



**RAT DER
EUROPÄISCHEN UNION**

**Brüssel, den 4. Februar 2013 (07.02)
(OR. en)**

**Interinstitutionelle Dossiers:
2013/0014 (COD)
2013/0015 (COD)
2013/0016 (COD)**

**6012/13
ADD 2**

**TRANS 38
CODEC 225**

ÜBERMITTLUNGSVERMERK

Absender: Herr Jordi AYET PUIGARNAU, Direktor, im Auftrag der
Generalsekretärin der Europäischen Kommission

Eingangsdatum: 31. Januar 2013

Empfänger: der Generalsekretär des Rates der Europäischen Union,
Herr Uwe CORSEPIUS

Nr. Komm.dok.: SWD(2013) 9 final

Betr.: ARBEITSUNTERLAGE DER KOMMISSIONSDIENSTSTELLEN
ZUSAMMENFASSUNG DER FOLGENABSCHÄTZUNG
Begleitdokumente zum
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
Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates
über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems in der Europäischen
Union (Neufassung)
Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates
über die Eisenbahnsicherheit (Neufassung)

Die Delegationen erhalten in der Anlage das Kommissionsdokument SWD(2013) 9 final.

Anl.: SWD(2013) 9 final

Brüssel, den 30.1.2013
SWD(2013) 9 final

ARBEITSUNTERLAGE DER KOMMISSIONSDIENSTSTELLEN

ZUSAMMENFASSUNG DER FOLGENABSCHÄTZUNG

Begleitdokumente

zum

Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über die Eisenbahagentur der Europäischen Union und zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 881/2004

Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems in der Europäischen Union (Neufassung)

Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates über die Eisenbahnsicherheit (Neufassung)

{COM(2013) 27 final}

{COM(2013) 30 final}

{COM(2013) 31 final}

{SWD(2013) 8 final}

ARBEITSUNTERLAGE DER KOMMISSIONSDIENSTSTELLEN

ZUSAMMENFASSUNG DER FOLGENABSCHÄTZUNG

Begleitdokumente

zum

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

Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems in der Europäischen Union (Neufassung)

Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates über die Eisenbahnsicherheit (Neufassung)

1. PROBLEMSTELLUNG

Wenngleich die nationalen Eisenbahnbehörden in einigen Mitgliedstaaten im Allgemeinen effizient sind, verfügen sie in anderen über viel zu wenig Personal oder sind an lange und kostspielige Verfahren gebunden oder beides. Gleichzeitig bestehen immer noch große Unterschiede bei den Anforderungen an Interoperabilität und Sicherheit, die eigentlich durch gemeinsame EU-Vorschriften bereits angeglichen sein sollten, wodurch vor allem neuen Unternehmen der Zugang erschwert wird. Besonders spürbar ist dies vor allem auf den seit einigen Jahren geöffneten Märkten für den Schienengüterverkehr. Neue Unternehmen haben im Vergleich sehr viel größere Probleme mit der Komplexität und den Verfahrensfristen, da sie häufig über nur geringe personelle und finanzielle Ressourcen verfügen.

Die geltenden teuren und langwierigen Verfahren, insbesondere die Beantragung von Fahrzeugzulassungen und Sicherheitsbescheinigungen für Eisenbahnunternehmen, beeinträchtigen erheblich die Entwicklung des EU-Eisenbahnmarkts sowie seine Effizienz und Funktionsweise. Diese Verfahren sind nicht nur aufwändig und langwierig, sondern geben auch keine ausreichende Garantie für die gegenseitige Anerkennung der Bescheinigungen und Genehmigungen. Dies wirkt sich vor allem auf neue Unternehmen nachteilig aus, die auf dem Markt aktiv werden wollen, schränkt den Wettbewerb ein und zementiert Marktverzerrungen.

