

EUROPÄISCHES PARLAMENT

2004



2009

Ausschuss für Verkehr und Fremdenverkehr

VORLÄUFIG
2006/0273(COD)

2.6.2007

*****I**

ENTWURF EINES BERICHTS

über den Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems der Gemeinschaft (KOM(2006)0783 – C6-0474/2006 – 2006/0273(COD))

Ausschuss für Verkehr und Fremdenverkehr

Berichterstatter: Josu Ortuondo Larrea

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	43
ANHÄNGE	48
ANHANG	50

ENTWURF EINER LEGISLATIVEN ENTSCHEIDUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS

zu dem Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems der Gemeinschaft (KOM(2006)0783 – C6-0474/2006 – 2006/0273(COD))

(Verfahren der Mitentscheidung: erste Lesung)

Das Europäische Parlament,

- in Kenntnis des Vorschlags der Kommission an das Europäische Parlament und den Rat (KOM(2006)0783)¹,
 - gestützt auf Artikel 251 Absatz 2 und die Artikel 156 und 71 des EG-Vertrags, auf deren Grundlage ihm der Vorschlag der Kommission unterbreitet wurde (C6-0474/2006),
 - 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 74

(74) Insbesondere sollte die Kommission ermächtigt werden, **die TSI zu beschließen und zu aktualisieren**. Da es sich um Maßnahmen allgemeiner Art handelt, die diese Richtlinie durch Hinzufügung neuer nicht wesentlicher Elemente **ergänzen**, sind sie nach dem Regelungsverfahren mit Kontrolle gemäß Artikel 5a des Beschlusses 1999/468/EG zu erlassen.

(74) Insbesondere sollte die Kommission ermächtigt werden, **Maßnahmen zur Festsetzung der zur Durchführung dieser Richtlinie notwendigen Auflagen und Kriterien festzulegen**. Da es sich **bei den festzulegenden Maßnahmen** um Maßnahmen von allgemeiner Tragweite handelt, die **eine Änderung nicht wesentlicher Bestimmungen der vorliegenden Richtlinie oder eine**

¹ Noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht.

Ergänzung der vorliegenden Richtlinie durch Hinzufügung neuer nicht wesentlicher Bestimmungen bewirken, sind diese Maßnahmen nach dem Regelungsverfahren mit Kontrolle des Artikels 5a des Beschlusses 1999/468/EG zu erlassen. Die Kommission sollte jedoch in Fällen äußerster Dringlichkeit, wenn die üblicherweise geltenden Fristen des Regelungsverfahrens mit Kontrolle nicht eingehalten werden können, bei der Verabschiedung der nach dieser Richtlinie vorgesehenen Maßnahmen das in Artikel 5a Absatz 6 des Beschlusses 1999/468/EG bezeichnete Dringlichkeitsverfahren anwenden können.

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 an das neue Komitologieverfahren, indem sie das neue „Regelungsverfahren mit Kontrolle“ vorsieht. Sie bietet zusätzliche Transparenz für die Verabschiedung bzw. die Überarbeitung der in diesem Vorschlag enthaltenen Maßnahmen.

Änderungsantrag 2 Artikel 1 Absatz 1

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

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

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

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

Begründung

Die optimalen Bedingungen für die Eisenbahnsicherheit sollten besonders betont werden.

Änderungsantrag 3 Artikel 1 Absatz 3 Unterabsatz 3

Die Kommission beschließt nach dem in Artikel 21 Absatz 3 genannten Verfahren ein oder mehrere Mandate zur Ausarbeitung neuer und/oder Überarbeitung bereits angenommener TSI, um noch nicht erfasste Strecken und Fahrzeuge einzubeziehen.

