

EUROPÄISCHES PARLAMENT

2004



2009

Ausschuss für Verkehr und Fremdenverkehr

VORLÄUFIG
2006/0272(COD)

24.5.2007

*****I**

ENTWURF EINES BERICHTS

über den Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Richtlinie 2004/49/EG über die Eisenbahnsicherheit in der Gemeinschaft
(KOM(2006)0784 – C6-0493/2006 – 2006/0272(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	24

ENTWURF EINER LEGISLATIVEN ENTSCHEIDUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS

zu dem Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Richtlinie 2004/49/EG über die Eisenbahnsicherheit in der Gemeinschaft (KOM (2006)0784 – C6-0493/2006 – 2006/0272(COD))

(Verfahren der Mitentscheidung: erste Lesung)

Das Europäische Parlament,

- in Kenntnis des Vorschlags der Kommission an das Europäische Parlament und den Rat (KOM (2006)0784)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 (C6-0493/2006),
 - 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 ERWÄGUNG 9

(9) *Es ist insbesondere angezeigt, die* Kommission zur Überarbeitung und Anpassung der Anhänge, zur Annahme und Überarbeitung gemeinsamer Sicherheitsmaßnahmen und gemeinsamer Sicherheitsziele sowie zur Festlegung eines Systems zur *Bescheinigung* von Fahrzeughaltern im Bereich der Instandhaltung *zu ermächtigen*. Da dies Maßnahmen von allgemeiner Tragweite

Insbesondere sollte der Kommission die Befugnis zur Überarbeitung und Anpassung der Anhänge, zur Annahme und Überarbeitung gemeinsamer Sicherheitsmaßnahmen und gemeinsamer Sicherheitsziele sowie zur Festlegung eines *für die Durchführung der Richtlinie 2004/49/EG erforderlichen* Systems zur *Zertifizierung* von Fahrzeughaltern im Bereich der Instandhaltung *übertragen*

zur Änderung von nicht wesentlichen Bestimmungen der Richtlinie 2004/49/EG oder zur Ergänzung der Richtlinie durch Hinzufügung neuer nicht wesentlicher Bestimmungen sind, sind sie gemäß dem Regelungsverfahren mit Kontrolle des Artikels 5 a des Beschlusses 1999/468/EG zu erlassen.

werden. Da dies Maßnahmen von allgemeiner Tragweite zur Änderung von nicht wesentlichen Bestimmungen der Richtlinie 2004/49/EG oder zur Ergänzung der Richtlinie durch Hinzufügung neuer nicht wesentlicher Bestimmungen sind, sind sie gemäß dem Regelungsverfahren mit Kontrolle des Artikels 5a des Beschlusses 1999/468/EG zu erlassen.
Wenn in Fällen äußerster Dringlichkeit die Fristen, die normalerweise im Rahmen des Regelungsverfahrens mit Kontrolle Anwendung finden, nicht eingehalten werden können, sollte die Kommission die Möglichkeit haben, zur Verabschiedung der in dieser Richtlinie vorgesehenen Maßnahmen das Dringlichkeitsverfahren nach Artikel 5a Absatz 6 des Beschlusses 1999/468/EG anzuwenden.

Begründung

Es sollte auf das neue Regelungsverfahren mit Kontrolle verwiesen werden, das in Artikel 5a des Beschlusses 1999/468/EG des Rates in der durch den Beschluss 2006/512/EG geänderten Fassung festgelegt ist. Diese Änderung führt zu den erforderlichen Anpassungen gemäß dem neuen Komitologieverfahren, mit dem das „Regelungsverfahren mit Kontrolle“ eingeführt wird, und schafft zusätzliche Transparenz für die Verabschiedung der überarbeiteten Fassung der in dem Kommissionsvorschlag enthaltenen Maßnahmen.

Änderungsantrag 2 ERWÄGUNG 9 A (neu)

Nach Nummer 34 der Interinstitutionellen Vereinbarung über bessere Rechtsetzung¹ sind die Mitgliedstaaten aufgefordert, für ihre eigenen Zwecke und im Interesse der Gemeinschaft eigene Tabellen aufzustellen, aus denen im Rahmen des Möglichen die Entsprechungen zwischen dieser Richtlinie und den Umsetzungsmaßnahmen zu entnehmen sein sollten, und diese zu veröffentlichen.

Änderungsantrag 3
ARTIKEL 1 NUMMER -1 (neu)
Artikel 3 (Richtlinie 2004/49/EG)

(-1) Artikel 3 wird wie folgt geändert:

Begründung

Da es zu Änderungen bei den Begriffsbestimmungen (Artikel 3 der Richtlinie 2004/49/EG) kommt, sollte um der Kohärenz des Textes willen diese Änderung vorgenommen werden.

