



Brüssel, den 23. Februar 2015
(OR. en)

6262/15

Interinstitutionelle Dossiers:

2013/0029 (COD)
2013/0028 (COD)

TRANS 47
CODEC 196

BERICHT

Absender: Generalsekretariat des Rates

Empfänger: Ausschusses der Ständigen Vertreter/Rat

Nr. Komm.dok.: 5985/13 TRANS 36 CODEC 216
5960/13 TRANS 35 CODEC 209

Betr.: **Vorbereitung der Tagung des Rates (Verkehr, Telekommunikation und Energie) am 13. März 2015**

Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Richtlinie 2012/34/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. November 2012 zur Schaffung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraums bezüglich der Öffnung des Marktes für inländische Schienenpersonenverkehrsdienste und der Verwaltung der Eisenbahninfrastruktur

Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 hinsichtlich der Öffnung des Marktes für inländische Schienenpersonenverkehrsdienste

- Orientierungsaussprache

I. EINLEITUNG

Die Kommission hat 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, damit der Anteil des Schienenverkehrs am Gesamtverkehrsaufkommen innerhalb der EU zunimmt.

Das Hauptziel dieses Gesetzgebungspakets besteht insbesondere darin, die Qualität und Effizienz der Schienenverkehrsdienste zu erhöhen, indem noch bestehende rechtliche, institutionelle und technische Hindernisse beseitigt und die Leistungsfähigkeit und Wettbewerbsfähigkeit der Eisenbahn gefördert werden.

Dieses Gesetzgebungspaket lässt sich in zwei Pfeiler unterteilen: in den sogenannten "technischen Pfeiler" und den sogenannten "Marktpfeiler". Was den Marktpfeiler betrifft, so werden derzeit zwei Vorschläge im Rat erörtert: der Vorschlag für eine Richtlinie zur Änderung der Richtlinie 2012/34/EU zur Schaffung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraums bezüglich der Öffnung des Marktes für inländische Schienenpersonenverkehrsdienste und der Verwaltung der Eisenbahninfrastruktur (im Folgenden "Entwurf der Governance-Richtlinie") und der Vorschlag für eine Verordnung zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 hinsichtlich der Öffnung des Marktes für inländische Schienenpersonenverkehrsdienste (im Folgenden "Entwurf der PSO-Verordnung").

II. BERATUNGEN IM RAT

Am 7. Januar hat der Vorsitz seine Kompromissvorschläge zum Entwurf der Governance-Richtlinie und zum Entwurf der PSO-Verordnung in der Gruppe "Landverkehr" (im Folgenden "Gruppe") vorgelegt. Die Delegationen wurden aufgefordert, bis Ende Januar zu den Kompromissvorschlägen Stellung zu nehmen. Die Gruppe hat die Kompromissvorschläge des Vorsitzes zusammen mit den Stellungnahmen der Delegationen in ihren Sitzungen vom 10. und 17. Februar 2015 geprüft.

In Anbetracht der Standpunkte, die die Delegationen bei diesen Sitzungen vorgetragen haben, ist der Vorsitz der Auffassung, dass bei einigen noch offenen Fragen, die die beiden Pfeiler betreffen, politische Vorgaben der Minister benötigt werden, wohingegen die übrigen noch offenen Fragen vorerst in der Gruppe behandelt werden können. Der Vorsitz hat daher für die Orientierungsaussprache des Rates (Verkehr, Telekommunikation und Energie) am 13. März 2015 mehrere Fragen ausgearbeitet.

III. FAZIT

Der Ausschuss der Ständigen Vertreter wird ersucht, die beiliegenden Fragen zu billigen, und die Minister werden gebeten, sich auf der Tagung des Rates (Verkehr, Telekommunikation und Energie) am 13. März 2015 vorrangig zu diesen Fragen zu äußern.