Die Maßnahmen, die eine Änderung nicht wesentlicher Bestimmungen der vorliegenden Richtlinie oder eine Ergänzung der vorliegenden Richtlinie bewirken und die den Beschluss eines oder mehrerer Mandate zur Ausarbeitung neuer und/oder Überarbeitung bereits angenommener TSI, um noch nicht erfasste Strecken und Fahrzeuge einzubeziehen, betreffen, sind nach dem Regelungsverfahren mit Kontrolle des Artikels 5a des Beschlusses 1999/468/EG zu erlassen. Aus zwingenden Gründen der Dringlichkeit kann die Kommission das in Artikel 21 Absatz 4a genannte Dringlichkeitsverfahren anwenden.

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 an das neue Komitologieverfahren. Sie bietet zusätzliche Transparenz für die Verabschiedung bzw. die Überarbeitung der in diesem Vorschlag enthaltenen Maßnahmen.

Änderungsantrag 4 Artikel 1 Absatz 3 Unterabsatz 4

Unbeschadet des Artikels 5 Absatz 5, in

Unbeschadet des Artikels 5 Absatz 5, in

dem die Möglichkeit der Berücksichtigung von Sonderfällen vorgesehen ist, und des Artikels 7, wonach unter bestimmten Bedingungen Ausnahmen zulässig sind, wird im Rahmen des ersten Mandats eine erste Gruppe von neuen TSI und/oder von TSI-Änderungen bestimmt, die bis Januar 2012 zu beschließen sind. Dieses erste Mandat stützt sich auf eine Empfehlung der Agentur bezüglich der zu erarbeitenden und/oder zu ändernden TSI, die sich nach der voraussichtlichen Kostenwirksamkeit jeder vorgeschlagenen Maßnahme und nach dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit der auf Gemeinschaftsebene getroffenen Maßnahmen richten. Hierbei **werden** Anhang I Nummer 4 und das notwendige Gleichgewicht zwischen den Zielen eines ununterbrochenen Zuglaufs und der technischen Harmonisierung einerseits und dem jeweiligen transeuropäischen, nationalen, regionalen oder lokalen Verkehrsaufkommen andererseits angemessen **berücksichtigt**.

dem die Möglichkeit der Berücksichtigung von Sonderfällen vorgesehen ist, und des Artikels 7, wonach unter bestimmten Bedingungen Ausnahmen zulässig sind, wird im Rahmen des ersten **derartigen** Mandats eine erste Gruppe von neuen TSI und/oder von TSI-Änderungen bestimmt, die bis Januar 2012 zu beschließen sind. Dieses erste Mandat stützt sich auf eine Empfehlung der Agentur bezüglich der zu erarbeitenden und/oder zu ändernden TSI, die sich nach der voraussichtlichen Kostenwirksamkeit jeder vorgeschlagenen Maßnahme und nach dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit der auf Gemeinschaftsebene getroffenen Maßnahmen richten. Hierbei **sind** Anhang I Nummer 4 und das notwendige Gleichgewicht zwischen den Zielen eines ununterbrochenen Zuglaufs und der technischen Harmonisierung einerseits und dem jeweiligen transeuropäischen, nationalen, regionalen oder lokalen Verkehrsaufkommen andererseits angemessen **zu berücksichtigen**.

Begründung

Dieser Änderungsantrag enthält eine sprachliche Änderung und verleiht dem Text größere Klarheit.

Änderungsantrag 5 Artikel 2 Buchstabe b a ((neu))

ba) „Schienenfahrzeug“ Fahrzeuge, die in der Lage sind, auf Rädern auf Schienen zu fahren, und die sich entweder aus eigener Kraft oder in sonstiger Weise fortbewegen, einschließlich Triebzüge, Triebfahrzeuge, Personenwagen, Waggons und anderes rollendes Material, das für den Bau und die Wartung der Schieneninfrastruktur eingesetzt wird; ein Schienenfahrzeug besteht aus einem oder mehreren strukturellen und funktionellen

Teilsystemen;

Begründung

Es bedarf einer Definition des Begriffs „Schienenfahrzeug“, der grundlegend für den Richtlinienentwurf ist.

