



**RAT DER
EUROPÄISCHEN UNION**

**Brüssel, den 12. Februar 2008 (20.02)
(OR. en)**

**Interinstitutionelles Dossier:
2006/0272 (COD)**

**16133/07
ADD 1**

**TRANS 404
CODEC 1410**

ENTWURF DER BEGRÜNDUNG DES RATES

Betr.: Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur
Änderung der Richtlinie 2004/49/EG über Eisenbahnsicherheit in der
Gemeinschaft

ENTWURF DER BEGRÜNDUNG DES RATES

I. Einleitung

Die Kommission hat am 13. Dezember 2006 drei Legislativvorschläge vorgelegt, mit denen in erster Linie der Verkehr mit Eisenbahnfahrzeugen in der gesamten Europäischen Union erleichtert werden soll, und zwar

- den Vorschlag für eine Richtlinie zur Änderung der Richtlinie 2004/49/EG über Eisenbahnsicherheit in der Gemeinschaft¹ (nachstehend "Eisenbahnsicherheitsrichtlinie" genannt);
- den Vorschlag für eine Richtlinie über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems der Gemeinschaft² (nachstehend "Eisenbahninteroperabilitätsrichtlinie" genannt);
- den Vorschlag für eine Verordnung zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 881/2004 zur Errichtung einer Europäischen Eisenbahnagentur³ (nachstehend "Agenturverordnung" genannt).

Das Europäische Parlament hat seine Stellungnahme in erster Lesung am 29. November 2007 angenommen.

Der Rat wird am 3. März 2008 seinen gemeinsamen Standpunkt festlegen. Bei seinen Beratungen hat der Rat die Stellungnahme des Wirtschafts- und Sozialausschusses⁴ berücksichtigt. Der Ausschuss der Regionen hat beschlossen, zu den oben genannten Vorschlägen nicht Stellung zu nehmen.

II. Analyse des gemeinsamen Standpunkts

1. Allgemeine Überlegungen

Damit die Eisenbahnen ihre zentrale Rolle im Hinblick auf eine nachhaltige Mobilität in der Europäischen Union wahrnehmen können, wünscht der Rat den schrittweisen Aufbau eines integrierten Eisenbahnraums auf europäischer Ebene. In diesem Zusammenhang vertritt der Rat die Auffassung, dass die drei Legislativvorschläge, mit denen die Interoperabilitätsrichtlinien für das konventionelle Eisenbahnsystem und für das Hochgeschwindigkeitsbahnsystem neu gefasst und die Eisenbahnsicherheitsrichtlinie und die Agenturverordnung geändert werden sollen, beträchtliche Verbesserungen für den technischen Teil des Regelungsrahmens für die europäischen Eisenbahnen bewirken können.

¹ ABl. C 126 vom 7.6.2007, S. 7.

² ABl. C 126 vom 7.6.2007, S. 7.

³ ABl. C 126 vom 7.6.2007, S. 7.

⁴ ABl. C 256 vom 27.10.2007, S. 39.

Mit diesen Vorschlägen werden die Barrieren für den freien Verkehr mit Eisenbahnfahrzeugen auf dem europäischen Schienennetz verringert und wird somit die länderübergreifende Zulassung von Eisenbahnfahrzeugen zwischen den Mitgliedstaaten erleichtert.

Der Rat und das Europäische Parlament konnten eine Einigung in erster Lesung über den Vorschlag für die Eisenbahninteroperabilitätsrichtlinie erzielen, so dass der Rat den vorgeschlagenen Rechtsakt in der so geänderten Fassung erlassen kann. Es war dem Rat und dem Europäischen Parlament allerdings nicht möglich, ihre Standpunkte zu dem Vorschlag zur Änderung der Eisenbahnsicherheitsrichtlinie und zu dem Vorschlag zur Änderung der Agenturverordnung in erster Lesung einander anzugleichen. Daher hat der Rat zu beiden Vorschlägen gemeinsame Standpunkte festgelegt, in denen er die vom Europäischen Parlament in erster Lesung angenommenen Abänderungen gebührend berücksichtigt hat.

2. Zentrale politische Fragen

Die drei wesentlichen Änderungen des Rates an dem Kommissionsvorschlag werden nachstehend dargelegt. Ferner hat der Rat eine Ausnahmebestimmung für Zypern und Malta aufgenommen.

