

## **Mitteilung**

### **des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur**

**Unterrichtung des Landtags in EU-Angelegenheiten;  
– Vorhaben von erheblicher politischer Bedeutung –<sup>1)</sup>**

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

**Vorhaben:**

- Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über die Eisenbahnagentur der Europäischen Union und zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 881/2004  
KOM(2013) 27 endg.
- Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 hinsichtlich der Öffnung des Marktes für inländische Schienenpersonenverkehrsdienste  
KOM(2013) 28 endg.
- Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur 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  
KOM(2013) 29 endg.

<sup>1)</sup> Unterrichtung gemäß Artikel 34 a Landesverfassung i. V. m. §§ 2 und 3 des Gesetzes über die Beteiligung des Landtags von Baden-Württemberg in Angelegenheiten der Europäischen Union (EULG) vom 17. Februar 2011 (GBl. 2011, 77).  
Vorgelegt mit Schreiben des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur vom 3. März 2013.

- Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems in der Europäischen Union (Neufassung)  
KOM(2013) 30 endg.
- Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates über die Eisenbahnsicherheit (Neufassung)  
KOM(2013) 31 endg.
- 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  
KOM(2013) 26 endg.; Ratsdok. 6015/13

**BR-Drucksachen:** 61/13, 62/13, 63/13, 64/13, 65/13, 125/13 –<sup>2)</sup>

**Federführendes Ressort:** Ministerium für Verkehr und Infrastruktur

**Aktenzeichen:** 3-3822.0-00/754

**Beteiligte Ressorts:** Innenministerium  
Ministerium für Finanzen und Wirtschaft

<sup>2)</sup> Die BR-Drucksachen 61/13 bis 65/13 und 125/13 können beim Informationsdienst des Landtags eingesehen oder im Internetangebot des Bundesrats [www.bundesrat.de](http://www.bundesrat.de) unter der Rubrik „Parlamentsmaterialien“ abgerufen werden.

**Berichtsbogen der Landesregierung gem. Art. 34 a Landesverfassung i. V. m.  
§§ 2 und 3 des Gesetzes über die Beteiligung des Landtags von Baden-Württemberg  
in Angelegenheiten der Europäischen Union (EULG)**

<p>1. <b>BR-Drucksachenummer:</b> <i>(falls noch nicht vorhanden KOM- bzw. Ratsdokumentenummer)</i> 61/13 bis 65/13 und 125/13</p>
<p>2. <b>Titel der Drucksache:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über die Eisenbahnagentur der Europäischen Union und zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 881/2004 COM(2013) 27 final</li> <li>• Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 hinsichtlich der Öffnung des Marktes für inländische Schienenpersonenverkehrsdienste COM(2013) 28 final</li> <li>• Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur 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 COM(2013) 29 final</li> <li>• Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems in der Europäischen Union (Neufassung) COM(2013) 30 final</li> <li>• Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates über die Eisenbahnsicherheit (Neufassung) COM(2013) 31 final</li> <li>• 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) 26 final; Ratsdok. 6015/13</li> </ul>
<p>3. <b>Frühwarndokument:</b></p> <p><input checked="" type="checkbox"/> ja <span style="margin-left: 150px;"><input type="checkbox"/> nein</span></p> <p><b>Fristbeginn:</b></p>
<p>4. <b>Federführendes Ressort:</b> Ministerium für Verkehr und Infrastruktur</p> <p><b>Beteiligte Ressorts:</b> Innenministerium Ministerium für Finanzen und Wirtschaft</p>
<p>5. <b>Datum der voraussichtlichen Behandlung im Bundesrat:</b> 6. März 2013 (Verkehrsausschuss)</p>
<p>6. <b>Erhebliche politische Bedeutung für das Land:</b> Ja. Siehe Ziffer 7 b.</p>

<p>7. <b>a. Gesetzgebungszuständigkeiten des Landes Baden-Württemberg berührt (einschließlich Abweichungsrechte nach Art. 72 Abs. 3 und Art. 84 Abs. 1 Satz 2 GG):</b></p> <p><input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein</p> <p><i>(Wenn ja, Prüfung erforderlich, ob durch das EU-Vorhaben <u>im Schwerpunkt ausschließliche</u> Gesetzgebungszuständigkeiten des Landes <u>unmittelbar</u> betroffen sind)</i></p> <p><b>Alternativ:</b></p> <p><b>b. Wesentliche Interessen des Landes unmittelbar berührt:</b></p> <p><input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein</p> <p>Die Vorschläge beinhalten insbesondere obligatorische wettbewerbliche Vergabeverfahren im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) sowie die Aufstellung von Plänen zur Ausgestaltung des Nahverkehrs mit obligatorischen Mindestinhalten sowie „Spezifikationen zu gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen“. Damit sind wesentliche Interessen hauptsächlich des Landes und der Region Stuttgart als Aufgabenträger des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) aber auch der Stadt- und Landkreise im übrigen ÖPNV betroffen. Daneben ist die vorgesehene verstärkte (aber nicht eigentumsrechtliche Trennung) von Schienennetz und Betrieb im Hinblick auf den diskriminierungsfreien Zugang und die möglichen Auswirkungen auf die Trassen- und Stationspreise bedeutsam.</p>
<p>8. <b>Verweis auf Berichtsbogen der Bundesregierung:</b></p> <p>Siehe Berichtsbögen der Bundesregierung</p>
<p>9. <b>Rechtsgrundlage:</b></p> <p>§ 7 Absatz 1 EUZBBG und Ziffer II. 3. der Anlage zu § 9 EUZBLG</p>
<p>10. <b>Inhalt:</b></p> <p>Siehe Berichtsbögen der Bundesregierung</p>
<p>11. <b>Erste Einschätzung zur Vereinbarkeit des EU-Vorhabens mit dem Subsidiaritäts- und Verhältnismäßigkeitsgrundsatz:</b></p> <p>Siehe Berichtsbögen der Bundesregierung</p>
<p>12. <b>Folgen des EU-Vorhabens für das Land, <u>insbesondere</u></b></p> <p>a) <i>Finanzielle Auswirkungen</i> Möglicherweise gegeben.</p> <p>b) <i>Verwaltungsaufwand</i> Erhöhter Verwaltungsaufwand durch vermehrte Ausschreibungspflicht.</p> <p>c) <i>Umsetzungsbedarf</i> Auf jeden Fall gegeben.</p> <p>d) <i>Kommunalverträglichkeit</i> U. U. Eingriff v. a. in die Organisation und Verfahrensabläufe des SPNV mit Auswirkungen auf den gesamten ÖPNV.</p>

