

EUROPÄISCHES PARLAMENT

2004



2009

Ausschuss für Verkehr und Fremdenverkehr

24.7.2007

PE 390.640v01-00

ÄNDERUNGSANTRÄGE 55-168

Entwurf eines Berichts

(PE 388.558v01-00)

Josu Ortuondo Larrea

Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems der Gemeinschaft

Vorschlag für eine Richtlinie (KOM(2006)0783 – C6-0474/2006 – 2006/0273(COD))

Vorschlag der Kommission

Abänderungen des Parlaments

Änderungsantrag von Josu Ortuondo Larrea

Änderungsantrag 55

Artikel 1 Absatz 1

1. Mit dieser Richtlinie werden die Bedingungen festgelegt, die im Gebiet der Gemeinschaft für die Verwirklichung der Interoperabilität des Eisenbahnsystems erfüllt sein müssen. Diese Bedingungen betreffen die Planung, den Bau, die Inbetriebnahme, die Umrüstung, die Erneuerung, den Betrieb und die Instandhaltung von Bestandteilen dieses Systems, die nach dem Tag des Inkrafttretens der vorliegenden Richtlinie in Betrieb genommen werden, und darüber hinaus die Qualifikationen und die Gesundheits- und Sicherheitsbedingungen in Bezug auf das für seinen Betrieb und seine

1. Mit dieser Richtlinie werden die **wesentlichen** Bedingungen festgelegt, die im Gebiet der Gemeinschaft für die Verwirklichung der Interoperabilität des Eisenbahnsystems **im Einklang mit der Richtlinie 2004/49/EG über Eisenbahnsicherheit in der Gemeinschaft** erfüllt sein müssen. Diese Bedingungen betreffen die Planung, den Bau, die Inbetriebnahme, die Umrüstung, die Erneuerung, den Betrieb und die Instandhaltung von Bestandteilen dieses Systems, die nach dem Tag des Inkrafttretens der vorliegenden Richtlinie in Betrieb genommen werden, und darüber

AM\671865DE.doc

PE 390.640v01-00

DE

DE

Instandsetzung eingesetzte Personal. Die Bedingungen betreffen außerdem das bestehende Eisenbahnsystem innerhalb der in den diesbezüglichen Artikeln, insbesondere Artikel 14 Absatz 3 und Artikel 24 über die Register, beschriebenen Grenzen.

hinaus die Qualifikationen und die Gesundheits- und Sicherheitsbedingungen in Bezug auf das für seinen Betrieb und seine Instandsetzung eingesetzte Personal. Die Bedingungen betreffen außerdem das bestehende Eisenbahnsystem innerhalb der in den diesbezüglichen Artikeln, insbesondere Artikel 14 Absatz 3 und Artikel 24 über die Register, beschriebenen Grenzen.

Or. es

Änderungsantrag von Marian-Jean Marinescu

Änderungsantrag 56 Artikel 1 Absatz 2 Buchstabe a

a) Erleichterung, Verbesserung und Entwicklung grenzüberschreitender Eisenbahnverkehrsdienste in der Europäischen Union und mit Drittländern;

a) Erleichterung, Verbesserung und Entwicklung **des Eisenbahnnetzes und der** Eisenbahnverkehrsdienste in der Europäischen Union und mit Drittländern;

Or. en

Begründung

Die vorgeschlagene Richtlinie sollte zur Entwicklung des gesamten Eisenbahnnetzes in der Europäischen Union und mit Drittländern beitragen.

Änderungsantrag von Marian-Jean Marinescu

Änderungsantrag 57 Artikel 1 Absatz 2 Buchstabe b

b) Beitrag zur schrittweisen Verwirklichung des Binnenmarkts für Ausrüstungen und Dienstleistungen für den Bau, die Erneuerung, die Umrüstung und die Funktionsfähigkeit des **transeuropäischen** Eisenbahnsystems;

(b) Beitrag zur schrittweisen Verwirklichung des Binnenmarkts für Ausrüstungen und Dienstleistungen für den Bau, die Erneuerung, die Umrüstung und die Funktionsfähigkeit des **europäischen** Eisenbahnsystems;

Or. en

Begründung

Die vorgeschlagene Richtlinie sollte zur Entwicklung des gesamten Eisenbahnnetzes in der Europäischen Union und mit Drittländern beitragen.

Änderungsantrag von Marian-Jean Marinescu

Änderungsantrag 58
Artikel 1 Absatz 2 Buchstabe c

c) Beitrag zur Interoperabilität des
transeuropäischen Eisenbahnsystems.

(c) Beitrag zur Interoperabilität des
europäischen Eisenbahnsystems.

Or. en

Begründung

Die vorgeschlagene Richtlinie sollte zur Entwicklung des gesamten Eisenbahnnetzes in der Europäischen Union und mit Drittländern beitragen.

Änderungsantrag von Nathalie Griesbeck

Änderungsantrag 59
Artikel 1 Absatz 3 Unterabsatz 5 a (neu)

Allerdings wird, solange die Ausweitung des Geltungsbereichs dieser Richtlinie auf das gesamte Eisenbahnsystem noch nicht erfolgt ist,

a) die Inbetriebnahmegenehmigung

- für die Teilsysteme Fahrzeuge, Zugsteuerung, Zugsicherung und Signalgebung an Bord, die zumindest teilweise auf dem Teil des Netzes eingesetzt werden sollen, der noch nicht dieser Ausweitung unterliegt, für diesen Teil des Netzes und

- für die Teilsysteme Infrastruktur, Energie, Zugsteuerung, Zugsicherung und Signalgebung auf der Strecke auf den Teilen des Netzes, die noch nicht dieser Ausweitung unterliegen, nach Maßgabe der nationalen

Vorschriften, die in Artikel 8 der Richtlinie 2004/49/EG beschrieben sind, und

b) die Inbetriebnahmegenehmigung für Fahrzeuge, die zumindest teilweise auf dem Teil des Netzes eingesetzt werden sollen, der noch nicht dieser Ausweitung unterliegt, für diesen Teil des Netzes nach Maßgabe der Artikel 19a bis 19g dieser Richtlinie und der nationalen Vorschriften, die in Artikel 8 der Richtlinie 2004/49/EG beschrieben sind, erteilt.

Or. fr

Begründung

Diese Änderung ist eine Folge der Übertragung von Artikel 14 der Sicherheitsrichtlinie in die Interoperabilitätsrichtlinie. Ohne diese Änderung wäre nicht das gesamte Eisenbahnsystem abgedeckt: Das durch den Geltungsbereich der Interoperabilitätsrichtlinie abgedeckte Netz besteht in der ersten Stufe nur aus den TEN-V-Strecken, und die Inbetriebnahme von Teilsystemen auf anderen Strecken als den TEN-V wäre nicht abgedeckt. Dies würde große Probleme insbesondere für die mobilen Teilsysteme und die Schienenfahrzeuge hervorrufen, von denen ein großer Teil sowohl auf den TEN-V als auch auf anderen Strecken fährt.

Änderungsantrag von Inés Ayala Sender

Änderungsantrag 60
Artikel 2 Buchstabe b a (neu)

ba) „Fahrzeug“ ein Schienenfahrzeug, das in der Lage ist, auf seinen eigenen Rädern auf Schienen zu fahren, und das sich entweder aus eigener Kraft oder in sonstiger Weise fortbewegt; ein Fahrzeug besteht aus zehn oder mehreren strukturellen und funktionellen Teilsystemen oder Teilen dieser Teilsysteme;

Or. es

Änderungsantrag von Michael Cramer

Änderungsantrag 61
Artikel 2 Buchstabe b a (neu)

ba) „Schienenfahrzeug“ die kleinste Betriebseinheit, die in der Lage ist, auf Rädern auf Schienen zu fahren, und die sich entweder aus eigener Kraft oder in sonstiger Weise fortbewegt, einschließlich Lokomotiven, Züge, Reisezugwagen, Waggons und anderes rollendes Material, das für den Bau und die Wartung der Schieneninfrastruktur eingesetzt wird;

Or. en

Begründung

Die Formulierung dieser Definition sollte besser an die in Artikel 19 beschriebenen Prozesse angepasst sein. Durch die vorgeschlagene Definition wird dieses Ziel erreicht.

Änderungsantrag von Josu Ortuondo Larrea

Änderungsantrag 62
Artikel 2 Buchstabe b b (neu)

bb) „Fahrzeuge“ Schienenfahrzeuge unterschiedlicher Struktur und die verschiedenen Teilsysteme, aus denen sie bestehen, gegebenenfalls einschließlich des Systems der Zugsteuerung und Zugsicherung sowie der dazugehörigen Einrichtungen des Zuges, der Stromabnahmeeinrichtungen, der Traktions- und Energieumwandlungseinrichtungen, der Bremsanlagen, der Kupplungen, des Laufwerks (Drehgestelle, Achsen) und der Aufhängung, der Türen, der Mensch-(Zugführer, Fahrpersonal, Fahrgäste)-Maschine-Schnittstellen, der aktiven und passiven Sicherheitseinrichtungen sowie der für die Gesundheit der Fahrgäste und des Fahrpersonals erforderlichen Einrichtungen unter Berücksichtigung der Bedürfnisse von Menschen mit

**Behinderungen oder mit eingeschränkter
Mobilität;**

Or. es

Begründung

Es bedarf einer Definition des Begriffs „Fahrzeuge“, der grundlegend für den Richtlinientext ist.

Änderungsantrag von Jörg Leichtfried

Änderungsantrag 63
Artikel 2 Buchstabe j

(j) „Eckwerte“ alle ordnungsrechtlichen, technischen oder betrieblichen Bedingungen, die für die Interoperabilität von kritischer Bedeutung sind und in den TSI angegeben werden müssen;

(j) „Eckwerte“ alle ordnungsrechtlichen, technischen, **arbeitnehmerschutzrelevanten** oder betrieblichen Bedingungen, die für die Interoperabilität von kritischer Bedeutung sind und in den TSI angegeben werden müssen;

Or. de

Begründung

Es ist zielführender, den ArbeitnehmerInnenschutz nicht erst - wie in den Entwürfen vorgesehen - bei der Ausarbeitung der TSI (Artikel 5) sondern bereits bei der Erstellung der Eckwerte zu berücksichtigen. Dadurch können einerseits spätere Korrekturen, welche zumeist mit einem hohen Aufwand verbunden sind, vermieden werden. Andererseits kann der Querschnittsmaterie „ArbeitnehmerInnenschutz“ weitaus besser entsprochen werden.

Änderungsantrag von Josu Ortuondo Larrea

Änderungsantrag 64
Artikel 2 Buchstabe n

(n) „vorhandenes Eisenbahnsystem“ den Komplex, der durch die Strecken und ortsfeste Anlagen umfassenden Eisenbahninfrastrukturen des vorhandenen Eisenbahnnetzes und durch die *auf diesen Infrastrukturen verkehrenden* Fahrzeuge jeglicher Kategorie und Herkunft gebildet

(n) „vorhandenes Eisenbahnsystem“: den Komplex, der durch die Strecken und ortsfeste Anlagen umfassenden Eisenbahninfrastrukturen des vorhandenen Eisenbahnnetzes und durch die **in Betrieb befindlichen** Fahrzeuge jeglicher Kategorie und Herkunft, **die zum Zeitpunkt des Inkrafttretens der entsprechenden TSI zum**

wird;

*Verkehr auf diesen Infrastrukturen
zugelassen sind, gebildet wird;*

Or. es

Änderungsantrag von Josu Ortuondo Larrea

Änderungsantrag 65
Artikel 2 Buchstabe q

q) „Auftraggeber“ *ein öffentliches oder
privates Unternehmen, das* den Entwurf
und/oder den Bau eines Teilsystems *unter
Wahrung bestimmter Transparenz- und
Wettbewerbsbedingungen* in Auftrag gibt.
*Je nach dem zu bauenden oder zu
ändernden Teilsystem kann es sich dabei
um ein Eisenbahnunternehmen, einen
Infrastrukturbetreiber, einen Halter oder
den mit der Durchführung eines Vorhabens
beauftragten Auftragnehmer handeln;*

q) „Auftraggeber“ *eine öffentliche oder
private Stelle, die* den Entwurf und/oder den
Bau *und/oder die Aktualisierung und/oder
die Erneuerung und/oder den Einbau* eines
Teilsystems in Auftrag gibt, *einschließlich*
Eisenbahnunternehmen,
Infrastrukturbetreibern, Haltern *und des* mit
der Durchführung eines Vorhabens
beauftragten Auftragnehmers;

Or. es

Änderungsantrag von Inés Ayala Sender

Änderungsantrag 66
Artikel 2 Buchstabe r

r) „Fahrzeughalter“ *denjenigen, der* als
Eigentümer oder sonst
Verfügungsberechtigter ein Fahrzeug
dauerhaft als Beförderungsmittel
wirtschaftlich nutzt;

r)) „Fahrzeughalter“ *die natürliche oder
juristische Person, die* als Eigentümer oder
sonst Verfügungsberechtigter ein Fahrzeug
dauerhaft als Beförderungsmittel
wirtschaftlich nutzt *und im nationalen
Einstellungsregister eingetragen ist, das in
Artikel [...] der Interoperabilitätsrichtlinie
erwähnt ist;*“

Or. es

Änderungsantrag von Josu Ortuondo Larrea

Änderungsantrag 67
Artikel 2 Buchstabe r

r) „Fahrzeughalter“ denjenigen, der als Eigentümer oder sonst Verfügungsberechtigter ein Fahrzeug dauerhaft als Beförderungsmittel wirtschaftlich nutzt;

r)) „Fahrzeughalter“ „Fahrzeughalter“ denjenigen, der als Eigentümer oder sonst **Nutzungs- oder** Verfügungsberechtigter ein Fahrzeug dauerhaft als Beförderungsmittel wirtschaftlich nutzt;

Or. es

Änderungsantrag von Jörg Leichtfried

Änderungsantrag 68
Artikel 2 Buchstabe t a (neu)

(ta) „Inverkehrbringen“ die Übergabe eines Produkts durch den Unternehmer, gleich welchen Titels, in die Verfügungsmacht eines anderen oder zu dessen Gebrauch. Die Versendung an den Abnehmer genügt. Ausgenommen sind die Überlassung der Interoperabilitätskomponente zum Zwecke der Lagerung oder Verschrottung und die Überlassung zu (weiteren) Prüfzwecken.

Or. de

Begründung

Es ist erforderlich, die vorliegende Definitionen zu ergänzen da sich das „Inverkehrbringen“ nicht umfassend aus seinem Wortsinn ergibt. Um mögliche Problemfelder vorab ausschließen zu können, sind zusätzliche Angaben über den Zeitpunkt des Inverkehrbringens vorzusehen.

Änderungsantrag von Gabriele Albertini, Jas Gawronski

Änderungsantrag 69
Artikel 2 Buchstabe t a (neu)

ta) „zuständige nationale Sicherheitsbehörde“ die nationale Stelle, die mit den Aufgaben in Bezug auf die

Eisenbahnsicherheit im Sinne der Richtlinie 2004/49 betraut und für den Sitz des Herstellers bzw. Betreibers, der den Antrag einreicht, zuständig ist.

Or. en

Begründung

Durch diese Änderung werden die Rolle und die Zuständigkeit der nationalen Sicherheitsbehörden im Zusammenhang mit dem Sitz des Herstellers/Betreibers, der einen Antrag auf Zulassung zur Inbetriebnahme von Fahrzeugen einreicht, klargestellt.

Änderungsantrag von Luigi Cocilovo

Änderungsantrag 70
Artikel 2 Buchstabe t a (neu)

ta) „zuständige nationale Sicherheitsbehörde“ die nationale Stelle, die mit den Aufgaben in Bezug auf die Eisenbahnsicherheit im Sinne der Richtlinie 2004/49 betraut und für den Sitz des Herstellers bzw. Betreibers, der den Antrag einreicht, zuständig ist.

Or. en

Begründung

Durch diese Änderung werden die Rolle und die Zuständigkeit der nationalen Sicherheitsbehörden im Zusammenhang mit dem Sitz des Herstellers/Betreibers, der einen Antrag auf Zulassung zur Inbetriebnahme von Fahrzeugen einreicht, klargestellt.

Änderungsantrag von Inés Ayala Sender

Änderungsantrag 71
Artikel 2 Buchstabe t a (neu)

ta) „nationale Sicherheitsbehörde“ die Sicherheitsbehörde gemäß der Definition in Artikel 3 Buchstabe g der Richtlinie 2004/49/EG.

Änderungsantrag von Robert Navarro

Änderungsantrag 72
Artikel 2 Buchstabe t a (neu)

ta) „Baumuster“ das Baumuster eines Fahrzeugs, bei dem die Entwurfs- und Produktionsmerkmale des Fahrzeugs festgelegt sind, über die eine Baumusterprüfbescheinigung, wie sie im Modul B des Beschlusses 93/465/EWG beschrieben ist, erteilt wird.

Or. fr

Begründung

Die Einführung eines Verfahrens für eine Baumusterzulassung für Fahrzeuge erfordert die Definition des Begriffs „Baumuster“.

Änderungsantrag von Josu Ortuondo Larrea

Änderungsantrag 73
Artikel 4 Absatz 2

2. Die zusätzlichen technischen Spezifikationen im Sinne des Artikels **18 Absatz 4** der Richtlinie **93/38/EWG**, die zur Ergänzung europäischer Spezifikationen oder anderer in der Gemeinschaft gebräuchlicher Normen notwendig sind, dürfen nicht im Gegensatz zu den grundlegenden Anforderungen stehen.

2. Die zusätzlichen technischen Spezifikationen im Sinne des Artikels **34** der Richtlinie **2004/17/EG**, die zur Ergänzung europäischer Spezifikationen oder anderer in der Gemeinschaft gebräuchlicher Normen notwendig sind, dürfen nicht im Gegensatz zu den grundlegenden Anforderungen stehen.

Or. es

Änderungsantrag von Josu Ortuondo Larrea

Änderungsantrag 74
Artikel 5 Absatz 2

2. Die Teilsysteme müssen mit den TSI übereinstimmen; diese Übereinstimmung ist während der Verwendung jedes Teilsystems ständig aufrechtzuerhalten.

2. Die Teilsysteme müssen mit den **zum Zeitpunkt ihrer Inbetriebnahme, ihrer Erneuerung oder ihrer Umrüstung geltenden** TSI übereinstimmen; diese Übereinstimmung ist während der Verwendung jedes Teilsystems ständig aufrechtzuerhalten.

Or. es

Begründung

Die Teilsysteme müssen mit den geltenden TSI übereinstimmen;

Änderungsantrag von Gilles Savary

Änderungsantrag 75
Artikel 5 Absatz 3 Buchstabe f

f) die Strategie zur Umsetzung der TSI angegeben. Insbesondere sind die zu erreichenden Etappen festzulegen, damit sich schrittweise ein Übergang vom gegebenen Zustand zum Endzustand, in dem die TSI allgemein eingehalten werden, ergibt;

f) die Strategie zur Umsetzung der TSI angegeben. Insbesondere sind die zu erreichenden Etappen festzulegen, damit sich schrittweise ein Übergang vom gegebenen Zustand zum Endzustand, in dem die TSI allgemein eingehalten werden, ergibt; **aktualisierte TSI müssen mit ihrer vorherigen Fassung kompatibel sein; sollte dies nicht möglich sein, müssen in den neuen TSI die Übergangsmodalitäten angegeben werden, die auf die nach den Bestimmungen der vorherigen Fassung der TSI in Betrieb genommenen Teilsysteme Anwendung finden;**

Or. en

Begründung

Durch diese Änderung soll sichergestellt werden, dass die verschiedenen TSI kompatibel sind.

Änderungsantrag von Josu Ortuondo Larrea

Änderungsantrag 76
Artikel 5 Absatz 3 Buchstabe f

f) die Strategie zur Umsetzung der TSI angegeben. Insbesondere sind die zu erreichenden Etappen festzulegen, damit sich schrittweise ein Übergang vom gegebenen Zustand zum Endzustand, in dem die TSI allgemein eingehalten werden, ergibt;

f) die Strategie zur Umsetzung der TSI angegeben; insbesondere sind die zu erreichenden Etappen festzulegen, damit sich schrittweise ein Übergang vom gegebenen Zustand zum Endzustand, in dem die TSI allgemein eingehalten werden, ergibt; **aktualisierte TSI müssen mit ihrer vorherigen Fassung kompatibel sein; sollte dies nicht möglich sein, müssen in den neuen TSI die Übergangsmodalitäten angegeben werden, die auf die nach den Bestimmungen der vorherigen Fassung der TSI in Betrieb genommenen Teilsysteme Anwendung finden;**

Or. es

Änderungsantrag von Silvia-Adriana Țicău

Änderungsantrag 77

Artikel 5 Absatz 3 Buchstabe g a (neu)

(ga) für Bauteile, Bauteilgruppen, Unterbaugruppen und Baugruppen, die in ein Eisenbahnteilsystem (insbesondere in Fahrzeuge) eingebaut sind oder eingebaut werden sollen und von denen direkt oder indirekt die Interoperabilität des Eisenbahnsystems abhängt, die zur Erfüllung der Bedingungen der Inbetriebnahme gemäß der Richtlinie 2004/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates (Richtlinie über die Eisenbahnsicherheit) vorgeschriebenen Grundparameter und technischen Merkmale der Instandhaltung und ihrer Logistik (Lager, Werkzeuge und spezifische Technologien usw.) angegeben.

Or. ro

Begründung

Für die Einhaltung der von der TSI vorgeschriebenen Parameter ist es wichtig, die Instandhaltung der Fahrzeuge oder ihrer Komponenten nach ihrer Inbetriebnahme zu gewährleisten, um die Gefahr der vorzeitigen Verschlechterung der

Interoperabilitätsbedingungen zu verringern.

Änderungsantrag von Inés Ayala Sender

Änderungsantrag 78
Artikel 6 Absatz 9

9. Bei der Annahme und Überarbeitung jeder TSI wird entschieden, ob und welche technischen Anhänge die Agentur getrennt veröffentlichen kann und für welche dieser Anhänge angesichts ihrer fortschreitenden Entwicklung und ihres technischen Inhalts (insbesondere in der Informations- und Kommunikationstechnologie) besondere Sprachenregelungen und Aktualisierungsverfahren gelten können. In solchen Fällen wird bei der Annahme der TSI auf die betreffende Sprachenregelung und das Aktualisierungsverfahren hingewiesen.

9. Die Kommission veröffentlicht die TSI im Amtsblatt der Europäischen Union.

Or. es

Begründung

Die TSI müssen in allen Ansprachen der EU veröffentlicht werden.

Änderungsantrag von Josu Ortuondo Larrea

Änderungsantrag 79
Artikel 7 Absatz 1 Buchstabe a

Betrifft nicht die deutsche Fassung.

