

026913/EU XXIV.GP
Eingelangt am 24/02/10

DE

DE

DE



EUROPÄISCHE KOMMISSION

Brüssel, den 24.2.2010
KOM(2010)68 endgültig

2008/0247 (COD)

MITTEILUNG DER KOMMISSION AN DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT

**gemäß Artikel 294 Absatz 6 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union
zum Standpunkt des Rates in erster Lesung im Hinblick auf den Erlass einer
Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Schaffung eines
europäischen Schienennetzes für einen wettbewerbsfähigen Güterverkehr**

MITTEILUNG DER KOMMISSION AN DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT

gemäß Artikel 294 Absatz 6 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union zum Standpunkt des Rates in erster Lesung im Hinblick auf den Erlass einer Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Schaffung eines europäischen Schienennetzes für einen wettbewerbsfähigen Güterverkehr

(Text von Bedeutung für den EWR)

1. HINTERGRUND

| | |
|---|------------|
| Übermittlung des Vorschlags an das EP und den Rat (Dokument KOM(2008) 852 endg. – 2008/0247 (COD)): | 11.12.2008 |
| Stellungnahme des Europäischen Parlaments in erster Lesung: | 23.04.2009 |
| Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses: | 15.07.2009 |
| Stellungnahme des Ausschusses der Regionen: | 07.10.2009 |
| Festlegung des Standpunkts des Rates in erster Lesung (einstimmig): | 22.02.2010 |

2. ZIEL DES KOMMISSIONSVORSCHLAGS

Mit dem Verordnungsvorschlag sollen die Mitgliedstaaten und insbesondere die Schieneninfrastrukturbetreiber verpflichtet werden, ein aus grenzüberschreitenden Güterverkehrskorridoren bestehendes europäisches Schienennetz „für einen wettbewerbsfähigen Güterverkehr“ einzurichten.

Diese Korridore sollen dafür sorgen, dass hochwertige Trassen für Güterzüge zur Verfügung stehen und diese dadurch zuverlässiger und wettbewerbsfähiger werden. Außerdem dienen die Korridore der Freisetzung zusätzlicher Kapazitäten für den Schienengüterverkehr.

Für die Schaffung dieser Schienengüterverkehrskorridore schlägt die Kommission vier Handlungsschwerpunkte vor:

- Stärkung der Zusammenarbeit zwischen den Infrastrukturbetreibern sowohl beim operativen Management der Infrastrukturen als auch bei Investitionen. Dies erfordert insbesondere die Schaffung eines spezifischen Leitungsorgans für jeden Korridor.
- Erhöhung der Zuverlässigkeit der auf diesen Korridoren für den Güterverkehr bestimmten Fahrwegkapazitäten

- Bessere Koordinierung zwischen dem Betrieb der Schieneninfrastruktur und dem Betrieb der Güterterminals (See- und Binnenhäfen, Rangierbahnhöfe usw.)
- Gewährleistung eines diskriminierungsfreien Zugangs zu diesen Korridoren für alle Unternehmen.

3. ALLGEMEINE ANMERKUNGEN ZUM STANDPUNKT DES RATES

Der Standpunkt des Rates in erster Lesung folgt den wesentlichen Grundsätzen des ursprünglichen Kommissionsvorschlags. Einige Elemente, die sich auf die Auswahl der Korridore, die Zusammenarbeit zwischen Infrastrukturbetreibern und die vorrangige Behandlung des Güterverkehrs beziehen, wurden allerdings abgeschwächt.

Andere Bestimmungen, z. B. über zugelassene Antragsteller und die Verpflichtung, grenzüberschreitende Fahrwegtrassen bei einer einzigen Anlaufstelle zu beantragen, wurden ganz gestrichen.

Trotz dieser Änderungen ist die Kommission der Ansicht, dass der Standpunkt des Rates in erster Lesung weiterhin den Zielen ihres ursprünglichen Vorschlags entspricht.

4. EINZELANMERKUNGEN ZUM STANDPUNKT DES RATES IN ERSTER LESUNG

4.1. Wesentliche Änderungen am Kommissionsvorschlag

- Auswahl der Güterverkehrskorridore (Artikel 3)

Der ursprüngliche Kommissionsvorschlag sieht die Schaffung von 1 bis 3 Korridoren je Mitgliedstaat vor, die auf der Grundlage begründeter Vorschläge der betroffenen Mitgliedstaaten und der Infrastrukturbetreiber ausgewählt werden. Der Rat schlägt ein zweistufiges Konzept vor: Eine erste Gruppe von Korridoren, die im Anhang der Verordnung aufgeführt ist, wird innerhalb von drei Jahren nach deren Inkrafttreten im Wege der Mitentscheidung ausgewählt; weitere Korridore (mindestens einer je MS) werden auf der Grundlage begründeter Vorschläge der Mitgliedstaaten ausgewählt.