zu 61/13

**B E R I C H T S B O G E N**

gemäß Anlage zu § 7 Absatz 1 EUZBBG und Ziffer II. 3. der Anlage zu § 9 EUZBLG

<b>Thema:</b>	Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments über die Eisenbahnagentur der Europäischen Union und zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 881/2004
<b>Sachgebiet:</b>	Eisenbahnpolitik
<b>Ratsdok.-Nummer:</b>	6012/13 vom 4. Februar 2013
<b>KOM-Nummer:</b>	COM(2013) 27 final
<b>Nummer des interinstitutionellen Dossiers:</b>	2013/0014 (COD)
<b>Nummer der Bundesratsdrucksache:</b>	61/13
<b>Nachweis der Zulässigkeit für europäische Regelungen:</b> (Prüfung der Rechtsgrundlage)	Art. 91 AEUV
<b>Subsidiaritätsprüfung:</b>	siehe Prüfbogen
<b>Verhältnismäßigkeitsprüfung:</b>	siehe Prüfbogen
<b>Zielsetzung:</b>	Aufnahme neuer Bestimmungen zur Fahrzeugzulassung und bzgl. ERTMS, Erleichterung des Marktzugangs für Eisenbahn-Verkehrsunternehmen, Präzisierung bestehender Bestimmungen, Anpassungen an die Entwicklung des Rechtsrahmens und redaktionelle Verbesserung
<b>Inhaltliche Schwerpunkte:</b>	Neufassung der geänderten der Verordnung (EG) Nr. 881/2004
<b>Politische Bedeutung:</b>	Mittel
<b>Was ist das besondere deutsche Interesse?</b>	Begrenzung von Kompetenzverlagerungen zur Europäischen Eisenbahnagentur und ihres Budgets und damit der Kosten sowohl der Union als auch der Antragsteller in Form von Gebühren, Begrenzung von Bürokratie. Vermeidung von Haushaltsbelastungen für den Bund. Keine Verlagerung von Gebühreneinnahmen des Bundes zur Europäischen Eisenbahnagentur.
<b>bisherige Position des Deutschen Bundestages:</b>	–
<b>Position des Bundesrates:</b>	–
<b>Position des Europäischen Parlaments:</b>	–
<b>Meinungsstand im Rat:</b>	–
<b>Verfahrensstand:</b> (Stand der Befassung)	12. Februar 2013 Vorstellung durch die Kommission in RAG Landverkehr
<b>Finanzielle Auswirkungen:</b>	siehe oben besonderes deutsches Interesse

**Zeitplan für die Behandlung im**

<b>a) Bundesrat:</b>	nicht bekannt
<b>b) Europäischen Parlament:</b>	nicht bekannt
<b>c) Rat:</b>	nicht bekannt

## Prüfbogen

für die Subsidiaritäts- und Verhältnismäßigkeitsprüfung

1. <u>Bezeichnung des Rechtsakts</u> (mit Rats- o. KOM-Dok.-Nr.)	Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments über die Eisenbahngagentur der Europäischen Union und zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 881/2004 Ratsdok. 6012/13 vom 4. Februar 2013
2. <u>Vorgeschlagene Rechtsgrundlage(n)</u>	Art. 91 AEUV
3. <u>Zuständigkeit der Europäischen Union</u>	<input type="checkbox"/> ausschließlich (dann keine Subsidiaritätsprüfung; weiter bei <u>Ziffer 5</u> ) <input checked="" type="checkbox"/> nicht ausschließlich (dann weiter bei <u>Ziffer 4</u> )
4. <u>Subsidiarität</u>	<p>A. Kann das Ziel der Maßnahme <u>auf mitgliedstaatlicher Ebene</u> (einschl. Gebietskörperschaften) ausreichend erreicht werden?<sup>1</sup></p> <input type="checkbox"/> JA <input checked="" type="checkbox"/> NEIN, denn: <ul style="list-style-type: none"> <li><input checked="" type="checkbox"/> ohne die vorgeschlagenen Maßnahmen wären erhebliche Wettbewerbsverzerrungen oder verschleierte Handelsbeschränkungen zu befürchten;</li> <li><input checked="" type="checkbox"/> es liegen weitere transnationale Aspekte vor;</li> <li><input type="checkbox"/> bei Untätigbleiben der Union droht die Gefahr einer erheblichen Beeinträchtigung von Interessen der Mitgliedstaaten;</li> <li><input type="checkbox"/> Probleme einzelner Mitgliedstaaten können nicht ausreichend durch gezielte Hilfen aus bestehenden Gemeinschaftsprogrammen behoben werden;</li> </ul>

<sup>1</sup> Grundlage für die Prüfung ist Art. 5 Abs. 3 EUV, der wie folgt lautet (Auszug):

(3) Nach dem **Subsidiaritätsprinzip** wird die Union in den Bereichen, die nicht in ihre ausschließliche Zuständigkeit fallen, nur tätig, sofern und soweit die Ziele der in Betracht genommenen Maßnahmen von den Mitgliedstaaten weder auf zentraler noch auf regionaler oder lokaler Ebene ausreichend verwirklicht werden können, sondern vielmehr wegen ihres Umfangs oder wegen ihrer Wirkungen auf Unionsebene besser zu verwirklichen sind...

