



**RAT DER  
EUROPÄISCHEN UNION**

**Brüssel, den 8. März 2012 (09.03)  
(OR. en)**

---

**Interinstitutionelles Dossier:  
2010/0253 (COD)**

---

**18581/2/11  
REV 2 ADD 1**

**TRANS 365  
CODEC 2430  
PARLNAT 340**

### **BEGRÜNDUNG DES RATES**

---

Betr.: Standpunkt des Rates in erster Lesung im Hinblick auf den Erlass einer Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Schaffung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraums (Neufassung)  
– Begründung des Rates  
Vom Rat am 8. März 2012 angenommen

---

## I. EINLEITUNG

Die Kommission hat dem Rat am 21. September 2010 ihren Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Schaffung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraums (Neufassung)<sup>1</sup> vorgelegt.

Das Europäische Parlament hat seinen Standpunkt in erster Lesung am 16. November 2011 festgelegt<sup>2</sup>.

Der Rat hat am 12. Dezember 2011 eine politische Einigung über den Entwurf der Richtlinie erzielt. Nach der Überarbeitung durch die Rechts- und Sprachsachverständigen hat der Rat seinen Standpunkt in erster Lesung nach dem ordentlichen Gesetzgebungsverfahren gemäß Artikel 294 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union am 8. März 2012 festgelegt.

Bei seinen Beratungen hat der Rat die Stellungnahmen des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses und des Ausschusses der Regionen berücksichtigt.

---

<sup>1</sup> Dok. 13789/10.

<sup>2</sup> Dok. TA/2011/503/P7.

## II. ANALYSE DES STANDPUNKTS IN ERSTER LESUNG

### 1. Allgemeines

Mit dem Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Schaffung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraums (Neufassung) wird darauf abgezielt, mittels einer Neufassung des ersten Eisenbahnpakets die Regelungen für den europäischen Eisenbahnsektor zu vereinfachen, zu präzisieren und zu modernisieren und gleichzeitig Fortschritte im Hinblick auf die Umsetzung der Strategie "Europa 2020" zu verwirklichen. Das Ziel der Neufassung besteht in einer Rechtsvereinfachung in der Weise, dass die verschiedenen Rechtsvorschriften für den Zugang zum Schienenverkehrsmarkt zusammengelegt und präzisiert werden. Darüber hinaus sollen die Vorschriften aktualisiert und hierzu veraltete Bestimmungen gestrichen und neue Bestimmungen eingeführt werden, die dem heutigen Schienenverkehrsmarkt in der Praxis besser gerecht werden.

Der Neufassungsvorschlag der Kommission erstreckt sich hauptsächlich auf Folgendes:

- Finanzierung der Eisenbahninfrastruktur und Wegeentgelte;
- Zugangs- und Wettbewerbsbedingungen auf dem Schienenverkehrsmarkt;
- Regulierungsaufsicht über den Schienenverkehrsmarkt.

Der Rat stimmt der Kommission zwar zu, was das Ziel des Vorschlags betrifft, hat im übrigen jedoch einen anderen Ansatz verfolgt und mehrere Änderungen am ursprünglichen Vorschlag vorgenommen. Eine ganze Reihe der vorgeschlagenen Bestimmungen ist nicht annehmbar, weil ihre Auswirkungen als zu weitreichend erachtet werden; dies gilt besonders für die Bedingungen für den Zugang der Eisenbahnunternehmen zu den Serviceeinrichtungen, für die Entgeltgrundsätze für die Nutzung der Eisenbahninfrastruktur und der Serviceeinrichtungen sowie für die Funktionen der Regulierungsstelle. Andere Bestimmungen wurden umformuliert, um die bestehenden drei Richtlinien einfacher und klarer zu fassen.

Daraus folgt, dass der Standpunkt des Rates in erster Lesung den ursprünglichen Kommissionsvorschlag durch die Umformulierung bzw. Streichung mehrerer Textabschnitte in gewissem Umfang ändert. Dies bedeutet, dass der Rat sämtliche Abänderungen, die das Europäische Parlament in seiner Stellungnahme in erster Lesung an den nunmehr gestrichenen Bestimmungen vorgenommen hatte, nicht akzeptieren kann.

