

[]

VERPFLICHTUNGSERKLÄRUNGEN VON TRENITALIA

1. GEGENÜBER GVG

Diese Verpflichtung betrifft die Forderungen von GVG nach Gründung einer internationalen Gruppierung und Erbringung von Traktionsleistungen für den Betrieb eines internationalen Personenverkehrs auf der Strecke Basel-Mailand.

Trenitalia verpflichtet sich, GVG beim Betrieb seines geplanten Schienenverkehrs zur Personenbeförderung zu unterstützen. Es hat am 27. Juni 2003 mit GVG eine Vereinbarung über die Gründung einer internationalen Gruppierung geschlossen, damit GVG gemäß Artikel 19 der Richtlinie 91/440/EG und den einschlägigen italienischen Vorschriften Zugang zum italienischen Schienennetz erhält.

Außerdem hat sich Trenitalia verpflichtet, GVG die für den Betrieb des internationalen Schienenverkehrs auf der Strecke Basel-Mailand erforderlichen Traktionsdienste zu erbringen. Hierzu zählt auch die Erbringung begleitender Leistungen auf dieser Strecke.

Die Traktionsleistungen werden von Trenitalia für eine Zeitraum von 3 Jahren zu transparenten und nicht diskriminierenden Tarifbedingungen erbracht. Nach zahlreichen Kontakten in den vergangenen Monaten haben sich Trenitalia und GVG auf die Konditionen eines Vertragsentwurfs für die Erbringung von Traktions- und Fahrleistungen und auf die Kriterien für die Preise dieser Leistungen geeinigt (siehe Ziff. 2 (b)).

2. SONSTIGE ZUSAGEN

Um den Zugang anderer Betreiber zum Markt des grenzüberschreitenden Schienenpersonenverkehrs in der Anfangsphase der Geschäftsinitiativen zu begünstigen, hat Trenitalia gegenüber der Kommission folgende Zusagen gemacht:

(a) **Gründung internationaler Gruppierungen**

Trenitalia hat seine Bereitschaft bekräftigt, mit anderen Schienenverkehrsunternehmen Verträge über internationale Gruppierungen entsprechend der mit GVG eingegangenen Vereinbarung auszuhandeln, wenn diese Unternehmen:

- im Besitz einer von einem anderen Mitgliedstaat gewährter Lizenz gemäß der Richtlinie 95/18/EG, geändert durch die Richtlinie 2001/13/EG, sind und
- ein machbares Vorhaben zur Erbringung von Schienenverkehrsleistungen in Italien vorweisen.

(b) **Erbringung von Traktionsdiensten**

- Das Beförderungssystem von Trenitalia erstreckt sich über weite Teile Italiens und ist ausgelegt, um ein umfangreiches vernetztes Leistungsangebot zu erbringen, das für die Reisenden im Inlands- und Auslandsverkehr von großer Bedeutung ist;
- die Verwaltung eines solchen Systems und der dafür eingesetzten Ressourcen ist eine äußerst komplexe Aufgabe;
- der betriebliche Aufbau von Trenitalia ist durch eine Reihe struktureller und industrieller Zwänge bedingt, die den Schienenbeförderungssektor insgesamt im wesentlichen Maße kennzeichnen;¹

¹ Zum Beispiel:

- bei der Erbringung von Traktionsleistungen für Dritte muss das komplexe Führungs- und Rotationssystem für das rollende Material von Trenitalia berücksichtigt werden;
- die gemachten Zusagen dürfen die Verfügbarkeit und eigenständige Führung der Traktionsressourcen von Trenitalia nicht beeinträchtigen.