	<p><input type="checkbox"/> sonstige Gründe.</p> <p><b><u>Erläuterung zu den Möglichkeiten eines Vorgehens auf Ebene der Mitgliedstaaten:</u></b></p> <p>Keine Möglichkeit. Die Aufhebung einer EU-Verordnung auf mitgliedstaatlicher Ebene ist nicht möglich.</p>
	<p><b>B.</b> Kann das Ziel der Maßnahme auf <u>EU-Ebene</u> – insbesondere im Hinblick auf den Umfang und die Wirkung der Maßnahme – besser erreicht werden?</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> JA</p> <p><input type="checkbox"/> NEIN</p> <p><b><u>Erläuterung zu dem Erfordernis bzw. zu den Vorteilen eines Vorgehens auf Unionsebene:</u></b></p> <p>Harmonisierung von Verfahrensregeln ist auf EU-Ebene effektiver</p>
<p>5. <u>Verhältnismäßigkeit</u></p>	<p><b>A.</b> Ist die Regelung zur Zielerreichung <b>geeignet</b>?</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> JA</p> <p><input type="checkbox"/> NEIN</p> <p><b>B.</b> Ist die Regelung <b>erforderlich</b> und <b>angemessen</b>?</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> JA,</p> <p><input type="checkbox"/> NEIN, denn:</p> <p><input type="checkbox"/> regelungstechnisch gibt es Alternativen zu Rechtsakten (z. B. freiwillige Vereinbarungen);</p>





zu 62/13

**B E R I C H T S B O G E N**

gemäß Anlage zu § 7 Absatz 1 EUZBBG und Ziffer II. 3. der Anlage zu § 9 EUZBLG

<b>Thema:</b>	Bericht der Kommission an das europäische Parlament, den Rat, den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und den Ausschuss der Regionen über die Durchführung der Bestimmungen der Richtlinie 2007/58/EG zur Öffnung des Marktes für grenzüberschreitende Schienenpersonenverkehrsdienste. Begleitunterlage zur Mitteilung an den Rat und das Europäische Parlament zum vierten Eisenbahnpaket
<b>Sachgebiet:</b>	Eisenbahnpolitik
<b>Ratsdok.-Nummer:</b>	6020/13 vom 4. Februar 2013
<b>KOM-Nummer:</b>	COM(2013) 34 final
<b>Nummer des interinstitutionellen Dossiers:</b>	–
<b>Nummer der Bundesratsdrucksache:</b>	–
<b>Nachweis der Zulässigkeit für europäische Regelungen:</b> (Prüfung der Rechtsgrundlage)	Art. 90, 91 AEUV
<b>Subsidiaritätsprüfung:</b>	–
<b>Verhältnismäßigkeitsprüfung:</b>	–
<b>Zielsetzung:</b>	Bericht der KOM über die Situation des grenzüberschreitenden Schienenpersonenverkehrs nach Inkrafttreten der RLi 2007/58/EG.
<b>Inhaltliche Schwerpunkte:</b>	Begründung für die Vorschläge der KOM im Rahmen des 4. Eisenbahnpaketes zur Öffnung der Märkte für den internationalen Schienenpersonenverkehr sowie zu Ausweitung wettbewerbsgestützter Ausschreibungen.
<b>Politische Bedeutung:</b>	Hoch.
<b>Was ist das besondere deutsche Interesse?</b>	Weitere Fortschritte bei der Liberalisierung des EU-Eisenbahnverkehrsmarktes sind für Deutschland wichtigster Regelungsgegenstand im Rahmen des 4. Eisenbahnpaketes.
<b>bisherige Position des Deutschen Bundestages:</b>	–
<b>Position des Bundesrates:</b>	–
<b>Position des Europäischen Parlaments:</b>	–
<b>Meinungsstand im Rat:</b>	–
<b>Verfahrensstand:</b> (Stand der Befassung)	12. Februar 2013 Vorstellung durch die Kommission in RAG Landverkehr
<b>Finanzielle Auswirkungen:</b>	Keine.

**Zeitplan für die Behandlung im**

<b>a) Bundesrat:</b>	nicht bekannt
<b>b) Europäischen Parlament:</b>	nicht bekannt
<b>c) Rat:</b>	nicht bekannt

zu 62/13

**B E R I C H T S B O G E N**  
gemäß Anlage zu § 7 Absatz 1 EUZBBG und Ziffer II. 3. der Anlage zu § 9 EUZBLG

<b>Thema:</b>	Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 hinsichtlich der Öffnung des Marktes für inländische Schienenpersonenverkehrsdienste
<b>Sachgebiet:</b>	Eisenbahnpolitik
<b>Ratsdok.-Nummer:</b>	5960/13 + ADD 1–5
<b>KOM-Nummer:</b>	KOM(2013) 28 endgültig
<b>Nummer des interinstitutionellen Dossiers:</b>	–
<b>Nummer der Bundesratsdrucksache:</b>	–
<b>Nachweis der Zulässigkeit für europäische Regelungen:</b> (Prüfung der Rechtsgrundlage)	Regelungen sind auf der Grundlage des Artikels 91 AEUV zulässig
<b>Subsidiaritätsprüfung:</b>	Siehe gesonderter Prüfbogen.
<b>Verhältnismäßigkeitsprüfung:</b>	Siehe gesonderter Prüfbogen.
<b>Zielsetzung:</b>	Weiterentwicklung des europäischen Eisenbahnverkehrsraums durch Verbesserung der Qualität und Steigerung der operativen Effizienz des Schienenpersonenverkehrs
<b>Inhaltliche Schwerpunkte:</b>	Obligatorische wettbewerbliche Vergabe von Dienstleistungsaufträgen im Eisenbahnverkehr sowie begleitende Regelungen für die Vergabeverfahren, insbes. Verpflichtung der Mitgliedstaaten, einen diskriminierungsfreien Zugang zu Rollmaterial zu ermöglichen
<b>Politische Bedeutung:</b>	Hoch.
<b>Was ist das besondere deutsche Interesse?</b>	Überregulierung verhindern, Ermessensspielraum der Mitgliedstaaten, Ausgestaltung der Dienstleistungen von allgemeinem wirtschaftlichen Interesse sichern, Vermeidung zusätzlicher Belastungen für den Bundeshaushalt
<b>bisherige Position des Deutschen Bundestages:</b>	Noch nicht behandelt.
<b>Position des Bundesrates:</b>	Noch nicht behandelt.
<b>Position des Europäischen Parlaments:</b>	Noch nicht behandelt.
<b>Meinungsstand im Rat:</b>	Derzeit sind noch keine Aussagen möglich.
<b>Verfahrensstand:</b> (Stand der Befassung)	Erste Befassung der RAG am 12. Februar 2013.
<b>Finanzielle Auswirkungen:</b>	Derzeit nicht einzuschätzen.

