

Betreff: Kapazitäts-VO: Marktperspektive des Schienengüterverkehrs zur Land Transport Working Party am 31. Oktober
Datum: Mittwoch, 29. Oktober 2025 um 17:25:18 Mitteleuropäische Normalzeit
Von: [REDACTED]
Anlagen: image001.jpg

Von: Florian Ney - DIE GÜTERBAHNEN <Ney@netzwerk-bahnen.de>

Datum: Mittwoch, 29. Oktober 2025 um 16:26

An: [REDACTED]

Cc: Ref-E11 <Ref-E11@bmdv.bund.de>, [REDACTED]

[REDACTED] Neele Wesseln - DIE GÜTERBAHNEN
<Wesseln@netzwerk-bahnen.de> [REDACTED]

Betreff: Kapazitäts-VO: Marktperspektive des Schienengüterverkehrs zur Land Transport Working Party am 31. Oktober

Liebe [REDACTED],

anlässlich der Land Transport Working Party am 31. Oktober möchte ich Ihnen und Ihren Kolleg:innen die wichtigsten Punkte aus Marktperspektive mitgeben. Da uns die Dokumente nur auf Englisch vorliegen und wir kurzfristig Input geben wollen, bitte ich Sie, die hohe Anzahl englischer Textbestandteile zu entschuldigen.

Bei Rückfragen und zum Austausch stehe ich wie immer auch kurzfristig und auch telefonisch (0175 331 00 40) zur Verfügung.

1. Commercial Conditions

Wir haben einen Überblick über den neuesten Kompromissvorschlag (28.10.) der Ratspräsidentschaft zu den Commercial Conditions erhalten. Dieser ist für uns besorgniserregend, da er im Vergleich zu vorherigen Vorschlägen zu Ungunsten der Marktteilnehmer ausgestaltet ist und Auswirkungen in Millionenhöhe haben könnte.

Die folgenden Punkte bitten wir zu berücksichtigen:

- Es muss klargestellt werden, dass jede Änderung der Kapazität durch den Infrastrukturbetreiber mit **erheblichen Auswirkungen unmittelbar nach der Zuweisung mit einer Strafzahlung** (=penalty) belegt werden sollte. Dies ist der Fall, sobald Infrastrukturbetreiber und EVU vertragliche Verpflichtungen eingegangen sind und muss unabhängig davon sein, wann temporäre Kapazitätseinschränkungen (TCR) bekannt gegeben werden.

- Für penalties für den Infrastrukturbetreiber sollte **anstelle der Trassennutzungsentgelte ein Pauschalbetrag pro Kilometer** verwendet werden. Trassenentgelte sind in Deutschland aber auch in und zwischen anderen Mitgliedsstaaten Europas von Jahr zu Jahr und Land zu Land unterschiedlich. Eine Senkung/Erhöhung der Trassenentgelte würde auch eine Senkung/Erhöhung der Strafzahlungen für den Infrastrukturbetreiber bedeuten. Dies ist nicht im Sinne der Idee von penalties.
 - Eine **penalty-Obergrenze für Infrastrukturbetreiber würde kein wirksames und ausgewogenes System schaffen** und sollte daher nicht Teil der Kapazitäts-VO sein. Im Vergleich zur vorherigen Fassung gibt es im derzeitigen Vorschlag zusätzlich zur Obergrenze des 3-fachen durchschnittlichen Trassenentgelts des initiierenden IM eine weitere Obergrenze: den durchschnittlichen Trassenpreis der gesamten Zugfahrt. Dies würde bedeuten, dass Infrastrukturbetreiber, die für einen längeren Teil der Zugkilometer verantwortlich sind, noch weniger zahlen würden (da der Gesamtdurchschnitt des Trassenpreises viel niedriger wäre als das 3-fache des durchschnittlichen Trassenpreises ihres Gebiets).
 - **Die Ausnahmeregelungen für Infrastrukturbetreiber von Fristen und penalties sind zu weitreichend** und sollten...
 - ... gestrichen oder eingeschränkt werden. Die Punkte (ii) und (iii) sollten gestrichen werden. Mindestens sollten sie mit dem vorgeschlagenen Wortlaut in Anhang I Absatz 3 übereinstimmen (“(ii) the timing of the restrictions is beyond the control of the infrastructure manager, its contractors, and other operators acting on its behalf; (iii) the application of those periods would be cost ineffective or unnecessarily damaging in respect of asset life or condition”).
 - ...in Annex I beibehalten werden und nicht in den Haupttext der Verordnung verschoben werden. Der Haupttext würde sie für die nächsten Jahrzehnte festlegen und keine Überarbeitung durch delegierte Rechtsakte der Europäischen Kommission zulassen.
 - EVU sind von penalties stark betroffen und sollten daher auch **bei der Festlegung der penalty modulation levels konsultiert werden** (in der derzeitigen Version wurde die Konsultation der Eisenbahnunternehmen gestrichen). Darüber hinaus sollte dies von der Regulierungsbehörde als neutrale Stelle beschlossen werden (wie auf Seite 4 beschrieben) und **nicht** von den Infrastrukturbetreibern festgelegt werden (wie wie im Vorschlag Artikel 40(4)).
 - Es wird nachdrücklich befürwortet, dass EVU im Falle eines penalties nicht die Trassenentgelte, sondern nur eine Strafe zahlen sollen.
2. Weitere wichtige Punkte aus dem Dokument der Ratspräsidentschaft vom 24.10., bei denen wir Sie bitten, die Perspektive des Schienengüterverkehrs zu beachten:

