

036889/EU XXIV.GP  
Eingelangt am 17/09/10

**DE**

**DE**

**DE**



EUROPÄISCHE KOMMISSION

Brüssel, den 17.9.2010  
SEK(2010) 1043 endgültig

**ARBEITSDOKUMENT DER KOMMISSIONSDIENSTSTELLEN**

**ZUSAMMENFASSUNG DER FOLGENABSCHÄTZUNG**

**Begleitdokument zum**

**Vorschlag für eine**

**RICHTLINIE DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES**

**zur Schaffung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraums**

**(Neufassung)**

{KOM(2010) 475}

{SEK(2010) 1042}

**ARBEITSDOKUMENT DER KOMMISSIONSDIENSTSTELLEN**  
**ZUSAMMENFASSUNG DER FOLGENABSCHÄTZUNG**

*Begleitdokument zum*

**Vorschlag für eine**

**RICHTLINIE DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES**

**zur Schaffung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraums**

**(Neufassung)**

## Einleitung

Das erste Eisenbahnpaket<sup>1</sup> umfasst drei Richtlinien, deren Bestimmungen teilweise bis 1991 zurückreichen. Im Zusammenhang mit dem Programm der Kommission zur Vereinfachung der Rechtsetzung<sup>2</sup> sollen diese drei Richtlinien im Rahmen der vorgeschlagenen Neufassung des ersten Eisenbahnpakets kodifiziert und im Hinblick auf eine Vereinfachung und Konsolidierung zu einem einzigen Rechtsakt verschmolzen werden.

Das konkrete Ziel besteht darin, in diesen neuen einzigen Rechtsakt neue Bestimmungen aufzunehmen und so den bestehenden Rechtsrahmen zu vereinfachen, zu präzisieren und zu aktualisieren, damit ermittelte Schwachpunkte, Unklarheiten und Lücken beseitigt und die ursprünglichen Ziele der Vorschriften erreicht werden.

### 1. PROBLEMSTELLUNG

In diesem Bericht werden die Auswirkungen der in die Neufassung des ersten Eisenbahnpakets aufzunehmenden Maßnahmen beschrieben, mit denen drei Kernprobleme des Schienenverkehrsmarkts angegangen werden sollen:

- Der **Marktzugang** ist für neue Unternehmen nach wie vor schwierig. Im Schienengüterverkehrsmarkt ist die Zahl der neuen Anbieter weiterhin sehr gering, und die durchschnittlichen Betriebskosten der Eisenbahnunternehmen sind hoch und von steigender Tendenz.
- Der europäische Schienenverkehrsmarkt ist noch immer stark **fragmentiert**, was das Funktionieren des Marktes beeinträchtigt und insbesondere zu Lasten der Eisenbahnunternehmen geht.
- Die **Qualität der Infrastruktur** nimmt kontinuierlich ab. Die reduzierte Kapazität und Verspätungen schaden der Effizienz des Schienenverkehrs, Investitionen in Nebenleistungen und neue Technologien werden gebremst und die Fähigkeit der Eisenbahn, mit anderen Verkehrsträgern ernsthaft zu konkurrieren, wird beeinträchtigt.

Der Schienenverkehr ist deshalb nach wie vor eine uninteressante Alternative, und die Wettbewerbsfähigkeit der Branche wird im Vergleich zu anderen Verkehrsträgern, insbesondere dem Straßenverkehr, geschwächt.

Nach Ansicht der Kommission müssen diese Probleme aus drei Richtungen angegangen werden: Die bestehenden Rechtsvorschriften müssen ordnungsgemäß angewandt und durchgesetzt werden; bestehende Vorschriften sind gegebenenfalls zu präzisieren, um ihre

---

<sup>1</sup> **Richtlinie 2001/12/EG** des Europäischen Parlaments und des Rates vom 26. Februar 2001 (ABl. L 75 vom 15.3.2001, S. 1, in der geänderten Fassung), **Richtlinie 2001/13/EG** des Europäischen Parlaments und des Rates vom 26. Februar 2001 (ABl. L 75 vom 15.3.2001, S. 26, in der geänderten Fassung) sowie **Richtlinie 2001/14/EG** des Europäischen Parlaments und des Rates vom 26. Februar 2001 über die Zuweisung von Fahrwegkapazität der Eisenbahn und die Erhebung von Entgelten für die Nutzung von Eisenbahninfrastruktur (ABl. L 75 vom 15.3.2001, S. 29, in der geänderten Fassung).