## 2. Zentrale politische Fragen

### i) Bedingungen für den Zugang der Eisenbahnunternehmen zu den Serviceeinrichtungen und zu den dort erbrachten Leistungen (Artikel 13 und Anhang III)

Damit neuen Eisenbahnunternehmen ein ordnungsgemäßer Marktzugang geboten und infolgedessen ein stärkerer Wettbewerb im Eisenbahnsektor bewirkt wird, schlägt die Kommission vor, Unabhängigkeitsanforderungen einzuführen, wonach für den Betrieb der Serviceeinrichtungen und für die Erbringung von Schienenverkehrsdiensten insbesondere die rechtliche und organisatorische Unabhängigkeit sowie die Unabhängigkeit in den Entscheidungen verlangt werden, um Interessenkonflikte zwischen Erbringern von schienenverkehrsbezogenen Leistungen und Eigentümern der Serviceeinrichtungen einerseits und etablierten Eisenbahnunternehmen andererseits auszuschließen.

Der Rat vertritt die Auffassung, dass der Kommissionsvorschlag diesbezüglich geändert werden muss, indem der Ausdruck "rechtlich ... unabhängig" durch "organisatorisch und in den Entscheidungen ... unabhängig" ersetzt wird. Im Besonderen führte der Rat eine Unterscheidung ein zwischen den wesentlichen Serviceeinrichtungen, bei denen ein höheres Wettbewerbsniveau zu gewährleisten ist, und den übrigen Serviceeinrichtungen. Für letztere sieht der Rat lediglich eine getrennte Rechnungsführung vor; für die wesentlichen Serviceeinrichtungen, zu denen der Zugang verbessert werden muss, führte der Rat die Anforderung ein, dass sie organisatorisch und in den Entscheidungen unabhängig sein müssen.

Ferner fügte der Rat hinzu, dass diese Unabhängigkeitsvorgabe keine Pflicht zur Schaffung einer separaten Stelle oder eines separaten Unternehmens für Serviceeinrichtungen begründet; sie kann dadurch erfüllt werden, dass innerhalb ein und desselben Unternehmens voneinander getrennte Unternehmensbereiche eingerichtet werden.

Im Übrigen ist im ursprünglichen Vorschlag der Kommission vorgesehen, dass für den Betrieb von Serviceeinrichtungen für schienenverkehrsbezogene Leistungen die Regel "Nutzen oder Abgeben" ("*Use it or lease it*") eingeführt wird. Wird eine Serviceeinrichtung über einen bestimmten Zeitraum nicht genutzt, so muss sie vom Eigentümer anderen Interessenten (auf Miet- oder Leasingbasis) zur Verfügung gestellt werden. Die vorgeschlagene Maßnahme soll durch die Vermeidung von Problemen aufgrund einer künstlich erzeugten Sättigung für eine höhere Verfügbarkeit solcher Einrichtungen am Markt sorgen.

Der Rat stimmt dem vorgeschlagenen Ansatz zu, schlägt aber vor, entgegen dem ursprünglichen Vorschlag der Kommission den betreffenden Zeitraum von zwei auf drei Jahre auszuweiten. Ferner vertritt der Rat die Auffassung, dass das Eisenbahnunternehmen gegenüber dem Betreiber sein Interesse an der Nutzung dieser Einrichtung auf der Grundlage nachgewiesenen Bedarfs bekunden muss. Schließlich hat der Rat hinzugefügt, dass der Betreiber das Recht hat, die Vermietung bzw. das Leasing der betreffenden Serviceeinrichtung dadurch abzuwenden, dass er nachweist, dass ein Umstellungsprozess im Gange ist.