Or. es

Änderungsantrag von Marian-Jean Marinescu

Änderungsantrag 80
Artikel 7 Absatz 1 Buchstabe c

c) bei Vorhaben, die den Neubau einer

c) bei Vorhaben, die den Neubau einer

Strecke oder die Erneuerung bzw. die Umrüstung einer bestehenden Strecke betreffen, die im Gebiet des betreffenden Mitgliedstaats durchgeführt werden, wenn dessen Eisenbahnnetz ein Binnennetz ist oder durch *das Meer* vom Eisenbahnnetz der übrigen Gemeinschaft abgeschnitten ist;

Strecke oder die Erneuerung bzw. die Umrüstung einer bestehenden Strecke betreffen, die im Gebiet des betreffenden Mitgliedstaats durchgeführt werden, wenn dessen Eisenbahnnetz ein Binnennetz ist oder durch *besondere geografische Verhältnisse* vom Eisenbahnnetz der übrigen Gemeinschaft abgeschnitten ist;

Or. en

Begründung

Isolierung oder Abgeschnittenheit können beispielsweise auch in Bergen vorkommen.

Änderungsantrag von Josu Ortuondo Larrea

Änderungsantrag 81
Artikel 7 Absatz 2 a (neu)

2a. In den Fällen des Absatzes 1 Buchstabe a haben die Mitgliedstaaten im ersten Jahr der Geltung einer TSI der Kommission ein Verzeichnis der Vorhaben in ihrem Hoheitsgebiet, die sich in einem fortgeschrittenen Entwicklungsstadium befinden, zu übermitteln.

Or. es

Änderungsantrag von Josu Ortuondo Larrea

Änderungsantrag 82
Artikel 7 Absatz 3

3. In den unter den Buchstaben c und e genannten Fällen prüft die Kommission die Zulässigkeit des Dossiers und unterrichtet den Ausschuss über die Ergebnisse ihrer Prüfung. Der Mitgliedstaat kann die Ausweichbestimmungen unverzüglich anwenden.

3. In den unter den Buchstaben **a**, c und e genannten Fällen prüft die Kommission die Zulässigkeit des Dossiers und unterrichtet den Ausschuss über die Ergebnisse ihrer Prüfung. ***Gegebenenfalls wird eine Empfehlung bezüglich der anzuwendenden Spezifikationen abgegeben.*** Der Mitgliedstaat kann die Ausweichbestimmungen unverzüglich

anwenden.

Or. es

Änderungsantrag von Josu Ortuondo Larrea

Änderungsantrag 83
Artikel 7 Absatz 4

4. In den unter den Buchstaben **a**, b, d und f genannten Fällen fasst die Kommission nach dem Verfahren des Artikels 21 Absatz 3 einen Beschluss, wenn dem Antrag auf eine Ausnahmeregelung stattgegeben wird; **gegebenenfalls wird eine Empfehlung bezüglich der anzuwendenden Spezifikationen abgegeben.** In dem unter Buchstabe b genannten Fall betrifft der Beschluss der Kommission nicht das Lichtraumprofil und die Spurweite. Die Kommission wird innerhalb von sechs Monaten nach Vorlage des Antrags und des vollständigen Dossiers tätig. Bis dahin darf der Mitgliedstaat die beantragte Ausnahmeregelung **nicht** anwenden.

4. In den unter **Absatz 1** Buchstaben b und f genannten Fällen fasst die Kommission nach dem Verfahren des Artikels 21 Absatz 3 einen Beschluss, wenn dem Antrag auf eine Ausnahmeregelung stattgegeben wird. In dem unter Buchstabe b genannten Fall betrifft der Beschluss der Kommission nicht das Lichtraumprofil und die Spurweite. Die Kommission wird innerhalb von sechs Monaten nach Vorlage des Antrags und des vollständigen Dossiers tätig. **Ergeht dieser Beschluss nicht, gilt der Antrag als genehmigt.** Bis dahin darf der Mitgliedstaat **in dem unter Buchstabe f genannten Fall** die beantragte Ausnahmeregelung anwenden.

Or. es

Änderungsantrag von Josu Ortuondo Larrea

Änderungsantrag 84
Artikel 10 Absatz 3 a new

3a. Ersatzteile für Interoperabilitätskomponenten, die zu Reihen oder Baumustern gehören, deren Einsatz bereits zugelassen ist, können in den bestehenden Teilsystemen installiert werden, ohne dass sie einem neuen Bewertungs- oder Zertifizierungsverfahren unterliegen.

Or. es

Änderungsantrag von Josu Ortuondo Larrea

Änderungsantrag 85
Artikel 12 Absatz 2

2. Die Kommission konsultiert die betroffenen Parteien umgehend. Stellt die Kommission nach dieser Konsultation fest, dass die Maßnahme begründet ist, so unterrichtet sie davon unverzüglich den Mitgliedstaat, der die Maßnahme getroffen hat, und die übrigen Mitgliedstaaten. Stellt die Kommission nach dieser Konsultation fest, dass die Maßnahme unbegründet ist, so unterrichtet sie davon unverzüglich den Mitgliedstaat, der die Maßnahme getroffen hat, sowie den Hersteller oder seinen in der Gemeinschaft ansässigen Bevollmächtigten. Hat ein Mangel in den europäischen Spezifikationen Anlass zur Entscheidung im Sinne des Absatzes 1 gegeben, so findet das Verfahren des Artikels 11 Anwendung.

2. Die Kommission konsultiert die betroffenen Parteien umgehend und kann eine Stellungnahme der Agentur gemäß Artikel 12 der Verordnung (EG) Nr. 881/2004 zur Errichtung einer Europäischen Eisenbahnagentur¹ verlangen. Stellt die Kommission nach dieser Konsultation fest, dass die Maßnahme begründet ist, so unterrichtet sie davon unverzüglich den Mitgliedstaat, der die Maßnahme getroffen hat, und die übrigen Mitgliedstaaten. Stellt die Kommission nach dieser Konsultation fest, dass die Maßnahme unbegründet ist, so unterrichtet sie davon unverzüglich den Mitgliedstaat, der die Maßnahme getroffen hat, sowie den Hersteller oder seinen in der Gemeinschaft ansässigen Bevollmächtigten. Hat ein Mangel in den europäischen Spezifikationen Anlass zur Entscheidung im Sinne des Absatzes 1 gegeben, so findet das Verfahren des Artikels 11 Anwendung.

¹ABl. L 164 vom 30.4.2004, S. 1. Berichtigte Fassung im ABl. L 220 vom 21.6.2004, S. 3.

Or. fr

Begründung

Die Möglichkeit, dass die Kommission die Stellungnahme der Agentur zu Fragen verlangt, die sich auf die Konformität und den sachgemäßen Einsatz der Komponenten der Interoperabilität beziehen, ist für die Entscheidungsfindung von wesentlicher Bedeutung.

Änderungsantrag von Josu Ortuondo Larrea

Änderungsantrag 86
Artikel 13 Absatz 2

2. Die Konformität oder Gebrauchstauglichkeit einer Interoperabilitätskomponente wird von der benannten Stelle bewertet, bei der der Hersteller oder sein in der Gemeinschaft ansässiger Bevollmächtigter den Antrag gestellt hat.

2. Die Konformität oder Gebrauchstauglichkeit einer Interoperabilitätskomponente wird von der benannten Stelle bewertet, bei der der Hersteller oder sein in der Gemeinschaft ansässiger Bevollmächtigter den Antrag gestellt hat, **wenn dies in der entsprechenden TSI vorgesehen ist.**

Or. es

Änderungsantrag von Josu Ortuondo Larrea

Änderungsantrag 87 Artikel 14 Absatz 1

1. **Jeder** Mitgliedstaat **entscheidet** über die Genehmigung für die Inbetriebnahme von strukturellen Teilsystemen, die Bestandteil des Eisenbahnsystems sind und in seinem Hoheitsgebiet installiert oder betrieben werden.

Hierzu treffen die Mitgliedstaaten alle gebotenen Maßnahmen, damit diese Teilsysteme nur dann in Betrieb genommen werden dürfen, wenn sie so geplant, gebaut und installiert werden, dass die einschlägigen grundlegenden Anforderungen erfüllt werden, wenn sie in das Eisenbahnsystem einbezogen werden. Insbesondere überprüfen sie die Kohärenz dieser Teilsysteme mit dem System, in das sie sich einfügen.

1. **Sofern in Kapitel IV - B nichts anderes bestimmt ist, obliegt es jedem** Mitgliedstaat über die Genehmigung für die Inbetriebnahme von strukturellen Teilsystemen **zu entscheiden**, die Bestandteil des Eisenbahnsystems sind und in seinem Hoheitsgebiet installiert oder betrieben werden.

Hierzu treffen die Mitgliedstaaten alle gebotenen Maßnahmen, damit diese Teilsysteme nur dann in Betrieb genommen werden dürfen, wenn sie so geplant, gebaut und installiert werden, dass die einschlägigen grundlegenden Anforderungen, **wie sie in dieser Richtlinie festgelegt sind**, erfüllt werden, wenn sie in das Eisenbahnsystem einbezogen werden. Insbesondere überprüfen sie

- die Kohärenz dieser Teilsysteme mit dem System, in das sie sich einfügen;

- das Sicherheitsniveau des Systems, in dem dieses Teilsystem installiert werden soll, gemäß den Methoden und Verfahren des Artikels 6 der Richtlinie 2004/49/EG.

Or. es

Änderungsantrag von Michael Cramer

Änderungsantrag 88
Artikel 14 Absatz 2

2. Es obliegt jedem Mitgliedstaat, bei der Inbetriebnahme die Einhaltung der TSI-Bestimmungen zu prüfen, die sicherstellen sollen, dass diese Teilsysteme gemäß den sie betreffenden grundlegenden Anforderungen betrieben und instand gehalten werden. Nach der Inbetriebnahme dieser Teilsysteme findet diese Prüfung im Zuge der nach Artikel 10 und 11 der Richtlinie über die Eisenbahnsicherheit geforderten Erteilung der Sicherheitsbescheinigungen und Sicherheitsgenehmigungen statt.

Dabei sind die in den jeweiligen strukturellen und funktionellen TSI vorgesehenen Bewertungs- und Prüfverfahren anzuwenden.

2. Es obliegt jedem Mitgliedstaat, bei der Inbetriebnahme *eines Teilsystems* die Einhaltung der TSI-Bestimmungen zu prüfen, die sicherstellen sollen, dass diese Teilsysteme gemäß den sie betreffenden grundlegenden Anforderungen betrieben und instand gehalten werden. ***Dabei sind die in den jeweiligen strukturellen und funktionellen TSI vorgesehenen Bewertungs- und Prüfverfahren anzuwenden, bevor eine Zulassung zu ihrer Inbetriebnahme erteilt wird.*** Nach der Inbetriebnahme dieser ***mit den in Anhang I Nummern 1.1 und 2.1 beschriebenen Infrastrukturen in Zusammenhang stehenden*** Teilsysteme findet diese Prüfung im Zuge der nach Artikel 10 und 11 der Richtlinie ***2004/49/EG*** über die Eisenbahnsicherheit geforderten Erteilung der Sicherheitsbescheinigungen und Sicherheitsgenehmigungen statt.

Nach der Inbetriebnahme der mit Schienenfahrzeugen im Zusammenhang stehenden Teilsysteme findet diese Prüfung im Zuge der Erteilung folgender Bescheinigungen statt:

- bezüglich der Instandhaltung Bescheinigungen der Fahrzeughalter, die gemäß Artikel 14b der Richtlinie 2004/49/EG ausgestellt werden,

- bezüglich des Betriebs die Bescheinigungen der Fahrzeughalter und die Sicherheitsbescheinigungen nach Artikel 10 der Richtlinie über die Eisenbahnsicherheit, soweit Fahrzeughalter und Eisenbahnunternehmen betroffen sind.

Dabei sind die in den jeweiligen strukturellen und funktionellen TSI vorgesehenen Bewertungs- und Prüfverfahren anzuwenden.

Änderungsantrag von Jörg Leichtfried

Änderungsantrag 89
Artikel 14 Absatz 2

2. Es obliegt jedem Mitgliedstaat, bei der Inbetriebnahme **die Einhaltung der TSI-Bestimmungen** zu prüfen, **die sicherstellen sollen**, dass diese Teilsysteme gemäß den sie betreffenden grundlegenden Anforderungen betrieben und instand gehalten werden.

Nach der Inbetriebnahme dieser Teilsysteme findet diese Prüfung im Zuge der nach Artikel 10 und 11 der Richtlinie über die Eisenbahnsicherheit geforderten Erteilung der Sicherheitsbescheinigungen und Sicherheitsgenehmigungen statt.

Dabei sind die in den jeweiligen strukturellen und funktionellen TSI vorgesehenen Bewertungs- und Prüfverfahren anzuwenden

Bei einer Erneuerung oder Umrüstung reicht der Auftraggeber bei dem jeweiligen Mitgliedstaat Unterlagen mit der Beschreibung des Projekts ein. Der Mitgliedstaat prüft diese Unterlagen und entscheidet unter Berücksichtigung der in der anzuwendenden TSI aufgeführten Umsetzungsstrategie, ob der Umfang der Arbeiten die Notwendigkeit einer neuen Inbetriebnahmegenehmigung im Sinne dieser Richtlinie begründet.

Eine solche neue Inbetriebnahmegenehmigung ist immer dann erforderlich, wenn durch die geplanten Arbeiten die Gefahr einer Beeinträchtigung des Gesamtsicherheitsniveaus des betreffenden Teilsystems besteht. Ist eine neue Genehmigung erforderlich, so entscheidet der Mitgliedstaat, inwieweit die TSI auf das Vorhaben anzuwenden sind. Der Mitgliedstaat teilt seine Entscheidung der Kommission mit und gibt dabei Folgendes

2. Es obliegt jedem Mitgliedstaat, bei der Inbetriebnahme **und anschließend regelmäßig** zu prüfen, ob diese Teilsysteme gemäß den sie betreffenden grundlegenden Anforderungen betrieben, **gewartet** und instand gehalten werden.

entfällt

Dabei sind die in den jeweiligen strukturellen und funktionellen TSI vorgesehenen Bewertungs- und Prüfverfahren anzuwenden.

Bei einer Erneuerung oder Umrüstung reicht der Auftraggeber bei dem jeweiligen Mitgliedstaat Unterlagen mit der Beschreibung des Projekts ein. Der Mitgliedstaat prüft diese Unterlagen und entscheidet unter Berücksichtigung der in der anzuwendenden TSI aufgeführten Umsetzungsstrategie, ob der Umfang der Arbeiten die Notwendigkeit einer neuen Inbetriebnahmegenehmigung im Sinne dieser Richtlinie begründet.

Eine solche neue Inbetriebnahmegenehmigung ist immer dann erforderlich, wenn durch die geplanten Arbeiten die Gefahr einer Beeinträchtigung des Gesamtsicherheitsniveaus des betreffenden Teilsystems besteht. Ist eine neue Genehmigung erforderlich, so entscheidet der Mitgliedstaat, inwieweit die TSI auf das Vorhaben anzuwenden sind. Der Mitgliedstaat teilt seine Entscheidung der Kommission mit und gibt dabei Folgendes

an:

den Grund, aus dem die TSI nicht vollständig angewandt wurde(n);

die anstelle der TSI angewandten technischen Vorschriften;

die Stellen, die bei diesen technischen Vorschriften mit dem Prüfverfahren nach Artikel 18 beauftragt sind.

Die Kommission stellt diese Informationen der Agentur zur Verfügung, die sie veröffentlicht.

Entscheidet ein Mitgliedstaat, dass keine Inbetriebnahmegenehmigung erforderlich ist oder von der Anwendung einer TSI aufgrund dieses Absatzes zum Teil abgesehen wird, so ist die Beantragung oder Notifizierung der Ausnahmeregelung gemäß Artikel 7 fakultativ.

an:

den Grund, aus dem die TSI nicht vollständig angewandt wurde(n);

die anstelle der TSI angewandten technischen Vorschriften;

die Stellen, die bei diesen technischen Vorschriften mit dem Prüfverfahren nach Artikel 18 beauftragt sind.

Die Kommission stellt diese Informationen der Agentur zur Verfügung, die sie veröffentlicht.

Entscheidet ein Mitgliedstaat, dass keine Inbetriebnahmegenehmigung erforderlich ist oder von der Anwendung einer TSI aufgrund dieses Absatzes zum Teil abgesehen wird, so ist die Beantragung oder Notifizierung der Ausnahmeregelung gemäß Artikel 7 fakultativ.

Or. de

Begründung

Die laufende Aufsicht durch die Mitgliedstaaten darf nicht gestrichen werden. Dies ist abzulehnen. Der Verweis auf die Artikel 10 und 11 der Sicherheitsrichtlinie ist keinesfalls ausreichend, da dort die laufende Aufsicht zugelassener Fahrzeuge gerade nicht geregelt wird. Die Einschränkung, dass Mitgliedstaaten nur die Einhaltung der TSI-Bestimmungen prüfen können, erscheint nicht sinnvoll, da das Eisenbahnsystem (noch) nicht vollständig nach TSI-Bestimmungen harmonisiert ist.

Änderungsantrag von Josu Ortuondo Larrea

Änderungsantrag 90 Artikel 14 Absatz 3

3. Bei einer Erneuerung oder Umrüstung reicht der Auftraggeber bei dem jeweiligen Mitgliedstaat Unterlagen mit der Beschreibung des Projekts ein. Der Mitgliedstaat prüft diese Unterlagen und entscheidet unter Berücksichtigung der in der anzuwendenden TSI aufgeführten Umsetzungsstrategie, ob der Umfang der Arbeiten die Notwendigkeit einer neuen

3. **Die** Erneuerung oder Umrüstung ***muss in der entsprechenden TSI unter Angabe der Bedingungen und Umstände vorgesehen sein, die unter Umständen eine neue Bewertung oder Genehmigung erforderlich machen. Wenn der Mitgliedstaat, der die Reihe oder die erste Inbetriebnahme des Teilsystems, das erneuert oder umgerüstet werden soll, genehmigt hat, oder von einem***

Inbetriebnahmegenehmigung im Sinne dieser Richtlinie begründet.

Eine solche neue Inbetriebnahmegenehmigung ist immer dann erforderlich, wenn durch die geplanten Arbeiten die Gefahr einer Beeinträchtigung des Gesamtsicherheitsniveaus des betreffenden Teilsystems besteht. **Ist** eine neue Genehmigung erforderlich, **so entscheidet der Mitgliedstaat**, inwieweit die TSI auf das Vorhaben anzuwenden sind. **Der Mitgliedstaat** teilt seine Entscheidung der Kommission mit **und** gibt *dabei* Folgendes an:

- den Grund, aus dem die TSI nicht vollständig angewandt wurde(n);

- die anstelle der TSI angewandten technischen Vorschriften;
- die Stellen, die bei diesen technischen Vorschriften mit dem Prüfverfahren nach Artikel 18 beauftragt sind.

Die Kommission stellt diese Informationen der Agentur zur Verfügung, die sie veröffentlicht.

Entscheidet ein Mitgliedstaat, dass keine Inbetriebnahmegenehmigung erforderlich ist oder von der Anwendung einer TSI aufgrund dieses Absatzes zum Teil abgesehen wird, so ist die Beantragung oder Notifizierung der Ausnahmeregelung gemäß Artikel 7 fakultativ.

oder mehreren anderen Mitgliedstaaten, in dem/denen es eingesetzt werden soll, dies verlangt wird, reicht der Auftraggeber bei dem jeweiligen Mitgliedstaat Unterlagen mit der Beschreibung des Projekts ein. Der Mitgliedstaat prüft diese Unterlagen und entscheidet unter Berücksichtigung der in der anzuwendenden TSI aufgeführten Umsetzungsstrategie, ob der Umfang der Arbeiten die Notwendigkeit einer neuen Inbetriebnahmegenehmigung im Sinne dieser Richtlinie begründet. **Diese Entscheidung muss innerhalb von drei Monaten nach Einreichen der Unterlagen durch den Antragsteller ergehen.**

Eine solche neue Inbetriebnahmegenehmigung ist immer dann erforderlich, wenn durch die geplanten Arbeiten die Gefahr einer Beeinträchtigung des Gesamtsicherheitsniveaus des betreffenden Teilsystems besteht. **Der Mitgliedstaat, der entscheidet, dass** eine neue Genehmigung erforderlich **ist, gibt gleichzeitig an**, inwieweit die TSI auf das Vorhaben anzuwenden sind, **und** teilt seine Entscheidung der Kommission mit. *Dabei* gibt **er** Folgendes an:

- die anstelle der TSI angewandten technischen Vorschriften;
- die Stellen, die bei diesen technischen Vorschriften mit dem Prüfverfahren nach Artikel 18 beauftragt sind.

Die Kommission stellt diese Informationen der Agentur zur Verfügung, die sie veröffentlicht.

Änderungsantrag von Jörg Leichtfried

Änderungsantrag 91
Artikel 14 Absatz 7 Spiegelstrich 2

– *andernfalls gilt die dem* **entfällt**
*Eisenbahnunternehmen gemäß Artikel 10
der Richtlinie über die Eisenbahnsicherheit
erteilte Sicherheitsbescheinigung als
Zulassung zur Inbetriebnahme der
verwendeten Fahrzeuge.*

Begründung

*Die „Sicherheitsbescheinigung des Eisenbahnunternehmens“ und die
„Inbetriebnahmegenehmigung“ (vulgo Zulassung) werden vermischt. Die Sicherheit kann nur
durch Beibehalten beider Zertifikate gewährleistet werden. Dementsprechend ist der
Vorschlag zu streichen. Durch die Sicherheitsbescheinigung wird lediglich nachgewiesen,
dass das Eisenbahnunternehmen ein Sicherheitsmanagementsystem eingeführt hat und in der
Lage ist, die Sicherheitsnormen einzuhalten. Eine Prüfung des rollenden Materials findet
nicht statt.*

Änderungsantrag von Robert Navarro

Änderungsantrag 92
Artikel 14 Absatz 7 zweiter Gedankenstrich

– *andernfalls gilt die dem* **entfällt**
*Eisenbahnunternehmen gemäß Artikel 10
der Richtlinie über die Eisenbahnsicherheit
erteilte Sicherheitsbescheinigung als
Zulassung zur Inbetriebnahme der
verwendeten Fahrzeuge.*

Begründung

*Man darf die Inbetriebnahmegenehmigung nicht mit der Zulassung von
Eisenbahnunternehmen verwechseln.*

Änderungsantrag von Josu Ortuondo Larrea

Änderungsantrag 93
Artikel 15 Unterabsatz 1

Unbeschadet des Artikels 19 dürfen die Mitgliedstaaten in ihrem Hoheitsgebiet den Bau, die Inbetriebnahme oder den Betrieb von strukturellen Teilsystemen, die Bestandteil des Eisenbahnsystems sind, nicht unter Berufung auf diese Richtlinie verbieten, beschränken oder behindern, wenn diese den grundlegenden Anforderungen entsprechen. Insbesondere dürfen sie keine Prüfungen vorschreiben, die bereits im Rahmen des Verfahrens zur Ausstellung der EG-Prüferklärung gemäß Anhang V erfolgt sind.

