



EUROPÄISCHE KOMMISSION

Brüssel, den 12.3.2012  
COM(2012) 119 final

2010/0253 (COD)

**MITTEILUNG DER KOMMISSION AN DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT**

**gemäß Artikel 294 Absatz 6 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union**

**betreffend den**

**Standpunkt des Rates (erste Lesung) im Hinblick auf den Erlass einer Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Schaffung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraums (Neufassung)**

**MITTEILUNG DER KOMMISSION AN DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT**

**gemäß Artikel 294 Absatz 6 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union**

**betreffend den**

**Standpunkt des Rates (erste Lesung) im Hinblick auf den Erlass einer Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Schaffung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraums (Neufassung)**

**1. HINTERGRUND**

Übermittlung des Vorschlags an das Europäische Parlament und den Rat  
(Dokument KOM(2010) 475 endg. – 2010/0253 COD): 21.09.2010

Stellungnahme des Ausschusses der Regionen: 28.01.2011

Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses: 16.03.2011

Standpunkt des Europäischen Parlaments in erster Lesung: 16.11.2011

Politische Einigung im Rat im Hinblick auf einen Standpunkt des Rates in erster Lesung: 12.12.2011

Festlegung des Standpunkts des Rates in erster Lesung: 8.03.2012

**2. GEGENSTAND DES VORSCHLAGS DER KOMMISSION**

Vertragsverletzungsverfahren, Beschwerden der Akteure sowie verschiedene Untersuchungen und Berichte über die Umsetzung des ersten Eisenbahnpakets sind Belege dafür, dass der bestehende Rechtsrahmen verbessert werden kann.

Neben Vereinfachungs- und Transparenzaspekten bezieht sich der Vorschlag der Kommission zur Neufassung des ersten Eisenbahnpakets auf folgende Themen: a) angemessene Infrastrukturfinanzierung und Wegeentgelte, b) Wettbewerbsbedingungen auf dem Schienenverkehrsmarkt und c) organisatorische Reformen, die zur Sicherstellung einer angemessenen Marktaufsicht notwendig sind.

- (a) Das erste Ziel der vorgeschlagenen Neufassung besteht darin, für eine angemessene, transparente und dauerhafte Finanzierung der Infrastruktur zu sorgen und – durch bessere Berechenbarkeit des Infrastrukturausbaus und der Zugangsbedingungen – Investitionen der Eisenbahnunternehmen zu fördern. Zugleich sollen die Höhe und Struktur der Wegeentgelte besser angepasst werden, so dass sich die Wettbewerbsfähigkeit der Eisenbahn gegenüber anderen Verkehrsträgern verbessert und ein Beitrag zur Internalisierung von Umweltkosten geleistet wird.

- (b) Eine zweite Gruppe von Zielen ist darauf ausgerichtet, Wettbewerbsverzerrungen aufgrund der Verwendung staatlicher Mittel für Wirtschaftstätigkeiten zu vermeiden, etablierte Unternehmen daran zu hindern, wirtschaftlich sensible Informationen zu sammeln und gegen ihre möglichen Konkurrenten zu verwenden, Interessenkonflikte beim Management schienenverkehrsbezogener Leistungen zu beseitigen und den Zugang neuer Marktteilnehmer zu solchen Leistungen zu erleichtern sowie dafür zu sorgen, dass durch größere Markttransparenz ein wirksamer Wettbewerb entsteht.
- (c) Auf dem Gebiet der Regulierungsaufsicht soll die vorgeschlagene Neufassung dazu führen, dass die Regulierungsstellen durch größere Unabhängigkeit, erweiterte Zuständigkeiten und zusätzliche Mittel ihre Aufsichtstätigkeiten wirksam ausüben können.

### **3. BEMERKUNGEN ZU DEM STANDPUNKT DES RATES**

#### **3.1 Allgemeine Bemerkungen zu dem Standpunkt des Rates**

Der Rat erzielte am 12. Dezember 2011 eine politische Einigung und legte am 8. März 2012 in erster Lesung einen Standpunkt mit qualifizierter Mehrheit fest. Dem übergeordneten Ziel einer Vereinfachung und größeren Transparenz durch Konsolidierung und Änderung dreier geltender Richtlinien wird zwar weiterhin entsprochen, allerdings schwächte der Rat den Vorschlag der Kommission ab in Bezug auf den Zugang zu schienenverkehrsbezogenen Leistungen, die Infrastrukturfinanzierung, Wegeentgelte und die Befugnisse der Regulierungsstellen. In einigen Fällen bekräftigt der Standpunkt des Rates lediglich das bestehende Recht ohne zusätzliche Verbesserungen, trotz der in Abschnitt 2 genannten Gründe für diesbezügliche Bemühungen. Unter Berücksichtigung einiger Abänderungen, die vom Europäischen Parlament beschlossen wurden, könnte der Standpunkt des Rates in dieser Hinsicht verbessert werden.