2.1 Zusammenführung aller Bestimmungen über Zulassungsverfahren in einen einzigen Rechtsakt

Sowohl die Eisenbahnsicherheitsrichtlinie als auch die Eisenbahninteroperabilitätsrichtlinien enthalten in ihrer derzeit geltenden Fassung Bestimmungen über die Zulassungsverfahren für die Inbetriebnahme von Eisenbahnfahrzeugen. Bei den Letztgenannten geht es dabei um neue oder umgerüstete Teile des gemeinschaftlichen Eisenbahnsystems und bei der Erstgenannten um bereits in Betrieb befindliche Fahrzeuge. Im Interesse einer besseren Rechtsetzung und im Hinblick auf eine Vereinfachung des Gemeinschaftsrechts fasst der Rat alle Vorschriften über Zulassungen für die Inbetriebnahme von Eisenbahnfahrzeugen in einem einzigen Rechtsakt zusammen. Hierzu werden der bereits bestehende, aber geänderte Artikel 14, der neue Artikel 14a und der neue Anhang des Vorschlags zur Änderung der Eisenbahnsicherheitsrichtlinie in die Neufassung der Eisenbahninteroperabilitätsrichtlinie aufgenommen. Das Europäische Parlament hat dieser Übertragung im Rahmen der Einigung in erster Lesung über die Eisenbahninteroperabilitätsrichtlinie zugestimmt. Daher kann der Rat die Abänderungen 20, 26 und 27 im Grundsatz vollständig akzeptieren. Ferner kann sich der Rat grundsätzlich der Abänderung 18 anschließen, da seines Erachtens der Gesetzgeber infolge der Übertragung darauf verzichten kann, in der geänderten Eisenbahnsicherheitsrichtlinie in irgendeiner Form auf die Zulassungsverfahren zu verweisen.

2.2 Präzisierung der Aufgaben und Zuständigkeiten in Bezug auf die Instandhaltung

Aufgrund des Inkrafttretens des neuen Übereinkommens über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF) von 1999 am 1. Juli 2006 sind die Halter der Fahrzeuge nicht mehr verpflichtet, ihre Fahrzeuge bei einem Eisenbahnunternehmen zu registrieren. Um auf diese Entwicklung zu reagieren und die Eisenbahnunternehmen in die Lage zu versetzen, Verkehrsdienstleistungen sicher auf dem Netz zu erbringen, präzisiert der Rat das neue Zusammenspiel von Aufgaben und Zuständigkeiten in Bezug auf die Instandhaltung. Hierzu führt der Rat eine neue Definition des Begriffs "Halter" und das Konzept "für die Instandhaltung zuständige Stelle" ein.

Der Rat lehnt sich zwar so weit wie möglich an die im COTIF verwendete Definition an, stellt aber eine eindeutige Beziehung zwischen dem Halter und seinem Fahrzeug her, indem die Halter verpflichtet werden, sich als solche in ein nationales Fahrzeugregister aufnehmen zu lassen. Der Rat kann die Abänderung 8 zur Gänze akzeptieren, da er sich mit dem Europäischen Parlament über die Definition des Begriffes "Halter" einig ist. Ferner kann die Abänderung 9, die im Hinblick auf die Verwendung der korrekten Terminologie vorgenommen wurde, im Grundsatz akzeptiert werden.

Im gemeinsamen Standpunkt ist vorgesehen, dass die für die Instandhaltung zuständigen Stellen mittels eines Instandhaltungssystems gewährleisten, dass die Fahrzeuge in einem sicheren Betriebszustand sind. Hierzu muss jedem Fahrzeug, bevor es in Betrieb genommen oder auf dem Netz genutzt wird, eine für die Instandhaltung zuständige Stelle zugewiesen worden sein. Ferner muss jede für die Instandhaltung zuständige Stelle im nationalen Fahrzeugregister registriert sein. Nur in Ausnahmefällen und innerhalb der Grenzen ihrer jeweiligen Netze können die zuständigen nationalen Sicherheitsbehörden Ausnahmen von der Verpflichtung beschließen, dass einem Fahrzeug eine für die Instandhaltung zuständige Stelle zugewiesen werden muss. Diese Ausnahmen müssen von der Behörde in ihrem Jahresbericht bekannt gemacht werden. Mit dieser Regelung möchte der Rat die Eisenbahnunternehmen und Infrastrukturbetreiber in die Lage versetzen, ohne großen Aufwand herauszufinden, wer für die Instandhaltung der Fahrzeuge, die sie einsetzen, zuständig ist.