I. Entwurf der Governance-Richtlinie

Unabhängigkeit der Infrastrukturbetreiber

Die vorgeschlagene Governance-Richtlinie hat unter anderem zum Ziel, den Regulierungsrahmen für die Verwaltung der Eisenbahninfrastruktur zu verbessern. Im Kommissionsvorschlag ist die Einführung von reinen Infrastrukturbetreibern vorgesehen, die zahlreiche Funktionen ausüben und strengen Unabhängigkeitsanforderungen unterliegen.

Mehrere Mitgliedsstaaten haben die Auffassung vertreten, dass nicht für sämtliche Funktionen der Infrastrukturbetreiber dieselben Regelungen zur Gewährleistung der Unabhängigkeit gelten sollten.

Der vorliegende Vorschlag sieht diesbezüglich einen flexibleren Ansatz vor, bei dem zwischen den wesentlichen und den sonstigen Funktionen der Infrastrukturbetreiber unterschieden wird. Er enthält eine Reihe gemeinsamer Unabhängigkeitsanforderungen, die für alle Funktionen der Infrastrukturbetreiber gelten würden, sowie zusätzliche Anforderungen, die bei der Ausübung der wesentlichen Funktionen erfüllt werden müssten.

Lässt sich mit dem Ansatz, den der Vorsitz vorschlägt, d.h. Festlegung einer Reihe gemeinsamer Unabhängigkeitsanforderungen für alle Funktionen der Infrastrukturbetreiber sowie zusätzlicher Anforderungen, die ein Höchstmaß an Unparteilichkeit bei der Ausübung der wesentlichen Funktionen gewährleisten, aus Ihrer Sicht eine effektive und praktikable Regelung erreichen, die die Unabhängigkeit und Unparteilichkeit der Infrastrukturbetreiber garantiert? Gibt es Bereiche, in denen noch stärker zwischen Unabhängigkeitsanforderungen für wesentliche Funktionen und Unabhängigkeitsanforderungen für sonstige Funktionen differenziert werden muss?

Rolle der Regulierungsstellen

Der derzeitige Entwurf der Governance-Richtlinie schreibt Kriterien vor, die die Unabhängigkeit der Infrastrukturbetreiber gewährleisten sollen. Insbesondere sieht der Vorschlag vor, dass die Regulierungsstellen die Ernennung, den Austausch und das Ausscheiden von Mitgliedern des Verwaltungsrats oder Aufsichtsrats oder von leitenden Mitarbeitern des Infrastrukturbetreibers überwachen. Mehrere Mitgliedsstaaten haben erhebliche Bedenken, dass es zu einer Überregulierung kommen könnte, wenn die Regulierungsstellen bei solchen Entscheidungen von vornherein einbezogen werden müssten.

Der Entwurf der Governance-Richtlinie sieht in mehreren Fällen eine Ex-ante Kontrolle seitens der nationalen Regulierungsstellen vor. Gibt es Alternativen, die die gleichen Garantien bieten?

II. Entwurf der PSO-Verordnung

Zugang zu Rollmaterial

Dort, wo der Markt den Zugang zu Rollmaterial nicht unter wirtschaftlichen und diskriminierungsfreien Bedingungen gewährleistet, können die zuständigen Behörden den Betreibern öffentlicher Dienste den Zugang bei Bedarf mit angemessenen und effektiven Maßnahmen erleichtern, um die Chancen für einen echten Wettbewerb bei öffentlichen Dienstleistungsaufträgen im Schienenverkehr zu erhöhen. Die Mehrheit der Mitgliedsstaaten ist der Ansicht, dass solche Maßnahmen ein finanzielles Risiko für sie bedeuten könnten.

Ein nichtdiskriminierender Zugang zum Rollmaterial ist erforderlich, um eine echte Öffnung der Märkte für inländische Schienenpersonenverkehrsdienste zu gewährleisten. Was sollten die Mitgliedsstaaten oder ihre zuständigen Behörden tun, um einen effektiven und diskriminierungsfreien Zugang zum Rollmaterial zu gewährleisten, ohne die nationalen Haushalte allzu sehr zu belasten?