

## II

(Rechtsakte ohne Gesetzescharakter)

## VERORDNUNGEN

## DURCHFÜHRUNGSVERORDNUNG (EU) 2016/545 DER KOMMISSION

vom 7. April 2016

**über Verfahren und Kriterien in Bezug auf Rahmenverträge für die Zuweisung von Fahrwegkapazität**

(Text von Bedeutung für den EWR)

DIE EUROPÄISCHE KOMMISSION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union,

gestützt auf die Richtlinie 2012/34/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. November 2012 zur Schaffung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraums <sup>(1)</sup>, insbesondere auf Artikel 42 Absatz 8,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Beim Abschluss von Rahmenverträgen sollten Infrastrukturbetreiber die verfügbare Fahrwegkapazität so effizient wie möglich nutzen. Um in Dienstleistungen zu investieren, benötigen Antragsteller für Rahmenkapazität unter Umständen eine größere Rechtssicherheit hinsichtlich der während mehr als nur einer Netzfahrplanperiode verfügbaren Fahrwegkapazität.
- (2) Die Infrastrukturbetreiber haben Kapazitätsreserven für das jährliche Verfahren zur Netzfahrplanerstellung vorzuhalten, um gemäß Artikel 14 Absatz 3 und Absatz 5 der Verordnung (EU) Nr. 913/2010 des Europäischen Parlaments und des Rates <sup>(2)</sup> im Voraus vereinbarte Zugtrassen zu organisieren. Darüber hinaus müssen sie gegebenenfalls Kapazitätsreserven für Ad-hoc-Anträge gemäß Artikel 48 Absatz 2 der Richtlinie 2012/34/EU vorhalten. Ferner sollten Rahmenverträge der jährlichen Netzfahrplanerstellung gemäß Artikel 42 der Richtlinie 2012/34/EU nicht entgegenstehen. Deshalb sollten die Infrastrukturbetreiber diese Kapazitätsreserven zumindest einplanen und diese Beschränkungen berücksichtigen, bevor sie einen Teil der verbleibenden Kapazität durch Rahmenverträge zuweisen.
- (3) Potenzielle Antragsteller sind in Bezug auf die zugewiesene Rahmenkapazität und die voraussichtliche Restkapazität auf einer Strecke auf Transparenz angewiesen. Um einen hohen Verwaltungsaufwand im Zusammenhang mit Rahmenverträgen zu vermeiden, sollten potenzielle Antragsteller sich einen ersten Eindruck darüber verschaffen, wie wahrscheinlich es ist, dass ihre Anträge genehmigt werden. Deshalb sollten Infrastrukturbetreiber Rahmenkapazitätserklärungen in ihren Schienennetz-Nutzungsbedingungen veröffentlichen. In den Rahmenkapazitätserklärungen sollte, soweit dies relevant ist, differenziert werden, ob die Rahmenverträge für Güterzüge, Personenzüge oder beides gelten.
- (4) Infrastrukturbetreiber und Antragsteller sollten über eine gewisse Flexibilität in Bezug auf den Zeitpunkt der Beantragung von Rahmenkapazität verfügen. Gleichzeitig sind Kriterien zur Gewährleistung einer optimalen Nutzung der vorhandenen Infrastruktur dann am wirksamsten, wenn sie auf möglichst viele Anträge gleichzeitig angewendet werden. Daher sollten die Infrastrukturbetreiber, die ohne eine feste jährliche oder mehrjährige Frist arbeiten, vor Abschluss eines Rahmenvertrags diejenigen Antragsteller, die an Rahmenverträgen interessiert sein könnten, konsultieren.

<sup>(1)</sup> ABl. L 343 vom 14.12.2012, S. 32.

<sup>(2)</sup> Verordnung (EU) Nr. 913/2010 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 22. September 2010 zur Schaffung eines europäischen Schienennetzes für einen wettbewerbsfähigen Güterverkehr (ABl. L 276 vom 20.10.2010, S. 22).

