



EUROPÄISCHES PARLAMENT

2009 – 2014

Plenarsitzungsdokument

A7-0472/2013

19.12.2013

*****I**
BERICHT

über den Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Aufhebung der Verordnung (EWG) Nr. 1192/69 des Rates über gemeinsame Regeln für die Normalisierung der Konten der Eisenbahnunternehmen
(COM(2013)0026 – C7-0026/2013 – 2013/0013(COD))

Ausschuss für Verkehr und Fremdenverkehr

Berichterstatter: Jaromír Kohlíček

Erklärung der benutzten Zeichen

- * Verfahren der Konsultation
- *** Verfahren der Zustimmung
- ***I Ordentliches Gesetzgebungsverfahren (erste Lesung)
- ***II Ordentliches Gesetzgebungsverfahren (zweite Lesung)
- ***III Ordentliches Gesetzgebungsverfahren (dritte Lesung)

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

Änderungsanträge zu einem Entwurf eines Gesetzgebungsakts

In den Änderungsanträgen des Parlaments werden die Änderungen am Entwurf eines Gesetzgebungsakts durch ***Fett- und Kursivdruck*** gekennzeichnet. Wenn Textteile *mager und kursiv* gesetzt werden, dient das als Hinweis an die zuständigen technischen Dienststellen, dass für diese Teile des Entwurfs eines Gesetzgebungsakts im Hinblick auf die Erstellung des endgültigen Textes eine Korrektur empfohlen wird (beispielsweise wenn Textteile in einer Sprachfassung offenkundig fehlerhaft sind oder ganz fehlen). Diese Korrektorempfehlungen bedürfen der Zustimmung der betreffenden technischen Dienststellen.

Der Kopftext zu dem gesamten Änderungsantrag zu einem bestehenden Rechtsakt, der durch den Entwurf eines Gesetzgebungsakts geändert werden soll, umfasst auch eine dritte und eine vierte Zeile, in der der bestehende Rechtsakt bzw. die von der Änderung betroffene Bestimmung des bestehenden Rechtsakts angegeben werden. Textteile, die aus einer Bestimmung eines bestehenden Rechtsakts übernommen sind, die das Parlament ändern will, obwohl sie im Entwurf eines Gesetzgebungsakts nicht geändert ist, werden durch **Fettdruck** gekennzeichnet. Streichungen in solchen Textteilen werden wie folgt gekennzeichnet: [...].

INHALT

	Seite
ENTWURF EINER LEGISLATIVEN ENTSCHEIDUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS	5
BEGRÜNDUNG	8
VERFAHREN	11

ENTWURF EINER LEGISLATIVEN ENTSCHEIDUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS

zu dem Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Aufhebung der Verordnung (EWG) Nr. 1192/69 des Rates über gemeinsame Regeln für die Normalisierung der Konten der Eisenbahnunternehmen (COM(2013)0026 – C7-0026/2013 – 2013/0013(COD))

(Ordentliches Gesetzgebungsverfahren: erste Lesung)

Das Europäische Parlament,

- in Kenntnis des Vorschlags der Kommission an das Europäische Parlament und den Rat (COM(2013)0026),
 - gestützt auf Artikel 294 Absatz 2 und die Artikel 91 und 109 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union, auf deren Grundlage ihm der Vorschlag der Kommission unterbreitet wurde (C7-0026/2013),
 - gestützt auf Artikel 294 Absatz 3 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union,
 - in Kenntnis der Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses vom 11. Juni 2013¹,
 - in Kenntnis der Stellungnahme des Ausschusses der Regionen vom 8. Oktober 2013²,
 - gestützt auf Artikel 55 seiner Geschäftsordnung,
 - in Kenntnis des Berichts des Ausschusses für Verkehr und Fremdenverkehr (A7-0472/2013),
1. legt den folgenden Standpunkt in erster Lesung fest;
 2. fordert die Kommission auf, es erneut zu befassen, falls sie beabsichtigt, ihren Vorschlag entscheidend zu ändern oder durch einen anderen Text zu ersetzen;
 3. beauftragt seinen Präsidenten, den Standpunkt des Parlaments dem Rat und der Kommission sowie den nationalen Parlamenten zu übermitteln.