#### **3.2 Detaillierte Anmerkungen der Kommission**

Die detaillierten Anmerkungen sind in der Reihenfolge der wesentlichen Aktionsbereiche des Richtlinienentwurfs aufgeführt.

##### 3.2.1 Allgemeine Bestimmungen (Artikel 1 bis 3)

Die Änderungen des Rates dienen hauptsächlich der weiteren Präzisierung und Vereinfachung der geltenden Bestimmungen und können somit von der Kommission gebilligt werden.

##### 3.2.2 Unabhängigkeit der Geschäftsführung, Trennung von Infrastruktur- und Verkehrsbetrieb (Artikel 4 bis 7)

Auch hier dienen die Änderungen des Rates in erster Linie der weiteren Präzisierung und Vereinfachung der geltenden Bestimmungen. Die Kommission kann diese Verbesserungen daher akzeptieren.

##### 3.2.3 Verbesserung der finanziellen Lage der Infrastrukturbetreiber und Eisenbahnunternehmen (Artikel 8 und 9)

Der Rat verknüpft die Bedingung ausgeglichener Einnahmen und Ausgaben des Infrastrukturbetreibers mit der zwischen der zuständigen Behörde und dem Infrastrukturbetreiber zu treffenden vertraglichen Vereinbarung, die sich auf einen längeren

Zeitraum erstrecken kann und somit schlechtere Voraussetzungen für eine effiziente langfristige Planung und Durchführung von Infrastrukturinvestitionen bietet als der Vorschlag der Kommission.

#### 3.2.4 Zugang zur Bahninfrastruktur und zu Schienenverkehrsdiensten (Artikel 10 bis 13)

Die meisten der vom Rat vorgenommenen Änderungen stehen mit dem allgemeinen Ziel des Kommissionsvorschlags im Einklang. Die Kommission bedauert aber, dass die Forderung nach einer rechtlichen Trennung zwischen Eisenbahnunternehmen, die eine beherrschende Stellung haben, und Betreibern von Serviceeinrichtungen abgeschwächt wird und diese lediglich organisatorisch und in den Entscheidungsprozessen voneinander unabhängig sein und über ein getrenntes Rechnungswesen verfügen müssen. Die Gewährleistung einer vollständigen Transparenz und einer Gleichbehandlung der Eisenbahnunternehmen wird dadurch in der Praxis erschwert.

Die umgekehrte Beweislast hinsichtlich des Bestehens vertretbarer Alternativen wird abgeschwächt.

Die Verpflichtung, nicht genutzte Serviceeinrichtungen auf Miet- oder Leasingbasis anderen Beteiligten zur Verfügung zu stellen, gilt zwar auch im Standpunkt des Rates, jedoch nur wenn Eisenbahnunternehmen ausdrücklich ein auf nachgewiesenem Bedarf beruhendes Interesse an der Nutzung der betreffenden Einrichtung bekunden und letztere anstatt der im Kommissionsvorschlag vorgesehenen zwei Jahre für mindestens drei Jahre nicht genutzt wurde.

#### 3.2.5 Länderübergreifende Vereinbarungen (Artikel 14)

Der Standpunkt des Rates mit weiteren Einzelheiten zum Verfahren für die Gewährleistung der Übereinstimmung länderübergreifender Vereinbarungen mit dem EU-Recht ist für die Kommission annehmbar.

#### 3.2.6 Überwachungsaufgaben der Kommission (Artikel 15)

Die Änderungen des Rates zur Spezifizierung der Überwachungsaufgaben können von der Kommission gebilligt werden.

#### 3.2.7 Genehmigungen für Eisenbahnunternehmen (Artikel 16 bis 25)

Der Rat hat am Kommissionsvorschlag eine geringe Anzahl von Änderungen vorgenommen, die der Präzisierung bestehender Vorschriften dienen und von der Kommission akzeptiert werden können.

