

EUROPÄISCHES PARLAMENT

1999



2004

Plenarsitzungsdokument

ENDGÜLTIG
A5-0321/2003

10. Januar 2003

*****II**

EMPFEHLUNG FÜR DIE ZWEITE LESUNG

zu dem Gemeinsamen Standpunkt des Rates im Hinblick auf den Erlass der Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Richtlinie 96/48/EG des Rates über die Interoperabilität des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems und der Richtlinie 2001/16/EG des Europäischen Parlaments und des Rates über die Interoperabilität des konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystems (8556/2/2003 – C5-0298/2003 – 2002/0023(COD))

Ausschuss für Regionalpolitik, Verkehr und Fremdenverkehr

Berichterstatterin Sylviane H. Ainardi

Erklärung der benutzten Zeichen

- * Verfahren der Konsultation
Mehrheit der abgegebenen Stimmen
- **I Verfahren der Zusammenarbeit (erste Lesung)
Mehrheit der abgegebenen Stimmen
- **II Verfahren der Zusammenarbeit (zweite Lesung)
*Mehrheit der abgegebenen Stimmen zur Billigung des
Gemeinsamen Standpunkts
Absolute Mehrheit der Mitglieder zur Ablehnung oder Abänderung
des Gemeinsamen Standpunkts*
- *** Verfahren der Zustimmung
*Absolute Mehrheit der Mitglieder außer in den Fällen, die in
Artikel 105, 107, 161 und 300 des EG-Vertrags und Artikel 7 des
EU-Vertrags genannt sind*
- ***I Verfahren der Mitentscheidung (erste Lesung)
Mehrheit der abgegebenen Stimmen
- ***II Verfahren der Mitentscheidung (zweite Lesung)
*Mehrheit der abgegebenen Stimmen zur Billigung des
Gemeinsamen Standpunkts
Absolute Mehrheit der Mitglieder zur Ablehnung oder Abänderung
des Gemeinsamen Standpunkts*
- ***III Verfahren der Mitentscheidung (dritte Lesung)
*Mehrheit der abgegebenen Stimmen zur Billigung des
gemeinsamen Entwurfs*

(Die Angabe des Verfahrens beruht auf der von der Kommission vorgeschlagenen Rechtsgrundlage.)

Änderungsanträge zu einem Legislativtext

In den Änderungsanträgen werden Hervorhebungen in Fett- und Kursivdruck vorgenommen. Wenn Textteile mager und kursiv gesetzt werden, dient das als Hinweis an die zuständigen technischen Dienststellen auf solche Teile des Legislativtextes, bei denen im Hinblick auf die Erstellung des endgültigen Textes eine Korrektur empfohlen wird (beispielsweise Textteile, die in einer Sprachfassung offenkundig fehlerhaft sind oder ganz fehlen). Diese Korrekturempfehlungen bedürfen der Zustimmung der betreffenden technischen Dienststellen.

INHALT

	Seite
GESCHÄFTSORDNUNGSSEITE.....	4
ENTWURF EINER LEGISLATIVEN ENTSCHEIDUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS.....	5
BEGRÜNDUNG.....	9

GESCHÄFTSORDNUNGSSEITE

Das Europäische Parlament hatte in seiner Sitzung vom 14. Januar 2003 seinen Standpunkt in erster Lesung zu dem Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Richtlinie 96/48/EG des Rates über die Interoperabilität des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems und der Richtlinie 2001/16/EG des Europäischen Parlaments und des Rates über die Interoperabilität des konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystems (KOM(2002) 22 – 2002/0023(COD)) angenommen.

In der Sitzung vom 3. Juli 2003 gab der Präsident des Europäischen Parlaments bekannt, dass er den Gemeinsamen Standpunkt erhalten und an den Ausschuss für Regionalpolitik, Verkehr und Fremdenverkehr überwiesen hat (8556/2/2003 – C5-0298/2003).

Der Ausschuss hatte in seiner Sitzung vom 21. Februar 2002 Sylviane H. Ainardi als Berichterstatterin benannt.

Der Ausschuss prüfte den Gemeinsamen Standpunkt und den Entwurf einer Empfehlung für die zweite Lesung in seinen Sitzungen vom 8. Juli, 9. September, 30. September und 1. Oktober 2003.

In der letztgenannten Sitzung nahm der Ausschuss den Entwurf einer legislativen Entschließung mit 46 Stimmen bei 1 Enthaltung an.

