



KOMMISSION DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN

Brüssel, den 3.3.2004
KOM(2004) 144 endgültig

2004/0050 (COD)

Vorschlag einer

VERORDNUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

**über Entschädigungen bei Nichterfüllung vertraglicher Qualitätsanforderungen im
Schiengüterverkehr**

(Vorlage der Kommission)

BEGRÜNDUNG

In einer Reihe aktueller Dokumente über die Verkehrspolitik wie dem Verkehrsweißbuch von 2001 und der Mitteilung der Kommission „Schaffung eines europäischen Eisenbahnraums“ vom Januar 2002 wird darauf hingewiesen, dass die Verbesserung der Qualität von Schienengüterverkehrsdiensten in Europa von vorrangiger Bedeutung ist, damit die Entwicklung des Schienengüterverkehrs gefördert und ein ausgewogeneres Verhältnis zwischen den einzelnen Verkehrsträgern in Europa hergestellt wird. Nach Ansicht der Kommission stellt die innerhalb der EU in Gang gesetzte Politik der Marktintegration das wichtigste Mittel zur Verbesserung der Leistungsfähigkeit des Schienengüterverkehrs dar. Man erwartet, dass die Öffnung der Schienengüterverkehrsmärkte und zunehmender Wettbewerb in Verbindung mit gemeinsamen Vorschriften über die Eisenbahnsicherheit sowie Maßnahmen zur Förderung der Interoperabilität der abgeschotteten nationalen Eisenbahnsysteme zu Leistungsverbesserungen führen werden. Da der Wettbewerb aber nur langsam und schrittweise zunehmen dürfte, wird auch die Qualität der Dienstleistungen sich nur allmählich verbessern. Wichtig ist jedoch, das Leistungsniveau rasch anzuheben, damit die Kunden von den Vorteilen einer anhaltenden Nutzung des Schienenverkehrs überzeugt oder dazu veranlasst werden, ihre logistischen Abläufe zugunsten der Eisenbahn zu ändern. Deshalb sind nach Auffassung der Kommission besondere Maßnahmen notwendig, die die Kunden von der Zuverlässigkeit der Schienengüterverkehrsdienste überzeugen. Die Kommission kündigte daher in ihrem Verkehrsweißbuch von 2001 und in ihrer Mitteilung von 2002 ihre Absicht an, eine Verordnung über Entschädigungen bei Nichterfüllung vertraglicher Qualitätsanforderungen vorzuschlagen.

Die Mitgliedstaaten sind seit dem 15. März 2003 verpflichtet, Eisenbahnunternehmen, die die Erbringung grenzüberschreitender Schienengüterverkehrsdienste beabsichtigen, einen offenen Zugang zum transeuropäischen Schienengüterverkehrsnetz zu ermöglichen. Einige Mitgliedstaaten haben ihre Schienengüterverkehrsmärkte bereits auf der Grundlage bestehender nationaler Rechtsvorschriften liberalisiert. So stehen etwa in Schweden, Dänemark, dem Vereinigten Königreich, den Niederlanden, Deutschland, Österreich und Italien Schienengüterverkehrsunternehmen im Wettbewerb mit den traditionellen Eisenbahngesellschaften. In einigen nationalen Schienengüterverkehrsmärkten herrscht ein relativ hohes Maß an Wettbewerb. In anderen Mitgliedstaaten wird der Eintritt neuer Marktteilnehmer jedoch erschwert, weil entweder keine angemessene Rechtsgrundlage besteht oder die gesetzlichen Vorschriften in der Praxis nicht angewendet werden.

Die Zahlen bezüglich des Schienengüterverkehrs in der EU betreffend sind eher uneinheitlich. Nachdem das Verkehrsvolumen in den 1980er Jahren um 1,2 % pro Jahr abgenommen hatte, ist es im folgenden Jahrzehnt wieder leicht um jährlich 0,7 % angestiegen. Vor dem Hintergrund eines äußerst dynamischen Wachstums bei den Verkehrsdiensten insgesamt fällt der Anstieg des Eisenbahnverkehrs gegenüber konkurrierenden Verkehrsarten allerdings sehr gering aus. In einigen Mitgliedstaaten war der Zuwachs besonders stark, beispielsweise im Vereinigten Königreich, wo das Schienenverkehrsvolumen seit 1994 um 50 % zugenommen hat. Dieser Anstieg ist auch darauf zurückzuführen, dass die Schienenbeförderung von Seecontainern von und nach den Häfen des Vereinigten Königreichs stark zugenommen hat, nämlich um insgesamt 56 % zwischen 1992 und 2001.

Die allgemeine Qualitätsentwicklung bei den grenzüberschreitenden Schienengüterverkehrsdiensten ist alarmierend. Indikatoren für die Pünktlichkeit grenzüberschreitender Züge des kombinierten Verkehrs, die von der UIRR unter Berücksichtigung aller europäischen Güterverkehrskorridore zusammengetragen wurden, lassen ein inakzeptables

Leistungsniveau erkennen. Im Jahr 1999 hatten 40 % der Züge des kombinierten Verkehrs mehr als 30 Minuten Verspätung. Drei Jahre später, im Jahr 2002, war dies bei 52 % der Züge der Fall, wobei 7 % sogar um mehr als 24 Stunden verspätet waren. Die Hauptursachen hierfür waren fehlende Lokomotiven oder fehlendes Personal an den Übergabepunkten. Obwohl die Qualität sich in den letzten Monaten offenbar leicht verbessert hat, ergibt sich bei Betrachtung der verschiedenen Verkehrskorridore weiterhin ein sehr uneinheitliches Bild. Auf der Strecke von Deutschland/Belgien über Frankreich und Port Bou nach Spanien kommt es besonders häufig zu Verspätungen. Dasselbe gilt für den Verkehr zwischen Deutschland und Osteuropa sowie von den Niederlanden/Deutschland über die Gotthardstrecke nach Italien. Dagegen hat die Pünktlichkeit im kombinierten Verkehr via Irún nach Spanien und auf der Brennerstrecke in den letzten Monaten wieder zugenommen.