Unbeschadet des Artikels 19 dürfen die Mitgliedstaaten in ihrem Hoheitsgebiet den Bau, die Inbetriebnahme oder den Betrieb von strukturellen Teilsystemen, die Bestandteil des Eisenbahnsystems sind, nicht unter Berufung auf diese Richtlinie verbieten, beschränken oder behindern, wenn diese den grundlegenden Anforderungen entsprechen. Insbesondere dürfen sie keine Prüfungen vorschreiben, die bereits im Rahmen des Verfahrens zur Ausstellung der EG-Prüferklärung gemäß Anhang V **oder anlässlich der vor Geltung dieser Richtlinie erfolgten Erteilung einer Genehmigung zur ersten Inbetriebnahme oder anlässlich der Erteilung einer zusätzlichen Inbetriebnahmegenehmigung in einem anderen Mitgliedstaat** erfolgt sind.

Or. es

Änderungsantrag von Josu Ortuondo Larrea

Änderungsantrag 94
Artikel 16 Absatz 1

1. Die Mitgliedstaaten gehen davon aus, dass strukturelle Teilsysteme, die Bestandteil des Eisenbahnsystems sind und für die eine EG-Prüferklärung vorliegt, interoperabel sind und den einschlägigen grundlegenden Anforderungen entsprechen.

1. Die Mitgliedstaaten gehen **davon aus, dass solche strukturellen Teilsysteme, interoperabel sind und den einschlägigen grundlegenden Anforderungen entsprechen, deren Inbetriebnahme in einem anderen Mitgliedstaat genehmigt wurde, es sei denn, es liegt eine Inkompatibilität mit den infrastrukturellen Merkmalen des betreffenden Mitgliedstaates vor. Desgleichen gehen die Mitgliedstaaten unbeschadet des Artikels 16 Absatz 3 und des Artikels 17 Absatz 2** davon aus, dass strukturelle Teilsysteme, die

Bestandteil des Eisenbahnsystems sind und für die eine EG-Prüferklärung vorliegt, interoperabel sind und den einschlägigen grundlegenden Anforderungen entsprechen.

Or. es

Änderungsantrag von Robert Navarro

Änderungsantrag 95 Artikel 16 Absatz 1

1. Die Mitgliedstaaten gehen davon aus, dass strukturelle Teilsysteme, die Bestandteil des Eisenbahnsystems sind und für die eine EG-Prüferklärung vorliegt, interoperabel sind und den einschlägigen grundlegenden Anforderungen entsprechen.

1. Die Mitgliedstaaten gehen **unbeschadet des Artikels 16 Absatz 3 und des Artikels 17 Absatz 2 dieser Richtlinie** davon aus, dass strukturelle Teilsysteme, die Bestandteil des Eisenbahnsystems sind und für die eine EG-Prüferklärung vorliegt, interoperabel sind und den einschlägigen grundlegenden Anforderungen entsprechen.

Or. fr

Begründung

Durch die „EG“-Erklärung wird die Vereinbarkeit mit den TSI bescheinigt, das genügt aber nicht. Es kann nämlich Probleme der Vereinbarkeit mit einer bestehenden Infrastruktur, die nicht den TSI entspricht, geben. Es müssen auch die offenen Punkte (Artikel 17 Absatz 2) und die Sonderfälle oder Ausnahmen, wenn keine TSI vorliegen, (Artikel 16 Absatz 3) berücksichtigt werden.

Änderungsantrag von Nathalie Griesbeck

Änderungsantrag 96 Artikel 16 Absatz 3 Unterabsatz 1

Liegen keine TSI vor wurde eine Ausnahme gemäß Artikel 7 gemeldet oder ein Sonderfall *erfordert* die Anwendung **technischer** Vorschriften, die in der betreffenden TSI nicht enthalten sind , so übermitteln die Mitgliedstaaten der Kommission für jedes Teilsystem ein Verzeichnis der für die Anwendung der grundlegenden Anforderungen

Liegen keine TSI vor **oder** wurde eine Ausnahme gemäß Artikel 7 gemeldet oder *erfordert* ein Sonderfall die Anwendung **nationaler** Vorschriften, die in der betreffenden TSI nicht enthalten sind , so übermitteln die Mitgliedstaaten der Kommission für jedes Teilsystem ein Verzeichnis der für die Anwendung der grundlegenden Anforderungen

gebräuchlichen *technischen* Vorschriften.

gebräuchlichen *nationalen* Vorschriften.
Dieses Verzeichnis wird von den Mitgliedstaaten auch dazu benutzt, die Vereinbarkeit von Teilsystemen mit dem bestehenden System, in dem sie integriert sind, zu überprüfen, wenn es nicht den einschlägigen TSI entspricht.

Or. fr

Begründung

Dieser Änderungsantrag ergänzt den Änderungsantrag 34 des Berichtsentwurfs des Europäischen Parlaments. Gemäß Artikel 14 Absatz 1 müssen die Mitgliedstaaten die Vereinbarkeit dieser Teilsysteme mit dem System, in dem sie integriert sind, überprüfen. Die Vorschriften im Zusammenhang mit einer bestehenden Infrastruktur, die nicht den TSI entspricht, müssen gemeldet werden, selbst wenn es TSI gibt.

Änderungsantrag von Josu Ortuondo Larrea

Änderungsantrag 97 Artikel 16 Absatz 3 Unterabsatz 1

Liegen keine TSI vor wurde eine Ausnahme gemäß Artikel 7 gemeldet oder ein Sonderfall *erfordert* die Anwendung technischer Vorschriften, die in der betreffenden TSI nicht enthalten sind , so übermitteln die Mitgliedstaaten der Kommission für jedes Teilsystem ein Verzeichnis der ***für die Anwendung der grundlegenden Anforderungen gebräuchlichen*** technischen Vorschriften.

Liegen keine TSI vor oder wurde eine Ausnahme gemäß Artikel 7 gemeldet oder *erfordert* ein Sonderfall die Anwendung technischer Vorschriften, die in der betreffenden TSI nicht enthalten sind, so übermitteln die Mitgliedstaaten der Kommission für jedes Teilsystem ein Verzeichnis der ***geltenden*** technischen Vorschriften, ***die sie für grundlegend halten.***

Or. es

Änderungsantrag von Michael Cramer

Änderungsantrag 98 Artikel 16 Absatz 3 Unterabsatz 2

Diese Übermittlung erfolgt ***je nach Einzelfall*** binnen zwei Jahren nach Inkrafttreten dieser Richtlinie und anschließend bei jeder Änderung des

Diese Übermittlung erfolgt binnen ***sechs Monaten*** nach Inkrafttreten dieser Richtlinie und anschließend ***je nach Einzelfall*** bei jeder Änderung des

Verzeichnisses der technischen Vorschriften, entweder bei Notifizierung der Ausnahmeregelung oder nach Veröffentlichung der betreffenden TSI. Gleichzeitig benennen die Mitgliedstaaten auch die Stellen, die bei diesen technischen Vorschriften mit dem Prüfverfahren nach Artikel 18 beauftragt sind.

Verzeichnisses der technischen Vorschriften, entweder bei Notifizierung der Ausnahmeregelung oder nach Veröffentlichung der betreffenden TSI. Gleichzeitig benennen die Mitgliedstaaten auch die Stellen, die bei diesen technischen Vorschriften mit dem Prüfverfahren nach Artikel 18 **Absatz 6** beauftragt sind.

Or. en

Änderungsantrag von Jörg Leichtfried

Änderungsantrag 99 Artikel 18 Absatz 3

3. Die benannte Stelle ist für die Erstellung der technischen Unterlagen verantwortlich, die der EG-Prüferklärung beiliegen müssen. Die technischen Unterlagen müssen alle erforderlichen Schriftstücke hinsichtlich der Merkmale des Teilsystems sowie gegebenenfalls alle Bescheinigungen über die Konformität der Interoperabilitätskomponenten enthalten. Sie müssen ferner alle Angaben über Einsatzbedingungen und -beschränkungen, Wartung, laufende oder periodische Überwachung, Betrieb und Instandhaltung enthalten.

3. Die benannte Stelle ist für die Erstellung der technischen Unterlagen verantwortlich, die der EG-Prüferklärung beiliegen müssen. Die technischen Unterlagen müssen alle erforderlichen Schriftstücke hinsichtlich der Merkmale des Teilsystems sowie gegebenenfalls alle Bescheinigungen über die Konformität der Interoperabilitätskomponenten, **unter besonderer Berücksichtigung der Ergonomie, der Sicherheit und des Gesundheitsschutzes**, enthalten. Sie müssen ferner alle Angaben über Einsatzbedingungen und -beschränkungen, Wartung, laufende oder periodische Überwachung, Betrieb und Instandhaltung enthalten.

Or. de

Begründung

Die „benannten Stellen“ stellen die Prüfbescheinigung für Teilsysteme aus und nehmen daher eine wichtige Kontrollfunktion wahr. Im Rahmen der Prüfung der Teilsysteme bzw. der Schnittstellen zu anderen Teilsystemen ist es jedenfalls erforderlich, verpflichtend auch auf den ArbeitnehmerInnenschutz zu achten, schließlich ist er ein unverzichtbarer Garant für die Sicherheit des Systems Schiene.

Änderungsantrag von Josu Ortuondo Larrea

Änderungsantrag 100
Artikel 19 Absatz 3 Buchstabe d

(d) auf eine unvollständige TSI zurückzuführen ist; In diesem Fall wird das Verfahren zur Änderung der TSI gemäß Artikel 6 Absatz 1 eingeleitet.

(d) auf eine unvollständige TSI zurückzuführen ist; In diesem Fall wird das Verfahren zur Änderung der TSI gemäß Artikel 6 Absatz 1 **oder Artikel 17 Absatz 3** eingeleitet.

Or. es

Änderungsantrag von Josu Ortuondo Larrea

Änderungsantrag 101
Kapitel IV a nach Artikel 19 Überschrift (neu)

KAPITEL IVA
INBETRIEBNAHME VON
SCHIENENFAHRZEUGEN

Or. es

Änderungsantrag von Josu Ortuondo Larrea

Änderungsantrag 102
Artikel 19 a (neu)

Artikel 19a
Inbetriebnahmegenehmigung für
Schienefahrzeuge

- 1. Jedes Schienefahrzeug wird vor der Inbetriebnahme im Eisenbahnsystem der Gemeinschaft zumindest von einer staatlichen Sicherheitsbehörde zugelassen.**
- 2. Die Mitgliedstaaten können auch Inbetriebnahmegenehmigungen für Fahrzeugreihen oder Baumuster von Fahrzeugen erteilen. Der Mitgliedstaat setzt den Antragsteller von dem Verfahren in Kenntnis, das für die Genehmigung der Inbetriebnahme von Fahrzeugen**

durchzuführen ist, die mit dem bereits zugelassenen Baumuster eines Fahrzeugs oder einer bereits zugelassenen Fahrzeugreihe identisch sind.

3. Eine in einem Mitgliedstaat erteilte Genehmigung wird danach in allen übrigen Mitgliedstaaten anerkannt, sofern in den Artikeln 19c und 19e, die die zusätzlichen Genehmigungen betreffen, nichts anderes bestimmt ist. Entscheidet ein Mitgliedstaat, dass eine zusätzliche Genehmigung erforderlich ist, kann der Auftraggeber oder der Halter des entsprechenden Fahrzeugs ein Gutachten zu dem Thema bei der Agentur einholen und die Regulierungsstelle gemäß Artikel 30 der Richtlinie 2001/14/EG anrufen, falls er dies für zweckmäßig hält.

4. Anträge auf Erteilung einer Inbetriebnahmegenehmigung, die gemäß diesem Artikel gestellt werden, sind Gegenstand einer Entscheidung der Sicherheitsbehörde, die so schnell wie möglich erfolgt und für die folgende Fristen gelten:

- drei Monate nach Einreichung des Antrags oder

- gegebenenfalls zwei Monate, nachdem der Antragsteller dem Verlangen der Sicherheitsbehörde nach ergänzenden Informationen, Risikoanalysen oder Tests auf dem Netz in glaubwürdiger Weise nachgekommen ist.

Ergeht innerhalb der vorgesehenen Fristen keine Entscheidung, gilt die Inbetriebnahme der betreffenden Schienenfahrzeuge als genehmigt. An die Genehmigung können Nutzungsbedingungen und andere Einschränkungen geknüpft sein.

5. Eine ablehnende Entscheidung über die Inbetriebnahme eines Schienenfahrzeugs einer zuständigen Sicherheitsbehörde ist zu begründen. Der Antragsteller kann innerhalb eines Monats nach Bekanntgabe

der Entscheidung ein Rechtsmittel zur erneuten Prüfung einlegen und um eine Stellungnahme der Europäischen Eisenbahnagentur ersuchen. In diesem Fall ist die Stellungnahme innerhalb eines Monats nach Vorlage des Ersuchens abzugeben und sowohl dem Antragsteller als auch der Sicherheitsbehörde, die den Antrag abgelehnt hat, zu übermitteln. Diese Sicherheitsbehörde hat ihre Entscheidung daraufhin innerhalb eines Monat nach Eingang des Rechtsmittels oder gegebenenfalls nach Eingang der Stellungnahme der Agentur zu bestätigen oder aufzuheben. Bleibt es bei einer ablehnenden Entscheidung, kann die Regulierungsstelle gemäß Artikel 30 der Richtlinie 2001/14/EG angerufen werden.

Or. es

Änderungsantrag von Georg Jarzembowski

Änderungsantrag 103
Artikel 19 a (neu)

Artikel 19a

*Inbetriebnahmegenehmigung für
Schienenfahrzeuge*

- 1. Jedes Schienenfahrzeug wird vor der Inbetriebnahme im Eisenbahnsystem der Gemeinschaft zumindest von einer nationalen Sicherheitsbehörde zugelassen. Diese Genehmigung wird dann in allen anderen Mitgliedstaaten anerkannt.*
- 2. Die Mitgliedstaaten erteilen auch Inbetriebnahmegenehmigungen für Baumuster von Fahrzeugen.*
- 3. Unbeschadet des Absatzes 4 wird das Baumuster eines Fahrzeugs zugelassen, wenn alle seine strukturellen Teilsysteme nach dem in Kapitel IV dargelegten Verfahren genehmigt worden sind und seine funktionellen Teilsysteme den*

Anforderungen der Gemeinschaftsvorschriften entsprechen.

4. Die Mitgliedstaaten entscheiden innerhalb von drei Monaten, nachdem das Baumuster des Fahrzeugs zugelassen wurde, ob eine zusätzliche Genehmigung aus ordnungsgemäß dokumentierten Gründen im Zusammenhang mit den grundlegenden Anforderungen dieser Richtlinie notwendig ist. In diesem Fall darf die nationale Sicherheitsbehörde für die Erteilung der zusätzlichen Inbetriebnahmegenehmigung nur Kriterien überprüfen, die sich ausschließlich auf folgende Aspekte beziehen:

- die technische Kompatibilität zwischen diesem Schienenfahrzeug und der Infrastruktur (im Sinne von Anhang I Nummern 1.1 und 2.1), auf der es betrieben werden soll, einschließlich der nicht mit den TSI übereinstimmenden Infrastruktur gegebenenfalls gemäß Artikel 16 Absatz 3;

- die für die Punkte gemäß Artikel 16 Absatz 3 und Artikel 17 Absatz 2 geltenden einzelstaatlichen Vorschriften;

- die Vorschriften, die für die in den einschlägigen TSI eindeutig bezeichneten Sonderfälle gelten;

- die nach Artikel 7 dieser Richtlinie ordnungsgemäß notifizierte Ausnahmeregelungen;

- die Vorschriften, die gelten, wenn keine TSI vorliegen.

5. Anträge auf Erteilung einer Inbetriebnahmegenehmigung sind Gegenstand einer Entscheidung der nationalen Sicherheitsbehörde, die so schnell wie möglich erfolgt und für die folgende Fristen gelten:

a) drei Monate nach Einreichung des Antrags;

b) gegebenenfalls zwei Monate nach Vorlage der ergänzenden Informationen oder der Analysen, die von der

Sicherheitsbehörde gemäß Absatz 4 verlangt wurden;

c) gegebenenfalls zwei Monate nach Vorlage der Ergebnisse der Tests, die von der Sicherheitsbehörde gemäß Absatz 4 verlangt wurden.

Ergeht innerhalb der vorgeschriebenen Fristen keine Entscheidung, gilt die Inbetriebnahme der betreffenden Schienenfahrzeuge als genehmigt.

An die Inbetriebnahmegenehmigung können Nutzungsbedingungen und andere Einschränkungen geknüpft sein.

6. Eine ablehnende Entscheidung der nationalen Sicherheitsbehörde ist zu begründen und kann Gegenstand eines Antrags auf erneute Prüfung sein, der vom Antragsteller innerhalb eines Monats nach Bekanntgabe der Entscheidung zu stellen ist. Die Sicherheitsbehörde hat ihre Entscheidung daraufhin innerhalb eines Monats zu bestätigen oder aufzuheben. Bleibt es bei einer ablehnenden Entscheidung, kann die Regulierungsstelle gemäß Artikel 30 der Richtlinie 2001/14/EG angerufen werden.

7. Der Mitgliedstaat setzt den Antragsteller von dem Genehmigungsverfahren in Kenntnis, das für die Inbetriebnahme von Fahrzeugen durchzuführen ist, die mit dem zugelassenen Baumuster eines Fahrzeugs identisch sind.

Or. en

Begründung

Dies ist eine detailliertere Bestimmung, die dem Änderungsantrag 39 des Berichterstatters entspricht.

Änderungsantrag von Gabriele Albertini, Jas Gawronski

Änderungsantrag 104
Artikel 19 a (neu)

Artikel 19a

Inbetriebnahmegenehmigung für Schienenfahrzeuge

- 1. Jedes Schienenfahrzeug wird vor der Inbetriebnahme im Eisenbahnsystem der Gemeinschaft zumindest von einer zuständigen nationalen Sicherheitsbehörde gemäß der Richtlinie 2004/49 zugelassen.*
- 2. Diese erste Genehmigung ist nur im Netz des Mitgliedstaats, der sie erteilt, gültig.*
- 3. Die Mitgliedstaaten können Zulassungen zur Inbetriebnahme von Fahrzeugreihen erteilen.*
- 4. Ab 2015 wird der Agentur die Aufgabe übertragen, Genehmigungen für mit den TSI übereinstimmende Fahrzeuge, die im Eisenbahnsystem der Gemeinschaft in Betrieb genommen werden sollen, zu erteilen. Diese Übertragung erfolgt in Zusammenarbeit mit den nationalen Behörden der Mitgliedstaaten.*

Or. en

Begründung

Die Änderungen der Absätze 1 und 3 und der neue Absatz 2 stellen die Rolle der zuständigen nationalen Sicherheitsbehörden im Einklang mit der vorhergehenden Änderung des Artikels 2 klar. Der Schwerpunkt des neuen Absatzes 4 liegt auf der künftigen Rolle der Agentur. Langfristig sollte die Aufgabe der Erteilung von Genehmigungen für Schienenfahrzeuge auf die Europäische Eisenbahnagentur übertragen werden. Ziel ist die Senkung der Kosten für den gesamten Eisenbahnsektor, wenn die Europäische Eisenbahnagentur die Arbeit im Zusammenhang mit der technischen Harmonisierung der TSI selbst abgeschlossen hat (z. B. im Luftfahrtsektor ist die Europäische Agentur für Flugsicherheit für Musterzulassungen und die Zulassung bestimmter Modelle von Flugzeugen, Motoren oder Teilen, die für den Einsatz in der Europäischen Union zugelassen sind, zuständig).

Änderungsantrag von Luigi Cocilovo

Änderungsantrag 105
Artikel 19 a (neu)

Artikel 19a

**Inbetriebnahmegenehmigung für
Schienenfahrzeuge**

- 1. Jedes Schienenfahrzeug wird vor der Inbetriebnahme im Eisenbahnsystem der Gemeinschaft von der zuständigen nationalen Sicherheitsbehörde gemäß der Richtlinie 2004/49/EG zugelassen.**
- 2. Diese erste Genehmigung ist nur im Netz des Mitgliedstaats, der sie erteilt, gültig.**
- 3. Die Mitgliedstaaten können Inbetriebnahmegenehmigungen für Fahrzeugreihen erteilen.**
- 4. Ab 2015 wird der Agentur die Aufgabe übertragen, Genehmigungen für mit den TSI übereinstimmende Fahrzeuge, die im Eisenbahnsystem der Gemeinschaft in Betrieb genommen werden sollen, zu erteilen. Diese Übertragung erfolgt in Zusammenarbeit mit den nationalen Behörden der Mitgliedstaaten.**

Or. en

Begründung

Die Änderungen der Absätze 1 und 3 und der neue Absatz 2 stellen die Rolle der zuständigen nationalen Sicherheitsbehörden im Einklang mit der vorhergehenden Änderung des Artikels 2 klar. Der Schwerpunkt des neuen Absatzes 4 liegt auf der künftigen Rolle der Agentur. Langfristig sollte die Aufgabe der Erteilung von Genehmigungen für Schienenfahrzeuge auf die Europäische Eisenbahnagentur übertragen werden. Ziel ist die Senkung der Kosten für den gesamten Eisenbahnsektor, wenn die Europäische Eisenbahnagentur die Arbeit im Zusammenhang mit der technischen Harmonisierung der TSI selbst abgeschlossen hat (z. B. im Luftfahrtsektor ist die Europäische Agentur für Flugsicherheit für Musterzulassungen und die Zulassung bestimmter Modelle von Flugzeugen, Motoren oder Teilen, die für den Einsatz in der Europäischen Union zugelassen sind, zuständig).

Änderungsantrag von Josu Ortuondo Larrea

Änderungsantrag 106
Artikel 19 b (neu)

Artikel 19b

**Erste Inbetriebnahme von mit den TSI
übereinstimmenden Fahrzeugen**

1. Dieser Artikel betrifft Schienenfahrzeuge, die mit allen zum Zeitpunkt der Inbetriebnahme geltenden einschlägigen TSI übereinstimmen.

2. Die erste Inbetriebnahme von Fahrzeugen oder Fahrzeugreihen wird genehmigt, wenn alle ihre strukturellen Teilsysteme nach dem in Kapitel IV dargelegten Verfahren genehmigt worden sind und ihre funktionellen Teilsysteme den Anforderungen der Gemeinschaftsvorschriften entsprechen.

3. Schienenfahrzeuge, die zu vorher genehmigten Reihen oder Baumustern gehören, für die aber zum Zeitpunkt ihrer Inbetriebnahme eine neue TSI gilt, die nach der ersten Genehmigung in Kraft getreten ist, haben die Migrationsanforderungen zu erfüllen, die gegebenenfalls hierfür in dieser TSI aufgestellt werden.

4. Die Inbetriebnahme von Fahrzeugen, die über eine EG-Prüferklärung verfügen und für die eine neue, noch nicht in Kraft getretene TSI vorgesehen ist, kann genehmigt werden. Hierfür dürfen die Sicherheitsbehörden nur die Kriterien überprüfen, die sich auf folgende Aspekte beziehen:

- die technische Kompatibilität zwischen diesen Schienenfahrzeugen und der Infrastruktur, in der sie betrieben werden sollen, ohne dass die Tatsache, dass diese Infrastruktur nicht ihrer TSI entspricht, ein Hindernis darstellt;

- die für die Punkte gemäß Artikel 17 Absatz 2 geltenden staatlichen Vorschriften;

- die Vorschriften, die für die in den einschlägigen TSI eindeutig bezeichneten Sonderfälle gelten;

- die nach Artikel 7 dieser Richtlinie ordnungsgemäß notifizierte Ausnahmeregelungen.