Bei der Abstimmung waren anwesend: die Abgeordneten Rijk van Dam, stellvertretender Vorsitzender und amtierender Vorsitzender; Gilles Savary und Helmuth Markov, stellvertretende Vorsitzende; Sylviane H. Ainardi, Berichterstatterin; Emmanouil Bakopoulos, Graham H. Booth (in Vertretung von Alain Esclopé), Philip Charles Bradbourn, Luigi Cocilovo, Danielle Darras, Jean-Maurice Dehousse (in Vertretung von John Hume), Jan Dhaene, Giovanni Claudio Fava, Markus Ferber (in Vertretung von Rolf Berend), Jacqueline Foster, Mathieu J.H. Grosch, Cristina Gutiérrez Cortines (in Vertretung von Christine de Veyrac gemäß Artikel 153 Absatz 2 der Geschäftsordnung), Konstantinos Hatzidakis, Ewa Hedkvist Petersen, Juan de Dios Izquierdo Collado, Georg Jarzembowski, Dieter-Lebrecht Koch, Giorgio Lisi, Sérgio Marques, Emmanouil Mastorakis, Erik Meijer, Bill Miller (in Vertretung von Garrelt Duin), Enrique Monsonís Domingo, Francesco Musotto, James Nicholson, Josu Ortuondo Larrea, Peter Pex, Wilhelm Ernst Piecyk, Samuli Pohjamo, Bernard Poignant, Alonso José Puerta, Reinhard Rack, Ingo Schmitt, Brian Simpson, Renate Sommer, Dirk Sterckx, Ulrich Stockmann, Margie Sudre, Hannes Swoboda (in Vertretung von Mark Francis Watts), Joaquim Vairinhos, Jaime Valdivielso de Cué (in Vertretung von Felipe Camisón Asensio gemäß Artikel 153 Absatz 2 der Geschäftsordnung), Ari Vatanen und Herman Vermeer.

Die Empfehlung für die zweite Lesung wurde am 1. Oktober 2003 eingereicht.

ENTWURF EINER LEGISLATIVEN ENTSCHEIDUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS

zu dem Gemeinsamen Standpunkt des Rates im Hinblick auf den Erlass der Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Richtlinie 96/48/EG des Rates über die Interoperabilität des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems und der Richtlinie 2001/16/EG des Europäischen Parlaments und des Rates über die Interoperabilität des konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystems
(8556/2/2003 – C5-0298/2003 – 2002/0023(COD))

(Verfahren der Mitentscheidung: zweite Lesung)

Das Europäische Parlament,

- in Kenntnis des Gemeinsamen Standpunkts des Rates (8556/2/2003 – C5-0298/2003),
 - unter Hinweis auf seinen Standpunkt aus erster Lesung¹ zu dem Vorschlag der Kommission an das Europäische Parlament und den Rat (KOM(2002) 22)²,
 - gestützt auf Artikel 251 Absatz 2 des EG-Vertrags,
 - gestützt auf Artikel 80 seiner Geschäftsordnung,
 - in Kenntnis der Empfehlung des Ausschusses für Regionalpolitik, Verkehr und Fremdenverkehr für die zweite Lesung (A5-0321/2003),
1. ändert den Gemeinsamen Standpunkt wie folgt ab;
 2. beauftragt seinen Präsidenten, den Standpunkt des Parlaments dem Rat und der Kommission zu übermitteln.

¹P5_TA(2003)0006.

² ABl. C 126 E vom 28.5.2002, S. 312.

Änderungsantrag 1
ARTIKEL 1 ZIFFER 1
Artikel 1 Absatz 1, einleitender Satz (Richtlinie 96/48/EG)

Die Verfolgung dieses Ziels muss zur Festlegung eines **Mindestniveaus** technischer Harmonisierung führen und Folgendes ermöglichen:

Die Verfolgung dieses Ziels muss zur Festlegung eines **hohen Niveaus** technischer Harmonisierung führen und Folgendes ermöglichen:

Begründung

Die notwendige Harmonisierung kann sich, vor allem aus Sicherheitsgründen, nicht auf ein Mindestniveau beschränken.

Änderungsantrag 2
ARTIKEL 1 ZIFFER 18 ABSATZ 20 A (NEU)
Anhang III Ziffer 2.4.3 a (neu) (Richtlinie 96/48/EG)

20 a. In Anhang III wird folgender Punkt angefügt:

„2.4.3 a: Kontrolle

Die Züge sind mit einem Fahrtenschreiber auszustatten. Die Daten, die mit diesem Gerät aufgezeichnet werden, und die Verarbeitung der Daten müssen harmonisiert werden.“

Begründung

Aus Sicherheits- und Kontrollgründen müssen die Züge nach dem Vorbild des Straßen- und Flugverkehrs mit einem Gerät ausgestattet werden, das die Vorgänge im Laufe der Fahrt aufzeichnet. Die aufgezeichneten Daten und die Verfahren ihrer Verarbeitung müssen harmonisiert werden.