- (5) Den Antragstellern sollte bewusst sein, dass Infrastrukturbetreiber verpflichtet sind, die zur Verfügung stehende Fahrwegkapazität optimal und effizient zu nutzen, sowohl in ihren jeweiligen Netzen als auch gemeinsam im gesamten einheitlichen europäischen Eisenbahnraum. Diese Verpflichtung sollte während der gesamten Laufzeit eines Rahmenvertrags und auch für die aufgrund eines Rahmenvertrags zugewiesenen Zugtrassen gelten. Bei der Entscheidung über den Abschluss eines neuen Rahmenvertrags sollten sich deshalb beide Vertragsparteien über die in dieser Verordnung festgelegten Kriterien für eine optimale Nutzung der verfügbaren Fahrwegkapazität bereits im Klaren sein.
- (6) In Rahmenverträgen sollte keine bestimmte Zugtrasse geregelt, sondern ein Zeitrahmen vorgegeben werden, der eine hinreichende Flexibilität bis zur jährlichen Planung der Zugtrassen ermöglicht. Ebenso können bei Schienenverkehrsdiensten unterschiedliche Anforderungen in Bezug auf den genauen Zeitpunkt des Dienstes bestehen, was sich in der Dimensionierung der Zeitrahmen widerspiegeln sollte.
- (7) Die Einführung neuer Schienenverkehrsdienste erfordert die vorherige Einholung von technischen Genehmigungen und Sicherheitsgenehmigungen oder die Beschaffung von Fahrzeugen oder beides, was einige Jahre in Anspruch nehmen kann. Investoren benötigen Gewissheit im Hinblick auf die verfügbare Kapazität, bevor sie über solche Investitionen entscheiden. Daher ist es gerechtfertigt, dass Antragstellern eine gewisse Zeit zwischen dem Abschluss des Rahmenvertrags und der Aufnahme der Dienste im Rahmen des Vertrags zur Verfügung steht, in der sie u. a. die erforderlichen Genehmigungen und Bescheinigungen einholen und die Fahrzeuge beschaffen können. Antragsteller, die diese Zeit nachweislich benötigen, bevor sie ihre Tätigkeit aufnehmen können, sollten nicht durch eine kürzere Rahmenvertragsdauer benachteiligt werden.
- (8) Die Festlegung von Kriterien für den Abschluss von Rahmenverträgen sollte es dem Infrastrukturbetreiber ermöglichen, die verfügbare Fahrwegkapazität gemäß Artikel 26 der Richtlinie 2012/34/EU zu vermarkten und so effektiv wie möglich zu nutzen.
- (9) Rahmenverträge sollten eine erfolgreiche Koordinierung konkurrierender Anträge ermöglichen und daher bestimmten Kriterien genügen, was die Zuweisung verfügbarer Kapazität an andere Antragsteller sowie die Änderung und Abtretung von Rahmenkapazität anbelangt.
- (10) Die Koordinierung und Absprache mit den Antragstellern, die bereits Vertragspartei eines Rahmenvertrags sind, können eine Belastung für die Infrastrukturbetreiber und die Antragsteller darstellen. Diese Belastung ist unter Umständen unverhältnismäßig auf Strecken und zu Tageszeiten, bei denen die aufgrund von Rahmenverträgen genutzte Kapazität ohnehin deutlich unterhalb der Obergrenze liegt. Daher sollte Infrastrukturbetreibern in solchen Fällen die Möglichkeit eingeräumt werden, von den Verfahren und Kriterien, die in dieser Verordnung festgelegt sind, abzuweichen. Gleichzeitig könnte es für den Fall, dass die Berechnung einer solchen Obergrenze oder die Anwendung von Schwellenwerten als schwierig oder willkürlich angesehen wird, im Interesse der Mitgliedstaaten liegen, dass die Infrastrukturbetreiber keinen Gebrauch von dieser Ausnahmeregelung machen. Im letzteren Fall sollte die Regulierungsstelle alle Rahmenverträge im Voraus genehmigen, um den Verwaltungsaufwand zu verringern.
- (11) Zwischen Anträgen für neue Rahmenverträge und bestehenden Rahmenverträgen, oder zwischen gemäß einem Rahmenvertrag beantragten Zugtrassen und solchen, die außerhalb eines Rahmenvertrags im Rahmen der jährlichen Netzfahrplanerstellung beantragt werden, kann es zu Konflikten kommen. In diesem Fall sollte der Infrastrukturbetreiber zwischen den Parteien koordinieren und sie auffordern, ihre Anforderungen zu ändern, um sie miteinander in Einklang zu bringen. Dies kann auch eine Änderung der zugewiesenen Zeitrahmen oder der Streckenführung umfassen. In Artikel 46 der Richtlinie 2012/34/EU ist ein Verfahren für den Umgang mit konkurrierenden Trassenanträgen festgelegt, das auch als Vorbild für Rahmenverträge dienen sollte.
- (12) In den Fällen, in denen im Einklang mit Artikel 47 Absätze 3 bis 6 der Richtlinie 2012/34/EU festgelegte und veröffentlichte Vorrangkriterien bei der Netzfahrplanerstellung Vorrang haben gegenüber der Frage, ob ein Antrag im Rahmen der jährlichen Netzfahrplanerstellung gemäß einem Rahmenvertrag vorgelegt wird oder nicht, sollte der Infrastrukturbetreiber nicht verpflichtet sein, die für Rahmenverträge festgelegten Kriterien anzuwenden, sondern vielmehr die für die jährliche Netzfahrplanerstellung geltenden Vorrangkriterien anwenden.
- (13) Es ist wichtig, den Infrastrukturbetreibern bei der Zuweisung von Fahrwegkapazität größtmögliche Flexibilität zu bieten, doch sollte dies mit der Erfüllung der angemessenen Anforderungen der Antragsteller vereinbar sein. Infrastrukturbetreiber sollten transparente Kriterien berücksichtigen, bevor sie neue Rahmenverträge schließen.
- (14) Die Antragsteller sollten nur so viel Rahmenkapazität beantragen, wie sie tatsächlich benötigen. Falls die beantragte Rahmenkapazität über einen bestimmten Zeitraum ganz oder teilweise nicht genutzt wird, sollte der Rahmenvertrag überprüft werden, damit der Antragsteller die ungenutzte Kapazität abtritt („Use it or lose it“), sofern er nicht nachweisen kann, dass die Kapazität aus von ihm nicht zu vertretenden Gründen nicht genutzt wurde.

- (15) Die Infrastrukturbetreiber sollten ihre Zusammenarbeit so gestalten, dass Rahmenverträge für Dienste, bei denen mehr als ein Netz genutzt wird, untereinander kohärent sind, sodass die Schienenverkehrsdienste eine Qualität aufweisen, die die Antragsteller berechtigterweise erwarten können. Eine solche Kohärenz muss vom Abschluss der Rahmenverträge bis zum Zeitpunkt der Trassenzuweisung gewährleistet werden.
- (16) Angemessene Vertragsstrafen könnten einen Anreiz für die Antragsteller schaffen, realistische Anträge für Rahmenverträge zu stellen und alle Änderungen des aufgrund eines Rahmenvertrags bestehenden Kapazitätsbedarfs zu melden, sobald die Antragsteller davon Kenntnis erlangen.
- (17) Wenn die Vertragsparteien Vertragsstrafen für die Änderung oder Kündigung von Rahmenverträgen vereinbaren, sollten diese nicht diskriminierend sein. Die Vertragsstrafen sollten in ihrer Höhe in angemessenem Verhältnis zu den angestrebten Zielen stehen, tatsächlich gezahlt und, soweit erforderlich, vollstreckt werden. Um die Anreizwirkung zu wahren und Diskriminierung zu vermeiden, sollte der Rahmenvertrag es dem Infrastrukturbetreiber nicht ermöglichen, eine Vertragsstrafe für den Fall, dass der Antragsteller einen neuen Rahmenvertrag schließt, zu erlassen.
- (18) Ferner sollten die Mitgliedstaaten die Möglichkeit haben, gewisse Bestimmungen dieser Verordnung für einen begrenzten Zeitraum nicht auf Rahmenverträge anzuwenden, die am oder nach dem 15. März 2003, dem Datum also, zu dem die Richtlinie 2001/14/EG des Europäischen Parlaments und des Rates <sup>(1)</sup> umgesetzt werden musste, oder, im Fall von Mitgliedstaaten, die der Europäischen Union nach diesem Datum beigetreten sind, nach dem Datum ihres EU-Beitritts geschlossen wurden. Da es nach Artikel 17 Absatz 3 der Richtlinie 2001/14/EG möglich sein musste, Rahmenverträge im Interesse einer besseren Nutzung des Schienennetzes zu ändern oder einzuschränken, sollten jene Bestimmungen dieser Verordnung allerdings für Änderungen solcher Rahmenverträge gelten, wenn die Änderungen erheblich sind und nach dem Datum des Inkrafttretens dieser Verordnung vereinbart wurden.
- (19) Die Kommission überprüft gegebenenfalls die vorliegende Verordnung im Licht der Erfahrungen, die aus ihrer Anwendung oder aus der Anwendung der Verordnung (EU) Nr. 913/2010 über europäische Schienengüterverkehrskorridore gewonnen werden.
- (20) Die in dieser Verordnung vorgesehenen Maßnahmen entsprechen der Stellungnahme des gemäß Artikel 62 Absatz 1 der Richtlinie 2012/34/EU eingesetzten Ausschusses —