Änderungsantrag 4
ARTIKEL 1 NUMMER -1 A BUCHSTABE A (neu)
Artikel 3 Buchstabe h (Richtlinie 2004/49/EG)

a) Buchstabe h erhält folgende Fassung:

***„h) „nationale Sicherheitsvorschriften“:
alle auf Ebene der Mitgliedstaaten
erlassenen Vorschriften zur
Eisenbahnsicherheit, die gewährleisten
sollen, dass das Eisenbahnsystem, die
Teilsysteme sowie die Komponenten
einschließlich der Schnittstellen die
grundlegenden Anforderungen erfüllen,
und die für mehr als ein
Eisenbahnunternehmen oder einen oder
mehrere Infrastrukturbetreiber gelten,
unabhängig davon, welche Stelle diese
Vorschriften erlässt;“***

Begründung

Mit dieser Änderung wird die in der Richtlinie 2004/49/EG vorhandene Definition des Begriffs „nationale Sicherheitsvorschriften“ ergänzt, indem die verschiedenen Elemente festgelegt werden, die abgedeckt werden sollten, wenn nationale Sicherheitsvorschriften erlassen werden. Dies führt zu größerer Klarheit hinsichtlich der grundlegenden Anforderungen, welche die Eisenbahnunternehmen oder Infrastrukturbetreiber erfüllen sollten.

Änderungsantrag 5
ARTIKEL 1 NUMMER 1
Artikel 3 (Richtlinie 2004/49/EG)

1) In Artikel 3 wird folgende Begriffsbestimmung angefügt:

1) Die folgenden Buchstaben ha und s werden eingefügt:

Begründung

Da es zu Änderungen bei den Begriffsbestimmungen (Artikel 3 der Richtlinie 2004/49/EG) kommt, wird aus Gründen der Textkohärenz diese Änderung notwendig.

Änderungsantrag 6
ARTIKEL 1 NUMMER 1
Artikel 3 Buchstabe h a (neu) (Richtlinie 2004/49/EG)

ha) „grundlegende Anforderungen“: alle in Anhang III der Richtlinie .../.../EG (*) [Richtlinie über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems der Gemeinschaft] festgelegten Bedingungen, welche das Eisenbahnsystem, die Teilsysteme und die Interoperabilitätskomponenten einschließlich der Schnittstellen erfüllen müssen;

Begründung

Als Ergänzung der Definition des Begriffs „nationale Sicherheitsvorschriften“ sollte eine Definition des Begriffs „grundlegende Anforderungen“ hinzugefügt werden. Diese steht im Einklang mit der in der Richtlinie über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems der Gemeinschaft vorgeschlagenen Definition.

Änderungsantrag 7
ARTIKEL 1 NUMMER 3
Artikel 5 Absatz 2 (Richtlinie 2004/49/EG)

„Anhang I wird vor dem 30. April 2009 überarbeitet, um insbesondere gemeinsame Definitionen für die CSI und gemeinsame Methoden für die Unfallkostenberechnung hinzuzufügen. **Diese Maßnahme** zur Änderung nicht wesentlicher Bestimmungen der Richtlinie **wird** gemäß

„Anhang I wird vor dem 30. April 2009 überarbeitet, um insbesondere gemeinsame Definitionen für die CSI und gemeinsame Methoden für die Unfallkostenberechnung hinzuzufügen. **Maßnahmen** zur Änderung **oder Ergänzung** nicht wesentlicher Bestimmungen der Richtlinie, **die sich auf**

dem Regelungsverfahren mit Kontrolle des Artikels 27 Absatz 2 a erlassen.“.

die Umsetzung der Bestimmungen dieses Absatzes beziehen, werden gemäß dem Regelungsverfahren mit Kontrolle des Artikels 27 Absatz 2a erlassen. **In Fällen äußerster Dringlichkeit hat die Kommission die Möglichkeit, das Dringlichkeitsverfahren nach Artikel 27 Absatz 2b anzuwenden.**

Begründung

Es sollte auf das neue Regelungsverfahren mit Kontrolle verwiesen werden, das in Artikel 5a des Beschlusses 1999/468/EG des Rates in der durch den Beschluss 2006/512/EG geänderten Fassung festgelegt ist. Diese Änderung führt zu den erforderlichen Anpassungen gemäß dem neuen Komitologieverfahren und schafft zusätzliche Transparenz für die Verabschiedung der überarbeiteten Fassung der in dem Kommissionsvorschlag enthaltenen Maßnahmen.