**Zeitplan für die Behandlung im**

<b>a) Bundesrat:</b>	Nicht bekannt.
<b>b) Europäischen Parlament:</b>	Nicht bekannt.
<b>c) Rat:</b>	Nicht bekannt.

## Prüfbogen

für die Subsidiaritäts- und Verhältnismäßigkeitsprüfung

1. <u>Bezeichnung des Rechtsakts</u> (mit Rats- o. KOM-Dok.-Nr.)	Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 hinsichtlich der Öffnung des Marktes für inländische Schienenpersonenverkehrsdienste KOM(2013) 28 endgültig / 5960/13 + ADD 1–5
2. <u>Vorgeschlagene Rechtsgrundlage(n)</u>	Art. 91 AEUV
3. <u>Zuständigkeit der Europäischen Union</u>	<input type="checkbox"/> ausschließlich (dann keine Subsidiaritätsprüfung; weiter bei <u>Ziffer 5</u> ) <input checked="" type="checkbox"/> nicht ausschließlich (dann weiter bei <u>Ziffer 4</u> )
4. <u>Subsidiarität</u>	<p>A. Kann das Ziel der Maßnahme <u>auf mitgliedstaatlicher Ebene</u> (einschl. Gebietskörperschaften) ausreichend erreicht werden?<sup>1</sup></p> <input type="checkbox"/> JA <input checked="" type="checkbox"/> NEIN, denn: <ul style="list-style-type: none"> <li><input type="checkbox"/> ohne die vorgeschlagenen Maßnahmen wären erhebliche Wettbewerbsverzerrungen oder verschleierte Handelsbeschränkungen zu befürchten;</li> <li><input checked="" type="checkbox"/> es liegen weitere transnationale Aspekte vor;</li> <li><input type="checkbox"/> bei Untätigbleiben der Union droht die Gefahr einer erheblichen Beeinträchtigung von Interessen der Mitgliedstaaten;</li> <li><input type="checkbox"/> Probleme einzelner Mitgliedstaaten können nicht ausreichend durch gezielte Hilfen aus bestehenden Gemeinschaftsprogrammen behoben werden;</li> </ul>

<sup>1</sup> Grundlage für die Prüfung ist Art. 5 Abs. 3 EUV, der wie folgt lautet (Auszug):

(3) Nach dem **Subsidiaritätsprinzip** wird die Union in den Bereichen, die nicht in ihre ausschließliche Zuständigkeit fallen, nur tätig, sofern und soweit die Ziele der in Betracht genommenen Maßnahmen von den Mitgliedstaaten weder auf zentraler noch auf regionaler oder lokaler Ebene ausreichend verwirklicht werden können, sondern vielmehr wegen ihres Umfangs oder wegen ihrer Wirkungen auf Unionsebene besser zu verwirklichen sind...

	<p><input checked="" type="checkbox"/> sonstige Gründe.</p> <p><b><u>Erläuterung zu den Möglichkeiten eines Vorgehens auf Ebene der Mitgliedstaaten:</u></b></p> <p>Das Ziel der Maßnahme (Weiterentwicklung des europäischen Eisenbahnmarktes) kann auf mitgliedstaatlicher Ebene nicht erreicht werden. Die Maßnahmen sollen nach Auffassung der Kommission Wettbewerbsverzerrungen bzw. Wettbewerbshindernisse abbauen.</p>
	<p><b>B.</b> Kann das Ziel der Maßnahme auf EU-Ebene – insbesondere im Hinblick auf den Umfang und die Wirkung der Maßnahme – besser erreicht werden?</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> JA</p> <p><input type="checkbox"/> NEIN</p> <p><b><u>Erläuterung zu dem Erfordernis bzw. zu den Vorteilen eines Vorgehens auf Unionsebene:</u></b></p> <p>Das Ziel der Herstellung eines einheitlichen Eisenbahnraumes in der EU ist nur auf EU-Ebene zu erreichen. Durch die Vorschläge zur Änderung der VO 1370 soll insbesondere die Qualität und Effizienz des Schienenverkehrs verbessert werden.</p> <p>Ob Maßnahmen zur Änderung der VO 1370 bereits zum jetzigen Zeitpunkt angebracht sind, ist allerdings fraglich. Die Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 ist nach langem Diskussionsprozess erst im Jahr 2007 verabschiedet worden und am 03.12.2009 in Kraft getreten. Die von KOM nun vorgeschlagenen Änderungen während des Übergangszeitraums der Verordnung könnten zur Verunsicherung des Marktes beitragen.</p> <p>Die Zielstellung des Vorschlages, zu einer Öffnung der Märkte in anderen europäischen Ländern beizutragen, wird vor dem Hintergrund, dass in Deutschland bereits grundsätzlich Ausschreibungspflicht besteht, begrüßt.</p>

5. <u>Verhältnismäßigkeit</u>	<p><b>A.</b> Ist die Regelung zur Zielerreichung <b>geeignet</b>?</p> <p><input type="checkbox"/> JA</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> NEIN</p> <p><b>B.</b> Ist die Regelung <b>erforderlich</b> und <b>angemessen</b>?</p> <p><input type="checkbox"/> JA,</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> NEIN, denn:</p> <p><input type="checkbox"/> regelungstechnisch gibt es Alternativen zu Rechtsakten (z. B. freiwillige Vereinbarungen);</p> <p><input type="checkbox"/> die Wahl der Rechtsform (Verordnung, Richtlinie oder Beschluss) ist nicht angemessen;</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Regelungsumfang und Reglungsdichte sind nicht angemessen;</p> <p><input type="checkbox"/> die finanzielle Belastung und der Verwaltungsaufwand sind nicht angemessen.</p> <p><b><u>Erläuterung zu Eignung, Erforderlichkeit und Angemessenheit:</u></b><sup>2</sup></p> <p>Die Schwerpunkte der Kommission sind:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- die Verpflichtung zur wettbewerblichen Vergabe im Eisenbahnverkehr. Dies wird insbesondere mit Blick auf das Zusammenspiel von Vergaberecht und Beihilfenrecht zu prüfen sein;</li> <li>- die Verpflichtung der Mitgliedstaaten, den Eisenbahnverkehrsunternehmen einen diskriminierungsfreien Zugang zu Rollmaterial zu gewährleisten. Dies ist problematisch, denn es führt im Ergebnis dazu, dass die Risiken der Fahrzeugbeschaffung zwingend der öffentlichen Hand angelastet werden. Diese Maßnahme ist hinsichtlich ihres Umfangs und ihrer Reglungsdichte nicht angemessen. Höchstens eine fakultative Ausgestaltung dieser Regelung könnte verhältnismäßig sein.</li> </ul>
6. a) <u>Begründung</u>	<p>Hat die Kommission in der Begründung des Rechtssetzungsakts zureichende Ausführungen zur Subsidiarität und Verhältnismäßigkeit angestellt? Sind diese Ausführungen hinreichend substantiiert?</p> <p><input type="checkbox"/> JA</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> NEIN</p> <p><b>Erläuterung:</b> Die Kommission hat keine Ausführungen gemacht.</p>