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

#### *Artikel 1*

#### **Gegenstand**

Diese Verordnung legt die Verfahren und Kriterien fest, die beim Abschluss von Rahmenverträgen beachtet werden müssen.

#### *Artikel 2*

#### **Begriffsbestimmungen**

Für die Zwecke dieser Verordnung gelten zusätzlich zu den Definitionen in Artikel 3 der Richtlinie 2012/34/EU die folgenden Begriffsbestimmungen:

- (1) „Rahmenkapazität“: die aufgrund eines Rahmenvertrags zugewiesene Fahrwegkapazität;
- (2) „Rahmenkapazitätserklärung“: ein Überblick über die zugewiesene Rahmenkapazität auf den Strecken eines bestimmten Netzes und eine Angabe des Umfangs und der Art der verfügbaren Kapazität auf diesen Strecken; dies kann auch eine grafische Darstellung zur Information potenzieller Antragsteller für Rahmenverträge beinhalten;

<sup>(1)</sup> Richtlinie 2001/14/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 26. Februar 2001 über die Zuweisung von Fahrwegkapazität der Eisenbahn, die Erhebung von Entgelten für die Nutzung von Eisenbahninfrastruktur und die Sicherheitsbescheinigung (ABl. L 75 vom 15.3.2001, S. 29).

- (3) „Zeitraumen“: die in einem Rahmenvertrag festgelegte Periode, in der eine oder mehrere Zugtrassen im Rahmen des Verfahrens der Netzfahrplanerstellung zugewiesen werden sollen;
- (4) „Kontrollzeitraum“: eine vom Infrastrukturbetreiber festgelegte Frist von höchstens zwei Stunden für einen Abgleich zwischen der zugewiesenen Rahmenkapazität und der verbleibenden freien Kapazität, um potenzielle Antragsteller für Rahmenverträge über die voraussichtlich zugewiesene Rahmenkapazität und die noch verfügbare Kapazität zu informieren.

### Artikel 3

#### **Rahmenkapazitätserklärung**

1. Der Infrastrukturbetreiber erstellt eine Rahmenkapazitätserklärung, die für jeden Streckenabschnitt pro Kontrollzeitraum und gegebenenfalls nach Art des Dienstes aufgeschlüsselt folgende Angaben enthält:
  - a) die bereits zugewiesene Rahmenkapazität und die Anzahl der Zugtrassen;
  - b) für Infrastruktur, für die bereits Rahmenverträge bestehen, die voraussichtlich noch verfügbare Kapazität für den Abschluss von Rahmenverträgen;
  - c) die für jeden Streckenabschnitt für Rahmenverträge verfügbare Höchstkapazität, falls anwendbar.
2. In der Rahmenkapazitätserklärung ist das Geschäftsgeheimnis zu wahren.
3. Im Einklang mit Artikel 42 Absatz 7 der Richtlinie 2012/34/EU nimmt der Infrastrukturbetreiber eine Rahmenkapazitätserklärung in die Schienennetz-Nutzungsbedingungen auf oder verweist darin auf eine öffentliche Website, auf der diese Rahmenkapazitätserklärung oder zumindest die allgemeine Art jedes geschlossenen Rahmenvertrags einsehbar ist. Artikel 27 Absatz 1 der Richtlinie 2012/34/EU zu Gebühren und Sprachen der Schienennetz-Nutzungsbedingungen gilt auch für die Rahmenkapazitätserklärung.
4. Der Infrastrukturbetreiber aktualisiert die Rahmenkapazitätserklärung spätestens drei Monate nach dem Abschluss eines Rahmenvertrags, nach einer erheblichen Änderung oder der Kündigung des Rahmenvertrags. Der Infrastrukturbetreiber macht diese Informationen in einer Weise zugänglich, die das Geschäftsgeheimnis wahrt.

### Artikel 4

#### **Anpassung der Schienennetz-Nutzungsbedingungen**

Die Infrastrukturbetreiber passen ihre Schienennetz-Nutzungsbedingungen an die Anforderungen dieser Verordnung an und veröffentlichen die Rahmenkapazitätserklärung zum Zeitpunkt des ersten Fahrplanwechsels nach der Veröffentlichung der Verordnung im *Amtsblatt der Europäischen Union*.

### Artikel 5

#### **Zuweisung von Rahmenkapazität**

1. Der Infrastrukturbetreiber kann potenzielle Antragsteller mit einer jährlichen oder mehrjährigen Frist auffordern, Anträge für Rahmenverträge einzureichen. Sobald die entsprechende Frist abgelaufen ist, bearbeitet der Infrastrukturbetreiber unverzüglich die eingegangenen Anträge. Verwendet der Infrastrukturbetreiber mehrjährige Fristen für Rahmenverträge, so veröffentlicht er jährliche Fristen, in denen er die nach Ablauf der mehrjährigen Frist eingegangenen Anträge unverzüglich bearbeitet.