Das Europäische Parlament schlägt einen breiteren Geltungsbereich für die Trennungsanforderungen in Artikel 13 Absatz 2 vor, aber der Rat ist dagegen, dass weitere Serviceeinrichtungen den Trennungsanforderungen unterworfen werden sollen.

In diesem Zusammenhang wurde die Abänderung 62 des Europäischen Parlaments vom Rat nicht akzeptiert.

- ii) Entgeltgrundsätze und Ausnahmen von den Entgeltgrundsätzen (Artikel 31 und 32 sowie Anhang VIII)

#### Direkte Kosten

Im ursprünglichen Vorschlag der Kommission ist vorgesehen, dass die in Anhang III Nummer 1 festgelegten Entgelte für das "Mindestzugangspaket" bei Dienstleistungen in Höhe der Kosten festzulegen sind, die unmittelbar aufgrund des Zugbetriebs nach Maßgabe von Anhang VIII Nummer 1 anfallen. Letztere Bestimmung enthält eine Auflistung der bei der Berechnung der direkten Kosten für das Mindestzugangspaket auszuklammernden Kostenbestandteile. Nach dem Vorschlag soll es der Kommission möglich sein, diese Auflistung im Wege delegierter Rechtsakte zu ändern.

Der Rat befürwortet zwar den Grundsatz, dass die Entgelte für das Mindestzugangspaket und für den Zugang zu Infrastrukturen, durch die Serviceeinrichtungen angebunden werden, in Höhe der Kosten festgesetzt werden, die unmittelbar aufgrund des Zugbetriebs anfallen, vertritt aber die Auffassung, dass Anhang VIII Nummer 1 gestrichen und die Methode für die Berechnung der unmittelbar aufgrund des Zugbetriebs angefallenen Kosten im Wege von Durchführungsrechtsakten angenommen werden sollte, um eine einheitliche Anwendung dieses Artikels sicherzustellen. Ferner führte der Rat eine Bestimmung ein, wonach der Infrastrukturbetreiber beschließen kann, die Methode für die Berechnung der direkten Kosten über einen Zeitraum von fünf Jahren ab dem Ablauf der Frist für die Umsetzung der Richtlinie schrittweise zu übernehmen. Mit dieser Bestimmung soll den Mitgliedstaaten Zeit gewährt werden, damit sie ihre Infrastrukturfinanzierung schrittweise mit der gemeinsamen Methode in Einklang bringen können.

### Lärmabhängige Entgelte

Die Kommission schlägt vor, dass bei einer nach den Unionsrechtsvorschriften für den Straßengüterverkehr zulässigen Anlastung der Kosten von Lärmauswirkungen die Wegeentgelte zu ändern sind, um den Kosten von Lärmauswirkungen des Zugbetriebs Rechnung zu tragen. Mit der vorgeschlagenen Differenzierung der Trassenzugangsentgelte anhand der Lärmemissionen sollen deutliche Anreize zur Modernisierung des rollenden Materials vermittelt werden.

Der Rat vertritt die Auffassung, dass der Ansatz der Kommission für die Anlastung der Kosten der Lärmauswirkungen für die Mitgliedstaaten eine Wahlmöglichkeit bleiben muss, damit negative finanzielle Auswirkungen auf die Infrastrukturbetreiber vermieden werden. Ferner wird der Kommission die Möglichkeit eingeräumt, Durchführungsmaßnahmen mit den Modalitäten für die Anwendung der Anlastung der Kosten von Lärmauswirkungen zu erlassen, mit denen gewährleistet wird, dass bei der Differenzierung der Entgelte gegebenenfalls die Schutzwürdigkeit des betreffenden Gebiets berücksichtigt wird, insbesondere hinsichtlich des Umfangs der betroffenen Bevölkerung und der Zugzusammensetzung und ihrer Auswirkungen auf die Lärmemissionen.

## Europäisches Zugsteuerungssystem

Nach dem Vorschlag der Kommission würden die Weegeentgelte für Züge, die über das Europäische Zugsteuerungssystem (ETCS) verfügen, vorübergehend herabgesetzt werden. Der Rat befürwortet eine fakultative Regelung und lehnt jegliche obligatorische Maßnahme in diesem Bereich ab.