#### 3.2.8 Wegeentgelte und Zuweisung von Fahrwegkapazität (Artikel 26 bis 54)

Die meisten Änderungen des Rates dienen der Präzisierung bestehender Vorschriften und können deshalb von der Kommission akzeptiert werden.

Die Kommission bedauert jedoch die Abschwächung ihres Vorschlags durch den Rat, der eine lärmabhängige Differenzierung von Wegeentgelten, die Verwendung des ERTMS und die Einführung von Entgelten für vorgehaltene Fahrwegkapazität nur noch als Optionen vorsieht.

Die Mindestlaufzeit der vertraglichen Vereinbarung zwischen der zuständigen Behörde und dem Infrastrukturbetreiber für die Planung und Finanzierung von Infrastruktur wurde vom Rat auf drei Jahre gekürzt. Die Kommission ist der Überzeugung, dass ihr ursprünglicher Vorschlag von fünf Jahren ein guter Kompromiss war und der Standpunkt des Rates (wie in Abschnitt 3.2.3) zu einer Beeinträchtigung langfristiger Investitionen führt.

Der Rat fügt eine Bestimmung hinzu, die eine vollständige Kostendeckung für Güterbeförderungen von und nach Drittländern ermöglicht, deren Spurweite von der des Hauptschienennetzes in der EU abweicht. Die Kommission ist der Meinung, dass eine solche Ausnahme nicht mit einer rein technischen Abweichung, anstatt wirtschaftlicher oder betrieblicher Unterschiede, begründet werden kann.

### 3.2.9 Regulierungsstelle (Artikel 55 bis 57)

Die meisten der vom Rat vorgenommenen Änderungen bedeuten im Vergleich zum ursprünglichen Vorschlag der Kommission eine Schwächung der Position der Regulierungsstelle. Die Kommission bedauert, dass der Eingriff der Regulierungsstellen in Finanzangelegenheiten nur rein optionalen Charakter erhält (insbesondere was den Beschluss von Geschäftsplänen der Infrastrukturbetreiber, vertraglichen Vereinbarungen mit nationalen Behörden und Plänen zur Erhöhung der Fahrwegkapazität anbelangt). Die Kommission hält klarere Vorschriften zum Schutz der Unabhängigkeit der Bediensteten der Regulierungsstellen nach wie vor für gerechtfertigt.

### 3.2.10 Schlussbestimmungen (Artikel 58 bis 67)

Die der Kommission übertragene Befugnis zum Erlass von delegierten Rechtsakten oder von Durchführungsrechtsakten wurde vom Rat in einigen Fällen beschränkt, wenngleich die Kommission das Ergebnis nach wie vor billigen kann. Ein restriktiver Ansatz bei der Beurteilung der Wesentlichkeit von spezifischen Anhängen wird von der Kommission zwar bedauert, allerdings erhielt sie durch die meisten Änderungen zusätzliche Möglichkeiten, um die einheitliche Umsetzung der Rechtsvorschriften zu gewährleisten, so dass diese Änderungen als annehmbar gelten können.

Der Rat schlägt einen Umsetzungszeitraum von 36 Monaten vor. Die Kommission hält allerdings eine kürzere Frist, wie sie das Parlament vorsieht, für besser.

## **4. SCHLUSSFOLGERUNG**

Im Hinblick auf die Verwirklichung der Ziele, die in der Mitteilung der Kommission „Fahrplan zu einem einheitlichen europäischen Verkehrsraum – Hin zu einem wettbewerbsorientierten und ressourcenschonenden Verkehrssystem“ vom 28. März 2011 genannt werden, ist der vorliegende Vorschlag von besonderer Bedeutung. Er dürfte zudem 2012 den Weg für neue Initiativen der Kommission zur Förderung einer weiteren Integration des Schienenverkehrsmarktes ebnen und sollte deshalb vom Rat und dem Parlament so rasch wie möglich verabschiedet werden.

Ungeachtet der Abschwächung mehrerer Bestimmungen vertritt die Kommission die Auffassung, dass der Standpunkt des Rates den wesentlichen Zielen ihres Vorschlags entspricht und daher das Rechtsetzungsverfahren und die Beratungen mit dem Europäischen Parlament in zweiter Lesung fortgesetzt werden sollten.