Eine schlechte Dienstleistungsqualität verursacht dem Eisenbahnsektor erhebliche Kosten. Die Eisenbahnunternehmen und Betreiber kombinierter Verkehrsdienste erhalten keine neuen Aufträge und können sogar Marktanteile an andere Verkehrsträger verlieren. Mögliche Folgen dieser Qualitätsmängel sind Einnahmeausfälle, eine ineffiziente Nutzung von Personal und Anlagen sowie zunehmende Entschädigungsforderungen von Seiten der Kunden. Nach Schätzungen der UIRR sind den Betreibern kombinierter Verkehrsdienste wegen unzureichender Qualität des Schienengüterverkehrs im Jahr 2000 Kosten von insgesamt 41 Mio. € entstanden, was ca. 6 % der von den UIRR-Mitgliedsgesellschaften im grenzüberschreitenden Verkehr erzielten Einnahmen entspricht.

Entschädigungen für Kunden im grenzüberschreitenden Schienengüterverkehr werden gegenwärtig durch den Anhang „Einheitliche Rechtsvorschriften für den Vertrag über die internationale Eisenbahnbeförderung von Gütern (CIM)“ des COTIF¹ geregelt. In den derzeit geltenden CIM von 1980 und dem neuen Text (gemäß dem noch nicht in Kraft getretenen Protokoll von Vilnius²) ist festgelegt, dass Eisenbahnunternehmen bei Verlust oder Beschädigung des beförderten Gutes oder Überschreitung der Lieferfrist eine Entschädigung zahlen müssen. Für Wagenladungen gilt laut CIM ein Referenzwert von 24 Stunden je angefangene 400 km. Dies entspricht einer Mindestdurchschnittsgeschwindigkeit von 17 km/h, die den heutigen Kundenansprüchen nicht mehr gerecht wird. Das entsprechende internationale Übereinkommen für den Straßengüterverkehr CMR („Übereinkommen über den Beförderungsvertrag im internationalen Straßengüterverkehr“) sieht in Bezug auf die Lieferfristen eine sinnvollere, den heutigen Erfordernissen angemessenere Regelung vor, indem die Zeit zugrunde gelegt wird, die ein sorgfältig arbeitendes Transportunternehmen für die Beförderung benötigt. Die Bestimmungen des CIM-Anhangs zum COTIF sind in ihrer gegenwärtigen Form den Anforderungen des heutigen Verkehrsmarkts nicht angemessen. Vertragliche Qualitätsanforderungen, einschließlich Bestimmungen über Entschädigungen bei Nichterfüllung vereinbarter Ankunftszeiten, bestehen heutzutage fast nur für den Inlandsverkehr. Im grenzüberschreitenden Verkehr sind Qualitätsverträge dieser Art sehr selten. Sie beschränken sich auf Züge des kombinierten Verkehrs und Blockzüge für hochwertige Güter wie Kraftfahrzeuge, die von industriellen Großkunden, z. B. Automobilherstellern, angefordert werden. In Anbetracht ihrer marktbeherrschenden Stellung schlagen die etablierten Schienengüterverkehrsunternehmen nur selten wirkungsvolle Entschädigungsklauseln vor. Neue Marktteilnehmer hingegen schließen in der Regel mit ihren Kunden Qualitätsverträge ab.

¹ COTIF/CIV-CIM, Übereinkommen über den internationalen Eisenbahnverkehr vom 9. Mai 1980.

² Protokoll vom 3. Juni 1999 zur „Änderung des Übereinkommens über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF)“ vom 9. Mai 1980.

Der Verordnungsvorschlag sieht die Schaffung einer gemeinschaftlichen Rechtsgrundlage für Entschädigungen im Schienengüterverkehr vor, dem zwar die Grundsätze der CIM zugrunde liegen, der aber zugleich die realen Marktbedingungen im heutigen Schienengüterverkehr besser widerspiegeln soll. Er ist durch ein lockeres Regulierungskonzept gekennzeichnet, das einem durch die Geschäftsbeziehungen zwischen Unternehmen bestimmten Marktumfeld angemessen ist. Die Vertragsfreiheit der Akteure wird gewahrt, wenngleich eine Reihe von Auffangbestimmungen hinsichtlich der Pflichten von Beförderern und Kunden sowie bestimmte Entschädigungen festgelegt werden. Eine noch detailliertere und verbindlichere Rechtsgrundlage würde nicht funktionieren, da unmöglich Vorschriften erarbeitet werden können, die der Vielzahl der spezifischen Erfordernisse des Schienengüterverkehrsmarkts Rechnung tragen.