Änderungsantrag 1

Vorschlag für eine Verordnung

Erwägung 2

¹ ABl. C 327 vom 12.11.2013, S. 122.

² ABl. C 356 vom 5.12.2013, S. 92.

Vorschlag der Kommission

(2) Auf europäischer Ebene wurde eine ganze Reihe von Rechtsvorschriften erlassen, die zu einer Wettbewerbsöffnung der Märkte für den Schienengüterverkehr und den grenzüberschreitenden Schienenpersonenverkehr sowie – mit der Richtlinie 2012/34/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. November 2012 zur Schaffung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraums (Neufassung) – zur Festlegung bestimmter Grundsätze führte, z. B. dass Eisenbahnunternehmen nach den für Handelsgesellschaften geltenden Grundsätzen geführt werden müssen, dass Stellen, die für Kapazitätszuweisungen und Infrastrukturentgelte verantwortlich sind, von Stellen getrennt sein müssen, die Schienenverkehrsdienste durchführen, dass eine getrennte Buchführung bestehen sollte, dass alle nach EU-Kriterien zugelassenen Eisenbahnunternehmen unter gerechten und diskriminierungsfreien Bedingungen Zugang zur Schieneninfrastruktur haben sollen und dass Infrastrukturbetreiber staatliche Beihilfen erhalten können.

Geänderter Text

(2) Auf europäischer Ebene wurde eine ganze Reihe von Rechtsvorschriften erlassen, die zu einer Wettbewerbsöffnung der Märkte für den Schienengüterverkehr und den grenzüberschreitenden Schienenpersonenverkehr sowie – mit der Richtlinie 2012/34/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. November 2012 zur Schaffung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraums (Neufassung)^{3a} – zur Festlegung bestimmter Grundsätze führte, z. B. dass Eisenbahnunternehmen nach den für Handelsgesellschaften geltenden Grundsätzen geführt werden müssen, dass Stellen, die für Kapazitätszuweisungen und Infrastrukturentgelte verantwortlich sind, von Stellen getrennt sein müssen, die Schienenverkehrsdienste durchführen, dass eine getrennte Buchführung bestehen sollte, dass alle nach EU-Kriterien zugelassenen Eisenbahnunternehmen unter gerechten und diskriminierungsfreien Bedingungen Zugang zur Schieneninfrastruktur haben sollen und dass Infrastrukturbetreiber staatliche Beihilfen erhalten können. ***Die Frist für die Umsetzung der Richtlinie 2012/34/EU in nationales Recht laufen am 16. Juni 2015 ab.***

^{3a} ABL L 343 vom 14.12.2012, S. 32.

Änderungsantrag 2

**Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 2 – Absatz 1**

Vorschlag der Kommission

Diese Verordnung tritt **am Tag** nach ihrer Veröffentlichung im Amtsblatt der

Geänderter Text

Diese Verordnung tritt **zwei Jahre** nach ihrer Veröffentlichung im Amtsblatt der

Europäischen Union in Kraft.

Europäischen Union in Kraft.

Begründung

Dieser Zeitraum von zwei Jahren ermöglicht es, die Folgen der Umsetzung der Rechtsvorschrift für den Eisenbahnsektor besser zu erfassen.

BEGRÜNDUNG

Der Vorschlag der Kommission

Im Rahmen des Vierten Eisenbahnpakets schlägt die Kommission vor, die Verordnung 1192/69 des Rates über gemeinsame Regeln für die Normalisierung der Konten der Eisenbahnunternehmen aufzuheben. Diese Verordnung gestattet den Mitgliedstaaten die Gewährung von Ausgleichsleistungen an Eisenbahnunternehmen für Zahlungsverpflichtungen, die für Unternehmen anderer Verkehrsarten aus verschiedenen Gründen nicht gelten.