<sup>2</sup> Grundlage für die Prüfung ist Art. 5 Abs. 4 EUV, der wie folgt lautet (Auszug):

(4) Nach dem Grundsatz der **Verhältnismäßigkeit** gehen die Maßnahmen der Union inhaltlich wie formal nicht über das zur Erreichung der Ziele der Verträge erforderliche Maß hinaus...



6. b) <u>Erwägungsgründe</u>	<p>Gehen die Erwägungsgründe des Rechtsetzungsakts auf Aspekte der Subsidiarität und Verhältnismäßigkeit ein? Treffen diese Angaben zu?</p> <p><input type="checkbox"/> JA <input checked="" type="checkbox"/> NEIN</p> <p><b>Erläuterung:</b> Die Kommission hat keine Ausführungen gemacht.</p>
7. <u>Gesamtbeurteilung</u>	<p>Das Dossier bildet eine Initiative des 4. Eisenbahnpaketes und wird vor dem Hintergrund</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- der Zielsetzung der Herstellung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraumes sowie</li><li>- der Erhaltung des Ermessensspielraums, den die Mitgliedstaaten bei der Ausgestaltung der Dienstleistungen von allgemeinem wirtschaftlichen Interesse genießen – und den die Kommission ausdrücklich anerkennt,</li></ul> <p>kritisch zu prüfen sein. Dies betrifft insbesondere die verpflichtende Aufstellung von Verkehrsplänen sowie die Rahmenbedingungen bei Ausschreibungen (Zugang zu Rollmaterial).</p>

zu 63/13

**B E R I C H T S B O G E N**  
gemäß Anlage zu § 7 Absatz 1 EUZBBG und Ziffer II. 3. der Anlage zu § 9 EUZBLG

<b>Thema:</b>	Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Richtlinie 2012/34/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. November 2012 zur Schaffung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraumes bezüglich der Öffnung des Marktes für inländische Schienenpersonenverkehrsdienste und der Verwaltung der Eisenbahninfrastruktur
<b>Sachgebiet:</b>	Eisenbahnpolitik
<b>Ratsdok.-Nummer:</b>	5985/13 vom 4. Februar 2013
<b>KOM-Nummer:</b>	COM(2013) 29 final
<b>Nummer des interinstitutionellen Dossiers:</b>	2013/0029 (COD)
<b>Nummer der Bundesratsdrucksache:</b>	–
<b>Nachweis der Zulässigkeit für europäische Regelungen:</b> (Prüfung der Rechtsgrundlage)	Art. 90, 91 AEUV
<b>Subsidiaritätsprüfung:</b>	siehe Prüfbogen
<b>Verhältnismäßigkeitsprüfung:</b>	siehe Prüfbogen
<b>Zielsetzung:</b>	- Öffnung der Märkte für inländische Schienenpersonenverkehrsdienste, - Neugestaltung der Vorschriften zu den Leitungsstrukturen von Eisenbahninfrastrukturbetreibern mit dem Ziel einer weiteren Entflechtung von Eisenbahnverkehrsunternehmen und Infrastrukturbetreibern.
<b>Inhaltliche Schwerpunkte:</b>	Änderung der Richtlinie 2012/34/EU
<b>Politische Bedeutung:</b>	Hoch
<b>Was ist das besondere deutsche Interesse?</b>	Der Vorschlag bezweckt die Vollendung eines Verkehrsbinnenmarktes. Dies soll einerseits durch die weitere Öffnung der Märkte für inländische Schienenpersonenverkehrsdienste, aber auch durch die Beseitigung der von der Kommission behaupteten Interessenkonflikte bei Infrastrukturbetreibern und der Möglichkeit der Quersubventionierung erreicht werden. Die Regelung enthält dazu die Vorgabe einer institutionellen Trennung von Netz- und Betriebsinhaberschaft und als Alternative dazu sehr detaillierte Vorgaben zur Erreichung einer wirtschaftlichen und personellen Unabhängigkeit für integrierte Eisenbahnstrukturmodelle („effektive Unabhängigkeit“). Die Bundesregierung legt Wert darauf, dass das europäische Recht auch in Zukunft modelloffen gestaltet wird. Dies muss Holdingmodelle umfassen, die unternehmerisches Handeln im Verkehrsmarkt ermöglichen. Die Vorschläge zur Frage einer weiteren Entflechtung von Infrastruktur und Eisenbahnunternehmen werden wir uns sehr genau anschauen und intensiv prüfen. Am Markt erfolgreiche Organisationsmodelle sollten nicht

	<p>grundsätzlich in Frage gestellt werden. Entscheidend ist auch, dass die Anforderungen an die rechtliche, organisatorische und entscheidungsbezogene Unabhängigkeit der Eisenbahninfrastrukturbetreiber in engem Zusammenhang mit den Anforderungen an eine effektive Regulierung stehen. Wichtigster Regulationsgegenstand im Rahmen des „4. Eisenbahnpaketes“ aus deutscher Sicht ist, dass weitere Fortschritte bei der Liberalisierung des EU-Eisenbahnmarktes erfolgen, um auch im gesamten Schienenpersonenverkehr einen freien Netzzugang zu erreichen und den Wettbewerb zu beleben. Insofern wird der Vorschlag im Hinblick auf die weitere Liberalisierung grundsätzlich begrüßt.</p> <p>Auch die hier vorgesehene Kompetenz der KOM, zu prüfen, ob Infrastrukturbetreiber die Vorgaben zur Unabhängigkeit erfüllen und dadurch gleiche Bedingungen für alle Eisenbahnunternehmen hinreichend gewährleistet sind, und Sanktionen (insbesondere Verwehrung des Netzzugangs) zu verhängen, bedarf einer kritischen Überprüfung.</p>
<b>bisherige Position des Deutschen Bundestages:</b>	–
<b>Position des Bundesrates:</b>	–
<b>Position des Europäischen Parlaments:</b>	–
<b>Meinungsstand im Rat:</b>	–
<b>Verfahrensstand:</b> (Stand der Befassung)	12. Februar 2013 Vorstellung durch die Kommission in der RAG Landverkehr.
<b>Finanzielle Auswirkungen:</b>	Noch nicht abzusehen.