Die Eckpunkte des Verordnungsvorschlags über Entschädigungen sind Definitionen der Haftbarkeit, Qualitätskriterien für den Schienengüterverkehr, Entschädigungshöhen, ein Qualitätsüberwachungsverfahren, Haftungsbeschränkungen sowie die Pflichten von Infrastrukturbetreibern. Das auftragnehmende Eisenbahnunternehmen, das Güter zur Beförderung annimmt, ist für den gesamten Transport bis zur Übergabe des Gutes am Bestimmungsort verantwortlich. Als angemessene Qualitätskriterien werden derzeit die Einhaltung einer vereinbarten Lieferfrist, die Unterrichtung des Kunden bei Lieferproblemen sowie eine gewisse Flexibilität in Bezug auf den Beförderungsauftrag angesehen.

Bei Beschädigung und Verlust des Gutes beträgt die Entschädigung 75 € je Kilogramm beschädigter bzw. fehlender Bruttomasse. Diese Verdreifachung des im CIM-Anhang zum COTIF vorgesehenen Betrags von 1980 ist gerechtfertigt, weil der Durchschnittswert der beförderten Güter in den letzten 25 Jahren angestiegen ist. Die bei einer Zugannullierung durch das Eisenbahnunternehmen oder den Kunden zu leistenden Entschädigungen können davon abhängig gemacht werden, wie lange vor dem Abfahrtermin die Annullierung erfolgt. Dies entspricht der im nationalen Schienengüterverkehr üblichen Praxis.

Die bei Überschreitung der Lieferfrist zu leistenden Entschädigungen könnten nach dem Ausmaß der festgestellten Verspätung und des Schienengüterverkehrstyps bemessen werden, d. h. Blockzugverkehr, Wagenladungsverkehr und Knotenpunktverkehr, der über ein zentrales Drehkreuz, z. B. eine Umschlag- oder Rangieranlage, abgewickelt wird. Bei Blockzügen sieht die Verordnung jedoch eine Entschädigung von mindestens 5 % und höchstens 25 % des Beförderungspreises vor. Über diese Beträge wird derzeit in der Praxis verhandelt, insbesondere im grenzüberschreitenden kombinierten Verkehr. Im Gegensatz dazu sehen die CIM bei Verspätungen keine Mindestentschädigung, sondern nur einen Höchstbetrag vor, der das Vierfache des Beförderungspreises nicht übersteigen darf.

Die Vertragsparteien müssen sich auf die Anwendung eines geeigneten Qualitätsüberwachungssystems verständigen, das es ermöglicht, die eventuelle Nichterfüllung vertraglicher Anforderungen eindeutig zu dokumentieren. Die Haftung in Standardfällen wie Fahrlässigkeit, höhere Gewalt oder unvermeidbare Umstände ist davon ausgenommen. Sollte der Infrastrukturbetreiber eine Verkehrsstörung zu verantworten haben, die zu einer Verspätung führt, so haftet er dafür gegenüber dem bzw. den Eisenbahnunternehmen.

Durch die Anwendung der vorgeschlagenen Entschädigungsregelung werden die Eisenbahnunternehmen nach den Erwartungen der Kommission wirksame Anreize erhalten, ihre Schienengüterverkehrsdienste effizienter und flexibler zu gestalten. Damit die Entschädigungen sich positiv auf die Qualität auswirken können, dürfen sie nicht auf unzulässige Weise durch staatliche Beihilfen subventioniert werden. Zu diesem Zweck ist die Kommission entschlossen, im Schienengüterverkehr für gleiche Ausgangsbedingungen zu

sorgen. Durch bessere Organisation des Personal- und Fahrzeugeinsatzes und die Verwendung moderner Informationsinstrumente, die es ermöglichen, Züge und Fahrzeuge auf internationalen Strecken in Echtzeit zu verfolgen, und die eine größere Prozessflexibilität zur besseren Erfüllung der Kundenbedürfnisse bei einem angemessen hohen Sicherheitsniveau gewährleisten, können die Eisenbahnunternehmen infolge der vorgeschlagenen Regelung Kosten einsparen. Zugleich führen die sich aus der Regelung ergebenden Veränderungen zu Qualitätsverbesserungen für die Kunden, die eventuell dazu veranlasst werden, verstärkt Schienengüterverkehrsdienste in Anspruch zu nehmen. Der gesamtwirtschaftliche Nutzen der Regelung in der EU-15 wird auf ungefähr 70 Mio. € pro Jahr geschätzt.

Vorschlag einer

VERORDNUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

über Entschädigungen bei Nichterfüllung vertraglicher Qualitätsanforderungen im Schienengüterverkehr

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION –

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft, insbesondere auf Artikel 71 Absatz 1,

auf Vorschlag der Kommission³,

nach Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses⁴,

nach Stellungnahme des Ausschusses der Regionen⁵,

gemäß dem Verfahren des Artikels 251 EG-Vertrag⁶,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Zur Verwirklichung der Ziele der gemeinsamen Verkehrspolitik muss die Wettbewerbsfähigkeit des Schienengüterverkehrs so weit verbessert werden, dass es zu einer Verlagerung der Verkehrsträgeranteile kommt, wie sie für ein ausgewogeneres Verkehrssystem notwendig ist.
- (2) Anhand der Qualitätsindikatoren und der Entwicklung der Marktanteile wird deutlich, dass die mangelnde Dienstleistungsqualität derzeit ein großes Hindernis für die Entwicklung des Schienengüterverkehrs in der Gemeinschaft darstellt.
- (3) Fehlende wirtschaftliche und vertragliche Anreize sind ein wesentlicher Grund für die geringe Qualität des Schienengüterverkehrs. Die bestehenden Entschädigungsbestimmungen im CIM-Anhang zum COTIF⁷ bieten keine wirksamen Qualitätsanreize. Zur Wiederherstellung des Kundenvertrauens in die Schienengüterverkehrsdienste sind deshalb besondere Regulierungsmaßnahmen notwendig, die zu einer Verbesserung der Dienstleistungsqualität führen.
- (4) Durch die Liberalisierung des Schienennetzes für grenzüberschreitende Güterverkehrsdienste und die anschließende Intensivierung des Wettbewerbs könnten

³ ABl. C [...] vom [...], S. [...].