Diese Verpflichtungen können beispielsweise Sonderzahlungen im Fall von Arbeitsunfällen, zu denen ein Eisenbahnunternehmen verpflichtet ist, die jedoch bei anderen Verkehrsarten vom Staat getragen werden, Renten für Eisenbahnbedienstete, die in der Regel früher in Rente gehen, wenn sie bestimmte belastende Tätigkeiten ausgeübt haben, oder Zahlungen für Aufwendungen für Kreuzungsanlagen betreffen. Die Arten von Ausgleichsleistung für derartige Verpflichtungen sind in 15 Kategorien unterteilt, die den spezifischen Anwendungsbereich und die Berechnungsgrundsätze festlegen, wie sie den einzelnen Anhängen zur Verordnung 1192/69 zu entnehmen sind.

Die Verordnung 1192/69 wurde vor der Liberalisierung des Schienenverkehrsmarkts zu einer Zeit erlassen, in der sich der Eisenbahnverkehr in Europa hauptsächlich innerhalb nationaler Grenzen und mit integrierten Unternehmen entwickelte, die sowohl Schienenverkehrsdienste erbrachten als auch Schieneninfrastrukturen betrieben. Damals hatte die Verordnung das Ziel, gleiche Wettbewerbsbedingungen für Eisenbahnunternehmen und Unternehmen anderer Verkehrsarten zu schaffen. Außerdem war die Beziehung zwischen den Regierungen und den in den meisten Fällen verstaatlichten Eisenbahnunternehmen noch nicht durch eine vertragliche Vereinbarung geregelt, und zwischen den beiden Akteuren als Eigentümern bestand eine engere Verknüpfung. Aufgrund der ursprünglich mit ihr verfolgten Absicht enthält die Verordnung eine Liste, in der die ehemals verstaatlichten Eisenbahnunternehmen namentlich aufgeführt sind. Diese Liste wurde bei jeder Erweiterung der EU angepasst, zuletzt im Jahr 2007, und umfasst heute 36 Unternehmen.

Die Kommission führt aus, dass seit 2007 vier Mitgliedstaaten auf diese Verordnung zurückgegriffen haben: Belgien, Deutschland, Irland und Polen. Nur in 3 der 15 Kategorien wurden Zahlungen geleistet. Die Kommission vertritt die Auffassung, dass die Verordnung nach mehreren Eisenbahnpaketen, mit denen der Eisenbahnsektor umgestaltet wurde, dem derzeitigen rechtlichen Umfeld nicht mehr Rechnung trägt und eine Diskriminierung zwischen jenen Eisenbahnunternehmen, die in der Liste enthalten sind (und somit für Ausgleichszahlungen in Frage kommen), und jenen, die von der Liste ausgeschlossen sind, darstellt.

Der Standpunkt des Berichterstatters

Der vorliegende Vorschlag zielt darauf ab, die Verordnung 1192/69 aufzuheben, weshalb eine Änderung des Textes der Verordnung selbst ausgeschlossen ist. Während bei allen

bisherigen Eisenbahnpaketen, die von der Europäischen Kommission vorgeschlagen und dann von den Mitgliedstaaten angenommen und umgesetzt wurden, das Ziel darin bestand, Rechte und Verpflichtungen auf alle neuen Unternehmen im Eisenbahnsektor auszuweiten und somit den Schienenverkehrsmarkt zu öffnen, schlägt die Kommission hier vor, die mögliche Diskriminierung von Eisenbahnunternehmen nicht, wie bei anderen legislativen Texten, durch eine angemessene Neufassung, sondern durch die unmittelbare Streichung des Rechtsakts, d.h. durch die Aufhebung der Verordnung, zu lösen.