2. Gibt der Infrastrukturbetreiber keine jährliche oder mehrjährige Frist vor und erhält einen Antrag für den Abschluss oder die Änderung eines Rahmenvertrags, so unternimmt er angemessene Schritte, um andere potenzielle Antragsteller über seine Absicht, einen Rahmenvertrag zu schließen, zu informieren und gibt ihnen ein bis vier Monate Zeit, um darauf zu reagieren. Der Infrastrukturbetreiber kann beschließen, die anderen potenziellen Antragsteller nicht zu informieren, wenn er einen Antrag auf eine geringfügige Änderung eines Rahmenvertrags erhält, die keine Auswirkung auf andere Rahmenverträge hat.

Der Infrastrukturbetreiber entscheidet ohne Verzögerung über die Anträge für Rahmenverträge.

3. Werden zwei oder mehr neue Anträge für einen Rahmenvertrag mit der gleichen Kapazität vorgelegt, so prüft der Infrastrukturbetreiber diese Anträge und entscheidet darüber gleichzeitig.

4. Betrifft ein Rahmenvertrag, der geschlossen oder erheblich geändert werden soll, Eisenbahnstrecken eines Schienengüterverkehrskorridors, dessen Verwaltungsrat um eine entsprechende Unterrichtung gebeten hat, so setzt der Infrastrukturbetreiber den Verwaltungsrat des oder der betreffenden Schienengüterverkehrskorridore gemäß Artikel 13 der Verordnung (EU) Nr. 913/2010 darüber in Kenntnis. Der Infrastrukturbetreiber gibt diese Informationen mindestens einen Monat vor dem Abschluss oder der erheblichen Änderung des Rahmenvertrags bekannt.

5. Unbeschadet einer Entscheidung über den Abschluss von Rahmenverträgen kann der Infrastrukturbetreiber auf nicht diskriminierender Grundlage und gegebenenfalls nach vorheriger Zustimmung der Regulierungsstelle beschließen, auf Strecken, die gemäß Artikel 47 Absatz 1 der Richtlinie 2012/34/EU für überlastet erklärt wurden, keine Rahmenverträge anzubieten. Der Infrastrukturbetreiber gibt in der Rahmenkapazitätserklärung die Strecken an, für die er keine Rahmenverträge anbietet, bevor er die Antragsteller auffordert, gemäß Absatz 1 Rahmenverträge für andere Strecken zu beantragen. Die Genehmigung der Regulierungsstelle gilt, falls zutreffend, für höchstens zwei Jahre und kann nicht automatisch verlängert werden.

6. Der Infrastrukturbetreiber begründet seine Entscheidung, einen Rahmenvertrag abzulehnen, zu schließen oder zu ändern. Die Gründe werden dem Antragsteller, der den Abschluss oder die Änderung beantragt hat, schriftlich mitgeteilt.

#### Artikel 6

#### Abschluss von Rahmenverträgen

1. Vor dem Abschluss eines neuen Rahmenvertrags oder der Ausweitung oder wesentlichen Erhöhung der Rahmenkapazität eines bestehenden Rahmenvertrags berücksichtigt der Infrastrukturbetreiber unter anderem die folgenden Punkte:

- a) eine optimale Nutzung der verfügbaren Fahrwegkapazität, einschließlich der Nutzung anderer Netze, unter Berücksichtigung geplanter Kapazitätsbeschränkungen;
- b) die legitimen kommerziellen Erfordernisse des Antragstellers, wenn der Antragsteller nachweist, dass er tatsächlich die Absicht hat und in der Lage ist, die im Rahmenvertrag beantragte Kapazität zu nutzen;
- c) die Bedürfnisse der Fahrgäste, des Güterverkehrssektors und der Investoren, einschließlich staatlicher Stellen und anderer öffentlicher und privater Einrichtungen;
- d) die Gewährleistung eines diskriminierungsfreien Zugangs zur Infrastruktur unter Berücksichtigung der Verfügbarkeit der entsprechenden Einrichtungen und der in diesen Einrichtungen erbrachten Leistungen, soweit dem Infrastrukturbetreiber diese Informationen mitgeteilt wurden;
- e) die Finanzierung des Infrastrukturbetreibers und der künftigen Entwicklung des Netzes;
- f) die Förderung eines effizienten Betriebs der Infrastruktur und, soweit möglich, der zugehörigen Einrichtungen, einschließlich geplanter Instandhaltungs-, Verbesserungs- und Erneuerungsmaßnahmen;
- g) die Kapazitätsanforderungen der internationalen Schienengüterverkehrskorridore gemäß Artikel 14 der Verordnung (EU) Nr. 913/2010;
- h) eine angemessene, gezielte, transparente, gerechte und mit ausreichenden Ressourcen ausgestattete Verwaltung des Netzes;

- i) eine etwaige vorhergehende Nichtausschöpfung der Rahmenkapazität und die Gründe dafür im Sinne von Artikel 11 Absätze 2 und 3 dieser Verordnung;
- j) die für die Trassenzuweisung im Rahmen der Netzfahrplanerstellung geltenden Vorrangkriterien gemäß Artikel 47 der Richtlinie 2012/34/EU und Erklärungen über überlastete Fahrwege;
- k) gegebenenfalls die Notwendigkeit, die langfristige finanzielle Leistungsfähigkeit öffentlicher Verkehrsdienste, die im Rahmen eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags erbracht werden, zu gewährleisten.

Zusätzlich zu den Angaben gemäß den Buchstaben a bis k gibt der Infrastrukturbetreiber in den Schienennetz-Nutzungsbedingungen an, welche anderen Elemente er zu berücksichtigen beabsichtigt.

2. Ein Rahmenvertrag enthält Folgendes:

- a) Bestimmungen über die Möglichkeit, in den in Artikel 8 bis Artikel 11 und Artikel 13 dieser Verordnung genannten Fällen Änderungen der Rahmenkapazität zu beantragen;
- b) Bestimmungen über die Möglichkeit, bei dauerhaften Veränderungen der Infrastruktur, die für eine bessere Nutzung der Eisenbahninfrastruktur notwendig sind, Änderungen der Rahmenkapazität zu beantragen;
- c) Bestimmungen, die eine freiwillige Abtretung oder eine Verlagerung von Rahmenkapazität ermöglichen.