- **Multi-network-capacity-rights müssen über jeden Infrastrukturbetreiber beantragt werden können**, nicht nur zentral über den Network Coordinator (Zeile 649).
- Zeile 775: Es darf den **Infrastrukturbetreibern nicht gestattet werden, von den Fristen für die TCR-Planung abzuweichen**, weil die Zeitpläne „cost-ineffective“ wären. **Dies verlagert den wirtschaftlichen Schaden für TCRs auf die Eisenbahnverkehrsunternehmen** und gibt den Infrastrukturbetreibern weitere Möglichkeiten zur Umgehung von Fristen.
- Zeile 706: **Für delegierte Rechtsakte dürfen keine Bedingungen gelten**, z. B. dass sie erst ab 2029 für einen Zeitraum von fünf Jahren möglich sind. Dies schränkt die Handlungsfähigkeit der Kommission und des Sektors ein.
- Draft Agreement Table 7 and 8: Die **Reaktionszeiten für Infrastrukturbetreiber bei kurzfristigen Anfragen und Kapazitätsänderungen sind mit 7 bzw. 8 Kalendertagen nicht nachvollziehbar**. Bei Anträgen für ein einzelnes Netz sollten es 24 Stunden sein.

3. Implementing and Delegated Acts:

Wie bereits mehrfach angemerkt, sind Ermächtigungen der Kommission die notwendige Rückfallebene, um im Zweifel europäische Harmonisierung realisieren zu können. Gemeinsam mit unseren internationalen Partnern haben wir die folgende Tabelle mit den wichtigsten Ermächtigungen inklusive Begründung zusammengestellt:

Priority order	DA/IA	Reasoning
1. Amend Annex I, section 3 → Article 10(8)	DA	<ul style="list-style-type: none"> • Sector approach is underway: ongoing sector work may identify needs that cannot be anticipated now; broad wording avoids precluding those responses. • Full flexibility for the Commission is necessary: the EC must retain freedom to act quickly and proportionately across the full range of circumstances to achieve the Regulation's objectives. This might include new concepts after having been tested by the sector successfully.
2. Set out the categorisation of changes to capacity rights as well as the conditions giving	IA	<ul style="list-style-type: none"> • The penalty system must meet certain criteria to ensure that it brings the steering effect, and not create a costly administrative system, which even harms the market. • After more than eight years of RNE/NC work, the sector still lacks harmonised basic principles that are acceptable to the market.

rise to penalties. → Article 40(7)		<ul style="list-style-type: none"> • Therefore, it is not likely that EFCM where IMs should voluntarily agree to the level of harmonisation will bring improvement. • The empowerment for a possible delegated act might incentivise the infrastructure managers to come up with fair and market-oriented regime.
3. Set out details of the procedure and criteria to follow the application of Art. 31 (Framework Agreements) → Article 31(11)	IA	<ul style="list-style-type: none"> • Existing implementing rules are misaligned and inflexible: Implementing Regulation (EU) 2016/545 on Framework Agreements does not align with the Capacity Regulation and is too rigid for international Framework Agreements. A revision may be required well before the 2030 timetable—implementing powers are needed to make that revision effective and timely.
4. Amend Annex I, section 8 (Changes to capacity) → Article 39(9)	DA	<ul style="list-style-type: none"> • Capacity-right changes are highly sensitive: amendments to capacity rights by IMs directly affect service to customers, timetable reliability and rail competitiveness. Because of these high impacts, the technical rules that govern when and how rights can be changed must be carefully calibrated and harmonised. • Link to the penalty regime increases stakes: capacity changes will interact with penalties and incentives. A delegated act allows the Commission to set consistent, proportionate definitions and calibrations so that penalty mechanisms and capacity adjustments work together rather than create perverse incentives. • Need for a uniform, market-acceptable definition of “significant change”: Member States or IMs could otherwise adopt divergent thresholds, leading to legal uncertainty and unfair treatment of operators. A delegated act lets the Commission define “significant change” in a harmonised way that reflects market realities. • Require market-oriented alternative provisions and timelines: The delegated act permit the European Commission to require that IMs provide market-oriented alternative allocations, appropriate compensation or re-routing options, and timelines that preserve commercial viability (for example to enable earlier competitive ticket sales and timely freight planning).
5. Setting out	DA	<ul style="list-style-type: none"> • Protect the Rolling Planning