Änderungsantrag 8

ARTIKEL 1 NUMMER 4 BUCHSTABE A Artikel 6 Absatz 1 (Richtlinie 2004/49EG)

1. Eine erste Reihe von CSM, die sich zumindest auf die in Absatz 3 Buchstabe a genannten Methoden erstrecken, wird von der Kommission vor dem 30. April 2008 erlassen. Sie wird im Amtsblatt der Europäischen Union veröffentlicht.

Eine zweite Reihe von CSM, die sich auf die übrigen in Absatz 3 genannten Methoden erstrecken, wird von der Kommission vor dem 30. April 2010 erlassen. Sie wird im Amtsblatt der Europäischen Union veröffentlicht.

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

1. Eine erste Reihe von CSM, die sich zumindest auf die in Absatz 3 Buchstabe a genannten Methoden erstrecken, wird von der Kommission vor dem 30. April 2008 erlassen. Sie wird im Amtsblatt der Europäischen Union veröffentlicht.

Eine zweite Reihe von CSM, die sich auf die übrigen in Absatz 3 genannten Methoden erstrecken, wird von der Kommission vor dem 30. April 2010 erlassen. Sie wird im Amtsblatt der Europäischen Union veröffentlicht.

Maßnahmen zur Änderung **oder Ergänzung** nicht wesentlicher Bestimmungen der Richtlinie, **die sich auf die Umsetzung der Bestimmungen dieses Absatzes beziehen**, werden gemäß dem Regelungsverfahren mit Kontrolle des Artikels 27 Absatz 2a erlassen. **In Fällen äußerster Dringlichkeit hat die Kommission die Möglichkeit, das Dringlichkeitsverfahren nach Artikel 27 Absatz 2b anzuwenden.“.**

Begründung

Es sollte auf das Regelungsverfahren mit Kontrolle verwiesen werden, das in Artikel 5a des Beschlusses 1999/468/EG des Rates in der durch den Beschluss 2006/512/EG geänderten Fassung festgelegt ist. Diese Änderung führt zu den erforderlichen Anpassungen gemäß dem neuen Komitologieverfahren und schafft zusätzliche Transparenz für die Verabschiedung der überarbeiteten Fassung der in dem Kommissionsvorschlag enthaltenen Maßnahmen.

Änderungsantrag 9

ARTIKEL 1 NUMMER 4 BUCHSTABE B

Artikel 6 Absatz 4 (Richtlinie 2004/49EG)

„ 4. Die CSM werden regelmäßig überarbeitet, wobei die bei ihrer Anwendung gewonnenen Erfahrungen, die allgemeine Entwicklung der Eisenbahnsicherheit sowie die in Artikel 4 Absatz 1 niedergelegten Verpflichtungen der Mitgliedstaaten zu berücksichtigen sind. **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.“

„4. Die CSM werden regelmäßig überarbeitet, wobei die bei ihrer Anwendung gewonnenen Erfahrungen, die allgemeine Entwicklung der Eisenbahnsicherheit sowie die in Artikel 4 Absatz 1 niedergelegten Verpflichtungen der Mitgliedstaaten zu berücksichtigen sind. **Maßnahmen** zur Änderung **oder Ergänzung** nicht wesentlicher Bestimmungen der Richtlinie, **die sich auf die Umsetzung der Bestimmungen dieses Artikels beziehen, werden** gemäß dem Regelungsverfahren mit Kontrolle des Artikels 27 Absatz 2a erlassen. **In Fällen äußerster Dringlichkeit hat die Kommission die Möglichkeit, das Dringlichkeitsverfahren nach Artikel 27 Absatz 2b anzuwenden.**“

Begründung

Es sollte auf das Regelungsverfahren mit Kontrolle verwiesen werden, das in Artikel 5a des Beschlusses 1999/468/EG des Rates in der durch den Beschluss 2006/512/EG geänderten Fassung festgelegt ist. Diese Änderung führt zu den erforderlichen Anpassungen gemäß dem neuen Komitologieverfahren und schafft zusätzliche Transparenz für die Verabschiedung der überarbeiteten Fassung der in dem Kommissionsvorschlag enthaltenen Maßnahmen.

Änderungsantrag 10

ARTIKEL 1 NUMMER 5 BUCHSTABE A

Artikel 7 Absatz 3 Unterabsätze 1 und 2 (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 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 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 werden von der Kommission vor dem 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 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.

