

EUROPÄISCHES PARLAMENT

2004



2009

Ausschuss für Verkehr und Fremdenverkehr

24.6.2007

PE 390.643v01-00

ÄNDERUNGSANTRÄGE 24-41

Entwurf eines Berichts

(PE 388.560v01-00)

Paolo Costa

Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Richtlinie 2004/49/EG über die Eisenbahnsicherheit in der Gemeinschaft

Vorschlag für eine Richtlinie (KOM(2006)0784 – C6-0493/2006 – 2006/0272(COD) – Änderungsrechtsakt)

Vorschlag der Kommission

Abänderung des Parlaments

Änderungsantrag von Jörg Leichtfried

Änderungsantrag 24

ARTIKEL 1 NUMMER -1 (NEU)

Artikel 1 Buchstabe ea (neu) (Richtlinie 2004/49/EG)

(-1) In Artikel 1 wird folgender Buchstabe ea angefügt:

„ea) Erfüllung der Ziele der Richtlinie 89/391/EWG betreffend die Verbesserung der Sicherheit und des Gesundheitsschutzes der Arbeitnehmer bei der Arbeit und Festlegung spezifischer Vorschriften, um die Risiken des Eisenbahnbetriebs für die Beschäftigten zu minimieren.“

Or. de

Justification

Es ist zu gewährleisten, dass die spezifischen nationalen Vorschriften zum Arbeits- und Gesundheitsschutz bis zur Erarbeitung europäischer Vorschriften nach wie vor ihre Anwendung finden und nicht durch unzureichende TSI – Vorgaben ersetzt werden. Die Praxis in den Arbeitsgruppen der ERA zeigt, dass zum Arbeits- und Gesundheitsschutz auf nationale und europäische Bestimmungen verwiesen wird. Die spezifischen Risiken sind in den europäischen Normen nicht ausreichend berücksichtigt.

Änderungsantrag von Inés Ayala Sender

Änderungsantrag 25

ARTIKEL 1 NUMMER 1

Artikel 3 Buchstabe s (Richtlinie 2004/49/EG)

„s) ‚Fahrzeughalter‘ die natürliche oder juristische Person, die als Eigentümer oder sonst Verfügungsberechtigter ein Fahrzeug dauerhaft als Beförderungsmittel wirtschaftlich nutzt.“

„s) ‚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 Michael Cramer

Änderungsantrag 26

ARTIKEL 1 NUMMER 1

Artikel 3 Buchstabe s (Richtlinie 2004/49/EG)

*„s) ‚Fahrzeughalter‘ die **natürliche oder juristische** Person, die als Eigentümer oder sonst Verfügungsberechtigter **ein Fahrzeug** dauerhaft als Beförderungsmittel **wirtschaftlich** nutzt.“*

*„s) ‚Fahrzeughalter‘ die Person, die als Eigentümer oder sonst Verfügungsberechtigter **einen Wagen** dauerhaft als Beförderungsmittel nutzt.“
Der Fahrzeughalter wird als für die Instandhaltung dieses Wagens Verantwortlicher im nationalen Einstellungsregister eingetragen.*

Or. en

Begründung

Die grundsätzliche Verantwortung des Wagenhalters muss klargestellt werden. Außerdem

sollte ausdrücklich erwähnt werden, dass der Wagenhalter als für die Wageninstandhaltung verantwortliche Instanz im nationalen Einstellungsregister eingetragen wird.

Änderungsantrag von Paolo Costa

Änderungsantrag 27
ARTIKEL 1 NUMMER 2
Artikel 4 Absatz 4 (Richtlinie 2004/49/EG)

Betrifft nicht die deutsche Fassung.