detailed rules regarding the rolling planning process → Article 33		<p>innovation: Rolling Planning is the Regulation’s key operational innovation. Its uniform, market-oriented interpretation and application across networks must be guaranteed. A Delegated Act can set binding procedural and technical rules to secure that outcome.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Provide a market-responsive safeguard: Implementing measures create an enforceable safeguard to require ENIM and IMs to adapt Rolling Planning and related processes to real market needs, preventing dilution into non-binding practice.
6. Amend the procedures, criteria and methodologies to be applied for scarce capacity → Article 8(7)	IA	<ul style="list-style-type: none"> • Priority rules in capacity allocation are diverging significantly across Member States, undermining consistency for international traffic and encouraging circumvention (for example, avoiding the formal declaration of congestion or using PSO contracting to retain priority). • This fragmentation harms market integrity and operational predictability: inconsistent priority regimes determine which services can run across borders, which customer contracts can be honoured, and which operators bear the costs of timetable-induced changes to production and rolling-stock turnaround.
7. Amend annex I, sections 4 to 7 concerning capacity allocation → Article 38 (3)	DA	<ul style="list-style-type: none"> • Past failure of harmonisation: Member States and IMs have not achieved schedule harmonisation over the last two decades, which justifies clear regulatory direction at EU level rather than leaving the matter entirely to European Frameworks. • Avoid long-term rigidity: Scheduling details are highly technical and operational. Embedding them permanently in the basic Regulation would lock the sector into inflexible rules for many years, requiring full legislative amendment to correct mistakes or adapt to new operational realities. • Need for agile technical adjustment: A delegated act allows the Commission to set the detailed scheduling requirements now required by policy while retaining the ability to update parameters, templates and timing as experience and technology evolve—ensuring harmonisation without harmful rigidity.
8. Consultation	IA	<ul style="list-style-type: none"> • Safeguards consistent, enforceable market

<p>→ Article 13, Article 54(1)</p>		<p>involvement: The Regulation must ensure that infrastructure managers (IMs) and ENIM give meaningful weight to the views of infrastructure users and their customers. An Implementing Act provides the necessary legal mechanism to require and standardise consultation processes, ensuring market participation is not merely optional or symbolic.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Responds to recent shortcomings in voluntary approaches: Recent experience demonstrates the limits of non-binding instruments. ENIM/NC has proposed non-binding guidelines on consultation, and revisions of RNE Commercial Conditions Guidelines have shown that operational stakeholders' feedback is often only marginally reflected. An Implementing Act prevents the dilution of market input into weak guidance by creating binding, uniformly applied obligations. • Ensures practical consistency across Member States and networks: Effective market involvement requires common minimum standards for who must be consulted, at what stages, with what information, and on what timelines. An Implementing Act can set those procedural rules to avoid patchy or inconsistent practices that disadvantage cross-border operators and reduce transparency. • Protects user interests and improves decision legitimacy: Binding consultation requirements increase the legitimacy and quality of IM/ENIM decisions by guaranteeing that the perspectives of operators, shippers and passenger representatives are systematically considered and documented. This leads to better-informed choices on capacity allocation, timetabling and commercial conditions.
<p>9. Performance Review → Article 50(5)</p>	<p>IA</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Performance review is essential: systematic, comparable reviews are the only reliable way to measure whether the Regulation achieves its objectives and to identify where improvements are required. • Implementing powers provide a safeguard: where the European Framework for performance review proves inadequate or inconsistently applied, an Implementing Act gives the

		<p>Commission the legal means to require uniform procedures, reporting formats, metrics and timelines that deliver usable, comparable results.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Protects the Regulation's effectiveness: as a safeguard for this critical element, implementation powers ensure that performance review will occur as intended and remain fit for purpose even if voluntary frameworks fall short.
--	--	--

Mit freundlichen Grüßen

Florian Ney
Verkehrs- und eisenbahnpolitischer Referent



DIE GÜTERBAHNEN
Netzwerk Europäischer Eisenbahnen (NEE) e.V.
Reinhardtstraße 46
10117 Berlin

#gernePerDu

E-Mail: ney@netzwerk-bahnen.de
Mobil: [+49 175 331 0040](tel:+491753310040)
Internet: www.die-gueterbahnen.com
Social-Media: [LinkedIn](#) [Instagram](#) [YouTube](#)

Sitz des Vereins: Berlin, Amtsgericht Charlottenburg,
VR 23902 B
Lobbyregister des Bundestages: [R000422](#)
Vorstand: Henrik Würdemann (Vorstandsvorsitzender), Sven Flore (stellvertr. Vorsitzender), Diana Döpping (Schatzmeisterin), Roger Mahler, Thilo Beuven, Jan Elfenhorst, Michael Baier