

032940/EU XXIII.GP
Eingelangt am 07/03/08

DE

DE

DE



KOMMISSION DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN

Brüssel, 7.3.2008
KOM(2008) 137 endgültig

2006/0272 (COD)

MITTEILUNG DER KOMMISSION AN DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT

gemäß Artikel 251 Absatz 2 Unterabsatz 2 EG-Vertrag

betreffend den

Gemeinsamen Standpunkt des Rates im Hinblick auf den Erlass einer Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Richtlinie 2004/49/EG über Eisenbahnsicherheit in der Gemeinschaft

MITTEILUNG DER KOMMISSION AN DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT

**gemäß Artikel 251 Absatz 2 Unterabsatz 2 EG-Vertrag
betreffend den**

Gemeinsamen Standpunkt des Rates im Hinblick auf den Erlass einer Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Richtlinie 2004/49/EG über Eisenbahnsicherheit in der Gemeinschaft

1. HINTERGRUND

Übermittlung des Vorschlags an das Europäische Parlament und den Rat (Dokument KOM(2006) 784 endgültig – 2006/0272 COD): 13.12.2006

Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses: 11.07.2007

Stellungnahme des Europäischen Parlaments in erster Lesung: 29.11.2007

Festlegung des Gemeinsamen Standpunkts (einstimmig): 3.03.2008

2. ZIEL DES KOMMISSIONSVORSCHLAGS

Die Europäische Kommission hat am 13. Dezember 2006 eine Reihe von Maßnahmen verabschiedet, die zur Wiederbelebung des Eisenbahnsektors beitragen sollen, indem Hindernisse für den Zugverkehr im europäischen Schienennetz beseitigt werden.

Die Kommission verfolgt mit ihrer Initiative im Wesentlichen zwei Ziele:

- Förderung eines ungehinderten Zugverkehrs in der EU durch transparentere und effizientere Verfahren für die Inbetriebnahme von Lokomotiven
- Vereinfachung des Rechtsrahmens durch Konsolidierung und Zusammenführung der Richtlinien über die Eisenbahninteroperabilität.

Eine der Maßnahmen besteht in einer Änderung der Richtlinie 2004/49/EG über Eisenbahnsicherheit. Die Kommission verfolgt mit ihrem Vorschlag drei Ziele:

- Einführung des Grundsatzes der gegenseitigen Anerkennung der bereits von einem Mitgliedstaat ausgestellten Inbetriebnahmegenehmigungen. Nach diesem Grundsatz darf das Rollmaterial, das bereits Gegenstand einer Inbetriebnahmegenehmigung in einem Mitgliedstaat war, einer ergänzenden Zertifizierung in einem anderen Mitgliedstaat nur bezüglich derjenigen zusätzlichen nationalen Anforderungen unterzogen werden, die sich beispielsweise aus den Besonderheiten des lokalen Netzes ergeben.
- Ausweitung der Befugnisse der Agentur, damit diese die verschiedenen nationalen Verfahren und geltenden technischen Vorschriften erfassen und eine Liste der

Anforderungen aufstellen und (durch Ergänzungen) aktualisieren kann, deren Einhaltung nur einmal zu überprüfen ist, da sie entweder international anerkannt sind oder als gleichwertig betrachtet werden können.

- Klärung der Beziehungen zwischen Eisenbahnunternehmen und den für die Instandhaltung verantwortlichen Stellen. Mit dem neuen Übereinkommen über den Internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF 1999) sind neue Vorschriften bezüglich der Verträge für die Fahrzeugnutzung in Kraft getreten. Deshalb wird vorgeschlagen, den Begriff des Fahrzeughalters zu definieren sowie die Beziehungen zwischen den Fahrzeughaltern und den Eisenbahnunternehmen, insbesondere in Bezug auf die Instandhaltung, zu präzisieren.

3. ANMERKUNGEN ZUM GEMEINSAMEN STANDPUNKT

Die drei Organe haben sich um eine rasche Einigung in erster Lesung bemüht. Diese konnte jedoch wegen der Änderungsanträge des Europäischen Parlaments, die im Wesentlichen die Definition der Beziehungen zwischen Eisenbahnunternehmen und Fahrzeughaltern hinsichtlich der Instandhaltung betreffen, nicht erzielt werden.

Der einstimmig festgelegte Gemeinsame Standpunkt des Rates stellt die wesentlichen Ziele des Kommissionsvorschlags und das ihm zugrunde liegende Konzept nicht in Frage.

Der Gemeinsame Standpunkt des Rates enthält außerdem bereits einige der vom Europäischen Parlament beschlossenen Abänderungen und sorgt damit für die notwendige Kohärenz im Hinblick auf die Neufassung der Richtlinien über die Eisenbahninteroperabilität (Vorschlag KOM(2006) 783 endgültig – 2006/273 (COD)), über die in erster Lesung eine Einigung erzielt wurde. Insbesondere wurde vereinbart, den Inhalt von Artikel 14 der Richtlinie über die Eisenbahnsicherheit (sowie des neuen Artikels 14a) in die neue Richtlinie über die Eisenbahninteroperabilität zu übertragen, um so sämtliche Verfahren für die Inbetriebnahme von Schienenfahrzeugen in einem einzigen Rechtsakt zusammenzuführen.