<sup>2</sup> Siehe KOM(2005) 535 und KOM(2006) 690: Umsetzung des Lissabon-Programms der Gemeinschaft: Eine Strategie zur Vereinfachung des ordnungspolitischen Umfelds.

einheitliche Anwendung in allen Mitgliedstaaten zu gewährleisten; zur Lösung spezifischer Fragen sind unter Umständen neue Maßnahmen erforderlich.

## 2. HAT DIE EU DAS RECHT, TÄTIG ZU WERDEN?

### Vertragsgrundlage

Aufgrund von Titel VI des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (AEUV) darf die EU im Bereich des Verkehrs Maßnahmen ergreifen. In Artikel 90 AEUV ist festgelegt, dass die Ziele der Verträge, zu denen auch die Schaffung eines Binnenmarkts und die Erarbeitung gemeinsamer Strategien zur Förderung eines hohen Grads von Wettbewerbsfähigkeit und einer harmonischen, ausgewogenen und nachhaltigen Entwicklung des Wirtschaftslebens gehören, im Rahmen einer gemeinsamen Verkehrspolitik verfolgt werden.

### Subsidiarität

Bei den die Eisenbahnbranche betreffenden Problemen spielen länderübergreifende Aspekte eine Rolle, die ein Handeln auf EU-Ebene erfordern. Die mangelnde Koordinierung zwischen den Mitgliedstaaten und anderen Akteuren beeinträchtigt die Effizienz des grenzüberschreitenden Eisenbahnverkehrs und birgt das Risiko, dass die Schiene gegenüber dem Straßenverkehr Marktanteile einbüßt, was wiederum mehr Staus und Umweltbelastungen zur Folge hätte. Eine Präzisierung der Rechtsvorschriften über den Zugang zum Schienenverkehrsmarkt mit dem Ziel, den Markteintritt zu erleichtern, den Wettbewerb zu fördern und die Märkte für Schienenverkehrsdienste zu entwickeln, lässt sich besser auf Unionsebene als durch einzelne Mitgliedstaaten erreichen.

In Übereinstimmung mit dem Subsidiaritätsprinzip gemäß Artikel 5 des Vertrags über die Europäische Union kann das Ziel einer Neubelebung des europäischen Eisenbahnsektors besser durch eine Neufassung des ersten Eisenbahnpakets als Ergänzung zu den von der EU und den Mitgliedstaaten bereits unternommenen Maßnahmen erreicht werden.

## 3. ZIELE

Die **allgemeinen Ziele** der Initiative bestehen darin, den Eintritt in den Schienenverkehrsmarkt zu erleichtern, den Wettbewerb zu fördern und den Markt zu integrieren, um effiziente und leistungsfähige Schienenpersonen- und -güterverkehrsdienste zu entwickeln. Die Initiative soll auf bestehenden, auf EU-Ebene beschlossenen Maßnahmen aufbauen und diese ergänzen und stärken.

Die **Vereinfachung** der Rechtsetzung durch Kodifizierung und Zusammenfassung ist das erste **horizontale Ziel**, das dieser Neufassung zugrunde liegt. Zweitens würde die **Präzisierung** mancher Bestimmungen über den Zugang zum Schienenverkehrsmarkt es erleichtern, das EU-Recht in allen Mitgliedstaaten ordnungsgemäß umzusetzen und wirksam durchzuführen. Schließlich ist es notwendig, die Rechtsvorschriften zu **aktualisieren**, indem obsoleete Bestimmungen (die in der Vergangenheit vor der Marktöffnung relevant waren) aufgehoben und neue eingeführt werden, die dem derzeitigen Funktionieren des Marktes besser entsprechen.

Die **spezifischen Ziele** der Initiative sind:

- besserer, diskriminierungsfreier Zugang zu Serviceeinrichtungen;
- transparentere Gestaltung des institutionellen Rahmens des Schienenverkehrsmarkts;
- bessere Zusammenarbeit und Koordinierung zur Förderung des grenzüberschreitenden Schienenverkehrs;
- Schaffung wirksamer Anreize für eine solide und dauerhafte Finanzierung;
- Stärkung der Unabhängigkeit der Regulierungsstellen und Erweiterung ihrer Zuständigkeiten.

#### 4. HANDLUNGSOPTIONEN

Im Rahmen der Neufassung sind 26 Änderungen vorgesehen.