Änderungsantrag 3
ARTIKEL 2 ZIFFER 1 A (NEU)

Artikel 1 Absatz 1 (Richtlinie 2001/16/EG)

1 a. Artikel 1 Absatz 1 erhält folgende Fassung:

„1. Mit dieser Richtlinie sollen die Bedingungen festgelegt werden, die im Gebiet der Gemeinschaft für die Verwirklichung der Interoperabilität des konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystems, wie es in Anhang I beschrieben ist, erfüllt sein müssen. Diese Bedingungen betreffen die Planung, den Bau, die Inbetriebnahme, die Umrüstung, die Erneuerung, den Betrieb und die Instandhaltung von Bestandteilen dieses Systems, die nach Inkrafttreten dieser Richtlinie in Betrieb genommen werden, und darüber hinaus die beruflichen Qualifikationen und die Gesundheits- und Sicherheitsbedingungen in Bezug auf das für seinen Betrieb und seine Instandsetzung eingesetzte Personal.“

Begründung

Korrektur einer Auslassung. Dem Hinweis auf die Instandhaltung von Bestandteilen der Systeme sollte logischerweise ein Hinweis auf das dafür eingesetzte Personal folgen.

Änderungsantrag 4

ARTIKEL 2 ZIFFER 1 B (NEU)

Artikel 1 Absatz 2, Einleitung (Richtlinie 2001/16/EG)

1 b. Die Einleitung von Absatz 2 erhält folgende Fassung:

„2. Die Verfolgung dieses Ziels muss zur Festlegung eines hohen Niveaus technischer Harmonisierung führen und Folgendes ermöglichen:“

Begründung

Siehe Änderungsantrag 1.

Änderungsantrag 5
ARTIKEL 2 ZIFFER 18 A (NEU)
Anhang III Ziffer 2.4.3 a (neu) (Richtlinie 2001/16/EG)

***18 a. In Anhang III wird folgender Punkt
angefügt:***

„2.4.3 a: Kontrolle

***Die Züge sind mit einem
Fahrtenschreiber auszustatten. Die
Daten, die mit diesem Gerät aufgezeichnet
werden, und die Verarbeitung der Daten
müssen harmonisiert werden.“***

Begründung

Siehe Änderungsantrag 2.

BEGRÜNDUNG

Auf die Notwendigkeit, Änderungen an den Interoperabilitätsrichtlinien vorzunehmen, hat das Europäische Parlament in seiner Entschließung vom 17. Mai 2000 nachdrücklich hingewiesen. Darin forderte das Parlament die Kommission auf, Vorschläge zur Änderung dieser Richtlinie auf der Grundlage des von der künftigen Richtlinie über die Interoperabilität des konventionellen Eisenbahnsystems herangezogenen Modells vorzulegen.

Was den Gemeinsamen Standpunkt anbelangt, stellt die Berichterstatterin mit Genugtuung Fortschritte bei der Angleichung der beiden Richtlinien sowie einen realistischeren Ansatz fest, der die Ausweitung des Anwendungsbereichs der Richtlinie gemäß den Wünschen des Parlaments begünstigt hat. Darüber hinaus lässt sich aus dem vom Rat vertretenen schrittweisen Ansatz ein zutreffenderes Verständnis von der Komplexität des Problems und vor allem von den damit verbundenen Kosten ablesen. Leider finden sich zum Thema der Finanzierung mehr Fragezeichen als Lösungen, da in diesem für die Zukunft des Schienenverkehrs in Europa doch so entscheidenden Bereich keine eindeutige Entscheidung getroffen wird.

Allerdings hat der Rat trotz dieser positiven Punkte eine Reihe wichtiger Änderungsanträge, die das Parlament in erster Lesung vorgeschlagen hatte, nicht übernommen.

In erster Lesung hatte die Berichterstatterin ihre Analyse des ursprünglichen Vorschlags der Kommission auf drei Schwerpunkten aufgebaut.

Nämlich:

- der Notwendigkeit, die Sicherheit zu verbessern;
- dem Demokratiebedarf;
- den Finanzierungen.

Diese drei Schwerpunkte bleiben gültig.

In erster Lesung wurden Änderungsanträge angenommen, die darauf abzielen, den Einbau eines harmonisierten Fahrtenschreibers verbindlich vorzuschreiben.

