

EUROPÄISCHES PARLAMENT

2004



2009

Ausschuss für Verkehr und Fremdenverkehr

VORLÄUFIG
2006/0274(COD)

24.5.2007

*****I**

ENTWURF EINES BERICHTS

über den Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 881/2004 zur Errichtung einer Europäischen Eisenbahnagentur
(KOM(2006)0785 – C6-0473/2006 – 2006/0274(COD))

Ausschuss für Verkehr und Fremdenverkehr

Berichterstatter: Paolo Costa

Erklärung der benutzten Zeichen

- * Verfahren der Konsultation
Mehrheit der abgegebenen Stimmen
- **I Verfahren der Zusammenarbeit (erste Lesung)
Mehrheit der abgegebenen Stimmen
- **II Verfahren der Zusammenarbeit (zweite Lesung)
*Mehrheit der abgegebenen Stimmen zur Billigung des
Gemeinsamen Standpunkts*
*Absolute Mehrheit der Mitglieder zur Ablehnung oder Abänderung
des Gemeinsamen Standpunkts*
- *** Verfahren der Zustimmung
*Absolute Mehrheit der Mitglieder außer in den Fällen, die in
Artikel 105, 107, 161 und 300 des EG-Vertrags und Artikel 7 des
EU-Vertrags genannt sind*
- ***I Verfahren der Mitentscheidung (erste Lesung)
Mehrheit der abgegebenen Stimmen
- ***II Verfahren der Mitentscheidung (zweite Lesung)
*Mehrheit der abgegebenen Stimmen zur Billigung des
Gemeinsamen Standpunkts*
*Absolute Mehrheit der Mitglieder zur Ablehnung oder Abänderung
des Gemeinsamen Standpunkts*
- ***III Verfahren der Mitentscheidung (dritte Lesung)
*Mehrheit der abgegebenen Stimmen zur Billigung des
gemeinsamen Entwurfs*

(Die Angabe des Verfahrens beruht auf der von der Kommission vorgeschlagenen Rechtsgrundlage.)

Änderungsanträge zu Legislativtexten

Die vom Parlament vorgenommenen Änderungen werden durch **Fett- und Kursivdruck** hervorgehoben. Wenn Textteile *mager und kursiv* gesetzt werden, dient das als Hinweis an die zuständigen technischen Dienststellen auf solche Teile des Legislativtextes, bei denen im Hinblick auf die Erstellung des endgültigen Textes eine Korrektur empfohlen wird (beispielsweise Textteile, die in einer Sprachfassung offenkundig fehlerhaft sind oder ganz fehlen). Diese Korrektorempfehlungen bedürfen der Zustimmung der betreffenden technischen Dienststellen.

INHALT

	Seite
ENTWURF EINER LEGISLATIVEN ENTSCHEIDUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS	5
BEGRÜNDUNG	9

ENTWURF EINER LEGISLATIVEN ENTSCHEIDUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS

zu dem Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 881/2004 zur Errichtung einer Europäischen Eisenbahnagentur
(KOM(2006)0785 – C6-0473/2006 – 2006/0274(COD))

(Verfahren der Mitentscheidung: erste Lesung)

Das Europäische Parlament,

- in Kenntnis des Vorschlags der Kommission an das Europäische Parlament und den Rat (KOM (2006)0785)¹,
 - gestützt auf Artikel 251 Absatz 2 und Artikel 71 Absatz 1 des EG-Vertrags, auf deren Grundlage ihm der Vorschlag der Kommission unterbreitet wurde (C6-0473/2006),
 - gestützt auf Artikel 51 seiner Geschäftsordnung,
 - in Kenntnis des Berichts des Ausschusses für Verkehr und Fremdenverkehr (A6-0000/2007),
1. billigt den Vorschlag der Kommission in der geänderten Fassung;
 2. fordert die Kommission auf, es erneut zu befassen, falls sie beabsichtigt, diesen Vorschlag entscheidend zu ändern oder durch einen anderen Text zu ersetzen;
 3. beauftragt seinen Präsidenten, den Standpunkt des Parlaments dem Rat und der Kommission zu übermitteln.