2.3 Instandhaltungsbescheinigungen

Um den zuständigen nationalen Sicherheitsbehörden und den Beteiligten der Transportkette die Gewähr zu geben, dass die Instandhaltung der Fahrzeuge wirksam kontrolliert wird, hat sich der Rat dafür entschieden, die im Kommissionsvorschlag enthaltene Bestimmung über Instandhaltungsbescheinigungen zu verschärfen. Die Kommission hatte vorgeschlagen, dass gegebenenfalls ein System zur Bescheinigung der Fahrzeughalter bezüglich der Instandhaltung festgelegt werden sollte. Der Rat hingegen hat sich auf eine Bestimmung geeinigt, wonach die Kommission spätestens ein Jahr nach dem Inkrafttreten des Vorschlags zur Änderung der Eisenbahnsicherheitsrichtlinie eine Maßnahme zur Einführung einer Bescheinigung zu erlassen hat, die der für die Instandhaltung zuständigen Stelle im Hinblick auf ihr Instandhaltungssystem erteilt werden soll. Sowohl nach dem Vorschlag der Kommission als auch nach dem gemeinsamen Standpunkt des Rates stützt sich dieses Bescheinigungssystem auf eine Empfehlung der Europäischen Eisenbahnagentur. Der Rat hat sichergestellt, dass die ausgestellte Bescheinigung in der gesamten Gemeinschaft gültig sein wird und gewährleistet ist, dass die in der Bescheinigung genannte Stelle die Instandhaltungsanforderungen der Eisenbahnsicherheitsrichtlinie für alle Fahrzeuge, für die sie zuständig ist, erfüllt.

Ferner können sich die für die Instandhaltung zuständigen Stellen freiwillig an diesem Bescheinigungssystem beteiligen. Um zu guter Letzt klarzustellen, dass Eisenbahnunternehmen und Infrastrukturbetreiber keinen neuen Anforderungen unterworfen werden, hat der Rat festgelegt, dass das Sicherheitsmanagementsystem, das die Eisenbahnunternehmen und Infrastrukturbetreiber bereits nach der geltenden Eisenbahnsicherheitsrichtlinie einrichten müssen, auch das Instandhaltungssystem umfasst.

Mit der Abänderung 21 hat das Europäische Parlament ein Instandhaltungssystem für Eisenbahnfahrzeuge vorgeschlagen, das sich in zwei Hauptpunkten von dem vom Rat festgelegten System unterscheidet. Erstens führt der Rat - im Einklang mit der Entscheidung der Kommission vom 28. Juli 2006 über die technische Spezifikation für die Interoperabilität (TSI) zum Teilsystem Fahrzeuge und der Entscheidung der Kommission vom 9. November 2007 zur Annahme einer gemeinsamen Spezifikation für das nationale Einstellungsregister - das Konzept der für die Instandhaltung zuständigen Stelle ein, während das Europäische Parlament dem Halter die unmittelbare Verantwortung für die Instandhaltung zuweist. Zweitens fordert das Europäische Parlament die Festlegung eines verbindlichen Systems von Instandhaltungsbescheinigungen, während der Rat - im Einklang mit dem Globalansatz der Europäischen Eisenbahnagentur - ein fakultatives System vorgesehen hat.

Der Rat kann Abänderung 21 aus drei Gründen nicht akzeptieren. Zum Ersten ist es allem Anschein nach nicht mit der Gesamtverantwortung der Eisenbahnunternehmen und Infrastrukturbetreiber für die Sicherheit des Verkehrs (wie sie in anderen Kernbestimmungen der Eisenbahnsicherheitsrichtlinie, insbesondere Artikel 4, geregelt ist) vereinbar, dem Halter die Verantwortung für die Instandhaltung der Fahrzeuge aufzuerlegen. Zum Zweiten vertritt der Rat die Auffassung, dass die verbindliche Beteiligung an einem Instandhaltungssystem nicht immer angezeigt ist und - beispielsweise bei Waggons aus Drittländern oder bei anderen Fahrzeugarten wie Lokomotiven und Fahrgastwagen - zu unnötigen Verwaltungskosten führen könnte. Zum Dritten hegt der Rat die Befürchtung, dass die Entwicklung der wirtschaftlichen Tätigkeiten der Halter belastet werden könnte, wenn ihnen die ein ganz spezifisches Know-how erfordernde Verantwortung für die Instandhaltung auferlegt würde.

2.4 Freistellung für Zypern und Malta

Da Zypern und Malta nicht über Eisenbahnsysteme verfügen, hat der Rat sie im gemeinsamen Standpunkt von der Pflicht zur Umsetzung und Durchführung der Richtlinie zur Änderung der Eisenbahnsicherheitsrichtlinie ausgenommen, solange in ihrem jeweiligen Staatsgebiet kein Eisenbahnsystem besteht.

