



**RAT DER
EUROPÄISCHEN UNION**

**Brüssel, den 12. Februar 2008 (21.02)
(OR. en)**

**Interinstitutionelles Dossier:
2006/0274 (COD)**

**16138/07
ADD 1**

**TRANS 405
CODEC 1411**

ENTWURF DER BEGRÜNDUNG DES RATES

Betr.: Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 881/2004 zur Errichtung einer Europäischen Eisenbahnagentur

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.

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.

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 sowohl die Eisenbahnsicherheitsrichtlinie als auch die Agenturverordnung geändert werden sollen, beträchtliche Verbesserungen für den technischen Teil des Regelungsrahmens für die europäischen Eisenbahnen bewirken können. 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 einige vom Europäischen Parlament in erster Lesung angenommene Abänderungen gebührend berücksichtigt hat.

2. Zentrale politische Fragen

Der Vorschlag zur Änderung der Agenturverordnung zielt in erster Linie auf die Anpassung des Rechtsrahmens für die Europäische Eisenbahnagentur an die neuen Aufgaben ab, die sich aus der geänderten Eisenbahnsicherheitsrichtlinie und der geänderten Eisenbahninteroperabilitätsrichtlinie ergeben. Daher hat sich der Rat bei der Erstellung des gemeinsamen Standpunkts zu dem Vorschlag der Kommission zur Änderung der Agenturverordnung zunächst auf den Text gestützt, der der Einigung in erster Lesung zwischen dem Rat und dem Europäischen Parlament über die Eisenbahninteroperabilitätsrichtlinie und dem gemeinsamen Standpunkt zu dem Vorschlag zur Änderung der Eisenbahnsicherheitsrichtlinie zugrunde liegt. Ferner hat der Rat einige Änderungen am Kommissionsvorschlag vorgenommen, mit denen eine bessere Nutzung der Fachkompetenz der Agentur gewährleistet werden soll.

2.1 Einstufung der nationalen Vorschriften

Auch wenn der Rat den Kommissionsvorschlag in größerem Maße umstrukturiert hat, so hat er jedoch insgesamt die von der Kommission vorgeschlagenen Hauptbestimmungen beibehalten. In diesem Zusammenhang sei darauf hingewiesen, dass der Rat an der Kernbestimmung über die Einstufung aller nationalen Vorschriften über die Zulassung der Inbetriebnahme von Eisenbahnfahrzeugen festgehalten hat. Die Europäische Eisenbahnagentur hat ein Referenzdokument zu erstellen, in dem die nationalen technischen Vorschriften und Sicherheitsvorschriften in Beziehung zueinander gesetzt werden, und dieses regelmäßig zu aktualisieren. Dabei kann nach und nach bestimmt werden, welche nationalen Vorschriften als gleichwertig anzusehen sind und somit nicht mehr als Begründung für zusätzliche Überprüfungen herangezogen werden können. Dies wird zu einer verstärkten gegenseitigen Anerkennung der Fahrzeugzulassungen zwischen den Mitgliedstaaten beitragen.

Der Rat stimmt der Abänderung 3 des Europäischen Parlaments zu, die auf die Verringerung der Zahl der nationalen Vorschriften über die Zulassung der Inbetriebnahme von Fahrzeugen abzielt, die zwischen den Mitgliedstaaten gleichwertig sind. Der Rat teilt zwar dieses Ziel, hält es aber für wirksamer, die Agentur mit der regelmäßigen Aktualisierung des Referenzdokuments zu betrauen, als - so der Vorschlag des Europäischen Parlaments - einen einzigen festen Zeitpunkt (1. Januar 2010) vorzugeben, bis zu dem die Agentur Lösungen vorschlagen muss. Ferner kann der Rat Abänderung 2 nicht akzeptieren, da er es vorzieht, die Agentur generell mit der Ausarbeitung eines Referenzdokuments zu betrauen, anstatt sie dazu zu verpflichten, die nationalen Vorschriften vorrangig zu berücksichtigen, die die Unterschiede zwischen den Mitgliedstaaten hinsichtlich des Sicherheitsstands von Infrastruktur und Fahrzeugen betreffen.

2.2 Wesentliche Änderungen am Kommissionsvorschlag

Auf der Grundlage des Kommissionsvorschlags hat der Rat mehrere Änderungen vorgenommen.