⁴ ABl. C [...] vom [...], S. [...].

⁵ ABl. C [...] vom [...], S. [...].

⁶ ABl. C [...] vom [...], S. [...].

⁷ COTIF/CIV-CIM, Übereinkommen über den internationalen Eisenbahnverkehr vom 9. Mai 1980.

die Marktteilnehmer die notwendigen Anreize erhalten, ihre Dienste preislich und qualitativ zu verbessern.

- (5) Da jedoch der Wettbewerb nur langsam und schrittweise zunehmen dürfte, wird sich an der marktbeherrschenden Stellung der bestehenden nationalen Schienengüterverkehrsunternehmen über Jahre nichts ändern. Die marktbeherrschende Stellung der nationalen Unternehmen macht es den meisten Frachtkunden unmöglich, Beförderungsverträge zu fairen und zufrieden stellenden Bedingungen abzuschließen. Deshalb müssen verbindliche Mindestanforderungen und eine Entschädigungsregelung in die Beförderungsverträge aufgenommen werden.
- (6) Die Entschädigungsregelung sollte bei Verlust und Beschädigung des beförderten Gutes, Verspätungen und Annullierungen sowie Nichterfüllung aller sonstigen in dem Beförderungsvertrag festgelegten Qualitätsanforderungen wirksam sein. Ferner sollte die Entschädigungsregelung dem Gegenstand des Beförderungsvertrags angemessen sein. Deshalb sollte zwischen einem Beförderungsvertrag für einen vollständigen Zug (Blockzug) und einem Vertrag für einen Zugabschnitt (Wagenladung) unterschieden werden, und zwar wegen des Kundenrisikos im Fall eines Blockzuges und wegen der Schwierigkeit, im Fall verspäteter Wagenladungen den Verursacher festzustellen.
- (7) Eisenbahnunternehmen, die sich zu Dienstleistungen bestimmter Qualität verpflichten, sollten ein Rückgriffsrecht gegenüber Infrastrukturbetreibern haben, wenn diese für Ereignisse verantwortlich sind, die die Eisenbahnunternehmen hindern, die Qualität ihrer Dienstleistungen zu gewährleisten.
- (8) Die Auswirkungen dieser Verordnung, insbesondere auf die Entwicklung des Wettbewerbs in den betroffenen Schienengüterverkehrsmärkten, sollten überprüft werden.
- (9) Da die Ziele dieser Verordnung, nämlich die Verbesserung der Qualität der Schienengüterverkehrsdienste in der Gemeinschaft, auf der Ebene der Mitgliedstaaten wegen der bedeutenden internationalen Aspekte des Schienengüterverkehrs nicht in vollem Umfang erreicht werden können, sondern wegen der Notwendigkeit eines koordinierten überstaatlichen Vorgehens besser auf Gemeinschaftsebene zu erreichen sind, kann die Gemeinschaft im Einklang mit dem Subsidiaritätsprinzip nach Artikel 5 EG-Vertrag Maßnahmen beschließen. In Übereinstimmung mit dem im gleichen Artikel beschriebenen Grundsatz der Verhältnismäßigkeit geht diese Verordnung nicht über das zur Erreichung dieser Ziele erforderliche Maß hinaus –

HABEN FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

Artikel 1
Gegenstand und Anwendungsbereich

Die Eisenbahnunternehmen und die Kunden des Schienengüterverkehrs sind aufgrund dieser Verordnung verpflichtet, Qualitätsanforderungen für Schienengüterverkehrsdienste festzulegen und bei Nichterfüllung der im Beförderungsvertrag vereinbarten Qualitätsanforderungen eine Entschädigung vorzusehen.

Diese Verordnung gilt für alle innerstaatlichen und grenzüberschreitenden Schienengüterverkehrsdienste in der Gemeinschaft. Beförderungen aus einem, in und durch einen Drittstaat

sind eingeschlossen, sofern die Gemeinschaft mit dem betreffenden Staat eine Vereinbarung über den Gegenstand dieser Verordnung getroffen hat.

Artikel 2 *Begriffsbestimmungen*

Für die Zwecke dieser Verordnung gelten folgende Begriffsbestimmungen:

- (a) „Eisenbahnunternehmen“ ist ein nach geltendem Gemeinschaftsrecht zugelassenes öffentliches oder privates Unternehmen, dessen Haupttätigkeit in der Schienenbeförderung von Gütern und/oder Personen besteht, wobei dieses Unternehmen die Traktion sicherstellen muss; dies schließt Unternehmen ein, die ausschließlich die Traktion sicherstellen;
- (b) „Frachtkunde“ ist öffentliches oder privates Unternehmen, das mit einem Eisenbahnunternehmen einen Vertrag über einen Schienengüterverkehrsdienst schließt;
- (c) „Blockzug“ ist ein Eisenbahnverkehrsdienst, bei dem der Kunde von dem Eisenbahnunternehmen die Traktion mindestens eines Zuges erwirbt, den der Kunde zusammenstellt und für den ein kundenspezifischer Fahrplan und eine gesonderte Rechnung erstellt werden;
- (d) „Wagenladung“ ist ein Eisenbahnverkehrsdienst, bei dem der Kunde von dem Eisenbahnunternehmen die Beförderung mindestens eines Eisenbahnwagens erwirbt, der Teil eines Zuges ist, den das Eisenbahnunternehmen zusammenstellt, der nach einem Fahrplan des Eisenbahnunternehmens verkehrt und den das Eisenbahnunternehmen mehreren Kunden anbietet und jedem einzeln in Rechnung stellt;
- (e) „Infrastrukturbetreiber“ ist eine Einrichtung oder ein Unternehmen, die bzw. das insbesondere für die Einrichtung und die Unterhaltung der Eisenbahninfrastruktur zuständig ist. Dies kann auch das Management der Steuerungs- und Sicherheitssysteme der Infrastruktur einschließen;
- (f) „Beförderungsvertrag“ ist ein Vertrag zwischen einem Eisenbahnunternehmen und einem Frachtkunden über Schienengüterverkehrsdienste.

Artikel 3 *Vertragliche Qualitätsanforderungen*

Grundlage der an die Schienengüterverkehrsdienste gestellten Qualitätsanforderungen ist eine Vereinbarung zwischen den Parteien, aus der sich Rechte und Pflichten ergeben und die den besonderen Bedingungen des Beförderungsvertrags Rechnung trägt.

In dem Beförderungsvertrag werden alle an die betreffenden Dienste gestellten Qualitätsanforderungen genau festgelegt. Der Beförderungsvertrag muss, damit er gültig ist, die folgenden Qualitätsanforderungen enthalten:

- (a) vereinbarte Zeiten der Übergabe von Gütern, Wagen oder Zügen zwischen dem Eisenbahnunternehmen und dem Frachtkunden,

- (b) Ankunftszeit und Entschädigung bei Überschreitungen der Lieferfrist,
- (c) Entschädigung bei Verlust oder Beschädigung des Gutes,
- (d) Entschädigung bei Zugannullierung durch das Eisenbahnunternehmen,
- (e) Entschädigung bei Zugannullierung durch den Frachtkunden,
- (f) ein von den Parteien vereinbartes Qualitätsüberwachungssystem.

Artikel 4

Grundsätze der Entschädigung bei Nichterfüllung vertraglicher Qualitätsanforderungen durch das Eisenbahnunternehmen

Erfüllt das Eisenbahnunternehmen nicht die vertraglichen Qualitätsanforderungen gemäß dem im Beförderungsvertrag festgelegten Qualitätssicherungssystem, so zahlt es dem Frachtkunden eine Entschädigung.

Das Eisenbahnunternehmen haftet insbesondere für

- (a) Verlust oder Beschädigung des beförderten Gutes,
- (b) die Nichteinhaltung vereinbarter Ankunftszeiten,
- (c) die Annullierung eines Zuges durch das Eisenbahnunternehmen,
- (d) die Nichterfüllung sonstiger Qualitätsanforderungen, die von den Parteien im Beförderungsvertrag festgelegt wurden.

Artikel 5

Grundsätze der Entschädigung bei Nichterfüllung vertraglicher Qualitätsanforderungen durch den Frachtkunden

Erfüllt der Frachtkunde nicht die vertraglichen Qualitätsanforderungen gemäß dem im Beförderungsvertrag festgelegten Qualitätssicherungssystem, so zahlt er dem Eisenbahnunternehmen eine Entschädigung.

Der Frachtkunde haftet insbesondere für

- (a) die Nichteinhaltung vereinbarter Übergabezeiten,
- (b) die Annullierung eines Zuges durch den Frachtkunden.

Artikel 6

Entschädigung bei Verlust

Bei vollem oder teilweiseem Verlust des Gutes zahlt das Eisenbahnunternehmen eine Entschädigung, die nach dem an dem Tag und an dem Ort, an dem das Gut zur Beförderung angenommen worden ist, geltenden Marktpreis berechnet wird.

Bei Verlust beträgt die Entschädigung höchstens 75 Euro je fehlendes Kilogramm Bruttomasse, außer wenn der Beförderungsvertrag die Angabe des Interesses an der Lieferung oder eine Wertangabe enthält. In diesem Fall überschreitet die Entschädigung nicht den Betrag der Wertangabe oder des Interesses.

Artikel 7
Entschädigung bei Beschädigung

Bei voller oder teilweiser Beschädigung des Gutes zahlt das Eisenbahnunternehmen eine Entschädigung, die der Wertminderung des Gutes entspricht, die sich aus dem an dem Tag und an dem Ort, an dem das Gut zur Beförderung angenommen worden ist, geltenden Marktpreis ergibt.

Bei Beschädigung beträgt die Entschädigung höchstens 75 Euro je beschädigtes Kilogramm Bruttomasse, außer wenn der Beförderungsvertrag die Angabe des Interesses an der Lieferung oder eine Wertangabe enthält. In diesem Fall überschreitet die Entschädigung nicht den Betrag der Wertangabe oder des Interesses.

Artikel 8
Entschädigung bei Verspätung

1. Bei Verspätungen gegenüber der im Beförderungsvertrag vereinbarten Ankunftszeit zahlt das Eisenbahnunternehmen eine von den Parteien im Beförderungsvertrag festgelegte Entschädigung.

Bei Blockzügen beträgt die Entschädigung mindestens 5 % und höchstens 25 % des Beförderungspreises.