Der Rahmenvertrag enthält keine Bestimmungen, die den Infrastrukturbetreiber bei verfügbarer Kapazität daran hindern würden, einem anderen Antragsteller Zugangsrechte auf einer oder mehreren Strecken im Netz des Infrastrukturbetreibers zu gewähren.

3. Die Antragsteller können beantragen, dass die gemäß dem Rahmenvertrag zugewiesene Rahmenkapazität ab einem bestimmten Zeitpunkt, spätestens jedoch fünf Jahre nach Antragstellung, verfügbar ist. Die Infrastrukturbetreiber dürfen Anträge dieser Art nicht ablehnen, wenn der bis zur Aufnahme des Dienstes benötigte Zeitraum aus einem der folgenden Gründe gerechtfertigt ist:

- a) der Rahmenvertrag ist Voraussetzung für die Finanzierung der für den neuen Dienst benötigten Fahrzeuge;
- b) die Notwendigkeit, das Zulassungsverfahren für die in Buchstabe a genannten Fahrzeuge abzuschließen;
- c) die Gestaltung des zeitlichen Ablaufs der Aufnahme des Betriebs von Versandstellen oder Umschlagsanlagen oder der Inbetriebnahme von Infrastrukturanschlüssen;
- d) erforderliche Investitionen in die Infrastruktur, falls die größere Kapazität noch nicht verfügbar ist;
- e) Bestimmungen in einem bestehenden öffentlichen Dienstleistungsauftrag.

Der Infrastrukturbetreiber oder der Antragsteller kann die Regulierungsstelle ersuchen, einen längeren Zeitraum als den, der in Unterabsatz 1 Satz 1 genannt ist, zu genehmigen. Die Regulierungsstelle kann ihre Genehmigung aus anderen Gründen als denen gemäß Unterabsatz 1 Buchstaben a bis e erteilen. Die Kapazität, die gemäß dem Rahmenvertrag zugewiesen, jedoch aufgrund der bis zur Aufnahme des Dienstes benötigten Zeit nicht genutzt wurde, bleibt für eine Verwendung durch andere Antragsteller verfügbar.

4. Anträge auf den Abschluss eines Rahmenvertrags dürfen nicht mit der Begründung abgelehnt werden, dass der Infrastrukturbetreiber den Antrag erst nach Ablauf der in Artikel 5 Absatz 1 festgelegten Frist erhalten hat, sondern werden im Einklang mit Artikel 5 im Rahmen des anschließenden Verfahrens diskriminierungsfrei bearbeitet. Fordert der Infrastrukturbetreiber potenzielle Antragsteller zur Einreichung von Anträgen für Rahmenverträge innerhalb einer mehrjährigen Frist auf und erhält solche Anträge erst nach Ablauf dieser Frist, so bearbeitet er diese entweder innerhalb einer jährlichen Frist gemäß Artikel 5 Absatz 1 oder gemäß Artikel 5 Absatz 2.

Bei Anträgen, die die Kriterien in Absatz 3 erfüllen, wird bei der Festlegung der Laufzeit des Rahmenvertrags das Datum des Antragseingangs nicht berücksichtigt. Dies gilt nicht für Antragsteller, denen bereits andere Rahmenkapazitäten oder Zugtrassen auf der betreffenden Strecke zugewiesen wurden.

*Artikel 7***Vereinbarung eines Zeitrahmens**

Der Infrastrukturbetreiber vereinbart mit dem Antragsteller auf Einzelfallbasis einen Zeitrahmen, der eine möglichst große Überschneidung mit dem Kontrollzeitraum gewährleistet, sodass die Zuweisung der entsprechenden Rahmenkapazität erleichtert wird. Der Zeitrahmen richtet sich nach den Erfordernissen des Schienenverkehrsdienstes.

Der Zeitrahmen beträgt bis zu 24 Stunden. In Ausnahmefällen kann der Infrastrukturbetreiber auf Antrag des Antragstellers und nach vorheriger Genehmigung durch die Regulierungsstelle einem Zeitrahmen von mehr als 24 Stunden zustimmen.

Bei einem Zeitrahmen von mehr als zwei Stunden teilt der Infrastrukturbetreiber die Rahmenkapazität so zu, dass eine möglichst große Überschneidung mit einem zweistündigen Kontrollzeitraum entsteht.

Zeitrahmen, die unter einen Rahmenvertrag oder verschiedene Rahmenverträge fallen, können sich überschneiden. Die Parteien eines Rahmenvertrags können eine bestimmte Häufigkeit der Dienste vereinbaren.

*Artikel 8***Obergrenzen für die Zuweisung von Rahmenkapazität**

1. Der Infrastrukturbetreiber unterteilt jeden 24-Stunden-Zeitraum in Kontrollzeiträume von jeweils nicht mehr als zwei Stunden. Bei der Zuweisung von Rahmenkapazität teilt der Infrastrukturbetreiber die Zeitrahmen den Kontrollzeiträumen zu.
2. Weist der Infrastrukturbetreiber Rahmenkapazität von bis zu 70 % der Höchstkazität innerhalb eines beliebigen Kontrollzeitraums auf einer Strecke zu, so kann er sich gegen die Anwendung von Artikel 9 Absätze 3 bis 6, Artikel 10 und Artikel 11 Absatz 1 in Bezug auf diese Kontrollzeiträume entscheiden. Die Höchstkazität wird auf der Grundlage der bestehenden und geplanten Zugfolgen und der geschätzten Anzahl der Züge auf der betreffenden Strecke berechnet. Der Infrastrukturbetreiber veröffentlicht für die Zwecke dieses Absatzes seine Methode zur Berechnung der Höchstkazität in den Schienennetz-Nutzungsbedingungen.
3. Ist eine vorherige Genehmigung von Rahmenverträgen durch die Regulierungsstelle gemäß Artikel 42 Absatz 1 zweiter Unterabsatz der Richtlinie 2012/34/EU erforderlich, so kann ein Mitgliedstaat entscheiden, Absatz 2, Artikel 9 Absätze 3 bis 6 und Artikel 10 ganz oder teilweise nicht anzuwenden.