Änderungsantrag 6 Artikel 2 Buchstabe b b (neu)

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

Begründung

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

Änderungsantrag 7 Artikel 2 Buchstabe j

j) „Eckwerte“ alle ordnungsrechtlichen, technischen oder betrieblichen Bedingungen, die für die Interoperabilität von ***kritischer*** Bedeutung sind und in den

j) „Eckwerte“ alle ordnungsrechtlichen, technischen oder betrieblichen Bedingungen, die für die Interoperabilität von ***wesentlicher*** Bedeutung sind und in

TSI angegeben werden müssen;

den TSI angegeben werden müssen;

Begründung

Alle ordnungsrechtlichen, technischen oder betrieblichen Bedingungen sollten von wesentlicher Bedeutung sein.

Änderungsantrag 8 Artikel 2 Buchstabe q

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

q) „Auftraggeber“ ein öffentliches oder privates Unternehmen, das den Entwurf und/oder den Bau eines Teilsystems in Auftrag gibt, **einschließlich** Eisenbahnunternehmen, **Infrastrukturbetreibern, Haltern und des** mit der Durchführung eines Vorhabens beauftragten *Auftragnehmers*;

Begründung

Die Definition des Begriffs „Auftraggeber“ sollte auch Eisenbahnunternehmen, Infrastrukturbetreiber, Halter und den mit der Durchführung eines Vorhabens beauftragten Auftragnehmer umfassen.

Änderungsantrag 9 Artikel 2 Buchstabe s

s) „Vorhaben, die sich in einem fortgeschrittenen Entwicklungsstadium befinden“ Vorhaben, die Gegenstand eines Finanzierungsbeschlusses sind und **deren Entwurf/Bau so weit fortgeschritten ist, dass** eine Änderung der technischen Leistungsbeschreibung nicht akzeptabel wäre. **Diese Hinderung kann vertraglicher, wirtschaftlicher, sozialer oder ökologischer Natur sein** und muss ausreichend begründet werden;

s) „Vorhaben, die sich in einem fortgeschrittenen Entwicklungsstadium befinden“ Vorhaben, die Gegenstand eines Finanzierungsbeschlusses sind und **bei denen** eine Änderung der technischen Leistungsbeschreibung nicht akzeptabel wäre, **weil entweder deren Entwurf/Bau sehr weit fortgeschrittenen ist oder das Kosten-Nutzen-Verhältnis einer solchen Änderung nicht vorteilhaft genug wäre. Die Ablehnung einer Änderung kann aus vertraglichen, wirtschaftlichen, sozialen oder ökologischen Gründen erfolgen** und muss **unter Berücksichtigung der in den entsprechenden TSI genannten**

Migrationenkriterien ausreichend begründet werden;

Begründung

Eine Änderung der technischen Leistungsbeschreibung ist nicht akzeptabel, wenn der Entwurf/Bau sehr weit fortgeschrittenen ist oder das Kosten-Nutzen-Verhältnis einer solchen Änderung nicht vorteilhaft genug wäre.

Änderungsantrag 10
Artikel 4 Absatz 1

1. Das Eisenbahnsystem, die Teilsysteme und die Interoperabilitätskomponenten einschließlich der Schnittstellen müssen den sie betreffenden grundlegenden Anforderungen entsprechen.

1. Das Eisenbahnsystem, die Teilsysteme und die Interoperabilitätskomponenten einschließlich der Schnittstellen müssen den sie betreffenden grundlegenden Anforderungen entsprechen; **sie gelten sowohl vor der Umrüstung oder Erneuerung gemäß den notifizierten einzelstaatlichen Vorschriften als auch nach der Umrüstung oder Erneuerung gemäß den TSI und den entsprechenden einzelstaatlichen Vorschriften.**

Begründung

Die entsprechenden notifizierten einzelstaatlichen Vorschriften sind zu berücksichtigen.