Für Änderungen, die neun neue Maßnahmen beinhalten, wurde eine Folgenabschätzung für nötig befunden. Vier dieser Maßnahmen hatte die Kommission bereits zuvor einer Folgenabschätzung unterzogen, so dass nur fünf Maßnahmen untersucht wurden. Angesichts der begrenzten Tragweite der Maßnahmen wurde eine qualitative Analyse vorgenommen, die einen Vergleich mit den Auswirkungen von Alternativmaßnahmen ermöglicht. Die für die fünf neuen Maßnahmen untersuchten Alternativen sowie deren Auswirkungen sind nachstehend aufgeführt. Anhand dieser Untersuchung wurde für jede Maßnahme jeweils eine Alternative ausgewählt.

Darüber hinaus enthält der Bericht eine quantitative Bewertung der wirtschaftlichen, sozialen und ökologischen Auswirkungen sowie der Verwaltungskosten, die sich aus den ausgewählten Änderungen insgesamt ergeben. Diese quantitativen Auswirkungen werden in Abschnitt 5 beschrieben.

##### 4.1. Schienenverkehrsbezogene Leistungen

Die Anforderung, wonach die Leitung von Serviceeinrichtungen unabhängig von der Erbringung von Verkehrsleistungen sein muss, wird zu weniger Interessenkonflikten und Diskriminierungen beim Zugang zu solchen Diensten führen, was wiederum die Geschäftsentwicklung neuer Marktteilnehmer begünstigt.

	<b>Alternative 1</b>	<b>Alternative 2</b>	<b>Alternative 3</b>
Erbringung schienenverkehrsbezogener Leistungen	Die Betreiber von Serviceeinrichtungen sind rechtlich unabhängig von Unternehmen bzw. Einrichtungen, die im Schienenverkehrsmarkt eine beherrschende Stellung haben.	Die Betreiber von Serviceeinrichtungen sind rechtlich, organisatorisch und in den Entscheidungen unabhängig von Unternehmen bzw. Einrichtungen, die im Schienenverkehrsmarkt eine beherrschende	Die Betreiber von Serviceeinrichtungen sind rechtlich, organisatorisch und in den Entscheidungen unabhängig von allen im Schienenverkehrsmarkt tätigen Unternehmen und Einrichtungen.

		Stellung haben.	
--	--	-----------------	--

Alternative 1 führt weiterhin zu Interessenkonflikten, da die Unabhängigkeit nur in rechtlicher Hinsicht besteht und der Betreiber einer Serviceeinrichtung Teil einer Holdinggesellschaft sein könnte, die auch ein etabliertes Eisenbahnunternehmen kontrolliert.

Alternative 2 gewährleistet angemessene Unabhängigkeit und wird die Entwicklung schienenverkehrsbezogener Leistungen beeinflussen, da der Zugang zu solchen Diensten für neue Anbieter leichter und kostengünstiger wird. Im Vergleich zu Alternative 1 sind die Verwaltungskosten geringer.

Alternative 3 bezieht sämtliche Betreiber ein und ist strenger und weniger effektiv als Alternative 2. Investitionen in neue Serviceeinrichtungen wären weniger interessant, da neue Eisenbahnunternehmen, die gerade in den Aufbau einer Serviceeinrichtung investiert haben, diese wieder verkaufen oder jemand anders mit ihrer Leitung beauftragen müssten.

Alternative 2 ist am vielversprechendsten, da mögliche Interessenkonflikte zwar ausgeschlossen, künftige Investitionen neuer Eisenbahnunternehmen in schienenverkehrsbezogene Leistungen jedoch nicht gehemmt werden.

#### 4.2. Verfügbarkeit von Serviceeinrichtungen

Durch Sonderbestimmungen, die Anreize für eine effektivere Nutzung vorhandener Einrichtungen bieten, werden mit einem Mindestaufwand an Investitionen zusätzliche Infrastrukturkapazitäten geschaffen. Die höhere Verfügbarkeit von Serviceeinrichtungen wird zur Beseitigung spezifischer Engpässe im Schienenverkehrsmarkt beitragen.

	Alternative 1	Alternative 2	Alternative 3
Verfügbarkeit von Serviceeinrichtungen	Finanzielle Sanktion bei Nichtnutzung	Bei Nichtnutzung der Serviceeinrichtung muss der Eigentümer sie zur Vermietung oder zum Leasing anbieten.	Bei Nichtnutzung der Serviceeinrichtung muss der Eigentümer sie zum Verkauf anbieten.

