



EUROPÄISCHE
KOMMISSION

Brüssel, den 26.1.2016
COM(2016) 33 final

2013/0016 (COD)

MITTEILUNG DER KOMMISSION AN DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT
gemäß Artikel 294 Absatz 6 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union
betreffend den

Standpunkt des Rates im Hinblick auf den Erlass einer Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates über die Eisenbahnsicherheit (Neufassung)

(Text von Bedeutung für den EWR)

MITTEILUNG DER KOMMISSION AN DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT
gemäß Artikel 294 Absatz 6 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union
betreffend den

Standpunkt des Rates im Hinblick auf den Erlass einer Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates über die Eisenbahnsicherheit (Neufassung)

(Text von Bedeutung für den EWR)

1. HINTERGRUND

Am 30. Januar 2013 hat die Kommission ein umfassendes Paket mit sechs Legislativvorschlägen angenommen, um die Qualität und das Angebot im Bereich der Schienenverkehrsdienste in Europa zu verbessern.

Um die Schiene für die Reisenden zu einer attraktiveren Wahl zu machen und eine Verkehrsverlagerung zu unterstützen, müssen Dienstleistungsqualität und Effizienz verbessert werden. Den knappen öffentlichen Mitteln müssen eine kostenwirksamere Verwendung dieser Mittel und mehr Nachhaltigkeit gegenüberstehen.

Das Paket zielt außerdem auf die Förderung von Innovation im Eisenbahnbereich der EU, um den Erwartungen der Nutzer zu entsprechen, was auf drei unterschiedlichen Wegen, die miteinander verknüpft sind, erreicht werden soll:

- (1) Öffnung der Märkte für inländische Personenverkehrsdienste und Pflicht zur Ausschreibung öffentlicher Dienstleistungsaufträge;
- (2) Stärkung der Unabhängigkeit der Infrastrukturbetreiber, so dass sie alle Kernfunktionen des Schienennetzes kontrollieren und einen fairen Zugang zu Eisenbahndiensten gewährleisten können;
- (3) Stärkung der Rolle der Agentur, die zur „einzigen Anlaufstelle“ wird, die EU-weit gültige Genehmigungen für das Inverkehrbringen von Fahrzeugen und EU-weit gültige Sicherheitsbescheinigungen für Eisenbahnunternehmen ausstellt.

Übermittlung des Vorschlags an das Europäische Parlament und den Rat

(Dokument COM(2013) 31 final – 2013/0016 (COD)): 31. Januar 2013

Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses: 22. August 2013

Stellungnahme des Ausschusses der Regionen: 8. Oktober 2013

Standpunkt des Europäischen Parlaments in erster Lesung: 26. Februar 2014

2. ZIEL DES KOMMISSIONSVORSCHLAGS

Das Hauptziel der Neufassung der Richtlinie 2004/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates über die Eisenbahnsicherheit¹ besteht darin, das Verfahren für die Erteilung von Sicherheitsbescheinigungen an Eisenbahnunternehmen zu vereinfachen. Vorgesehen ist, die derzeitige zweiteilige Sicherheitsbescheinigung [Teil A (erteilt in dem Mitgliedstaat, in dem das Eisenbahnunternehmen seinen Betrieb zuerst aufnimmt) und Teil B (erteilt in jedem Mitgliedstaat, in dem das Eisenbahnunternehmen tätig zu werden beabsichtigt)] durch eine einheitliche Bescheinigung zu ersetzen, die in der gesamten Union gültig ist.

Der Vorschlag behandelt außerdem die Rolle der nationalen Sicherheitsbehörden (NSB) und die Aufteilung der Zuständigkeiten zwischen diesen Behörden und der Europäischen Eisenbahnagentur (im Folgenden die „Agentur“). Dem Vorschlag entsprechend würden sich die NSB stärker auf die Überwachung der im jeweiligen Mitgliedstaat operierenden Eisenbahnunternehmen sowie auf Tätigkeiten konzentrieren, bei denen eine Präsenz vor Ort unter Umständen von Vorteil ist oder die Kenntnisse der Landessprache erfordern (z. B. Inspektionen/Audits). Die Agentur sollte die Tätigkeiten, Leistungsfähigkeit und Organisation der NSB sowie die allgemeine Sicherheit des Systems überwachen.