5. Die von den staatlichen Sicherheitsbehörden vor dem Inkrafttreten dieser Richtlinie erteilten Genehmigungen für Schienenfahrzeuge, die über eine EG-Prüferklärung verfügen und bereits in Betrieb sind, bleiben gültig und müssen von allen übrigen Mitgliedstaaten anerkannt werden.

Or. es

Änderungsantrag von Gabriele Albertini, Jas Gawronski

Änderungsantrag 107
Artikel 19 b (neu)

Artikel 19b

**Inbetriebnahme von mit den TSI
übereinstimmenden Fahrzeugen**

- 1. Dieser Artikel betrifft Schienenfahrzeuge, die mit allen zum Zeitpunkt der Inbetriebnahme geltenden einschlägigen TSI übereinstimmen.**
- 2. Ein Fahrzeug kann zugelassen werden, wenn alle seine strukturellen Teilsysteme nach dem in Kapitel IV dargelegten Verfahren genehmigt worden sind und seine funktionellen Teilsysteme den Anforderungen der Gemeinschaftsvorschriften entsprechen.**
- 3. Bei Schienenfahrzeugen, die vor dem Inkrafttreten dieser Richtlinie in einem Mitgliedstaat in Betrieb genommen wurden und die über eine EG-Prüferklärung gemäß Artikel 18 verfügen, darf die zuständige nationale Sicherheitsbehörde eines anderen Mitgliedstaats für die Genehmigung der Inbetriebnahme in ihrem Hoheitsgebiet nur die Kriterien überprüfen, die sich auf folgende Aspekte beziehen:**
 - die technische Kompatibilität zwischen diesem Schienenfahrzeug und der**

betreffenden Infrastruktur;

- die für die Punkte gemäß Artikel 17 Absatz 2 geltenden einzelstaatlichen Vorschriften;

- die Vorschriften, die für die in den einschlägigen TSI eindeutig bezeichneten Sonderfälle gelten;

- die nach Artikel 7 dieser Richtlinie ordnungsgemäß notifizierte Ausnahmeregelungen.

4. Bei Schienenfahrzeugen, die über eine EG-Prüferklärung gemäß Artikel 18 verfügen und für die eine neue, noch nicht in Kraft getretene TSI vorgesehen ist, gelten für die Inbetriebnahme nach dem Inkrafttreten dieser Richtlinie die in Absatz 3 genannten Kriterien.

5. Bei einer TSI, die nach Inkrafttreten dieser Richtlinie erlassen wird, wird in der TSI für das betreffende Fahrzeug angegeben, ob und unter welchen Voraussetzungen eine einzige von einem Mitgliedstaat der Gemeinschaft erteilte Inbetriebnahmegenehmigung ausreicht.

Or. en

Begründung

Diese Änderung steht im Einklang mit der Änderung des Artikels 19a (Absatz 1 und Absatz 2 (neu)).

Änderungsantrag von Luigi Cocilovo

Änderungsantrag 108
Artikel 19 b Absatz 3 a (neu)

Inbetriebnahme von mit den TSI übereinstimmenden Fahrzeugen

3a. Bei Schienenfahrzeugen, die vor dem Inkrafttreten dieser Richtlinie in einem Mitgliedstaat in Betrieb genommen wurden und die über eine EG-Prüferklärung

gemäß Artikel 18 verfügen, darf die nationale Sicherheitsbehörde eines anderen Mitgliedstaats für die Genehmigung der Inbetriebnahme in ihrem Hoheitsgebiet nur die Kriterien überprüfen, die sich auf folgende Aspekte beziehen:

- die technische Kompatibilität zwischen diesem Schienenfahrzeug und der betreffenden Infrastruktur;*
- die für die Punkte gemäß Artikel 17 Absatz 2 geltenden einzelstaatlichen Vorschriften;*
- die Vorschriften, die für die in den einschlägigen TSI eindeutig bezeichneten Sonderfälle gelten;*
- die nach Artikel 7 dieser Richtlinie ordnungsgemäß notifizierte Ausnahmeregelungen.*

Or. en

Begründung

Diese Änderung steht im Einklang mit der Änderung des Artikels 19a (Absatz 1 und Absatz 2 (neu)).

Änderungsantrag von Josu Ortuondo Larrea

Änderungsantrag 109
Artikel 19 c (neu)

Artikel 19c

Zusätzliche Genehmigungen für die Inbetriebnahme von mit den TSI übereinstimmenden Fahrzeugen in anderen Mitgliedstaaten

1. Schienenfahrzeuge, die in einem Mitgliedstaat gemäß Artikel 19b zur Inbetriebnahme zugelassen sind, werden von einem anderen Mitgliedstaat oder von anderen Mitgliedstaaten nach diesem Artikel zur Inbetriebnahme zugelassen, falls von diesem Mitgliedstaat oder diesen

Mitgliedstaaten eine zusätzliche Zulassung verlangt wird.

2. Bei der zusätzlichen Genehmigung zur Inbetriebnahme dürfen die zuständigen Sicherheitsbehörden nur die Kriterien überprüfen, die sich auf die in Artikel 19b genannten Aspekte beziehen.

Or. es

Änderungsantrag von Georg Jarzembowski

Änderungsantrag 110
Artikel 19 b (neu)

Artikel 19b

Zusätzliche Genehmigungen für die Inbetriebnahme von mit allen geltenden einschlägigen TSI übereinstimmenden Baumustern von Fahrzeugen in anderen Mitgliedstaaten

Da die Genehmigung durch den ersten Mitgliedstaat gemäß Artikel 19a Absatz 1 in anderen Mitgliedstaaten gültig ist, haben die anderen Mitgliedstaaten Artikel 19a Absatz 4 anzuwenden. Das vorzulegende technische Dossier enthält eine Beschreibung aller Änderungen, die vorgenommen wurden, nachdem der erste Mitgliedstaat die Genehmigung erteilt hat.

Or. en

Begründung

Besonderer Zusatz zu Artikel 19a (neu).

Änderungsantrag von Josu Ortuondo Larrea

Änderungsantrag 111
Artikel 19 d (neu)

Artikel 19d

***Erste Inbetriebnahme von nicht mit den
TSI übereinstimmenden
Schienenfahrzeugen***

***1. Dieser Artikel betrifft
Schienenfahrzeuge, die nicht mit allen zum
Zeitpunkt der Inbetriebnahme geltenden
einschlägigen TSI übereinstimmen.***

***2. Die erste Genehmigung wird von einer
staatlichen Sicherheitsbehörde wie folgt
erteilt:***

***- Für die erfüllten wie für die nicht
erfüllten technischen Aspekte, die von
geltenden TSI erfasst sind, gilt zur Heilung
der mangelnden Konformität mit der
entsprechenden TSI das in Kapitel IV
genannte EG-Prüfverfahren.***

***- Für die nicht von einer TSI erfassten
Aspekte gelten die gemäß Artikel 16 Absatz
3 dieser Richtlinie und gemäß Artikel 8 der
Richtlinie 2004/49/EG notifizierten
staatlichen Vorschriften.***

***Diese erste Genehmigung ist nur im Netz
des Mitgliedstaats, der sie erteilt, gültig.***

Or. es

Änderungsantrag von Georg Jarzembowski

Änderungsantrag 112
Artikel 19 c (neu)

Artikel 19c

***Erste Inbetriebnahme von nicht mit den
TSI übereinstimmenden
Schienenfahrzeugen***

***1. Dieser Artikel betrifft
Schienenfahrzeuge, die nicht mit allen zum
Zeitpunkt der Inbetriebnahme geltenden
einschlägigen TSI übereinstimmen.***

***2. Die erste Genehmigung wird von einer
nationalen Sicherheitsbehörde wie folgt
erteilt:***

- Für die erfüllten wie für die nicht erfüllten technischen Aspekte, die von geltenden TSI erfasst sind, gilt zur Heilung der mangelnden Konformität mit der entsprechenden TSI das in Kapitel IV genannte EG-Prüfverfahren.

- Für die anderen technischen Aspekte und hinsichtlich Artikel 7 wenden die Mitgliedstaaten Artikel 19a Absatz 4 an.

Diese erste Genehmigung ist nur im Netz des Mitgliedstaats, der sie erteilt, gültig.

Or. en

Begründung

Besondere Bestimmungen für nicht mit den TSI übereinstimmende Fahrzeuge.

Änderungsantrag von Gabriele Albertini, Jas Gawronski

Änderungsantrag 113
Artikel 19 c (neu)

Artikel 19c

Inbetriebnahme von nicht mit den TSI übereinstimmenden Schienenfahrzeugen

1. Dieser Artikel betrifft Schienenfahrzeuge, die nicht mit allen zum Zeitpunkt der Inbetriebnahme von Schienenfahrzeugen geltenden einschlägigen TSI übereinstimmen.

2. Die erste Genehmigung wird von einer zuständigen nationalen Sicherheitsbehörde gemäß Artikel 6 der Richtlinie 2004/49/EG wie folgt erteilt:

- Für die erfüllten wie für die nicht erfüllten technischen Aspekte, die von geltenden TSI erfasst sind, gilt zur Heilung der mangelnden Konformität mit der entsprechenden TSI das in Kapitel IV genannte EG-Prüfverfahren.

- Für die nicht von einer TSI erfassten

technischen Aspekte gelten die gemäß Artikel 16 Absatz 3 dieser Richtlinie und gemäß Artikel 8 der Richtlinie 2004/49/EG notifizierten einzelstaatlichen Regelungen. Diese erste Genehmigung ist nur im Netz des Mitgliedstaats, der sie erteilt, gültig.

3. Bei einem Schienenfahrzeug, das eine erste Genehmigung gemäß Absatz 2 erhalten hat, entscheiden die Mitgliedstaaten, ob für die Inbetriebnahme in ihrem Hoheitsgebiet weitere zusätzliche Genehmigungen erforderlich sind, und bei anderen Baumustern von Fahrzeugen, ob die gemäß Artikel 10 der Richtlinie 2004/49/EG erteilte Sicherheitsbescheinigung ausreicht.

Or. en

Begründung

Diese Änderung steht im Einklang mit der Änderung des Artikels 19a (Absatz 1 und Absatz 2 (neu)).

Änderungsantrag von Luigi Cocilovo

Änderungsantrag 114
Artikel 19 c (neu)

Artikel 19c

Inbetriebnahme von nicht mit den TSI übereinstimmenden Schienenfahrzeugen

2. Die erste Genehmigung wird von einer zuständigen nationalen Sicherheitsbehörde gemäß Artikel 6 der Richtlinie 2004/49/EG wie folgt erteilt:

- Für die erfüllten wie für die nicht erfüllten technischen Aspekte, die von geltenden TSI erfasst sind, gilt zur Heilung der mangelnden Konformität mit der entsprechenden TSI das in Kapitel IV genannte EG-Prüfverfahren.

- Für die nicht von einer TSI erfassten technischen Aspekte gelten die gemäß

Artikel 16 Absatz 3 dieser Richtlinie und gemäß Artikel 8 der Richtlinie 2004/49/EG notifizierte einzelstaatlichen Regelungen.

Diese erste Genehmigung ist nur im Netz des Mitgliedstaats, der sie erteilt, gültig.

Or. en

Begründung

Diese Änderung steht im Einklang mit der Änderung des Artikels 19a (Absatz 1 und Absatz 2 (neu)).

Änderungsantrag von Josu Ortuondo Larrea

Änderungsantrag 115
Artikel 19 e (neu)

Artikel 19e

Zusätzliche Genehmigungen für die Inbetriebnahme von nicht mit den TSI übereinstimmenden Fahrzeugen in anderen Mitgliedstaaten

1. Schienenfahrzeuge, die in einem Mitgliedstaat gemäß Artikel 19d zur ersten Inbetriebnahme zugelassen sind, werden von einem anderen Mitgliedstaat oder von anderen Mitgliedstaaten nach diesem Artikel zur Inbetriebnahme zugelassen, falls von diesem Mitgliedstaat oder diesen Mitgliedstaaten eine Zulassung verlangt wird.

2. Der Antragsteller legt der zuständigen Sicherheitsbehörde ein vollständiges technisches Dossier zu dem betreffenden Schienenfahrzeug oder Baumuster eines Schienenfahrzeugs vor und gibt die vorgesehene Verwendung auf dem Netz an.

Das Dossier umfasst Folgendes:

a) Nachweis, dass die erste Inbetriebnahme des Schienenfahrzeugs in einem anderen Mitgliedstaat genehmigt wurde;

b) technische Daten,

Instandhaltungsprogramm und Betriebsmerkmale, die von dem Mitgliedstaat, der die erste Genehmigung erteilt hat, und gegebenenfalls von weiteren Mitgliedstaaten akzeptiert wurden;

c) Register mit Nachweisen zum Betrieb und zur durchgeführten Instandhaltung des Fahrzeugs und gegebenenfalls zu technischen Änderungen am Fahrzeug nach dessen Zulassung;

d) technische und betriebliche Merkmale zum Nachweis, dass das Schienenfahrzeug mit den Infrastrukturen und den ortsfesten Anlagen, in denen es betrieben werden soll, (Energieversorgungssysteme, Systeme für die Zugsteuerung, Zugsicherung und Signalgebung, Spurweite und Lichtraumprofil der Infrastruktur, maximale Achslast und andere Beschränkungen des Netzes) kompatibel ist, den nach Artikel 7 dieser Richtlinie ordnungsgemäß notifizierten Ausnahmeregelungen entspricht, für die klimatischen Bedingungen geeignet ist und die Lärmgrenzwerte des betreffenden Mitgliedstaats einhält.

3. Die in Absatz 2 Buchstaben a und b genannten Angaben können von der Sicherheitsbehörde nicht in Frage gestellt werden, es sei denn, die Sicherheitsbehörde kann das Vorliegen eines Sicherheitsrisikos belegen. Nach Annahme des in Artikel 19f genannten Referenzdokuments kann die Sicherheitsbehörde diesbezüglich keine Vorschrift heranziehen, die in Gruppe A dieses Dokuments eingestuft ist.

4. Falls die Sicherheitsbehörde dies für erforderlich hält, kann sie innerhalb von sechs Monaten nach Vorlage des Antrags und des technischen Dossiers verlangen, dass ergänzende Informationen vorgelegt, Risikoanalysen durchgeführt oder Tests auf dem Netz vorgenommen werden, um die Übereinstimmung der in Absatz 2 Buchstaben c und d genannten Angaben mit den geltenden staatlichen Vorschriften

zu überprüfen, die der Kommission gemäß Artikel 8 der Richtlinie 2004/49/EG oder Artikel 16 dieser Richtlinie notifiziert wurden. Nach Annahme des in Artikel 19e genannten Referenzdokuments kann diese Überprüfung ausschließlich bezüglich staatlicher Vorschriften vorgenommen werden, die in die Gruppen B oder C dieses Dokuments eingestuft sind.

Die Sicherheitsbehörde legt im Einvernehmen mit dem Antragsteller Umfang und Inhalt der verlangten ergänzenden Informationen, Risikoanalysen oder Tests fest. Im Fall von Tests wird die Sicherheitsbehörde beim Infrastrukturverwalter vorstellig, damit die Tests innerhalb von höchstens drei Monaten nach Stellung des Antrags auf eine zusätzliche Inbetriebnahmegenehmigung erfolgen können.

5. Die Mitgliedstaaten können Inbetriebnahmegenehmigungen für in Betrieb befindliche Fahrzeuge erteilen, die sich auf eine Schienenfahrzeugreihe oder das Baumuster eines Schienenfahrzeugs erstrecken. Die Sicherheitsbehörden setzen den Antragsteller von dem dazu durchzuführenden Verfahren in Kenntnis.

Or. es

Änderungsantrag von Georg Jarzembowski

Änderungsantrag 116
Artikel 19 d (neu)

Artikel 19d

Zusätzliche Genehmigungen für die Inbetriebnahme von nicht mit den TSI übereinstimmenden Baumustern von Fahrzeugen in anderen Mitgliedstaaten

1. Baumuster von Schienenfahrzeugen, die in einem Mitgliedstaat gemäß Artikel 19b

zur Inbetriebnahme zugelassen sind, werden von einem anderen Mitgliedstaat oder von anderen Mitgliedstaaten nach diesem Artikel zur Inbetriebnahme zugelassen, falls von diesem Mitgliedstaat oder diesen Mitgliedstaaten eine Zulassung verlangt wird.

2. Der Antragsteller legt der zuständigen Sicherheitsbehörde ein vollständiges technisches Dossier zu dem betreffenden Schienenfahrzeug oder Baumuster eines Schienenfahrzeugs vor und gibt die vorgesehene Verwendung auf dem Netz an. Das Dossier umfasst Folgendes:

a) Nachweis, dass die Inbetriebnahme des Schienenfahrzeugs in einem anderen Mitgliedstaat genehmigt wurde (technische Daten, Instandhaltungsprogramm und Betriebsmerkmale);

b) technische Änderungen und die Interoperabilität betreffende Änderungen am Fahrzeug nach dessen Zulassung;

c) technische und betriebliche Merkmale zum Nachweis, dass das Schienenfahrzeug mit den Infrastrukturen und den ortsfesten Anlagen kompatibel ist und den Vorschriften und Ausnahmeregelungen gemäß Artikel 19a Absatz 4 entspricht.

3. Die in Absatz 2 Buchstaben a und b genannten Angaben werden von der Sicherheitsbehörde nicht in Frage gestellt, es sei denn, die Sicherheitsbehörde kann das Vorliegen eines Sicherheitsrisikos belegen. Nach Annahme des in Artikel 19e genannten Referenzdokuments kann die Sicherheitsbehörde diesbezüglich keine Vorschrift heranziehen, die in Gruppe A dieses Dokuments eingestuft ist.

4. Innerhalb von drei Monaten nach Einreichung des Antrags/des technischen Dossiers kann die Sicherheitsbehörde verlangen, dass ergänzende Informationen vorgelegt, Risikoanalysen durchgeführt oder Tests auf dem Netz vorgenommen werden, um die Übereinstimmung der in

Absatz 2 Buchstabe c genannten Angaben mit den geltenden nationalen Vorschriften zu überprüfen. Nach Annahme des in Artikel 19e genannten Referenzdokuments kann diese Überprüfung ausschließlich bezüglich nationaler Vorschriften vorgenommen werden, die in die Gruppen B oder C dieses Dokuments eingestuft sind.

Im Fall von Tests wird die Sicherheitsbehörde beim Infrastrukturverwalter vorstellig, damit die Tests innerhalb von drei Monaten nach Antragstellung erfolgen können.

5. Sind Fahrzeuge gemäß diesem Artikel in Betrieb zu nehmen, kann die Agentur zur technischen Stellungnahme gemäß Artikel 8a der Verordnung (EG) Nr. 881/2004 angerufen werden.

Or. en

Begründung

Besonderer Zusatz zu Artikel 19c (neu).

Änderungsantrag von Gabriele Albertini, Jas Gawronski

Änderungsantrag 117

Artikel 19 d (neu)

Artikel 19d

Zusätzliche Genehmigungen für die Inbetriebnahme von nicht mit den TSI übereinstimmenden Fahrzeugen in anderen Mitgliedstaaten

1. Schienenfahrzeuge, die in einem Mitgliedstaat gemäß Artikel 19c zur Inbetriebnahme zugelassen sind, werden von einem anderen Mitgliedstaat oder von anderen Mitgliedstaaten nach diesem Artikel zur Inbetriebnahme zugelassen, falls von diesem Mitgliedstaat oder diesen Mitgliedstaaten eine Zulassung verlangt wird.

2. Der Antragsteller legt der zuständigen Sicherheitsbehörde ein vollständiges technisches Dossier zu dem betreffenden Schienenfahrzeug oder Baumuster eines Schienenfahrzeugs vor und gibt die vorgesehene Verwendung auf dem Netz an. Das Dossier umfasst Folgendes:

a) Nachweis, dass die Inbetriebnahme des Schienenfahrzeugs in einem anderen Mitgliedstaat genehmigt wurde, und Unterlagen zum durchgeführten Verfahren für den Nachweis, dass das Schienenfahrzeug die geltenden Anforderungen bezüglich der Sicherheit erfüllt hat;

b) technische Daten, Instandhaltungsprogramm und Betriebsmerkmale, die von dem Mitgliedstaat, der die erste Genehmigung erteilt hat, und gegebenenfalls von weiteren Mitgliedstaaten akzeptiert wurden;

c) Register mit Nachweisen zum Betrieb und zur Instandhaltung des Fahrzeugs und gegebenenfalls zu technischen Änderungen am Fahrzeug nach dessen Zulassung;

d) technische und betriebliche Merkmale zum Nachweis, dass das Schienenfahrzeug mit den Infrastrukturen und den ortsfesten Anlagen (Energieversorgungssysteme, Systeme für die Zugsteuerung, Zugsicherung und Signalgebung, Spurweite und Lichtraumprofil der Infrastruktur, maximale Achslast und andere Beschränkungen des Netzes) kompatibel ist.

3. Die in Absatz 2 Buchstaben a und b genannten Angaben können von der Sicherheitsbehörde nicht in Frage gestellt werden, es sei denn, die Sicherheitsbehörde kann das Vorliegen eines Sicherheitsrisikos belegen. Nach Annahme des in Artikel 19e genannten Referenzdokuments kann die Sicherheitsbehörde diesbezüglich keine Vorschrift heranziehen, die in Gruppe A dieses Dokuments eingestuft ist.

4. Die zuständige nationale Sicherheitsbehörde kann verlangen, dass ergänzende Informationen vorgelegt, Risikoanalysen durchgeführt oder Tests auf dem Netz vorgenommen werden, um die Übereinstimmung der in Absatz 2 Buchstaben c und d genannten Angaben mit den geltenden nationalen Vorschriften zu überprüfen, die der Kommission gemäß Artikel 8 der Richtlinie 2004/49/EG oder Artikel 16 dieser Richtlinie notifiziert wurden. Nach Annahme des in Artikel 19e genannten Referenzdokuments kann diese Überprüfung ausschließlich bezüglich nationaler Vorschriften vorgenommen werden, die in die Gruppen B oder C dieses Dokuments eingestuft sind. Die zuständige nationale Sicherheitsbehörde legt im Einvernehmen mit dem Antragsteller Umfang und Inhalt der verlangten ergänzenden Informationen, Risikoanalysen oder Tests fest. Im Fall von Tests wird die zuständige nationale Sicherheitsbehörde beim Infrastrukturverwalter vorstellig, damit die Tests innerhalb von drei Monaten nach Antragstellung erfolgen können.

5. Anträge auf Erteilung einer Inbetriebnahmegenehmigung, die gemäß diesem Artikel gestellt werden, sind Gegenstand einer Entscheidung der Sicherheitsbehörde, die so schnell wie möglich erfolgt und für die folgende Fristen gelten:

a) vier Monate nach Vorlage des in Absatz 2 genannten technischen Dossiers;

b) gegebenenfalls zwei Monate nach Vorlage der ergänzenden Informationen oder der Risikoanalysen, die von der Sicherheitsbehörde gemäß Absatz 4 verlangt wurden;

c) gegebenenfalls zwei Monate nach Vorlage der Ergebnisse der Tests, die von der Sicherheitsbehörde gemäß Absatz 4 verlangt wurden.

