



**RAT DER
EUROPÄISCHEN UNION**

**Brüssel, den 26. Februar 2013 (28.02)
(OR. en)**

6627/13

**Interinstitutionelles Dossier:
2013/0015 (COD)**

**TRANS 69
CODEC 374**

BERICHT

des Generalsekretariats des Rates

für den AStV/Rat

Nr. Komm.dok.: 6013/13 TRANS 39 CODEC 226

Betr.: *Vorbereitung der Tagung des Rates (Verkehr, Telekommunikation und Energie) am 11. März 2013*

Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems in der Europäischen Union (Neufassung)
– *Orientierungsaussprache*

I. Einleitung

1. Die Kommission hat am 30. Januar 2013 das vierte Eisenbahnpaket vorgelegt, das sechs Gesetzgebungsvorschläge umfasst, mit denen die verbleibenden Hindernisse für die Vollendung des einheitlichen europäischen Eisenbahnraums beseitigt werden sollen. Das Paket ist in drei Maßnahmengruppen gegliedert, die folgende Ziele verfolgen:
 - Neufassung der Vorschriften zur Lenkungsstruktur in Bezug auf den Betrieb der Eisenbahninfrastruktur und die Beförderungsleistungen (Säule "Lenkung"),
 - Gewährleistung einer weiteren Öffnung des Marktes für inländische Personenverkehrsdienste auf der Schiene (Säule "Marktöffnung") und
 - verstärkte Harmonisierung der Interoperabilitäts- und Sicherheitsanforderungen (Säule "Technik").

2. Der irische Vorsitz beabsichtigt, zunächst an dieser letztgenannten Säule "Technik" des vierten Eisenbahnpakets zu arbeiten, die eine Neufassung der Richtlinie 2008/57/EG über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems in der Gemeinschaft, eine Neufassung der Richtlinie 2004/49/EG über die Eisenbahnsicherheit und eine neue Verordnung über die Europäische Eisenbahnagentur (ERA-Verordnung) umfasst. Ziel der Säule "Technik" ist es, die Qualität und Effizienz von Schienenverkehrsdiensten durch Beseitigung der noch bestehenden Markthindernisse zu verbessern und einen höheren Harmonisierungsgrad des EU-Eisenbahnnetzes zu gewährleisten.
3. Konkret stellt die vorgeschlagene Neufassung der Richtlinie 2008/57 über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems in der EU auf die Beseitigung bestehender administrativer und technischer Hindernisse ab, um eine stärkere Integration des europäischen Eisenbahnsektors zu ermöglichen. So soll ein neuer gemeinsamer Ansatz für Interoperabilitätsvorschriften eingeführt werden, um die Größenvorteile EU-weit tätiger Eisenbahnunternehmen zu steigern, und die Verwaltungsverfahren sollen beschleunigt und die Verwaltungskosten dadurch gesenkt werden. Angesichts dieser unmittelbaren praktischen Vorteile für den Eisenbahnsektor hat der irische Vorsitz beschlossen, seine Arbeiten auf diesen Bestandteil der Säule "Technik" zu konzentrieren.

II. Arbeiten im Rahmen des Rates

4. Nachdem die Kommission in der Sitzung der Gruppe "Landverkehr" vom 1. Februar 2013 einen Gesamtüberblick über das vierte Eisenbahnpaket gegeben hatte, fanden in der Sitzung der Gruppe "Landverkehr" vom 12. Februar 2013 erste Beratungen über die drei Hauptsäulen des Pakets statt. In Einklang mit dem Interinstitutionellen Konzept für die Folgenabschätzung hat die Gruppe am 12. Februar 2013 außerdem die drei Folgenabschätzungen zu diesem Gesetzgebungspaket erörtert und bewertet. Die eingehende Prüfung des Vorschlags zur Interoperabilität wurde am 26. Februar 2013 aufgenommen und wird voraussichtlich am 1. März 2013 fortgesetzt.
5. Die Delegationen standen dem Ziel des Vorschlags zur Interoperabilität grundsätzlich positiv gegenüber, äußerten jedoch verschiedene Bedenken zur Übertragung von Zuständigkeiten von den nationalen Behörden auf die Europäische Eisenbahnagentur und zu den Auswirkungen einer solchen Übertragung, insbesondere im Hinblick auf Kosten, Verfahrensdauer, Sicherheit des Schienennetzes der EU, Haftungsfragen, Sprachenregelung und Beschwerdeverfahren.