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 werden von der Kommission vor dem 30. April 2011 erlassen und im Amtsblatt der Europäischen Union veröffentlicht. ***Maßnahmen*** zur Änderung nicht wesentlicher Bestimmungen der Richtlinie durch deren Ergänzung, ***die sich auf die erste und zweite Reihe von CST-Entwürfen beziehen, werden*** gemäß dem Regelungsverfahren mit Kontrolle des Artikels 27 Absatz 2a erlassen. ***In Fällen äußerster Dringlichkeit hat die Kommission die Möglichkeit, das Dringlichkeitsverfahren nach Artikel 27 Absatz 2b anzuwenden.“***

Begründung

Es sollte auf das Regelungsverfahren mit Kontrolle verwiesen werden, das in Artikel 5a des Beschlusses 1999/468/EG des Rates in der durch den Beschluss 2006/512/EG geänderten Fassung festgelegt ist. Diese Änderung führt zu den erforderlichen Anpassungen gemäß dem neuen Komitologieverfahren und schafft zusätzliche Transparenz für die Verabschiedung der überarbeiteten Fassung der in dem Kommissionsvorschlag enthaltenen Maßnahmen.

Änderungsantrag 11
ARTIKEL 1 NUMMER 5 BUCHSTABE B
Artikel 7 Absatz 5 (Richtlinie 2004/49/EG)

„5. Die CST werden regelmäßig überarbeitet, wobei die allgemeine Entwicklung der Eisenbahnsicherheit zu berücksichtigen ist. **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.“

„5. Die CST werden regelmäßig überarbeitet, wobei die allgemeine Entwicklung der Eisenbahnsicherheit zu berücksichtigen ist. **Maßnahmen** zur Änderung **oder Ergänzung** nicht wesentlicher Bestimmungen der Richtlinie, **die sich auf die Umsetzung der Bestimmungen dieses Absatzes beziehen, werden** gemäß dem Regelungsverfahren mit Kontrolle des Artikels 27 Absatz 2a erlassen.“ **In Fällen äußerster Dringlichkeit hat die Kommission die Möglichkeit, das Dringlichkeitsverfahren nach Artikel 27 Absatz 2b anzuwenden.**“

Begründung

Es sollte auf das Regelungsverfahren mit Kontrolle verwiesen werden, das in Artikel 5a des Beschlusses 1999/468/EG des Rates in der durch den Beschluss 2006/512/EG geänderten Fassung festgelegt ist. Diese Änderung führt zu den erforderlichen Anpassungen gemäß dem neuen Komitologieverfahren und schafft zusätzliche Transparenz für die Verabschiedung der überarbeiteten Fassung der in dem Kommissionsvorschlag enthaltenen Maßnahmen.

Änderungsantrag 12
ARTIKEL 1 NUMMER 6 BUCHSTABE A
Artikel 10 Absatz 1 Unterabsatz 2 (Richtlinie 2004/49/EG)

„Mit der Sicherheitsbescheinigung weist das Eisenbahnunternehmen nach, dass es ein Sicherheitsmanagementsystem eingeführt hat und die in den TSI und anderen einschlägigen Rechtsvorschriften der Gemeinschaft sowie in nationalen Sicherheitsvorschriften festgelegten Anforderungen erfüllen kann und damit in der Lage ist, Risiken zu kontrollieren und sichere Verkehrsdienste auf dem Netz zu erbringen.“

(Betrifft nicht die deutsche Fassung.)

Änderungsantrag 13
ARTIKEL 1 NUMMER 6 BUCHSTABE B
Artikel 10 Absatz 2 Buchstabe b (Richtlinie 2004/49/EG)

„b) eine Bescheinigung über die Zulassung der Vorkehrungen, die das Eisenbahnunternehmen getroffen hat, um die besonderen Anforderungen für die Erbringung sicherer Verkehrsdienste auf dem betreffenden Netz zu erfüllen. Zu den Anforderungen können die Anwendung der TSI und nationaler Sicherheitsvorschriften, einschließlich Vorschriften für den Betrieb des Netzes, die Zulassung von Bescheinigungen für das Personal und die Genehmigung der Inbetriebnahme der vom Eisenbahnunternehmen verwendeten Fahrzeuge zählen. Die Bescheinigung stützt sich auf die vom Eisenbahnunternehmen vorgelegten Unterlagen gemäß Anhang IV.“

(Betrifft nicht die deutsche Fassung.)

