



Brüssel, den 27. Januar 2016  
(OR. en)

5611/16

---

---

**Interinstitutionelles Dossier:**  
2013/0015 (COD)

---

---

TRANS 26  
CODEC 86

### ÜBERMITTLUNGSVERMERK

---

|                |  |
|----------------|--|
| Absender:      | Herr Jordi AYET PUIGARNAU, Direktor, im Auftrag des Generalsekretärs der Europäischen Kommission   |
| Eingangsdatum: | 27. Januar 2016  |
| Empfänger:     | Herr Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, Generalsekretär des Rates der Europäischen Union  |
| Nr. Komm.dok.: | COM(2016) 35 final   |
| Betr.:         | MITTEILUNG DER KOMMISSION AN DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT gemäß Artikel 294 Absatz 6 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union betreffend den Standpunkt des Rates im Hinblick auf den Erlass einer Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems in der Europäischen Union (Neufassung) |

---

Die Delegationen erhalten in der Anlage das Dokument COM(2016) 35 final.

---

Anl.: COM(2016) 35 final



Brüssel, den 26.1.2016  
COM(2016) 35 final

2013/0015 (COD)

**MITTEILUNG DER KOMMISSION AN DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT**  
**gemäß Artikel 294 Absatz 6 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union**

**betreffend den**

**Standpunkt des Rates im Hinblick auf den Erlass einer Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems in der Europäischen Union (Neufassung)**

(Text von Bedeutung für den EWR)

**MITTEILUNG DER KOMMISSION AN DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT**

**gemäß Artikel 294 Absatz 6 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union**

**betreffend den**

**Standpunkt des Rates im Hinblick auf den Erlass einer Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems in der Europäischen Union (Neufassung)**

(Text von Bedeutung für den EWR)

**1. HINTERGRUND**

Am 30. Januar 2013 hat die Kommission ein umfassendes Paket mit sechs Legislativvorschlägen angenommen, um die Qualität und das Angebot im Bereich der Schienenverkehrsdienste in Europa zu verbessern.

Um die Schiene für die Reisenden zu einer attraktiveren Wahl zu machen und eine Verkehrsverlagerung zu unterstützen, müssen Dienstleistungsqualität und Effizienz verbessert werden. Den knappen öffentlichen Mitteln müssen eine kostenwirksamere Verwendung dieser Mittel und mehr Nachhaltigkeit gegenüberstehen.

Das Paket zielt außerdem auf die Förderung von Innovation im Eisenbahnbereich der EU, um den Erwartungen der Nutzer zu entsprechen, was auf drei unterschiedlichen Wegen, die miteinander verknüpft sind, erreicht werden soll:

- (1) Öffnung der Märkte für inländische Personenverkehrsdienste und Pflicht zur Ausschreibung öffentlicher Dienstleistungsaufträge;
- (2) Stärkung der Unabhängigkeit der Infrastrukturbetreiber, so dass sie alle Kernfunktionen des Schienennetzes kontrollieren und einen fairen Zugang zu Eisenbahndiensten gewährleisten können;
- (3) Stärkung der Rolle der Agentur, die zur „einzigen Anlaufstelle“ wird, die EU-weit gültige Genehmigungen für das Inverkehrbringen von Fahrzeugen und EU-weit gültige Sicherheitsbescheinigungen für Eisenbahnunternehmen ausstellt.

Übermittlung des Vorschlags an das Europäische Parlament und den Rat

(Dokument COM(2013) 30 final – 2013/0015 (COD)):

31. Januar 2013

Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses:

10. Juli 2013

|  |                   |
|--|-------------------|
| Stellungnahme des Ausschusses der Regionen:              | 8. Oktober 2013   |
| Standpunkt des Europäischen Parlaments in erster Lesung: | 26. Februar 2014  |
| Festlegung des Standpunkts des Rates:                    | 10. Dezember 2015 |

## **2. ZIEL DES KOMMISSIONSVORSCHLAGS**

Die Kommission hat eine Neufassung der Richtlinie über die Eisenbahninteroperabilität (2008/57/EG) vorgeschlagen, um wesentliche Unzulänglichkeiten zu beseitigen. Trotz der durch die vorangegangenen Eisenbahnpakete eingeführten Änderungen besteht nach wie vor ein breites Spektrum an nationalen technischen Vorschriften in der EU, und auch bei den Genehmigungsverfahren für Fahrzeuge bestehen zwischen den einzelnen Mitgliedstaaten erhebliche Unterschiede. Die Aufrechterhaltung von Zutrittsschranken für neue Marktteilnehmer und Hersteller von Schienenfahrzeugen behindert somit die Vollendung eines echten einheitlichen europäischen Eisenbahnraums.