Or. en

Änderungsantrag von Michael Cramer

Änderungsantrag 28
ARTIKEL 1 NUMMER 5 BUCHSTABE A
Artikel 7 Absatz 3 erster und zweiter Unterabsatz (Richtlinie 2004/49/EG)

In Absatz 3 erhalten der erste und zweite Unterabsatz folgende Fassung:

In Absatz 3 erhalten der erste und zweite Unterabsatz folgende Fassung:

„Die Entwicklung gemeinsamer Sicherheitsziele muss durch eine angemessene Kosten-Nutzen-Analyse unterstützt werden. Bei dieser Analyse müssen die erwarteten Auswirkungen der gemeinsamen Sicherheitsziele auf die Wettbewerbsfähigkeit des Eisenbahnsektors, ihr zusätzlicher Nutzen für die Anhebung des Verkehrssicherheitsniveaus und die begrenzten Ressourcen der Europäischen Eisenbahnagentur berücksichtigt werden.

„Die erste Reihe von CST-Entwürfen beruht auf einer Untersuchung der bestehenden Ziele und sicherheitsbezogenen Leistungsfähigkeit in den Mitgliedstaaten und gewährleistet, dass die bestehende sicherheitsbezogene Leistungsfähigkeit des Eisenbahnsystems in keinem Mitgliedstaat verringert wird. Sie wird von der Kommission vor dem 30. April 2009 erlassen und im Amtsblatt der Europäischen Union veröffentlicht. ***Diese Maßnahme zur***

Die erste Reihe von CST-Entwürfen beruht auf einer Untersuchung der bestehenden Ziele und sicherheitsbezogenen Leistungsfähigkeit in den Mitgliedstaaten und gewährleistet, dass die bestehende sicherheitsbezogene Leistungsfähigkeit des Eisenbahnsystems in keinem Mitgliedstaat verringert wird. Sie wird von der Kommission vor dem 30. April 2009 erlassen und im Amtsblatt der Europäischen Union veröffentlicht.

Änderung nicht wesentlicher Bestimmungen der Richtlinie durch deren Ergänzung wird gemäß dem Regelungsverfahren mit Kontrolle des Artikels 27 Absatz 2 a erlassen.“

Die zweite Reihe von CST-Entwürfen beruht auf den Erfahrungen, die mit der ersten Reihe von CST und deren Umsetzung gewonnen wurden. Sie tragen allen vorrangigen Bereichen Rechnung, in denen die Sicherheit verbessert werden muss. Sie wird von der Kommission vor dem Samstag, 30. April 2011 erlassen und im Amtsblatt der Europäischen Union veröffentlicht. ***Diese Maßnahme*** zur Änderung nicht wesentlicher Bestimmungen der Richtlinie durch deren Ergänzung ***wird*** gemäß dem Regelungsverfahren mit Kontrolle des Artikels 27 Absatz 2 a erlassen.“.

Die zweite Reihe von CST-Entwürfen beruht auf den Erfahrungen, die mit der ersten Reihe von CST und deren Umsetzung gewonnen wurden. Sie tragen allen vorrangigen Bereichen Rechnung, in denen die Sicherheit verbessert werden muss. Sie wird von der Kommission vor dem Samstag, 30. April 2011 erlassen und im Amtsblatt der Europäischen Union veröffentlicht. ***Die Maßnahmen*** zur Änderung nicht wesentlicher Bestimmungen der Richtlinie durch deren Ergänzung ***im Zusammenhang mit dem ersten und zweiten CST-Entwurf werden*** gemäß dem Regelungsverfahren mit Kontrolle des Artikels 27 Absatz 2a erlassen. ***In Fällen äußerster Dringlichkeit kann die Kommission das in Artikel 27 Absatz 2b vorgesehene Dringlichkeitsverfahren anwenden.“*** . .

Or. en

Begründung

Es ist unbedingt notwendig klarzustellen, dass bei der Arbeit der Europäischen Eisenbahagentur an den gemeinsamen Sicherheitszielen richtige Prioritäten gesetzt und begründet werden um sicherzustellen, dass ihre Ziele - die Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit der Eisenbahn - erreicht werden. Das Niveau der Eisenbahnsicherheit steht in direktem Zusammenhang mit Systeminvestitionen (zum Beispiel Beseitigung niveaugleicher Bahnübergänge, Zugsicherungssysteme) und nicht mit Zielen: Die Finanzierung von Investitionen fällt nicht in den Geltungsbereich der Sicherheitsrichtlinie.