Ergeht innerhalb der vorgeschriebenen Fristen keine Entscheidung, gilt die Inbetriebnahme der betreffenden Fahrzeuge als genehmigt. An die Inbetriebnahmegenehmigung können Nutzungsbedingungen und andere Einschränkungen geknüpft sein.

6. Eine ablehnende Entscheidung der zuständigen Sicherheitsbehörde ist zu begründen und kann Gegenstand eines Antrags auf erneute Prüfung sein, der vom Antragsteller innerhalb eines Monats nach Bekanntgabe der Entscheidung zu stellen ist. Die Sicherheitsbehörde hat ihre Entscheidung daraufhin innerhalb eines Monats zu bestätigen oder aufzuheben. Bleibt es bei einer ablehnenden Entscheidung, kann die Regulierungsstelle gemäß Artikel 30 der Richtlinie 2001/14/EG angerufen werden.

7. Sind Fahrzeuge gemäß diesem Artikel in Betrieb zu nehmen, kann die Agentur zur technischen Stellungnahme gemäß Artikel 8a der Verordnung (EG) Nr. 881/2004 angerufen werden.

8. Die Mitgliedstaaten können Inbetriebnahmegenehmigungen für in Betrieb befindliche Fahrzeuge erteilen, die sich auf eine Schienenfahrzeugreihe erstrecken. Die Sicherheitsbehörden setzen den Antragsteller von dem dazu durchzuführenden Verfahren in Kenntnis.

Or. en

Begründung

Diese Änderung steht im Einklang mit der Änderung des Artikels 19a (Absatz 1 und Absatz 2 (neu)).

Änderungsantrag von Gabriele Albertini, Jas Gawronski

Änderungsantrag 118
Artikel 19 d (neu)

Artikel 19d

Zusätzliche Genehmigungen für die Inbetriebnahme von nicht mit den TSI übereinstimmenden Fahrzeugen in anderen Mitgliedstaaten

1. Schienenfahrzeuge, die in einem Mitgliedstaat gemäß Artikel 19c zur Inbetriebnahme zugelassen sind, werden von einem anderen Mitgliedstaat oder von anderen Mitgliedstaaten nach diesem Artikel zur Inbetriebnahme zugelassen, falls von diesem Mitgliedstaat oder diesen Mitgliedstaaten eine Zulassung verlangt wird.

2. Der Antragsteller legt der zuständigen Sicherheitsbehörde ein vollständiges technisches Dossier zu dem betreffenden Schienenfahrzeug oder Baumuster eines Schienenfahrzeugs vor und gibt die vorgesehene Verwendung auf dem Netz an. Das Dossier umfasst Folgendes:

a) Nachweis, dass die Inbetriebnahme des Schienenfahrzeugs in einem anderen Mitgliedstaat genehmigt wurde, und Unterlagen zum durchgeführten Verfahren für den Nachweis, dass das Schienenfahrzeug die geltenden Anforderungen bezüglich der Sicherheit erfüllt hat;

b) technische Daten, Instandhaltungsprogramm und Betriebsmerkmale, die von dem Mitgliedstaat, der die erste Genehmigung erteilt hat, und gegebenenfalls von weiteren Mitgliedstaaten akzeptiert wurden;

c) Register mit Nachweisen zum Betrieb und zur Instandhaltung des Fahrzeugs und gegebenenfalls zu technischen Änderungen am Fahrzeug nach dessen Zulassung;

d) technische und betriebliche Merkmale zum Nachweis, dass das Schienenfahrzeug mit den Infrastrukturen und den ortsfesten Anlagen (Energieversorgungssysteme, Systeme für die Zugsteuerung, Zugsicherung und Signalgebung,

Spurweite und Lichtraumprofil der Infrastruktur, maximale Achslast und andere Beschränkungen des Netzes) kompatibel ist.

3. Die in Absatz 2 Buchstaben a und b genannten Angaben können von der Sicherheitsbehörde nicht in Frage gestellt werden, es sei denn, die Sicherheitsbehörde kann das Vorliegen eines Sicherheitsrisikos belegen. Nach Annahme des in Artikel 19e genannten Referenzdokuments kann die Sicherheitsbehörde diesbezüglich keine Vorschrift heranziehen, die in Gruppe A dieses Dokuments eingestuft ist.

4. Die Sicherheitsbehörde kann verlangen, dass ergänzende Informationen vorgelegt, Risikoanalysen durchgeführt oder Tests auf dem Netz vorgenommen werden, um die Übereinstimmung der in Absatz 2 Buchstaben c und d genannten Angaben mit den geltenden nationalen Vorschriften zu überprüfen, die der Kommission gemäß Artikel 8 der Richtlinie 2004/49/EG oder Artikel 16 dieser Richtlinie notifiziert wurden. Nach Annahme des in Artikel 19e genannten Referenzdokuments kann diese Überprüfung ausschließlich bezüglich nationaler Vorschriften vorgenommen werden, die in die Gruppen B oder C dieses Dokuments eingestuft sind. Die Sicherheitsbehörde legt im Einvernehmen mit dem Antragsteller Umfang und Inhalt der verlangten ergänzenden Informationen, Risikoanalysen oder Tests fest. Im Fall von Tests wird die Sicherheitsbehörde beim Infrastrukturverwalter vorstellig, damit die Tests innerhalb von drei Monaten nach Antragstellung erfolgen können.

5. Anträge auf Erteilung einer Inbetriebnahmegenehmigung, die gemäß diesem Artikel gestellt werden, sind Gegenstand einer Entscheidung der zuständigen nationalen Sicherheitsbehörde, die so schnell wie möglich erfolgt und für die folgende Fristen gelten:

a) vier Monate nach Vorlage des in Absatz 2 genannten technischen Dossiers;

b) gegebenenfalls zwei Monate nach Vorlage der ergänzenden Informationen oder der Risikoanalysen, die von der Sicherheitsbehörde gemäß Absatz 4 verlangt wurden;

c) gegebenenfalls zwei Monate nach Vorlage der Ergebnisse der Tests, die von der Sicherheitsbehörde gemäß Absatz 4 verlangt wurden.

Ergeht innerhalb der vorgeschriebenen Fristen keine Entscheidung, gilt die Inbetriebnahme der betreffenden Fahrzeuge als genehmigt. An die Inbetriebnahmegenehmigung können Nutzungsbedingungen und andere Einschränkungen geknüpft sein.

6. Eine ablehnende Entscheidung der zuständigen Sicherheitsbehörde ist zu begründen und kann Gegenstand eines Antrags auf erneute Prüfung sein, der vom Antragsteller innerhalb eines Monats nach Bekanntgabe der Entscheidung zu stellen ist. Die Sicherheitsbehörde hat ihre Entscheidung daraufhin innerhalb eines Monats zu bestätigen oder aufzuheben. Bleibt es bei einer ablehnenden Entscheidung, kann die Regulierungsstelle gemäß Artikel 30 der Richtlinie 2001/14/EG angerufen werden.

7. Sind Fahrzeuge gemäß diesem Artikel in Betrieb zu nehmen, kann die Agentur zur technischen Stellungnahme gemäß Artikel 8a der Verordnung (EG) Nr. 881/2004 angerufen werden.

8. Jeder Mitgliedstaat kann Inbetriebnahmegenehmigungen für in Betrieb befindliche Schienenfahrzeuge erteilen, die sich auf eine Schienenfahrzeugreihe erstrecken. Die zuständige nationale Sicherheitsbehörde setzt den Antragsteller von dem dazu durchzuführenden Verfahren in Kenntnis.

Begründung

Die Verfahren, die die Genehmigung von nicht mit den TSI übereinstimmenden Fahrzeugen betreffen, erfordern mehr Zeit für ihre Durchführung, weil technische Fragen und Probleme während der Analyse der technischen Dossiers auftreten können.

Änderungsantrag von Jörg Leichtfried

Änderungsantrag 119
Artikel 19 d Absatz 3 a (neu)

3a. Die in Absatz 2 Buchstabe a und b genannten Angaben können von der Sicherheitsbehörde nicht in Frage gestellt werden, es sei denn, die Sicherheitsbehörde kann das Vorliegen eines Sicherheitsrisikos belegen und/oder es handelt sich um Fragen des Schutzes der Beschäftigten, für die national ein höheres Schutzniveau vorgeschrieben ist. Dies gilt für alle Vorschriften zur Sicherheit und Gesundheit der Beschäftigten, die nach dem Inkrafttreten der Sicherheitsrichtlinie notifiziert wurden.

Nach Annahme des in Artikel 19e genannten Referenzdokuments kann die Sicherheitsbehörde diesbezüglich keine Vorschrift heranziehen, die in Gruppe A dieses Dokuments eingestuft ist.

Begründung

Es darf nicht zugelassen werden, dass das erreichte Schutzniveau auf nationaler Ebene zum Arbeits- und Gesundheitsschutzes unterlaufen wird. Auf die Besonderheiten des Eisenbahnbetriebs und seine Risiken für die Beschäftigten wurde national durch spezifische Vorschriften Rücksicht genommen. Es muss sichergestellt werden, dass diese besonderen Bestimmungen im Sinne der Subsidiarität und Anerkennung nicht diskriminierender weitergehender nationaler Schutzvorschriften weiterhin Berücksichtigung finden können.

Änderungsantrag von Luigi Cocilovo

Änderungsantrag 120
Artikel 19 d Absatz 4 a (neu)

***Zusätzliche Genehmigung für die
Inbetriebnahme von nicht mit den TSI
übereinstimmenden Fahrzeugen in
anderen Mitgliedstaaten***

***4a. Die zuständige nationale
Sicherheitsbehörde kann verlangen, dass
ergänzende Informationen vorgelegt,
Risikoanalysen durchgeführt oder Tests
auf dem Netz vorgenommen werden, um
die Übereinstimmung der in Absatz 2
Buchstaben c und d genannten Angaben
mit den geltenden nationalen Vorschriften
zu überprüfen, die der Kommission gemäß
Artikel 8 der Richtlinie 2004/49/EG oder
Artikel 16 dieser Richtlinie notifiziert
wurden. Nach Annahme des in Artikel 19e
genannten Referenzdokuments kann diese
Überprüfung ausschließlich bezüglich
nationaler Vorschriften vorgenommen
werden, die in die Gruppen B oder C dieses
Dokuments eingestuft sind.***

***Die zuständige nationale
Sicherheitsbehörde legt im Einvernehmen
mit dem Antragsteller Umfang und Inhalt
der verlangten ergänzenden Informationen,
Risikoanalysen oder Tests fest.***

***Im Fall von Tests wird die
Sicherheitsbehörde beim
Infrastrukturverwalter vorstellig, damit die
Tests nach Antragstellung erfolgen
können.***

Or. en

Begründung

Diese Änderung steht im Einklang mit der Änderung des Artikels 19a (Absatz 1 und Absatz 2 (neu)).

Änderungsantrag von Jörg Leichtfried

Änderungsantrag 121
Artikel 19 d Absatz 4 a (neu)

4a. Die Sicherheitsbehörde kann verlangen, dass ergänzende Informationen vorgelegt, Risikoanalysen durchgeführt oder Tests auf dem Netz vorgenommen werden, um die Übereinstimmung der in Absatz 2 Buchstabe c und d genannten Angaben mit den geltenden nationalen Vorschriften zu überprüfen, die der Kommission gemäß Artikel 8 oder Artikel 16 dieser Richtlinie gemeldet wurden. Nach Annahme des in Artikel 19e genannten Referenzdokuments kann diese Überprüfung ausschließlich bezüglich nationaler Vorschriften vorgenommen werden, die in die Gruppen B oder C dieses Dokuments eingestuft sind. Die Sicherheitsbehörde legt Umfang und Inhalt der verlangten ergänzenden Informationen, Risikoanalysen oder Tests fest. Im Fall von Tests wird die Sicherheitsbehörde beim Infrastrukturverwalter vorstellig, damit die Tests innerhalb von drei Monaten nach Antragstellung erfolgen können.

Or. de

Begründung

Die Sicherheitsbehörde legt auf Grund der vorliegenden Faktenlage die notwendigen Prüfverfahren im Umfang und im Inhalt unabhängig vom Antragsteller fest. Es ist daher nicht ersichtlich, warum die Sicherheitsbehörde dies im Einvernehmen mit dem Antragsteller vornehmen soll. Die ergänzenden Informationen, Risikoanalysen und Tests im „Einvernehmen“ mit dem Antragsteller festzulegen, ist kontraproduktiv und einem hohen Sicherheitsniveau abträglich. „Einvernehmlich“ ist zu streichen.

Änderungsantrag von Luigi Cocilovo

Änderungsantrag 122
Artikel 19 d Absatz 5 a (neu)

Zusätzliche Genehmigung für die Inbetriebnahme von nicht mit den TSI

**übereinstimmenden Fahrzeugen in
anderen Mitgliedstaaten**

**5a. Anträge auf Erteilung einer
Inbetriebnahmegenehmigung, die gemäß
diesem Artikel gestellt werden, sind
Gegenstand einer Entscheidung der
Sicherheitsbehörde, die so schnell wie
möglich erfolgt und für die folgende
Fristen gelten:**

**a) vier Monate nach Vorlage des in Absatz
2 genannten technischen Dossiers;**

**b) gegebenenfalls zwei Monate nach
Vorlage der ergänzenden Informationen
oder der Risikoanalysen, die von der
Sicherheitsbehörde gemäß Absatz 4
verlangt wurden;**

**c) gegebenenfalls zwei Monate nach
Vorlage der Ergebnisse der Tests, die von
der Sicherheitsbehörde gemäß Absatz 4
verlangt wurden.**

**Ergeht innerhalb der vorgeschriebenen
Fristen keine Entscheidung, gilt die
Inbetriebnahme der betreffenden
Fahrzeuge als genehmigt. An die
Inbetriebnahmegenehmigung können
Nutzungsbedingungen und andere
Einschränkungen geknüpft sein.**

Or. en

Begründung

Die Verfahren, die die Genehmigung von nicht mit den TSI übereinstimmenden Fahrzeugen betreffen, erfordern mehr Zeit für ihre Durchführung, weil technische Fragen und Probleme während der Analyse der technischen Dossiers auftreten können.

Änderungsantrag von Jörg Leichtfried

Änderungsantrag 123
Artikel 19 d Absatz 5 a (neu)

**5a. Anträge auf Erteilung einer
Inbetriebnahmegenehmigung, die gemäß
diesem Artikel gestellt werden, sind**

Gegenstand einer Entscheidung der Sicherheitsbehörde, die so schnell wie möglich erfolgt und für die folgende Fristen gelten:

a) vier Monate nach Vorlage des in Absatz 2 genannten technischen Dossiers;

b) gegebenenfalls zwei Monate nach Vorlage der ergänzenden Informationen oder der Risikoanalysen, die von der Sicherheitsbehörde gemäß Absatz 4 verlangt wurden;

c) gegebenenfalls zwei Monate nach Vorlage der Ergebnisse der Tests, die von der Sicherheitsbehörde gemäß Absatz 4 verlangt wurden.

An die Inbetriebnahmegenehmigung können Nutzungsbedingungen und andere Einschränkungen geknüpft sein.

Or. de

Begründung

Einer Genehmigungsfiktion für Fahrzeuge kann nicht zugestimmt werden. Die hiermit verbundenen Sicherheitsrisiken überwiegen das Interesse der Antragsteller an einer schnellen Entscheidung. Gegebenenfalls kann anstelle dessen ein Beschwerdeverfahren eingeführt werden.

Änderungsantrag von Jörg Leichtfried

Änderungsantrag 124
Artikel 19 d Absatz 6 a (neu)

6a. Eine ablehnende Entscheidung der zuständigen Sicherheitsbehörde ist zu begründen und kann Gegenstand eines Antrags auf erneute Prüfung sein, der vom Antragsteller innerhalb eines Monats nach Bekanntgabe der Entscheidung zu stellen ist. Die Sicherheitsbehörde hat ihre Entscheidung daraufhin innerhalb eines Monats zu bestätigen oder aufzuheben. Bleibt es bei einer ablehnenden Entscheidung, besteht die Möglichkeit, ein Verfahren nach Artikel 17 Absatz 3

einzuleiten.

Or. de

Begründung

In Artikel 17 Absatz 3 der Sicherheitsrichtlinie ist die gerichtliche Nachprüfbarkeit den Mitgliedsstaaten überlassen. Die Hierarchie innerhalb der nationalen Behörden spricht gegen den Regulator als Kontrollinstanz, schließlich sind sowohl Sicherheitsbehörde als auch Regulator den Behörden des Mitgliedstaates unterstellt. Zudem müssen Entscheidungen der Sicherheitsbehörde gemäß Artikel 17 bereits heute gerichtlich nachprüfbar sein, und es mangelt dem derzeitigen Regulator an dem notwendigen Fachwissen.

Änderungsantrag von Luigi Cocilovo

Änderungsantrag 125
Artikel 19 d Absatz 8 a (neu)

***Zusätzliche Genehmigung für die
Inbetriebnahme von nicht mit den TSI
übereinstimmenden Fahrzeugen in
anderen Mitgliedstaaten***

***8a. Jeder Mitgliedstaat kann
Inbetriebnahmegenehmigungen für in
Betrieb befindliche Schienenfahrzeuge
erteilen, die sich auf eine
Schienenfahrzeugreihe erstrecken. Die
zuständige nationale Sicherheitsbehörde
setzt den Antragsteller von dem dazu
durchzuführenden Verfahren in Kenntnis.***

Or. en

Begründung

Diese Änderung steht im Einklang mit der Änderung des Artikels 19a (Absatz 1 und Absatz 2 (neu)).

Änderungsantrag von Jörg Leichtfried

Änderungsantrag 126
Artikel 19 e Absatz 2 a (neu)

2a. Die Agentur gründet eine

Arbeitsgruppe nach Artikel 3 Absatz 1 der Verordnung (EG) Nr. 881/2004 und nimmt die Einstufung der erforderlichen nationalen Vorschriften im Hinblick auf die Annahme eines Referenzdokuments gemäß deren Artikel 8a vor. Die nationalen Behörden und Vertreter der Arbeitnehmerorganisationen nach Artikel 3 Absatz 1 Unterabsatz 2 jener Verordnung arbeiten bei der Durchführung dieser Aufgabe mit der Agentur zusammen.

Or. de

Begründung

Im Verfahren zur Einstufung der nationalen Vorschriften in die Gruppe B muss sichergestellt sein, dass die spezifischen nationalen ArbeitnehmerInnenschutzvorschriften nicht durch unzureichende Bestimmungen in den TSI oder anderen allgemein gültigen Normen beliebig ausgetauscht werden, sondern ihr Inhalt und ihr Schutzniveau von einer unabhängigen ExpertInnengruppe (angelehnt an Artikel 3 (1) VO-EEA) in der Eisenbahnagentur bewertet werden. Nur wenn tatsächlich eine Gleichwertigkeit gewährleistet ist, darf es zur gegenseitigen Anerkennung kommen. Die Vertreter der Beschäftigten sind in die Arbeiten einer solchen ExpertInnengruppe zum Arbeits- und Gesundheitsschutz einzubeziehen.

Änderungsantrag von Robert Navarro

Änderungsantrag 127
Artikel 19 b (neu)

Artikel 19b

Baumusterzulassung für Fahrzeuge

1. Lässt ein Mitgliedstaat ein Fahrzeug zu, stellt dies gleichzeitig die Zulassung des Baumusters des Fahrzeuges dar.

2. Ein Fahrzeug, das einem Baumuster entspricht, das in einem Mitgliedstaat bereits zugelassen ist, wird durch diesen Mitgliedstaat auf der Grundlage einer Konformitätserklärung, die vom Antragsteller vorgelegt wird, ohne zusätzliche Prüfung zugelassen. Ändern sich allerdings die Bestimmungen der TSI oder der nationalen Vorschriften, aufgrund derer das Baumuster eines Fahrzeugs

zugelassen wurde, entscheiden die Mitgliedstaaten, ob die bereits erteilten Baumusterzulassungen gültig bleiben oder ob sie erneuert werden müssen. Die Kriterien, die eine nationale Sicherheitsbehörde im Falle der Erneuerung einer Baumusterzulassung überprüft, dürfen nur die geänderten Regelungen betreffen. Die Erneuerung einer Baumusterzulassung berührt die Zulassungen von Fahrzeugen nicht, die bereits vorher auf der Grundlage von zugelassenen Baumustern erteilt wurden.

3. Die Kommission legt das Muster einer Konformitätserklärung nach dem in Artikel 21 Absatz 3 genannten Verfahren auf der Grundlage eines Entwurfs der Agentur fest.

4. Die Konformitätserklärung wird folgendermaßen erstellt:

a) für mit den TSI übereinstimmende Fahrzeuge nach den Prüfverfahren für TSI;

a) für nicht mit den TSI übereinstimmende Fahrzeuge nach den Prüfverfahren, die durch eine Entscheidung der Kommission nach dem in Artikel 21 Absatz 3 genannten Verfahren festgelegt werden.

5. Der Antragsteller kann eine Baumusterzulassung in mehreren Mitgliedstaaten gleichzeitig beantragen. In diesem Fall arbeiten die nationalen Sicherheitsbehörden zusammen, um das Verfahren zu vereinfachen und den Verwaltungsaufwand so gering wie möglich zu halten.

6. Die Baumusterzulassungen werden in dem in Artikel 19g vorgesehenen Europäischen Register der zugelassenen Baumuster von Fahrzeugen eingetragen. Aus diesem Register geht/gehen der Mitgliedstaat/die Mitgliedstaaten hervor, in dem/denen das Baumuster eines Fahrzeugs zugelassen ist.

Begründung

Die Einführung eines Verfahrens für eine Baumusterzulassung für Fahrzeuge kann die gegenseitige Anerkennung von Schienenfahrzeugen beträchtlich erleichtern.

Änderungsantrag von Josu Ortuondo Larrea

Änderungsantrag 128
Artikel 19 f (neu)

Artikel 19f

Einstufung der staatlichen Vorschriften

1. Zur Erleichterung des Verfahrens der Erteilung von Inbetriebnahmegenehmigungen für in Betrieb befindliche Fahrzeugen gemäß Artikel 19e werden die staatlichen Vorschriften entsprechend Anhang VIa in drei Gruppen eingestuft.

2. Die Agentur nimmt den Erlass, die Klassifizierung und die Einstufung der erforderlichen staatlichen Vorschriften im Hinblick auf die Annahme eines Referenzdokuments gemäß Artikel 8a der Verordnung (EG) Nr. 881/2004 vor. Die staatlichen Behörden arbeiten bei der Durchführung dieser Aufgabe mit der Agentur zusammen.

3. Die Maßnahmen, die eine Änderung nicht wesentlicher Bestimmungen der vorliegenden Richtlinie oder eine Ergänzung der vorliegenden Richtlinie bewirken und die Verabschiedung von Referenzdokumenten sowie die eventuelle Entscheidung betreffen, eine auf den Empfehlungen der Agentur basierende Aktualisierung durchzuführen, werden nach dem Regelungsverfahren mit Kontrolle gemäß Artikel 21 Absatz 4 erlassen. Aus zwingenden Gründen der Dringlichkeit kann die Kommission das in Artikel 21 Absatz 4a genannte

Dringlichkeitsverfahren anwenden.

