Begründung des Rates: Standpunkt (EU) Nr. 20/2016 des Rates in erster Lesung im Hinblick auf den Erlass der Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Richtlinie 2012/34/EU bezüglich der Öffnung des Marktes für inländische Schienenpersonenverkehrsdienste und der Verwaltung der Eisenbahninfrastruktur

(2016/C 431/02)

I. EINLEITUNG

1. Die Kommission hat dem Rat am 30. Januar 2013 einen Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Richtlinie 2012/34/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. November 2012 zur Schaffung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraums ([1]) bezüglich der Öffnung des Marktes für inländische Schienenpersonenverkehrsdienste und der Verwaltung der Eisenbahninfrastruktur übermittelt.

2. Dieser Vorschlag wurde mit fünf weiteren im Rahmen des sogenannten Vierten Eisenbahnpakets vorgelegt. Für die Verhandlungen wurden die Vorschläge in zwei Gruppen unterteilt, eine technische Säule und eine Marktsäule. Der vorliegende Vorschlag ist Teil der Marktsäule.

3. Der Europäische Wirtschafts- und Sozialausschuss hat seine Stellungnahme zu dem Vorschlag am 10. Juli 2013 angenommen. Der Ausschuss der Regionen hat seine Stellungnahme am 8. Oktober 2013 angenommen.

4. Das Europäische Parlament hat seinen Standpunkt in erster Lesung am 26. Februar 2014 festgelegt.

5. Der Rat (Verkehr, Telekommunikation und Energie) hat am 8. Oktober 2015 eine Einigung („allgemeine Ausrichtung") ([2]) über den Vorschlag bezüglich der Öffnung des Marktes für inländische Schienenpersonenverkehrsdienste und der Verwaltung des Sektors erzielt.

6. Am 19. April 2016 wurde eine Einigung mit dem Europäischen Parlament über einen Kompromisstext erzielt.

7. Der Rat hat am 20. September 2016 eine politische Einigung ([3]) zu diesem Kompromisstext angenommen.

8. Auf Grundlage der genannten Einigungen und im Anschluss an die Überarbeitung des Textes durch die Rechts- und Sprachsachverständigen hat der Rat gemäß dem ordentlichen Gesetzgebungsverfahren nach Artikel 294 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union am 17. Oktober 2016 seinen Standpunkt in erster Lesung festgelegt.

II. ZIEL

9. Die Hauptziele des Vorschlags sind die Verbesserung der Qualität und Effizienz der inländischen Schienenpersonenverkehrsdienste sowie die Beseitigung aller eventuell verbleibenden rechtlichen Hindernisse für die Vollendung des einheitlichen europäischen Eisenbahnraums.

III. ANALYSE DES STANDPUNKTS DES RATES IN ERSTER LESUNG

A) *Allgemeines*

10. Der Rat ist der Auffassung, dass die weitere Öffnung des Marktes für inländische Schienenpersonenverkehrsdienste vorangebracht werden sollte. Wenn jedoch das wirtschaftliche Gleichgewicht der für gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen vergebenen Aufträge gefährdet ist, sollten die Mitgliedstaaten den Zugang beschränken können. Zudem sollten Mitgliedstaaten, die an Drittländer grenzen, die Möglichkeit haben, zusätzliche Bedingungen für einen gerechten Marktzugang festzulegen. Schließlich sollten die Bedingungen in Bezug auf den Infrastrukturbetreiber, insbesondere hinsichtlich seiner Unabhängigkeit, Unparteilichkeit und finanziellen Transparenz, der Marktsituation und der benutzten Infrastruktur angemessen sein.

B) *Andere zentrale politische Fragen*

11. Um möglicherweise divergierende Auslegungen und eine übermäßige Verwaltungskontrolle durch die Regulierungsstellen zu vermeiden, sollte der Schwerpunkt bei der Beurteilung der Unabhängigkeit eines Infrastrukturbetreibers nach Ansicht des Rates auf den sogenannten wesentlichen Funktionen liegen. Zudem sollten verschiedene Organisationsmodelle zulässig sein, sofern bestimmte Bedingungen erfüllt werden.

([1]) ABl. L 343 vom 14.12.2012, S. 32.
([2]) Siehe Dok. 12777/15 TRANS 317 CODEC 1308.
([3]) Siehe Dok. 11202/16 TRANS 299 CODEC 1059.

12. Die Auslagerung bestimmter Funktionen des Infrastrukturbetreibers sollte zulässig sein, doch der Infrastrukturbetreiber sollte letztlich die Kontrolle über und die Verantwortung für den Betrieb, die Instandhaltung und die Erneuerung seines Netzes behalten.

13. Die Koordinierung und Zusammenarbeit zwischen Infrastrukturbetreibern ist zu gewährleisten, wobei den Eisenbahnunternehmen Zugang zu sachdienlichen Informationen zu gewähren ist. Zudem sollten die Mitgliedstaaten Informationen austauschen und die Leistung gemeinsam überwachen sowie andere relevante Fragen zur Eisenbahninfrastruktur gemeinsam analysieren.

14. Der Rat spricht sich für die Einrichtung von Hochgeschwindigkeitsschienennetzen aus, um eine effiziente und umweltfreundliche Option für Reisen über mittlere Entfernungen zu bieten. Daher wurden besondere Bestimmungen für den Zugang von Hochgeschwindigkeits-Personenverkehrsdiensten zur Eisenbahninfrastruktur in der Union ausgearbeitet.

15. Schließlich sollten Informations- und Durchgangsfahrscheinsysteme gestärkt werden, um effizientere multimodale und grenzüberschreitende Personenverkehrsdienste zu fördern.

IV. **FAZIT**

16. Der Standpunkt des Rates in erster Lesung entspricht dem Kompromiss, auf den sich der Rat mit dem Europäischen Parlament — mit Unterstützung der Kommission — verständigt hat.

17. Dieser Kompromiss wurde mit Schreiben vom 13. Juli 2016 des Vorsitzenden des Ausschusses für Verkehr und Fremdenverkehr des Europäischen Parlaments an den Präsidenten des Ausschusses der Ständigen Vertreter (1. Teil) bestätigt.

18. Der Standpunkt des Rates trägt dem Kommissionsvorschlag und den vom Europäischen Parlament in erster Lesung vorgeschlagenen Abänderungen in vollem Umfang Rechnung. Daher ist der Rat der Auffassung, dass sein Standpunkt in erster Lesung allen wesentlichen Zielen des Vorschlags entspricht, ohne den Betreibern unverhältnismäßige Kosten für die Änderung bestehender Betriebsvereinbarungen aufzuerlegen.