Allgemein folgt das Europäische Parlament dem Ansatz der Kommission hinsichtlich der Grundregeln für Weegeentgelte. Es hat sogar vorgeschlagen, die im Kommissionsvorschlag vorgesehenen Bedingungen für die Anlastung der Kosten von Lärmauswirkungen zu verschärfen und diese unabhängig von den Maßnahmen im Straßensektor zwingend vorzuschreiben. Das Parlament besteht zudem darauf, die Herabsetzung der Weegeentgelte für Züge, die über das ETCS verfügen, zwingend vorzuschreiben. Zudem schlägt das Parlament vor, die Möglichkeit zur Anlastung anderer umweltbezogener Kosten nur dann einzuschränken, wenn eine solche Anlastung durch Unionsrechtsvorschriften für den Straßengüterverkehr erfolgt, und besteht darauf, dass potenzielle künftige Einnahmen zugunsten der Verkehrssysteme zweckgebunden werden.

Diesbezüglich war der Rat nicht in der Lage, die Abänderungen 78, 79, 80 und 132 zu berücksichtigen.

### iii) Finanzierung des Infrastrukturbetreibers sowie Infrastrukturkosten und Rechnungsführung (Artikel 8, Artikel 30 und Anhang VII)

Der ursprüngliche Kommissionsvorschlag sieht vor, dass Infrastrukturbetreibern Anreize zur Senkung der mit der Fahrwegbereitstellung verbundenen Kosten und der Zugangsentgelte gegeben werden. Nach diesem Vorschlag können diese Anreize nur durch eine vertragliche Vereinbarung zwischen der zuständigen nationalen Behörde und dem Infrastrukturbetreiber hinsichtlich der Infrastrukturkosten und der Zugangsentgelte umgesetzt werden. Der Kommissionsvorschlag sieht zudem vor, dass die vertraglichen Vereinbarungen zwischen den nationalen Behörden und den Infrastrukturbetreibern für eine Laufzeit von mindestens fünf Jahren geschlossen werden. Hauptziel der Kommission ist dabei die Förderung langfristiger Strategien zur Entwicklung der Eisenbahn.

Der Rat befürwortet grundsätzlich den Ansatz der Kommission in diesem Punkt, zieht es jedoch vor, dass die Möglichkeit vorgesehen wird, Regulierungsmaßnahmen zur Umsetzung der genannten Anreize anzuwenden, die eine Alternative zu den genannten vertraglichen Vereinbarungen bilden, und dass die Mindestlaufzeit der vertraglichen Vereinbarungen auf drei Jahre verkürzt wird. Zudem schlägt der Rat vor, zu verdeutlichen, dass es die Mitgliedstaaten sind, die die Höhe der öffentlichen Mittel zur Finanzierung der Infrastruktur bestimmen.

Der Rat ist wie die Kommission bestrebt, dass eine Entwicklungsstrategie für die Infrastrukturbetreiber festgelegt wird, sofern diese unverbindlich veröffentlicht wird. Zudem hält der Rat es nicht für zweckmäßig, eine feste Frist vorzugeben, in der Ein- und Ausnahmen der Infrastrukturbetreiber ausgeglichen sein müssen, und zieht es vor, einen angemessenen Zeitraum vorzusehen, der die Laufzeit der vertraglichen Vereinbarung nach Artikel 30 Absatz 2 nicht überschreitet.

