

II

(Vorbereitende Rechtsakte)

KOMMISSION

Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Richtlinie 91/440/EWG des Rates zur Entwicklung der Eisenbahnunternehmen der Gemeinschaft

(2002/C 291 E/01)

KOM(2002) 25 endg. — 2002/0025(COD)

(Von der Kommission vorgelegt am 23. Januar 2002)

BEGRÜNDUNG

Die Vollendung des integrierten Marktes für Schienenfrachtdienste ist ein Meilenstein in der verkehrspolitischen Vision, die im Weißbuch vom September 2001 über die gemeinsame Verkehrspolitik für das Jahr 2010 beschrieben ist. Damit der Anteil des Schienengüterverkehrs an der zunehmenden Nachfrage nach Frachtdiensten in Zukunft steigt, muss der Sektor neu angekurbelt werden. Das Ziel ist nicht, der Schiene einen größeren Marktanteil gegen die anderen Marktkräfte zu sichern, sondern vielmehr die Marktkräfte zur Stärkung ihrer Wettbewerbsfähigkeit in jenen Marktsegmenten zu nutzen, in denen sie vergleichsweise einen Vorteil hat. Nach Meinung der Kommission wird die Öffnung der Schienenfrachtmärkte für den erforderlichen Wettbewerb sorgen, um die nötigen Anreize für die Marktteilnehmer zu schaffen, damit diese ihre Effizienz und Wettbewerbsfähigkeit steigern können und die Geschäfte sich stärker am Kunden orientieren. Dadurch dürfte neues Kapital angezogen werden, neue Unternehmen entstehen und die Entwicklung neuer, den Kundenbedürfnissen entsprechender Dienste gefördert und die finanzielle Lage der Eisenbahnunternehmen verbessert werden. Dies ist notwendig, wenn die Eisenbahn in der Lage sein soll, ihren Teil zu einem besser funktionierenden Güterverkehrssektor in Zukunft beizutragen.

Auch wenn der vorgesehene Schienenfrachtbinnenmarkt gewisse Fortschritte erzielt hat, liegt er doch immer noch deutlich hinter dem anderer Verkehrsträger zurück, insbesondere hinter dem des Straßen- und Luftverkehrs, mit denen die Eisenbahn in Konkurrenz steht. 1995 hat die Kommission vorgeschlagen, die Güter- und Personenschienennetze in der EU zu liberalisieren, woraufhin tatsächlich etwas geschehen ist. Damals reichte die Rechtsgrundlage (z. B. was die Sicherheit und die Interoperabilität betraf) für den Eisenbahnsektor noch nicht aus, um ein reibungsloses Funktionieren der offenen Märkte zu gewährleisten. Man hat erkannt, dass der Eisenbahnmarkt wegen seiner besonderen Merkmale nur schrittweise integriert werden sollte.

Der Grundsatz des freien Dienstleistungsverkehrs schließt auch das Recht der in der Europäischen Union ansässigen und zugelassenen Eisenbahnunternehmen auf Zugang zur Eisenbahninfrastruktur ein. Die Richtlinie 91/440/EWG bedeutete einen ersten Schritt in diese Richtung, indem internationalen Gruppierungen und Eisenbahnunternehmen Zugangsrechte eingeräumt wurden, damit sie grenzüberschreitende, kombinierte Verkehrsdienste erbringen konnten. In der Richtlinie 2001/12/EG wurde das Recht auf Zugang zum Transeuropäischen und spätestens ab 2008 zum gesamten europäischen Schienennetz für grenzüberschreitende Güterverkehrsdienste verankert.

Nach Auffassung der Kommission spricht viel für eine Beschleunigung dieses Prozesses. Die letzten Entscheidungen haben den Markt belebt und bei Versendern, Betreibern und potenziellen Investoren neue Erwartungen geweckt.

Diese Erwartungen wurden auch dadurch gestärkt, dass sich das Europäische Parlament bei der Einigung mit dem Rat über das Infrastrukturpaket im November 2000 und der offiziellen Aufforderung an die Kommission, rasch einen entsprechenden Vorschlag zu unterbreiten, ganz deutlich für eine vollständige Öffnung des Frachtmarktes ausgesprochen hat. Dem folgten die Schlussfolgerungen des Europäischen Rates von Stockholm im März 2001, in denen — mit Blick auf die Schiene — bekräftigt wurde, wie notwendig die Vollendung des Binnenmarktes für Verkehr ist.