Auch gibt es Beschwerden, dass nationale Eisenbahnbehörden technische Gründe und seit langem bestehende uneinheitliche und nicht immer transparente nationale Vorschriften geltend machen können, die Zugangsbarrieren für neue Unternehmen darstellen. Die Ergebnisse der gezielten Konsultation zeigen unter anderem, dass neue Unternehmen bei der Beantragung von Sicherheitsbescheinigungen oder während eines Fahrzeugzulassungsverfahrens von nationalen Sicherheitsbehörden (NSB) mitunter diskriminiert werden. Konkret wird bemängelt, dass Harmonisierung und Transparenz der Verfahren für die Ausstellung von Sicherheitsbescheinigungen und Fahrzeugzulassungen

nicht ausreichen, um willkürliche und diskriminierende Entscheidungen der nationalen Sicherheitsbehörden zu verhindern.

Ungeachtet ihrer wichtigen Rolle beim Aufbau der Interoperabilität und der Sicherheitsvorschriften für die europäische Eisenbahn hat die ERA derzeit keine größeren Kontroll- oder Aufsichtsbefugnisse hinsichtlich der nationalen Eisenbahnbehörden, Infrastrukturbetreiber oder Marktteilnehmer. Ihre Zuständigkeiten beschränken sich praktisch auf die Überwachung der Sicherheit und Interoperabilität (durch die Veröffentlichung jährlicher Berichte und die Zusammenstellung gemeinsamer Sicherheitsindikatoren sowie auf die Erleichterung der Zusammenarbeit zwischen den nationalen Sicherheits- und Infrastrukturbehörden).

2. SUBSIDIARITÄT

Gemäß den Artikeln 58, 90 und 100 AEUV besteht auch für die Eisenbahnen das Ziel eines echten Binnenmarkts im Rahmen einer gemeinsamen EU-Verkehrspolitik.

Maßnahmen der Mitgliedstaaten allein können die Kohärenz des EU-Eisenbahnmarkts nicht gewährleisten und der unterschiedlichen Auslegung der Vorschriften entgegenwirken, da der eigentliche Kern des Problems die immer noch geltenden nationalen Vorschriften und die suboptimale Funktionsweise nationaler Behörden sind, die den Binnenmarkt behindern. Mit Maßnahmen auf EU-Ebene soll eine einheitliche Umsetzung der EU-Eisenbahnvorschriften gewährleistet werden, damit sich ein einheitlicher europäischer Eisenbahnraum ohne unnötige verwaltungstechnische Hemmnisse entwickelt.

3. ZIELE

Allgemeines Ziel:

Abschaffung noch bestehender verwaltungstechnischer Hemmnisse, um so die Wettbewerbsfähigkeit des Eisenbahnsektors gegenüber anderen Verkehrsträgern zu verbessern und um den einheitlichen europäischen Eisenbahnraum weiter auszubauen.

Einzelziele:

EZ1: Erleichterung des Marktzugangs für neue Unternehmen
--

EZ2: Verringerung der Verwaltungskosten für Eisenbahnunternehmen
--

Operative Ziele:

OZ1: Steigerung der Effizienz der Verfahren für die Ausstellung von Sicherheitsbescheinigungen und der Fahrzeugzulassungen
--

OZ2: Gewährleistung der Nichtdiskriminierung bei der unionsweiten Erteilung und Anerkennung von Sicherheitsbescheinigungen und Interoperabilitätsgenehmigungen
--

OZ3: Größere Kohärenz der einzelstaatlichen Rechtsrahmen, insbesondere in Bezug auf die Sicherheits- und Interoperabilitätsaspekte des Eisenbahnbinnenmarkts
--

Folgende Zeithorizonte wurden für die operativen Ziele festgelegt:

- Aufhebung aller unnötigen nationalen Vorschriften (OZ3) bis 2025;
- Verkürzung des Marktzugangs für neue Eisenbahnunternehmen bis 2025 um 20 % im Vergleich zum Basisszenario (OZ1 und OZ2);

- Verringerung der Zulassungskosten und -dauer für Fahrzeuge bis 2025 um 20 % im Vergleich zum Basisszenario (OZ1 und OZ2).

