



Rat der  
Europäischen Union

Brüssel, den 14. Juni 2021  
(OR. en)

---

---

Interinstitutionelles Dossier:  
2018/0138(COD)

---

---

10537/1/20  
REV 1 ADD 1

TRANS 375  
CODEC 768  
PARLNAT 159

## **BEGRÜNDUNG DES RATES**

---

Betr.: Standpunkt des Rates in erster Lesung im Hinblick auf den Erlass einer  
RICHTLINIE DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES  
über die Straffung von Maßnahmen zur rascheren Verwirklichung des  
transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN-V)

- Begründung des Rates
- Vom Rat am 14. Juni 2021 angenommen

---

## **I. EINLEITUNG**

1. Die Kommission hat dem Europäischen Parlament und dem Rat am 17. Mai 2018 den oben genannten Vorschlag vorgelegt, der Bestandteil des dritten Pakets „Europa in Bewegung“ ist, mit dem die Mobilität in Europa sicherer, sauberer, effizienter und zugänglicher gestaltet werden soll. Ziel des Vorschlags ist es, Genehmigungsvorschriften zu vereinfachen, um die Fertigstellung des transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN- V) zu erleichtern.
2. Beim Europäischen Parlament wurde der Ausschuss für Verkehr und Tourismus (TRAN) als federführender Ausschuss für dieses Dossier bestimmt und Herr Dominique Riquet (ALDE – FR) als Berichterstatter benannt. Am 13. Februar 2019 hat das Parlament über seinen Bericht abgestimmt und seinen Standpunkt in erster Lesung angenommen.
3. Der Europäische Wirtschafts- und Sozialausschuss hat am 17. Oktober 2018 Stellung genommen.
4. Der Ausschuss der Regionen hat am 7. Februar 2019 Stellung genommen.
5. Auf Seiten des Rates wurde im Anschluss an die Beratungen der Gruppe „Intermodaler Verkehr und Vernetzung“ zwischen Juni 2018 und November 2019 auf der Ratstagung vom 2. Dezember 2019 eine allgemeine Ausrichtung zu dem Vorschlag festgelegt.
6. Anschließend fanden drei informelle Triloge am 3. Februar, am 18. Mai und am 8. Juni 2020 statt, die zu einer vorläufigen Gesamteinigung zwischen dem Rat und dem Europäischen Parlament im Einklang mit dem vom AStV am 3. Juni 2020 erneuerten Mandat führten. Der Ausschuss der Ständigen Vertreter hat den endgültigen Kompromisstext am 17. Juni 2020 in der im Trilog vom 8. Juni 2020 vereinbarten Fassung bestätigt.

7. Der TRAN-Ausschuss des Europäischen Parlaments hat am 14. Juli 2020 für den vorläufigen Kompromisstext gestimmt. Anschließend richtete die Vorsitzende des TRAN-Ausschusses am 16. Juli 2020 ein Schreiben an den Präsidenten des Ausschusses der Ständigen Vertreter, wonach sie dem Plenum empfehlen werde, den Standpunkt des Rates ohne Abänderungen in zweiter Lesung des Parlaments – vorbehaltlich der Überprüfung durch die Rechts- und Sprachsachverständigen – zu billigen, falls der Rat seinen Standpunkt in erster Lesung im Einklang mit der vereinbarten vorläufigen Gesamteinigung festlegt.

## **II. ZIELSETZUNG**

8. Das übergeordnete Ziel der Richtlinie ist es, Genehmigungsvorschriften zu vereinfachen, um die Fertigstellung des transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN- V) zu erleichtern. Des Weiteren soll die Initiative für größere Klarheit bei den von Vorhabenträgern zu befolgenden Verfahren sorgen, insbesondere was Genehmigungsverfahren, die Vergabe öffentlicher Aufträge und andere Verfahren betrifft.

## **III. ANALYSE DES STANDPUNKTS DES RATES IN ERSTER LESUNG**

### **Verfahrenstechnischer Hintergrund**

9. Auf der Grundlage des Kommissionsvorschlags haben Parlament und Rat Verhandlungen geführt, um auf der Grundlage des Standpunkts des Rates in erster Lesung zu einer Einigung in einem frühen Stadium der zweiten Lesung zu gelangen. Der Wortlaut des Entwurfs des Standpunkts des Rates spiegelt den zwischen den beiden Gesetzgebern erzielten Kompromiss voll und ganz wider.