Änderungsantrag 11
Artikel 5 Absatz 2

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

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

Begründung

Die Teilsysteme müssen mit den geltenden TSI übereinstimmen;

Änderungsantrag 12
Artikel 5 Absatz 3 Buchstabe f

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

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

Begründung

Aktualisierte TSI müssen mit ihrer vorherigen Fassung kompatibel sein; andernfalls müssen in den neuen TSI die Übergangsmodalitäten angegeben werden, die auf die nach den Bestimmungen der vorherigen Fassung der TSI in Betrieb genommenen Teilsysteme Anwendung finden, es sei denn, die Aktualisierung ist aufgrund von Sicherheitsaspekten, auf die in der vorherigen Fassung noch nicht eingegangen werden konnte, notwendig geworden;

Änderungsantrag 13 Artikel 6 Absatz 1 Unterabsatz 2

Die Maßnahmen **zur** Änderung **der** nicht wesentlichen Bestimmungen *dieser* Richtlinie **durch deren** Ergänzung **durch** TSI werden nach dem Regelungsverfahren mit Kontrolle gemäß Artikel 21 Absatz 4 erlassen.

Die Maßnahmen, **die eine** Änderung nicht wesentlicher Bestimmungen *der vorliegenden* Richtlinie **oder eine** Ergänzung **der vorliegenden Richtlinie bewirken und die Annahme oder Überarbeitung der TSI betreffen**, werden nach dem Regelungsverfahren mit Kontrolle gemäß Artikel 21 Absatz 4 erlassen. **Aus zwingenden Gründen der Dringlichkeit kann die Kommission das in Artikel 21 Absatz 4a genannte Dringlichkeitsverfahren anwenden.**

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 an das neue Komitologieverfahren. Sie bietet zusätzliche Transparenz für die Verabschiedung bzw. die Überarbeitung der in diesem Vorschlag enthaltenen Maßnahmen.

Änderungsantrag 14 Artikel 6 Absatz 1 Unterabsatz 3

Die TSI werden **nach demselben Verfahren erlassen und überarbeitet. Sie werden** von der Kommission im Amtsblatt der Europäischen Union veröffentlicht.

Die TSI werden von der Kommission im Amtsblatt der Europäischen Union veröffentlicht.

Begründung

Ein Teil des Textes dieses Unterabsatzes wurde gestrichen, da es sich dabei um eine Wiederholung handelt. Die gestrichenen Bestimmungen sind im Änderungsantrag zu Artikel 6 Absatz 1 Unterabsatz 2 enthalten, in dem das neue „Regelungsverfahren mit Kontrolle“ gemäß Beschluss 2006/512/EG des Rates vom 17. Juli 2006 zur Festlegung der Modalitäten für die Ausübung der der Kommission übertragenen Durchführungsbefugnisse vorgesehen ist.

Änderungsantrag 15 Artikel 7 Absatz 1

1. Ein Mitgliedstaat kann in folgenden Fällen und unter folgenden Bedingungen von der Anwendung einer oder mehrerer TSI, **auch solcher für die Fahrzeuge**, absehen:

1. Ein Mitgliedstaat kann in folgenden Fällen und unter folgenden Bedingungen von der Anwendung einer oder mehrerer TSI absehen:

Begründung

Ein Mitgliedstaat kann von der Anwendung einer oder mehrerer TSI absehen; es ist nicht notwendig, die sich auf Fahrzeuge beziehenden TSI gesondert zu erwähnen.

Änderungsantrag 16 Artikel 7 Absatz 1 Buchstabe a

a) bei Vorhaben, die den Neubau einer Strecke oder die Erneuerung oder Umrüstung einer bestehenden Strecke betreffen, oder bei den in Artikel 1

a) bei Vorhaben, die den Neubau einer Strecke oder die Erneuerung oder Umrüstung einer bestehenden Strecke betreffen, oder bei den in Artikel 1

Absatz 1 genannten Bestandteilen, die bei Veröffentlichung dieser TSI in einem fortgeschrittenen Entwicklungsstadium **oder Gegenstand eines in der Durchführung befindlichen Vertrags sind**;

Absatz 1 genannten Bestandteilen, die **sich** bei Veröffentlichung dieser TSI „in einem fortgeschrittenen Entwicklungsstadium“ **befinden**;

Begründung

Ein Mitgliedstaat kann auch in den in Artikel 1 Absatz 1 genannten Fällen, die sich in einem „fortgeschrittenen Entwicklungsstadium“ befinden, von der Anwendung einer oder mehrerer TSI absehen.

