



Brüssel, den 27. Januar 2016
(OR. en)

5613/16

Interinstitutionelles Dossier:
2013/0014 (COD)

TRANS 28
CODEC 88

ÜBERMITTLUNGSVERMERK

| | |
|----------------|---|
| Absender: | Herr Jordi AYET PUIGARNAU, Direktor, im Auftrag des Generalsekretärs der Europäischen Kommission |
| Eingangsdatum: | 26. Januar 2016 |
| Empfänger: | Herr Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, Generalsekretär des Rates der Europäischen Union |
| Nr. Komm.dok.: | COM(2016) 36 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 der neuen Verordnung über die Eisenbahnagentur der Europäischen Union und zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 881/2004 |

Die Delegationen erhalten in der Anlage das Dokument COM(2016) 36 final.

Anl.: COM(2016) 36 final



Brüssel, den 26.1.2016
COM(2016) 36 final

2013/0014 (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 der neuen Verordnung über die
Eisenbahnagentur der Europäischen Union und zur Aufhebung der Verordnung (EG)
Nr. 881/2004**

(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 der neuen Verordnung über die Eisenbahagentur der Europäischen Union und zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 881/2004

(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“ für die Ausstellung EU-weit gültiger Genehmigungen für das Inverkehrbringen von Fahrzeugen und EU-weit gültiger Sicherheitsbescheinigungen für Eisenbahnunternehmen wird.

Übermittlung des Vorschlags an das Europäische Parlament und den Rat

(Dokument COM(2013) 27 final – 2013/0014 (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 Verordnung über die Eisenbahnagentur der Europäischen Union und zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 881/2004 ist einer von sechs Legislativvorschlägen, die von der Kommission am 30. Januar 2013 im Rahmen des vierten Eisenbahnpakets angenommen wurden.

Die Änderung der Verordnung zur Errichtung der Europäischen Eisenbahnagentur (im Folgenden die „Agentur“)¹ dient in erster Linie dazu, die Rolle der Agentur zu stärken und sie zu einer „einzigen Anlaufstelle“ zu machen, die EU-weit gültige Genehmigungen für das Inverkehrbringen von Fahrzeugen und EU-weit gültige Sicherheitsbescheinigungen für Eisenbahnunternehmen ausstellt. Die geänderte Verordnung würde auch die Rolle der Agentur bei der Überwachung der nationalen Vorschriften stärken und die Agentur berechtigen, die Aufhebung unnötiger Vorschriften zu verlangen und die nationalen Sicherheitsbehörden (NSB) zu überwachen. Zudem erhielt sie als „Systembehörde“ für das Europäische Eisenbahnverkehrsleitsystem (ERTMS) und Telematikanwendungen eine herausragendere Stellung.

Darüber hinaus hat die Kommission Änderungen am Gründungsakt der Agentur vorgeschlagen, um ihn mit der Gemeinsamen Erklärung und dem gemeinsamen Konzept des Europäischen Parlaments, des Rates und der Kommission zu den dezentralen Agenturen² (u. a. bezüglich der Verwaltungsstruktur, der mehrjährigen Programmplanung und der Vereinfachung von Personalverfahren) in Einklang zu bringen.

Aufgrund der umfangreichen Änderungen der Aufgaben der Agentur und ihrer internen Organisation schlug die Kommission vor, die Verordnung (EG) Nr. 881/2004 durch einen neuen Rechtsakt zu ersetzen.

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 eine Stärkung der Rolle der Agentur. Allerdings gibt es bei einigen Aspekten auch Abweichungen, insbesondere im Fall der Eisenbahnunternehmen und Hersteller, die nur in einem Mitgliedstaat tätig sind und die Möglichkeit hätten zu wählen, die Sicherheitsbescheinigung bzw. Fahrzeuggenehmigung entweder bei der Agentur oder der nationalen Sicherheitsbehörde (NSB) zu beantragen.

Des Weiteren enthält der Standpunkt des Rates folgende Elemente:

¹ Verordnung (EG) Nr. 881/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. April 2005.

² Gemeinsame Erklärung und der gemeinsame Ansatz des Europäischen Parlaments, des Rates und der Kommission zu den dezentralen Agenturen, unterzeichnet am 19. Juli 2012.

