



Ausgabe 03 | 2014

Neue EU-Kommission: Bereich „Verkehr“ bleibt in liberaler Hand

Pünktlich zum 1. November 2014 konnte die neue EU-Kommission unter Präsident Jean-Claude Juncker ihre Arbeit aufnehmen. Dies lag nicht zuletzt an der (zähneknirschenden) Zustimmung des EP-Verkehrsausschusses zur nachgerückten slowenischen Kandidatin Violeta Bulc, der in letzter Minute das Verkehrsressort übertragen wurde. Somit bleibt die Generaldirektion MOVE auch 2014-2019 in liberaler Hand. Frau Bulc bringt zwar keine nennenswerte Erfahrung aus dem Verkehrssektor mit, zeigte sich jedoch sehr interessiert und willig, sich schnell einzuarbeiten.



Kommissarin Bulc spricht vor dem EP-Verkehrsausschuss.
© Europäisches Parlament, 2014

Am 3. Dezember erschien Frau Bulc erstmalig vor dem Verkehrsausschuss im Europäischen Parlament. Dabei standen die deutsche PKW-Maut und das neue EU-Investitionsprogramm im Zentrum der Diskussionen. Noch diese Woche wird das Arbeitsprogramm der Kommission für 2015 erwartet.

Juncker-Investitionspaket

Mit einem 315 Mrd.-Investitionspaket will die EU-Kommission die europäische Wirtschaft ankurbeln. Im Zentrum steht – neben der Einrichtung eines „Europäischen Fonds für strategische Investitionen“ (EFSI) – das Bemühen, private Investitionen in Schlüsselsektoren, u.a. in Verkehrsinfrastruktur, zu

erleichtern. Dazu richtet die Kommission eine „Projekt-Pipeline“ ein, wo Investoren eine Vorauswahl reifer Projekte finden können. Die Regierungen der EU-Mitgliedstaaten haben bereits erste Projektvorschläge für die „Pipeline“ vorgelegt. Derzeit spielen sich die Diskussionen über das Investitionspaket hauptsächlich zwischen Kommission und Rat ab; um den EFSI einzurichten, soll von Januar bis Juni 2015 ein beschleunigtes legislatives Verfahren ablaufen.

Italienische Ratspräsidentschaft erzielt Fortschritte beim 4. Eisenbahnpaket

Bis Dezember hat die italienische Ratspräsidentschaft die Diskussionen über die „politische Säule“ des 4. Eisenbahnpakets weitergeführt, jedoch nicht alle erhofften Fortschritte erzielt: Anstelle einer allgemeinen Ausrichtung nahm der Verkehrsminister-Rat auf seiner Sitzung am 3.12. bloß einen Fortschrittsbericht an. Folgende Meinungen zeichnen sich danach im Rat ab:

- Mit Blick auf die Struktur der Eisenbahnen sollen sich die Trennungsanforderungen weiterhin nur auf die „wesentlichen Funktionen“ beziehen. Die Kommission wollte die Bahnen extensiven Trennungsanforderungen mittels sog. „chinese walls“ unterwerfen. Der Rat hingegen will integrierte Modelle als gleichwertige Alternative behalten.
- Zur Frage des „Netzwerkes der europäischen Infrastrukturbetreiber“ tendiert der Rat zu einer loseren Struktur ohne Entscheidungsbefugnis und ohne bestimmende Rolle für die Kommission.
- Weiterhin spricht sich der Rat gegen verpflichtende Vorschriften zum integrierten Ticketing aus.
- Die Frage der Marktöffnung der nationalen Eisenbahnverkehre ist im Rat nach wie vor umstritten. Mehrere Staaten verlangen, dass eine Marktöffnung keine Auswirkungen auf das wirtschaftliche Gleichgewicht von öffentlichen Dienstleistungsverträgen haben dürfe. Bezüglich der öffentlichen Ausschreibungsverpflichtung im

Projekte im Bereich der Verkehrsinfrastruktur können helfen, die europäische Wirtschaft anzukurbeln.

SPNV ist der Rat gespalten – eine Lösung könnte sein, die Ausschreibung zur Regel zu machen, jedoch mit zahlreichen Ausnahmen.

- Ebenso zeichnet sich ab, dass den Mitgliedstaaten die von der Kommission vorgeschlagenen Vorschriften über Verkehrspläne und über die Definition der „örtlichen Behörde“ zu weit gehen.

