



**RAT DER
EUROPÄISCHEN UNION**

**Brüssel, den 22. November 2013
(OR. en)**

16407/13

**Interinstitutionelles Dossier:
2013/0014 (COD)**

**TRANS 598
CODEC 2628**

BERICHT

Absender: Generalsekretariat des Rates

Empfänger: Ausschuss der Ständigen Vertreter (1. Teil)/Rat

Nr. Komm.dok.: 6012/13 TRANS 38 CODEC 225

Betr.: *Vorbereitung der Tagung des Rates (Verkehr, Telekommunikation und Energie) vom 5. Dezember 2013*

Viertes Eisenbahnpaket

Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über die Eisenbahnagentur der Europäischen Union und zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 881/2004

- Sachstandsbericht

I. EINLEITUNG

Die Kommission hat dem Rat 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
- Verbesserung der Qualität und Effizienz der Eisenbahndienste durch Beseitigung der noch bestehenden Markt Hindernisse und verstärkte Harmonisierung der Interoperabilitäts- und Sicherheitsanforderungen, um ein höheres Maß an Harmonisierung im Eisenbahnnetz der EU zu gewährleisten (Säule "Technik").

Die drei Gesetzgebungsvorschläge der Säule "Technik" sind: eine Neufassung der Richtlinie 2008/57/EG über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems in der Europäischen Union, eine Neufassung der Richtlinie 2004/49/EG über die Eisenbahnsicherheit und eine neue Verordnung über die Eisenbahnagentur der Europäischen Union (Agentur-Verordnung) und zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 881/2004.

Zielsetzung der Säule "Technik" ist die Erzielung größenbedingter Kosteneinsparungen für die Eisenbahn-Unternehmen in der gesamten EU, die Senkung von Verwaltungskosten und die Beschleunigung administrativer Verfahren sowie die Unterbindung von verdeckter Diskriminierung, was durch neue Aufgaben der Eisenbahnagentur der Europäischen Union erreicht werden soll.

Mit der neuen Agentur-Verordnung wird daher bezweckt, die neuen Aufgaben im Bereich der Interoperabilität und der Sicherheit auf der Grundlage der Erteilung von Sicherheitsbescheinigungen und Fahrzeuggenehmigungen durch die Agentur festzulegen. Darüber hinaus sollen bestehende Bestimmungen präzisiert und die Bestimmungen über die Lenkungsaspekte der Agentur aktualisiert und gestärkt werden, und zwar im Einklang mit den Grundsätzen des Gemeinsamen Konzepts der Kommission, des Europäischen Parlaments und des Rates zu den dezentralen Agenturen, das am 12. Juni 2012 vereinbart wurde.

Der Ausschuss für Verkehr und Fremdenverkehr des Europäischen Parlaments hat Herrn Roberts ZĪLE (LV/ECR) als Berichterstatter benannt; der Ausschuss wird voraussichtlich am 26. November 2013 über einen Berichtsentwurf abstimmen.

II. BERATUNGEN IN DEN RATSGREMIEN

Die Gruppe "Landverkehr" hat den Vorschlag für die Agentur-Verordnung erstmals am 22. Oktober und anschließend am 29. Oktober und 5. November 2013 eingehend geprüft.

Der Vorsitz hat eine erste Lesung der Kapitel 9 bis 13 des Vorschlags betreffend den Aufbau der Agentur und die horizontalen Bestimmungen vorgenommen. Darüber hinaus sind der Gruppe "Landverkehr" die Erfahrungen erläutert worden, die die Europäische Agentur für Flugsicherheit mit der Übertragung von Zertifizierungsaufgaben von den nationalen Flugsicherheitsbehörden an die Agentur gemacht hat.

Es sind jedoch noch weitere Arbeiten zu leisten, insbesondere zu den neuen Aufgaben, die sich aus der größeren Rolle der Agentur im Zusammenhang mit den Fahrzeuggenehmigungen und den Sicherheitsbescheinigungen ergeben, sowie zu den einzelstaatlichen Vorschriften, dem Europäischen Eisenbahnverkehrsleitsystem (ERTMS) und der Überwachung des einheitlichen europäischen Eisenbahnraums.

III. WICHTIGSTE NOCH OFFENE FRAGEN

Ausgehend von der Teilprüfung des Vorschlags durch die Gruppe "Landverkehr" kann der Vorsitz folgende Schlussfolgerungen ziehen:

Entgelte und Gebühren für Sicherheitsbescheinigungen und Fahrzeuggenehmigungen (Artikel 69 und 73)

Einige Delegationen haben schwerwiegende Bedenken angesichts der möglichen Auswirkungen geäußert, die die vorgeschlagene Übertragung von Befugnissen hinsichtlich der Sicherheitsbescheinigung und Fahrzeuggenehmigung auf die Agentur für die Kosten haben könnte. Sie vertreten insbesondere die Auffassung, dass die aus dem neuen Verfahren für die Sicherheitsbescheinigung und die Fahrzeuggenehmigung erwachsenden Kosten schwer zu bewerten sind und in einigen Fällen zu höheren Gebühren führen könnten als die Entgelte, die derzeit auf die von den nationalen Sicherheitsbehörden nach der bestehenden Regelung erteilten Bescheinigungen und Genehmigungen Anwendung finden.

Eine Mehrheit der Delegationen möchte daher, dass zusätzliche Garantien gegeben werden und in der Verordnung aufgeführt wird, welche Grundsätze für die Berechnung der Entgelte und Gebühren, die die Agentur Antragstellern für Sicherheitsbescheinigungen und Fahrzeuggenehmigungen auferlegt, gelten. Diese Entgelte und Gebühren sollten insbesondere den wirklichen Kosten Rechnung tragen, die den einzelstaatlichen Sicherheitsbehörden bei der Ausübung ihrer einschlägigen Aufgaben entstehen, wenn sie Sicherheitsbescheinigungen und Fahrzeuggenehmigungen erteilen.