*Artikel 9***Koordinierung von konkurrierenden Anträgen für Rahmenverträge nach Ablauf der folgenden Netzfahrplanperiode**

1. Stellt der Infrastrukturbetreiber Konflikte zwischen bereits bestehenden Rahmenverträgen und Anträgen für neue oder geänderte Rahmenverträge oder zwischen Anträgen für neue Rahmenverträge fest, so gelten die Grundsätze des Koordinierungsverfahrens für Trassenanträge gemäß Artikel 46 Absätze 3 und 4 der Richtlinie 2012/34/EU.
2. Der Infrastrukturbetreiber bemüht sich durch die erste Koordinierung, die konkurrierenden Anträge beziehungsweise den Antrag und die bestehenden Rahmenverträge so weit wie möglich miteinander in Einklang zu bringen.
3. Können bestehende Rahmenverträge und Anträge für neue Rahmenverträge oder Anträge auf Vertragsänderungen in einer ersten Koordinierungsrunde nicht miteinander in Einklang gebracht werden, weil die interessierten Parteien den Lösungsvorschlag des Infrastrukturbetreibers ablehnen, so nimmt dieser eine Bewertung der Anträge und gegebenenfalls der bestehenden Rahmenverträge anhand der Kriterien in Artikel 10 Absätze 2 bis 4 vor.

4. Auf der Grundlage der Bewertung nach Absatz 3 führt der Infrastrukturbetreiber eine zweite Koordinierungsrunde durch. Sofern die zweite Koordinierungsrunde ohne Erfolg bleibt und der beantragte Rahmenvertrag eine bessere Nutzung der Infrastruktur vorsieht, verlangt der Infrastrukturbetreiber eine Änderung der aufgrund der bestehenden Rahmenverträge zugewiesenen Rahmenkapazität.
5. Sofern die zweite Koordinierungsrunde ohne Erfolg bleibt und der beantragte Rahmenvertrag keine bessere Nutzung der Infrastruktur vorsieht als einer oder mehrere der bestehenden konkurrierenden Rahmenverträge, lehnt der Infrastrukturbetreiber den Antrag ab.
6. Der Infrastrukturbetreiber kann einen beantragten Rahmenvertrag ablehnen, wenn die zusätzlichen Einnahmen aus dem neuen Rahmenvertrag nicht mindestens genauso hoch sind wie die Vertragsstrafen gemäß Artikel 13, die infolge der Änderung gemäß Absatz 4 dieses Artikels gegebenenfalls fällig werden.
7. Ist es aufgrund eines tatsächlichen oder zu erwartenden Mangels an Fahrwegkapazität nicht möglich, Anträgen für Rahmenverträge stattzugeben, kann der Infrastrukturbetreiber den betreffenden Fahrwegabschnitt gemäß Artikel 47 der Richtlinie 2012/34/EU für überlastet erklären.

#### Artikel 10

#### **Koordinierung konkurrierender, unter Rahmenverträge fallender Trassenanträge während der Netzfahrplanerstellung**

1. Kann Trassenanträgen im Rahmen der Netzfahrplanerstellung gemäß Artikel 45 der Richtlinie 2012/34/EU aufgrund eines Konflikts mit einem bestehenden Rahmenvertrag nicht stattgegeben werden, so führt der Infrastrukturbetreiber eine erste Koordinierungsrunde gemäß Artikel 46 der Richtlinie 2012/34/EU durch. Diese Koordinierung muss auch dann stattfinden, wenn die Parteien des Rahmenvertrags freiwillig auf ihre Zeitrahmen verzichten oder diese ändern. Kann der Infrastrukturbetreiber die Anträge nicht miteinander in Einklang bringen, so prüft er die Rahmenverträge und die Trassenanträge anhand der Kriterien in den Absätzen 2 und 3.

Ergibt sich aufgrund dieser Kriterien, dass die beantragten Zugtrassen zu einer besseren Nutzung der Infrastruktur führen würden, und sollten die sich aus der Zuweisung dieser Zugtrassen ergebenden zusätzlichen Einnahmen mindestens genauso hoch sein wie die Vertragsstrafen gemäß Artikel 13, die infolge einer Änderung oder Kündigung eines oder mehrerer Rahmenverträge gegebenenfalls fällig werden, verlangt der Infrastrukturbetreiber für die folgende Netzfahrplanperiode eine Änderung der bestehenden Rahmenverträge.

2. Der Infrastrukturbetreiber berücksichtigt die folgenden Kriterien:
  - a) durch eine Änderung würde die Tragfähigkeit des Geschäftsmodells des Antragstellers, der über die Rahmenkapazität verfügt, oder das Wirtschaftsmodell eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags nicht gefährdet;
  - b) durch eine Änderung würde die Tragfähigkeit des Geschäftsmodells des Infrastrukturbetreibers nicht gefährdet, falls dieser nur die betroffene Strecke betreibt;
  - c) der Rahmenvertrag hat ein geringeres Leistungsniveau gemessen an den Vorrangkriterien, die bei der Trassenzuweisung im Rahmen der Netzfahrplanerstellung entsprechend den Regeln für die Zuweisung von Fahrwegkapazität gemäß Artikel 39 der Richtlinie 2012/34/EU sowie den Regeln gemäß Artikel 47 und Artikel 49 der Richtlinie 2012/34/EU zugrunde gelegt werden;
  - d) ein Antragsteller verfügt auf der betroffenen Strecke über eine erhebliche Gesamtkapazität oder hat eine solche beantragt;
  - e) die legitimen kommerziellen Erfordernisse des Antragstellers, sofern er nachweist, dass er tatsächlich die Absicht hat und in der Lage ist, die im Rahmenvertrag beantragte Kapazität zu nutzen;
  - f) einer der konkurrierenden Anträge betrifft, einschließlich der Abschnitte in anderen Netzen, einen Verkehrsdienst von erheblich kürzerer Entfernung als der andere;
  - g) die Restlaufzeit des Rahmenvertrags oder des Geschäftsplans ist kurz und die Investitionen sind ganz oder größtenteils abgeschlossen.