Änderungsantrag von Paolo Costa

Änderungsantrag 29

ARTIKEL 1 NUMMER 5 BUCHSTABE A A (NEU)

Artikel 7 Absatz 3 dritter Unterabsatz (a) (neu) (Richtlinie 2004/49/EG)

aa) In Absatz 3 wird nach dem dritten Unterabsatz folgender Unterabsatz

eingefügt:

„Vor dem Entwurf oder der Überarbeitung von CST muss eine Kosten-Nutzen-Analyse zeigen, dass die erwarteten Auswirkungen der Entwicklung von CST das Verkehrssicherheitsniveau anheben und die optimale Nutzung des Eisenbahnsystems verbessern.“

Or. en

Begründung

Sicherheit sollte nicht als Grund für die Schaffung von nationalen Sicherheitsvorschriften vorgeschoben werden, um die Zulassung und Inbetriebnahme von Schienenfahrzeugen zu behindern. Die Entwicklung von gemeinsamen Sicherheitszielen sollte deshalb unter dem Gesichtspunkt einer Kosten-Nutzen-Analyse erfolgen, die die Anhebung des Verkehrssicherheitsniveaus sowie die Verbesserung der optimalen Nutzung des Eisenbahnsystems (zum Beispiel die Interoperabilität von Schienenfahrzeugen) zeigt. Hierdurch wird das Regelungsumfeld durch die Vermeidung technischer und betrieblicher Hindernisse verbessert werden.

Änderungsantrag von Jörg Leichtfried

Änderungsantrag 30

ARTIKEL 1 NUMMER 7

Artikel 14 Absatz 1 (Richtlinie 2004/49/EG)

1. Fahrzeuge, die in einem Mitgliedstaat **gemäß Artikel 10** zur Inbetriebnahme zugelassen sind, werden von einem anderen Mitgliedstaat oder von anderen Mitgliedstaaten nach diesem Artikel zur Inbetriebnahme zugelassen, **falls dieser Mitgliedstaat oder diese Mitgliedstaaten eine Zulassung verlangen.**

Falls für die Fahrzeuge eine EG-Prüferklärung ausgestellt wurde, findet Artikel 14 Absatz 8 der Richtlinie ..././EG (*) [Richtlinie über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems] Anwendung.

1. Fahrzeuge, die in einem Mitgliedstaat zur Inbetriebnahme zugelassen sind, werden von einem anderen Mitgliedstaat oder von anderen Mitgliedstaaten nach diesem Artikel zur Inbetriebnahme zugelassen.

Falls für die Fahrzeuge eine EG-Prüferklärung ausgestellt wurde, findet Artikel 14 Absatz 8 der Richtlinie ..././EG (*) [Richtlinie über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems] Anwendung.

Or. de

Begründung

Es ist wichtig, die Trennung zwischen der Sicherheitsbescheinigung für Eisenbahnunternehmen und der Zulassung von Fahrzeugen als zwei unterschiedliche Verfahren aufrecht zu erhalten. Der Artikel 14 Absatz 1 in der Sicherheitsrichtlinie und die Änderung des Artikels 14 Absatz 7 zweiter Unterabsatz in der Interoperabilitätsrichtlinie verknüpfen unzulässigerweise beide Verfahren. Der Verweis auf Artikel 10 der Sicherheitsrichtlinie ist unrichtig, da dieser Artikel die Erlangung der Sicherheitsbescheinigung, und nicht der Inbetriebnahmegenehmigung, regelt.

Änderungsantrag von Jörg Leichtfried

Änderungsantrag 31

ARTIKEL 1 NUMMER 7

Artikel 14 Absatz 3 (Richtlinie 2004/49/EG)

3. 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. Nach Annahme des in Artikel 14 a genannten Referenzdokuments kann die Sicherheitsbehörde diesbezüglich keine Vorschrift heranziehen, die in Gruppe A dieses Dokuments eingestuft ist.

3. 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 14 a genannten Referenzdokuments kann die Sicherheitsbehörde diesbezüglich keine Vorschrift heranziehen, die in Gruppe A dieses Dokuments eingestuft ist.