**Zeitplan für die Behandlung im**

<b>a) Bundesrat:</b>	nicht bekannt
<b>b) Europäischen Parlament:</b>	nicht bekannt
<b>c) Rat:</b>	nicht bekannt

**Prüfbogen**

für die Subsidiaritäts- und Verhältnismäßigkeitsprüfung

1. <u>Bezeichnung des Rechtsakts</u> (mit Rats- o. KOM-Dok.-Nr.)	Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Richtlinie 2012/34/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. November 2012 zur Schaffung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraumes bezüglich der Öffnung des Marktes für inländische Schienenpersonenverkehrsdienste und der Verwaltung der Eisenbahninfrastruktur. Ratsdok. 5985/13 v. 4. Februar 2013.
2. <u>Vorgeschlagene Rechtsgrundlage(n)</u>	Art. 90, 91 AEUV
3. <u>Zuständigkeit der Europäischen Union</u>	<input type="checkbox"/> ausschließlich (dann keine Subsidiaritätsprüfung; weiter bei <u>Ziffer 5</u> ) <input checked="" type="checkbox"/> nicht ausschließlich (dann weiter bei <u>Ziffer 4</u> )

4. <u>Subsidiarität</u>	<p>A. Kann das Ziel der Maßnahme auf <u>mitgliedstaatlicher Ebene</u> (einschl. Gebietskörperschaften) ausreichend erreicht werden?<sup>1</sup></p> <p><input type="checkbox"/> JA</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> NEIN, denn:</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> ohne die vorgeschlagenen Maßnahmen wären erhebliche Wettbewerbsverzerrungen oder verschleierte Handelsbeschränkungen zu befürchten;</p> <p><input type="checkbox"/> es liegen weitere transnationale Aspekte vor;</p> <p><input type="checkbox"/> bei Untätigbleiben der Union droht die Gefahr einer erheblichen Beeinträchtigung von Interessen der Mitgliedstaaten;</p> <p><input type="checkbox"/> Probleme einzelner Mitgliedstaaten können nicht ausreichend durch gezielte Hilfen aus bestehenden Gemeinschaftsprogrammen behoben werden;</p> <p><input type="checkbox"/> sonstige Gründe.</p> <p><b><u>Erläuterung zu den Möglichkeiten eines Vorgehens auf Ebene der Mitgliedstaaten:</u></b>  Eine Verpflichtung zur vollständigen Liberalisierung der nationalen Schienenpersonenverkehrsmärkte durch die Mitgliedstaaten ist im gegenwärtigen europäischen Recht nicht vorgesehen. Auch wenn eine solche Marktöffnung durchaus auch auf nationaler Ebene möglich wäre, so wäre nicht sichergestellt, dass das Ergebnis dieses Prozesses einen einheitlichen europäischen Schienenverkehrsmarkt hervorbringen würde. Zudem kann bei einem nationalen Vorgehen nicht von vornherein ausgeschlossen werden, dass bestehende Marktzutrittsschranken in anderer Form auch weiterhin faktische Wirkung entfalten.</p>
	<p>B. Kann das Ziel der Maßnahme auf <u>EU-Ebene</u> – insbesondere im Hinblick auf den Umfang und die Wirkung der Maßnahme – besser erreicht werden?</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> JA</p>

<sup>1</sup> Grundlage für die Prüfung ist Art. 5 Abs. 3 EUV, der wie folgt lautet (Auszug):

(3) Nach dem **Subsidiaritätsprinzip** wird die Union in den Bereichen, die nicht in ihre ausschließliche Zuständigkeit fallen, nur tätig, sofern und soweit die Ziele der in Betracht genommenen Maßnahmen von den Mitgliedstaaten weder auf zentraler noch auf regionaler oder lokaler Ebene ausreichend verwirklicht werden können, sondern vielmehr wegen ihres Umfangs oder wegen ihrer Wirkungen auf Unionsebene besser zu verwirklichen sind...

	<input type="checkbox"/> NEIN  <b><u>Erläuterung zu dem Erfordernis bzw. zu den Vorteilen eines Vorgehens auf Unionsebene:</u></b> Mit Blick auf das Ziel der Herstellung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraumes bietet ein Vorgehen auf europäischer Ebene am ehesten die Gewähr, dass die Marktregelungen einheitlich für den gesamten Markt ausgestaltet werden.
5. <u>Verhältnismäßigkeit</u>	<p><b>A.</b> Ist die Regelung zur Zielerreichung <b>geeignet</b>?</p> <input checked="" type="checkbox"/> JA <input type="checkbox"/> NEIN  <p><b>B.</b> Ist die Regelung <b>erforderlich</b> und <b>angemessen</b>?</p> <input type="checkbox"/> JA, <input checked="" type="checkbox"/> NEIN, denn: <input type="checkbox"/> regelungstechnisch gibt es Alternativen zu Rechtsakten (z.B. freiwillige Vereinbarungen); <input type="checkbox"/> die Wahl der Rechtsform (Verordnung, Richtlinie oder Beschluss) ist nicht angemessen; <input checked="" type="checkbox"/> Regelungsumfang und Regelungsdichte sind nicht angemessen; <input type="checkbox"/> die finanzielle Belastung und der Verwaltungsaufwand sind nicht angemessen. <p><b><u>Erläuterung zu Eignung, Erforderlichkeit und Angemessenheit:<sup>2</sup></u></b>  Die Regelung bezweckt die Vollendung eines Verkehrsbinnenmarktes. Dies soll einerseits durch die Öffnung der Märkte für inländische Schienenpersonenverkehrsdienste, aber auch durch die Beseitigung der von der Kommission behaupteten Interessenkonflikte bei Infrastrukturbetreibern und der Möglichkeit der Quersubventionierung erreicht werden. Die Regelung enthält dazu die Vorgabe einer institutionellen Trennung von Netz- und Betriebsinhaberschaft und als Alternative sehr detaillierte Vorgaben zur Erreichung einer wirtschaftlichen und personellen Unabhängigkeit für integrierte Eisenbahnstrukturmodelle („effektive Unabhängigkeit“), die Auswirkungen auf die bisher in Deutschland bestehenden Organisationsstrukturen, insbesondere die Holdingstruktur der Deutschen Bahn AG, haben würden. Das europäische Recht muss auch in Zukunft modelloffen und ausreichend flexibel gestaltet werden.</p>