Die Richtlinie 2004/49/EG wurde bereits früher in wesentlichen Teilen geändert. Im Rahmen der anstehenden Änderungen schlug die Kommission aus Gründen der Klarheit eine Neufassung vor.

3. BEMERKUNGEN ZU DEM STANDPUNKT DES RATES

Die auf der Ratstagung „Verkehr“ am 10. Dezember 2015 erzielte politische Einigung unterstützt die wesentlichen Ziele des Vorschlags der Kommission im Hinblick auf eine Vereinfachung des Verfahrens für die Erteilung von Sicherheitsbescheinigungen. Die politische Einigung weicht jedoch in einigen Aspekten vom Vorschlag der Kommission ab, insbesondere im Fall der Eisenbahnunternehmen, die nur in einem Mitgliedstaat tätig sind und bei der Beantragung einer Sicherheitsbescheinigung wählen könnten, den Antrag entweder bei der Agentur oder der nationalen Sicherheitsbehörde (NSB) zu stellen. In beiden Fällen blieben das Verfahren und die Entscheidungskriterien jedoch unverändert.

Des Weiteren enthält der Standpunkt des Rates folgende Elemente:

- Präzisierung der Rolle der Akteure des Eisenbahnsystems bei der Verbesserung der Eisenbahnsicherheit durch Stärkung der Bestimmungen zur jeweiligen Rolle der Akteure bei der Entwicklung und Verbesserung der Eisenbahnsicherheit (Artikel 4). Ferner ist der Rat der Ansicht, dass Infrastrukturbetreiber und Eisenbahnunternehmen größere Verantwortung für den sicheren Zugbetrieb tragen und zur Einführung von Sicherheitsmanagementsystemen verpflichtet werden sollten;

¹ Richtlinie 2004/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. April 2004 über Eisenbahnsicherheit in der Gemeinschaft und zur Änderung der Richtlinie 95/18/EG des Rates über die Erteilung von Genehmigungen an Eisenbahnunternehmen und der Richtlinie 2001/14/EG über die Zuweisung von Fahrwegkapazität der Eisenbahn, die Erhebung von Entgelten für die Nutzung von Eisenbahninfrastruktur und die Sicherheitsbescheinigung (ABl. L 164 vom 30.4.2004, S. 44).

- Präzisierung der Rechenschaftspflicht der Agentur im Zusammenhang mit der Ausstellung von Sicherheitsbescheinigungen. Ein neuer Erwägungsgrund 27 wurde hinzugefügt, um auf den Rechtsrahmen für die Haftung der Agentur hinzuweisen und die Bedeutung einer uneingeschränkten Zusammenarbeit mit den NSB der Mitgliedstaaten im Fall von Eisenbahnunfällen hervorzuheben. Darüber hinaus ist im Standpunkt des Rates vorgesehen, dass die Agentur für die von ihr ausgestellten einheitlichen Sicherheitsbescheinigungen die volle Verantwortung trägt (Artikel 10 Absatz 6);
- Beschwerdeverfahren für Antragsteller, um diesen die Möglichkeit zu geben, die Angelegenheit vor ein nationales Gericht zu bringen, wenn sie mit der Entscheidung der Agentur oder der NSB nicht einverstanden sind (Artikel 10 Absatz 12);
- Einzelheiten bezüglich der Zusammenarbeit zwischen der Agentur und den NSB bei der Ausstellung einheitlicher Sicherheitsbescheinigungen. Ein Verfahren für die Behandlung von Meinungsunterschieden zwischen der Agentur und einer NSB ist im Text des Rates ebenfalls vorgesehen (Artikel 10 Absatz 7);
- Einzelheiten zu den Überwachungstätigkeiten der NSB und deren Bezug zur Zertifizierung. Konkret soll mit dieser neuen Bestimmung (Artikel 17) die Gewähr dafür geboten werden, dass durch das neue Sicherheitszertifizierungsverfahren nicht die Rolle der nationalen Sicherheitsbehörden hinsichtlich ihrer Aufsichtspflichten gegenüber den Eisenbahnunternehmen und Infrastrukturbetreibern untergraben wird;
- Übertragung von Durchführungsbefugnissen an die Kommission zur Festlegung der Berichterstattungsstruktur für die Berichte über die Untersuchung von Unfällen und Störungen (Artikel 24).

