



A8-0371/2016

7.12.2016

*****II**

EMPFEHLUNG FÜR DIE ZWEITE LESUNG

betreffend den Standpunkt 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
(11199/1/2016 – C8-0426/2016 – 2013/0029(COD))

Ausschuss für Verkehr und Fremdenverkehr

Berichterstatter: David-Maria Sassoli

Erklärung der benutzten Zeichen

- * Anhörungsverfahren
- *** Zustimmungsverfahren
- ***I Ordentliches Gesetzgebungsverfahren (erste Lesung)
- ***II Ordentliches Gesetzgebungsverfahren (zweite Lesung)
- ***III Ordentliches Gesetzgebungsverfahren (dritte Lesung)

(Die Angabe des Verfahrens beruht auf der im Entwurf eines Rechtsakts vorgeschlagenen Rechtsgrundlage.)

Änderungsanträge zu einem Entwurf eines Rechtsakts

Änderungsanträge des Parlaments in Spaltenform

Streichungen werden durch ***Fett- und Kursivdruck*** in der linken Spalte gekennzeichnet. Textänderungen werden durch ***Fett- und Kursivdruck*** in beiden Spalten gekennzeichnet. Neuer Text wird durch ***Fett- und Kursivdruck*** in der rechten Spalte gekennzeichnet.

Aus der ersten und der zweiten Zeile des Kopftextes zu jedem der Änderungsanträge ist der betroffene Abschnitt des zu prüfenden Entwurfs eines Rechtsakts ersichtlich. Wenn sich ein Änderungsantrag auf einen bestehenden Rechtsakt bezieht, der durch den Entwurf eines Rechtsakts geändert werden soll, umfasst der Kopftext auch eine dritte und eine vierte Zeile, in der der bestehende Rechtsakt bzw. die von der Änderung betroffene Bestimmung des bestehenden Rechtsakts angegeben werden.

Änderungsanträge des Parlaments in Form eines konsolidierten Textes

Neue Textteile sind durch ***Fett- und Kursivdruck*** gekennzeichnet. Auf Textteile, die entfallen, wird mit dem Symbol **■** hingewiesen oder diese Textteile erscheinen durchgestrichen. Textänderungen werden gekennzeichnet, indem der neue Text in ***Fett- und Kursivdruck*** steht und der bisherige Text gelöscht oder durchgestrichen wird.

Rein technische Änderungen, die von den Dienststellen im Hinblick auf die Erstellung des endgültigen Textes vorgenommen werden, werden allerdings nicht gekennzeichnet.

INHALT

	Seite
ENTWURF EINER LEGISLATIVEN ENTSCHEIDUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS	5
BEGRÜNDUNG	7
VERFAHREN DES FEDERFÜHRENDEN AUSSCHUSSES.....	10

ENTWURF EINER LEGISLATIVEN ENTSCHEIDUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS

zum Standpunkt 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 (11199/1/2016 – C8-0426/2016 – 2013/0029(COD))

(Ordentliches Gesetzgebungsverfahren: zweite Lesung)

Das Europäische Parlament,

- unter Hinweis auf den Standpunkt des Rates in erster Lesung (11199/1/2016 – C8-0426/2016),
 - unter Hinweis auf die von dem französischen Senat, dem litauischen Parlament, der luxemburgischen Abgeordnetenversammlung, der niederländischen Zweiten Kammer, der niederländischen Ersten Kammer und dem schwedischen Reichstag im Rahmen des Protokolls Nr. 2 über die Anwendung der Grundsätze der Subsidiarität und der Verhältnismäßigkeit vorgelegten begründeten Stellungnahmen, in denen geltend gemacht wird, dass der Entwurf eines Gesetzgebungsakts nicht mit dem Subsidiaritätsprinzip vereinbar ist,
 - unter Hinweis auf die Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses vom 11. Juli 2013¹,
 - unter Hinweis auf die Stellungnahme des Ausschusses der Regionen vom 8. Oktober 2013²,
 - unter Hinweis auf seinen Standpunkt in erster Lesung³ zum Vorschlag der Kommission an das Europäische Parlament und den Rat (COM(2013)0029),
 - gestützt auf Artikel 294 Absatz 7 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union,
 - gestützt auf Artikel 76 seiner Geschäftsordnung,
 - unter Hinweis auf die Empfehlung des Ausschusses für Verkehr und Fremdenverkehr für die zweite Lesung (A8-0371/2016),
1. billigt den Standpunkt des Rates in erster Lesung;
 2. stellt fest, dass der Gesetzgebungsakt entsprechend dem Standpunkt des Rates erlassen wird;

¹ ABl. C 327 vom 12.11.2013, S. 122.