Änderungsantrag 17 Artikel 7 Absatz 2

2. In allen Fällen unterrichtet der betreffende Mitgliedstaat die Kommission und übermittelt ihr ein Dossier mit den in Anhang VIII aufgeführten Unterlagen. Die Kommission prüft die von dem Mitgliedstaat geplanten Maßnahmen und unterrichtet den in Artikel 21 genannten Ausschuss.

2. In allen Fällen unterrichtet der betreffende Mitgliedstaat die Kommission und übermittelt ihr ein Dossier mit **einem Antrag auf eine Ausnahmeregelung** und den in Anhang VIII aufgeführten Unterlagen. Die Kommission prüft die von dem Mitgliedstaat geplanten Maßnahmen und unterrichtet den in Artikel 21 genannten Ausschuss. **Von den Ergebnissen dieser Prüfungen und der Annahme bzw. Ablehnung des Antrags auf eine Ausnahmeregelung werden alle Mitgliedstaaten unterrichtet.**

Begründung

Von den Ergebnissen der Prüfung und der Annahme bzw. Ablehnung des Antrags auf eine Ausnahmeregelung werden alle Mitgliedstaaten unterrichtet.

Änderungsantrag 18 Artikel 7 Absatz 3

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

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

** Anm. d. Übers.: Abweichung der deutschen Fassung des Kommissionsdokuments. In den anderen Sprachen heißt es „Mitgliedstaat“.*

Begründung

In dem unter Absatz 1 Buchstabe d genannten Fall prüft die Kommission die Zulässigkeit des Dossiers.

Änderungsantrag 19 Artikel 7 Absatz 4

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

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

Begründung

Die Streichung des Falles d aus diesem Absatz erfolgt entsprechend dem vorangehenden Änderungsantrag.

Änderungsantrag 20 Artikel 9

Die Mitgliedstaaten dürfen in ihrem Hoheitsgebiet das Inverkehrbringen von Interoperabilitätskomponenten zur Verwendung im Eisenbahnsystem nicht unter Berufung auf diese Richtlinie verbieten, beschränken oder behindern, wenn diese Komponenten den Bestimmungen dieser Richtlinie

Die Mitgliedstaaten dürfen in ihrem Hoheitsgebiet das Inverkehrbringen von Interoperabilitätskomponenten zur Verwendung im Eisenbahnsystem nicht unter Berufung auf diese Richtlinie verbieten, beschränken oder behindern, wenn diese Komponenten den Bestimmungen dieser Richtlinie

entsprechen. Insbesondere dürfen sie keine Prüfungen vorschreiben, die bereits im Rahmen des Verfahrens zur Ausstellung der EG-Konformitäts- oder Gebrauchstauglichkeitserklärung gemäß Anhang IV erfolgt sind.

Insbesondere dürfen sie keine Prüfungen vorschreiben, die bereits im Rahmen des Verfahrens zur Ausstellung der EG-Konformitäts- oder Gebrauchstauglichkeitserklärung erfolgt sind.

entsprechen. Insbesondere dürfen sie keine Prüfungen vorschreiben, die bereits im Rahmen des Verfahrens zur Ausstellung der EG-Konformitäts- oder Gebrauchstauglichkeitserklärung gemäß Anhang IV erfolgt sind.

Begründung

Der letzte Satz sollte gestrichen werden, da er denselben Gedanken wie der vorangehende Satz beinhaltet.