- detaillierte Bestimmungen zur Arbeitsweise der Arbeitsgruppe der Agentur.

Insbesondere ist ein Verfahren für die Annahme in diesem Zusammenhang anzuwendender Transparenzvorschriften vorgesehen;

- die notwendigen Instrumente, damit die Agentur mit Hilfe eines Informations- und Kommunikationssystems als einzige Anlaufstelle fungieren kann.

Durch dieses Instrument werden die Agentur und die nationalen Sicherheitsbehörden über alle Anträge auf Genehmigungen und Sicherheitsbescheinigungen sowie den jeweiligen Bearbeitungsstand und die Ergebnisse fortlaufend informiert;

- Präzisierung der Rolle der Agentur bei der schrittweisen Verringerung der Zahl der nationalen Vorschriften.

Der Text sieht eine Prüfung der nationalen Maßnahmen unter dem Gesichtspunkt der Eisenbahnsicherheit und Eisenbahninteroperabilität sowie der Vereinbarkeit mit den Wettbewerbsregeln vor, um die Zahl der nationalen Vorschriften schrittweise zu verringern. Eine auf unabhängigem und neutralem Sachverstand beruhende Stellungnahme ist auf Unionsebene von wesentlicher Bedeutung. In diesem Zusammenhang wird die Rolle der Agentur spezifiziert, wenn sie eine solche Stellungnahme abgibt;

- die zusätzlichen Aufgaben der Agentur im Zusammenhang mit der Überwachung der NSB und der benannten Stellen.

Die Agentur wird die Leistung und die Entscheidungsfindung dieser Stellen mit Blick auf eine stärkere Harmonisierung auf Unionsebene überwachen;

- Spezifizierung der Arbeitsweise der Beschwerdekammer.

Insbesondere werden ausführliche Regeln für das Funktionieren der Beschwerdekammer festgelegt, einschließlich Bestimmungen zur Unabhängigkeit der Mitglieder von den Beteiligten an einem Beschwerde- oder Schiedsverfahren, zur Verhinderung und Bewältigung von Interessenkonflikten der Agenturbediensteten aller Ebenen sowie über die Aufnahme einer Dreimonatsfrist für den Beschwerdeweg, um zu vermeiden, dass Beschwerdeverfahren Behinderungen oder Verzögerungen verursachen;

- die Bedingungen für den Erlass eines Durchführungsrechtsakts bezüglich der an die Agentur zu entrichtenden Gebühren.

Demnach müssen die Gebühren und Entgelte auf transparente, gerechte und einheitliche Weise festgesetzt werden, und sie dürfen die Wettbewerbsfähigkeit des europäischen Eisenbahnsektors nicht gefährden.

Die Kommission bedauert, dass der Standpunkt des Rates gegenüber dem ursprünglichen Vorschlag von einigen wichtigen Bestimmungen abweicht, die in dem vom Europäischen Parlament, dem Rat und der Kommission 2012 vereinbarten gemeinsamen Konzept zu den dezentralen Agenturen der EU vereinbart wurden. Dies betrifft insbesondere

- die Benennung von zwei Vertretern der Kommission im Verwaltungsrat anstatt vier;
- den Umstand, dass der Exekutivdirektor auf Vorschlag eines Drittels der Mitglieder des Verwaltungsrates seines Amtes enthoben werden kann, während nach dem gemeinsamen Konzept das Verfahren für die Entlassung des Direktors dem Ernennungsverfahren entsprechen sollte.
- Die Kommission betont außerdem, dass in dem Fall, dass aus den Reihen der Mitglieder des Verwaltungsrats ein Beobachter benannt wird, der das Auswahlverfahren der Kommission zur Ernennung des Exekutivdirektors überwacht, dies nicht zu einer Überschneidung der Aufgaben im Auswahl- und Ernennungsverfahren führen sollte.

4. FAZIT

Nach Ansicht der Kommission ist die Änderung der Agenturverordnung eine entscheidende Voraussetzung, um das Ziel eines vereinfachten und einheitlichen Rahmens für die Eisenbahnbranche zu verwirklichen.

Die Kommission akzeptiert daher 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.