4. STRATEGISCHE OPTIONEN

Nach Prüfung einzelner Maßnahmen hat die Kommission neben dem Basisszenario fünf strategische Optionen (Optionen 2-6) ermittelt. Die Optionen 2-5 betreffen vor allem das Niveau der Beziehungen zwischen der Europäischen Eisenbahnagentur (ERA) und den nationalen Behörden und sind alle geeignet, die drei in Abschnitt 3 genannten operativen Ziele zu erreichen. Die Option 6 umfasst horizontale Maßnahmen, die von den Beziehungen zwischen der ERA und den nationalen Behörden weitestgehend unabhängig sind und die zusätzlich zu einer der Optionen 2-5 ergriffen werden können, was den Gesamterfolg letztlich noch verstärken dürfte.

Option 1: Basisszenario (keine Maßnahmen) – Fortführung des für den Sektor derzeit vorgegebenen Wegs

Option 2: Größere Koordinierungsrolle für die ERA, um einen einheitlichen Ansatz für die Genehmigung von Eisenbahnunternehmen und die Fahrzeugzulassung zu gewährleisten.

Option 3: Die ERA als zentrale Anlaufstelle, wobei die endgültige Entscheidung über Genehmigungen und Zulassungen bei den NSB verbleibt, die ERA jedoch die eingehenden Anträge und die entsprechenden Entscheidungen prüft.

Option 4: Die ERA und die NSB haben gemeinsame Zuständigkeiten, wobei die endgültige Entscheidung über Genehmigungen und Zulassungen bei der ERA liegt.

Option 5: Die ERA übernimmt Aufgaben der nationalen Sicherheitsbehörden in Bezug auf die Genehmigungen für Eisenbahnunternehmen und Fahrzeugzulassungen.

Option 6: Horizontale Maßnahmen erstrecken sich auf sonstige rechtliche und „weiche“ Maßnahmen (die über gemeinsame Zuständigkeiten nationaler Behörden und der ERA hinausgehen), die die Wettbewerbsfähigkeit des Eisenbahnsektors erhöhen könnten.

In der nachstehenden Tabelle sind sämtliche Strategiepakete zusammen mit den entsprechenden Maßnahmen im Einzelnen dargestellt.

