



**RAT DER
EUROPÄISCHEN UNION**

**Brüssel, den 26. Oktober 2012
(OR. en, de)**

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

**14820/12
ADD 1 REV 3**

**CODEC 2354
TRANS 330
OC 554**

ÜBERARBEITETES ADDENDUM ZUM I/A-PUNKT-VERMERK

des Generalsekretariats des Rates
für den AStV/Rat

Nr. Komm.dok.: 13789/10 TRANS 238 CODEC 862

Betr.: Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Schaffung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraums (Neufassung)
(zweite Lesung)
– Billigung der Abänderungen des Europäischen Parlaments **(GA + E)**
Erklärungen
GEMEINSAME LEITLINIEN
Konsultationsfrist: 26.10.2012

Erklärung der Kommission

Die Kommission unterstreicht, dass eine systematische Berufung auf Artikel 5 Absatz 4 Unterabsatz 2 Buchstabe b gegen Geist und Buchstabe der Verordnung (EU) Nr. 182/2011 (ABl. L 55 vom 28.2.2011, S. 13) verstoßen würde. Um diese Bestimmung geltend machen zu können, muss eine spezifische Notwendigkeit gegeben sein, von der Grundsatzregelung abzuweichen, der zufolge die Kommission den im Entwurf vorliegenden Durchführungsrechtsakt erlassen darf, wenn keine Stellungnahme vorliegt. Da Unterabsatz 2 Buchstabe b ein Abweichen von der in Artikel 5 Absatz 4 aufgestellten allgemeinen Regel beschreibt, kann die Anwendung dieser Bestimmung nicht ohne Weiteres in das Ermessen des Gesetzgebers gestellt werden, sondern sie ist restriktiv auszulegen und daher zu begründen.

Die Kommission unterstützt zwar die vom Europäischen Parlament und dem Rat erzielte Einigung, diese Bestimmung in neun Sonderfällen mit Hinweis auf deren mögliche Auswirkungen auf das Funktionieren des Schienenverkehrsmarktes und die öffentlichen Haushalte geltend zu machen, bedauert allerdings, dass sich diese Begründung in keinem der Erwägungsgründe widerspiegelt.

Erklärung Deutschlands

Die Regelung in Art. 32 Abs. 4 sieht weiterhin eine zwingende Differenzierung von Trassenentgelten vor, um mit ETCS ausgestatteten Zügen Anreize zu geben. DEU spricht sich gegen die Übernahme von "Haftungsregelungen" der Mitgliedstaaten für etwaige finanzielle Defizite der EIU aus der Trassenpreisdifferenzierung aus.

DEU geht davon aus, dass die im Rat am 16. Juni 2011 anlässlich der Verabschiedung der Allgemeinen Ausrichtung zu dem Richtlinienvorschlag seitens der Europäischen Kommission abgegebene Erklärung weiterhin Bestand hat, wonach sich die Haushaltvorbehalte (Erwägungsgründe 10 und 37) ausdrücklich auch auf Artikel 8 Abs. 4 beziehen.

DEU geht ferner davon aus, dass Artikel 31 Absatz 5 Unterabsatz 4 die Einführung einer lärmabhängigen Trassenpreiskomponente nach Unterabsatz 1 nicht auf den Zweck begrenzt, nur eine Umrüstung von Güterwagen zu finanzieren, sondern dass dieses Instrument einen allgemeinen Anreiz zur Lärminderung liefern kann und andere Maßnahmen nicht grundsätzlich ausschließt.

DEU weist darauf hin, dass Artikel 13 Absatz 3 Unterabsatz 2 die Einführung einer getrennten Buchführung und Rechnungslegung für "alle Serviceeinrichtungen nach Anhang II" vorsieht, wobei Anhang II als Serviceeinrichtung beispielsweise Abstellgleise definiert. DEU geht davon aus, dass Artikel 13 Absatz 3 Unterabsatz 2 nicht beabsichtigt, für jede einzelne Serviceeinrichtung eine getrennte Buchführung und Rechnungslegung vorzuschreiben, sondern vielmehr eine Trennung nach Kategorien von Serviceeinrichtungen beabsichtigt.

Gemeinsame Erklärung Polens und der Slowakischen Republik

Polen und die Slowakische Republik messen dem Ausbau des Eisenbahnsektors eine hohe Bedeutung bei. Polen und die Slowakische Republik führen gegenwärtig eine schwierige und kostspielige Umstrukturierung des Infrastrukturbetreibers durch. Zudem werden Polen und die Slowakische Republik im Rahmen ihrer finanziellen Möglichkeiten die Investitionen in die Eisenbahninfrastruktur schrittweise erhöhen.

