



Brüssel, den 24. September 2014
(OR. en)

Interinstitutionelle Dossiers:
2013/0029 (COD)
2013/0028 (COD)

13286/1/14
REV 1

TRANS 434
CODEC 1837

BERICHT

Absender: Generalsekretariat

Empfänger: AStV/Rat

Nr. Komm.dok.: ST 5985/13 TRANS 36 CODEC 216
ST 5960/13 TRANS 35 CODEC 209

Betr.: ***Vorbereitung der Tagung des Rates (Verkehr, Telekommunikation und Energie) am 8. Oktober 2014***

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 bezüglich der Öffnung des Marktes für inländische Schienenpersonenverkehrsdienste und der Verwaltung der Eisenbahninfrastruktur

Vorschlag für eine VERORDNUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 hinsichtlich der Öffnung des Marktes für inländische Schienenpersonenverkehrsdienste

- Orientierungsaussprache

I. EINLEITUNG

Die Kommission hat am 30. Januar 2013 das vierte Eisenbahnpaket vorgelegt, das sechs Gesetzgebungsvorschläge umfasst, mit denen die verbleibenden Hindernisse für die Vollendung des einheitlichen europäischen Eisenbahnraums beseitigt werden sollen und dadurch ein Beitrag zur Erhöhung des Verkehrsträgeranteils der Schiene am Gesamtverkehrsaufkommen innerhalb der EU geleistet wird.

Das konkrete Hauptziel dieses Gesetzgebungspakets besteht darin, die Qualität und Effizienz des Schienenverkehrs zu erhöhen, indem noch bestehende rechtliche, institutionelle und technische Hindernisse beseitigt und die Leistungsfähigkeit und Wettbewerbsfähigkeit der Eisenbahn gefördert werden.

Dieses Gesetzgebungspaket kann in zwei Pfeiler aufgeteilt werden: in den sogenannten "technischen Pfeiler" und den sogenannten "Marktpfeiler".

II. BERATUNGEN IM RAT

Die Beratungen über zwei der drei Kommissionsvorschläge zum "Marktpfeiler" begannen in der Gruppe "Landverkehr" am 8. Juli und wurden am 15. und 22. Juli sowie am 2., 9. und 19. September 2014 fortgesetzt.

In diesen Sitzungen der Gruppe wurden die Delegationen ersucht, verschiedene Fragen des Vorsitzes im Hinblick auf die Orientierungsaussprache auf der Tagung des Rates (Verkehr, Telekommunikation und Energie) am 8. Oktober 2014 zu prüfen.

III. SCHLUSSFOLGERUNG

Der Ausschuss der Ständigen Vertreter wird ersucht, die in der Anlage aufgeführten Fragen zu billigen, und die Minister werden gebeten, sich bei ihren Ausführungen auf der Tagung des Rates (Verkehr, Telekommunikation und Energie) am 8. Oktober 2014 auf diese Fragen zu konzentrieren.

Einleitung

Mit dem vierten Eisenbahnpaket soll ein einheitlicher europäischer Eisenbahnverkehrsraum geschaffen werden, um den Eisenbahnbinnenmarkt zu vollenden und das rechtliche Umfeld für Schienenverkehrsdienste zu vereinfachen. Mit dem "technischen Pfeiler" des Pakets sollen die verbleibenden administrativen und technischen Hindernisse beseitigt werden, indem insbesondere ein gemeinsames Konzept zu den Sicherheits- und Interoperabilitätsvorschriften festgelegt und die Europäische Eisenbahnagentur gestärkt wird. Mit dem "Marktpfeiler" soll der Markt für inländische Schienenpersonenverkehrsdienste für den Wettbewerb geöffnet, die Leitungsstruktur der Infrastrukturverwaltung gestärkt und die Transparenz der Finanzflüsse verbessert werden.