Das Europäische Parlament schlägt vor, die Laufzeit der nationalen Strategien zum Ausbau der Infrastruktur zu verlängern, die Anhörung interessierter Kreise zu diesen Strategien auszuweiten, die Verpflichtung der Mitgliedstaaten zur Bereitstellung öffentlicher Finanzmittel zu verstärken und die von der Kommission ursprünglich vorgesehene Frist, in der der Ausgleich der Ein- und Ausnahmen der Infrastrukturbetreiber gewährleistet werden soll, zu verkürzen. In diesem Zusammenhang wurden die Abänderungen 55 und 78 des Europäischen Parlaments vom Rat nicht akzeptiert.

iv) Trennung zwischen Infrastrukturbetreibern und Eisenbahnunternehmen (Artikel 6 und 7)

Der Rat befürwortet den Ansatz der Kommission, die Frage der Trennung zwischen Infrastrukturbetreibern und Eisenbahnunternehmen nicht im Rahmen der vorgeschlagenen Neufassung der Richtlinie zur Schaffung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraums aufzugreifen.



Das Europäische Parlament schlägt allerdings vor, spezifische Anforderungen für IT-Dienste und Personalpolitik einzuführen. Darüber hinaus hat das Parlament die bestehenden Anforderungen bezüglich der getrennten Rechnungsführung zwischen Infrastrukturbetreibern und Eisenbahnunternehmen abgeändert. Schließlich fordert das Parlament die Kommission auf, zu dieser Frage vor Ende 2012 einen neuen Legislativvorschlag vorzulegen, um eine vollständige Trennung zwischen Infrastrukturbetrieb und Erbringung von Verkehrsleistungen sicherzustellen. Das Parlament besteht darauf, dass der neue Vorschlag auch die Öffnung des inländischen Marktes für den Schienenpersonenverkehr vorsehen sollte.

Der Rat konnte die Abänderungen 51, 52, 53 und 54 daher nicht berücksichtigen.

v) Aufgaben der Regulierungsstelle (Artikel 55 bis 57)

Der Kommissionsvorschlag enthält mehrere neue Bestimmungen, die gewährleisten sollen, dass die Regulierungsstellen durch größere Unabhängigkeit, erweiterte Zuständigkeiten und zusätzliche Mittel ihre Aufgaben wirksam ausüben können.

Es wird vorgeschlagen, die Bestimmungen zur Unabhängigkeit der Regulierungsstellen zu aktualisieren, indem vorgegeben wird, dass sie von allen öffentlichen und privaten Stellen unabhängig sein müssen. Dies soll das Risiko von Interessenkonflikten verringern und die Aufsichtskapazitäten der Regulierungsstellen erhöhen.

Zudem sieht der Kommissionsvorschlag eine Ausweitung der Zuständigkeit der Regulierungsstellen auf folgende Funktionen vor: 1) Entscheidungen über den Zugang zu schienenverkehrsbezogenen Leistungen, die für den Markteintritt und fairen Wettbewerb unverzichtbar sind; 2) Maßnahmen, durch die vermieden wird, dass für den Ausgleich unrentabler Aktivitäten gewährte staatliche Mittel zur Finanzierung kommerzieller Tätigkeiten zweckentfremdet werden; ferner wird vorgeschlagen, den Regulierungsstellen die Befugnis zu erteilen, Prüfungen vorzunehmen oder externe Kontrollen von Eisenbahnunternehmen und Infrastrukturbetreibern einzuleiten, um festzustellen, ob die Bestimmungen zur getrennten Rechnungsführung gemäß Artikel 6 eingehalten werden. Schließlich schlägt die Kommission in der Neufassung vor, dass die Infrastrukturbetreiber aggregierte und standardisierte Kostendaten in Form sogenannter "Finanzberichte zu Aufsichtszwecken" vorlegen, damit die Regulierungsstellen effizienter arbeiten können.

Auch wenn der Rat allgemein dem Ansatz der Kommission in Bezug auf die Erweiterung der Aufgaben der Regulierungsstellen folgt, hielt er es dennoch für notwendig, die vorgeschlagenen Unabhängigkeitsanforderungen an das Personal der Regulierungsstellen zu überarbeiten. Zudem hat der Rat die für Regulierungsstellen bestehende Möglichkeit, in Finanzierungsangelegenheiten einzugreifen, nur optional vorgesehen; eine Veröffentlichung der Finanzberichte zu Aufsichtszwecken lehnt der Rat ab.