² ABl. C 356 vom 5.12.2013, S. 92.

³ Angenommene Texte, P7_TA(2014)0147.

3. beauftragt seinen Präsidenten, den Gesetzgebungsakt mit dem Präsidenten des Rates gemäß Artikel 297 Absatz 1 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union zu unterzeichnen;
4. beauftragt seinen Generalsekretär, den Gesetzgebungsakt zu unterzeichnen, nachdem überprüft worden ist, dass alle Verfahren ordnungsgemäß abgeschlossen worden sind, und im Einvernehmen mit dem Generalsekretär des Rates die Veröffentlichung des Gesetzgebungsakts im *Amtsblatt der Europäischen Union* zu veranlassen;
5. beauftragt seinen Präsidenten, den Standpunkt des Parlaments dem Rat und der Kommission sowie den nationalen Parlamenten zu übermitteln.

BEGRÜNDUNG

1. Die Marktsäule des vierten Eisenbahnpakets

Die Marktsäule des vierten Eisenbahnpakets umfasst drei Legislativvorschläge:

1. Einen Vorschlag für eine Richtlinie zur Änderung der Richtlinie 2012/34/EU zur Schaffung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraums bezüglich der Öffnung des Marktes für inländische Schienenpersonenverkehrsdienste und der Verwaltung der Eisenbahninfrastruktur;
2. einen Vorschlag für eine Verordnung zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 hinsichtlich der Öffnung des Marktes für inländische Schienenpersonenverkehrsdienste;
3. einen Vorschlag für eine Verordnung zur Aufhebung der Verordnung (EWG) Nr. 1192/69 über gemeinsame Regeln für die Normalisierung der Konten der Eisenbahnunternehmen.

2. Der Vorschlag der Kommission zur Änderung der Richtlinie 2012/34/EU

Mit diesem Legislativvorschlag, der auch als „Governance-Richtlinie“ bezeichnet wird, wurden insbesondere folgende Ziele verfolgt:

- a) Öffnung der Märkte für inländische Schienenpersonenverkehrsdienste mit dem Ziel, den Wettbewerbsdruck auf diesen Märkten zu erhöhen und dadurch diese Verkehrsdienste quantitativ und qualitativ zu verbessern. Schienengüterverkehr und grenzüberschreitende Schienenpersonenverkehrsdienste wurden seit 2007 bzw. 2010 mit der Verabschiedung der vorhergehenden Eisenbahnpakete für den Wettbewerb geöffnet. Der Vorschlag ist vor dem Hintergrund der geplanten Änderungen der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 zu sehen und soll in diesem Zusammenhang auch zu Effizienzsteigerungen bei der öffentlichen Finanzierung von Personenverkehrsdiensten beitragen.
- b) Bessere Gestaltung der Leitungsstrukturen von Infrastrukturbetreibern, um gleichberechtigten Zugang zur Infrastruktur sicherzustellen. Dies soll durch die Beseitigung von Interessenkonflikten, die die Entscheidungen des Infrastrukturbetreibers über den Marktzugang beeinflussen, sowie die Beseitigung der innerhalb integrierter Strukturen gegebenen Möglichkeit der Quersubventionierung zwischen Infrastrukturbetreibern und Eisenbahnunternehmen erreicht werden. Mit dem Vorschlag sollte auch sichergestellt werden, dass sämtliche Funktionen des Infrastrukturbetreibers in kohärenter Weise ausgeübt werden. Schließlich zielte dieser Vorschlag darauf ab, die Koordinierung zwischen Infrastrukturbetreibern und Eisenbahnunternehmen zu verbessern und dadurch sowohl den Marktbedürfnissen stärker Rechnung zu tragen als auch die grenzüberschreitende Zusammenarbeit der Infrastrukturbetreiber zu verbessern.

Durch diese Änderungen sollte sich die Wettbewerbsintensität erhöhen und für finanzielle Transparenz und faire Finanzierungsbedingungen gesorgt werden. Gleichberechtigter Marktzugang und die zunehmende Anzahl an Betreibern sollten letztlich mehr Unternehmenstätigkeiten und zusätzlichen Verkehr schaffen. Mehr Wettbewerb und eine stärkere Spezialisierung der Marktteilnehmer sollten ebenfalls positive Auswirkungen auf die Produktivität und Effizienz haben und zu mehr Investitionen in die

Schieneverkehrsinfrastruktur führen.