Zur VO 1192/69 hat der Rat am 3.12. eine gemeinsame Ausrichtung angenommen. Die Verordnung beinhaltet u.a. die gemeinschaftsrechtliche Verpflichtung, die Sicherheit an Eisenbahnkreuzungen zu finanzieren. In Deutschland ist diese Verpflichtung im Eisenbahnkreuzungsgesetz umgesetzt. Wie von der Kommission vorgeschlagen will sie der Rat ohne Übergangsfrist aufheben. Auch das Europäische Parlament hatte sich für eine Aufhebung ausgesprochen, allerdings nach einer Übergangsfrist von zwei Jahren. Mit dem Ratsbeschluss kann nunmehr der Trilog zur Erzielung einer Übereinkunft zwischen Rat, Kommission und Parlament beginnen.

Einen Abschluss des technischen Teils des 4. Eisenbahnpakets hat die italienische Ratspräsidentschaft nicht erreicht. Hier begann zu ausgewählten Themen lediglich ein informeller Trilog.

Erste Äußerungen lassen erwarten, dass die lettische Ratspräsidentschaft im 1. Halbjahr 2015 den Schwerpunkt auf die Verabschiedung der technischen Säule legen wird.

Schienengüterverkehr: Neue EU-Studie zum Einzelwagenverkehr zeigt auf, wo die EU tätig werden kann

Am 27.-28. November richtete die Europäische Kommission in Kooperation mit der Gemeinschaft der Europäischen Bahnen (CER) und dem europäischen Verband der Eisenbahnindustrie (UNIFE) die Rail Freight Days in Brüssel aus. Dabei wurden den gut 200 Teilnehmern auch die Ergebnisse und Empfehlungen aus der Einzelwagenverkehrs-Studie vorgestellt, die die Kommission bei der Beratungsgesellschaft PWC beauftragt hatte. Der VDV hatte in der Anhörungsphase zur Studie seinen fachlichen Input geliefert. Folgende Maßnahmen schlägt die Studie u.a. vor: Verbesserung der Effizienz und wirtschaftlichen Tragfähigkeit (obwohl Aufgabe der Unternehmen, kann der Prozess durch Fördermaßnahmen der Kommission unterstützt werden); keine Benachteiligung von Einzelwagenverkehren bei der Trassenpreisgestaltung; die Sicherstellung der internationalen Einsetzbarkeit des Personals; eine europäische

Förderung der letzten Meile; eine neue Regulierung für „essential facilities“; die verbesserte Überwachung der bestehenden Gesetzgebung aus der Recast-Richtlinie (2012); sowie eine erhöhte Qualität für Kunden, u.a. durch neue Technologien. Die Veranstaltung und die Studienergebnisse will die Kommission als Auftakt für einen Diskussionsprozess mit dem Sektor zur Stärkung des Schienengütereinzelwagenverkehrs verstanden wissen.

Vorläufige Einigung bei Richtlinie über Maße und Gewichte von LKWs und Bussen

Am 10. Dezember verständigten sich die Vertreter von Parlament, Rat und Kommission im Trilog auf einen neuen Text der Richtlinie 96/53/EG. Demnach sollen die Fahrerkabine von LKWs ab 2022 aerodynamischer werden und höhere Anforderungen an die Sicherheit schwächerer Verkehrsteilnehmer erfüllen. Hierzu wurden die höchstzulässigen Maße und Gewichte bestimmter Fahrzeugkategorien nach oben korrigiert. Auch Busse mit zwei Achsen dürfen künftig 19,5 Tonnen wiegen. Der von der EU-Kommission vorgeschlagene grenzüberschreitende Verkehr besonders langer LKWs („Gigaliner“) wurde von Rat und Parlament abgelehnt. UITP und VDV hatten sich zudem erfolgreich gegen eine Regulierung der Fahrerkabine von Bussen im Rahmen dieser Richtlinie eingesetzt. Ob der gefundene Kompromiss 2015 tatsächlich Gesetz wird, ist zum jetzigen Zeitpunkt noch offen: er bedarf zunächst der Zustimmung von Rat und Parlament.

TERMINHINWEISE

21. Januar 2015 in Brüssel

CER / UNIFE Railway Award

Weitere Informationen und Anmeldung:
www.europeanrailwayaward.eu/

27. Januar 2015 in Berlin

Wahl der deutschen Mitglieder in UITP-Ausschüsse

Wie jedes Jahr treffen sich Vertreter der deutschen UITP-Mitgliedsunternehmen, um die Sitze in UITP-Ausschüssen zu verteilen. Informationen / Anmeldung unter boehne@vdv.de oder stienen@vdv.de.

04. Februar 2015 in Brüssel

UITP Neujahrsempfang

Für UITP-Mitglieder und Gäste mit Einladung.

Kontakt

Annika Stienen
VDV-Europabüro Brüssel
T 0032 2 663 66 33 · M 0032 497 451682
stienen@vdv.de

Dr. Ralf Schnieders
VDV-Hauptstadtbüro Berlin
T 030 399932-23 · F 030 399932-15
schnieders@vdv.de

Herausgeber: Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) · Kamekestraße 37-39 · 50672 Köln · www.vdv.de