Or. de

Begründung

Es darf nicht zugelassen werden, dass das erreichte Schutzniveau auf nationaler Ebene zum Arbeits- und Gesundheitsschutzes unterlaufen wird. 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 höher nationaler Schutzvorschriften weiterhin Berücksichtigung finden können.

Änderungsantrag von Jörg Leichtfried

Änderungsantrag 32

ARTIKEL 1 NUMMER 7

Artikel 14 Absatz 4 (Richtlinie 2004/49/EG)

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 Buchstabe c und d genannten Angaben mit den geltenden nationalen Vorschriften zu überprüfen, die der Kommission gemäß Artikel 8 dieser Richtlinie oder Artikel 16 der Richtlinie ..././EG [*Richtlinie über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems*] gemeldet wurden. Nach Annahme des in Artikel 14 a 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.

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 Buchstabe c und d genannten Angaben mit den geltenden nationalen Vorschriften zu überprüfen, die der Kommission gemäß Artikel 8 dieser Richtlinie oder Artikel 16 der Richtlinie ..././EG [*Richtlinie über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems*] gemeldet wurden. Nach Annahme des in Artikel 14 a 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 Jörg Leichtfried

Änderungsantrag 33
ARTIKEL 1 NUMMER 7
Artikel 14 Absatz 5 (Richtlinie 2004/49/EG)

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.

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.

entfällt

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 34
ARTIKEL 1 NUMMER 7
Artikel 14 Absatz 6 (Richtlinie 2004/49/EG)

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.**

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, **besteht die Möglichkeit, ein Verfahren nach Artikel 17 Absatz 3 einzuleiten.**

Or. de

Begründung

Im 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 mangelt es dem derzeitigen Regulator an der notwendigen Expertise.

Änderungsantrag von Gabriele Albertini, Jas Gawronski

Änderungsantrag 35
ARTIKEL 1 NUMMER 8
Artikel 14 a (Richtlinie 2004/49/EG)

1. Zur Erleichterung des Verfahrens der Erteilung von Genehmigungen zur Inbetriebnahme von in Betrieb befindlichen Fahrzeugen gemäß Artikel 14 werden die nationalen Vorschriften entsprechend Anhang VI in drei Gruppen eingestuft.

entfällt

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

3. Die Kommission nimmt das Referenzdokument sowie Entscheidungen betreffend dessen Aktualisierung auf der Grundlage der Empfehlungen der Agentur und nach dem Verfahren des Artikels 27 Absatz 2 an.

Or. en

Begründung

Damit das Recht klarer und einfacher wird, werden alle Bestimmungen, die die Zulassung und die Inbetriebnahme von Schienenfahrzeugen betreffen, in einer einzigen Richtlinie zusammengefasst.

Änderungsantrag von Jörg Leichtfried

Änderungsantrag 36

ARTIKEL 1 NUMMER 8

Artikel 14 a Absatz 2 (Richtlinie 2004/49/EG)

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

2. 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 der Verordnung 881/2004 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 wird. 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 Paolo Costa

Änderungsantrag 37
ARTIKEL 1 NUMMER 8
Artikel 14 b (Richtlinie 2004/49/EG)

1. Bei der Inbetriebnahme eines Fahrzeugs wird **eine Rechtsperson** benannt, **die** für die Instandhaltung des Fahrzeugs verantwortlich ist. **Diese Rechtsperson kann das Eisenbahnunternehmen, ein Unterauftragnehmer des Eisenbahnunternehmens oder der Fahrzeughalter** sein.

2. Um im Rahmen der in Artikel 10 vorgesehenen Sicherheitsbescheinigung nachzuweisen, dass das Fahrzeug gemäß den geltenden Anforderungen instandgehalten wird, gibt das Eisenbahnunternehmen an, **welchen Rechtspersonen die Verantwortung für die Instandhaltung übertragen wurde**, und legt Unterlagen vor, in denen die von diesen zur Durchführung der Instandhaltung angewendeten Verfahren dargelegt sind.