Vorschlag der Kommission

Abänderungen des Parlaments

Änderungsantrag 1
ARTIKEL 1 NUMMER 1
Artikel 8 a Absatz 2 (Verordnung(EG)881/2004)

Die Agentur erarbeitet schrittweise ein Referenzdokument, mit dem die nationalen Vorschriften, die die Mitgliedstaaten bei der Inbetriebnahme von Fahrzeugen anwenden, in Beziehung zueinander gesetzt werden können. In dem Dokument werden für jeden der in Anhang VI der Richtlinie 2004/49/EG aufgeführten

Die Agentur erarbeitet schrittweise ein Referenzdokument, mit dem die nationalen Vorschriften, die die Mitgliedstaaten bei der Inbetriebnahme von Fahrzeugen anwenden, in Beziehung zueinander gesetzt werden können. In dem Dokument werden für jeden der in Anhang ... der Richtlinie .../.../EG (*) *[Richtlinie über*

Parameter die in den Mitgliedstaaten jeweils geltenden Vorschriften sowie die in **demselben** Anhang genannten Gruppen angegeben, denen diese Vorschriften zugeordnet sind. Dies betrifft die Vorschriften, die gemäß Artikel 16 Absatz 3 der Richtlinie .../.../EG (*) [Richtlinie über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems], nach der Annahme der TSI (Sonderfälle, offene Punkte, Ausnahmen) sowie gemäß Artikel 8 der Richtlinie 2004/49/EG notifiziert werden.

die Interoperabilität des Eisenbahnsystems der Gemeinschaft] aufgeführten Parameter die in den Mitgliedstaaten jeweils geltenden Vorschriften sowie die in Anhang ... genannten Gruppen angegeben, denen diese Vorschriften zugeordnet sind. Dies betrifft die Vorschriften, die gemäß Artikel 16 Absatz 3 der Richtlinie .../.../EG (*) [Richtlinie über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems], nach der Annahme der TSI (Sonderfälle, offene Punkte, Ausnahmen) sowie gemäß Artikel 8 der Richtlinie 2004/49/EG notifiziert werden.

Zu Beginn ermittelt und vergleicht die Agentur die Unterschiede zwischen den Mitgliedstaaten hinsichtlich des Sicherheitsabstands für Infrastruktur und Fahrzeuge.

Begründung

Derjenige Teil des Anhangs des geänderten Vorschlags für eine Richtlinie über Eisenbahnsicherheit in der Gemeinschaft, in dem die Parameter festgelegt sind, die in Zusammenhang mit der Inbetriebnahme bereits vorhandener Fahrzeuge und der Einstufung der nationalen Vorschriften geprüft werden müssen, wird in die neue Richtlinie über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems der Gemeinschaft übernommen. Es ist von unerlässlich, dass die Ermittlung und Prüfung der Sicherheitsabstände von Infrastruktur und Fahrzeugen, d. h. Zügen und Infrastruktur oder Zügen auf Nachbargleisen, als vorrangige Aufgabe der Agentur festgelegt wird.

Änderungsantrag 2

ARTIKEL 1 NUMMER 1 A (neu)

Artikel 10 Absätze 3 a und 3 b (neu) (Verordnung (EG) 881/2004)

(1a) In Artikel 10 werden folgende neue Absätze 3a und 3b eingefügt:

(3a) Die Agentur kann von einem Antragsteller aufgefordert werden, ein technisches Gutachten zu einer ablehnenden Entscheidung, die von einer Sicherheitsbehörde in Bezug auf die Gewährung einer Sicherheitsbescheinigung oder Sicherheitsgenehmigung gemäß Artikel 10 und 11 der Richtlinie 2004/49/EG

getroffen wurde, zu erstellen.

(3b) Die Agentur kann aufgefordert werden, ein technisches Gutachten zur Anwendung der geeigneten Fassung der ERTMS-Spezifikationen gemäß Artikel 21a zu erstellen.

Begründung

Treffen die Sicherheitsbehörden in den Mitgliedstaaten in Bezug auf die Gewährung von Sicherheitsbescheinigungen oder Sicherheitsgenehmigungen gemäß Artikel 10 und 11 der Richtlinie 2004/49/EG über Eisenbahnsicherheit in der Gemeinschaft eine ablehnende Entscheidung, sollte den Antragstellern die Möglichkeit gegeben werden, ein technisches Gutachten seitens der Agentur anzufordern. Dies kann als komplementäre Maßnahme zur Kontrolle der von den einzelstaatlichen Sicherheitsbehörden getroffenen Entscheidungen angesehen werden. Darüber hinaus kann die Agentur – da verschiedene ERTMS-Fassungen existieren – aufgefordert werden, technische Gutachten zur Anwendung der geeigneten ERTMS-Fassung zu erstellen.