Änderungsantrag 14
ARTIKEL 1 NUMMER 7
Artikel 14 (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.*

1. Fahrzeuge, die in einem Mitgliedstaat gemäß Artikel 10 zur Inbetriebnahme zugelassen sind, werden von einem anderen Mitgliedstaat oder von anderen Mitgliedstaaten nach Artikel **XX der Richtlinie .../.../EG (*) [Richtlinie über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems der Gemeinschaft]** 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.*

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

a) Nachweis, dass die Inbetriebnahme des Fahrzeugs in einem anderen Mitgliedstaat genehmigt wurde, und Unterlagen zum durchgeführten

Verfahren für den Nachweis, dass das Fahrzeug die geltenden Anforderungen bezüglich der Sicherheit erfüllt hat;

b) technische Daten, Instandhaltungsprogramm und Betriebsmerkmale;

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

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

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.

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.

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 8 a der Verordnung (EG) Nr. 881/2004 angerufen werden.

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

Begründung

Der Teil von Artikel 14, in dem es um die Inbetriebnahme von in Betrieb befindlichen Fahrzeugen geht, sollte in die Richtlinie über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems der Gemeinschaft übernommen werden. Diese Änderung wird vor allem um der Klarheit und Kohärenz des Textes willen vorgeschlagen, da diejenigen Elemente, die sich auf die länderübergreifende Anerkennung beziehen, in der neuen Richtlinie über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems der Gemeinschaft zusammengefasst werden können, wodurch der Ordnungsrahmen vereinfacht und eine Zerstückelung der Gemeinschaftsvorschriften vermieden wird. Aus Gründen der Klarheit und Kohärenz sollte ein Verweis auf die Richtlinie über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems der Gemeinschaft erfolgen.

Änderungsantrag 15
ARTIKEL 1 NUMMER 7
Artikel 14 a (neu) (Richtlinie 2004/49/EG)

„Artikel 14 a

entfällt

Einstufung der nationalen Vorschriften

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.

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.

Begründung

Der Teil von Artikel 14a, in dem es um die Einstufung der nationalen Vorschriften und um das Referenzdokument für die Inbetriebnahme von in Betrieb befindlichen Fahrzeugen geht, sollte in die Richtlinie über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems der Gemeinschaft übernommen werden. Diese Änderung wird vor allem um der Klarheit und Kohärenz des Textes willen vorgeschlagen, da diejenigen Elemente, die sich auf die länderübergreifende Anerkennung beziehen, in der neuen Richtlinie über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems der Gemeinschaft zusammengefasst werden können, wodurch der Ordnungsrahmen vereinfacht und eine Zerstückelung der Gemeinschaftsvorschriften vermieden wird.

**Änderungsantrag 16
ARTIKEL 1 NUMMER 8
Artikel 14 a und 14 b (Richtlinie 2004/49/EG)**

(8) Folgende Artikel 14a und 14b werden
eingefügt:

(8) Folgender Artikel 14b wird eingefügt:

Begründung

Der Teil von Artikel 14a und dessen Anhang, in denen es um die Einstufung der nationalen Vorschriften über in Betrieb befindliche Fahrzeuge geht, sollte auf die Richtlinie über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems der Gemeinschaft übertragen werden.

**Amendment 17
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 fest, mit denen überprüft wird, ob die *geltenden* Anforderungen erfüllt werden. **Die** Kommission **legt bis zum 1. Januar 2010** auf Empfehlung der Agentur ein System zur *Zertifizierung* der Fahrzeughalter bezüglich der Instandhaltung fest. **Maßnahmen** zur Änderung **oder Ergänzung** nicht wesentlicher Bestimmungen der Richtlinie, **die sich auf die in diesem Absatz genannte Zertifizierung der Fahrzeughalter bezüglich der Instandhaltung beziehen, werden** gemäß dem Regelungsverfahren mit Kontrolle des Artikels 27 Absatz 2a erlassen.“ **In Fällen äußerster Dringlichkeit hat die Kommission die Möglichkeit, das Dringlichkeitsverfahren nach Artikel 27 Absatz 2b anzuwenden.**

Begründung

Es sollte eine Frist für die Einführung des Systems zur Zertifizierung der Fahrzeughalter bezüglich der Instandhaltung festgelegt werden, um die Sicherheit der Fahrzeuge und die Erfüllung der in der Richtlinie über Eisenbahnsicherheit in der Gemeinschaft festgelegten Anforderungen zu gewährleisten. Es ist von grundlegender Bedeutung, dass die Verantwortung für die Sicherheit klarer dem Eisenbahnunternehmen und/oder dem Fahrzeughalter zugeordnet wird und dass auch Haftungsfragen berücksichtigt werden. Darüber hinaus führt diese Änderung zu den erforderlichen Anpassungen gemäß dem neuen Komitologieverfahren und schafft zusätzliche Transparenz für die Verabschiedung der überarbeiteten Fassung der im Kommissionsvorschlag enthaltenen Maßnahmen.