Alternative 1 wäre nicht immer wirksam, da Betreiber es unter Umständen vorziehen, eine Geldbuße zu zahlen und die Einrichtung nicht wieder zu öffnen, um den Eintritt neuer Wettbewerber zu vermeiden.

Alternative 2 hätte spürbare Auswirkungen. Neue Anbieter können vormals ungenutzte Serviceeinrichtungen übernehmen, und die Zunahme an verfügbaren Diensten hat niedrigere Entgelte für neue Eisenbahnunternehmen zur Folge. Diese Alternative verursacht höhere Verwaltungskosten als Alternative 1, weil das Mieten oder Leasen der Einrichtungen neue Verwaltungsabläufe erfordert.

Alternative 3 sieht den Verkauf ungenutzter Serviceeinrichtungen vor. Eigentümer von Serviceeinrichtungen, die neue Eisenbahnunternehmen vom Markt fernhalten wollen, ziehen

es unter Umständen jedoch vor, ihre Einrichtung an ein Immobilienunternehmen und nicht an einen anderen Betreiber zu verkaufen.

Am aussichtsreichsten ist die Alternative 2. Zwar dürften die Verwaltungskosten höher sein als bei Alternative 1, doch werden diese durch die Vorteile weitgehend ausgeglichen.

### 4.3. Getrennte Rechnungsführung

Durch ihre Befugnis, bei Infrastrukturbetreibern und Eisenbahnunternehmen Rechnungsprüfungen vorzunehmen, werden die Regulierungsstellen in die Lage versetzt, die Trennung der Rechnungsführung zu kontrollieren und unlautere Praktiken oder Situationen zu erkennen, die es zu beobachten gilt. Einheitliche Vorgaben hinsichtlich Form und Inhalt der zu erteilenden Auskünfte würden es ermöglichen, die Einhaltung der Entgeltgrundsätze zu überprüfen.

	Alternative 1	Alternative 2	Alternative 3
Trennung der Rechnungsführung	Regelmäßige externe Prüfungen von unabhängiger Seite mit Berichterstattung an die Regulierungsstellen	Befugnis der Eisenbahn-Regulierungsstelle, die Trennung der Rechnungsführung zu prüfen oder von externer Seite prüfen zu lassen  und  aggregierte und standardisierte Kostenaufstellungen mit empfohlenen Mindestangaben zu verlangen	Befugnis der Eisenbahn-Regulierungsstelle, die Trennung der Rechnungsführung zu prüfen oder von externer Seite prüfen zu lassen  und  aggregierte und standardisierte Kostenaufstellungen mit umfassenden, einheitlichen Angaben unter Verwendung eines Musters zu verlangen

Alternative 1 führt zu weniger Marktverfälschungen und unsachgemäßer Verwendung öffentlicher Gelder sowie zu mehr internem Wettbewerb. Allerdings sind die wirtschaftlichen Auswirkungen von Alternative 2 größer, da die Regulierungsstellen durch bessere Informationen die Möglichkeit bekommen, die Einhaltung der Entgeltgrundsätze durch die Infrastrukturbetreiber wirksam zu kontrollieren, was wiederum zu niedrigeren und transparenteren Weegeentgelten führt.

Die Einführung eines gemeinsamen detaillierten Musters in Alternative 3 gewährleistet zwar vollständige Kostenaufstellungen, erhöht aber die Verwaltungskosten für den öffentlichen Sektor und die Unternehmen, ohne die Wirksamkeit dieser Alternative wesentlich zu steigern.

Alternative 2 erhält den Vorzug, da sie den Regulierungsstellen eine wirksame Aufsicht über die Infrastrukturbetreiber und etablierten Eisenbahnunternehmen ermöglicht, ohne hohe Verwaltungskosten wie in Alternative 3 zu verursachen.



#### 4.4. Hilfe für benachteiligte Unternehmen

Erhalten Wettbewerbsbehörden oder Regulierungsstellen erweiterte Zuständigkeiten für eine angemessene Unterstützung von Unternehmen, die beim Zugang zu Serviceeinrichtungen benachteiligt werden, so führt dies zu einem Abbau von Markteintrittshindernissen für Neueinsteiger, zu neuen Impulsen für die Entwicklung von Wirtschaftsaktivitäten und in einigen Fällen zu niedrigeren Service-Entgelten.