Änderungsantrag 3

ARTIKEL 1 NUMMER 5

Artikel 16 a Absatz 1 (Verordnung (EG) 881/2004)

Gemäß Artikel 14b der Richtlinie 2004/49/EG nimmt die Agentur spätestens ein Jahr nach Inkrafttreten dieser Verordnung eine Bewertung der Beziehungen zwischen den Fahrzeughaltern und den Eisenbahnunternehmen auf dem Gebiet der Instandhaltung vor. Innerhalb derselben Frist übermittelt die Agentur der Kommission einen Bericht, in dem sie **gegebenenfalls** Empfehlungen für ein **auf Freiwilligkeit beruhendes oder** obligatorisches Verfahren für die Zertifizierung von Fahrzeughaltern abgibt.

Gemäß Artikel 14b der Richtlinie 2004/49/EG nimmt die Agentur spätestens ein Jahr nach Inkrafttreten dieser Verordnung eine Bewertung der Beziehungen zwischen den Fahrzeughaltern und den Eisenbahnunternehmen auf dem Gebiet der Instandhaltung vor. Innerhalb derselben Frist übermittelt die Agentur der Kommission einen Bericht, in dem sie Empfehlungen für ein obligatorisches Verfahren für die Zertifizierung von Fahrzeughaltern abgibt.

Begründung

Es ist wichtig, dass genau festgelegt wird, ob Eisenbahnunternehmen und/oder Fahrzeughalter für die Sicherheit bei der Instandhaltung von Fahrzeugen sowie für die Einhaltung der Sicherheitsvorschriften und für Haftungsfragen verantwortlich sind. Dies kann durch ein Zertifizierungssystem für Instandhaltung, das sich an die Fahrzeughalter richtet und das unter Berücksichtigung der Empfehlungen der Europäischen Agentur für Eisenbahnsicherheit von der Kommission geschaffen wird, erfolgen.

Änderungsantrag 4
ARTIKEL 1 NUMMER 10
Artikel 21 a Absatz 5 a (neu) (Verordnung (EG) 881/2004)

(5a) Auf Antrag eines Eisenbahnunternehmens, eines Infrastrukturbetreibers oder eines Infrastrukturanbieters erstellt die Agentur ein technisches Gutachten zur Anwendung der geeigneten Fassung der ERTMS-Spezifikationen.

Begründung

Da verschiedene ERTMS-Fassungen existieren, wäre es sinnvoll, wenn die Agentur ein technisches Gutachten zur Anwendung der geeigneten ERTMS-Fassung erstellen könnte.

BEGRÜNDUNG

Die neue Initiative der Kommission in Bezug auf das Eisenbahnsystem in der Gemeinschaft hat das Ziel, den ungehinderten Zugverkehr und die Zulassung von Schienenfahrzeugen zu erleichtern.

Bei dem derzeitigen Rechtsrahmen sind unbegründete Verspätungen, Versäumnisse und Hindernisse im Hinblick auf die länderübergreifende Anerkennung von Fahrzeugen festgestellt worden, die sowohl für Eisenbahnunternehmen als auch für Hersteller mit Kosten verbunden sind.

Nun hat die Kommission drei Legislativvorschläge zur Verbesserung und Vereinfachung des bestehenden Rechtsrahmens vorgelegt: die Richtlinie über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems der Gemeinschaft¹, welche die beiden derzeit geltenden Interoperabilitätsrichtlinien (Richtlinie 96/48/EG über das Hochgeschwindigkeitsbahnsystem und Richtlinie 2001/16/EG über das konventionelle Bahnsystem²) zu einer Richtlinie zusammenfasst, die Richtlinie zur Änderung der Richtlinie 2004/49/EG über die Eisenbahnsicherheit in der Gemeinschaft³ und die Verordnung zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 881/2004 zur Errichtung einer Europäischen Eisenbahnagentur⁴.