<sup>2</sup> Grundlage für die Prüfung ist Art. 5 Abs. 4 EUV, der wie folgt lautet (Auszug):

(4) Nach dem Grundsatz der **Verhältnismäßigkeit** gehen die Maßnahmen der Union inhaltlich wie formal nicht über das zur Erreichung der Ziele der Verträge erforderliche Maß hinaus...



**Prüfbogen**

für die Subsidiaritäts- und Verhältnismäßigkeitsprüfung

1. <u>Bezeichnung des Rechtsakts</u> (mit Rats- o. KOM-Dok.-Nr.)	Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems in der Europäischen Union Ratsdok. 6013/13 vom 4. Februar 2013
2. <u>Vorgeschlagene Rechtsgrundlage(n)</u>	Art. 91, 170, 171 AEUV
3. <u>Zuständigkeit der Europäischen Union</u>	<input type="checkbox"/> ausschließlich (dann keine Subsidiaritätsprüfung; weiter bei <u>Ziffer 5</u> ) <input checked="" type="checkbox"/> nicht ausschließlich (dann weiter bei <u>Ziffer 4</u> )
4. <u>Subsidiarität</u>	<p>A. Kann das Ziel der Maßnahme <u>auf mitgliedstaatlicher Ebene</u> (einschl. Gebietskörperschaften) ausreichend erreicht werden?<sup>1</sup></p> <input type="checkbox"/> JA <input checked="" type="checkbox"/> NEIN, denn: <ul style="list-style-type: none"> <li><input checked="" type="checkbox"/> ohne die vorgeschlagenen Maßnahmen wären erhebliche Wettbewerbsverzerrungen oder verschleierte Handelsbeschränkungen zu befürchten;</li> <li><input checked="" type="checkbox"/> es liegen weitere transnationale Aspekte vor;</li> <li><input type="checkbox"/> bei Untätigbleiben der Union droht die Gefahr einer erheblichen Beeinträchtigung von Interessen der Mitgliedstaaten;</li> <li><input type="checkbox"/> Probleme einzelner Mitgliedstaaten können nicht ausreichend durch gezielte Hilfen aus bestehenden Gemeinschaftsprogrammen behoben werden;</li> </ul>

<sup>1</sup> Grundlage für die Prüfung ist Art. 5 Abs. 3 EUV, der wie folgt lautet (Auszug):

(3) Nach dem **Subsidiaritätsprinzip** wird die Union in den Bereichen, die nicht in ihre ausschließliche Zuständigkeit fallen, nur tätig, sofern und soweit die Ziele der in Betracht genommenen Maßnahmen von den Mitgliedstaaten weder auf zentraler noch auf regionaler oder lokaler Ebene ausreichend verwirklicht werden können, sondern vielmehr wegen ihres Umfangs oder wegen ihrer Wirkungen auf Unionsebene besser zu verwirklichen sind...



	<p><input type="checkbox"/> sonstige Gründe.</p> <p><b><u>Erläuterung zu den Möglichkeiten eines Vorgehens auf Ebene der Mitgliedstaaten:</u></b></p>
	<p><b>B.</b> Kann das Ziel der Maßnahme auf <u>EU-Ebene</u> – insbesondere im Hinblick auf den Umfang und die Wirkung der Maßnahme – besser erreicht werden?</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> JA</p> <p><input type="checkbox"/> NEIN</p> <p><b><u>Erläuterung zu dem Erfordernis bzw. zu den Vorteilen eines Vorgehens auf Unionsebene:</u></b> Harmonisierung von Verfahrensregeln ist auf EU-Ebene effektiver</p>
5. <u>Verhältnismäßigkeit</u>	<p><b>A.</b> Ist die Regelung zur Zielerreichung <b>geeignet</b>?</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> JA</p> <p><input type="checkbox"/> NEIN</p> <p><b>B.</b> Ist die Regelung <b>erforderlich</b> und <b>angemessen</b>?</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> JA,</p> <p><input type="checkbox"/> NEIN, denn:</p> <p><input type="checkbox"/> regelungstechnisch gibt es Alternativen zu Rechtsakten (z. B. freiwillige Vereinbarungen);</p>



**Prüfbogen**

für die Subsidiaritäts- und Verhältnismäßigkeitsprüfung

1. <u>Bezeichnung des Rechtsakts</u> (mit Rats- o. KOM-Dok.-Nr.)	Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates über die Eisenbahnsicherheit Ratsdok. 6014/13 vom 4. Februar 2013
2. <u>Vorgeschlagene Rechtsgrundlage(n)</u>	Art. 91 AEUV
3. <u>Zuständigkeit der Europäischen Union</u>	<input type="checkbox"/> ausschließlich (dann keine Subsidiaritätsprüfung; weiter bei <u>Ziffer 5</u> ) <input checked="" type="checkbox"/> nicht ausschließlich (dann weiter bei <u>Ziffer 4</u> )
4. <u>Subsidiarität</u>	<p>A. Kann das Ziel der Maßnahme <u>auf mitgliedstaatlicher Ebene</u> (einschl. Gebietskörperschaften) ausreichend erreicht werden?<sup>1</sup></p> <input type="checkbox"/> JA <input checked="" type="checkbox"/> NEIN, denn: <ul style="list-style-type: none"> <li><input checked="" type="checkbox"/> ohne die vorgeschlagenen Maßnahmen wären erhebliche Wettbewerbsverzerrungen oder verschleierte Handelsbeschränkungen zu befürchten;</li> <li><input checked="" type="checkbox"/> es liegen weitere transnationale Aspekte vor;</li> <li><input type="checkbox"/> bei Untätigbleiben der Union droht die Gefahr einer erheblichen Beeinträchtigung von Interessen der Mitgliedstaaten;</li> <li><input type="checkbox"/> Probleme einzelner Mitgliedstaaten können nicht ausreichend durch gezielte Hilfen aus bestehenden Gemeinschaftsprogrammen behoben werden;</li> </ul>