Or. es

Änderungsantrag von Josu Ortuondo Larrea

Änderungsantrag 129
Artikel 20 Absatz 4

4. Ist ein Mitgliedstaat oder die Kommission der Auffassung, dass eine von einem anderen Mitgliedstaat benannte Stelle den relevanten Kriterien nicht entspricht, so konsultiert die Kommission die betroffenen Parteien umgehend. Die Kommission unterrichtet den betreffenden Mitgliedstaat nach Anhörung des Ausschusses gemäß dem Verfahren nach Artikel 21 Absatz 2 über alle Änderungen, die erforderlich sind, damit die benannte Stelle den ihr zuerkannten Status behalten kann.

4. Ist ein Mitgliedstaat oder die Kommission der Auffassung, dass eine von einem anderen Mitgliedstaat benannte Stelle den relevanten Kriterien nicht entspricht, so konsultiert die Kommission die betroffenen Parteien ***und die Agentur gemäß Artikel 13 der Verordnung (EWG) Nr. 881/2004*** umgehend. ***Die Kommission kann auch eine Stellungnahme der Agentur verlangen.*** Die Kommission unterrichtet den betreffenden Mitgliedstaat nach Anhörung des Ausschusses gemäß dem Verfahren nach Artikel 21 Absatz 2 über alle Änderungen, die erforderlich sind, damit die benannte Stelle den ihr zuerkannten Status behalten kann.

Or. fr

Begründung

Die Möglichkeit, dass die Kommission Konsultationen durchführt und die Stellungnahme der Agentur zu Fragen verlangt, die sich auf die Zulassung von benannten Stellen beziehen, ist für die Entscheidungsfindung notwendig.

Änderungsantrag von Josu Ortuondo Larrea

Änderungsantrag 130
Artikel 24

1. Die Mitgliedstaaten tragen dafür Sorge, dass Infrastrukturregister und Fahrzeugregister veröffentlicht und regelmäßig aktualisiert werden. Darin werden für das jeweilige Teilsystem oder Teile davon die Hauptmerkmale (z. B. die ***entfällt***

Eckwerte) und deren Übereinstimmung mit den in den anzuwendenden TSI vorgeschriebenen Merkmalen dargestellt. Zu diesem Zweck ist in jeder TSI genau anzugeben, welche Angaben die Infrastruktur- und Fahrzeugregister enthalten müssen.

2. Ein Exemplar dieser Register wird den betreffenden Mitgliedstaaten und der Agentur übermittelt und den betroffenen Parteien, zumindest den Fachleuten der Branche, zugänglich gemacht.

3. Die Agentur entwirft einen Leitfaden zur Erstellung der Infrastruktur- und der Fahrzeugregister, in dem deren Inhalte beschrieben und Empfehlungen zum Format sowie zum Aktualisierungsabstand und der Verwendungsweise abgegeben werden. Ferner wird in dem Leitfaden angegeben, wie dieser Artikel auf Infrastruktureinrichtungen und Fahrzeuge, die vor dem Inkrafttreten dieser Richtlinie in Betrieb genommen werden, anzuwenden ist. Die Kommission verabschiedet den Leitfaden nach Anhörung des Ausschusses gemäß dem in Artikel 21 Absatz 2 genannten Verfahren.

Or. es

Änderungsantrag von Josu Ortuondo Larrea

Änderungsantrag 131
Artikel 24 a (neu)

Artikel 24a

System der Fahrzeugnummerierung

1. Jedes Fahrzeug, das im Eisenbahnsystem der Gemeinschaft in Betrieb genommen wird, besitzt eine Europäische Fahrzeugnummer (EFN), die ihm bei der Erteilung der ersten Inbetriebnahmegenehmigung zugewiesen wird.

2. Der Antragsteller der ersten Genehmigung ist dafür verantwortlich, dass das betreffende Fahrzeug mit der ihm zugewiesenen EFN gekennzeichnet wird.

3. Die TSI Verkehrsbetrieb und Verkehrssteuerung enthält die notwendigen Einzelheiten für die ordnungsgemäße Identifizierung und die Funktionsweise der EFN.

4. Eine EFN wird einem Fahrzeug nur ein einziges Mal zugewiesen, es sei denn die TSI Verkehrsbetrieb und Verkehrssteuerung lässt eine andere Alternative zu.

5. Unbeschadet des vorstehenden Absatzes 1 können die Mitgliedstaaten im Falle von Fahrzeugen, deren erstmalige Inbetriebnahme in einem Drittland erfolgt ist, zulassen, dass solche Fahrzeuge betrieben werden, die nach einem vom gemeinschaftlichen abweichenden Codierungssystem eindeutig gekennzeichnet sind. Hat aber ein Mitgliedstaat die Inbetriebnahme solcher Fahrzeuge in seinem Hoheitsgebiet genehmigt, müssen die sie betreffenden Angaben nach Artikel 24b Absatz 2 in das Einstellungsregister des genehmigenden Mitgliedstaats aufgenommen werden.

Or. es

Änderungsantrag von Josu Ortuondo Larrea

Änderungsantrag 132
Artikel 24 b (neu)

Artikel 24b

Staatliches Einstellungsregister

1. Jeder Mitgliedstaat führt ein Register der Schienenfahrzeuge, die in seinem Hoheitsgebiet zugelassen sind. Dieses Register weist folgende Merkmale auf:

a) Das Register wird von einer von allen Eisenbahnunternehmen unabhängigen Stelle geführt und aktualisiert.

b) Das Register ist den in den Artikeln 16 und 21 der Richtlinie 2004/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. April 2004 über Eisenbahnsicherheit in der Gemeinschaft („Richtlinie über die Eisenbahnsicherheit“) genannten Sicherheitsbehörden und Untersuchungsstellen zugänglich. Darüber hinaus ist es auf Antrag bei berechtigtem Interesse den in Artikel 30 der Richtlinie 2001/14/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 26. Februar 2001 über die Zuweisung von Fahrwegkapazität der Eisenbahn, die Erhebung von Entgelten für die Nutzung von Eisenbahninfrastruktur und die Sicherheitsbescheinigung genannten Regulierungsstellen, der Agentur, dem Eisenbahnunternehmen und den Infrastrukturbetreibern sowie allen Personen oder Organisationen zugänglich, die Fahrzeuge registrieren oder im Register erwähnt sind.

2. Die gemeinsamen Spezifikationen für das Register werden nach dem in Artikel 21 Absatz 3 genannten Verfahren auf der Grundlage des Entwurfs der Spezifikationen der Agentur festgelegt. Dieser Entwurf der Spezifikationen umfasst folgende Punkte: Inhalt, Datenformat, funktionale und technische Architektur, Betriebsart, einschließlich der Verfahren für den Datenaustausch, sowie Regeln für Dateneingabe und -abfrage. Das Register enthält mindestens folgende Angaben für jedes Fahrzeug:

a) Angaben zur EG-Prüferklärung und der ausstellenden Stelle;

b) Bezugnahmen auf das Europäische Register der zugelassenen Baumuster von Fahrzeugen nach Artikel 24c;

c) Angaben zum Eigner oder Halter/Besitzer des Fahrzeugs und zur entsprechenden EFN;

d) etwaige Betriebsbeschränkungen für das Fahrzeug;

e) die für die Instandhaltung verantwortliche Stelle. Ist diese Information im Zeitpunkt der Inbetriebnahmegenehmigung nicht verfügbar, kann sie nachträglich, aber stets vor der Nutzung des Fahrzeugs durch ein Eisenbahnunternehmen hinzugefügt werden.

3. Der Halter/Besitzer der Eintragung teilt den Behörden jedes Mitgliedstaats, in dem das Fahrzeug zugelassen ist, unverzüglich jede Änderung der im nationalen Einstellungsregister gespeicherten Daten, die Verschrottung eines Fahrzeugs und seine Entscheidung, es aus dem Register löschen zu lassen, mit.

4. Wenn auch die EFN der Mitgliedstaaten nicht verbunden sind, aktualisiert doch jeder Mitgliedstaat sein Register gemäß den durch einen anderen Mitgliedstaat in seinem eigenen Register vorgenommenen Änderungen, soweit es um ihn betreffende Daten geht.

Or. es

Änderungsantrag von Josu Ortuondo Larrea

Änderungsantrag 133
Artikel 24 c (neu)

Artikel 24c

Europäische Register der zugelassenen Baumuster von Fahrzeugen

1. Von der Agentur wird ein Europäisches Register der zur Inbetriebnahme auf dem Eisenbahnnetz der Europäischen Gemeinschaft zugelassenen Baumuster von

***Fahrzeugen eingerichtet und geführt.
Dieses Register weist folgende Merkmale
auf:***

***a) Es ist öffentlich und allen auf
elektronischem Wege zugänglich.***

***b) Es entspricht den in Absatz 4
aufgeführten gemeinsamen
Spezifikationen.***

c) Es ist mit allen EFN verknüpft.

***2. Dieses Register enthält folgende
Angaben für jedes Baumuster eines
Fahrzeugs:***

***a) die technischen Merkmale des
Baumusters des Fahrzeugs gemäß den
einschlägigen TSI;***

b) den Namen des Herstellers;

***c) die Daten, die Referenzen und die
Mitgliedstaaten, die die verschiedenen
Zulassungen für dieses Baumuster eines
Fahrzeugs erteilt haben, einschließlich
aller Beschränkungen und eines etwaigen
Entzugs.***

***3. Wird eine Baumusterzulassung in einem
Mitgliedstaat erteilt, geändert, ausgesetzt
oder entzogen, unterrichtet die nationale
Sicherheitsbehörde dieses Mitgliedstaats
die Agentur unverzüglich, damit diese das
Register aktualisieren kann.***

***4. Die gemeinsamen Spezifikationen für
das Register werden nach dem in Artikel 21
Absatz 4 genannten Verfahren auf der
Grundlage des Entwurfs der
Spezifikationen der Agentur festgelegt.
Dieser Entwurf der Spezifikationen umfasst
folgende Punkte: Inhalt, Datenformat,
funktionale und technische Architektur,
Betriebsart sowie Regeln für Dateneingabe
und -abfrage.***

Or. es

Artikel 19g

***Europäisches Register der zugelassenen
Baumuster von Fahrzeugen***

1. Von der Agentur wird ein Europäisches Register der zur Inbetriebnahme auf dem Eisenbahnnetz der Europäischen Gemeinschaft zugelassenen Baumuster von Fahrzeugen eingerichtet und geführt. Dieses Register weist folgende Merkmale auf:

- a) Es ist öffentlich und allen auf elektronischem Wege zugänglich.***
- b) Es entspricht den in Absatz 4 aufgeführten gemeinsamen Spezifikationen.***
- c) Es ist mit allen nationalen Einstellungsregistern verbunden.***

2. Dieses Register enthält folgende Angaben für jedes Baumuster eines Fahrzeugs:

- a) die technischen Merkmale des Baumusters des Fahrzeugs gemäß den einschlägigen TSI;***
- b) den Namen des ursprünglichen Herstellers und jeder Stelle, die später eine Umrüstung oder eine Erneuerung vorgenommen hat;***
- c) die Daten, die Referenzen und die Mitgliedstaaten, die die verschiedenen Zulassungen für dieses Baumuster eines Fahrzeugs erteilt haben, einschließlich aller Beschränkungen und eines etwaigen Entzugs.***

3. Wird eine Baumusterzulassung in einem Mitgliedstaat erteilt, geändert, ausgesetzt oder entzogen, unterrichtet die nationale Behörde dieses Mitgliedstaats die Agentur unverzüglich, damit diese das Register

aktualisieren kann.

4. Die gemeinsamen Spezifikationen für das Register werden nach dem in Artikel 21 Absatz 3 genannten Verfahren auf der Grundlage des Entwurfs der Spezifikationen der Agentur festgelegt. Dieser Entwurf der Spezifikationen umfasst folgende Punkte: Inhalt, Datenformat, funktionale und technische Architektur, Betriebsart sowie Regeln für Dateneingabe und -abfrage.

Or. fr

Begründung

Um die gegenseitige Anerkennung von Fahrzeugen zu erleichtern und von den Baumusterzulassungen für Fahrzeuge zu profitieren, ist es notwendig, ein Europäisches Register der zugelassenen Baumuster von Fahrzeugen einzurichten.

Änderungsantrag von Gabriele Albertini, Jas Gawronski

Änderungsantrag 135
Artikel 24 a (neu)

Artikel 24a

Von der Agentur wird ein Europäisches Register der zugelassenen Baumuster von Fahrzeugen eingerichtet und geführt. Dieses Register enthält die von den Mitgliedstaaten zugelassenen Baumuster von Schienenfahrzeugen und ist auf elektronischem Wege zugänglich. Die Mitgliedstaaten unterrichten die Agentur regelmäßig von erteilten oder ausgesetzten Genehmigungen.

Or. en

Begründung

Die Agentur muss die auf nationaler Ebene erteilten Genehmigungen überwachen und ein Europäisches Fahrzeugregister einrichten, das über eine Website in der EU zugänglich ist.

Änderungsantrag von Luigi Cocilovo

Änderungsantrag 136
Artikel 24 Absatz 2 a (neu)

2a. Von der Agentur wird ein Europäisches Register der zugelassenen Baumuster von Fahrzeugen eingerichtet und geführt. Dieses Register enthält die von den Mitgliedstaaten zugelassenen Baumuster von Schienenfahrzeugen und ist auf elektronischem Wege zugänglich. Die Mitgliedstaaten unterrichten die Agentur regelmäßig von erteilten oder ausgesetzten Genehmigungen.

Or. en

Begründung

Die Agentur muss die auf nationaler Ebene erteilten Genehmigungen überwachen und ein Europäisches Fahrzeugregister einrichten, das über eine Website in der EU zugänglich ist.

Änderungsantrag von Paolo Costa

Änderungsantrag 137
Artikel 25 Absatz 2 a (neu)

2a. Bis zum 1. Januar 2015 wird der Agentur die Aufgabe übertragen, Genehmigungen für mit den TSI übereinstimmende Fahrzeuge, die im Eisenbahnsystem der Gemeinschaft in Betrieb genommen werden sollen, zu erteilen. Diese Übertragung erfolgt in Zusammenarbeit mit den nationalen Behörden der Mitgliedstaaten.

Or. en

Begründung

Langfristig sollte die Rolle der Agentur gestärkt werden. Die Aufgabe der Erteilung von Genehmigungen für Schienenfahrzeuge sollte auf die Europäische Eisenbahnagentur übertragen werden. Ziel ist die Senkung der Kosten für den gesamten Eisenbahnsektor, wenn die Europäische Eisenbahnagentur die Arbeit im Zusammenhang mit der technischen Harmonisierung der TSI selbst abgeschlossen hat (z. B. im Luftfahrtsektor ist die Europäische

Agentur für Flugsicherheit für Musterzulassungen und die Zulassung bestimmter Modelle von Flugzeugen, Motoren oder Teilen, die für den Einsatz in der Europäischen Union zugelassen sind, zuständig).

Änderungsantrag von Paolo Costa

Änderungsantrag 138
Artikel 25 a (neu)

Artikel 25a

Unbeschadet der einschlägigen gemeinschaftlichen Rechtsvorschriften, insbesondere der Gemeinschaftsregeln für staatliche Beihilfen und der Richtlinie 98/34/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 22. Juni 1998 über ein Informationsverfahren auf dem Gebiet der Normen und technischen Vorschriften¹ können die Mitgliedstaaten die Nachrüstung von bereits im Betrieb befindlichen Schienenfahrzeugen und Eisenbahninfrastrukturen, die den Anforderungen der Interoperabilität entsprechen, fördern.

¹ABl. L 204 vom 21.7.1998, S. 37. Zuletzt geändert durch die Beitrittsakte 2003.

Or. en

Begründung

Um die Interoperabilität von Schienenfahrzeugen im Eisenbahnsysteme der EU zu fördern, sollte es den Mitgliedstaaten erlaubt sein, Anreize zu bieten, durch die bestehende Schienenfahrzeuge und Eisenbahninfrastrukturen nachgerüstet werden sollen. Hierdurch wird es möglich sein, in geeigneten Fällen Schienenfahrzeuge und Infrastrukturen zu modernisieren und eine Marktintegration zu erreichen, wobei gleichzeitig ein Beitrag zur Verlagerung hin zu nachhaltigeren Verkehrsträgern geleistet wird.

Änderungsantrag von Gabriele Albertini, Jas Gawronski

Änderungsantrag 139
Artikel 28 Unterabsatz 1

Alle **drei** Jahre berichtet die Kommission dem Europäischen Parlament und dem Rat über die Fortschritte bei der Herbeiführung der Interoperabilität des Eisenbahnsystems. Dieser Bericht umfasst auch eine Analyse der Fälle nach Artikel 7.

1. Alle **zwei** Jahre berichtet die Kommission dem Europäischen Parlament und dem Rat über die Fortschritte bei der Herbeiführung der Interoperabilität des Eisenbahnsystems. Dieser Bericht umfasst auch eine Analyse der Fälle nach Artikel 7.

2. Dieser Bericht umfasst auch eine Analyse der Möglichkeiten für eine Ausweitung der Aufgaben der Agentur mit dem Ziel, die Verfahren im Zusammenhang mit der Genehmigung von nicht mit den TSI übereinstimmenden Fahrzeugen zu vereinfachen und zu zentralisieren. Dieser Überprüfungsprozess wird in Zusammenarbeit mit den Mitgliedstaaten durchgeführt.

Or. en

Begründung

Mit dieser Änderung wird der gleiche Zweck wie mit dem vorhergehenden Änderungsantrag zu Artikel 19a (neuer Absatz 3) verfolgt, was die langfristige Rolle der Agentur betrifft.

Änderungsantrag von Luigi Cocilovo

Änderungsantrag 140 Artikel 28 Unterabsatz 1

Alle **drei** Jahre berichtet die Kommission dem Europäischen Parlament und dem Rat über die Fortschritte bei der Herbeiführung der Interoperabilität des Eisenbahnsystems. Dieser Bericht umfasst auch eine Analyse der Fälle nach Artikel 7.

1. Alle **zwei** Jahre berichtet die Kommission dem Europäischen Parlament und dem Rat über die Fortschritte bei der Herbeiführung der Interoperabilität des Eisenbahnsystems. **Dieser Bericht umfasst auch eine Analyse der Fälle nach Artikel 7.**

2. Dieser Bericht umfasst auch eine Analyse der Möglichkeiten für eine Ausweitung der Aufgaben der Agentur mit dem Ziel, die Verfahren im Zusammenhang mit der Genehmigung von nicht mit den TSI übereinstimmenden Fahrzeugen zu vereinfachen und zu zentralisieren. Dieser Überprüfungsprozess wird in Zusammenarbeit mit den Mitgliedstaaten durchgeführt.

Begründung

Mit dieser Änderung wird der gleiche Zweck wie mit dem vorhergehenden Änderungsantrag zu Artikel 19a (neuer Absatz 3) verfolgt, was die langfristige Rolle der Agentur betrifft.

Änderungsantrag von Josu Ortuondo Larrea

Änderungsantrag 141
Anhang I Nummer 1.1. Absatz 3

Diese Infrastruktur umfasst Verkehrssteuerungs-, Ortungs- und Navigationssysteme: Datenverarbeitungs- und Telekommunikationseinrichtungen, die für den Personenfernverkehr und den Güterverkehr auf diesem Netz zur Gewährleistung eines sicheren und ausgewogenen Netzbetriebs und einer wirksamen Verkehrssteuerung vorgesehen sind.

Diese Infrastruktur umfasst Verkehrssteuerungs-, Ortungs- und Navigationssysteme: Datenverarbeitungs- und Telekommunikationseinrichtungen, die für den Personenfernverkehr und den Güterverkehr auf diesem Netz **und für die Fakturierung des Stromverbrauchs über die Elektrifizierungssysteme auf elektrifizierten Strecken** zur Gewährleistung eines sicheren und ausgewogenen Netzbetriebs und einer wirksamen Verkehrssteuerung vorgesehen sind.

Änderungsantrag von Robert Navarro

Änderungsantrag 142
Anhang I Nummer 1.1. Absatz 3

Diese Infrastruktur umfasst Verkehrssteuerungs-, Ortungs- und Navigationssysteme: Datenverarbeitungs- und Telekommunikationseinrichtungen, die für den Personenfernverkehr und den Güterverkehr auf diesem Netz zur Gewährleistung eines sicheren und ausgewogenen Netzbetriebs und einer wirksamen Verkehrssteuerung vorgesehen sind.

Diese Infrastruktur umfasst Verkehrssteuerungs-, Ortungs- und Navigationssysteme: Datenverarbeitungs- und Telekommunikationseinrichtungen, die für den Personenfernverkehr und den Güterverkehr auf diesem Netz **und für die Fakturierung des Stromverbrauchs über die Elektrifizierungssysteme auf elektrifizierten Strecken** zur Gewährleistung eines sicheren und ausgewogenen Netzbetriebs und einer wirksamen Verkehrssteuerung vorgesehen sind.

Begründung

Die Anzahl verschiedener Zähler- und Datenübermittlungssysteme im Bereich der Fakturierung der von den Zügen verbrauchten Energie beim elektrischen Antrieb nimmt zur Zeit gerade wegen der Tatsache zu, dass die Betreiber der Eisenbahninfrastruktur und die nationalen für die Verwaltung der Stromnetze verantwortlichen Stellen auf nationaler und außereuropäischer Ebene diesbezügliche Anforderungen stellen. Eine europäische Spezifikation, die von allen Akteuren des Eisenbahnsektors und des Stromsektors und von den Steuerbehörden in denjenigen Ländern, wo dies notwendig ist, anerkannt wird, ist erforderlich. Dies könnte unter Umständen im Rahmen der TSI Energie erfolgen.

Änderungsantrag von Josu Ortuondo Larrea

Änderungsantrag 143
Anhang I Nummer 1.2.

1.2. FAHRZEUGE

Zu den Fahrzeugen zählt jegliches Material, das für den Verkehr auf der Gesamtheit oder einem Teil des konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystems geeignet ist, einschließlich:

- Diesel-Triebzüge oder elektrische Triebzüge;
- Diesel-Triebfahrzeuge oder elektrische Triebfahrzeuge;
- Personenwagen;
- Güterwagen, einschließlich Fahrzeuge für die Beförderung von Lastkraftwagen.

Darunter fallen auch mobile Ausrüstungen für Bau und Instandhaltung von Eisenbahninfrastrukturen, sie sind aber nicht oberste Priorität.

Jede einzelne dieser Kategorien ist wie folgt

1.2. FAHRZEUGE

Zu den Fahrzeugen zählt jegliches Material, das für den Verkehr auf der Gesamtheit oder einem Teil des konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystems geeignet ist, einschließlich:

- Diesel-Triebzüge oder elektrische Triebzüge;
- Diesel-Triebfahrzeuge oder elektrische Triebfahrzeuge;
- Personenwagen;
- Güterwagen, einschließlich Fahrzeuge für die Beförderung von Lastkraftwagen.