3. Verwendet ein Eisenbahnunternehmen **Wagen** verschiedener Fahrzeughalter **und wurde diesen die Verantwortung für die Instandhaltung übertragen**, legt das Eisenbahnunternehmen die nötigen Verfahren fest, mit denen überprüft wird, dass die anwendbaren Anforderungen erfüllt werden.

Gegebenenfalls legt die Kommission auf Empfehlung der Agentur ein System zur Bescheinigung der Fahrzeughalter bezüglich der Instandhaltung fest. **Diese Maßnahme**

1. Bei der Inbetriebnahme eines Fahrzeugs wird **ein Fahrzeughalter** benannt. **Der Fahrzeughalter ist** für die Instandhaltung des Fahrzeugs verantwortlich. **Ein Eisenbahnunternehmen kann** Fahrzeughalter sein.

2. **Das Eisenbahnunternehmen ist für die Betriebssicherheit von Fahrzeugen, die auf dem Netz in Betrieb genommen werden, verantwortlich.** Um im Rahmen der in Artikel 10 vorgesehenen Sicherheitsbescheinigung nachzuweisen, dass das Fahrzeug gemäß den geltenden Anforderungen instandgehalten wird, gibt das Eisenbahnunternehmen an, **wer die Fahrzeughalter sind**, und legt Unterlagen vor, in denen die von diesen zur Durchführung der Instandhaltung angewendeten Verfahren dargelegt sind.

3. Verwendet ein Eisenbahnunternehmen **Fahrzeuge** verschiedener Fahrzeughalter, legt das Eisenbahnunternehmen die nötigen Verfahren fest, mit denen überprüft wird, dass die anwendbaren Anforderungen erfüllt werden. **Bei einem Wechsel des eingetragenen Fahrzeughalters im nationalen Einstellungsregister hat der erste Fahrzeughalter dem Fahrzeughalter, der im nationalen Einstellungsregister eingetragen werden soll, alle Instandhaltungsunterlagen in seinem Besitz auszuhändigen, bevor der neue Eintrag erfolgt.**

3a. Die Kommission **legt vor dem 1. Januar 2010** auf Empfehlung der Agentur ein System zur Bescheinigung der Fahrzeughalter bezüglich der Instandhaltung

zur Änderung nicht wesentlicher Bestimmungen der Richtlinie durch deren Ergänzung **wird** gemäß dem Regelungsverfahren mit Kontrolle des Artikels 27 Absatz 2 a erlassen.“.

fest. **Die Maßnahmen** zur Änderung nicht wesentlicher Bestimmungen der Richtlinie durch deren Ergänzung **im Zusammenhang mit der in diesem Absatz erwähnten Bescheinigung bezüglich der Instandhaltung** werden gemäß dem Regelungsverfahren mit Kontrolle des Artikels 27 Absatz 2a erlassen. **In Fällen äußerster Dringlichkeit kann die Kommission das in Artikel 27 Absatz 2b vorgesehene Dringlichkeitsverfahren anwenden.**

Or. en

Begründung

Hinsichtlich der Verantwortung für die Instandhaltung und den Betrieb von Schienenfahrzeugen muss Klarheit zwischen dem Fahrzeughalter und dem Eisenbahnunternehmen herrschen. Bei Fahrzeugen, die in Betrieb genommen wurden, sollte die Gesamtverantwortung für ihren sicheren Betrieb auf dem Netz dem Eisenbahnunternehmen übertragen werden, wodurch Unklarheiten bei den rechtlichen Verpflichtungen vermieden werden. Die Fahrzeughalter sollten für die Instandhaltung ihrer Fahrzeuge verantwortlich sein. Dies wird aber innerhalb der vertraglichen Beziehungen zwischen ihnen und den Eisenbahnunternehmen geregelt. Ein verbindliches Bescheinigungssystem sollte geschaffen werden, um eine ordnungsgemäße Instandhaltung und einen sicheren Betrieb von Schienenfahrzeugen sicherzustellen.