Bestimmte Eisenbahngesellschaften verwenden Fahrtenschreiber schon lange, andere nicht. In einer Zeit, in der wir die Verwendung von Fahrtenschreibern verlangen, um die bei Reisen mit Lastwagen, Bussen und Flugzeugen eintretenden Ereignisse zu kontrollieren, den Eisenbahnen eine Ausnahme einzuräumen, ist nach Auffassung der Berichterstatterin sowohl mit Blick auf Sicherheitsfragen als auch angesichts des fortschreitenden Aufbaus eines harmonisierten europäischen Eisenbahnnetzes in Europa nicht zu rechtfertigen. So würde dies auch von der großen Mehrheit unserer Mitbürger wahrgenommen.

Was die Harmonisierung der Fahrtenschreiber anbelangt, ist wohl das Vorhandensein eines Sammelsuriums an Maschinen, die nicht aufeinander abgestimmte Informationen aufzeichnen und sie unterschiedlich verarbeiten, unvereinbar mit den Bedürfnissen eines transeuropäischen Eisenbahnnetzes, das den Anforderungen der europäischen Reisenden und

Transportunternehmer des einundzwanzigsten Jahrhunderts gerecht werden soll.

Die europäische Öffentlichkeit wacht genau über alles, was behauptet, unsere Eisenbahnen zu verbessern, insbesondere diejenigen Verbesserungen, die die Sicherheit betreffen. Die Harmonisierung ist zwar oft zwangsläufig das Ergebnis von Kompromissen, aber wir würden unsere Pflicht als Volksvertreter verletzen, wenn wir hinnähmen, dass die Sicherheit in Frage gestellt wird, weil wir beschlossen haben, ein Mindestniveau technischer Harmonisierung zu akzeptieren. Die Ergebnisse dieser Kompromisse und die Rechtsvorschriften müssen auf jeden Fall dafür sorgen, dass die Netze insgesamt „nach oben“ angepasst werden. Die Rechtsvorschriften dürften insbesondere kein Sicherheitsniveau zulassen, das hinter den derzeit in Europa bestehenden Kompetenzen und Techniken zurückbleibt.

Die Sicherheit ist die Sorge aller, besonders aber ist sie die erste Sorge und Zuständigkeit der Bediensteten, die tagtäglich in diesen Bereichen arbeiten müssen. Darum ist es unabdingbar, dass diejenigen, die das System betreiben, bauen oder in Stand halten, unabhängig von ihrem Arbeitsort gleiche Qualifikationen und dieselben Bedingungen hinsichtlich des Gesundheitsschutzes und der Sicherheit erhalten.

Ferner sollten sie an den Fragen, die sowohl ihren Zuständigkeitsbereich als auch ihre Arbeitsbedingungen betreffen, beteiligt werden. Diese Einbeziehung der wichtigsten Akteure wäre alles andere als vergeudete Zeit, sondern vielmehr eine erhebliche Effizienzsteigerung und ein Trumpf für die Hilfe zur Modernisierung und Harmonisierung des gesamten Netzes der europäischen Eisenbahnen.

Die Kommission führt in ihrem Vorschlag aus, bei der Ausarbeitung, Annahme und Überarbeitung der TSI würden die absehbaren Kosten der in Frage kommenden technischen Lösungen berücksichtigt, und beschränkt damit den Begriff der wirtschaftlichen Haushaltsführung auf einen bloßen buchhalterischen Ansatz. Nach Auffassung der Berichterstatterin wird durch diesen Ansatz übergangen, dass den Betreibern, den Investoren und möglichen politischen Entscheidungsträgern die erforderlichen Informationen an die Hand gegeben werden müssen, damit jede Entscheidung in Kenntnis aller zu berücksichtigenden Faktoren getroffen wird. Das Parlament hat vorgeschlagen, alle TSI mit Studien über die zu erwartenden Vorteile hinsichtlich des Marktanteils und der Verkehrsentwicklung unter Berücksichtigung der externen Kosten, d. h. der Folgen für die Umwelt, die Sicherheit und die soziale Dimension, zu belegen.

Diese Berücksichtigung ist insbesondere notwendig, damit die wichtigsten Trümpfe, die derzeit die Eisenbahnen zu einem der nachhaltigsten und zum sozial, ökologisch und räumlich effizientesten Verkehrsmittel machen, nicht nur erhalten, sondern gemäß den künftigen Entwicklungsentscheidungen immer weiter entwickelt werden.

Die positiven Aspekte des Gemeinsamen Standpunkts hat die Berichterstatterin berücksichtigt, und sie ermuntert den Rat, die wenigen in zweiter Lesung vorgelegten Änderungsanträge anzunehmen, die die Interoperabilität des Netzes nur verbessern können, und empfiehlt, den so geänderten Gemeinsamen Standpunkt zu verabschieden.