### **Zusammenfassung der wichtigsten Punkte**

10. Der Standpunkt des Rates in erster Lesung enthält die folgenden Kernpunkte, über die die beiden gesetzgebenden Organe eine Einigung erzielt haben:
11. Rechtsform des Vorschlags: Die beiden gesetzgebenden Organe sind übereingekommen, die Rechtsform des Vorschlags von einer „Verordnung“ in eine „Richtlinie“ zu ändern. Diese Änderung ermöglicht den Mitgliedstaaten zum einen mehr Flexibilität bei der Durchführung von Genehmigungsverfahren und zum anderen, ihre bereits bestehenden Genehmigungsverfahren zu nutzen.

12. Anwendungsbereich: Im Standpunkt des Rates in erster Lesung ist vorgesehen, dass die Liste von Vorhaben in den Anhang der Richtlinie aufgenommen wird, um für Klarheit und Rechtssicherheit zu sorgen; sie enthält die Aufstellung der grenzüberschreitenden und fehlenden Verbindungen und entspricht der Liste in Abschnitt 1 des Teil III des Anhangs der Verordnung über die Fazilität "Connecting Europe". Darüber hinaus erstreckt sich der Anwendungsbereich auch auf andere Vorhaben auf den Kernnetzkorridoren mit Gesamtkosten von mehr als 300 Millionen EUR.
13. Benannte Behörden: Der Standpunkt des Rates in erster Lesung legt die Rolle und die Zuständigkeit der benannten Behörde fest, die die Hauptanlaufstelle des Vorhabenträgers für Informationen sein wird und auf Verlangen Anleitung bei der Vorlage aller einschlägigen Unterlagen und Informationen leisten wird. Mit dieser Bestimmung wird auch ein Zeitrahmen für die Benennung dieser Behörde festgelegt, nämlich 24 Monate nach Inkrafttreten der Richtlinie. Die in diesem Artikel enthaltenen Änderungen sollen den Mitgliedstaaten ein ausreichendes Maß an Flexibilität für die Umsetzung dieser Bestimmung gewähren.
14. Dauer des Genehmigungsverfahrens: Die beiden gesetzgebenden Organe haben vereinbart, die Gesamtfrist für das Genehmigungsverfahren auf vier Jahre festzusetzen. Außerdem können in hinreichend begründeten Fällen zwei Verlängerungen dieser Frist gewährt werden. Mit den durch den Standpunkt des Rates eingeführten Änderungen soll – insbesondere angesichts der Komplexität und Vielfalt der Verkehrsvorhaben, die unter diese Richtlinie fallen – ein ausreichendes Maß an Flexibilität in Bezug auf den Zeitrahmen für den Abschluss des Genehmigungsverfahrens gewährleistet werden.
15. Gestaltung des Genehmigungsverfahrens: Im Standpunkt des Rates in erster Lesung wurden die verschiedenen Phasen des Genehmigungsverfahrens zu einer einzigen zusammengefasst, was eine erhebliche Vereinfachung darstellt. Gleichzeitig ermöglicht diese Bestimmung den Mitgliedstaaten, innerhalb der Vierjahresfrist verschiedene Schritte gemäß ihrem nationalen Recht festzulegen.
16. Umsetzung: Da die Rechtsform des Vorschlags geändert wurde, haben sich die beiden gesetzgebenden Organe auf einen Übergangszeitraum von 24 Monaten nach Inkrafttreten der Richtlinie geeinigt.

#### IV. **FAZIT**

17. Der Standpunkt des Rates unterstreicht die Hauptzielsetzung des Kommissionsvorschlags und spiegelt den in den informellen Verhandlungen zwischen dem Rat und dem Europäischen Parlament mit Unterstützung der Kommission erzielten Kompromiss in vollem Umfang wider.
  18. Der Rat ist daher der Auffassung, dass sein Standpunkt in erster Lesung dem Ergebnis der Verhandlungen in ausgewogener Weise Rechnung trägt und dass die Richtlinie nach ihrer Annahme einen wichtigen Beitrag zur Vereinfachung der Genehmigungsvorschriften leisten und dadurch die Fertigstellung des transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN-V) erleichtern wird.
-