Änderungsantrag von Robert Navarro

Änderungsantrag 38
ARTIKEL 1 NUMMER 8
Artikel 14 b (Richtlinie 2004/49/EG)

1. Bei der Inbetriebnahme eines Fahrzeugs wird **eine Rechtsperson** benannt, **die** für die Instandhaltung des Fahrzeugs verantwortlich ist. **Diese Rechtsperson kann das Eisenbahnunternehmen, ein Unterauftragnehmer des Eisenbahnunternehmens oder der Fahrzeughalter** sein.

2. **Um im Rahmen der in Artikel 10 vorgesehenen Sicherheitsbescheinigung nachzuweisen, dass das Fahrzeug gemäß den geltenden Anforderungen instand**

1. Bei der Inbetriebnahme eines Fahrzeugs wird **ein Fahrzeughalter** benannt. **Der Fahrzeughalter ist** für die Instandhaltung des Fahrzeugs verantwortlich. **Ein Eisenbahnunternehmen kann Fahrzeughalter** sein.

2. **Bei einem Fahrzeughalterwechsel hat der frühere Fahrzeughalter dem neuen Fahrzeughalter alle Instandhaltungsunterlagen in seinem**

gehalten wird, gibt das Eisenbahnunternehmen an, welchen Rechtspersonen die Verantwortung für die Instandhaltung übertragen wurde, und legt Unterlagen vor, in denen die von diesen zur Durchführung der Instandhaltung angewendeten Verfahren dargelegt sind.

3. Verwendet ein Eisenbahnunternehmen **Wagen verschiedener** Fahrzeughalter **und wurde diesen die Verantwortung für die Instandhaltung übertragen**, legt das Eisenbahnunternehmen die nötigen Verfahren fest, mit denen überprüft wird, dass die anwendbaren Anforderungen erfüllt werden. **Gegebenenfalls** legt die Kommission auf Empfehlung der Agentur ein System zur Bescheinigung der **Fahrzeughalter bezüglich der Instandhaltung** fest. Diese **Maßnahme** zur Änderung nicht wesentlicher Bestimmungen der Richtlinie durch deren Ergänzung **wird** gemäß dem Regelungsverfahren mit Kontrolle des Artikels 27 Absatz 2 a erlassen.“.

Besitz auszuhändigen, bevor der Wechsel im nationalen Einstellungsregister eingetragen wird.

3. Verwendet ein Eisenbahnunternehmen **Fahrzeuge, deren** Fahrzeughalter **es nicht selbst ist**, legt das Eisenbahnunternehmen die nötigen Verfahren fest, mit denen überprüft wird, dass die anwendbaren Anforderungen erfüllt werden.

4. Die Kommission **legt vor dem 1. Januar 2010** auf Empfehlung der Agentur ein **verbindliches** System zur Bescheinigung der **Wagenhalter** fest. **Die Kommission kann ein solches System auch auf die Halter von anderen Fahrzeugtypen ausweiten.** Diese **Maßnahmen** zur Änderung nicht wesentlicher Bestimmungen der Richtlinie durch deren Ergänzung **werden** gemäß dem Regelungsverfahren mit Kontrolle des Artikels 27 Absatz 2a erlassen. **In Fällen äußerster Dringlichkeit kann die Kommission das in Artikel 27 Absatz 2b vorgesehene Dringlichkeitsverfahren anwenden“.**

Or. fr

Begründung

Nach dem neuen, durch das COTIF-Übereinkommen 1999 geschaffenen System, sind die Wagenhalter und die Halter von anderen Fahrzeugen nicht mehr verpflichtet, ihre Fahrzeuge bei einem Eisenbahnunternehmen zu registrieren. Ein verbindliches System zur Bescheinigung der Halter von Schienenfahrzeugen, sei es Wagen oder andere Fahrzeugtypen,

würde mehr Garantien bieten und das Vertrauen zwischen Eisenbahnunternehmen und Wagenhaltern stärken. Dieses System müsste nicht nur für Wagenhalter sondern auch für Halter anderer Schienenfahrzeuge gelten..