Bei Wagenladungen legen die Parteien im Beförderungsvertrag die Entschädigung unter Berücksichtigung der Besonderheiten des Wagenladungsverkehrs fest.

2. Bei einem über einen Knotenpunkt abgewickelten Blockzugverkehr gilt die in Absatz 1 genannte Entschädigungsregelung für Einzelwagen auf der Grundlage des Beförderungspreises für einen einzelnen Wagen.
3. Hält der Frachtkunde die vertraglich vereinbarten Zeiten der Übergabe von Gütern, Wagen oder Zügen nicht ein, so zahlt er eine angemessene Entschädigung, die die Parteien im Beförderungsvertrag festlegen.

Artikel 9
Entschädigung bei mangelnder Unterrichtung über Verspätungen

Unternimmt das Eisenbahnunternehmen keine angemessenen Anstrengungen und lässt die gebührende Sorgfalt vermissen, um den Frachtkunden vor der vereinbarten Ankunftszeit über mögliche Verspätungen zu informieren, so zahlt das Eisenbahnunternehmen eine von den Parteien im Beförderungsvertrag festgelegte Entschädigung.

Die Entschädigung beträgt mindestens 5 % des Beförderungspreises.

Artikel 10
Entschädigung für Folgeschäden

Zieht die Überschreitung der in dem Beförderungsvertrag vereinbarten Lieferfrist den Verlust oder die Beschädigung des Gutes nach sich, so leistet das Eisenbahnunternehmen für den nachgewiesenen Schaden eine Entschädigung, die das Vierfache des Beförderungspreises nicht übersteigt.

Diese Entschädigung wird zusätzlich zu der in Artikel 8 vorgesehenen Entschädigung gezahlt.

Artikel 11
Entschädigung bei Zugannullierung durch das Eisenbahnunternehmen

Die Parteien legen im Beförderungsvertrag für den Fall, dass das Eisenbahnunternehmen einen Zug annulliert, eine Entschädigung fest.

Artikel 12
Entschädigung bei Zugannullierung durch den Frachtkunden

Die Parteien legen im Beförderungsvertrag für den Fall, dass der Frachtkunde einen Zug annulliert, eine Entschädigung fest.

Artikel 13
Entschädigung bei Lieferwertangabe

Das Eisenbahnunternehmen und der Frachtkunde können im Beförderungsvertrag vereinbaren, dass der Frachtkunde für das beförderte Gut einen Wert angibt, der den in Artikel 6 vorgesehenen Höchstbetrag übersteigt. In diesem Fall ersetzt der angegebene Lieferwert den in Artikel 6 vorgesehenen Höchstbetrag.

Artikel 14
Entschädigung bei Angabe des Interesses an der Lieferung

Das Eisenbahnunternehmen und der Frachtkunde können im Beförderungsvertrag vereinbaren, dass der Frachtkunde für den Fall von Verlust, Beschädigung oder Verspätung das Interesse an der Lieferung angibt. Bei Angabe eines Interesses an der Lieferung kann außer den in den Artikeln 6, 7, 8 und 10 vorgesehenen Entschädigungen der Ersatz des nachgewiesenen Schadens bis zur Höhe des angegebenen Betrags beansprucht werden.

Artikel 15
Haftungsausschluss

In folgenden Fällen wird keine Entschädigung gezahlt:

- (a) Fahrlässigkeit des Frachtkunden oder des Eisenbahnunternehmens
- (b) Fahrlässigkeit oder sonstiges Verschulden Dritter
- (c) Höhere Gewalt

- (d) Umstände, die das Eisenbahnunternehmen oder der Frachtkunde trotz rechtzeitiger Unterrichtung über ihr Eintreten nicht vermeiden und deren Folgen es bzw. er nicht abwenden konnte.

Artikel 16
Verantwortung des Eisenbahnunternehmens

Das auftragnehmende Eisenbahnunternehmen, das Güter zur Beförderung annimmt, ist für den gesamten Transport bis zur Ankunft am Bestimmungsort, einschließlich Behandlung und/oder Umschlag der Güter eines Wagens oder Blockzuges, verantwortlich.

Die in dem Beförderungsvertrag festgelegten Qualitätsanforderungen sind für alle an der Beförderung tatsächlich oder rechtlich beteiligten Eisenbahnunternehmen verbindlich, unabhängig davon, wie sie den Transport organisieren.

Artikel 17
Haftung des Eisenbahnunternehmens für seine Bediensteten

Das Eisenbahnunternehmen haftet für seine Bediensteten und andere Personen, einschließlich Infrastrukturbetreibern, deren Dienste es für die Beförderung in Anspruch nimmt, sofern diese Bediensteten und anderen Personen im Rahmen ihrer Aufgaben handeln.

Artikel 18
Rückgriffsrecht gegen den Infrastrukturbetreiber

Wird das Eisenbahnunternehmen durch Verschulden des Infrastrukturbetreibers im Sinne dieser Verordnung entschädigungspflichtig, so zahlt es dem Frachtkunden die vorgesehene Entschädigung.

Das Eisenbahnunternehmen ist berechtigt, die von ihm an den Frachtkunden gezahlte Entschädigung vom Infrastrukturbetreiber zurückzufordern. Der Infrastrukturbetreiber haftet unbeschadet der Anwendung der leistungsabhängigen Entgeltregelung gemäß Artikel 11 der Richtlinie 2001/14/EG des Europäischen Parlaments und des Rates⁸.