	Alternative 1	Alternative 2	Alternative 3
Hilfe für benachteiligte Unternehmen	Empfehlung an die Mitgliedstaaten, die Wettbewerbsbehörden zu ermächtigen, in Fällen von marktbeherrschender Stellung Dringlichkeitsverfahren durchzuführen	Ausweitung der Zuständigkeit der Regulierungsstellen auf Entscheidungen in Bezug auf Anhang II der Richtlinie 2001/14 (schienenverkehrsbezogene Leistungen)	Ausweitung der Zuständigkeit der Regulierungsstellen auf Entscheidungen in Bezug auf Anhang II der Richtlinie 2001/14 (schienenverkehrsbezogene Leistungen)  Dringlichkeitsverfahren für vorausschauendes Eingreifen

Durch die in Alternative 1 vorgesehenen Dringlichkeitsverfahren in Fällen einer marktbeherrschenden Stellung, die in die Zuständigkeit der Wettbewerbsbehörden fallen, erhalten neue Marktteilnehmer schnelleren Zugang zu Serviceeinrichtungen. Eine Reihe solcher Fälle würden allerdings ungelöst bleiben, und höhere Verwaltungskosten sind auch zu erwarten.

Nach Alternative 2 sind die Wettbewerbsbehörden weiterhin zu Eingriffen befugt, daneben können sich aber auch die Akteure des Schienenverkehrsmarktes mit Diskriminierungsfragen an die Regulierungsstellen wenden. Dadurch werden Benachteiligungen beim Zugang zu schienenverkehrsbezogenen Leistungen und Markteintrittshindernisse für Neueinsteiger wirksamer abgebaut als bei Alternative 1.

Auch unter Alternative 3 sind die Regulierungsstellen befugt, bei marktbeherrschender Stellung vorausschauend einzugreifen. Allerdings besteht das Risiko einer Überregulierung durch die Auferlegung von Entscheidungen, auch wenn keine besonderen Beanstandungen vorliegen.

Alternative 2 erhält den Vorzug, da sie den Regulierungsstellen die Möglichkeit gibt, immer dann, wenn Unternehmen sich diskriminiert fühlen, tätig zu werden und Angelegenheiten in Bezug auf schienenverkehrsbezogene Leistungen zu überwachen, ohne die übermäßig hohen Verwaltungskosten von Alternative 3 zu verursachen.

#### 4.5. Unabhängigkeit der Regulierungsstellen

Zusätzliche Anforderungen an die Unabhängigkeit der Regulierungsstellen von den etablierten Eisenbahnunternehmen werden für vollständig unabhängige Entscheidungs-

prozesse sorgen und damit die Grundlagen für fairen Wettbewerb im Eisenbahnmarkt schaffen.

	Alternative 1	Alternative 2
Unabhängigkeit der Regulierungsstellen	<p>Die Regulierungsstellen erlangen in Aufbau, Finanzierung, Rechtsstruktur und Entscheidungsfindung Unabhängigkeit von Infrastrukturbetreibern, entgelterhebenden Stellen, Zuweisungsstellen und Antragstellern sowie von der Behörde, die Eigentumsrechte an dem etablierten Eisenbahnunternehmen wahrnimmt,</p> <p>und</p> <p>funktionelle Unabhängigkeit von zuständigen Behörden, die an der Vergabe öffentlicher Dienstleistungsaufträge mitwirken.</p>	<p>In jedem Mitgliedstaat werden nationale Regulierungsstellen eingerichtet,</p> <p>die von anderen Behörden rechtlich getrennt und in Aufbau, Funktion, Hierarchie und Entscheidungsfindung unabhängig sind,</p> <p>die in Aufbau, Finanzierung, Rechtsstruktur und Entscheidungsfindung von Infrastrukturbetreibern, entgelterhebenden Stellen, Zuweisungsstellen und Antragstellern unabhängig sind,</p> <p>und</p> <p>die funktionell unabhängig von zuständigen Behörden sind, die an der Vergabe öffentlicher Dienstleistungsaufträge mitwirken.</p>

Alternative 1 sorgt dafür, dass Interessenkonflikte beseitigt werden und die Regulierungsstellen in der EU über die gleichen Verwaltungskapazitäten verfügen. Dies führt zu Chancengleichheit für alle Eisenbahnunternehmen und damit zum Abbau von Markteintrittsschranken.