Ferner beschloss der Rat, dass die Regulierungsstelle berechtigt sein soll, die Wettbewerbssituation in den Schienenverkehrsmärkten zu überwachen und unbeschadet der Befugnisse der nationalen Wettbewerbsbehörden für die Sicherstellung des Wettbewerbs in den Schienenverkehrsmärkten geeignete Maßnahmen zur Korrektur unerwünschter Entwicklungen in diesen Märkte zu treffen. Der Rat stimmt auch dem Grundsatz zu, dass ein abgestimmter Kooperationsrahmen zwischen den nationalen Regulierungsstellen geschaffen werden soll.

Das Europäische Parlament ist bestrebt, die nationalen Regulierungsstellen mit umfassenden Befugnissen zur Überwachung der Durchführung der Richtlinie auszustatten, und schlägt vor, die Unabhängigkeit und die Mittel der nationalen Regulierungsbehörden weiter zu verstärken und gleichzeitig ihre gegenwärtigen Befugnisse auf die Korrektur unerwünschter Entwicklungen des Marktes zu begrenzen. Das Europäische Parlament befürwortet zudem die Formalisierung der Zusammenarbeit zwischen nationalen Regulierungsbehörden durch die Schaffung eines Netzwerks, und nahm eine Aufforderung an die Kommission auf, einen Legislativvorschlag zur Einrichtung einer europäischen Regulierungsstelle vorzulegen.

Diesbezüglich war der Rat nicht in der Lage, die Abänderungen 48, 96, 97, 98, 99 und 100 zu berücksichtigen.

vi) Delegierte Rechtsakte und Durchführungsrechtsakte

Im ursprünglichen Kommissionsvorschlag wird vorgeschlagen, zur Änderung der verschiedenen Anhänge einschließlich ihrer Abschnitte auf delegierte Rechtsakte zurückzugreifen.

Nach Auffassung des Rates sind jedoch die Anhänge und Abschnitte, für die die Kommission zum Erlass delegierter Rechtsakte ermächtigt werden sollte, einzuschränken und auf bestimmte Änderungen des Anhangs V, des Anhangs VIII Nummer 4 Buchstabe c und der Anhänge IX bis X zu beschränken. Daher hat der Rat der Kommission die Möglichkeit genommen, anhand delegierter Rechtsakte Änderungen der Anhänge I (Eisenbahninfrastrukturanlagen), II (Wesentliche Funktionen der Infrastrukturbetreiber), III (Für die Eisenbahnunternehmen zu erbringende Leistungen), VI (Schienennetz-Nutzungsbedingungen), VII (Vertragliche Vereinbarungen) sowie von Teilen des Anhangs VIII (Entgelte) vorzunehmen, da diese Anhänge wesentliche Vorschriften enthalten.

Zudem hat der Rat Durchführungsmaßnahmen für die Festlegung einheitlicher Anwendungsbedingungen für bestimmte Vorschriften der Anhänge und Abschnitte vorgesehen, beispielsweise Artikel 13 (Bedingungen für den Zugang zu schienenverkehrsbezogenen Leistungen), Artikel 31 Absatz 3 (Festlegung einer Methode für die Berechnung der unmittelbar anfallenden Kosten), Artikel 31 Absatz 5 (Festlegung einer einheitlichen Methode für die Anlastung der Kosten von Lärmauswirkungen) und Artikel 32 (Festlegung einer einheitlichen Methode zur ETCS-Modulation).

Allgemein schlägt das Europäische Parlament vor, entweder weitere Einschränkungen vorzunehmen oder Zuständigkeiten der Kommission zum Erlass delegierter Rechtsakte zu streichen. Darüber hinaus lehnt das Parlament es ab, dass Durchführungsakte verwendet werden, um einheitliche Anwendungsbedingungen für bestimmte Vorschriften der Anhänge und Abschnitte festzulegen.

Diesbezüglich konnte der Rat die Abänderungen 62, 65, 68, 69, 70, 71, 72, 76, 78, 80, 81, 82 und 87 nicht akzeptieren.

