da das Politikverfahren dem ordentlichen Gesetzgebungsverfahren unterliegt, müssen sich Rat und Europäisches Parlament auf eine gemeinsame Position verständigen. Rat und EP haben im Rahmen von Trilog-Verhandlungen mit der dänischen Ratspräsidentschaft am 13. Juni 2012 eine Einigung erzielt. Der Kompromiss muss nun noch formal von Rat angenommen werden.				