



Brüssel, den 17. Juni 2024  
(OR. en)

10938/24  
ADD 1

**Interinstitutionelles Dossier:**  
**2023/0271(COD)**

**TRANS 302**  
**CODEC 1484**

## VERMERK

Absender: Generalsekretariat des Rates

Empfänger: Rat

Nr. Vordok.: 10059/24 + ADD 1

Nr. Komm.dok.: 11718/23 + ADD 1-4

Betr.: Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über die Nutzung von Fahrwegkapazität der Eisenbahn im einheitlichen europäischen Eisenbahnraum, zur Änderung der Richtlinie 2012/34/EU und zur Aufhebung der Verordnung (EU) Nr. 913/2010

– Allgemeine Ausrichtung

Die Delegationen erhalten in der Anlage eine Erklärung Schwedens für das Protokoll über die Tagung des Rates (Verkehr, Telekommunikation und Energie).

## **ANLAGE**

### **Erklärung Schwedens**

Erklärung Schwedens zum Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über die Nutzung von Fahrwegkapazität der Eisenbahn im einheitlichen europäischen Eisenbahnraum, zur Änderung der Richtlinie 2012/34/EU und zur Aufhebung der Verordnung (EU) Nr. 913/2010

Schweden unterstützt die Ziele des Vorschlags über die Fahrwegkapazität der Eisenbahn und würdigt die erheblichen Bemühungen des Vorsitzes um Fortschritte bei den Verhandlungen.

Während der Verhandlungen im Rat hat sich der Text in mehreren wichtigen Bereichen vom ursprünglichen Kommissionsvorschlag entfernt, und Schweden ist der Auffassung, dass die allgemeine Ausrichtung die übergeordneten Ziele der Verordnung gefährdet, insbesondere das Ziel, einen nahtlosen Eisenbahnverkehr über mehr als ein Netz zu ermöglichen. Schweden ist in erster Linie besorgt über die potenziell negativen Auswirkungen auf den grenzüberschreitenden Schienengüterverkehr, insbesondere unter Berücksichtigung der vorgeschlagenen Aufhebung der Verordnung über Korridore für den Schienengüterverkehr.

Im Hinblick auf die Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit der Europäischen Union und ihre Fähigkeit, die Ziele des Grünen Deals zu erreichen, ist ein gut funktionierendes Netz für grenzüberschreitende Schienengüterverkehrsdienste von wesentlicher Bedeutung, und eine Fragmentierung des europäischen Eisenbahnmarktes sollte vermieden werden.

Der Eisenbahnverkehr im einheitlichen europäischen Eisenbahnraum muss so verwaltet werden, dass die Nutzung des Schienennetzes optimiert wird und somit die Qualität der Dienste verbessert und ein größeres Verkehrsaufkommen ermöglicht wird. Ein besser entwickeltes Planungs- und Zuweisungsverfahren und eine verbesserte grenzüberschreitende Koordinierung sollten zu einer effizienteren Verwaltung der Fahrwegkapazität führen.

Schweden ist der Überzeugung, dass die Anwendung detaillierter nationaler strategischer Leitlinien im gesamten Anwendungsbereich der Verordnung aufgrund unterschiedlicher Strategien und Prioritäten ein Hindernis für die Entwicklung des grenzüberschreitenden Eisenbahnverkehrs darstellen könnte. Im Gegensatz zum Ziel der Harmonisierung besteht das eindeutige Risiko, dass dies letztendlich zu einer stärkeren Fragmentierung des Netzes führen wird, die effiziente und nahtlose grenzüberschreitende Schienenverkehrsdiene in der Europäischen Union gefährden könnte. Schweden ist ferner überzeugt, dass der Zweijahreszeitraum zwischen der Aufhebung der Verordnung über Korridore für den Schienengüterverkehr und dem ersten Netzfahrplan in der neuen Verordnung über Fahrwegkapazität zu ernsthaften Problemen für den grenzüberschreitenden Schienengüterverkehr führen wird.

Daher sieht Schweden davon ab, die allgemeine Ausrichtung zu unterstützen, und sieht der Fortsetzung der Beratungen im Rahmen der interinstitutionellen Verhandlungen erwartungsvoll entgegen, damit das volle Potenzial der Verordnung über die Fahrwegkapazität ausgeschöpft werden kann.

---