Auch jegliches Material, das für den Verkehr auf der Gesamtheit oder einem Teil des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsnetzes geeignet ist, zählt dazu, selbst wenn seine Höchstgeschwindigkeit unter 190 km/h liegt.

Darunter fallen auch mobile Ausrüstungen für Bau und Instandhaltung von Eisenbahninfrastrukturen, sie sind aber nicht oberste Priorität.

Jede einzelne dieser Kategorien ist wie folgt

unterteilt:

- Fahrzeuge für den grenzüberschreitenden Verkehr;
- Fahrzeuge für den innerstaatlichen Verkehr.

unterteilt:

- Fahrzeuge für den grenzüberschreitenden Verkehr;
- Fahrzeuge für den innerstaatlichen Verkehr.

Or. fr

Änderungsantrag von Robert Navarro

Änderungsantrag 144 Anhang I Nummer 1.2.

1.2. Zu den Fahrzeugen zählt jegliches Material, das für den Verkehr auf der Gesamtheit oder einem Teil des konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystems geeignet ist, einschließlich:

- Diesel-Triebzüge oder elektrische Triebzüge;
- Diesel-Triebfahrzeuge oder elektrische Triebfahrzeuge;
- Personenwagen;
- Güterwagen, einschließlich Fahrzeuge für die Beförderung von Lastkraftwagen.

Darunter fallen auch mobile Ausrüstungen für Bau und Instandhaltung von Eisenbahninfrastrukturen, sie sind aber nicht oberste Priorität.

Jede einzelne dieser Kategorien ist wie folgt unterteilt:

- Fahrzeuge für den grenzüberschreitenden Verkehr;
- Fahrzeuge für den innerstaatlichen

1.2. Zu den Fahrzeugen zählt jegliches Material, das für den Verkehr auf der Gesamtheit oder einem Teil des konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystems geeignet ist, einschließlich:

- Diesel-Triebzüge oder elektrische Triebzüge;
- Diesel-Triebfahrzeuge oder elektrische Triebfahrzeuge;
- Personenwagen;
- Güterwagen, einschließlich Fahrzeuge für die Beförderung von Lastkraftwagen.

Auch jegliches Material, das für den Verkehr auf der Gesamtheit oder einem Teil des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsnetzes geeignet ist und dessen Höchstgeschwindigkeit unter 190 km/h liegt, zählt dazu.

Darunter fallen auch mobile Ausrüstungen für Bau und Instandhaltung von Eisenbahninfrastrukturen, sie sind aber nicht oberste Priorität.

Jede einzelne dieser Kategorien ist wie folgt unterteilt:

- Fahrzeuge für den grenzüberschreitenden Verkehr;
- Fahrzeuge für den innerstaatlichen

Begründung

Beim Geltungsbereich der neuen Interoperabilitätsrichtlinie - wie übrigens auch bei den beiden derzeit geltenden Richtlinien - hat man versäumt, den Fall des Materials zu regeln, dessen Höchstgeschwindigkeit unter 200 km/h liegt (im Allgemeinen bei 160 km/h) und das auf den Hochgeschwindigkeitsstrecken verkehrt: beispielsweise Material im Regional- und Güterverkehr, das auf den neuen oder für Hochgeschwindigkeitszüge umgerüsteten Strecken verkehrt.

Änderungsantrag von Inés Ayala Sender

 Änderungsantrag 145
 Anhang I Nummer 1.2

1.2. FAHRZEUGE

Zu den Fahrzeugen zählt jegliches Material, das für den Verkehr auf der Gesamtheit oder einem Teil des konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystems geeignet ist, einschließlich:

- Diesel-Triebzüge oder elektrische Triebzüge;
- Diesel-Triebfahrzeuge oder elektrische Triebfahrzeuge;
- Personenwagen;
- Güterwagen, einschließlich Fahrzeuge für die Beförderung von Lastkraftwagen.

Darunter fallen auch mobile Ausrüstungen für Bau und Instandhaltung von Eisenbahninfrastrukturen, sie sind aber nicht oberste Priorität.

Jede einzelne dieser Kategorien ist wie folgt

1.2. FAHRZEUGE

Zu den Fahrzeugen zählt jegliches Material, das für den Verkehr auf der Gesamtheit oder einem Teil des konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystems geeignet ist, einschließlich:

- Diesel-Triebzüge oder elektrische Triebzüge;
- Diesel-Triebfahrzeuge oder elektrische Triebfahrzeuge;
- Personenwagen;
- Güterwagen, einschließlich Fahrzeuge für die Beförderung von Lastkraftwagen.

Auch alle Fahrzeuge, die für den Verkehr auf der Gesamtheit oder einem Teil des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsnetzes geeignet sind, zählen dazu, selbst wenn ihre Höchstgeschwindigkeit unter 190 km/h liegt.

Darunter fallen auch mobile Ausrüstungen für Bau und Instandhaltung von Eisenbahninfrastrukturen, sie sind aber nicht oberste Priorität.

Jede einzelne dieser Kategorien ist wie folgt

unterteilt:

- Fahrzeuge für den grenzüberschreitenden Verkehr;
- Fahrzeuge für den innerstaatlichen Verkehr.

unterteilt:

- Fahrzeuge für den grenzüberschreitenden Verkehr;
- Fahrzeuge für den innerstaatlichen Verkehr.

Or. es

Begründung

Hierdurch sollen einige mögliche Mängel der vorherigen Interoperabilitätsrichtlinien beseitigt werden.

Änderungsantrag von Josu Ortuondo Larrea

Änderungsantrag 146

Anhang I Nummer 2.1. Absatz 2 zweiter Gedankenstrich

- eigens für Hochgeschwindigkeitszüge ausgebaute Strecken, die für Geschwindigkeiten von **rund 200** km/h ausgelegt sind;

- eigens für Hochgeschwindigkeitszüge ausgebaute Strecken, die für Geschwindigkeiten von **mehr als 190** km/h ausgelegt sind;

Or. es

Änderungsantrag von Josu Ortuondo Larrea

Änderungsantrag 147

Anhang I Nummer 2.1. Absatz 3

Diese Infrastruktur umfasst Verkehrssteuerungs-, Ortungs- und Navigationssysteme: Datenverarbeitungs- und Telekommunikationseinrichtungen, die für den Personenverkehr auf diesen Strecken zur Gewährleistung eines sicheren und ausgewogenen Netzbetriebs und einer wirksamen Verkehrssteuerung vorgesehen sind.

Diese Infrastruktur umfasst Verkehrssteuerungs-, Ortungs- und Navigationssysteme: Datenverarbeitungs- und Telekommunikationseinrichtungen, die für den Personenfernverkehr **und ggf. den Güterverkehr** auf diesen Strecken **sowie für die Fakturierung des Stromverbrauchs über die Elektrifizierungssysteme auf elektrifizierten Strecken** zur Gewährleistung eines sicheren und ausgewogenen Netzbetriebs und einer wirksamen Verkehrssteuerung vorgesehen sind.

Änderungsantrag von Robert Navarro

Änderungsantrag 148
Anhang I Nummer 2.1. Absatz 3

Diese Infrastruktur umfasst Verkehrssteuerungs-, Ortungs- und Navigationssysteme: Datenverarbeitungs- und Telekommunikationseinrichtungen, die für den Personenfernverkehr und den Güterverkehr auf diesem Netz zur Gewährleistung eines sicheren und ausgewogenen Netzbetriebs und einer wirksamen Verkehrssteuerung vorgesehen sind.

Diese Infrastruktur umfasst Verkehrssteuerungs-, Ortungs- und Navigationssysteme: Datenverarbeitungs- und Telekommunikationseinrichtungen, die für den Personenfernverkehr und den Güterverkehr auf diesem Netz **und für die Fakturierung des Stromverbrauchs über die Elektrifizierungssysteme auf elektrifizierten Strecken** zur Gewährleistung eines sicheren und ausgewogenen Netzbetriebs und einer wirksamen Verkehrssteuerung vorgesehen sind.

Or. fr

Begründung

Die Anzahl verschiedener Energiemesssysteme nimmt zurzeit gerade zum Nachteil der Interoperabilität zu, und die Betreiber der Eisenbahninfrastruktur und die nationalen für die Verwaltung der nationalen Stromnetze verantwortlichen Stellen stellen unterschiedliche Anforderungen. Eine europäische Spezifikation, die von allen Akteuren des Eisenbahnsektors und des Stromsektors und von den Steuerbehörden anerkannt wird, ist für die Geräte an Bord und für die Anlagen am Boden unverzichtbar, die für die Erhebung und die Übermittlung der Daten für die Fakturierung des Stromverbrauchs notwendig sind.

Änderungsantrag von Josu Ortuondo Larrea

Änderungsantrag 149
Anhang I Nummer 2.2. zweiter Gedankenstrich

- oder bei **rund 200** km/h auf den unter Nummer 1 genannten Strecken verkehren können, soweit dies mit dem Leistungsniveau dieser Strecken vereinbar ist.

- oder bei **mehr als 190** km/h auf den unter Nummer 1 genannten Strecken verkehren können, soweit dies mit dem Leistungsniveau dieser Strecken vereinbar ist.

Or. es

Änderungsantrag von Josu Ortuondo Larrea

Änderungsantrag 150
Anhang II Nummer 2.2.

Elektrifizierungssystem **und** Oberleitungen .

Elektrifizierungssystem, Oberleitungen und ortsfeste Anlagen, die für die Erhebung und die Übermittlung der Daten für die Fakturierung des Stromverbrauchs über die Elektrifizierungssysteme auf elektrifizierten Strecken notwendig sind

Or. es

Änderungsantrag von Robert Navarro

Änderungsantrag 151
Anhang II Nummer 2.2.

Elektrifizierungssystem **und** Oberleitungen .

Elektrifizierungssystem, Oberleitungen und ortsfeste Anlagen, die für die Erhebung und die Übermittlung der Daten für die Fakturierung des Stromverbrauchs über die Elektrifizierungssysteme auf elektrifizierten Strecken notwendig sind

Or. fr

Begründung

Die Anzahl verschiedener Energiemesssysteme nimmt zurzeit gerade zum Nachteil der Interoperabilität zu, und die Betreiber der Eisenbahninfrastruktur und die nationalen für die Verwaltung der nationalen Stromnetze verantwortlichen Stellen stellen unterschiedliche Anforderungen. Eine europäische Spezifikation, die von allen Akteuren des Eisenbahnsektors und des Stromsektors u. U. auch von den Steuerbehörden anerkannt wird, ist für die Geräte an Bord und für die Anlagen am Boden unverzichtbar, die für die Erhebung und die Übermittlung der Daten für die Abrechnung des Stromverbrauchs zwischen den Betreibern der Eisenbahninfrastruktur und den Betreibern der Stromnetze notwendig sind.

Änderungsantrag von Josu Ortuondo Larrea

Änderungsantrag 152
Anhang II Nummer 2.6.

Struktur, System der Zugsteuerung und Zugsicherung sowie die dazugehörigen Einrichtungen des Zuges, Stromabnahmeeinrichtungen, Traktions- und Energieumwandlungseinrichtungen, Bremsanlagen, Kupplungen, Laufwerk (Drehgestelle, Achsen) und Aufhängung, Türen, **Mensch-Maschine-Schnittstellen (Zugführer, Fahrpersonal, Fahrgäste unter Berücksichtigung der Bedürfnisse von Personen mit eingeschränkter Mobilität)**, aktive und passive Sicherheitseinrichtungen, für die Gesundheit der Fahrgäste und des Fahrpersonals erforderliche Einrichtungen.

Struktur, System der Zugsteuerung und Zugsicherung sowie die dazugehörigen Einrichtungen des Zuges, **sämtliche Teilsysteme, aus denen die verschiedenen Strukturen der Schienenfahrzeuge zusammengesetzt sind, darunter** Stromabnahmeeinrichtungen, Traktions- und Energieumwandlungseinrichtungen, Bremsanlagen, Kupplungen, Laufwerk (Drehgestelle, Achsen) und Aufhängung, Türen, **Mensch-(Zugführer, Fahrpersonal, Fahrgäste)-Maschine-Schnittstellen**, aktive und passive Sicherheitseinrichtungen sowie für die Gesundheit der Fahrgäste und des Fahrpersonals erforderliche Einrichtungen **unter Berücksichtigung der Bedürfnisse von Menschen mit Behinderungen oder mit eingeschränkter Mobilität.**

Or. es

Änderungsantrag von Marian-Jean Marinescu

Änderungsantrag 153 Anhang III Nummer 2.1.1 Absatz 4

Zur Berücksichtigung der besonderen sicherheitstechnischen Bedingungen in langen Tunneln sind geeignete Vorkehrungen zu treffen.

Zur Berücksichtigung der besonderen sicherheitstechnischen Bedingungen in langen Tunneln **und Viadukte** sind geeignete Vorkehrungen zu treffen.

Or. en

Begründung

Genauere sprachliche Spezifizierung.

Änderungsantrag von Josu Ortuondo Larrea

Änderungsantrag 154 Anhang VI Nummer 2

2. STUFEN

Die Prüfung des Teilsystems umfasst

2. STUFEN

Die Prüfung des Teilsystems umfasst

folgende Stufen:

- Gesamtkonzeption;
- **Bau** des Teilsystems, d. h. insbesondere Tiefbauarbeiten, Montage der Komponenten und Abstimmung des gesamten Teilsystems;
- Abnahmeprüfung des fertig gestellten Teilsystems.

folgende Stufen:

- Gesamtkonzeption;
- **Aufbau** des Teilsystems, d. h. insbesondere Tiefbauarbeiten, **Bau**, Montage der Komponenten und Abstimmung des gesamten Teilsystems;
- Abnahmeprüfung des fertig gestellten Teilsystems.

Ist der Antragsteller für die Prüfung einer Planungsphase (einschließlich der Prüfung des Baumusters) oder einer Fertigungsphase der Konstrukteur, der Hersteller oder ihr in der Gemeinschaft ansässiger Bevollmächtigter, führt diese Prüfung zu einer Zwischenprüfbescheinigung, die durch die vom Antragsteller ausgewählte benannte Stelle veröffentlicht wird. Der Antragsteller gibt sodann eine Zwischenerklärung über die EG-Konformität für die entsprechende(n) Phase(n) ab.

Or. es

Änderungsantrag von Robert Navarro

Änderungsantrag 155 Anhang VI Nummer 2

Die Prüfung des Teilsystems umfasst folgende Stufen:

- Gesamtkonzeption;
- **Bau** des Teilsystems, d. h. insbesondere Tiefbauarbeiten, Montage der Komponenten und Abstimmung des gesamten Teilsystems;
- Abnahmeprüfung des fertig gestellten Teilsystems.

Die Prüfung des Teilsystems umfasst folgende Stufen:

- Gesamtkonzeption;
- **Fertigung** des Teilsystems, d. h. insbesondere Tiefbauarbeiten, **Bau**, Montage der Komponenten und Abstimmung des gesamten Teilsystems;
- Abnahmeprüfung des fertig gestellten Teilsystems.

Ist der Antragsteller für die Planungsphase (einschließlich der Prüfung des Baumusters) und gegebenenfalls für die Fertigungsphase der Konstrukteur, der Hersteller oder ihr in der Gemeinschaft

ansässiger Bevollmächtigter, führt diese Prüfung zu einer Zwischenprüfbescheinigung, die durch die benannte Stelle ausgestellt wird. Der Antragsteller gibt sodann eine Zwischenerklärung über die EG-Konformität für die entsprechende Phase ab.

Or. fr

Begründung

Die Entwicklung im Zusammenhang mit der Richtlinie 2007/32/EG vom 1. Juni 2007 muss durch die Einführung von zwei Phasen berücksichtigt werden, weil die Kommission in ihrem Entwurf vom 13. Dezember 2006 eine Änderung des Artikels 18 Absatz 1 vorgeschlagen hat:

- Die erste Phase hängt vom Konstrukteur oder Hersteller und von der benannten Stelle ihrer Wahl ab.*
- Die zweite Phase hängt vom Auftraggeber und der benannten Stelle seiner Wahl ab.*

Änderungsantrag von Josu Ortuondo Larrea

Änderungsantrag 156
Anhang VI Nummer 3

3. BESCHEINIGUNG

Die benannte Stelle, die für die Durchführung der EG-Prüfung verantwortlich ist, stellt die **Konformitätsbescheinigung** für den Auftraggeber oder den Hersteller oder seinen in der Gemeinschaft ansässigen Bevollmächtigten aus, der seinerseits die EG-Prüferklärung für die Aufsichtsbehörde des Mitgliedstaats ausstellt, in dem das Teilsystem installiert und/oder betrieben wird.

3. BESCHEINIGUNG

Die benannte Stelle, die für die Durchführung der EG-Prüfung verantwortlich ist, stellt die **Prüfbescheinigung** für den Auftraggeber oder den Hersteller oder seinen in der Gemeinschaft ansässigen Bevollmächtigten aus, der seinerseits die EG-Prüferklärung für die Aufsichtsbehörde des Mitgliedstaats ausstellt, in dem das Teilsystem installiert und/oder betrieben wird.

Die benannte Stelle, die für die Durchführung der EG-Prüfung verantwortlich ist, prüft die Planung und die Fertigung des Teilsystems. Etwa vorhandene Zwischenprüfbescheinigungen werden von dieser benannten Stelle berücksichtigt, und im Hinblick auf die

Ausstellung der EG-Prüfbescheinigung wird von ihr

- geprüft, ob das Teilsystem einschlägigen dem Konstrukteur oder dem Hersteller ausgestellten

Zwischenprüfbescheinigungen für die Planungs- und Fertigungsphase unterliegt,

- geprüft, ob das Teilsystem in der Fertigung allen Aspekten der dem Konstrukteur oder dem Hersteller ausgestellten Zwischenprüfbescheinigung für die Planungsphase entspricht,

- geprüft, ob die Anforderungen der einschlägigen TSI erfüllt sind,

- diejenigen Elemente der Planung und Fertigung bewertet, die nicht den Zwischenprüfbescheinigungen für die Planungs- oder Fertigungsphase unterliegen.

Or. es

Änderungsantrag von Robert Navarro

Änderungsantrag 157
Anhang VI Nummer 3

Die benannte Stelle, die für die Durchführung der EG-Prüfung verantwortlich ist, stellt die Konformitätsbescheinigung für den Auftraggeber **oder den Hersteller** oder seinen in der Gemeinschaft ansässigen Bevollmächtigten aus, der seinerseits die EG-Prüferklärung für die Aufsichtsbehörde des Mitgliedstaats ausstellt, in dem das Teilsystem installiert und/oder betrieben wird.

Die benannte Stelle, die für die Durchführung der EG-Prüfung verantwortlich ist, stellt die Konformitätsbescheinigung für den Auftraggeber oder seinen in der Gemeinschaft ansässigen Bevollmächtigten aus, der seinerseits die EG-Prüferklärung für die Aufsichtsbehörde des Mitgliedstaats ausstellt, in dem das Teilsystem installiert und/oder betrieben wird.

Die benannte Stelle, die für die Durchführung der EG-Prüfung verantwortlich ist, bewertet die Planung und Fertigung des Teilsystems. Etwa vorhandene Zwischenprüfbescheinigungen werden von der benannten Stelle

berücksichtigt, und im Hinblick auf die Ausstellung der EG-Prüfbescheinigung wird von ihr

- geprüft, ob das Teilsystem

****einschlägigen dem Konstrukteur oder dem Hersteller ausgestellten***

Zwischenprüfbescheinigungen für die Planungs- und Fertigungsphase unterliegt,

****in der Fertigung allen Aspekten der dem Konstrukteur oder dem Hersteller ausgestellten Zwischenprüfbescheinigung für die Planungsphase entspricht,***

- geprüft, ob die Anforderungen der einschlägigen TSI erfüllt sind,

- diejenigen Elemente der Planung und Fertigung bewertet, die nicht den dem Konstrukteur oder dem Hersteller ausgestellten

Zwischenprüfbescheinigungen für die Planungs- und/oder Fertigungsphase unterliegen.

Or. fr

Begründung

Die Entwicklung im Zusammenhang mit der Richtlinie 2007/32/EG vom 1. Juni 2007 muss durch die Einführung von zwei Phasen berücksichtigt werden, weil die Kommission in ihrem Entwurf vom 13. Dezember 2006 eine Änderung des Artikels 18 Absatz 1 vorgeschlagen hat:

- Die erste Phase hängt vom Konstrukteur oder Hersteller und von der benannten Stelle ihrer Wahl ab.

- Die zweite Phase hängt vom Auftraggeber und der benannten Stelle seiner Wahl ab.

Diese zwei Phasen haben ihren Grund in Folgendem:

- Wenn der Konstrukteur/Hersteller die erste Phase beginnt, weiß er nicht unbedingt, welche Auftraggeber von ihm das Teilsystem kaufen werden, das er zu entwerfen und herzustellen gedenkt (z. B. über einen Katalog verkaufte Material).

- Wenn später ein Auftraggeber einen oder mehrere Exemplare des Teilsystems kauft, kommt es häufig vor, dass der Auftraggeber von ihm bestimmte besondere Merkmale verlangt (insbesondere für Fahrzeuge sowie Zugsteuerung, Zugsicherung und Signalgebung), je nach dem, welchen besonderen Marketingsansatz er gegenüber seiner Kundschaft verfolgt oder welche Besonderheiten die Strecken aufweisen, die er bedienen will. Bei den nach Nummer 2

des Anhangs VI vorgesehenen Abschlussprüfungen muss somit berücksichtigt werden, wofür sich der Auftraggeber entschieden hat.

- Die vom Konstrukteur/Hersteller erstellte Wartungsanleitung wird oft vom Auftraggeber geändert, der unter Umständen eine andere Abwägung zwischen Instandhaltung und Instandsetzung nach seinen eigenen Erfahrungen und nach seiner Analyse der Vorgaben des Konstrukteurs/Herstellers wünscht, der in Erwartung der Beauftragung mit der Wartung unter Umständen dazu neigt, etwas zu weit gehende Anforderungen zu stellen. Diese Anleitung ist aber für die Inbetriebnahme unbedingt erforderlich.