Überblick über die strategischen Optionen

Option 1	Option 2: Stärkere „Koordination“ der NSB durch die ERA	Option 3: die ERA als zentrale Anlaufstelle	Option 4: gemeinsame Zuständigkeiten der ERA und NSB	Option 5: die ERA übernimmt Aufgaben der NSB
<p>Basisszenario</p>	<p>Größere Koordinierungs- und Überwachungsrolle der ERA im Hinblick auf die Erteilung von Fahrzeugzulassungen und Sicherheitsbescheinigungen, einschließlich ihrer gegenseitigen Anerkennung, durch die nationalen Sicherheitsbehörden.</p>	<p>Die ERA und NSB haben gemeinsame Zuständigkeiten bei der Erteilung von Sicherheitsbescheinigungen für Eisenbahnunternehmen und von Fahrzeugzulassungen (Konzept der „zentralen Anlaufstelle“): Die Entscheidung liegt bei den NSB, die ERA prüft den Eingang der Anträge und die entsprechenden Entscheidungen.</p> <p>Die ERA als Berufungsinstanz für einige Entscheidungen der NSB.</p> <p>Einführung einer einheitlichen (gemeinsamen) Sicherheitsbescheinigung und einer einheitlichen Fahrzeugzulassung (Ausstellung eines europäischen „Passes“ für Fahrzeuge): Die nationalen Behörden stellen einheitliche Sicherheitsbescheinigungen und einheitliche Fahrzeugzulassungen aus (die als solche gegenseitig anerkannt werden).</p>	<p>Die ERA ist gemeinsam mit den NSB zuständig für die Erteilung von Sicherheitsbescheinigungen und Fahrzeugzulassungen: Konzept der „zentralen Anlaufstelle“ gemeinsam mit den NSB (die die Aufgabe regionaler Stellen der ERA übernehmen), wobei die endgültige Entscheidung bei der ERA liegt.</p> <p>Einführung einer einheitlichen (gemeinsamen) Sicherheitsbescheinigung und einer einheitlichen Fahrzeugzulassung (Ausstellung eines europäischen „Passes“ für Fahrzeuge): Die ERA stellt einheitliche Sicherheitsbescheinigungen und einheitliche Fahrzeugzulassungen aus.</p> <p>(Einsprüche gegen Entscheidungen der ERA sind an eine von ihr getrennte Berufungsinstanz zu richten).</p>	<p>Die ERA übernimmt Zuständigkeiten der NSB hinsichtlich der Erteilung von Bescheinigungen für die Eisenbahnunternehmen und von Fahrzeugzulassungen.</p>
	<p>Kontrolle der ERA über die Funktionsweise der NSB (z. B. hinsichtlich der Ausarbeitung von Leitlinien und deren Einhaltung).</p>			
<p>Option 6: Horizontale Maßnahmen (unabhängig vom Niveau der Beziehungen zwischen der</p>	<p>Verstärkte Koordinierungs- und Überwachungsrolle der ERA hinsichtlich der benannten Stellen in Bezug auf: Typengenehmigungen; Zulassung von Schienenfahrzeugen; ERTMS-Zertifizierung und Akkreditierung benannter Stellen.</p> <p>Verstärkte Maßnahmen der Kommission außerhalb der Vertragsverletzungsverfahren, vor allem zur Nichtdiskriminierung auf dem Eisenbahnmarkt.</p> <p>Änderung der Richtlinien über die Interoperabilität und Sicherheit, um Durchführungsrechtsakte über gemeinsame Grundsätze und Verfahrensweisen für nationale Behörden verabschieden zu können.</p> <p>Stärkere Rolle der ERA bei der Überwachung und Kontrolle der Umsetzung nationaler Sicherheits- und Interoperabilitätsvorschriften.</p> <p>Umstellung von nationalen sicherheitstechnischen Vorschriften auf ein System von EU-Vorschriften (Anforderung an nationale Behörden, unnötige Vorschriften zu streichen und ihre Möglichkeiten, neue Vorschriften zu erlassen, zu beschränken).</p> <p>Stärkere Rolle der ERA bei der Verbreitung eisenbahnbezogener Informationen und Ausbildung.</p>			

<p>ERA und nationalen Behörden)</p>	<p>Stärkere Rolle der ERA bei Beratung und Unterstützung von Mitgliedstaaten und anderen Akteuren bei der Umsetzung der Sicherheits- und Interoperabilitätsvorschriften.</p> <p>Mitteilung der Kommission zu Leitlinien für die Auslegung einschlägiger EU-Vorschriften und -beschlüsse (einschließlich der technischen Spezifikationen für die Interoperabilität, TSI).</p> <p>Stärkere Rolle der ERA bei der Ermittlung von Ersatzteilen, die möglicherweise genormt werden können, sowie Koordinierung einschlägiger Branchenaktivitäten.</p>
--	--

Im Sinne einer klareren Darstellung wurden alle Optionen zunächst einzeln und anschließend in Kombination mit Option 6 bewertet, die sich auf die anderen Optionen verstärkend auswirkt.

5. FOLGENABSCHÄTZUNG

Angesichts der starken Fokussierung auf die operative Effizienz stehen bei dieser Initiative die ökonomischen Folgen im Vordergrund, während die sozialen und ökologischen Auswirkungen eher indirekter Art und mitunter vernachlässigbar sind. Die direkten Folgen wurden quantifiziert, während die indirekten Auswirkungen qualitativ bewertet wurden.