6. Konkret erkannten einige Delegationen an, dass weiter über die optimale Aufteilung der Zuständigkeiten zwischen nationalen Behörden und der Europäischen Eisenbahnagentur nachgedacht werden müsse, um die Integration des gesamten europäischen Eisenbahnnetzes zu beschleunigen, wobei aber auch die Grundsätze der Effizienz, der Verhältnismäßigkeit und der Subsidiarität zu beachten seien. Mehrere Delegationen warfen außerdem die Frage auf, ob für kleine Länder und Länder ohne oder mit nur wenig Auslandsverkehr ein zentrales Bescheinigungssystem erforderlich ist.

Alle Delegationen haben einen allgemeinen Prüfungsvorbehalt eingelegt; DK, NL, SI und UK haben Parlamentsvorbehalte eingelegt.

III. Fragen für die Orientierungsaussprache

7. Um zu ermöglichen, dass die Vorbereitungsgremien des Rates zügig über den Vorschlag zur Interoperabilität beraten können, hat der irische Vorsitz beschlossen, die Minister im Rahmen einer Orientierungsaussprache um Leitlinien zu ersuchen; zu diesem Zweck legt er zwei Fragen zu den vorgenannten Themen vor. Die Fragen wurden in der Sitzung der Gruppe "Landverkehr" vom 26. Februar 2013 geringfügig geändert und dann gebilligt.

Die Minister werden daher ersucht, die folgenden Fragen für die Orientierungsaussprache auf Ministerebene am 11. März 2013 zu prüfen:

Mit dem Richtlinienvorschlag zur Interoperabilität soll die Integration des gesamten europäischen Eisenbahnnetzes beschleunigt werden, indem bestehende administrative und technische Hindernisse beseitigt werden. Ferner soll das gesamte Potenzial des Binnenmarkts unter Gewährleistung eines hohen Sicherheitsniveaus ausgeschöpft werden. Die Vereinfachung der Verfahren zur Harmonisierung von Normen und zur Inbetriebnahme von Fahrzeugen und ortsfesten Einrichtungen ist für das Erreichen dieser Ziele von zentraler Bedeutung.

- 1) *Wie sieht in dieser Hinsicht letztendlich die optimale Aufteilung der Zuständigkeiten und Verantwortlichkeiten zwischen den nationalen Sicherheitsbehörden und der Europäischen Eisenbahnagentur aus, insbesondere im Hinblick auf die Genehmigung von Fahrzeugen? Wie kann ein reibungsloser Übergang zu diesem optimalen System effizient bewerkstelligt werden?*

- 2) *Um das richtige Verhältnis zwischen den Zielen der Richtlinie und den Grundsätzen der Subsidiarität, der Verhältnismäßigkeit und der Effizienz herzustellen, könnte erwogen werden, in der Richtlinie angepasste Genehmigungsverfahren vorzusehen, die unter bestimmten Bedingungen, beispielsweise im Falle eindeutig regionaler oder lokaler Netze, gelten würden. Welche Art der Zusammenarbeit zwischen nationalen Sicherheitsbehörden und der Europäischen Eisenbahnagentur könnte in diesem Zusammenhang in Betracht gezogen werden?*

IV. Fazit

8. Der Ausschuss der Ständigen Vertreter wird ersucht, die Fragen in Abschnitt III zu billigen und die Minister zu ersuchen, sich bei ihren Ausführungen auf der Tagung des Rates (Verkehr, Telekommunikation und Energie) am 11. März 2013 auf diese beiden Fragen zu konzentrieren.