Entgegen dem Ziel des Vorschlags, bei der Schaffung der Korridore den Erfordernissen des Marktes Rechnung zu tragen, wird die erste Gruppe von Korridoren nach politischen Gesichtspunkten festgelegt. Dieser politische Ansatz widerspricht auch dem ursprünglichen Ziel des Vorschlags, auf eine grenzübergreifende Verbesserung des Infrastrukturbetriebs anstatt auf die Errichtung neuer Infrastrukturen hinzuwirken.

- Leitung der Korridore (Artikel 7)

Was die Leitung der Korridore anbelangt, sollen dem ursprünglichen Vorschlag zufolge vor allem die Infrastrukturbetreiber im Mittelpunkt stehen, indem ein Leitungsorgan mit einem Direktor und eigenständiger Rechtspersönlichkeit geschaffen wird. Der Rat wünschte jedoch eine einfachere Struktur für dieses Organ (ohne Direktor und eigenständige Rechtspersönlichkeit) und, gestützt auf aktuelle Erfahrungen mit bestimmten ERTMS-Korridoren, eine Aufsicht durch die Mitgliedstaaten, indem ein mit deren

Vertretern besetzter Exekutivrat eingerichtet wird.

Die Kommission kann der Einführung einer solchen Aufsicht zustimmen, sofern dies die Unabhängigkeit des Infrastrukturbetriebs nicht beeinträchtigt.

– Einziges Anlaufstelle (Artikel 12)

Der ursprüngliche Vorschlag sieht vor, dass grenzüberschreitende Fahrwegtrassen bei der einzigen Anlaufstelle des betreffenden Korridors zu beantragen sind. Im Standpunkt des Rates in erster Lesung wird die Nutzung dieser einzigen Anlaufstelle freigestellt. Die Kommission kann dieser Änderung zustimmen.

– Zuweisung von Güterzugkapazitäten (Artikel 13)

Dieser Artikel bildet das Kernstück der Verordnung. Ziel des Vorschlags ist es nämlich, zuverlässige Zusatzkapazitäten für Güterzüge zu gewährleisten, indem ein Verfahren festgelegt wird, das den Bedürfnissen der Nutzer gerecht wird. Die Nachfrage nach Güterzugkapazitäten hängt von den Erfordernissen des Marktes ab und lässt sich nicht wie bei Personenzügen ein Jahr im Voraus bestimmen.

Deshalb sieht der Kommissionsvorschlag vor, bei der Erstellung der Jahresfahrpläne eine vorläufige Kapazitätszuweisung vorzunehmen und eine Kapazitätsreserve einzuplanen, um auf Ad-hoc-Anträge auf die Zuweisung von Güterzugtrassen reagieren zu können.

Obwohl der Rat dem Vorschlag der Kommission gefolgt ist und dessen Umsetzung (durch die Festlegung im Voraus vereinbarter Zugtrassen) sogar noch erleichtert, will er die Auswirkungen der vorläufigen Kapazitätszuweisung und der Kapazitätsreserve durch eine Bezugnahme auf die Erfordernisse des Personenverkehrs begrenzen.

– Vorrangregeln bei Störungen (Artikel 15)

Gemäß dem Vorschlag der Kommission soll die Zugpünktlichkeit auch im Störfall weiterhin gewährleistet sein. Dagegen soll dem Standpunkt des Rates in erster Lesung zufolge auch das Ziel verfolgt werden, „die Gesamtzeit für die Wiederherstellung des Normalbetriebs des Netzes auf ein Minimum zu reduzieren“ (A), und zwar „unter Berücksichtigung der Anforderungen aller Verkehrsarten“ (B).

Die Ergänzung des Rates (Teil A) stimmt inhaltlich mit der Richtlinie 2001/14/EG überein. Teil B ist keine hinreichend klare und verständliche Rechtsvorschrift und könnte in einer den Zielen der Verordnung widersprechenden Weise ausgelegt werden.

– Änderung der Kriterien für die Schaffung oder Änderung von Korridoren

Der Vorschlag der Kommission und die politische Einigung vom 11. Juni 2009 sahen die Möglichkeit vor, die in Anhang II aufgeführte Liste von Kriterien im Rahmen der Komitologie (Regelungsverfahren mit Kontrolle) ändern zu können.

Mit dem Inkrafttreten des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union ist die Komitologie durch delegierte Rechtsakte ersetzt worden. Die Kommission äußert sich hierzu wie folgt:

- **Regelung der Befugnisse der Kommission:** Der Rat wollte die Befugnisse der Kommission in Bezug auf delegierte Rechtsakte regeln und die Kommission dazu verpflichten, sich an die Durchführungsvorschriften zu halten und wichtige Elemente der Eisenbahnpolitik zu berücksichtigen.

Diese Ergänzung des Rates entspricht nicht den für delegierte Rechtsakte geltenden Bestimmungen. Zudem ist diese Ergänzung redundant, da es selbstverständlich ist, dass die Kommission als Hüterin der Verträge sich an die Durchführungsvorschriften hält.