Der quantitativen Bewertung der direkten Folgen liegen folgende Berechnungen zugrunde:

- Berechnung der Kosteneinsparungen und Fristen für die Genehmigungs- und Zulassungsverfahren (einschließlich Einsparungen der Verwaltungskosten für Betreiber);
- Berechnung der Einsparungen bei den Opportunitätskosten für Betreiber aus den verkürzten Zeiten für das Inverkehrbringen von Schienenfahrzeugen sowie
- Berechnung der Veränderungen bei den Verwaltungskosten der ERA und nationaler Behörden.

Die Option 6 wurde einzeln und in Kombination mit den Optionen 2-5 bewertet.

Bewertung der direkten Folgen – Kosteneinsparungen insgesamt für Betreiber bei kombinierten Optionen

Die kombinierten Einsparungen bei den Genehmigungs-, Zulassungs- und Opportunitätskosten ergeben für den Bewertungszeitraum ein erhebliches Einsparungspotenzial von über 0,5 Mrd. EUR für die Optionen 3-5. Die Vorteile der einzelnen Optionen sind in der nachstehenden Tabelle quantifiziert, wobei der Nutzen von Option 2 am geringsten und der von Option 5 am größten ist.

Quantifizierter Gesamtnutzen für Eisenbahnunternehmen 2015-2025 aus den Optionen 2-5 in Kombination mit Option 6 (abgezinst, in Mio. EUR zum aktuellen Nettowert)

Option	Kosten- einsparungen bei der Zulassung	Kosten- einsparungen bei der Genehmigung	Einsparungen bei Opportunitäts- kosten (zentrale Annahme)	Gesamt- nutzen
Option 2+6: Stärkere „Koordinierung“ durch die ERA + horizontale Maßnahmen	201	2	237	440
Option 3+6: ERA als zentrale Anlaufstelle + horizontale Maßnahmen	217	2	255	474
Option 4+6: gemeinsame Zuständigkeiten der ERA und NSB + horizontale Maßnahmen	235	2	265	502
Option 5+6: ERA übernimmt Aufgaben der NSB hinsichtlich Zulassung und Genehmigung + horizontale Maßnahmen	276	3	295	574

Bewertung der direkten Folgen – Änderungen insgesamt bei den Verwaltungskosten für ERA und NSB

In der nachstehenden Tabelle sind die Schätzungen der sich aus den kombinierten Optionen ergebenden Verwaltungskosten für die ERA aufgeführt, wobei Option 5 die bei weitem meisten Kosten verursacht.

Zusätzliche Verwaltungskosten der ERA aus den Optionen 2-5 in Kombination mit Option 6 (in Mio. EUR)

Option	Jährliche Werte bis 2020 (nach der schrittweisen Anpassung des Personalbestands)						Gesamtkosten, aktueller Nettowert (2015-2025)
	Zusätzliches Personal insgesamt	Zusätzliche Personalkosten insgesamt	Gemeinkosten	Sonstige Kosten	Kostenanstieg brutto insgesamt	% des aktuellen ERA-Haushalts	
Option 2+6: Stärkere „Koordinierung“ durch die ERA + horizontale Maßnahmen	38	(3,5)	(0,9)	(0,5)	(4,9)	24 %	(37)
Option 3+6: ERA als zentrale Anlaufstelle + horizontale Maßnahmen	42	(3,9)	(1,0)	(0,5)	(5,4)	27 %	(39)
Option 4+6: gemeinsame Zuständigkeiten der ERA und NSB + horizontale Maßnahmen	55	(5,0)	(1,3)	(0,3)	(6,6)	33 %	(44)
Option 5+6: ERA übernimmt Aufgaben der NSB hinsichtlich Zulassung und Genehmigung + horizontale Maßnahmen	302	(23,2)	(5,8)	(2,0)	(31)	154 %	(221)

Für die Maßnahmen des Basisszenarios wurden keine zusätzlichen Kosten ermittelt. Zwar zeigen die Maßnahmen des Basisszenarios eine deutliche Entwicklung, doch ist nicht davon auszugehen, dass sich dies spürbar auf die Verwaltungskosten der ERA auswirkt.