Eingedenk dessen und zur Erleichterung der Erbringung von internationalen Personenbeförderungsdiensten auf dem italienischen Markt bekräftigt Trenitalia seine Bereitschaft, Vereinbarungen über die Erbringung von Traktionsdiensten (einschließlich Rückhaltediensten) mit Eisenbahnunternehmen in anderen Mitgliedesstaaten unter folgenden Voraussetzungen einzugehen:

- die Erbringung der Traktionsleistungen ist auf die freien Kapazitäten von Trenitalia beschränkt;
- freie Kapazitäten sind Kapazitäten, die als Bestandteil des beschriebenen Führungs- und Rotationssystems für das rollende Material nach der Organisierung der Betriebsdienste (Fahrten, Halte und Fahrtvorbereitungszeiten) und der dafür erforderlichen Nebenleistungen ungenutzt bleiben;
- die überschüssige Kapazität ist der Ergebnis des beschriebenen Führungsprozesses und kann zeitlich (Jahreszeit, Wochentage, Stunden in einem Tag) und örtlich im Schienennetz anderweitig zugeteilt werden;
- Saisonabhängigkeit und Nachfrageschwankungen;
- Das Erfordernis, angemessene Reserven jederzeit bereit zu halten;
- Die physischen Zwänge des Schienennetzes mit ihren Folgen in Form von Netzüberlastung und Verkehrsproblemen;
- Das Erfordernis einer regelmäßigen Wartung des rollenden Materials und eines dazugehörigen Rotationssystems sowie der Festlegung von Zuweisungskriterien.

- die Erbringung von Traktionsleistungen ist von der Hinterlegung einer angemessenen finanziellen Sicherheit durch das ersuchende Unternehmen abhängig;
- die Erbringung von Traktionsleistungen erfolgt zu fairen, nichtdiskriminierenden Bedingungen, die eine angemessene Vergütung von Trenitalia für die erbrachte Leistung gewährleisten, d.h. einen angemessenen Ertrag aus den Kapitalinvestitionen einschließlich der Kosten zur Wartung des rollenden Materials;²
- die Fahr- und Zugbegleiterdienste sind auf der Grundlage angemessener und nichtdiskriminierender Kriterien und zu einem Preis zu erbringen, der die entsprechenden Betriebskosten von Trenitalia deckt.³

Gemäß diesen Kriterien hat Trenitalia anhand einer unternehmensüblichen Berechnung seiner Produktionskapazität freie Kapazitäten für die Erbringung von Traktionsdiensten von einer Million Zug-Kilometer jährlich ermittelt.

Diese Kapazitäten reichen aus, um Anträgen anderer Unternehmen, die internationale Eisenbahn-Liniendienste in Italien erbringen möchten, (etwa sieben End-zu-End-Dienste von rund 200 km) stattzugeben.

² Der Preis für die Traktionsleistungen sollte einen angemessenen Ertrag aus den investierten Ressourcen, d.h. sowohl des für den Kauf der Lokomotiven investierten Kapitals als auch der Erbringung sonstiger Dienste, wie Rangieren, Fahren, Zugbegleitung und Wartungsdienste ermöglichen. In Bezug auf das Entgelt für das für den Kauf von Lokomotiven investierte Kapital beruht die Vergütung auf der Festlegung einer gleichbleibenden Mietgebühr, die Einnahmen entsprechend den Zielen des Geschäftsplans von Trenitalia ermöglicht. Der Ermittlung der Mietgebühr liegt der Kaufpreis des eingesetzten Lokomotiventyps und dessen durchschnittliche normale Nutzung im Verlaufe eines Jahres, (z.B. Dienststunden pro Jahr des Lokomotiventyps entsprechend dem normalen Betriebsplan von Trenitalia) zugrunde. Die Berechnung der Betriebsstunden und die Anwendung dieses Kriteriums als Grundlage für die Ermittlung der Mietgebühr für das rollende Material entsprechen der Vorgehensweise in dem Bogen 471/1 der UIC.