Alternative 2 sieht außerdem die rechtliche Trennung und Unabhängigkeit der Regulierungsstellen von anderen Behörden vor; im Vergleich zu Alternative 1 würden sie jedoch keine weitergehende Unabhängigkeit von Infrastrukturbetreibern und etablierten Eisenbahnunternehmen erlangen.

Alternative 1 erhält den Vorzug, da sie eine angemessene Unabhängigkeit aller Regulierungsstellen in der EU gewährleistet, sich positiv auf Wirtschaft, Gesellschaft und Umwelt auswirkt und die Verwaltungskosten auf ein vertretbares Maß beschränkt werden.

## 5. QUANTITATIVE FOLGENABSCHÄTZUNG FÜR DEN GESAMTEN VORSCHLAG

### 5.1. Wirtschaftliche Auswirkungen

Im Hinblick auf den **Wettbewerb** wird sich das Änderungspaket geringfügig auf die Marktanteile im Güterverkehr auswirken und zu einer Stabilisierung bzw. frühzeitigeren Umkehr des allgemeinen Negativtrends führen. Durch die in dem Paket vorgeschlagenen Änderungen dürfte die Zahl der neuen Eisenbahnunternehmen um 3 - 4 % und der Marktanteil der nicht etablierten Unternehmen um 2 - 3 % zunehmen. Unter dem **Qualitätsaspekt** würde sich die Zahl der Todesopfer im Straßengüterverkehr verringern. Allerdings wäre nur eine geringe bis sehr geringe Korrelation zwischen Marktöffnung und Pünktlichkeit zu verzeichnen. Die Betriebskosten könnten um etwa 6 % verringert werden.

### 5.2. Verwaltungskosten

Berücksichtigt wurden zwei Arten von Verwaltungskosten: **einmalige Verwaltungskosten**, worunter Anfangskosten oder Kosten zu verstehen sind, die bei der Anpassung von Verfahren zur Erfüllung bürokratischer Auflagen oder der Durchführung spezifischer Maßnahmen entstehen, und **laufende Verwaltungskosten**, die als jährliche Kosten definiert sind. Diese Kosten entstehen hauptsächlich durch neue Veröffentlichungspflichten, und zwar für die Mitgliedstaaten (Entgeltregelungen und mittel- bis langfristige Strategien für den Infrastrukturausbau), Infrastrukturbetreiber (zusätzliche Angaben in den Schienennetz-Nutzungsbedingungen) sowie für Terminalbetreiber (Zugangsbedingungen) und Genehmigungsbehörden (Voraussetzungen für die Erteilung von Genehmigungen).

### 5.3. Soziale Auswirkungen

Im Hinblick auf die **Beschäftigung** würde das Paket 1 700 000 Arbeitsstunden erfordern, was mehr als 1000 zusätzlichen Stellen entspricht. Die Verkehrsverlagerung von der Straße auf die Schiene hätte einen leichten Beschäftigungsrückgang im Kraftverkehr zur Folge. Die generelle Nachfrage nach qualifizierten Arbeitskräften und Schulungseinrichtungen würde zunehmen.

### 5.4. Auswirkungen auf die Umwelt

Die Änderungen dürften zu weniger CO<sub>2</sub>-Emissionen und besserer Luftqualität führen. Infolge einer Verkehrszunahme kann das Paket mehr Lärmemissionen zur Folge haben, die aber durch Lärminderungsmaßnahmen wieder ausgeglichen werden. Die Vorteile durch geringeren Energieverbrauch dürften im Jahr der vollständigen Umsetzung des Pakets am stärksten und anschließend wieder etwas weniger zu spüren sein, da voraussichtlich die Energieeffizienz von Lastkraftwagen steigen wird.

## 6. ÜBERWACHUNG UND BEWERTUNG

Informationen aus den vorhandenen Überwachungssystemen sollten genutzt und durch zusätzliche Indikatoren ergänzt werden. Die Realisierung der Maßnahme hängt von den gemeinsamen Anstrengungen der Mitgliedstaaten ab, so dass die Harmonisierung der Überwachungssysteme von zentraler Bedeutung ist.

Da die meisten einschlägigen Indikatoren derzeit im Rahmen des RMMS<sup>3</sup> (Überwachungssystem für den Schienenverkehrsmarkt) überwacht werden, könnte die Überwachung dieser Initiative innerhalb des RMMS stattfinden.

---

<sup>3</sup> Siehe KOM(2007) 609 und KOM(2009) 676.