- a) Der Rat hat sich darauf geeinigt, dass die Fachkompetenz der Agentur besser genutzt werden soll. Zunächst kann die Agentur aufgefordert werden, technische Stellungnahmen im Falle einer ablehnenden Entscheidung einer nationalen Sicherheitsbehörde und hinsichtlich der Gleichwertigkeit der nationalen Vorschriften zu den in der Eisenbahninteroperabilitätsrichtlinie festgelegten technischen Parametern abzugeben. Die Agentur kann ferner ersucht werden, eine Stellungnahme zu dringenden Änderungen der technischen Spezifikationen für die Interoperabilität (TSI) vorzulegen.

- b) Im gemeinsamen Standpunkt wird die Agentur mit der Aufgabe betraut, innerhalb von sechs Monaten nach Inkrafttreten der Eisenbahninteroperabilitätsrichtlinie einen Bericht auszuarbeiten, in dem erforderlichenfalls Empfehlungen zur Umsetzung eines Systems der freiwilligen Zertifizierung der Instandhaltung nach Maßgabe der Eisenbahnsicherheitsrichtlinie ausgesprochen werden. Der Rat hat im gemeinsamen Standpunkt ferner ausgeführt, dass diese Empfehlungen auf die Aufgaben und Zuständigkeiten der Eisenbahnunternehmen und der für die Instandhaltung zuständigen Stellen im Sinne der Eisenbahnsicherheitsrichtlinie abgestimmt sein müssen, wobei das Sicherheitsbescheinigungsverfahren der Eisenbahnunternehmen erleichtert und ein durch Doppelkontrollen, -inspektionen und/oder -audits bedingter Verwaltungsaufwand vermieden werden soll. Der Rat kann die Hauptkomponente der Abänderung 6, mit der ein obligatorisches Zertifizierungssystem eingeführt werden soll, nicht befürworten, da sich damit der Verwaltungsaufwand erhöhen würde und der Industrie zusätzliche Kosten aufgebürdet würden.
- c) In der Agenturverordnung hat der Rat alle Aufgaben der Agentur aufgeführt, die in der Richtlinie 2007/59/EG des Europäischen Parlaments und des Rates über die Zertifizierung von Triebfahrzeugführern, die Lokomotiven und Züge im Eisenbahnsystem in der Gemeinschaft führen (nachstehend "Richtlinie über Triebfahrzeugführer" genannt)⁵, festgelegt sind. Bei der Auflistung dieser Aufgaben unterscheidet der Rat zwischen den Aufgaben der Triebfahrzeugführer einerseits und den Aufgaben der mit sicherheitsrelevanten Tätigkeiten betrauten übrigen Mitglieder des Zugpersonals andererseits. Was die Triebfahrzeugführer anbelangt, so sind in der Liste auch Aufgaben enthalten wie etwa die Erstellung des Entwurfs eines Gemeinschaftsmusters für die Fahrerlaubnis und die Gewährleistung der Interoperabilität der Register für Fahrerlaubnisse der Triebfahrzeugführer. In Bezug auf die mit sicherheitsrelevanten Aufgaben betrauten übrigen Mitglieder des Zugpersonals muss die Agentur einen Bericht mit dem Anforderungsprofil und der Aufgabenbeschreibung dieser Personen vorlegen.

Schließlich ist es die Aufgabe der Agentur, hinsichtlich des Personals, das für den Betrieb und die Instandhaltung des Eisenbahnsystems zuständig ist, aber zu keiner der beiden vorgenannten Kategorien gehört, Empfehlungen für die Festlegung gemeinsamer Kriterien für die berufliche Befähigung und die Beurteilung auszusprechen.

⁵ ABl. L 315 vom 3.12.2007, S. 51.

- d) Der Rat passt die Bestimmung über Register in der Agenturverordnung im Lichte der Änderungen an der Eisenbahnsicherheitsrichtlinie und der neu gefassten Eisenbahninteroperabilitätsrichtlinie an. Die Bestimmung über Register im gemeinsamen Standpunkt sieht vor, dass die Agentur gemeinsame Spezifikationen für das neu geschaffene Register genehmigter Fahrzeugtypen sowie für das Infrastrukturregister erstellen und dass sie das Register der Fahrzeugtypen einrichten und führen muss. Das Parlament macht in Abänderung 7 den gleichen Vorschlag in Bezug auf die Einrichtung und Führung eines europäischen Registers der Fahrzeugtypen, der vom Rat selbstverständlich unterstützt wird. Zudem stellt der Rat in einem gesonderten Artikel die Regelung für die Zugänglichkeit der Schriftstücke und Register.
- e) Auf der Grundlage des Kommissionsvorschlags bestimmt der Rat die Bedingungen, unter denen die Kommission die Agentur um Unterstützung hinsichtlich der Umsetzung des gemeinschaftlichen Rechtsrahmens für Eisenbahninteroperabilität und -sicherheit ersuchen kann.
- f) Der Rat übernimmt Abänderung 9 des Europäischen Parlaments, die mehr Möglichkeiten zur Verlängerung der Arbeitsverträge der Mitarbeiter im Hinblick auf die Gewährleistung der Kontinuität des Geschäftsbetriebs bietet. Der Rat beschränkt dieses flexiblere System jedoch auf die ersten zehn Tätigkeitsjahre der Agentur, weil es während dieses Zeitraums ganz besonders wichtig ist, qualifiziertes Personal zu halten.
- g) Weitere Änderungen, die der Rat am Kommissionsvorschlag vorgenommen hat:
- Angesichts der unterschiedlichen Gegebenheiten in den Mitgliedstaaten sieht der Rat vor, dass nicht nur die nationalen Sicherheitsbehörden, sondern – je nach Fragestellung – auch andere zuständige nationale Behörden Vertreter für die Arbeitsgruppen der Agentur, an denen sie teilnehmen möchten, ernennen können.