³ Der Preis für die Fahr- und Zugbegleiterdienste wird auf der Grundlage der Kosten von Trenitalia für die Gesamtarbeitszeiten seines Personals berechnet, d.h. die eigentliche Fahrt-/Begleiterzeit, die von der tatsächlichen Fahrzeit des Zuges abhängt, sowie die zusätzlichen Zeiten, die vom Personal gemäß den einschlägigen Vorschriften eingehalten werden müssen.

Unter außergewöhnlichen Umständen, die sich z.B. auf die räumliche Zuteilung des zu erbringenden Dienstes oder die Länge der in den Anträgen angegebenen Ankündigungszeiten beziehen, kann sich diese überschüssige Kapazität geringfügig verringern.

(c) **Dauer der Verpflichtungszusagen nach (a) und (b)**

Die Verpflichtungszusagen von Trenitalia in Bezug auf die Vereinbarungen über eine internationale Gruppierung und die Erbringung von Traktionsdiensten dienen ausschließlich der Erleichterung des Zugangs neuer Betreiber während der Anfangsphase der Entwicklung des internationalen Schienen-Personenbeförderungsmarktes. Deshalb:

- ist die Dauer der Zusagen von Trenitalia auf fünf Jahre vom Datum des Inkrafttretens der Kommissionsentscheidung in dieser Sache befristet;
- wird die Dauer der mit anderen Unternehmen für die Erbringung von Traktionsdiensten getroffenen Vereinbarungen drei Jahr ab dem Datum des Beginns des Dienstbetriebs betragen, kann jedoch jährlich verlängert werden.

Im Einvernehmen mit der Kommission können diese Fristen verkürzt bzw. verlängert werden, falls sich die innerstaatlichen Rahmenvorschriften z.B. im Zuge der Liberalisierung des Kobotageeisenbahnverkehrs oder die strukturellen Marktbedingungen z. B. durch den Markt Eintritt anderer Eisenbahnbetreiber, die geeignete Traktionsdienste erbringen können, ändern oder wesentliche Entwicklungen stattfinden, die das Angebot beim rollenden Material oder die Interoperabilität der Eisenbahninfrastruktur betreffen.

Rom, 2. Juli 2003

Roberto Renon

Erklärung von Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.

Das Deutsche Eisenbahnunternehmen Georg Verkehrsorganisation GmbH (GVG) plant den Betrieb eines Non-Stop-Personen-Zugbeförderungsdienstes zwischen Basel und Mailand, der in Basel Anschluss an den ICE nach Deutschland hat.

Hierzu benötigt GVG Zugtrassen zwischen Mailand und Domodossola auf dem italienischen Eisenbahnnetz und Verbindungstrassen zwischen Domodossola und Basel auf dem schweizerischen Eisenbahnnetz.

Am 21. Juni 2001 hat die Europäische Kommission ein förmliches Verfahren gegen Ferrovie dello Stato (FS), u.a. mit der Begründung eingeleitet, dass FS der GVG keinen Zugang zum italienischen Eisenbahnnetz für den Betrieb eines internationalen Personen-Zugbeförderungsdienstes von Basel nach Mailand gewährt und damit gegen Artikel 82 EGV verstoßen hat.

Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. (RFI)

wird nach bestem Bemühen GVG geeignete Zugtrassen zwischen Mailand und Domodossola zur Verfügung stellen, damit GVG den Betrieb des geplanten Personen-Zugbeförderungsdienstes zwischen Basel und Mailand aufnehmen kann. RFI wird Verbindung mit der Schweizerischen Bundesbahn aufnehmen, um die für diesen Zweck auf deren Netz verfügbaren Trassen auszuweisen, und wird nach bestem Bemühen gewährleisten, dass diese Zugtrassen Anschluss an die italienischen Zugtrassen erhalten. Solange GVG seine Anträge auf derartige Zugtrassen über FTE oder andere Koordinierungsgremien für die Zuweisung internationaler Zugtrassen erneuert, wird RFI der Kommission zweimal jährlich über die entsprechenden Maßnahmen Bericht erstatten.

Franco Marzioli
Absatzdirektor