Änderungsantrag von Josu Ortuondo Larrea

Änderungsantrag 158 Anhang VI Nummer 4

4. TECHNISCHES DOSSIER

Das der Prüferklärung beigefügte technische Dossier muss folgende Unterlagen enthalten:

- Infrastruktur: Baupläne, Abnahmeprüfprotokolle über die Aushub- und Armierungsarbeiten, Prüf- und Kontrollberichte im Zusammenhang mit der Betonfertigung;
- übrige Teilsysteme: mit der Ausführung übereinstimmende Gesamt- und Teilpläne, Pläne der elektrischen und hydraulischen Einrichtungen, Pläne der Steuerstromkreise, Beschreibung der Datenverarbeitungs- und Automatiksysteme, Betriebs- und Wartungsanleitungen usw.;
- Verzeichnis der in das Teilsystem eingebauten Interoperabilitätskomponenten gemäß Artikel 3;
- Abschriften der EG-Konformitäts- bzw. EG-Gebrauchstauglichkeitserklärungen, die gemäß Artikel 13 für diese Komponenten vorgeschrieben sind, gegebenenfalls zusammen mit entsprechenden Berechnungsunterlagen und einer Ausfertigung der Berichte über die Versuche und Prüfungen, die aufgrund der gemeinsamen technischen Spezifikationen von den benannten Stellen durchgeführt wurden;

4. TECHNISCHES DOSSIER

Das der Prüferklärung beigefügte technische Dossier muss folgende Unterlagen enthalten:

- Infrastruktur: Baupläne, Abnahmeprüfprotokolle über die Aushub- und Armierungsarbeiten, Prüf- und Kontrollberichte im Zusammenhang mit der Betonfertigung;
- übrige Teilsysteme: mit der Ausführung übereinstimmende Gesamt- und Teilpläne, Pläne der elektrischen und hydraulischen Einrichtungen, Pläne der Steuerstromkreise, Beschreibung der Datenverarbeitungs- und Automatiksysteme, Betriebs- und Wartungsanleitungen usw.;
- Verzeichnis der in das Teilsystem eingebauten Interoperabilitätskomponenten gemäß Artikel 3;
- Abschriften der EG-Konformitäts- bzw. EG-Gebrauchstauglichkeitserklärungen, die gemäß Artikel 13 für diese Komponenten vorgeschrieben sind, gegebenenfalls zusammen mit entsprechenden Berechnungsunterlagen und einer Ausfertigung der Berichte über die Versuche und Prüfungen, die aufgrund der gemeinsamen technischen Spezifikationen von den benannten Stellen durchgeführt wurden;

- Bescheinigung der benannten Stelle, die mit der EG-Prüfung beauftragt wurde, dass das Projekt den Bestimmungen dieser Richtlinie entspricht, mit den entsprechenden Berechnungsunterlagen, die von ihr abgezeichnet wurden und in denen gegebenenfalls die während der Durchführung der Arbeiten geäußerten Vorbehalte, die nicht ausgeräumt werden konnten, vermerkt sind, und mit den im Rahmen ihres Auftrags erstellten Besuchs- und Prüfberichten gemäß den Nummern 5.3 und 5.4.

- etwa vorhandene Zwischenprüfbescheinigungen und Zwischenerklärungen über die EG-Konformität, die der Prüfbescheinigung beiliegen und das Ergebnis der Prüfung ihrer Gültigkeit durch die benannte Stelle enthalten;

- Bescheinigung der benannten Stelle, die mit der EG-Prüfung beauftragt wurde, dass das Projekt den Bestimmungen dieser Richtlinie entspricht, mit den entsprechenden Berechnungsunterlagen, die von ihr abgezeichnet wurden und in denen gegebenenfalls die während der Durchführung der Arbeiten geäußerten Vorbehalte, die nicht ausgeräumt werden konnten, vermerkt sind, und mit den im Rahmen ihres Auftrags erstellten Besuchs- und Prüfberichten gemäß den Nummern 5.3 und 5.4.

Or. es

Änderungsantrag von Robert Navarro

Änderungsantrag 159 Anhang VI Nummer 4

4. TECHNISCHES DOSSIER

Das der Prüferklärung beigefügte technische Dossier muss folgende Unterlagen enthalten:

- Infrastruktur: - Baupläne, Abnahmeprüfprotokolle über die Aushub- und Armierungsarbeiten, Prüf- und Kontrollberichte im Zusammenhang mit der Betonfertigung;
- übrige Teilsysteme: mit der Ausführung übereinstimmende Gesamt- und Teilpläne, Pläne der elektrischen und hydraulischen Einrichtungen, Pläne der Steuerstromkreise, Beschreibung der Datenverarbeitungs- und Automatiksysteme, Betriebs- und Wartungsanleitungen usw.;
- Verzeichnis der in das Teilsystem

4. TECHNISCHES DOSSIER

Das der Prüferklärung beigefügte technische Dossier muss folgende Unterlagen enthalten:

- Infrastruktur: - Baupläne, Abnahmeprüfprotokolle über die Aushub- und Armierungsarbeiten, Prüf- und Kontrollberichte im Zusammenhang mit der Betonfertigung *usw.*;
- übrige Teilsysteme: mit der Ausführung übereinstimmende Gesamt- und Teilpläne, Pläne der elektrischen und hydraulischen Einrichtungen, Pläne der Steuerstromkreise, Beschreibung der Datenverarbeitungs- und Automatiksysteme, Betriebs- und Wartungsanleitungen usw.;
- Verzeichnis der in das Teilsystem

eingebauten Interoperabilitätskomponenten gemäß Artikel 3;

- Abschriften der EG-Konformitäts- bzw. EG-Gebrauchstauglichkeitserklärungen, die gemäß Artikel 13 für diese Komponenten vorgeschrieben sind, gegebenenfalls zusammen mit entsprechenden Berechnungsunterlagen und einer Ausfertigung der Berichte über die Versuche und Prüfungen, die aufgrund der gemeinsamen technischen Spezifikationen von den benannten Stellen durchgeführt wurden;

- Bescheinigung der benannten Stelle, die mit der EG-Prüfung beauftragt wurde, dass das Projekt den Bestimmungen dieser Richtlinie entspricht, mit den entsprechenden Berechnungsunterlagen, die von ihr abgezeichnet wurden und in denen gegebenenfalls die während der Durchführung der Arbeiten geäußerten Vorbehalte, die nicht ausgeräumt werden konnten, vermerkt sind, und mit den im Rahmen ihres Auftrags erstellten Besuchs- und Prüfberichten gemäß den Nummern 5.3 und 5.4.

eingebauten Interoperabilitätskomponenten gemäß Artikel 3;

- Abschriften der EG-Konformitäts- bzw. EG-Gebrauchstauglichkeitserklärungen, die gemäß Artikel 13 für diese Komponenten vorgeschrieben sind, gegebenenfalls zusammen mit entsprechenden Berechnungsunterlagen und einer Ausfertigung der Berichte über die Versuche und Prüfungen, die aufgrund der gemeinsamen technischen Spezifikationen von den benannten Stellen durchgeführt wurden;

- Zwischenprüfbescheinigung(en), wenn sie vorhanden ist/sind, und - in diesem Fall - die Zwischenerklärung(en) über die EG-Konformität, die den Zwischenprüfbescheinigungen beiliegt/beiliegen und das Ergebnis der Prüfung ihrer Gültigkeit durch die benannte Stelle enthält/enthalten;

- Bescheinigung der benannten Stelle, die mit der EG-Prüfung beauftragt wurde, dass das Projekt den Bestimmungen dieser Richtlinie entspricht, mit den entsprechenden Berechnungsunterlagen, die von ihr abgezeichnet wurden und in denen gegebenenfalls die während der Durchführung der Arbeiten geäußerten Vorbehalte, die nicht ausgeräumt werden konnten, vermerkt sind, und mit den im Rahmen ihres Auftrags erstellten Besuchs- und Prüfberichten gemäß den Nummern 5.3 und 5.4.

Or. fr

Begründung

Siehe die Begründung des Änderungsantrags 152 (Anhang VI Nummer 3)

Änderungsantrag von Josu Ortuondo Larrea

Änderungsantrag 160
Anhang VI Nummer 5.4. a (neu)

5.4.a. Die benannte Stelle überwacht die Teilsysteme, in die eine Interoperabilitätskomponente eingebaut wird, um ihre Gebrauchstauglichkeit in der eisenbahntechnischen Umgebung, in der sie benutzt werden soll, gemäß Anhang IV Nummer 2 zu bewerten, wenn dies nach der einschlägigen TSI erforderlich ist.

Während des Bewertungszeitraums der Interoperabilitätskomponente, für die es noch keine endgültige EG-Erklärung über die Gebrauchstauglichkeit gibt, kann die benannte Stelle eine vorläufige Prüfbescheinigung für derartige Teilsysteme ausstellen, in der sie eindeutig die spezifischen Bedingungen angibt, die hinsichtlich des Betriebs, der Instandhaltung und der Überwachung einzuhalten sind.

Or. es

Änderungsantrag von Gilles Savary

Änderungsantrag 161
Anhang VI Nummer 5.4. a (neu)

5.4.a. Die benannte Stelle überwacht die Teilsysteme, in die eine Interoperabilitätskomponente eingebaut wird, um ihre Gebrauchstauglichkeit in ihrer eisenbahntechnischen Umgebung gemäß Anhang IV Nummer 2 zu bewerten, wenn dies nach einer TSI erforderlich ist. Während des Bewertungszeitraums der Interoperabilitätskomponente, für die es noch keine EG-Erklärung über die Gebrauchstauglichkeit gibt, kann die benannte Stelle eine vorläufige Prüfbescheinigung für derartige Teilsysteme ausstellen, in der sie eindeutig die spezifischen Bedingungen angibt, die hinsichtlich des Betriebs, der Instandhaltung und der Überwachung einzuhalten sind.

Begründung

Bei den derzeit geltenden Richtlinien gibt es eine rechtliche Schwierigkeit: Zur Bewertung der Gebrauchstauglichkeit einer Interoperabilitätskomponente gemäß Artikel 10 Absatz 2 und Anhang IV Nummer 2 ist es notwendig, mehrere Teilsysteme zusammenzubauen, bevor sie unter die entsprechende EG- Erklärung fallen kann. Die benannte Stelle sollte aber nach Anhang IV Nummern 1 und 4 eine EG-Prüfbescheinigung für diese Teilsysteme nicht ausstellen, da sie Interoperabilitätskomponenten ohne die vorgeschriebene EG-Erklärung über die Gebrauchstauglichkeit enthalten. Aber selbst wenn sie es täte, sollte ein Mitgliedstaat nach Artikel 19 die gebotenen Maßnahmen ergreifen. Durch den vorgeschlagenen Absatz wird das Problem gelöst.

Änderungsantrag von Josu Ortuondo Larrea

Änderungsantrag 162 Anhang VI Nummer 6 Absatz 1

Das vollständige Dossier im Sinne von Nummer 4 wird zusammen mit der Konformitätsbescheinigung der benannten Stelle, die mit der Abnahme der betriebsfertigen Anlage beauftragt ist, beim Auftraggeber **oder dem Hersteller** oder bei **seinem** in der Gemeinschaft ansässigen Bevollmächtigten hinterlegt. Das Dossier wird der EG-Prüferklärung beigefügt, die der Auftraggeber oder der Hersteller an die Aufsichtsbehörde des betreffenden Mitgliedstaats richtet.

Das vollständige Dossier im Sinne von Nummer 4 wird zusammen mit der **Zwischenprüfbescheinigung der benannten Stelle, die für Zwischenprüfbescheinigungen zuständig ist, und zusammen mit der** Konformitätsbescheinigung der benannten Stelle, die mit der Abnahme der betriebsfertigen Anlage beauftragt ist, **beim Konstrukteur, beim Hersteller**, beim Auftraggeber oder bei **ihrem** in der Gemeinschaft ansässigen Bevollmächtigten hinterlegt. Das Dossier wird **der Zwischenerklärung über die EG-Konformität und/oder** der EG-Prüferklärung beigefügt, die der Auftraggeber oder der Hersteller an die Aufsichtsbehörde des betreffenden Mitgliedstaats richtet.

Änderungsantrag von Robert Navarro

Änderungsantrag 163 Anhang VI Nummer 6 Absatz 1

Das vollständige Dossier im Sinne von Nummer 4 wird zusammen mit der **Konformitätsbescheinigung** der benannten Stelle, die mit der Abnahme der betriebsfertigen Anlage beauftragt ist, beim Auftraggeber **oder dem Hersteller** oder bei **seinem** in der Gemeinschaft ansässigen Bevollmächtigten hinterlegt. **Das** Dossier wird der EG-Prüferklärung beigefügt, die der Auftraggeber oder der Hersteller an die Aufsichtsbehörde des betreffenden Mitgliedstaats richtet.

Das vollständige Dossier im Sinne von Nummer 4 wird zusammen mit der **Zwischenprüfbescheinigung** der benannten Stelle, die **für Zwischenprüfbescheinigungen zuständig ist, und zusammen mit der EG-Prüfbescheinigung der benannten Stelle, die** mit der Abnahme der betriebsfertigen Anlage beauftragt ist, **beim Konstrukteur, beim Hersteller**, beim Auftraggeber oder bei **ihrem** in der Gemeinschaft ansässigen Bevollmächtigten hinterlegt. **Eine etwa vorhandene Zwischenerklärung über die EG-Konformität** wird zusammen mit dem Dossier der EG-Prüferklärung beigefügt, die der Auftraggeber an die Aufsichtsbehörde des betreffenden Mitgliedstaats richtet.

Or. fr

Begründung

Siehe die Begründung des Änderungsantrags 152 (Anhang VI Nummer 3)

Änderungsantrag von Josu Ortuondo Larrea

Änderungsantrag 164

Anhang VI Nummer 7 zweiter und dritter Gedankenstrich

- die ausgestellten
Konformitätsbescheinigungen;
- die verweigerten
Konformitätsbescheinigungen.

- die ausgestellten **oder verweigerten Zwischenprüfbescheinigungen**;
- die **ausgestellten oder** verweigerten
Prüfbescheinigungen.

Or. es

Änderungsantrag von Robert Navarro

Änderungsantrag 165

Anhang VI Nummer 7 zweiter und dritter Gedankenstrich

- die ausgestellten
Konformitätsbescheinigungen;
- die verweigerten

- die ausgestellten **oder verweigerten Zwischenprüfbescheinigungen**;
- die **ausgestellten oder** verweigerten

Begründung

Siehe die Begründung des Änderungsantrags 152 (Anhang VI Nummer 3)

Änderungsantrag von Josu Ortuondo Larrea

Änderungsantrag 166
Anhang VI a (neu)

ANHANG VIA

**ZUR INBETRIEBNAHME IN BETRIEB
BEFINDLICHER FAHRZEUGE ZU
KONTROLLIERENDE PARAMETER
UND EINSTUFUNG NATIONALER
VORSCHRIFTEN**

1. LISTE DER PARAMETER

(1) Allgemeine Angaben

**- Angaben zum geltenden nationalen
Rechtsrahmen**

- besondere nationale Bedingungen

- Instandhaltungsnachweis

- Betriebsnachweis

**(2) Merkmale in Bezug auf die
Infrastruktur**

- Stromabnehmer

**- Fahrzeugseitige
Stromversorgungs-ausrüstung und
Auswirkungen auf die elektromagnetische
Verträglichkeit**

- Lichtraumprofil und Spurweite

**- verschiedene Sicherheitsausrüstungen, z.
B. Zugsteuerung/Zugsicherung,
Kommunikationssysteme Strecke-Zug,
elektromagnetische Verträglichkeit,
Heißläufererkennung**

- *aufgewirbelter Schotter, Seitenwinde*
- *ortsfeste Anlagen, die für die Erhebung und die Übermittlung der Daten für die Fakturierung des Stromverbrauchs über die Elektrifizierungssysteme auf elektrifizierten Strecken notwendig sind*
- (3) *Merkmale in Bezug auf das Fahrzeug*
 - *Fahrzeugdynamik*
 - *Fahrzeugaufbau*
 - *Puffer und Traktionseinrichtungen*
 - *Drehgestelle und Rollelemente*
 - *montierte Achsen und deren Anordnung*
 - *Bremsausrüstung*
 - *zu beaufsichtigende technische Systeme, z. B. Druckluftsystem*
 - *Front- und Seitenscheiben*
 - *Türen*
 - *Wagendurchgänge*
 - *Steuersysteme (Software)*
 - *Trink- und Brauchwasserinstallationen*
 - *Umweltschutz*
 - *Brandschutz*
 - *Gesundheit und Sicherheit der Beschäftigten*
 - *Tanks und Tankwagen*
 - *druckluftentleerte Container*
 - *Ladungssicherung*
 - *Kennzeichnung*
 - *Schweißtechniken*
 - *Unempfindlichkeit gegen Seitenwind und Wirkung auf den Schotter*
 - *Aufprallenergieaufnahmevermögen*

Diese Liste kann erweitert werden. Jede Erweiterung muss allerdings von dem betreffenden Mitgliedstaat mitgeteilt oder von der Europäischen Eisenbahnagentur vorgeschlagen und von der Kommission

geprüft werden.

2. EINSTUFUNG DER VORSCHRIFTEN

Die staatlichen Vorschriften bezüglich der oben genannten Parameter sind in eine der folgenden drei Gruppen einzustufen.

Vorschriften und Einschränkungen strikt lokaler Art, die keine Auswirkungen auf die Zulassung der Fahrzeuge haben, sind nicht betroffen; ihre Überprüfung erfolgt im Rahmen der Kontrollen, die von den Eisenbahnunternehmen und den Infrastrukturverwaltern einvernehmlich einzurichten sind.

Gruppe A

Gruppe A umfasst:

- internationale Normen

- einzelstaatliche Vorschriften, die hinsichtlich der Eisenbahnsicherheit als den einzelstaatlichen Vorschriften anderer Mitgliedstaaten gleichwertig gelten.

Gruppe B

Gruppe B umfasst alle Vorschriften, die nicht in die Gruppen A oder C fallen oder die noch nicht in eine dieser Gruppen eingestuft werden konnten.

Gruppe C

Gruppe C umfasst Vorschriften, die im Hinblick auf einen sicheren und interoperablen Betrieb auf dem betreffenden Netz strikt notwendig und mit den technischen Merkmalen der Infrastruktur in Zusammenhang stehen.

Or. es

Änderungsantrag von Robert Navarro

Änderungsantrag 167
Anhang VI a (neu)

ANHANG VIA

*Zur Inbetriebnahme in Betrieb befindlicher
Fahrzeuge zu kontrollierende Parameter
und Einstufung nationaler Vorschriften*

1. LISTE DER PARAMETER

(1) Allgemeine Angaben

- *Angaben zum geltenden nationalen Rechtsrahmen*
- *besondere nationale Bedingungen*
- *Instandhaltungsnachweis*
- *Betriebsnachweis*

(2) Merkmale in Bezug auf die Infrastruktur

- *Stromabnehmer*
- *Fahrzeugseitige Stromversorgungs-ausrüstung und Auswirkungen auf die elektromagnetische Verträglichkeit*
- *Lichtraumprofil und Spurweite*
- *verschiedene Sicherheitsausrüstungen, z. B. Zugsteuerung/Zugsicherung, Kommunikationssysteme Strecke-Zug, elektromagnetische Verträglichkeit, Heißläufererkennung*
- *aufgewirbelter Schotter, Seitenwinde*
- *ortsfeste Anlagen, die für die Erhebung und die Übermittlung der Daten für die Fakturierung des Stromverbrauchs über die Elektrifizierungssysteme auf elektrifizierten Strecken notwendig sind*

(3) Merkmale in Bezug auf das Fahrzeug

- *Fahrzeugdynamik*
- *Fahrzeugaufbau*
- *Puffer und Traktionseinrichtungen*
- *Drehgestelle und Rollelemente*
- *montierte Achsen und deren Anordnung*
- *Bremsausrüstung*
- *zu beaufsichtigende technische Systeme, z. B. Druckluftsystem*

- *Front- und Seitenscheiben*
- *Türen*
- *Wagendurchgänge*
- *Steuersysteme (Software)*
- *Trink- und Brauchwasserinstallationen*
- *Umweltschutz*
- *Brandschutz*
- *Gesundheit und Sicherheit der Beschäftigten*
- *Tanks und Tankwagen*
- *druckluftentleerte Container*
- *Ladungssicherung*
- *Kennzeichnung*
- *Schweißtechniken*
- *Unempfindlichkeit gegen Seitenwind und Wirkung auf den Schotter*
- *Aufprallenergieaufnahmevermögen*
- *Lärmemission (intern und extern)*
- *Notbremseinrichtung*
- *Warnvorrichtungen*
- *Auftritte und Griffe für Rangierpersonal*

Diese Liste kann erweitert werden. Jede Erweiterung muss allerdings von dem betreffenden Mitgliedstaat mitgeteilt oder von der Agentur vorgeschlagen und von der Kommission geprüft werden.

2. EINSTUFUNG DER VORSCHRIFTEN

Die nationalen Vorschriften bezüglich der oben genannten Parameter sind in eine der folgenden drei Gruppen einzustufen.

Vorschriften und Einschränkungen strikt lokaler Art, die keine Auswirkungen auf die Zulassung der Fahrzeuge haben, sind nicht betroffen; ihre Überprüfung erfolgt im Rahmen der Kontrollen, die von den Eisenbahnunternehmen und den Infrastrukturverwaltern einvernehmlich einzurichten sind.

Gruppe A

Gruppe A umfasst:

- internationale Normen;
- nationale Vorschriften, die hinsichtlich der grundlegenden Anforderungen im Eisenbahnsektor als den nationalen Vorschriften anderer Mitgliedstaaten gleichwertig gelten.

Gruppe B

Gruppe B umfasst alle Vorschriften, die nicht in die Gruppen A oder C fallen oder die noch nicht in eine dieser Gruppen eingestuft werden konnten.

Gruppe C

Gruppe C umfasst Vorschriften, die im Hinblick auf einen sicheren und interoperablen Betrieb auf dem Netz strikt notwendig und mit den technischen Merkmalen der Infrastruktur in Zusammenhang stehen.

Or. fr

Begründung

Hierbei handelt es sich um den Änderungsantrag 54 des Berichtstatters, wobei einige Klarstellungen unter Punkt 1.2 [Hinzufügung von Elementen am Ende der Liste + Hinzufügung eines Absatzes, nach dem die Liste unter bestimmten Bedingungen erweitert werden kann] vorgenommen wurden.

Änderungsantrag von Jörg Leichtfried

Änderungsantrag 168
Anhang VIa Absatz 3 a (neu)

3a. Merkmale in Bezug auf das Fahrzeug:

- *Fahrzeugdynamik*
- *Fahrzeugaufbau*
- *Puffer und Traktionseinrichtungen*
- *Drehgestelle und Rollelemente*
- *montierte Achsen und deren Anordnung*

- Bremsausrüstung**
- **zu beaufsichtigende technische Systems, z.B. Druckluftsystem**
- **Front- und Seitenscheiben**
- **Türen**
- **Wagendurchgänge**
- **Steuersysteme (Software)**
- **Trink- und Brauchwasserinstallationen**
- **Umweltschutz**
- **Brandschutz**
- **Gesundheit und Sicherheit der Beschäftigten bei der Arbeit und Sicherheit der Reisenden**
- **Tanks und Tankwagen**
- **druckluftentleerte Container**
- **Ladungssicherung**
- **Kennzeichnung**
- **Schweißtechniken**
- **Auftritte und Griffe für Rangierpersonal**
- **Warnvorrichtungen**
- **Notbremseinrichtung und Notbremsüberbrückung**
- **Lärmemission (intern und extern)**

Or. de

Begründung

Es entspricht dem gegenwärtigen Standard, dass auch in der deutschen Sprache im Zusammenhang mit Gesundheit und Sicherheit der Beschäftigten zur Konkretisierung auch der Zusatz „bei der Arbeit“ angefügt wird. Eine weitere Kategorie, welche ebenfalls in diesem Zusammenhang eingeführt werden sollte ist die „Gesundheit und Sicherheit der Fahrgäste“. Alle diese aufgezählten fehlenden Merkmale stellen jedoch in der Praxis die sichere Bedienung des Fahrzeugs in besonderen Betriebssituationen sicher und tragen damit wesentlich zur Sicherheit der Menschen und der Umwelt bei.