



---

## **Das 4. EU-Eisenbahnpaket**






---

SITZUNG DER SPRECHER LV UND GESCHÄFTSSTELLENLEITER LV  
FULDA, 24. JANUAR 2013

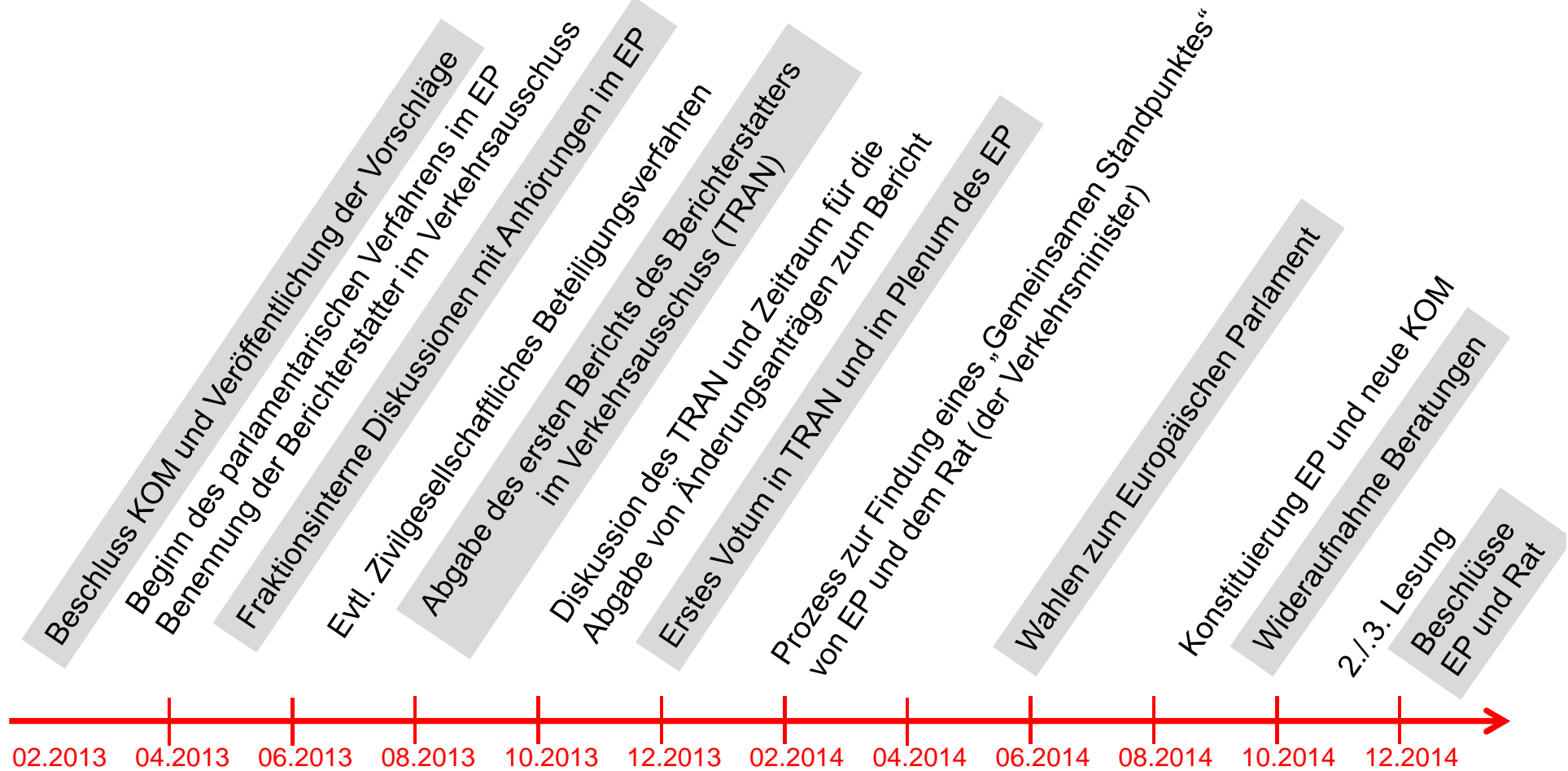
---

## Voraussichtliche Inhalte

---

-  Mitteilung über den diskriminierungsfreien Zugang zum Schienenverkehrsmarkt (Infrastruktur und Dienstleistungen),
-  Ergänzung der EU-Verordnung 1370/2007.: **Auftragsvergabe ausschließlich im Wettbewerb,**
-  Ergänzung der Recast-Richtlinie.: **freier Zugang zum Schienenverkehrsmarkt („open access“)** und der **Trennung von Infrastruktur und Betrieb,**
-  Ergänzung einer Richtlinie über die Europäische Eisenbahnagentur (ERA).: **Ausweitung der Kompetenzen der ERA in Bezug auf Bordpersonal,**
-  Ergänzung der Europäischen Richtlinien über Eisenbahnsicherheit und über Interoperabilität.: **Einheitliche Zulassung und Sicherheitsstandards für Schienenfahrzeuge.**







## Zeitstrahl 4. EU-Eisenbahnpaket



---

## Viele Unsicherheiten im parlamentarischen Ablauf







---

-  Der Zeitpunkt der offiziellen Vorstellung der Inhalte unsicher, sie kann sich auch auf Februar 2013 verschieben.
-  Die zeitlichen Abläufe sind sehr unbestimmt. Das Europäische Parlament (EP) kann den Zeitrahmen autonomer bestimmen als z.B. der Bundestag.
-  Die irische Ratspräsidentschaft deutete Anfang Januar an, dass es doch durchaus eine gestaffelte Behandlung der „technischen“ und „politischen“ Inhalte geben könne.
-  Das EP hat das Recht die Teile des Pakets in den Beratungen zu trennen und nacheinander zu beraten.
-  Es ist eher unwahrscheinlich, dass die Beratungen vor der Europawahl am 08.06.2014 abgeschlossen werden können.