Die Kommission schlug vor, einen vereinfachten und einheitlichen Rahmen für die Zulassung von Fahrzeugen einzuführen, den Anwendungsbereich der technischen Spezifikationen für die Interoperabilität (TSI) auszuweiten und deren Bezug zu den nationalen Vorschriften zu präzisieren. Um diese Ziele zu erreichen, schlug die Kommission vor, der Europäischen Eisenbahnagentur (im Folgenden die „Agentur“) weitere Befugnisse zu übertragen.

## **3. BEMERKUNGEN ZU DEM STANDPUNKT DES RATES**

Der in erster Lesung im Rat „Verkehr“ am 10. Dezember 2015 festgelegte Standpunkt des Rates unterstützt die wesentlichen Ziele des Vorschlags der Kommission im Hinblick auf die Einführung einer einheitlichen Genehmigung für Fahrzeuge.

Der Standpunkt des Rates umfasst außerdem neue Vorschriften, mit denen Sonderfällen und den Bedenken einiger Mitgliedstaaten Rechnung getragen wird:

- Inbetriebnahme streckenseitiger Teilsysteme für die Zugsteuerung, Zugsicherung und Signalgebung: Der Standpunkt des Rates sieht vor, dass für die Inbetriebnahme solcher Teilsysteme weiterhin die nationalen Sicherheitsbehörden zuständig sind;
- eine Übergangszeit von drei statt wie vorgeschlagen zwei Jahren bezüglich des Kapitels V der Richtlinie 2008/57/EG;
- Fristen für die Umsetzung der TSI: Der Standpunkt des Rates bedeutet eine Abschwächung des Vorschlags, der es ermöglichte, die für die Anwendung der TSI auf bestehende Teilsysteme geltenden Fristen klar zu bestimmen.

Die Kommission begrüßt, dass der Standpunkt des Rates

- eine zentrale Anlaufstelle für Fahrzeuggenehmigungen vorsieht, da dies den Informationsaustausch zwischen den Antragstellern, der Agentur und den nationalen Sicherheitsbehörden erleichtern wird;
- eine neue Bestimmung vorsieht, wonach die Agentur aufgefordert wird, ein neues europäisches Fahrzeugeinstellungsregister einzurichten, da dies eine Vereinfachung

gegenüber der derzeitigen Situation mit 26 nationalen Einstellungsregistern bedeutet und mit der neuen Rolle der Agentur im Zusammenhang mit der Genehmigung von Fahrzeugen im Einklang steht.

Die Kommission bedauert allerdings

- alle auf delegierte Befugnisse und Durchführungsbefugnisse bezogenen Änderungen, einschließlich der systematischen Inanspruchnahme der Klausel über die Nichtabgabe einer Stellungnahme, die im Widerspruch zu Geist und Buchstaben des Artikels 5 Absatz 4 zweiter Unterabsatz Buchstabe b der Verordnung (EU) Nr. 182/2011 steht;
- die Streichung der Verpflichtung der Mitgliedstaaten, der Kommission klare und genaue Informationen hinsichtlich der Umsetzung von Richtlinien in innerstaatliches Recht zu erteilen, wie dies vom Europäischen Parlament, dem Rat und der Kommission in ihrer Gemeinsamen Politischen Erklärung von 27. Oktober 2011 zu erläuternden Dokumenten bekräftigt wurde.

#### **4. FAZIT**

Nach Ansicht der Kommission ist die Aktualisierung der Rechtsvorschriften über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems eine entscheidende Voraussetzung zur Schaffung eines vereinfachten und einheitlichen Rahmens für die Erteilung von Fahrzeuggenehmigungen. Die aktualisierten Rechtsvorschriften würden zu einer erheblichen Verringerung der Vielzahl der nationalen technischen Vorschriften in der EU und – nicht minder bedeutsam – der erheblichen Unterschiede zwischen den Genehmigungsverfahren für Fahrzeuge in den einzelnen Mitgliedstaaten führen.

Die Kommission akzeptiert im Interesse eines Kompromisses den Standpunkt des Rates und ermöglicht es so dem Europäischen Parlament, den endgültigen Text in zweiter Lesung zusammen mit den fünf anderen Vorschlägen des vierten Eisenbahnpakets anzunehmen. Die Kommission ist nämlich der Auffassung, dass durch die gleichzeitige Annahme sowohl der Marktsäule wie auch der technischen Säule der größtmögliche Nutzen in Bezug auf Dienstleistungsqualität, Effizienz und Wettbewerbsfähigkeit des Eisenbahnsektors erzielt würde.