Die Rechtsetzungsinstanz verfügt im Wesentlichen über drei Optionen:

1. Übereinstimmung mit der Absicht der Kommission und Billigung der Aufhebung;
2. Vertagung des Beschlusses über die Aufhebung und Ersuchen an die Kommission, die bestehende Verordnung im Anschluss an eine eingehendere Analyse zu ändern und an den derzeitigen rechtlichen Rahmen anzupassen;
3. Ablehnung der Aufhebung und Beibehaltung der geltenden Verordnung.

Der Berichterstatter bevorzugt die zweite Option. Er vertritt die Auffassung, dass vor einer Entscheidung, die Verordnung aufzuheben, zuerst die Auswirkungen der Bestimmungen der neuen Richtlinie 2012/34 zur Schaffung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraums, die im November 2012 in Kraft trat, bewertet werden müssen. Es ist zweifellos zutreffend, wie die Kommission ausführt, dass der derzeitige Wortlaut der Verordnung diskriminierend ist, weil er nur 36 spezifischen Unternehmen die Möglichkeit von Ausgleichszahlungen bietet. Laut der Zahl der Genehmigungen für Eisenbahnunternehmen sind in der EU mehr als 1000 Eisenbahnunternehmen aktiv. Die unveränderte Beibehaltung der geltenden Verordnung ist daher keine Option, weil es dadurch nur einer begrenzten Anzahl von Eisenbahnunternehmen gestattet wird, gemäß ihren nationalen Vorschriften und dem einzelstaatlichen Rechtsrahmen für Renten- oder Versicherungssysteme derartige Ausgleichszahlungen zu beantragen.

Stattdessen sollte angestrebt werden, diese Ausgleichszahlungen allen Eisenbahnunternehmen zugänglich zu machen. Die meisten Bestimmungen der Richtlinie 2012/34 sollen bis zum 16. Juni 2015 in nationales Recht umgesetzt werden, darunter etwa die Verpflichtung, für einen Zeitraum von mindestens fünf Jahren eine vertragliche Vereinbarung über Investitionen in Eisenbahninfrastrukturen auszuarbeiten und entsprechend umzusetzen. Derartige Verträge sind noch nicht in allen Mitgliedstaaten der EU in Kraft, oder ihre Laufzeit und ihre Bedingungen sind unterschiedlich.

Es wäre verfrüht, die Verordnung 1192/69 unmittelbar aufzuheben. Beim derzeitigen Wirtschaftsklima und angesichts der unterfinanzierten Eisenbahnsysteme in vielen Mitgliedstaaten könnte es erforderlich sein, die Möglichkeit beizubehalten, dass Eisenbahnen für bestimmte Zahlungen, die sie aufgrund einzelstaatlicher Rechtsvorschriften leisten müssen und die andere Verkehrsarten nicht aufbringen müssen, einen Ausgleich erhalten. Um die Auswirkungen der neuen Bestimmungen erkennen zu können, wäre es angemessener, noch etwas abzuwarten und erst dann die Wirkung des neuen geltenden Rechtsakts eingehend zu bewerten.

Gemäß Artikel 15 der Richtlinie 2012/34 muss die Kommission alle zwei Jahre einen Überwachungsbericht über den Zustand des Eisenbahnsektors und den Stand der

Investitionen vorlegen und dabei auch eine allgemeine Bewertung der Umsetzung der Richtlinie abgeben: Es ist ratsam, zwei Jahre nach der Frist für die Umsetzung dieser Richtlinie dem Rat und dem Europäischen Parlament einen ähnlichen Bericht zu übermitteln. Auf der Grundlage dieser Bewertung könnten die Rechtsetzungsinstanzen dann informiert werden, wenn in der Zwischenzeit Ausgleichszahlungen gemäß der Verordnung 1192/69 geleistet wurden.