Im Zusammenhang mit dem technischen Pfeiler des vierten Eisenbahnpakets wurden im Rat und im Europäische Parlament erhebliche Fortschritte erzielt, und der italienische Vorsitz ist bereit, mit den neu ernannten Berichterstattern Verhandlungen aufzunehmen, damit sichergestellt werden kann, dass dieser Pfeiler bis Dezember 2014 angenommen wird.

Der italienische Vorsitz, der das vierte Eisenbahnpaket als Ganzes betrachtet, hat zudem Beratungen über den Marktpfeiler in der Gruppe "Landverkehr" in Gang gesetzt, um die betreffende Orientierungsaussprache vorzubereiten. Die Orientierungsaussprache soll entsprechend dem beigefügten Fragenkatalog strukturiert werden.

Die Kommissionsvorschläge beruhen auf einem dualen und schrittweisen Ansatz für die Marktöffnung, der Folgendes umfasst:

- a) kommerzielle Dienste, bei denen allen EU-Eisenbahnunternehmen ab 2019 die Dienstleistungsfreiheit garantiert wird (Wettbewerb *auf* dem Markt);
- b) öffentliche Dienste, bei denen es EU-Eisenbahnunternehmen gestattet wird, miteinander in Wettbewerb zu treten, indem die wettbewerbliche Vergabe von Aufträgen flächendeckend eingeführt wird (Wettbewerb *für* den Markt).

Schrittweise Öffnung des Inlandmarktes

Nach Ansicht der Kommission müssen Dienstleistungsqualität und Effizienz verbessert werden, damit die Schiene für die Kunden zu einer attraktiveren Wahl wird und eine Verkehrsverlagerung unterstützt wird. Stärkerer Wettbewerbsdruck wird die operative Effizienz und die Attraktivität der Schiene erhöhen und dazu führen, dass der Sektor stärker auf die Bedürfnisse der Kunden eingeht, so dass die Eisenbahnunternehmen mit anderen Verkehrsträgern konkurrieren können. Er wird auch Anreize für die Weiterentwicklung des Schienennetzes schaffen.

Außerdem ist die Kommission der Auffassung, dass im Rahmen der Marktöffnung öffentliche Dienste erhalten und Unternehmen daran gehindert werden müssen, ihre Tätigkeit lediglich auf die rentabelsten Strecken zu konzentrieren, was die Tragfähigkeit öffentlicher Dienstleistungsaufträge gefährden würde. Zu diesem Zweck schlägt die Kommission vor, die Regulierungsstellen zu ermächtigen, (ex-ante) eine Prüfung des wirtschaftlichen Gleichgewichts durchzuführen, um die Anzahl neuer kommerzieller Dienste zu beschränken, wenn diese nachweislich die wirtschaftliche Tragfähigkeit öffentlicher Dienstleistungsaufträge gefährden. In den Vorschlägen der Kommission ist daher die Möglichkeit vorgesehen, in öffentliche Dienstleistungsaufträge sowohl rentable als auch unrentable Strecken aufzunehmen.

Effiziente und hochwertige öffentliche Dienste im Schienenverkehr

Die Kommission vertritt die Auffassung, dass durch wettbewerbliche Vergabeverfahren die zuständigen Behörden in die Lage versetzt werden, eine kostenwirksamere Verwendung öffentlicher Mittel sicherzustellen. Im Rahmen der Verordnung 1370/2007 haben die zuständigen Behörden die Möglichkeit, einen öffentlichen Dienstleistungsauftrag entweder wettbewerblich oder direkt zu vergeben. Nach Ansicht der Kommission hat dies zur Folge, dass der EU-Rechtsrahmen unvollständig bleibt und Wettbewerbsdruck fehlt, was negative Auswirkungen auf die operative Effizienz, die Dienstleistungsqualität und die Effizienz der öffentlichen Ausgaben haben könnte.