- Der Rat unterstützt das Ziel der Kommission, gemeinschaftsweit über benannte Stellen zu verfügen, die nach den gleichen Kriterien arbeiten. Zur Klärung dieser Bestimmung wird in dem gemeinsamen Standpunkt zwischen den verschiedenen Aufgaben der Agentur unterschieden: einerseits überwacht sie die Qualität der Arbeit der benannten Stellen, andererseits überprüft sie, ob eine benannte Stelle die festgelegten Kriterien noch erfüllt.
- Der Rat stimmt mit der Kommission darin überein, dass die Agentur an der Bewertung der Interoperabilitätsaspekte bestimmter Anträge auf Gemeinschaftszuschüsse beteiligt werden sollte, legt aber auch fest, dass die der Agentur eingeräumte Antwortfrist höchstens zwei Monate betragen darf.
- Der Rat schließt sich dem Kommissionsvorschlag an, wonach die Aufgaben der Agentur in Bezug auf das ERTMS in der Verordnung beschrieben werden sollten, entscheidet sich jedoch für eine leichte Umformulierung der entsprechenden Bestimmung.

III. Änderungen des Europäischen Parlaments

Die Antwort des Rates auf die Abänderungen 2, 3, 6, 7 und 9 wird oben im Zusammenhang mit den zentralen Fragen dargelegt. Zudem kann der Rat die folgenden Abänderungen nicht akzeptieren:

- Abänderung 1 betreffend Arbeitsgruppen der Agentur, da sie außerhalb des Geltungsbereichs des Kommissionsvorschlags liegt;
- Abänderung 4, wonach der Agentur ab 2015 die Aufgabe übertragen würde, Inbetriebnahmegenehmigungen für die mit den TSI übereinstimmenden Fahrzeuge zu erteilen. Diese Frage kann jedoch als geklärt betrachtet werden, da die gleiche Änderung das Ergebnis eines Kompromisses im Rahmen der Eisenbahninteroperabilitätsrichtlinie war; in diesem Zusammenhang haben Rat und Parlament ein Verfahren ausgearbeitet, wonach bei Ausstellung von Inbetriebnahmegenehmigungen für Fahrzeuge durch die nationalen Sicherheitsbehörden auch der Grundsatz der gegenseitigen Anerkennung solcher Genehmigungen berücksichtigt wird. Darüber hinaus haben beide Organe vereinbart, die Kommission um Erstellung eines Berichts über die Effizienz dieses neuen Verfahrens und über mögliche zukünftige Konzepte für die Zusammenarbeit zwischen der Agentur und den nationalen Sicherheitsbehörden zu ersuchen;

- die Abänderungen 5 und 8 zu technischen Stellungnahmen der Agentur wurden nur teilweise in den gemeinsamen Standpunkt des Rates übernommen. Im Einklang mit dem Kompromiss zur Eisenbahninteroperabilitätsrichtlinie lehnt der Rat es entgegen der Abänderung 5 des Parlaments ab, dass einzelne Antragsteller die Agentur direkt um eine technische Stellungnahme ersuchen können. Was die Möglichkeit der Agentur anbelangt, technische Stellungnahmen zum ERTMS abzugeben, wie in den Abänderungen 5 und 8 vorgesehen, so stimmt der Rat einer Bestimmung zu, die vorsieht, dass die Agentur ein Verfahren für die Bearbeitung von Anträgen auf Änderung der ERTMS-Spezifikationen einführt.

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 Agenturverordnung und den Vorschlag zur Änderung der Eisenbahnsicherheitsrichtlinie erzielen.