Die Mitgliedstaaten können eine Gewichtung dieser Kriterien in den Rahmenregelungen für die Zuweisung von Fahrwegkapazität gemäß Artikel 39 der Richtlinie 2012/34/EU festlegen.

3. Vorbehaltlich der Genehmigung durch die Regulierungsbehörde kann der Infrastrukturbetreiber beschließen, den unter den Buchstaben a bis g genannten Kriterien weitere hinzuzufügen. Entscheidet der Infrastrukturbetreiber sich für eine unterschiedliche Gewichtung der Kriterien, so muss die Regulierungsstelle dieser Gewichtung zustimmen.
4. Im grenzüberschreitenden Verkehr können die betroffenen Infrastrukturbetreiber gemeinsam beschließen, zusätzliche Kriterien anzuwenden und deren Gewichtung zu ändern.
5. Abweichend von den Absätzen 1, 2 und 3 kann der Infrastrukturbetreiber beschließen, dass bei konkurrierenden Trassenanträgen die Regeln für die Zuweisung von Fahrwegkapazität gemäß Artikel 39 der Richtlinie 2012/34/EU, einschließlich der Vorrangkriterien, die bei der jährlichen Netzfahrplanerstellung im Einklang mit Artikel 47 und Artikel 49 der Richtlinie 2012/34/EU zugrunde gelegt werden, sowohl für die gemäß einem Rahmenvertrag gestellten Trassenanträge als auch für alle übrigen Trassenanträge gelten sollen. Sofern der Infrastrukturbetreiber dies beschließt und konkurrierende Anträge nach einer ersten Koordinierungsrunde gemäß Absatz 1 nicht miteinander in Einklang gebracht werden können, wendet er auch die Regeln für die Zuweisung von Fahrwegkapazität gemäß Artikel 39 der Richtlinie 2012/34/EU, einschließlich der im Einklang mit Artikel 47 und Artikel 49 der Richtlinie 2012/34/EU festgelegten Vorrangkriterien, an. Entscheidet sich der Infrastrukturbetreiber für die Anwendung dieses Absatzes, so weist er in dem vereinbarten Rahmenvertrag eindeutig darauf hin.

#### *Artikel 11*

#### **Anpassung der Rahmenkapazität im Rahmenvertrag**

1. Zur Überprüfung der Rahmenkapazität unterzieht der Infrastrukturbetreiber den Rahmenvertrag gemeinsam mit den Antragstellern einer regelmäßigen Bewertung. Die Antragsteller unterrichten den Infrastrukturbetreiber unverzüglich über ihre etwaige Absicht, die gesamte Rahmenkapazität oder Teile davon dauerhaft nicht zu nutzen.
2. Beantragt ein Antragsteller während der jährlichen Netzfahrplanerstellung keine Zugtrassen aufgrund des Rahmenvertrags gemäß Artikel 44 Absatz 3 der Richtlinie 2012/34/EU, so verringert der Infrastrukturbetreiber für die laufende Netzfahrplanperiode die Rahmenkapazität entsprechend. Dies gilt nicht, wenn der Antragsteller unverzüglich begründet, warum er keine Zugtrassen beantragt hat, und die Gründe sich dem Einfluss des Antragstellers entziehen.
3. Der Infrastrukturbetreiber legt Anforderungen in Bezug auf den Anteil der Rahmenkapazität fest, die von den Vertragsparteien von Rahmenverträgen genutzt werden muss, und veröffentlicht sie in den Schienennetz-Nutzungsbedingungen. Dieser Anteil muss in einem angemessenen Verhältnis zu der auf der Strecke genutzten Kapazität stehen. Ist dies nicht der Fall, so kann die Regulierungsstelle eine Änderung dieses Anteils verlangen.

Hat eine der Vertragsparteien die Absicht, diesen Anteil der Rahmenkapazität während eines Zeitraums von mehr als einem Monat nicht zu nutzen, so setzt sie den Infrastrukturbetreiber unverzüglich, mindestens jedoch einen Monat im Voraus davon in Kenntnis.

Falls eine Vertragspartei die gesamte Rahmenkapazität oder einen Teil davon länger als einen Monat nicht in Anspruch nimmt und den Infrastrukturbetreiber darüber nicht mindestens einen Monat im Voraus in Kenntnis gesetzt hat, verringert der Infrastrukturbetreiber die dieser Vertragspartei für die laufende Netzfahrplanperiode zugewiesene Kapazität, es sei denn, die Kapazität wurde aus von der Vertragspartei nicht zu vertretenden Gründen nicht genutzt. Der Infrastrukturbetreiber kann die dieser Partei für die Zeit nach der laufenden Netzfahrplanperiode zugewiesene Rahmenkapazität verringern.

Der Infrastrukturbetreiber bietet dem Antragsteller die Rahmenkapazität an, ohne dass davon das gegebenenfalls bestehende Recht der Vertragspartei, diese Kapazität im Einklang mit den Bestimmungen über Ad-hoc-Anträge gemäß Artikel 48 Absatz 1 der Richtlinie 2012/34/EU zu beantragen, berührt wird.

4. Bietet der Infrastrukturbetreiber einem Antragsteller neue Rahmenkapazität an, so berücksichtigt er dabei etwaige Versäumnisse, Rahmenkapazität zu nutzen oder Zugtrassen auf der Grundlage eines Rahmenvertrags zu beantragen, sowie die Gründe dafür.

## Artikel 12

### Zusammenarbeit bei der Zuweisung von Rahmenkapazität in mehr als einem Netz

1. Bei netzübergreifenden Verkehrsdiensten im Eisenbahnsystem der Union stellen die betroffenen Infrastrukturbetreiber so weit wie möglich sicher,
  - a) dass, falls für einen solchen Schienenverkehrsdienst ein oder mehrere Rahmenverträge geschlossen wurden, die beantragten Zeitrahmen denen entsprechen, die aufgrund des Rahmenvertrags vereinbart oder beantragt wurden, und zwischen der aufgrund der einzelnen Rahmenverträge voraussichtlich verfügbaren Kapazität Übereinstimmung besteht;
  - b) dass bei der Trassenplanung die einzelnen Zugtrassen aufeinander abgestimmt werden.