-  Im EP gibt es kein Diskontinuitätsprinzip, d.h., das Parlament kann die vor der Europawahl begonnen Beratungen nach der Wahl (in neuer Zusammensetzung und mit neuer Kommission) fortsetzen.

---

## Alternativer Ablauf bei getrennter parl. Behandlung der Einzelteile








---

-  Das EP hat das Recht den Beratungszeitraum der Teile des 4. EU-Eisenbahnpakets getrennt und nacheinander zu beraten.
-  Es gibt Stimmen in Brüssel und Straßburg, die genau diese gestaffelte Beratung der Teile des Eisenbahnpakets erreichen wollen, um mehr Zeit zu gewinnen.
-  Nach der Europawahl 2014 wird Kommissar Kallas der Kommission nicht mehr angehören
  -  Chancen auf eine Einigung würden mit einem weniger marktliberalen neuen Verkehrskommissar steigen.
  -  Aber: Kommissar Kallas will nicht abtreten ohne etwas erreicht zu haben. Daher könnte die Aufteilung des Pakets auch in seinem Interesse sein.
-  Ein neues Parlament hätte vielleicht andere politische Mehrheiten und würde zu anderen Beratungsergebnissen kommen.

---

## Gewerkschaftliche Reaktionen

---

-  Die EVG bereitet sich auf die Auseinandersetzungen europäisch wie national vor.
-  Die Positionen sind klar:
  -  Keine Trennung von Infrastruktur und Betrieb.
  -  Keine weiteren Liberalisierungsschritte über die Köpfe der Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer hinweg.
  -  Kein Aufweichen der Regelungen in der EU-Verordnung 1370/2007 zu einer verpflichtenden Ausschreibung von Nahverkehrsleistungen (Wegfall von In-House-Vergaben,...)
  -  Keine Europäische Eisenbahn-Superbehörde mit Kompetenzen bei Streckenvergabe usw.
  -  Aber: Die EVG begrüßt eine einheitliche Zulassung von Schienenfahrzeugen und einheitliche (hohe!) Sicherheitsstandards in ganz Europa.