Änderungsantrag von Jörg Leichtfried

Änderungsantrag 39
ARTIKEL 1 NUMMER 8
Artikel 14 b Absatz 3 (Richtlinie 2004/49/EG)

3. Verwendet ein Eisenbahnunternehmen Wagen verschiedener Fahrzeughalter und wurde diesen die Verantwortung für die Instandhaltung übertragen, legt das Eisenbahnunternehmen die nötigen Verfahren fest, mit denen überprüft wird, dass die anwendbaren Anforderungen erfüllt werden. Gegebenenfalls legt die Kommission auf Empfehlung der Agentur ein System zur Bescheinigung der Fahrzeughalter bezüglich der Instandhaltung fest. Diese Maßnahme zur Änderung nicht wesentlicher Bestimmungen der Richtlinie durch deren Ergänzung wird gemäß dem Regelungsverfahren mit Kontrolle des Artikels 27 Absatz 2 a erlassen.“.

3. Verwendet ein Eisenbahnunternehmen Wagen verschiedener Fahrzeughalter und wurde diesen die Verantwortung für die Instandhaltung übertragen, legt das Eisenbahnunternehmen die nötigen Verfahren **zur Einhaltung der Instandhaltungsregeln nach den Bestimmungen der TSI** fest, mit denen überprüft wird, dass die anwendbaren Anforderungen erfüllt werden. Gegebenenfalls legt die Kommission auf Empfehlung der Agentur ein System zur Bescheinigung der Fahrzeughalter bezüglich der Instandhaltung fest. Diese Maßnahme zur Änderung nicht wesentlicher Bestimmungen der Richtlinie durch deren Ergänzung wird gemäß dem Regelungsverfahren mit Kontrolle des Artikels 27 Absatz 2 a erlassen.“.

Or. de

Begründung

Neben der Übertragung der Verantwortung für die Instandhaltung an das Eisenbahnunternehmen, welches Fahrzeuge unterschiedlicher Fahrzeughalter verwendet, muss eindeutig die Anwendung einheitlicher Instandhaltungsregeln vorgeschrieben werden. Die zukünftig vorhandenen TSI gewährleisten dies. Bis zum Inkrafttreten dieser Bestimmungen aus den TSI muss die Agentur ein System zur Bescheinigung erarbeiten.

Änderungsantrag von Jörg Leichtfried

Änderungsantrag 40
ARTIKEL 1 NUMMER 8
Artikel 14 b Absatz 3 a (neu) (Richtlinie 2004/49/EG)

3a. Die unter Punkt 2 und 3 angeführten Bestimmungen werden durch die Mitgliedstaaten nach Artikel 14 Absatz 2 der Interoperabilitätsrichtlinie regelmäßig überprüft.

Or. de

Begründung

Eine Überprüfung der Verfahren und Einhaltung der Instandhaltungsregeln ist zur Gewährleistung eines sicheren Eisenbahnbetriebes unumgänglich.

Änderungsantrag von Jörg Leichtfried

Änderungsantrag 41

ANHANG

Anhang 1.3. (Richtlinie 2004/49/EG)

1.3. Merkmale in Bezug auf das Fahrzeug:	1.3. Merkmale in Bezug auf das Fahrzeug
Fahrzeugdynamik	Fahrzeugdynamik
Fahrzeugaufbau	Fahrzeugaufbau
Puffer und Traktionseinrichtungen	Puffer und Traktionseinrichtungen
Drehgestelle und Rollelemente	Drehgestelle und Rollelemente
montierte Achsen und deren Anordnung	montierte Achsen und deren Anordnung
Bremsausrüstung	Bremsausrüstung
zu beaufsichtigende technische Systems, z. B. Druckluftsystem	zu beaufsichtigende technische Systems, z. B. Druckluftsystem
Front- und Seitenscheiben	Front- und Seitenscheiben
Türen	Türen
Wagendurchgänge	Wagendurchgänge
Steuersysteme (Software)	Steuersysteme (Software)
Trink- und Brauchwasserinstallationen	Trink- und Brauchwasserinstallationen
Umweltschutz	Umweltschutz

Brandschutz
Gesundheit und Sicherheit der Beschäftigten
Tanks und Tankwagen
druckluftentleerte Container
Ladungssicherung
Kennzeichnung
Schweißtechniken

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 Reisenden“. 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.