Außerdem hat die Kommission eine von einem Leitfaden begleitete Mitteilung mit dem Titel „Erleichterung des freien Verkehrs für Schienenfahrzeuge in der Gemeinschaft“ vorgelegt, mit welcher der technische Teil des gemeinschaftlichen Rechtsrahmens für die Eisenbahn verbessert und die länderübergreifende Anerkennung von Schienenfahrzeugen innerhalb der EU gefördert werden sollen.⁵

1. Länderübergreifende Anerkennung der Zulassung von Schienenfahrzeugen innerhalb der EU

Erläuterung des Problems

Die Zulassung von Fahrzeugen für operationelle Dienstleistungen in einem Mitgliedstaat bedeutet nicht zwangsläufig, dass diese in anderen Mitgliedstaaten anerkannt ist. Ein Mitgliedstaat kann nicht selbst entscheiden, dass eine von ihm ausgestellte Inbetriebnahmegenehmigung auch auf dem Hoheitsgebiet anderer Mitgliedstaaten gültig sein soll.

Definition der länderübergreifenden Anerkennung einer Zulassung

¹ KOM(2006)0783.

² Beide geändert durch die Richtlinie 2004/50/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. April 2004 zur Änderung der Richtlinie 96/48/EG des Rates über die Interoperabilität des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems und der Richtlinie 2001/16/EG des Europäischen Parlaments und des Rates über die Interoperabilität des konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystems.

³ KOM(2006)0784.

⁴ KOM(2006)0785.

⁵ KOM(2006)0782 und SEC(2006)1640.

Die länderübergreifende Anerkennung der Zulassung von Fahrzeugen ist der Prozess, in dessen Verlauf ein Schienenfahrzeug, das in einem Mitgliedstaat eine Inbetriebnahmegenehmigung erhalten hat, nach Überprüfung auf Erfüllung der technischen Spezifikationen für die Interoperabilität (TSI) und/oder der nationalen technischen Vorschriften gemäß Artikel 16 der Richtlinie 2001/16/EG weitere Inbetriebnahmegenehmigungen in anderen Mitgliedstaaten erhält, wobei alle in dem ersten Mitgliedstaat durchgeführten Überprüfungen gebührend berücksichtigt werden.¹

Die länderübergreifende Anerkennung von Zulassungen kann entweder durch Harmonisierung oder durch die Anwendung des Grundsatzes der gegenseitigen Anerkennung erreicht werden. In Bezug auf die Fahrzeuge sollte zwischen Inverkehrbringen und Inbetriebnahme unterschieden werden. Im letzteren Fall muss sichergestellt werden, dass die Fahrzeuge mit der nationalen Eisenbahninfrastruktur kompatibel sind. Die einzigen zulässigen Abweichungen von diesem Grundsatz sind von den Bestimmungsmitgliedstaaten auferlegte Beschränkungen aus den in Artikel 30 EG-Vertrag genannten Gründen oder aus zwingenden Gründen des Allgemeininteresses, die durch die Rechtsprechung des Europäischen Gerichtshofes anerkannt sind, soweit es sich um verhältnismäßige Maßnahmen handelt.

Derzeitige Situation

Die Kommission beschreibt die verschiedenen Hindernisse technischer, verfahrenstechnischer und politischer Art, die der Zulassungsanerkennung von Fahrzeugen im Wege stehen und die Eisenbahnunternehmen und Herstellern bei der Inbetriebnahme von Fahrzeugen Kosten verursachen. Heute gilt das Fehlen angemessener und transparenter Verfahren für die Zulassung von Schienen- und Triebfahrzeugen² als eines der Haupthindernisse für die Gründung neuer Eisenbahnunternehmen und für die Interoperabilität des europäischen Eisenbahnsystems³.

Artikel 14 der Richtlinie über Eisenbahnsicherheit in der Gemeinschaft (Richtlinie 2004/49/EG) deckt die Inbetriebnahme von in Betrieb befindlichen Fahrzeugen, für die keine EG-Konformitätsbescheinigung vorliegt, in einem anderen Mitgliedstaat oder in anderen Mitgliedstaaten ab, wohingegen in den Interoperabilitätsrichtlinien festgelegt ist, wie Fahrzeuge innerhalb der bestehenden Infrastruktur anerkannt werden sollten. Deshalb könnte auf die in Betrieb befindlichen Fahrzeuge, die ja noch nicht durch die Interoperabilitätsrichtlinien abgedeckt sind, der Grundsatz der gegenseitigen Anerkennung angewendet werden, zumindest in Bezug auf solche Merkmale, die nicht in direktem Zusammenhang mit spezifischen Infrastrukturen stehen.⁴

2. Vorschlag der Kommission zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 881/2004 zur Errichtung einer Europäischen Eisenbahnagentur

¹ Siehe Analyse der Kommission in dem Dokument „Full impact assessment“, SEC(2006)1641.