Änderungsantrag 18
ARTIKEL 1 NUMMER 8 A(neu)
Artikel 17 a (neu) (Richtlinie 2004/49/EG)

(8a) Der folgende Artikel 17a wird eingefügt:

Artikel 17a

***Entscheidungen, bei denen
Stellungnahmen der Agentur eingeholt***

werden können

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 getroffen wurde, zu erstellen.

Begründung

Treffen die Sicherheitsbehörden in den Mitgliedstaaten in Bezug auf die Sicherheitsbescheinigungen oder Sicherheitsgenehmigungen 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 gemäß Artikel 10 und 11 getroffenen Entscheidungen angesehen werden.

Änderungsantrag 19
ARTIKEL 1 NUMMER 9
Artikel 26 (Richtlinie 2004/49/EG)

Die Anhänge werden an den wissenschaftlichen und technischen Fortschritt angepasst. Diese Maßnahme zur Änderung nicht wesentlicher Bestimmungen der Richtlinie wird gemäß dem Regelungsverfahren mit Kontrolle des Artikels 27 Absatz 2 a erlassen.“

Maßnahmen zur Änderung nicht wesentlicher Bestimmungen dieser Richtlinie durch Anpassung der Anhänge an den wissenschaftlichen und technischen Fortschritt werden nach dem Regelungsverfahren mit Kontrolle gemäß Artikel 27 Absatz 2a erlassen. In Fällen äußerster Dringlichkeit hat die Kommission die Möglichkeit, das Dringlichkeitsverfahren nach Artikel 27 Absatz 2b anzuwenden.

Begründung

Es sollte auf das Regelungsverfahren mit Kontrolle verwiesen werden, das in Artikel 5a des Beschlusses 1999/468/EG des Rates in der durch den Beschluss 2006/512/EG geänderten Fassung festgelegt ist. Diese Änderung führt zu den erforderlichen Anpassungen gemäß dem neuen Komitologieverfahren und schafft zusätzliche Transparenz für die Verabschiedung der überarbeiteten Fassung der in dem Kommissionsvorschlag enthaltenen Maßnahmen.

Änderungsantrag 20
ARTIKEL 1 NUMMER 10
Artikel 27 Absatz 2 a (Richtlinie 2004/49/EG)

(10) In Artikel 27 **wird der folgende Absatz 2 a** eingefügt:

(10) In Artikel 27 **werden die folgenden Absätze 2a und 2b** eingefügt:

Begründung

Diese Änderung erfolgt zur Anpassung des Textes an das neue Regelungsverfahren mit Kontrolle, das in Artikel 5a des Beschlusses 1999/468/EG des Rates in der durch den Beschluss 2006/512/EG geänderten Fassung festgelegt ist.

Änderungsantrag 21
ARTIKEL 1 NUMMER 10 A (neu)
Artikel 27 Absatz 2 b (neu) (Richtlinie 2004/49/EG)

(10a) In Artikel 27 wird der folgende Absatz 2b eingefügt:

(2b) Wird auf diesen Absatz verwiesen, finden Artikel 5a Absätze 1, 2, 4 und 6 sowie Artikel 7 des Beschlusses 1999/468/EG unter Berücksichtigung der Bestimmungen von Artikel 8 dieses Beschlusses Anwendung.

Begründung

Es sollte auf das Regelungsverfahren mit Kontrolle verwiesen werden, das in Artikel 5a des Beschlusses 1999/468/EG des Rates in der durch den Beschluss 2006/512/EG geänderten Fassung festgelegt ist. Diese Änderung führt zu den erforderlichen Anpassungen gemäß dem neuen Komitologieverfahren und schafft zusätzliche Transparenz für die Verabschiedung der überarbeiteten Fassung der in dem Kommissionsvorschlag enthaltenen Maßnahmen.

Änderungsantrag 22
ARTIKEL 1 NUMMER 11
Anhang VI (Richtlinie 2004/49/EG)

(11) Der dieser Richtlinie beigefügte Anhang VI wird angefügt. entfällt

Begründung

Derjenige Teil des Anhangs, 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.

Änderungsantrag 23
ANHANG

ANHANG

entfällt

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

(3) Merkmale in Bezug auf das Fahrzeug

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

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 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 Eisenbahnsicherheit 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 betreffenden Netz strikt notwendig und mit den technischen Merkmalen der Infrastruktur in Zusammenhang stehen

(z. B. Lichtraumprofil).