In der nachstehenden Tabelle sind die den kombinierten Optionen entsprechenden Verwaltungskosten der NSB dargestellt, wobei Option 5 am besten geeignet erscheint, die Kosten zu reduzieren.

Einsparungen von Verwaltungskosten der NSB aus den Optionen 2-5 in Kombination mit Option 6 (in Mio. EUR)

Option	NSB-Personal	Jährliche Werte bis 2020 (nach der schrittweisen Anpassung des Personalbestands), je NSB	Aktueller Nettowert

		Personal- veränderung insgesamt	Einsparungen bei Personal- kosten insgesamt	Gemein- kosten	Kostenein- sparungen brutto insgesamt	
Option 2+6: Stärkere „Koordinierung“ durch die ERA + horizontale Maßnahmen	-2	EU12	0,08	0,02	0,1	37
		EU15	0,17	0,04	0,2	
Option 3+6: ERA als zentrale Anlaufstelle + horizontale Maßnahmen	-4	EU12	0,09	0,02	0,1	55
		EU15	0,35	0,09	0,4	
Option 4+6: gemeinsame Zuständigkeiten der ERA und NSB + horizontale Maßnahmen	-5	EU12	0,11	0,03	0,1	68
		EU15	0,44	0,11	0,6	
Option 5+6: ERA übernimmt Aufgaben der NSB hinsichtlich Zulassung und Genehmigung + horizontale Maßnahmen	-11	EU12	0,24	0,06	0,3	152
		EU15	0,96	0,24	1,2	

**Nur mit den Genehmigungen und Zulassungen befasstes Personal. Ein geschätzter Wert, der sich auf die Berichte der Behörde zur Interoperabilität und Sicherheit stützt. Es wird davon ausgegangen, dass das Personal des EBA (die deutsche NSB) in regionalen Dienststellen nicht mit Genehmigungen und Zulassungen, sondern mit Inspektionen und Rechnungslegung befasst ist.*

Der folgenden Tabelle sind die geschätzten Auswirkungen insgesamt auf die Verwaltungskosten der ERA bzw. NSB für jede der untersuchten strategischen Optionen zu entnehmen. Für alle Optionen, mit Ausnahme der Option 5, wurde von einer Verringerung der Verwaltungskosten insgesamt ausgegangen, da die der ERA zusätzlich entstehenden Kosten durch Kosteneinsparungen der NSB ausgeglichen werden können.

Veränderungen bei den Kosten der ERA und NSB und Nettoauswirkungen auf die Verwaltungskosten der Optionen 2-5 in Kombination mit Option 6 (Gesamtkosten zum aktuellen Nettowert, 2015-2025, in Mio. EUR).

Option	Geschätzter Kostenanstieg für die ERA	Geschätzter Kostenanstieg für die NSB	Einsparungen an Verwaltungskosten insgesamt (ERA + NSB)
Option 2+6: Stärkere „Koordination“ durch die ERA + horizontale Maßnahmen	(37)	37	0
Option 3+6: ERA als zentrale Anlaufstelle + horizontale Maßnahmen	(39)	55	16
Option 4+6: gemeinsame Zuständigkeiten der ERA und NSB + horizontale Maßnahmen	(44)	68	24
Option 5+6: ERA übernimmt Aufgaben der NSB hinsichtlich Zulassung und Genehmigung + horizontale Maßnahmen	(221)	152	(69)

Die vorstehende Tabelle zeigt, dass mit Option 4 die größten Kosteneinsparungen (24 Mio. EUR) erzielt werden, während die Umsetzung von Option 5 zu einem Anstieg der Verwaltungskosten um etwa 69 Mio. EUR führen dürfte.