Die Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Schaffung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraums ist ein wichtiges Dokument, das die Grundlage für den Ausbau des Schienenverkehrs bildet. Allerdings sollte es zugleich der schwierigen Haushaltslage der Mitgliedstaaten Rechnung tragen und angemessene Übergangszeiten vorsehen.

Polen und die Slowakische Republik gehen davon aus, dass die aus der Richtlinie hervorgehenden Verpflichtungen nicht in Widerspruch zu den Verpflichtungen stehen dürfen, die sich aus dem Stabilitäts- und Wachstumspakt ergeben, insbesondere was das verbindliche Verfahren bei einem übermäßigen Defizit in Bezug auf einige Mitgliedstaaten anbelangt. Unter diesem Aspekt sind die in der Richtlinie vorgesehenen Übergangszeiten nicht ausreichend.

Zudem sind Polen und die Slowakische Republik der Auffassung, dass einige Bestimmungen der Richtlinie nicht für bereits bestehende Strecken gelten sollten, die ausschließlich für den Güterverkehr genutzt werden, für die EU untypische technische Merkmale haben und lediglich einen Mitgliedstaat mit einem angrenzenden Drittstaat verbinden. Eine entsprechende Ausnahme wurde jedoch nicht in die Richtlinie aufgenommen.

Daher können Polen und die Slowakische Republik der Richtlinie nicht zustimmen und enthalten sich der Stimme.

Erklärung Lettlands

Lettland unterstützt uneingeschränkt die Initiative, den Rechtsrahmen für den europäischen Eisenbahnraum durch eine Neufassung des ersten Eisenbahnpakets zu vereinfachen, zu präzisieren und zu modernisieren.

Allerdings hat Lettland weiterhin Bedenken gegen einige Bestimmungen der Richtlinie:

- Nach Artikel 7 Absatz 1 sind die Mitgliedstaaten verpflichtet, den Nachweis dafür zu erbringen, dass das Ziel der Unabhängigkeit bei wesentlichen Funktionen der Infrastrukturbetreiber erreicht worden ist. Das Fehlen klar festgelegter Kriterien in der Richtlinie und die allgemeine Anforderung, der zufolge die Mitgliedstaaten sicherstellen müssen, dass die wesentlichen Funktionen Stellen oder Unternehmen übertragen werden, die selbst keine Eisenbahnverkehrsleistungen erbringen, lassen viel Raum für Auslegungen und tragen nicht dazu bei, Unklarheiten und Lücken im bestehenden Rechtsrahmen zu beseitigen. Die Umsetzung der Richtlinie in ihrer derzeitigen Fassung und damit verbundene Vertragsverletzungsverfahren sind Beleg für die diesbezüglichen Schwierigkeiten der Mitgliedstaaten. Genau festgelegte Kriterien hätten eine bessere Umsetzung der Richtlinie ermöglicht und hätten dem Eisenbahnsektor die Gewissheit verschafft, dass nationale Maßnahmen nicht strenger sind als der von der EU vorgegebene Rechtsrahmen.

Nach Ansicht Lettlands ist es – unter Wahrung des Initiativrechts – ein Schritt in die richtige Richtung, der Kommission mit Artikel 63 Absatz 1 die Aufgabe zu übertragen, gegebenenfalls gesetzgeberische Maßnahmen in Bezug auf die Öffnung des inländischen Marktes für den Schienenpersonenverkehr und zur Entwicklung geeigneter Voraussetzungen für die Sicherstellung eines diskriminierungsfreien Zugangs zur Infrastruktur vorzuschlagen, wobei sie auf den bestehenden Anforderungen einer Trennung zwischen Infrastrukturbetrieb und Verkehrsleistungen aufbaut; allerdings schafft dies nicht die erforderliche Gewissheit, dass dieses Problem eines Tages gelöst wird.