Begründung

Derjenige Teil des Anhangs, 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. Diese Änderung wird vor allem um der Klarheit und Kohärenz des Textes willen vorgeschlagen, da diejenigen Elemente, die sich auf die länderübergreifende Anerkennung beziehen, in der neuen Richtlinie über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems der Gemeinschaft zusammengefasst werden können, wodurch der Ordnungsrahmen vereinfacht und eine Zerstückelung der Gemeinschaftsvorschriften vermieden wird.

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.

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

Fahrzeuge, die in einem Mitgliedstaat für operationelle Dienstleistungen zugelassen sind, müssen nicht zwangsläufig auch in anderen Mitgliedstaaten anerkannt sein. 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

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

¹ KOM(2006)0783 endgültig

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 endgültig

⁴ KOM(2006)0785 endgültig

⁵ KOM(2006)0782 endgültig und SEC(2006)1640.

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 Richtlinie 2004/49/EG über die Eisenbahnsicherheit in der Gemeinschaft

Die Richtlinie über die Eisenbahnsicherheit in der Gemeinschaft wird überarbeitet, um das Problem zu lösen, das darin besteht, dass in Betrieb befindliche Fahrzeuge, für die in einem Mitgliedstaat eine Inbetriebnahmegenehmigung erteilt wurde, nicht auch automatisch in einem anderen Mitgliedstaat zum Betrieb zugelassen werden. Die Änderungen stehen im Zusammenhang mit den beiden anderen Kommissionsvorschlägen zur neuen

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.

Interoperabilitätsrichtlinie und zur Verordnung zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 881/2004 zur Errichtung einer Europäischen Eisenbahnagentur.

Ein neues Verfahren für die Zulassung in Betrieb befindlicher Fahrzeuge soll die Bestimmungen des derzeitigen Artikels 14 der Richtlinie über die Eisenbahnsicherheit in der Gemeinschaft ersetzen. Das neue System wird auf dem Grundsatz der gegenseitigen Anerkennung von bereits in einem Mitgliedstaat ausgestellten Inbetriebnahmegenehmigungen beruhen. Laut Kommission sollten Fahrzeuge, für die es in einem Mitgliedstaat bereits eine Inbetriebnahmegenehmigung gibt, in einem anderen Mitgliedstaat keinen weiteren Zulassungsformalitäten, die sich aus zusätzlichen nationalen Anforderungen – beispielsweise in Bezug auf bestimmte Streckenmerkmale – ergeben könnten, unterliegen. In Fällen, in denen die Sicherheitsbehörde beabsichtigt, die Zulassung nicht zu erteilen, ist sie gehalten nachzuweisen, dass ein Sicherheitsrisiko besteht.

Um nationale Hindernisse zu überwinden, sollen der Europäischen Eisenbahnagentur besondere Aufgaben übertragen werden, die u. a. darin bestehen, ein Instrument (Referenzdokument) zur Einstufung der nationalen Vorschriften in drei Gruppen zu entwerfen (Artikel 14 und neuer Anhang). Sobald dieses Referenzdokument fertiggestellt ist, wird bestimmt werden können, welcher Teil einer Zulassung gegenseitig anzuerkennen ist und welcher Teil ausschließlich die Fahrzeugkompatibilität mit der betreffenden Infrastruktur gemäß Artikel 14 betrifft.

Gemäß der im Übereinkommen über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF¹) verwendeten Definition wird der Begriff „Fahrzeughalter“ vorgeschlagen. Was die Verantwortung für den Betrieb des Eisenbahnsystems und die Inbetriebnahme von Fahrzeugen anbelangt, so wird vorgeschlagen, hinsichtlich der Instandhaltung eine klare Unterscheidung zwischen Eisenbahnunternehmen und Fahrzeughaltern und eventuell ein Zertifizierungssystem für Instandhaltung einzuführen (neuer Artikel 14b).

Für bestimmte Maßnahmen, wie beispielsweise die Annahme gemeinsamer Sicherheitsmethoden und -ziele, das Referenzdokument oder das System zur Zertifizierung von Fahrzeughaltern bezüglich der Instandhaltung, wird das neue Komitologieverfahren (Regelungsverfahren mit Kontrolle – Artikel 5a des Beschlusses 1999/468/EG) vorgeschlagen.

Bestimmte Aufgaben werden der Europäischen Eisenbahnagentur übertragen, z. B. die Festlegung der Anforderungen für die Anerkennung der Zulassung von Fahrzeugen und die Harmonisierung der Kriterien für die Sicherheitsbescheinigung der Eisenbahnunternehmen.