III. Abänderungen des Europäischen Parlaments

Die Reaktion des Rates auf die Abänderungen 8, 9, 18, 20, 21, 26 und 27 ist oben im Zusammenhang mit den zentralen politischen Fragen dargelegt.

Ferner kann der Rat die Abänderung 2 betreffend die Entsprechungstabellen vollständig akzeptieren. Des Weiteren sind die Abänderungen 16 und 17, die Korrekturen an einer Sprachfassung betreffen, grundsätzlich annehmbar. Der Rat kann jedoch aus rechtlichen oder technischen Gründen die nachstehenden Abänderungen nicht akzeptieren:

- Abänderung 3, da die Ziele Sicherheit und Gesundheitsschutz der Arbeitnehmer nicht in den Anwendungsbereich des Kommissionsvorschlags fallen;

- die wechselseitig miteinander verknüpften Abänderungen 4 bis 7, da die vorgeschlagene Definition des Begriffs "nationale Sicherheitsvorschriften" mit Anhang II der Eisenbahnsicherheitsrichtlinie, der eine Beschreibung der nationalen Sicherheitsvorschriften enthält, nicht vereinbar ist und der Begriff "grundlegende Anforderungen" in einem als zu eng erachteten Sinne verwendet wird;
- Abänderung 14, da nach Auffassung des Rates die Entwicklung von gemeinsamen Sicherheitszielen (CST) bereits zum Zeitpunkt der Annahme der Eisenbahnsicherheitsrichtlinie erörtert wurde und dieses Thema nicht erneut behandelt werden sollte. Ferner stellt der Rat fest, dass auf der Grundlage des Artikels 6 Absatz 4 der Agenturverordnung für Empfehlungen der Europäischen Eisenbahnagentur - unter anderem zu CST - bereits eine detaillierte Kosten-Nutzen-Analyse vorgeschrieben ist;
- Abänderung 19, da sie nicht mit der Struktur des Gemeinsamen Standpunkts vereinbar ist;
- Abänderung 22 zu der Frage, wer berechtigt ist, bei der Europäischen Eisenbahnagentur eine technische Stellungnahme einzuholen. Dies dürfte jedoch nicht mehr strittig sein, da der Rat und das Europäische Parlament im Zusammenhang mit der Eisenbahninteroperabilitätsrichtlinie eine Einigung über die gleiche Frage erzielt haben;
- Abänderungen 1, 10, 11, 12, 13, 15, 23, 24 und 25 zum Ausschussverfahren, mit denen das Europäische Parlament für mehrere Maßnahmen das Dringlichkeitsverfahren einführen möchte. Da es sich dabei um Maßnahmen von allgemeiner Tragweite handelt, mit denen nicht wesentliche Teile der Eisenbahnsicherheitsrichtlinie geändert oder ergänzt werden sollen, ist sich der Rat mit der Kommission und dem Europäischen Parlament darin einig, dass das Europäische Parlament bei diesen Maßnahmen im Wege des Regelungsverfahrens mit Kontrolle beteiligt werden sollte. Es erscheint jedoch unverhältnismäßig, die Möglichkeit einer Anwendung des Dringlichkeitsverfahrens vorzusehen, da für alle diese Maßnahmen bereits eine bestimmte Frist gilt oder sie regelmäßig zu überprüfen sind.

IV. Fazit

Die drei Legislativvorschläge betreffend Interoperabilität, Eisenbahnsicherheit und die Europäische Eisenbahnagentur, mit denen der Verkehr mit Eisenbahnfahrzeugen in der gesamten Europäischen Union erleichtert werden soll, leisten einen bedeutenden Beitrag zur weiteren Integration des europäischen Eisenbahnraums. Der Rat und das Europäische Parlament haben - insbesondere mit der Einigung in erster Lesung über die Eisenbahninteroperabilitätsrichtlinie - bereits beträchtliche Fortschritte in Bezug auf diese drei Vorschläge erzielt. Damit wurde eine solide Grundlage dafür geschaffen, dass die beiden Gesetzgeber bei ihren Erörterungen im Rahmen der zweiten Lesung Kompromisslösungen in Bezug auf den Vorschlag zur Änderung der Eisenbahnsicherheitsrichtlinie und den Vorschlag zur Änderung der Agenturverordnung erzielen.