Wird für einen netzübergreifenden Schienenverkehrsdienst ein Rahmenvertrag beantragt oder ist bereits in Kraft, so benennen die betroffenen Infrastrukturbetreiber auf Ersuchen des Antragstellers einen von ihnen, der die Anträge auf einen Abschluss oder eine Änderung von Rahmenverträgen koordiniert.

2. Können die Zeitrahmen und Zugtrassen nicht aufeinander abgestimmt werden, so suchen die betroffenen Infrastrukturbetreiber gemeinsam nach einer geeigneten Alternative oder legen schriftlich dar, warum keine geeignete Alternative angeboten werden kann. Der Antragsteller setzt die Infrastrukturbetreiber, bei denen der Antrag gestellt wurde, über alle möglichen oder tatsächlichen Anträge in Kenntnis, die den Abschluss eines weiteren Rahmenvertrags für denselben Schienenverkehrsdienst betreffen.

Während der Koordinierung berücksichtigen die Infrastrukturbetreiber Kapazitätsbeschränkungen, beispielsweise aufgrund von Instandhaltungsarbeiten, sobald sie davon Kenntnis erhalten.

3. Für die Zwecke der Anwendung dieser Verordnung arbeiten die betroffenen Infrastrukturbetreiber gemäß Artikel 40 der Richtlinie 2012/34/EU zusammen, auch dann, wenn einer oder mehrere von ihnen keine Rahmenverträge anbieten und sie sich für die Zuweisung von Fahrwegkapazität zusammenschließen.

## Artikel 13

### Vertragsstrafen

1. Beantragt eine Partei, dass der Rahmenvertrag Vertragsstrafen gemäß Artikel 42 Absatz 4 der Richtlinie 2012/34/EU vorsieht, so darf sie vergleichbare, von der anderen Partei beantragte Vertragsstrafen nicht ablehnen.
2. Der Rahmenvertrag legt keine Vertragsstrafen fest, die höher sind als die Kosten, direkten Verluste und vertretbaren Ausgaben (einschließlich Einnahmeverlusten), die der entschädigten Partei aufgrund der Änderung oder Kündigung des Vertrags entstehen oder voraussichtlich entstehen werden. Die entschädigte Partei ergreift angemessene Maßnahmen, um die Vertragsänderung zu verhindern oder zu verringern, oder die Kündigung des Vertrags zu verhindern oder die Folgen daraus zu mindern, und etwaige Kosten, Verluste und Ausgaben zurückzufordern oder die Kosten, direkten Verluste und Ausgaben (einschließlich Einnahmeverlusten) anderweitig zu mindern.
3. In den nachstehenden Fällen fordert der Infrastrukturbetreiber keine Vertragsstrafen, die höher sind als die durch die Änderung oder Kündigung des Rahmenvertrags entstehenden Verwaltungskosten:
  - a) die Änderung oder Kündigung des Vertrags erfolgte aus vom Antragsteller nicht zu vertretenden Gründen, die dem Infrastrukturbetreiber ohne Verzögerung mitgeteilt wurden;
  - b) dem Antragsteller wurde zusätzliche Rahmenkapazität, ohne die der vorgesehene Schienenverkehrsdienst nicht rentabel war, vorenthalten;
  - c) der Infrastrukturbetreiber konnte Zugtrassen und Rahmenkapazität neu zuweisen, sodass die durch die Änderung oder Kündigung des Rahmenvertrags entstandenen Verluste bereits ausgeglichen wurden.

4. Der Rahmenvertrag enthält keine Bestimmung, die den Verzicht auf eine Vertragsstrafe für den Fall ermöglicht, dass der Antragsteller in einem gesonderten Antrag andere als die stornierte Kapazität beantragt. Bei Änderungen, die nur eine geringfügige Veränderung der vereinbarten Kapazität zur Folge haben, werden keine Vertragsstrafen gefordert.
5. Auf Verlangen der Regulierungsstelle weist der Infrastrukturbetreiber nach, dass die Vertragsstrafen rechtzeitig gezahlt wurden.

#### *Artikel 14*

##### **Ausnahme**

Sofern ein Infrastrukturbetreiber keine Rahmenverträge anbietet und innerhalb seines Netzes keine solchen Verträge in Kraft sind, finden die Artikel 1 bis 11 und Artikel 13 in seinem Netz keine Anwendung. In den Schienennetz-Nutzungsbedingungen wird eine entsprechende Erklärung veröffentlicht.

Die Mitgliedstaaten können von der Anwendung der Artikel 1 bis 11 auf Rahmenverträge, die vor dem 15. März 2003 geschlossen wurden, absehen.

#### *Artikel 15*

##### **Nichtanwendung bestimmter Vorschriften**

Bei Rahmenverträgen, die vor dem 28. April 2016 geschlossen wurden, können die Mitgliedstaaten von der Anwendung des Artikels 6 Absatz 2 sowie der Artikel 7, 8, 9, 10, 11 oder 13 für höchstens fünf Jahre ab dem Datum des Inkrafttretens dieser Verordnung absehen.

Abweichend von Absatz 1 verfügen die Mitgliedstaaten bei Änderungen von Rahmenverträgen, die nach dem 28. April 2016 vereinbart wurden und die eine Erhöhung der zugewiesenen Rahmenkapazität oder eine Verlängerung der Laufzeit des Rahmenvertrags zur Folge hätten, nicht über die im ersten Satz genannte Möglichkeit.

#### *Artikel 16*

Diese Verordnung tritt am zwanzigsten Tag nach ihrer Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* in Kraft.

Sie gilt ab dem 1. Dezember 2016.

Diese Verordnung ist in allen ihren Teilen verbindlich und gilt unmittelbar in jedem Mitgliedstaat.

Brüssel, den 7. April 2016

*Für die Kommission*

*Der Präsident*

Jean-Claude JUNCKER

---