Eine Kombination aus offenem Zugang und wettbewerbsorientierten Ausschreibungen von öffentlichen Dienstleistungsverträgen sollte eine weitere Marktöffnung erlauben, wie es auf den Märkten für Güterverkehr und internationalen Personenverkehr bereits der Fall war, wobei es auf dem reiferen Güterverkehrsmarkt Anzeichen dafür gibt, dass dies zu einem höheren Marktanteil des Schienenverkehrs geführt hat.

Stärkerer Wettbewerb sollte die Attraktivität des Schienenverkehrs steigern und dazu führen, dass der Sektor besser auf die Bedürfnisse der Kunden reagieren kann, sodass Eisenbahnunternehmen mit anderen Transportmodi konkurrieren können. Auch durch die Weiterentwicklung der Hochgeschwindigkeits-Personenverkehrsdienste dürfte der Schienenverkehr wettbewerbsfähiger werden, wodurch sich sein Marktanteil erhöht und zur Verwirklichung der Ziele in Bezug auf den Klimawandel beigetragen wird.

Durch das Wachstum des Schienenverkehrs sollte auch die Nachfrage nach qualifizierten Arbeitnehmern im Eisenbahnsektor und Betreibern von Serviceeinrichtungen, aber auch die Nachfrage nach rollendem Material steigen, wodurch neue Arbeitsplätze in der Fertigung im Eisenbahnsektor geschaffen werden.

3. Interinstitutionelle Verhandlungen

Im Anschluss an die Annahme des Standpunkts des Parlaments in erster Lesung am 26. Februar 2014 fanden von Oktober 2015 bis April 2016 unter dem luxemburgischen und dem niederländischen Ratsvorsitz interinstitutionelle Verhandlungen zwecks einer frühen Einigung in zweiter Lesung statt. Nach sechs Trilogrunden hat das Verhandlungsteam am 19. April 2016 eine Einigung mit dem Ratsvorsitz erzielt.

Der vereinbarte Text wurde dem Ausschuss für Verkehr und Fremdenverkehr (TRAN) vorgelegt und am 12. Juli 2016 gebilligt. Aufgrund der Billigung des Ausschusses hat der Vorsitz des TRAN-Ausschusses dem Vorsitz des Ausschusses der Ständigen Vertreter (COREPER I) in einem Schreiben mitgeteilt, dass er dem Plenum empfehlen werde, den Standpunkt des Rates in erster Lesung ohne Änderungen zu billigen, sofern er der zwischen den beiden Organen erzielten Einigung entspricht. Im Anschluss an die juristisch-sprachliche Überprüfung des Textes hat der Rat seinen Standpunkt im Einklang mit der Einigung am 17. Oktober 2016 angenommen.

4. Die wichtigsten Errungenschaften des Europäischen Parlaments

Die Rolle des Parlaments war entscheidend, um eine grundsätzliche Einigung mit dem Rat zu erzielen, durch die die Unparteilichkeit und Unabhängigkeit der Infrastrukturbetreiber und die Öffnung des Schienenverkehrsmarkts sichergestellt werden. Das Parlament hat insbesondere folgende Aspekte erreicht:

- Es wurden Sicherheitsvorkehrungen getroffen, um für die Unparteilichkeit und Unabhängigkeit der Infrastrukturbetreiber zu sorgen, indem die Bestimmungen zu folgenden Aspekten gestärkt wurden: doppelte Mandate, wesentliche Funktionen, Verkehrsmanagement und Instandhaltungsplanung, Auslagerung und Teilen der Funktionen des Infrastrukturbetreibers, finanzielle Transparenz.