- Des Weiteren hat Lettland nach wie vor Bedenken dagegen, die Erhebung von Wegeentgelten in die Liste der wesentlichen Funktionen aufzunehmen (Artikel 7 Absatz 1). Lettland hat volles Verständnis für die Notwendigkeit, Geschäftsgeheimnisse zu schützen; im Falle Lettlands müsste allerdings diese Funktion vom Infrastrukturbetreiber, der zugleich Eigentümer der Infrastruktur ist, auf den Erbringer der wesentlichen Funktionen übertragen werden. Eine derartige Maßnahme würde die Fähigkeit des Infrastrukturbetreibers beeinträchtigen, seine Finanzen ordnungsgemäß zu kontrollieren, und sich auch nachteilig auf seine gegenwärtigen und künftigen finanziellen Verpflichtungen und auf die Finanzierung der Infrastrukturentwicklung auswirken.
- Zudem ist Lettland der Auffassung, dass für die vom Europäischen Parlament aufgeworfene Frage in Bezug auf Artikel 17 Absatz 1 betreffend die Erteilung von Genehmigungen im Kontext der Beziehungen zu Drittländern und in Bezug auf ein Schienennetz, das eine andere Spurweite als das Haupteisenbahnnetz der EU aufweist und das entweder von der Union geographisch losgelöst ist oder sich in deren Randlage befindet, keine ausreichende Lösung gefunden wurde; ferner hätte – hiervon ist Lettland nach wie vor überzeugt – im Haupttext der Richtlinie anhand eindeutiger Regeln die Möglichkeit geschaffen werden sollen, Beschränkungen in Bezug auf Eisenbahnunternehmen anzuwenden, die aufgrund entsprechender Eigentumsrechte de facto direkt oder indirekt von einem Drittland oder von einem Staatsangehörigen eines Drittlandes kontrolliert werden.

Trotz dieser Bedenken ist sich Lettland bewusst, wie wichtig Fortschritte bei der Schaffung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraums sind, und bestätigt, dass es die endgültige Kompromissfassung der Richtlinie unterstützt, wobei es allerdings an die Europäische Kommission appelliert, bei der Ausarbeitung künftiger Gesetzgebungsakte in diesem Bereich den oben dargelegten Aspekten Rechnung zu tragen.

Erklärung Österreichs

Österreich unterstützt grundsätzlich die Initiative, das erste Eisenbahnpaket im Sinne einer Vereinfachung des Regelwerks im Europäischen Eisenbahnraum zu überarbeiten. Für Österreich ist die Wettbewerbsfähigkeit des Verkehrsträgers Schiene als umweltfreundliche Alternative zur Straße von entscheidender Bedeutung.

Daher unterstützt Österreich wie viele andere Mitgliedstaaten auch vollinhaltlich die europäischen Ziele betreffend ETCS. Auf nationaler Ebene wird dies klar durch den österreichischen ETCS-Migrationsplan und noch mehr durch das österreichische Förderprogramm betreffend die Ausrüstung von Fahrzeugen mit ETCS-Level 2 demonstriert. Dieses ETCS-Förderprogramm, welches im Jahr 2011 notifiziert und gestartet wurde, hat bereits einen direkten Anreiz im Hinblick auf die Ausrüstung von Fahrzeugen mit ETCS-Level 2, welches mit der Version gemäß Kommissionsentscheidung 2008/386/EG im Einklang steht, gesetzt.

Vor diesem Hintergrund ist zu betonen, dass die Bestimmung des Artikels 32 Absatz 4 nur in der Weise interpretiert werden kann, dass Mitgliedstaaten bzw. Infrastrukturbetreiber in Mitgliedstaaten, die bereits ein ETCS-Förderprogramm betreffend die Ausrüstung von Fahrzeugen mit ETCS gestartet haben, nicht dieselbe Verpflichtung trifft, das Schienenbenützungsentgelt auf ETCS-Korridoren gemäß Kommissionsentscheidung 2009/561/EG zu differenzieren, wie jene Mitgliedstaaten, die keine direkten Anreize betreffend die Ausrüstung von Fahrzeugen mit ETCS für Eisenbahnverkehrsunternehmen gesetzt haben.

Generell sollten auf europäischer Ebene lediglich die Rahmenbedingungen für diesen Sektor vorgegeben werden und es den Staaten überlassen bleiben, wie sie den Eisenbahnsektor im Rahmen der europäischen Zielsetzungen organisieren. Verpflichtende Trennungen von Einrichtungen über getrennte Buchführung und Bilanzen hinaus führen zu unverhältnismäßigen finanziellen und organisatorischen Mehrbelastungen und zu unverhältnismäßigen Eingriffen in die wirtschaftliche Entscheidungsfreiheit der Eisenbahnunternehmen, die Österreich nicht befürwortet.

Aus diesem Grund lehnt Österreich auch die Formulierungen des Artikels 13 Abs. 3 und Abs. 6 ab und kann dem vorliegenden Legislativakt nicht zustimmen.