### 3. Sonstige grundsätzliche Fragen

Allgemein lehnt der Rat diejenigen Abänderungen des EP ab, die den Bestimmungen der interinstitutionellen Vereinbarung über die systematischere Neufassung von Rechtsakten zuwiderlaufen (ABl. C 77 vom 28.3.2002, S. 1). Nummer 8 dieser interinstitutionellen Vereinbarung legt Folgendes fest: "*Sollte es sich im Laufe des Rechtsetzungsverfahrens als erforderlich erweisen, in den Neufassungsakt inhaltliche Änderungen der nach dem Vorschlag der Kommission unveränderten Bestimmungen aufzunehmen, so werden diese Änderungen nach dem im Vertrag vorgesehenen Verfahren gemäß der anwendbaren Rechtsgrundlage vorgenommen.*"

Nach Auffassung des Rates sind die Abänderungen des EP zu Bestimmungen, die nicht in den Neufassungsvorschlag der Kommission aufgenommen wurden, nicht unverzichtbar aus Gründen der Kohärenz und der Klarheit. Folglich konnte der Rat die Abänderungen 16, 17, 27, 29, 30, 33, 36, 38, 39, 40, 51, 52, 53, 57, 59, 67, 73, 85, 88, 89, 90, 94 und 95 nicht berücksichtigen.

### 4. Sonstige Abänderungen des Europäischen Parlaments

Weitere Abänderungen, die im Standpunkt des Rates in erster Lesung nicht berücksichtigt wurden, betreffen die folgenden Aspekte:

- Aufnahme zusätzlicher Anforderungen in Bezug auf Informationen und Fahrkarten für Fahrgäste (Abänderung 57);
- Vorschriften zu den Fristen für Entscheidungen der nationalen Regulierungsstelle (Abänderung 59);
- Ausweitung des Anwendungsbereichs der Marktüberwachung auf die Beschäftigungs- und Arbeitsbedingungen sowie auf Investitionen in die Eisenbahninfrastruktur (Abänderung 65);

- Anforderung, wonach das antragstellende Eisenbahnunternehmen zum Zeitpunkt des Antrags ferner nachzuweisen hat, dass es eine Sicherheitsbescheinigung besitzt (Abänderung 73);
- Verpflichtung, die Schienennetz-Nutzungsbedingungen in englischer Sprache zu veröffentlichen (Abänderung 75);
- restriktive Fristvorgabe für den Infrastrukturbetreiber, wonach er die Beteiligten mindestens eine Woche vor Beginn über außerplanmäßige Instandhaltungsarbeiten zu unterrichten hat (Abänderung 93);
- Festlegung einer Umsetzungsfrist von 12 Monaten (Abänderung 112);
- Verstärkung der Vorschriften über die Dienste, die Fahrgästen in Bahnhöfen angeboten werden (Abänderung 115);
- Aufnahme einer Bezugnahme auf die Richtlinie 2009/72/EG, was die Bereitstellung von Fahrstrom anbelangt (Abänderung 115);
- Erweiterung der Informationspflicht betreffend die Informationen zur Überwachung des Schienenverkehrsmarkts (Anhang IV Nummer 1) auf die Erhebung von Daten über Störungen, Unfälle und schwere Unfälle (Abänderung 116);
- zusätzliche Anforderungen an die Deckung für zivilrechtliche Haftung (Abänderung 140).

### **III. SCHLUSSBEMERKUNGEN**

Der Rat hat bei der Festlegung seines Standpunkts in erster Lesung dem Vorschlag der Kommission und dem Standpunkt des Europäischen Parlaments in erster Lesung umfassend Rechnung getragen. Hinsichtlich der vom Europäischen Parlament vorgeschlagenen Abänderungen stellt der Rat fest, dass eine gewisse Zahl von Abänderungen – entweder ganz, teilweise oder sinngemäß – bereits in seinen Standpunkt in erster Lesung aufgenommen wurden.