² Dieseltriebzüge und elektrische Triebzüge.

³ Als Zahlenbeispiel sei genannt, dass nur 15 % der Lokomotiven und Triebzüge in mehreren Mitgliedstaaten eingesetzt werden können. Siehe Kurznotiz 2 zur Interoperabilität des Eisenbahnsystems der Gemeinschaft, verfasst von der Abteilung B der GD IPOL: IP/B/TRAN/FWC/2006-156/lot [2]/C[1]/SC[2] Interoperability 2.

⁴ Diese Option wurde von der Taskforce der Kommission vorgeschlagen.

Mit dem Vorschlag der Kommission wird die Verordnung (EG) Nr. 881/2004 zur Errichtung einer Europäischen Eisenbahnagentur geändert, ihre Befugnisse werden erweitert. Die Änderungen stehen im Zusammenhang mit den beiden anderen Kommissionsvorschlägen zur neuen Interoperabilitätsrichtlinie und zur Überarbeitung der Richtlinie über Eisenbahnsicherheit in der Gemeinschaft (Richtlinie 2004/49/EG).

Referenzdokument

Es wird vorgeschlagen, dass die Europäische Eisenbahnagentur die verschiedenen nationalen Verfahren und technischen Vorschriften, die zurzeit gelten, ermittelt und ein Referenzdokument erstellt und aktualisiert, mit dem die nationalen Vorschriften, die die Mitgliedstaaten bei der Inbetriebnahme von Fahrzeugen anwenden, in Beziehung zueinander gesetzt werden können (Artikel 8a).

Um eine Liste der Anforderungen zu erstellen, die nur ein einziges Mal überprüft werden können, werden die in den Mitgliedstaaten geltenden technischen Vorschriften und Sicherheitsvorschriften auf der Grundlage der im Anhang der geänderten Richtlinie über die Eisenbahnsicherheit in der Gemeinschaft (Richtlinie 2004/49/EG) aufgelisteten Parameter in Gruppen eingeteilt.

In dem entsprechenden Dokument werden drei Gruppen – A, B und C – unterschieden:

Gruppe A	International anerkannte Normen (wurden sie in einem der Mitgliedstaaten überprüft, bedürfen sie keiner weiteren Überprüfung, um länderübergreifend anerkannt zu werden).
Gruppe B	Alle Vorschriften, die nicht in die Gruppen A oder C fallen oder die noch nicht in eine dieser Gruppen eingestuft werden konnten. ¹
Gruppe C	Vorschriften, die im Hinblick auf einen sicheren und interoperablen Betrieb auf dem betreffenden Netz strikt notwendig sind und mit den technischen Merkmalen der Infrastruktur in Zusammenhang stehen (z. B. Lichtraumprofil).

Die drei Gruppen enthalten keine Vorschriften im Zusammenhang mit rein örtlichen Anforderungen und Beschränkungen, also solchen, die sich nur auf einen (kleinen) Teil der Infrastruktur eines Landes beziehen.

Stellungnahmen der Europäischen Eisenbahnagentur

Die Europäische Eisenbahnagentur soll die Einstufung erleichtern und kann Stellungnahmen zur Gleichwertigkeit technischer Vorschriften für Parameter, für Risikoanalysen oder Tests

¹ Damit werden Anforderungen, die in bestimmten Ländern gelten und für eine länderübergreifende Anerkennung infrage kommen, oder technische Merkmale der Infrastruktur, die in dem betreffenden Land dem sicheren und interoperablen Betrieb dienen, abgedeckt. Nach Gruppe B könnte ein Fahrzeug anerkannt werden, wenn der Antragsteller nachweisen kann, dass die Erfüllung einer den nationalen Anforderungen entsprechenden Norm gewährleistet ist.

oder auch Stellungnahmen bei Verweigerung einer Genehmigung abgeben.

Bei Interoperabilitätsprojekten, für die ein Gemeinschaftszuspruch beantragt wurde, kann die Agentur auf Verlangen der Kommission Stellungnahmen dazu abgeben, inwieweit Erneuerungs-, Umrüstungs- oder Bauvorhaben im Eisenbahnsystem mit den einschlägigen TSI in Einklang stehen (Artikel 15).