Die Kommission hat deshalb vorgeschlagen, den allgemeinen Grundsatz der wettbewerblichen Vergabe von öffentlichen Dienstleistungsaufträgen im Schienenverkehr einzuführen. Dennoch könnte die Möglichkeit der direkten Vergabe in bestimmten Situationen immer noch erforderlich sein, z.B. wenn bei den Marktakteuren mangelndes Interesse an der Abgabe von Angeboten besteht, das nationale Marktvolumen gering ist oder das nationale Schienennetz technisch oder räumlich isoliert ist. Es kann aber auch sein, dass die Behörden auf die direkte Vergabe zurückgreifen wollen, um die Zeitpunkte der Einleitung von Vergabeverfahren neu zu bestimmen, damit eine höhere Antwortquote erreicht wird. Weitere Ausnahmen könnten für gezielte und spezifische Fällen vorgesehen werden.

Stärkung der Rolle der Infrastrukturbetreiber

Infrastrukturbetreiber sind sehr wichtige Protagonisten für das gute Funktionieren der Eisenbahnmärkte in Europa, zusammen mit den Regulierungsstellen, die bereits gestärkt wurden. Der Kommission zufolge wird eine kohärentere Abgrenzung von Zuständigkeiten es den Infrastrukturbetreibern ermöglichen, die Nutzung ihrer Wirtschaftsgüter zu optimieren, wodurch die Verwendung öffentlicher Gelder verbessert und die Verschuldung der Infrastrukturbetreiber gesenkt wird.

Die Kommission schlägt vor, die Unabhängigkeit der Infrastrukturbetreiber zu stärken. Um die Marktöffnung zu einem Erfolg zu führen und neue Betreiber, Investoren und Dienstleistungsanbieter zu gewinnen, sollte es für alle einen fairen und gleichberechtigten Zugang zum Schienennetz geben. Daher sieht die Kommission Anforderungen in Bezug auf die Leitungsstruktur für die Infrastrukturbetreiber vor, unabhängig davon, ob sie von einem vertikal integrierten Unternehmen getrennt oder Teil dieses Unternehmens sind. Dadurch soll die interne finanzielle Transparenz, Objektivität und Unparteilichkeit gewährleistet werden.

Fragen zum Marktpfeiler des vierten Eisenbahnpakets

1. Teilen die Minister die Ansicht, dass die Öffnung der Inlandsmärkte Investitionen und Innovationen im Bereich Eisenbahnverkehrsdienste fördern, dem Eisenbahnsektor mehr Dynamik und Sinn für Kundenorientierung verleihen und zu Effizienz und Qualität im Eisenbahnsektor beitragen wird? Wie können öffentliche Dienste im Zusammenhang mit der Marktöffnung effizient erbracht werden? Ist ein Übergangszeitraum notwendig? Falls ja, sind während des Übergangszeitraums zusätzliche spezifische Maßnahmen erforderlich, um gleiche Wettbewerbsbedingungen für die verschiedenen Eisenbahnunternehmen sicherzustellen?
2. Sind die Minister der Auffassung, dass zusätzliche Maßnahmen benötigt werden, um den diskriminierungsfreien Zugang zum Netz, finanzielle Transparenz und die Verhütung von Interessenkonflikten unabhängig von der Art der Struktur (getrennt oder vertikal integriert) zu gewährleisten? Sehen Sie die Notwendigkeit, auch die Rolle der Regulierungsstellen zu stärken?
3. Sind Sie ebenfalls der Auffassung, dass der Grundsatz der wettbewerblichen Vergabe die allgemeine Regel bei der Vergabe öffentlicher Dienstleistungsaufträge im Eisenbahnsektor sein sollte und es lediglich eindeutige und begründete Ausnahmen geben sollte? Halten Sie die Möglichkeit für angemessen, bei öffentlichen Diensten rentable und unrentable Strecken aufzunehmen? Wie soll für Eisenbahnunternehmen ein diskriminierungsfreier Zugang zum Rollmaterial gewährleistet werden?