- Die Mitgliedstaaten sollten einen nationalen Rahmen für die Beurteilung von Interessenkonflikten schaffen. Innerhalb dieses Rahmens sollten die Regulierungsstellen die persönlichen finanziellen, wirtschaftlichen oder beruflichen Interessen, die die Unparteilichkeit des Infrastrukturbetreibers ungebührlich beeinflussen könnten, berücksichtigen.
- Es wurden besondere Vorschriften über den Zugang von Hochgeschwindigkeits-Personenverkehrsdiensten zur Eisenbahninfrastruktur der Union festgelegt, um den Markt für Hochgeschwindigkeits-Personenverkehrsdienste zu entwickeln und seine Wettbewerbsfähigkeit zugunsten der Fahrgäste zu fördern. Diese in Artikel 11a festgelegten neuen Vorschriften besagen, dass der Zugang zu Hochgeschwindigkeits-Personenverkehrsdiensten nur den Anforderungen unterliegen darf, die von der Regulierungsstelle gemäß diesem Artikel festgelegt wurden. Der Berichterstatter weist darauf hin, dass die Mitgliedstaaten aufgrund von Artikel 11a den Zugang von Hochgeschwindigkeits-Personenverkehrsdiensten zu der Eisenbahninfrastruktur der Union nicht gemäß Artikel 11 Absatz 1 einschränken dürfen.
- Im sozialen Bereich: ein Eisenbahnunternehmen, das eine Lizenz beantragt, oder die für seine Leitung verantwortlichen Personen dürfen nicht wegen eines schweren Vergehens aufgrund eines Verstoßes gegen Verpflichtungen, die aus verbindlichen Tarifverträgen entstehen, verurteilt worden sein. Die Kommission sollte auch beurteilen, ob Legislativmaßnahmen bezüglich der Zertifizierung des Zugpersonals erforderlich sind.
- Es wurden obligatorische Mechanismen für die Koordinierung zwischen Infrastrukturbetreibern und Eisenbahnunternehmen eingerichtet.
- Die Rolle des europäischen Netzes der Infrastrukturbetreiber wurde gestärkt, unter anderem durch Mechanismen, die eine vergleichende Analyse ihrer Leistungen erlauben.
- Die Befugnisse der Regulierungsstellen wurden gestärkt, und es wurde ein Kooperationsmechanismus bezüglich der Abstimmung der Beschlüsse von zwei oder mehr Regulierungsstellen über internationale Schienenverkehrsleistungen oder binationale Infrastruktur geschaffen.
- Die Marktentwicklung gemeinsamer Informations- und Durchgangsfahrscheinsysteme wurde als Priorität festgelegt, um einen effizienteren multimodalen und grenzüberschreitenden Personenverkehr zu fördern. Die Kommission wird die Entwicklungen auf dem Eisenbahnmarkt bezüglich der Einführung solcher Systeme beobachten und dem Europäischen Parlament und dem Rat bis 2022 einen Bericht gegebenenfalls zusammen mit Legislativvorschlägen vorlegen.

5. Empfehlung

Da der Standpunkt des Rates in erster Lesung mit der in den interinstitutionellen Verhandlungen erzielten Einigung übereinstimmt, empfiehlt der Berichterstatter, ihn ohne Änderungen zu billigen.

VERFAHREN DES FEDERFÜHRENDEN AUSSCHUSSES

Titel	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
Bezugsdokumente - Verfahrensnummer	11199/1/2016 – C8-0426/2016 – 2013/0029(COD)
Datum der 1. Lesung des EP – P-Nummer	26.2.2014 T7-0147/2014
Vorschlag der Kommission	COM(2013)0029 - C7-0025/2013
Datum der Bekanntgabe im Plenum des Eingangs des Standpunkts des Rates in erster Lesung	27.10.2016
Federführender Ausschuss Datum der Bekanntgabe im Plenum	TRAN 27.10.2016
Berichterstatter Datum der Benennung	David-Maria Sassoli 13.10.2014
Ersetzte Berichterstatter	David-Maria Sassoli
Prüfung im Ausschuss	10.11.2016
Datum der Annahme	5.12.2016
Ergebnis der Schlussabstimmung	+ : 31 - : 14 0 : 0
Zum Zeitpunkt der Schlussabstimmung anwesende Mitglieder	Daniela Aiuto, Lucy Anderson, Marie-Christine Arnautu, Inés Ayala Sender, Georges Bach, Deirdre Clune, Michael Cramer, Andor Deli, Karima Delli, Isabella De Monte, Ismail Ertug, Jacqueline Foster, Bruno Gollnisch, Tania González Peñas, Dieter-Lebrecht Koch, Merja Kyllönen, Miltiadis Kyrkos, Bogusław Liberadzki, Peter Lundgren, Marian-Jean Marinescu, Georg Mayer, Gesine Meissner, Renaud Muselier, Jens Nilsson, Salvatore Domenico Pogliese, Tomasz Piotr Poręba, Gabriele Preuß, Christine Revault D'Allonnes Bonnefoy, Dominique Riquet, Massimiliano Salini, David-Maria Sassoli, Claudia Schmidt, Keith Taylor, Pavel Telička, István Ujhelyi, Wim van de Camp, Janusz Zemke, Roberts Zīle
Zum Zeitpunkt der Schlussabstimmung anwesende Stellvertreter	Daniel Dalton, Fabio De Masi, Maria Grapini, Werner Kuhn, Ramona Nicole Mănescu, Matthijs van Miltenburg
Zum Zeitpunkt der Schlussabstimmung anwesende Stellv. (Art. 200 Abs. 2)	Jeroen Lenaers
Datum der Einreichung	7.12.2016