Bewertung der indirekten Folgen

Es ist davon auszugehen, dass die indirekten gesellschaftlichen Auswirkungen sowie etwaige Umweltfolgen (Treibhausgasemissionen, Luftqualität, Lärm) gering sind, und es dürfte schwierig werden festzustellen, in welchem Umfang etwaige Folgen auf diese Initiative und nicht auf andere Initiativen des 4. Eisenbahnpakets bzw. externe Faktoren, wie eine veränderte Nachfrage nach anderen Verkehrsträgern, zurückzuführen sind. Das Eisenbahnsicherheitsniveau bleibt bei jeder Option unverändert – da sich an der grundlegenden Verantwortung jedes Hauptakteurs der Sicherheitskette nichts ändern wird – oder wird sich aufgrund der größeren Harmonisierung der nationalen Vorschriften noch verbessern.

6. VERGLEICH DER OPTIONEN

Vergleich der direkten Auswirkungen

Die Gesamtergebnisse der Bewertung der unterschiedlichen Auswirkungen sind in der nachstehenden Tabelle zusammengefasst. Auch wenn die Option 6 als eigenständige Option betrachtet werden kann, haben die Untersuchungen gezeigt, dass sich aus der Kombination mit den institutionellen Optionen 2-5 große Vorteile ergeben.

Tabelle mit einem Überblick über die abgezinsten Kosteneinsparungen für Eisenbahnunternehmen und Behörden 2015-2025 insgesamt der Optionen 2-5 in Kombination mit Option 6 (in Mio. EUR zum aktuellen Nettowert)

Option	Einsparungen für Eisenbahnunternehmen (einschließlich Verwaltungskosten)				Veränderungen der Verwaltungskosten			Einnah meverlu ste der ERA /NSB bei den Zulassu ngs- gebühre n ¹	Netto- Gesamt- nutzen	Zusätzliche Mittel aus dem EU- Haushalt zur Deckung der ERA-Kosten
	Zulassu ng	Sicherheits- zertifizier ung	Opportu nitäts- kosten (zentrale An- nahme)	Gesamt nutzen für Betreib er	Für die ERA	Für die NSB	Veränder ungen der Verwalту ngskosten insgesamt			
Option 2+6: Stärkere „Koordinierung “ durch die ERA + horizontale Maßnahmen	201	2	237	440	(37)	37	0	(29)	411	(37)
Option 3+6: ERA als zentrale Anlaufstelle + horizontale Maßnahmen	217	2	255	474	(39)	55	16	(29)	461	(39)
Option 4+6: gemeinsame Zuständigkeiten der ERA und NSB + horizontale Maßnahmen	235	2	265	502	(44)	68	24	(29)	497	a: 0 ² b: (6) c: (25)
Option 5+6: ERA übernimmt Aufgaben der NSB hinsichtlich Zulassung und Genehmigung + horizontale Maßnahmen	276	3	295	574	(221)	152	(69)	(29)	476	(146)

Unter Berücksichtigung der direkten Auswirkungen ist die Option 4 am günstigsten, da sie das beste Kosten-Nutzen-Verhältnis aufweist. Außerdem kann sie für den EU-Haushalt kostenneutral sein (minimale Kosten nach Szenario a und neutral nach Szenario b), da vorgeschlagen wird, die Zusatzkosten der ERA aus Industriegebühren zu decken.

¹ Nach und nach wird die Gesamtzahl der Fahrzeugtypengenehmigungen zurückgehen, was unionsweit zu einem Rückgang bei den Gebühreneinnahmen um insgesamt etwa 29 Mio. EUR führen wird.