Der Standpunkt des Rates umfasst außerdem neue Vorschriften, mit denen Sonderfällen und den Bedenken einiger Mitgliedstaaten Rechnung getragen wird. Die neuen Bestimmungen im Standpunkt des Rates enthalten Folgendes:

- die Möglichkeit für die Mitgliedstaaten, Gleisanschlüsse von den zur Durchführung dieser Richtlinie getroffenen Maßnahmen auszunehmen;
- die Möglichkeit für Eisenbahnunternehmen aus Drittländern, in der EU gelegene grenznahe Bahnhöfe anzufahren, ohne über eine Sicherheitsbescheinigung zu verfügen;
- spezifische Vorkehrungen für die Zusammenarbeit zwischen der Agentur und den NSB bei der Überwachung von Netzen, die vom Rest des Eisenbahnsystems der EU abgetrennt sind;
- eine Ausnahme von dem System zur Zertifizierung der für die Instandhaltung von Güterwagen zuständigen Stellen bei gemeinsam mit Drittländern genutzten Güterwagenbeständen.
- die Möglichkeit für die Agentur, im Anschluss an eine Kosten-Nutzen-Analyse ein Instrument einzurichten, das den Austausch sicherheitsrelevanter Informationen zwischen den einschlägigen Akteuren in der Eisenbahnkette erleichtert;
- Förderung der Entwicklung einer Kultur des gegenseitigen Vertrauens und des wechselseitigen Lernens im Wege der Sicherheitsmanagementsysteme der Infrastrukturbetreiber und Eisenbahnunternehmen;

- Betonung der Bedeutung, die der Entwicklung einer Sicherheitskultur zukommt; konkret wird die Agentur aufgefordert, die Entwicklung einer solchen Sicherheitskultur, einschließlich der Meldung von Ereignissen, einer Bewertung zu unterziehen, und die Kommission wird aufgefordert, aufgrund der Empfehlungen der Agentur angemessene Maßnahmen zu ergreifen.

Die Kommission hält die vorgenannten Punkte für akzeptabel, bedauert allerdings die folgenden Aspekte im Standpunkt des Rates:

- die Verlängerung der Umsetzungsfrist von 2 auf 3 Jahre;
- alle auf die delegierten Befugnisse und Durchführungsbefugnisse bezogenen Änderungen, einschließlich der systematischen Inanspruchnahme der Klausel über die Nichtabgabe einer Stellungnahme, die im Widerspruch zu Geist und Buchstaben des Artikels 5 Absatz 4 zweiter Unterabsatz Buchstabe b der Verordnung (EU) Nr. 182/2011 steht;
- die Streichung der Verpflichtung der Mitgliedstaaten, der Kommission klare und genaue Informationen hinsichtlich der Umsetzung von Richtlinien in innerstaatliches Recht zu erteilen, wie dies vom Europäischen Parlament, dem Rat und der Kommission in ihrer Gemeinsamen Politischen Erklärung von 27. Oktober 2011 zu erläuternden Dokumenten bekräftigt wurde.

4. FAZIT

Nach Ansicht der Kommission ist die Aktualisierung der Rechtsvorschriften über die Sicherheit des Eisenbahnsystems eine entscheidende Voraussetzung, um die Ziele im Hinblick auf einen vereinfachten und einheitlichen Rahmen für die Erteilung von Sicherheitsbescheinigungen zu erreichen. Dies würde zu einer erheblichen Verringerung der Vielzahl der nationalen Vorschriften in der EU sowie der erheblichen Unterschiede zwischen den Verfahren zur Erteilung von Sicherheitsbescheinigungen in den einzelnen Mitgliedstaaten führen.

Die Kommission akzeptiert im Interesse eines Kompromisses den Standpunkt des Rates und ermöglicht es so dem Europäischen Parlament, den endgültigen Text in zweiter Lesung zusammen mit den fünf anderen Vorschlägen des vierten Eisenbahnpakets anzunehmen. Die Kommission ist nämlich der Auffassung, dass durch die gleichzeitige Annahme sowohl der Marktsäule wie auch der technischen Säule der größtmögliche Nutzen in Bezug auf Dienstleistungsqualität, Effizienz und Wettbewerbsfähigkeit des Eisenbahnsektors erzielt würde.