Die Delegationen äußerten ferner Bedenken zur Befugnis der Kommission, delegierte Rechtsakte zu den Entgelten und Gebühren zu erlassen. Eine große Mehrheit der Delegationen beantragte, dass Maßnahmen hinsichtlich der Entgelte und Gebühren im Wege von Durchführungsrechtsakten erlassen werden.

Der Vorsitz hat bereits vorgeschlagen, einen neuen Erwägungsgrund aufzunehmen, in dem präzisiert wird, dass Entgelte und Gebühren in Zusammenarbeit mit den Mitgliedstaaten transparent, fair und einheitlich festzusetzen sind und die Wettbewerbsfähigkeit der betreffenden europäischen Wirtschaftszweige nicht gefährden dürften. In dem Erwägungsgrund würde außerdem darauf hingewiesen, dass bei der Festsetzung der Entgelte und Gebühren der Zahlungsfähigkeit der Unternehmen gebührend Rechnung getragen werden sollte und keine unnötige finanzielle Belastung für die Unternehmen entstehen dürfe. Mehrere Delegationen erklärten jedoch nachdrücklich, dass man über einen Erwägungsgrund hinausgehen und in den verfügbaren Teil der Verordnung detaillierte Bestimmungen über die Modalitäten für die Festsetzung der Entgelte und Gebühren aufnehmen müsse.

Haftung der Agentur (Artikel 66)

Mehrere Delegationen baten um Klarstellung hinsichtlich der Rechenschaftspflicht der Agentur im Rahmen der Erteilung von Fahrzeuggenehmigungen und Sicherheitsbescheinigungen. Sie wiesen speziell darauf hin, dass im Text der Verordnung weiter präzisiert werden müsse, dass die Agentur haftbar wäre, wenn sie Aufgaben im Zusammenhang mit Sicherheitsbescheinigungen und Fahrzeuggenehmigungen ausübt.

Diese Delegationen fragten insbesondere nach der Beziehung zwischen Artikel 64 über Vorrechte und Immunitäten des Personals der Agentur und Artikel 66 über die Haftung der Agentur, da sie vor allem gewährleisten sehen möchten, dass die Immunität des Exekutivdirektors (und des Personals der Agentur) erforderlichenfalls aufgehoben werden könnte.

Zusammenarbeit mit den nationalen Sicherheitsbehörden (Artikel 69)

Im Text der allgemeinen Ausrichtung zu den Richtlinien über die Interoperabilität und über die Sicherheit ist die Möglichkeit vorgesehen, dass Kooperationsvereinbarungen zwischen der Agentur und einer oder mehreren nationalen Sicherheitsbehörden im Zusammenhang mit Fahrzeuggenehmigungen und Sicherheitsbescheinigungen geschlossen werden, damit die praktische Durchführung des neuen Bescheinigungs- und Genehmigungssystems erleichtert wird. Die Agentur wird nach diesem neuen Konzept imstande sein, bestimmte Bescheinigungs- und Genehmigungsaufgaben bei den nationalen Sicherheitsbehörden in Auftrag zu geben.

Mehrere Delegationen betonten, dass Rahmenmodelle eine eindeutige und genaue Aufgabenverteilung zwischen der Agentur und den nationalen Sicherheitsbehörden gewährleisten sollten, dass aber genügend Flexibilität beibehalten werden müsse, um den Besonderheiten des Eisenbahnsektors Rechnung zu tragen, in dem die Aufgaben nicht vollkommen getrennt werden könnten, sondern zwischen der Agentur und den nationalen Sicherheitsbehörden aufgeteilt werden (sogenanntes "Hybridmodell").

Beschwerdekammer (Artikel 51)

Eine Mehrheit der Delegationen betonte, dass die Bestimmungen über die Beschwerdekammer in der Verordnung zu stärken seien, und zwar insbesondere, damit für eine nationale Sicherheitsbehörde die Möglichkeit besteht, im Falle abweichender Standpunkte Beschwerde gegen eine Entscheidung der Agentur einzulegen (beispielsweise hinsichtlich der Erteilung einer Sicherheitsbescheinigung). Mehrere Delegationen wiesen außerdem nachdrücklich darauf hin, dass es präziserer und transparenter Kriterien für die Auswahl der Mitglieder der Beschwerdekammer bedürfe. Die Unabhängigkeit der Mitglieder der Beschwerdekammer müsse gewährleistet sein, damit Interessenkonflikte vermieden werden; zugleich sei dafür zu sorgen, dass die Mitglieder der Beschwerdekammer über die nötigen Fachkenntnisse verfügen. Mehrere Delegationen beantragten, dass eine Beschwerde auch eingelegt werden kann, wenn die Agentur keine Entscheidung erlässt oder nicht in der vereinbarten Frist tätig wird. Außerdem bedürfe es genauerer Bestimmungen, damit besser zwischen Beschwerdefunktionen einerseits und Schiedsfunktionen andererseits unterschieden werden könne.

IV. FAZIT

Der AStV und der Rat werden vor dem Hintergrund obiger Ausführungen ersucht, diesen Sachstandsbericht zur Kenntnis zu nehmen, damit die Vorbereitungsgremien des Rates in die Lage versetzt werden, bei den Beratungen über diesen Vorschlag voranzukommen. Dieser Sachstandsbericht kann nach Auffassung des Vorsitzes eine solide Grundlage für die weiteren Beratungen sein, die in den kommenden Monaten über das Dossier geführt werden.