² Hier lässt sich ablesen, inwieweit die ERA mit künftigen Einnahmen für die Ausstellung von Sicherheitsbescheinigungen und Fahrzeugzulassungen die zusätzlichen Kosten der Agentur unter Zugrundelegung der drei Szenarios der Aufteilung der Einnahmen zwischen der ERA und den NSB decken kann – a) 25 % NSB, 75 % ERA; b) 50 % NSB, 50 % ERA; c) 75 % NSB, 25 % ERA.

Vergleich von Effizienz und Wirksamkeit

Die Effizienz und Wirksamkeit der unterschiedlichen Optionen ist in nachstehender Tabelle zusammengefasst:

Effizienz und Wirksamkeit der Optionen

Option	Effizienz (Nettonutzen in Mio. EUR insgesamt)	Wirksamkeit (Zahl der erfüllten operativen Ziele)
Option 2+6: Stärkere „Koordinierung“ durch die ERA + horizontale Maßnahmen	411	1
Option 3+6: ERA als zentrale Anlaufstelle + horizontale Maßnahmen	461	2
Option 4+6: gemeinsame Zuständigkeiten der ERA und NSB + horizontale Maßnahmen	497	3
Option 5+6: ERA übernimmt Aufgaben der NSB hinsichtlich Zulassung und Genehmigung + horizontale Maßnahmen	476	3

Die Tabelle macht deutlich, dass bei einer Kombination des Netto-Nutzens mit der an den operativen Zielen gemessenen Wirksamkeit die Option 4 nach wie vor am günstigsten ist, da alle Ziele mit einem maximalen Netto-Nutzen erzielt werden. Zwar liegt die Option 3 mit ihrem Nutzen relativ nahe an Option 4, doch bei dem Kriterium Wirksamkeit scheidet diese Option weniger günstig ab, da das Ziel niedrigerer Zulassungskosten nicht erfüllt wird.

Schlussfolgerung

Die Option 4 bietet eine kohärente, effektive und effiziente Lösung der festgestellten Probleme, da sie hinsichtlich der folgenden Kriterien die größte Ausgewogenheit aufweist:

- Für die Industrie gelten geringere Kosten und Fristen für die Sicherheitsbescheinigungen und die Zulassung von Fahrzeugen und anderen Teilsystemen;
- Auswirkungen auf den EU-Haushalt;
- Kosten für nationale Einrichtungen;
- Anwendung des Grundsatzes der Subsidiarität und der Verhältnismäßigkeit;
- Bewältigung der in Abschnitt 1 genannten Probleme und
- Erfüllung der in Abschnitt 3 genannten Ziele.

7. MONITORING UND EVALUIERUNG

Geplant ist, dass die Kommission 2025 überprüft, ob die Ziele der Initiative erreicht wurden, und gegebenenfalls weitere Schritte einleitet, um die Ziele bis 2030 zu verwirklichen.

Die Fortschritte bei der Erreichung der Ziele könnten mit Hilfe entsprechender Monitoring-Indikatoren überwacht werden. Hierzu lassen sich die vorhandenen operativen Ziele in folgende Indikatoren umwandeln:

- Zahl der nationalen Vorschriften
- Kosten und Dauer eines Sicherheitsbescheinigungsverfahrens sowie

- Kosten und Dauer des Fahrzeugzulassungsverfahrens.

Die Indikatoren könnten anhand von Instrumenten wie Gespräche (Umfrage) überprüft werden, indem eine Auswahl von Akteuren nach ihrer eigenen Einschätzung des Zeitaufwands und der Kosten für die Bescheinigung und die Fahrzeugzulassung befragt werden, sowie anhand der Zahl der notifizierten und veröffentlichten nationalen Vorschriften, die in der entsprechenden Datenbank gespeichert sind.

Zusätzlich kann es sich als nützlich erweisen, im Rahmen einer Konsultation die Haltung der Akteure zu folgenden Fragen zu überprüfen:

- Nichtdiskriminierung;
- Verbesserungen bei der Kohärenz der nationalen Rechtsrahmen.