<sup>1</sup> Grundlage für die Prüfung ist Art. 5 Abs. 3 EUV, der wie folgt lautet (Auszug):

(3) Nach dem **Subsidiaritätsprinzip** wird die Union in den Bereichen, die nicht in ihre ausschließliche Zuständigkeit fallen, nur tätig, sofern und soweit die Ziele der in Betracht genommenen Maßnahmen von den Mitgliedstaaten weder auf zentraler noch auf regionaler oder lokaler Ebene ausreichend verwirklicht werden können, sondern vielmehr wegen ihres Umfangs oder wegen ihrer Wirkungen auf Unionsebene besser zu verwirklichen sind...

	<p><input type="checkbox"/> sonstige Gründe.</p> <p><b><u>Erläuterung zu den Möglichkeiten eines Vorgehens auf Ebene der Mitgliedstaaten:</u></b></p>
	<p><b>B.</b> Kann das Ziel der Maßnahme auf <u>EU-Ebene</u> – insbesondere im Hinblick auf den Umfang und die Wirkung der Maßnahme – besser erreicht werden?</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> JA</p> <p><input type="checkbox"/> NEIN</p> <p><b><u>Erläuterung zu dem Erfordernis bzw. zu den Vorteilen eines Vorgehens auf Unionsebene:</u></b>          Harmonisierung von Verfahrensregeln ist auf EU-Ebene effektiver</p>
<p>5. <u>Verhältnismäßigkeit</u></p>	<p><b>A.</b> Ist die Regelung zur Zielerreichung <b>geeignet</b>?</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> JA</p> <p><input type="checkbox"/> NEIN</p> <p><b>B.</b> Ist die Regelung <b>erforderlich</b> und <b>angemessen</b>?</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> JA,</p> <p><input type="checkbox"/> NEIN, denn:</p> <p><input type="checkbox"/> regelungstechnisch gibt es Alternativen zu Rechtsakten (z. B. freiwillige Vereinbarungen);</p>



**Prüfbogen**

für die Subsidiaritäts- und Verhältnismäßigkeitsprüfung

1. <u>Bezeichnung des Rechtsakts</u> (mit Rats- o. KOM-Dok.-Nr.)	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. Ratsdok. 6015/13 v. 04.02.2013.
2. <u>Vorgeschlagene Rechtsgrundlage(n)</u>	Art. 90, 91 AEUV
3. <u>Zuständigkeit der Europäischen Union</u>	<input type="checkbox"/> ausschließlich (dann keine Subsidiaritätsprüfung; weiter bei <u>Ziffer 5</u> ) <input checked="" type="checkbox"/> nicht ausschließlich (dann weiter bei <u>Ziffer 4</u> )
4. <u>Subsidiarität</u>	<p>A. Kann das Ziel der Maßnahme <u>auf mitgliedstaatlicher Ebene</u> (einschl. Gebietskörperschaften) ausreichend erreicht werden?<sup>1</sup></p> <input type="checkbox"/> JA <input checked="" type="checkbox"/> NEIN, denn: <ul style="list-style-type: none"> <li><input type="checkbox"/> ohne die vorgeschlagenen Maßnahmen wären erhebliche Wettbewerbsverzerrungen oder verschleierte Handelsbeschränkungen zu befürchten;</li> <li><input type="checkbox"/> es liegen weitere transnationale Aspekte vor;</li> <li><input type="checkbox"/> bei Untätigbleiben der Union droht die Gefahr einer erheblichen Beeinträchtigung von Interessen der Mitgliedstaaten;</li> <li><input type="checkbox"/> Probleme einzelner Mitgliedstaaten können nicht ausreichend durch gezielte Hilfen aus bestehenden Gemeinschaftsprogrammen behoben werden;</li> </ul>

<sup>1</sup> Grundlage für die Prüfung ist Art. 5 Abs. 3 EUV, der wie folgt lautet (Auszug):

(3) Nach dem **Subsidiaritätsprinzip** wird die Union in den Bereichen, die nicht in ihre ausschließliche Zuständigkeit fallen, nur tätig, sofern und soweit die Ziele der in Betracht genommenen Maßnahmen von den Mitgliedstaaten weder auf zentraler noch auf regionaler oder lokaler Ebene ausreichend verwirklicht werden können, sondern vielmehr wegen ihres Umfangs oder wegen ihrer Wirkungen auf Unionsebene besser zu verwirklichen sind...

	<p><input checked="" type="checkbox"/> sonstige Gründe.</p> <p><b><u>Erläuterung zu den Möglichkeiten eines Vorgehens auf Ebene der Mitgliedstaaten:</u></b></p> <p>Keine Möglichkeit. Die Aufhebung einer EU-Verordnung auf mitgliedstaatlicher Ebene ist nicht möglich.</p>
	<p><b>B.</b> Kann das Ziel der Maßnahme auf <u>EU-Ebene</u> – insbesondere im Hinblick auf den Umfang und die Wirkung der Maßnahme – besser erreicht werden?</p> <p><input type="checkbox"/> JA</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> NEIN</p> <p><b><u>Erläuterung zu dem Erfordernis bzw. zu den Vorteilen eines Vorgehens auf Unionsebene:</u></b></p> <p>Die Aufhebung einer EU-Verordnung ist nur auf EU-Ebene möglich.</p>
<p>5. <u>Verhältnismäßigkeit</u></p>	<p><b>A.</b> Ist die Regelung zur Zielerreichung <b>geeignet</b>?</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> JA</p> <p><input type="checkbox"/> NEIN</p> <p><b>B.</b> Ist die Regelung <b>erforderlich</b> und <b>angemessen</b>?</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> JA,</p> <p><input type="checkbox"/> NEIN, denn:</p> <p><input type="checkbox"/> regelungstechnisch gibt es Alternativen zu Rechtsakten (z. B. freiwillige Vereinbarungen);</p>