- **Befugnisübertragung und Einwände gegen delegierte Rechtsakte:** Gemäß ihrer Mitteilung über die Durchführung von Artikel 290 AEUV und gestützt auf eine Analyse der im Standpunkt des Rates vorgesehenen spezifischen Maßnahmen sowie in Anbetracht des darin vorgesehenen Widerrufsrechts bevorzugt die Kommission eine unbefristete Befugnisübertragung, wenngleich sie dem vom Rat gewählten Ansatz (fünf Jahre mit automatischer Verlängerung) zustimmen kann. Die Kommission bedauert außerdem, dass der Rat in erster Lesung eine dreimonatige Widerspruchsfrist für den Rat und das Parlament eingeführt hat. Die Kommission bevorzugt eine Widerspruchsfrist von zwei Monaten, die auf Initiative des Rates oder des Parlaments um einen Monat verlängert werden kann. Dadurch könnten die Verfahren effizienter gestaltet werden, ohne den Grundsatz einer Gesamtdauer von drei Monaten in Frage zu stellen.
- **Konsultation von Sachverständigen:** Die Kommission nimmt den Erwägungsgrund zur Kenntnis, wonach die sie bei der Vorbereitung delegierter Rechtsakte Sachverständige zu konsultieren hat. Nach Ansicht der Kommission können Sachverständigengruppen keine offizielle institutionelle Rolle übernehmen. Daher kann ein solcher Erwägungsgrund nicht in den Basisrechtsakt aufgenommen werden. Die Kommission weist in diesem Zusammenhang auch auf ihre Mitteilung vom 9. Dezember 2009 hin.

4.2. Abänderungen des Parlaments, die ganz oder teilweise in den Standpunkt des Rates in erster Lesung übernommen wurden

– Leitung der Korridore

Organisatorisch unterliegt die Leitung der Korridore zwei Organen, nämlich dem Verwaltungsrat, dem Vertreter der Infrastrukturbetreiber angehören, und dem Exekutivrat, der sich aus Vertretern der Mitgliedstaaten zusammensetzt (Abänderung 31). Im ursprünglichen Vorschlag der Kommission war nur ein einziges Organ mit Vertretern der Infrastrukturbetreiber vorgesehen.

Eine verstärkte Aufsicht durch die Mitgliedstaaten ist möglich, sofern dies die Unabhängigkeit des Infrastrukturbetriebs nicht beeinträchtigt.

– Vorschriften für das Verkehrsmanagement

Das Europäische Parlament (Abänderung 62) und der Rat haben die Vorschriften für das Verkehrsmanagement bei Störungen des Zugverkehrs abgeschwächt. Die Kommission kann akzeptieren, dass die Vorschrift, die Pünktlichkeit von Güterzügen zu gewährleisten, „nach Möglichkeit“ und nicht systematisch Anwendung findet.

Sie kann hingegen nicht akzeptieren, dass diese Vorschrift nicht zu den Hauptverkehrszeiten gelten soll, also jenen Tageszeiten, in denen sie genutzt werden könnte. Die Kommission ist ferner der Auffassung, dass das Ziel einer möglichst raschen Wiederherstellung des Normalbetriebs bereits in den bestehenden Rechtsvorschriften enthalten ist und es sich daher erübrigt, in diesem Text darauf hinzuweisen.

4.3. Abänderungen des Parlaments, die von der Kommission gebilligt, jedoch nicht in den Standpunkt des Rates in erster Lesung übernommen wurden

– Kapazitätszuweisung

Die diesbezüglichen Abänderungen des Parlaments (insbesondere Nr. 52 und 54 bis 58) haben keine Auswirkung auf den Inhalt des ursprünglichen Kommissionsvorschlags. Der Standpunkt des Rates in erster Lesung enthält hingegen mehrere Bezugnahmen auf den Personenverkehr, die die Botschaft verwässern und einer Rechtsvorschrift, die mehr Garantien für Güterzüge bieten soll, nicht angemessen erscheinen.

– Auswahl der Korridore

Der Standpunkt des Rates in erster Lesung unterscheidet sich insofern vom Standpunkt des Parlaments, als er im Anhang eine im Wege der Mitentscheidung festgelegte Liste von Korridoren enthält.

5. FAZIT

Die Kommission ist der Auffassung, dass der in erster Lesung einstimmig festgelegte Standpunkt des Rates, trotz seines zu politischen und nicht hinreichend an den tatsächlichen Markterfordernissen orientierten Ansatzes sowie seines mangelnden Ehrgeizes hinsichtlich zusätzlicher infrastruktureller Garantien für Güterzüge, zur Verwirklichung der allgemeinen Ziele ihres Vorschlags beitragen kann.

Die Kommission bringt ihre Vorbehalte zum Ausdruck, was die vom Rat in Artikel 4 Absatz 8 eingeführte Regelung bezüglich des Erlasses delegierter Rechtsakte durch die Kommission anbelangt.

Die Kommission kann daher dem Standpunkt des Rates in erster Lesung zustimmen.