Sorge bereiten dem Berichtersteller jene Mitgliedstaaten, in denen die Sozialleistungssysteme für das Personal von Eisenbahnunternehmen sowie erworbene Rechte auf Frühpensionierung nach wie vor aus dem Haushalt der Mitgliedstaaten nach deren einzelstaatlichen Rechtsvorschriften finanziert werden. Diese Rechtsvorschriften tragen der Unabhängigkeit der Eisenbahnunternehmen, die bereits kommerziell handeln, uneingeschränkt Rechnung, und sie sind auch mit den Bestimmungen von Artikel 93 des Vertrags vereinbar, in der die Besonderheit des Verkehrssektors anerkannt wird.

Der Berichtersteller schlägt daher vor,

1. den endgültigen Beschluss über die Aufhebung der Verordnung 1192/69 bis zum 31.12.2019 aufzuschieben;
2. die Kommission zu ersuchen, in einem spätestens zum 31.12.2017 übermittelten Bericht die Auswirkungen der Umsetzung der Richtlinie 2012/34 in nationales Recht nach der Frist vom 16. Juni 2015 zu bewerten;
3. die Kommission aufzufordern, aufgrund der Ergebnisse der Durchführung der umgesetzten Richtlinie 2012/34 gegebenenfalls einen neuen Legislativvorschlag vorzulegen, der allen Eisenbahnunternehmen dieselben Rechte zuspricht, die derzeit durch die Verordnung 1192/69 gewährt werden, oder ihre Aufhebung zu bestätigen.

Die Änderungsanträge in dem vorliegenden Berichtsentwurf tragen diesem Ansatz Rechnung.

VERFAHREN

Titel	Aufhebung der Verordnung (EWG) Nr. 1192/69 des Rates über gemeinsame Regeln für die Normalisierung der Konten der Eisenbahnunternehmen	
Bezugsdokumente – Verfahrensnummer	COM(2013)0026 – C7-0026/2013 – 2013/0013(COD)	
Datum der Übermittlung an das EP	30.1.2013	
Federführender Ausschuss Datum der Bekanntgabe im Plenum	TRAN 7.2.2013	
Mitberatende(r) Ausschuss/Ausschüsse Datum der Bekanntgabe im Plenum	ECON 7.2.2013	EMPL 7.2.2013
Nicht abgegebene Stellungnahme(n) Datum des Beschlusses	ECON 18.6.2013	EMPL 11.9.2013
Berichterstatter(in/innen) Datum der Benennung	Jaromír Kohlíček 4.3.2013	
Prüfung im Ausschuss	8.7.2013	14.10.2013
Datum der Annahme	17.12.2013	
Ergebnis der Schlussabstimmung	+ : 37 - : 4 0 : 2	
Zum Zeitpunkt der Schlussabstimmung anwesende Mitglieder	Inés Ayala Sender, Georges Bach, Erik Bánki, Izaskun Bilbao Barandica, Antonio Cancian, Michael Cramer, Joseph Cuschieri, Philippe De Backer, Luis de Grandes Pascual, Christine De Veyrac, Saïd El Khadraoui, Ismail Ertug, Carlo Fidanza, Knut Fleckenstein, Jacqueline Foster, Franco Frigo, Mathieu Grosch, Jim Higgins, Juozas Imbrasas, Dieter-Lebrecht Koch, Georgios Koumoutsakos, Werner Kuhn, Bogusław Liberadzki, Marian-Jean Marinescu, Mike Natrass, Dominique Riquet, Petri Sarvamaa, Vilja Savisaar-Toomast, Olga Sehnalová, Brian Simpson, Giommara Uggias, Peter van Dalen, Patricia van der Kammen, Roberts Zīle	
Zum Zeitpunkt der Schlussabstimmung anwesende Stellvertreter	Phil Bennion, Jean-Jacob Bicep, Spyros Danellis, Zita Gurmai, Alfreds Rubiks, Geoffrey Van Orden, Sabine Wils, Karim Zéribi	
Zum Zeitpunkt der Schlussabstimmung anwesende Stellv. (Art. 187 Abs. 2)	Mario Pirillo	
Datum der Einreichung	19.12.2013	