Daher ist es an der Zeit, den nächsten Schritt der Marktintegration vorzubereiten, nämlich die Öffnung der einzelstaatlichen Schienenfrachtmärkte (d. h. für regelmäßige Verkehrsdienste im Inland durch ausländische Eisenbahnunternehmen) einschließlich Kabotagemöglichkeit (d. h. gelegentliche Verkehrsdienste im Inland bei gleichzeitigen grenzüberschreitenden Dienstleistungen).

In einer Reihe von Mitgliedstaaten, wie Österreich, Italien, Deutschland, die Niederlande, Schweden und dem Vereinigten Königreich, haben ebenso wie in der Schweiz nach innerstaatlichem Recht neben den inländischen Betreibern auch andere Eisenbahnunternehmen Zugang zu den Schienennetzen für inländische Frachtdienste. Wie die allgemeine Erfahrung zeigt, hat sich die Marktöffnung positiv auf die Wettbewerbsfähigkeit und die Innovation bei den Dienstleistungen ausgewirkt.

Wie eine Reihe positiver Erfahrungen zeigen, müssen der Prozess beschleunigt und weitere Innovationen bei den Diensten ermöglicht werden:

- Alte und neue Betreiber aus Ländern wie Italien, der Schweiz, Deutschland, Österreich und den Niederlanden gehen bei internationalen Korridoren neue Bündnisse ein, um vor allem Waren über die Alpen zu transportieren. Ihre Geschäfte würden von einer vollständigen Marktöffnung profitieren, da sie grenzüberschreitende und inländische Dienste in eine umfassende Logistikkette einbeziehen könnten.
- Es gibt viele neue Eisenbahnunternehmen, wie das Beispiel Deutschlands zeigt, die bereit sind, die Tätigkeiten der Hauptverkehrsunternehmen, die ihr Geschäft rationalisieren wollen, zu ergänzen. Diese Kleinunternehmer sollten Zubringerlinien betreiben und in ihren Möglichkeiten, über Grenzen hinaus oder durch Bündnisse mit anderen Unternehmen zu expandieren, nicht eingeschränkt werden.
- Durch die Pläne IKEAs, in ganz Europa für die Belieferung seiner Läden und Lager einen Pendelverkehr einzurichten — als erstes zwischen Schweden und Duisburg/Deutschland — werden, wenn dieser grenzüberschreitende Pendelverkehr problemlos mit weiteren inländischen Eisenbahnfahrten bis zum Bestimmungsort kombiniert werden kann, sehr viel mehr LKW von den Straßen verschwinden.
- Trotz der Probleme des Infrastrukturbetreibers nimmt der Eisenbahnfrachtverkehr im Vereinigten Königreich seit 1994 beständig zu.

Die vorgeschlagene Richtlinie sieht vor, dass alle in der Europäischen Union ansässigen und zugelassenen Eisenbahnunternehmen ab der Umsetzung der Richtlinie in innerstaatliches Recht Zugang erhalten zum Eisenbahnnetz für inländische und grenzüberschreitende Schienenfrachtdienste. Der Plan, den Zugang für grenzüberschreitende Schienenfrachtdienste auf das Transeuropäische Schienengüterverkehrsnetz (TERFN) zu beschränken, was sowieso nur eine Übergangsregelung bis spätestens 2008 sein sollte, wird aufgegeben. Infolgedessen sind in diesem Vorschlag alle Hinweise auf das TERFN gestrichen.

Die Bestimmungen der Richtlinie 91/440/EWG in der Fassung der Richtlinie 2001/12/EG, die sich auf die Eisenbahnsicherheit beziehen, wurden in der vorgeschlagenen Änderung gestrichen, um jede Überschneidung mit der vorgeschlagenen Richtlinie über Eisenbahnsicherheit zu vermeiden.

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DER RAT
DER EUROPÄISCHEN UNION —

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft, insbesondere auf Artikel 71 Absatz 1,

auf Vorschlag der Kommission,

nach Stellungnahme des Wirtschafts- und Sozialausschusses,

nach Stellungnahme des Ausschusses der Regionen,

gemäß dem Verfahren des Artikels 251 EG-Vertrag,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Die Richtlinie 91/440/EWG vom 29. Juli 1991 zur Entwicklung der Eisenbahnunternehmen der Gemeinschaft⁽¹⁾ sieht vor, dass zugelassenen Eisenbahnunternehmen als Übergangsregelung das Recht auf Zugang zum transeuropäischen Netz für den Schienengüterverkehr und spätestens ab 2008 zum gesamten Netz für grenzüberschreitende Schienenfrachtdienste eingeräumt wird.
- (2) Die Ausdehnung dieses Rechts auf alle Arten von Schienenfrachtdiensten entsprechend dem Dienstleistungsgrundsatz

würde die Effizienz der Eisenbahn im Vergleich zu anderen Verkehrsträgern verbessern. Außerdem würde sie einen auf Dauer tragbaren Verkehr zwischen und innerhalb von Mitgliedstaaten durch Förderung des Wettbewerbs und Zulassung neuen Kapitals und neuer Unternehmen erleichtern.