4. EINZELANMERKUNGEN DER KOMMISSION

4.1. Abänderungen des Europäischen Parlaments, die von der Kommission gebilligt und ganz oder teilweise in den Gemeinsamen Standpunkt übernommen wurden

Abänderungen 2, 9, 19, 20, 24, 25, 26 und 27, durch die der Vorschlag der Kommission klarer gefasst, präzisiert oder ergänzt wird.

Abänderungen 1, 10, 11, 12, 13, 15 und 23, wenngleich eine Anpassung an die Standardterminologie erforderlich ist, wie sie in dem Beschluss 2006/512/EG des Rates zur Änderung des Beschlusses 1999/468/EG zur Festlegung der Modalitäten für die Ausübung der der Kommission übertragenen Durchführungsbefugnisse verwendet wird.

Abänderung 8: Der Bezug auf das nationale Fahrzeugeinstellungsregister steht mit der diesbezüglichen Entscheidung der Kommission vom 9. November 2007¹ im Einklang. Jedoch hat der Rat in seinem Gemeinsamen Standpunkt die entsprechende Definition geändert, um sie mit dem neuen Artikel über die Fahrzeuginstandhaltung in Einklang zu bringen.

¹ ABl. L 305 vom 23.11.2007, S. 30.

Der erste Absatz der Abänderung 18 ist nunmehr hinfällig, da vereinbart wurde, den Inhalt von Artikel 14 in die neue Richtlinie über die Eisenbahninteroperabilität zu übertragen.

4.2. Abänderungen des Europäischen Parlaments, die von der Kommission abgelehnt und weder ganz noch teilweise in den Gemeinsamen Standpunkt übernommen wurden

Abänderung 3, weil bereits in Erwägung 14 der derzeitigen Richtlinie auf die Beziehung zwischen der Richtlinie über die Eisenbahninteroperabilität und der Richtlinie 89/391/EWG (Durchführung von Maßnahmen zur Verbesserung der Sicherheit und des Gesundheitsschutzes der Arbeitnehmer bei der Arbeit) eingegangen wird.

Abänderungen 4, 5, 6 und 7, da der Begriff „nationale Sicherheitsvorschriften“ nicht anders als in der Richtlinie 2004/49/EG definiert werden sollte, die gerade erst von den Mitgliedstaaten umgesetzt worden ist. Diese Begriffsbestimmung wurde von den Akteuren nie in Frage gestellt. Nicht alle nationalen Sicherheitsvorschriften betreffen die grundlegenden Anforderungen der Richtlinien über die Eisenbahninteroperabilität. Einige beziehen sich beispielsweise auf die Umwelt.

Abänderung 14: Die Gemeinsamen Sicherheitsziele und die Verfahren zu ihrer Festlegung wurden 2004 vereinbart. Die Arbeiten sind bereits weit gediehen und es wäre nicht sinnvoll, die ihnen zugrunde liegenden Annahmen im laufenden Prozess zu ändern. Eine Kosten-Nutzen-Analyse ist außerdem bereits in Artikel 6 Absatz 4 der ursprünglichen Richtlinie vorgesehen.

Abänderungen 16 und 17 betreffen nicht die deutsche Fassung.

Abänderung 22 sieht die Möglichkeit vor, von der Eisenbahnagentur eine technische Stellungnahme zu einer ablehnenden Entscheidung zu beantragen, die von einer Sicherheitsbehörde in Bezug auf die Gewährung einer Sicherheitsbescheinigung oder Sicherheitsgenehmigung getroffen wurde, und geht damit über die Ziele des Kommissionsvorschlags hinaus.

4.3. Abänderungen des Europäischen Parlaments, die für die Kommission akzeptabel wären, jedoch weder ganz noch teilweise in den Gemeinsamen Standpunkt übernommen wurden

Abänderung 21 wurde von der Kommission grundsätzlich akzeptiert. Der Gemeinsame Standpunkt stützt sich jedoch auf den Begriff „für die Instandhaltung verantwortliche Stelle“, der nun Bestandteil des neuen Rechtsrahmens der Gemeinschaft ist (eine Definition findet sich in der TSI „Fahrzeuge und Güterwagen“² und in der vorgenannten Entscheidung über das nationale Fahrzeugeinstellungsregister). Außerdem sollte ein auf Freiwilligkeit beruhendes oder obligatorisches Verfahren für die Zertifizierung von Fahrzeughaltern nicht in der Richtlinie festgelegt werden, sondern erst nach der von der Agentur durchzuführenden Folgenabschätzung.

² ABl. L 344 vom 8.12.2006, S. 1.

5. SCHLUSSFOLGERUNG

Die Kommission ist der Auffassung, dass der am 3. März 2008 einstimmig festgelegte Gemeinsame Standpunkt den wesentlichen Zielen ihres Vorschlags und dem ihm zugrunde liegenden Konzept entspricht und daher von ihr unterstützt werden kann.