Artikel 19
Qualitätsüberwachung

Der Beförderungsvertrag enthält Bestimmungen über ein geeignetes Verfahren zur Überwachung der Einhaltung der vertraglichen Qualitätsverpflichtungen bezüglich der unter diese Verordnung fallenden Dienstleistungen.

Artikel 20
Bericht

Die Kommission legt dem Europäischen Parlament und dem Rat bis Januar 2009 einen Bericht über die Anwendung und die Auswirkungen dieser Verordnung, insbesondere über

⁸ ABl. L 75 vom 15.3.2001, S. 29.

die Qualität von Schienengüterverkehrsdiensten, vor. Dem Bericht werden erforderlichenfalls Legislativvorschläge beigefügt.

Artikel 21
Inkrafttreten

Diese Verordnung tritt 20 Tage nach ihrer Veröffentlichung im Amtsblatt der Europäischen Union in Kraft.

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

Geschehen zu Brüssel am

Im Namen des Europäischen Parlaments
Der Präsident

Im Namen des Rates
Der Präsident

FOLGENABSCHÄTZUNGSBOGEN

AUSWIRKUNGEN DES VORGESCHLAGENEN RECHTSAKTS AUF DIE UNTERNEHMEN UNTER BESONDERER BERÜCKSICHTIGUNG DER KLEINEN UND MITTLEREN UNTERNEHMEN (KMU)

TITEL DES VORGESCHLAGENEN RECHTSAKTS

Entschädigungen bei Nichterfüllung vertraglicher Qualitätsanforderungen im Schienengüterverkehr

DOKUMENTENUMMER

Nummer

DER VORGESCHLAGENE RECHTSAKT

1. Warum sind angesichts des Grundsatzes der Subsidiarität Vorschriften der Gemeinschaft in diesem Bereich erforderlich und was sind ihre Hauptziele?

Eines der Ziele der gemeinschaftlichen Schienenverkehrspolitik ist die Verbesserung der Qualität des Schienengüterverkehrs. Nach Ansicht der Kommission stellt die innerhalb der EU in Gang gesetzte Politik der Marktintegration das wichtigste Mittel zur Verbesserung der Leistungsfähigkeit des Schienengüterverkehrs dar. Die Öffnung der Schienengüterverkehrsmärkte und zunehmender Wettbewerb in Verbindung mit gemeinsamen Vorschriften über die Eisenbahnsicherheit sowie Maßnahmen zur Förderung der Interoperabilität der abgeschotteten nationalen Eisenbahnsysteme werden zu der erwarteten Leistungsverbesserung führen. Da der Wettbewerb jedoch nur schrittweise zunehmen dürfte, wird sich auch die Qualität der Dienstleistungen nur allmählich verbessern. Wichtig ist jedoch eine rasche Anhebung des Leistungsniveaus, damit die Kunden von den Vorteilen überzeugt werden, die mit einer kontinuierlichen Nutzung des Schienenverkehrs oder der Änderung ihrer logistischen Abläufe zugunsten der Eisenbahn verbunden sind. Deshalb sind nach Auffassung der Kommission besondere Maßnahmen notwendig, die die Kunden von der Zuverlässigkeit von Schienengüterverkehrsdiensten überzeugen. Nach Ansicht der Kommission stellt eine Verordnung über Entschädigungen bei Nichterfüllung vertraglicher Qualitätsanforderungen ein geeignetes Instrument zur Erreichung dieses Ziels dar.

Da die Mitgliedstaaten bisher noch keine nationalen Rechtsvorschriften über Entschädigungen im Schienengüterverkehr verabschiedet haben, müssen auf EU-Ebene Maßnahmen eingeführt werden. Doch selbst wenn die Mitgliedstaaten auf nationaler Ebene tätig würden, bestünde ein hohes Risiko, dass die Regelungen voneinander abwichen und die Eisenbahnunternehmen unterschiedlichen Rahmenbedingungen ausgesetzt wären, so dass auf konkurrierenden grenzüberschreitenden Strecken erhebliche Wettbewerbsverzerrungen entstehen könnten. EU-Vorschriften über Entschädigungen sollten sowohl innerstaatliche wie grenzüberschreitende Verkehrsdienste einschließen, da beide Verkehrstypen eng miteinander verflochten sind und getrennte Regelungen nicht durchführbar wären.

AUSWIRKUNG AUF DIE UNTERNEHMEN

2. Wer ist durch den vorgeschlagenen Rechtsakt betroffen?

- welche Wirtschaftszweige?

Der Vorschlag betrifft alle in der EU im Schienengüterverkehr tätigen Eisenbahnunternehmen und ihre Kunden (Verlader, Spediteure, Betreiber kombinierter Verkehrsdienste u. a.). Er hat ferner Auswirkungen auf Infrastrukturbetreiber, die den genannten Eisenbahnunternehmen für die Erbringung ihrer Dienste Infrastruktur bereitstellen.

- welche Unternehmensgrößen (welcher Anteil kleiner, mittlerer, großer Unternehmen)?

Der Vorschlag betrifft in erster Linie die in den Mitgliedstaaten traditionell dominierenden Schienengüterverkehrsunternehmen sowie die nationalen Infrastrukturbetreiber, die in der Regel eine Monopolstellung einnehmen. Die Verordnung bezieht sich aber auch auf Eisenbahnunternehmen kleiner und mittlerer Größe, die auf den Schienengüterverkehrsmärkten einiger Mitgliedstaaten tätig sind.

- befinden sich diese Unternehmen in bestimmten geographischen Gebieten?