- (3) Schienenfrachtdienste bieten beachtliche Möglichkeiten, neue Verkehrsdienste einzurichten und die bestehenden auf nationaler und europäischer Ebene zu verbessern.
- (4) Damit der Schienengüterverkehr voll wettbewerbsfähig ist, müssen immer mehr Komplettdienste, einschließlich Verkehrsdienste zwischen und innerhalb von Mitgliedstaaten, angeboten werden.
- (5) Die Ausdehnung des Zugangsrechts auf alle Arten von Schienenfrachtdiensten macht die Aufhebung der Bestimmung erforderlich, die den Zugang für grenzüberschreitende Frachtdienste auf das transeuropäische Netz für den Schienengüterverkehr (TERFN) beschränkt, die in jedem Fall nur für eine Übergangszeit gedacht war. Aus diesem Grund wurden in diesem Vorschlag alle Verweise auf das TERFN gestrichen.

⁽¹⁾ ABl. L 237 vom 24.8.1991, S. 25, in der Fassung der Richtlinie 2001/12/EG (ABl. L 75 vom 15.3.2001, S. 1).

- (6) Da die Frage der Eisenbahnsicherheit in der Richtlinie .../.../EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom [Datum] über Eisenbahnsicherheit in der Gemeinschaft als Teil eines neuen Vorschriftenpakets der Gemeinschaft für den Eisenbahnsektor geregelt ist, sollten die Sicherheitsbestimmungen der Richtlinie 91/440/EWG gestrichen werden.
- (7) Dementsprechend sollte die Richtlinie 91/440/EWG geändert werden —

HAT FOLGENDE RICHTLINIE ERLASSEN:

Artikel 1

Die Richtlinie 91/440/EWG in der Fassung der Richtlinie 2001/12/EG wird wie folgt geändert:

1. Artikel 3 fünfter Gedankenstrich wird gestrichen.
2. Artikel 7 Absatz 2 wird gestrichen.
3. Artikel 10 wird wie folgt geändert:
 - a) Absatz 2 erhält folgenden Wortlaut:

„(2) Eisenbahnunternehmen, die unter Artikel 2 fallen, erhalten für Schienenfrachtdienste und kombinierte Frachtdienste in allen Mitgliedstaaten zu angemessenen Bedingungen Zugang zur Infrastruktur.“
 - b) Absatz 3 wird gestrichen.
 - c) Absatz 5 erhält folgenden Wortlaut:

„(5) Die Eisenbahnunternehmen, die Eisenbahnverkehrsleistungen im Sinne der Absätze 1 und 2 erbringen, schließen mit den Betreibern der Infrastruktur auf der Grundlage des öffentlichen Rechts oder des Privatrechts die erforderlichen administrativen, technischen und finanziellen Vereinbarungen, um die Fragen der Verkehrsregelung und der Sicherheit bei den genannten Verkehrsleistungen zu regeln. Die Bedingungen dieser Vereinbarungen dürfen nicht diskriminierend sein und müssen

gegebenenfalls mit der Richtlinie 2001/14/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 26. Februar 2001 über die Zuweisung von Fahrwegkapazität der Eisenbahn, die Erhebung von Entgelten für die Nutzung von Eisenbahninfrastruktur und die Sicherheitsbescheinigung (*) im Einklang stehen.

(*) ABl. L 75 vom 15.3.2001, S. 29.“

d) Absatz 8 wird gestrichen.

4. Artikel 10a wird gestrichen.
5. Artikel 10b Absatz 4 Buchstabe c) erhält folgenden Wortlaut:

„c) den Stand des europäischen Schienennetzes,“
6. Anhang I wird gestrichen.

Artikel 2

Die Mitgliedstaaten erlassen die erforderlichen Rechts- und Verwaltungsvorschriften, um dieser Richtlinie spätestens [achtzehn Monate nach Inkrafttreten dieser Richtlinie] nachzukommen. Sie unterrichten die Kommission unverzüglich davon.

Bei Erlass dieser Vorschriften nehmen die Mitgliedstaaten in den Vorschriften selbst oder durch einen Hinweis bei der amtlichen Veröffentlichung auf diese Richtlinie Bezug. Die Mitgliedstaaten regeln die Einzelheiten dieser Bezugnahme.

Artikel 3

Die Richtlinie tritt am Tag ihrer Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften* in Kraft.

Artikel 4

Diese Richtlinie ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.