Was die Umsetzung der Richtlinie betrifft, so sind die Mitgliedstaaten gehalten, diese spätestens zwei Jahre nach Annahme der Richtlinie durchzuführen sowie eine Tabelle mit den zur Umsetzung dieser Richtlinie nötigen Vorschriften zu erstellen.

3. Die wichtigsten Vorschläge des Berichtstatters

Der Berichtstatter unterstützt den Vorschlag der Kommission zur Änderung der Richtlinie

¹ Convention relative aux Transports Internationaux Ferroviaires.

2004/49/EG, der den Rechtsrahmen verbessert und dadurch den ungehinderten Verkehr von Zügen erleichtert. Das Verfahren, nach dem nur bei Besonderheiten der nationalen Infrastruktur zusätzliche Überprüfungen durchgeführt werden, sollte klarer gestaltet werden; außerdem sollte sichergestellt werden, dass die länderübergreifende Anerkennung von Fahrzeugen ohne Diskriminierungen und unter Gewährleistung eines hohen Sicherheitsniveaus durchgeführt wird.

Sicherheit und Interoperabilität

Die Sicherheitsanforderungen sollten Teil des Konzepts der Interoperabilität sein und müssen im Zusammenhang mit den Interoperabilitätszielen des Eisenbahnsystems der Gemeinschaft gesehen werden.

Sie sollten nicht als Grund für die Behinderung der Zulassungsanerkennung von Fahrzeugen und der Gründung neuer Eisenbahnunternehmen vorgeschoben werden. Deshalb wird eine verbesserte Definition des Begriffs „nationale Sicherheitsvorschriften“ vorgeschlagen, die Klarheit hinsichtlich der Erfüllung der grundlegenden Anforderungen schaffen soll.

(An dieser Stelle wird im englischen Text begründet, warum in der englischen Fassung „complete safety“ durch „high level of safety“ ersetzt werden sollte. Diese Änderung betrifft nicht die deutsche Fassung.)

Übertragung von Artikel 14 und dessen Bestimmungen auf die Interoperabilitätsrichtlinie

Die im neuen Artikel 14 (Inbetriebnahme von in Betrieb befindlichen Fahrzeugen), im neuen Artikel 14a (Einstufung der nationalen Vorschriften) sowie im Anhang (Referenzdokument) enthaltenen Bestimmungen werden um der Klarheit und Kohärenz des Textes willen in die Richtlinie über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems der Gemeinschaft übernommen, wodurch der Ordnungsrahmen vereinfacht und eine Zerstückelung der Gemeinschaftsvorschriften vermieden wird.¹

Stellungnahme der Europäischen Eisenbahnagentur bei ablehnenden Entscheidungen bezüglich der Gewährung von Sicherheitsbescheinigungen oder Sicherheitsgenehmigungen

Treffen die Sicherheitsbehörden in den Mitgliedstaaten in Bezug auf die Sicherheitsbescheinigungen oder -genehmigungen eine ablehnende Entscheidung, sollte den Antragstellern die Möglichkeit gegeben werden, ein technisches Gutachten seitens der Agentur anzufordern.

System der Zertifizierung von Fahrzeughaltern bezüglich der Instandhaltung

Es sollte genauer festgelegt werden, ob Eisenbahnunternehmen und/oder Fahrzeughalter für die Sicherheit verantwortlich sind. Deshalb wird eine Frist für die Einführung des Systems zur Zertifizierung von Fahrzeughaltern bezüglich der Instandhaltung vorgeschlagen, um die

¹ Diese Ansicht wurde durch den Inhalt der Kurznote 1 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[1] Interoperability 1), bestätigt.

Sicherheit der Fahrzeuge und die Erfüllung der in der Richtlinie über Eisenbahnsicherheit in der Gemeinschaft festgelegten Anforderungen zu gewährleisten.

Neues Regelungsverfahren mit Kontrolle

Es werden Anpassungen bei der Formulierung der Bestimmungen des neuen Regelungsverfahrens mit Kontrolle vorgeschlagen.

ANHANG

Von der Europäischen Eisenbahnagentur zu erstellendes Referenzdokument

In Artikel 14a wird vorgeschlagen, dass die Europäische Eisenbahnagentur die verschiedenen nationalen Verfahren und technischen Vorschriften, die zurzeit gelten, ermittelt und ein Referenzdokument gemäß Artikel 8a der Verordnung (EG) Nr. 881/2004 erstellt und aktualisiert, mit dem die nationalen Vorschriften, die die Mitgliedstaaten bei der Inbetriebnahme von Fahrzeugen anwenden, in Beziehung zueinander gesetzt werden können.

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 drei 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.

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.