Instandhaltung und Registerformular

Des Weiteren kann die Agentur aufgefordert werden, die Arbeitsqualität der von den Mitgliedstaaten benannten Stellen zu überwachen und deren Arbeit zu koordinieren. Was die Instandhaltung betrifft, so wird die Europäische Eisenbahnagentur bis zur Schaffung eines Zertifizierungssystems für Instandhaltung die Beziehung zwischen Eisenbahnunternehmen und Fahrzeughaltern bewerten, also beispielsweise überprüfen, ob der Fahrzeughalter in der Lage ist, die Instandhaltung seiner Wagen zu gewährleisten oder ob er im Besitz der für die fortlaufende Überwachung des Zustands der Wagen notwendigen Werkzeuge ist (Artikel 16a). Wie in Artikel 14 der Richtlinie über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems der Gemeinschaft vorgeschlagen, erstellt die Agentur ein einheitliches Antragsformular für das Fahrzeugregister sowie gemeinsame Spezifikationen.

Es wird auch auf die Richtlinie über die Zertifizierung von Zugpersonal (drittes Eisenbahnpaket) Bezug genommen, da die Europäische Eisenbahnagentur aufgefordert wird, Empfehlungen für die Festlegung gemeinsamer Kriterien für die berufliche Befähigung und die Beurteilung des Betriebs- und Instandhaltungspersonals für das Eisenbahnsystem auszusprechen (Artikel 17). Dabei sollte sie die in der Richtlinie über die Zertifizierung von Zugpersonal genannten Kriterien und Prioritäten berücksichtigen.

Besondere Aufgaben

Die Kommission schlägt vor, dass die Europäische Eisenbahnagentur im Rahmen der Entwicklung und Einführung des europäischen Eisenbahnverkehrsleitsystems ERTMS als Systembehörde fungiert und ein Konzept für die Verwaltung der verschiedenen ERTMS-Versionen entwickelt, um deren technische und betriebliche Kompatibilität sicherzustellen (Artikel 21a). Außerdem wird vorgeschlagen, dass die Agentur außerplanmäßige Aufgaben wahrnimmt, die mit ihrem Auftrag im Einklang stehen (Artikel 21b). Des Weiteren ist ein spezielles Verfahren in Bezug auf die Annahme und den Inhalt des jährlichen Arbeitsprogramms vorgesehen, wodurch eine bessere Abstimmung mit dem jährlichen Haushaltsverfahren möglich wird (Artikel 25).

3. Die wichtigsten Vorschläge des Berichtstatters

Der Berichtstatter unterstützt uneingeschränkt den Vorschlag der Kommission, welcher der Errichtung der Agentur innerhalb des Eisenbahnsystems der Gemeinschaft einen noch höheren Stellenwert einräumt. Da der Agentur (von den Mitgliedstaaten und/oder von der Gemeinschaft) neue Aufgaben oder sogar neue Befugnisse im Bereich der Förderung der Interoperabilität und der Sicherheitsziele übertragen werden, sollte dies mit politischer Rechenschaftspflicht einhergehen.

Da es hinsichtlich Infrastruktur und Fahrzeugen bedeutende Unterschiede zwischen den Mitgliedstaaten gibt, sollte dem Sicherheitsabstand für Infrastruktur und Fahrzeuge besondere Aufmerksamkeit geschenkt werden.

Was die Verantwortung für die Fahrzeuge und die Bewertung der Beziehung zwischen Eisenbahnunternehmen und Fahrzeughaltern betrifft, so sollte die Agentur ein verbindliches Zertifizierungssystem entwickeln.

Die Europäische Eisenbahnagentur sollte die Aufgabe erhalten, bei ablehnenden Entscheidungen der Sicherheitsbehörden bezüglich Sicherheitsbescheinigungen und Sicherheitsgenehmigungen auf Verlangen des Antragstellers Stellungnahmen abzugeben. Die Gutachten der Agentur sollten sich auf die Anwendung verschiedener ERTMS-Versionen erstrecken.

Was die Übertragung außerplanmäßiger Aufgaben an die Agentur betrifft, so sollte dies sehr gründlich geprüft werden; es sollte vorgeschlagen werden, dass unter umfassender Einbeziehung des Europäischen Parlaments einige Prioritäten festgelegt werden.