Der Vorschlag betrifft alle geographischen Gebiete der Gemeinschaft, in denen eine Eisenbahninfrastruktur besteht und Schienengüterverkehrsdienste erbracht werden.

3. Was werden die Unternehmen zu tun haben, um dem Rechtsakt nachzukommen?

Die betroffenen Eisenbahnunternehmen werden gegenüber ihren Kunden vertragliche Qualitätsverpflichtungen eingehen, zusammen mit ihren Kunden ein Qualitätsüberwachungsverfahren einrichten und gegebenenfalls ihren Produktionsprozess anpassen müssen, um die vertraglichen Qualitätsanforderungen zu erfüllen. Infrastrukturbetreiber werden mit den Eisenbahnunternehmen, die ihre Infrastruktur benutzen, vertragliche Qualitätsvereinbarungen zu treffen haben.

4. Welche wirtschaftlichen Folgen wird der vorgeschlagene Rechtsakt voraussichtlich haben?

Die Kommission geht davon aus, dass durch die Anwendung der vorgeschlagenen Entschädigungsregelung die Eisenbahnunternehmen wirksame Anreize erhalten, ihre Schienengüterverkehrsdienste effizienter und flexibler zu gestalten. Durch bessere Organisation des Personal- und Fahrzeugeinsatzes und die Verwendung moderner Informationsinstrumente, die es ermöglichen, Züge und Fahrzeuge auf internationalen Strecken in Echtzeit zu verfolgen, und die eine größere Prozessflexibilität zur besseren Erfüllung der Kundenbedürfnisse bei einem angemessen hohen Sicherheitsniveau gewährleisten, können die Eisenbahnunternehmen infolge der vorgeschlagenen Regelung Kosten einsparen. Zugleich führen die sich aus der Regelung ergebenden Veränderungen zu Qualitätsverbesserungen für die Kunden, die eventuell dazu veranlasst werden, verstärkt Schienengüterverkehrsdienste in Anspruch zu nehmen.

Die Kommission hat eine Studie in Auftrag gegeben, die sich mit den konzeptionellen, rechtlichen und wirtschaftlichen Aspekten von

Entschädigungsregelungen im Schienengüterverkehr befasst. Der gesamtwirtschaftliche Nutzen der Regelung in der EU-15 beträgt demnach schätzungsweise 70 Mio. € pro Jahr.

– für die Beschäftigung?

Der Vorschlag hat voraussichtlich keine Auswirkungen auf die Beschäftigung. Zwar werden die Eisenbahnunternehmen durch die Entschädigungsregelung im Schienengüterverkehr dazu bewegt, ihr Personal effizienter einzusetzen, so dass die Zahl der Beschäftigten zurückgehen könnte. Die wegen der besseren Dienstleistungsqualität erwartete Nachfragesteigerung im Schienengüterverkehr könnte aber zu Neueinstellungen führen und damit die mit dem Produktivitätszuwachs verbundenen negativen Folgen für die Beschäftigung ausgleichen.

– für die Investitionen und die Gründung neuer Unternehmen?

Der Vorschlag dürfte in gewissem Umfang zu Investitionen führen, beispielsweise in neues und leistungsfähigeres Rollmaterial.

– für die Wettbewerbsposition der Unternehmen?

Die Kommission erwartet insgesamt einen positiven Effekt auf die Wettbewerbsfähigkeit der Unternehmen.

5. Enthält der vorgeschlagene Rechtsakt Bestimmungen, die der besonderen Lage kleiner und mittlerer Unternehmen Rechnung tragen (etwa reduzierte oder andersartige Anforderungen usw.)?

Der Vorschlag enthält keine Bestimmungen, die der besonderen Lage kleiner und mittlerer Unternehmen Rechnung tragen, da die kleinen Eisenbahnunternehmen in der Regel bereits heute qualitativ bessere Dienste erbringen und daher in vielen Fällen nicht unmittelbar betroffen wären.

ANHÖRUNG

6. Führen Sie die Organisationen auf, die zu dem vorgeschlagenen Rechtsakt konsultiert wurden, und stellen Sie deren wichtigste Auffassungen dar.

Zu den Eckpunkten des Kommissionsvorschlags wurden europäische Verbände (CER, ERFA, UIRR, UIP, ERFCP, EIM u. a.) der im Schienengüterverkehr tätigen Unternehmen gehört. Ferner wurden sämtliche Akteure, einschließlich der Mitgliedstaaten, zu den Ergebnissen der von der Kommission in Auftrag gegebenen Studie über die konzeptionellen, rechtlichen und wirtschaftlichen Aspekte von Entschädigungsregelungen im Schienengüterverkehr konsultiert.

Die Standpunkte der Beteiligten sind recht unterschiedlich. Während die Kundenverbände die Eckpunkte des Vorschlags generell befürworten, lehnt die CER, die die Interessen der etablierten Eisenbahnunternehmen vertritt, den Verordnungsentwurf entschieden ab. Erstere erwarten, von der Maßnahme zu profitieren, Letztere dagegen stellen die durch die Entschädigungsregelung entstehenden Kosten in den Vordergrund. Die ERFA und die EIM nehmen einen

eher neutralen Standpunkt ein. Im Hinblick auf die Verabschiedung eines Rechtsakts empfehlen alle Beteiligten, einschließlich der Mitgliedstaaten, ein lockeres Regulierungskonzept, das den Akteuren des Schienengüterverkehrs in einem durch die Geschäftsbeziehungen zwischen Unternehmen gekennzeichneten Marktumfeld ein Höchstmaß an Vertragsfreiheit einräumt.