Änderungsantrag 21
Artikel 10 Absatz 3 a (neu)

3a. Ersatzteile für Interoperabilitätskomponenten eines Teilsystems, dessen Einsatz bereits zugelassen ist, können installiert werden, ohne dass sie einem neuen Bewertungs- oder Zertifizierungsverfahren unterliegen.

Begründung

Um alle Fälle abzudecken, sollte dieser Absatz hinzugefügt werden.

Änderungsantrag 22
Chapter IV, title

TEILSYSTEME

A. TEILSYSTEME

Begründung

Kapitel IV sollte neu gegliedert werden: Buchstabe A sollte die Teilsysteme und Buchstabe B die Inbetriebnahme von Schienenfahrzeugen betreffen.

Änderungsantrag 23

Artikel 14 Absatz 1

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

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

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

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

Begründung

Die grundlegenden Anforderungen müssen, wie sie in dieser Richtlinie festgelegt sind, erfüllt werden.

Änderungsantrag 24

Artikel 14 Absatz 2 Unterabsatz 1

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

Es obliegt jedem Mitgliedstaat, bei der Inbetriebnahme die Einhaltung der TSI-Bestimmungen zu prüfen, die sicherstellen sollen, dass diese Teilsysteme gemäß den sie betreffenden grundlegenden Anforderungen betrieben und instand gehalten werden. Nach der Inbetriebnahme dieser Teilsysteme findet diese Prüfung **regelmäßig** im Zuge der nach Artikel 10 und 11 der Richtlinie **2004/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. April 2004** über Eisenbahnsicherheit **in der Gemeinschaft** geforderten Erteilung der Sicherheitsbescheinigungen und Sicherheitsgenehmigungen **sowie innerhalb der Fristen und gemäß den**

Bedingungen, die in diesen Artikeln vorgesehen sind, statt.

Begründung

Die Prüfung sollte regelmäßig und innerhalb der Fristen und gemäß den Bedingungen, die in der Richtlinie über die Eisenbahnsicherheit vorgesehen sind, stattfinden.

Änderungsantrag 25 Artikel 14 Absatz 3

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

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

- den Grund, aus dem die TSI nicht

3. Bei einer Erneuerung oder Umrüstung ***eines Teilsystems, oder wenn der Mitgliedstaat, der seine Inbetriebnahme genehmigt hat, oder von einem oder mehreren anderen Mitgliedstaaten, in dem/denen es eingesetzt werden soll, dies verlangt wird,*** reicht der Auftraggeber bei dem jeweiligen Mitgliedstaat Unterlagen mit der Beschreibung des Projekts ein. Der Mitgliedstaat prüft diese Unterlagen und entscheidet unter Berücksichtigung der in der anzuwendenden TSI aufgeführten Umsetzungsstrategie, ob der Umfang der Arbeiten die Notwendigkeit einer neuen Inbetriebnahmegenehmigung im Sinne dieser Richtlinie begründet. ***Diese Entscheidung muss innerhalb von drei Monaten nach Einreichung der Unterlagen ergehen.***

Eine solche neue Inbetriebnahmegenehmigung ist immer dann erforderlich, wenn durch die geplanten Arbeiten die Gefahr einer Beeinträchtigung des Gesamtsicherheitsniveaus des betreffenden Teilsystems besteht. ***In jeder TSI müssen die Bedingungen und Umstände angegeben werden, die eine neue Genehmigung erforderlich machen.***

- vollständig angewandt wurde(n);*
- den Grund, aus dem die TSI nicht vollständig angewandt wurde(n);*
 - die anstelle der TSI angewandten technischen Vorschriften;*
 - die Stellen, die bei diesen technischen Vorschriften mit dem Prüfverfahren nach Artikel 18 beauftragt sind.*

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

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

Änderungsantrag 26
Artikel 14 Absatz 4

4. Bei der Genehmigung der Inbetriebnahme von Fahrzeugen obliegt es den Mitgliedstaaten, sicherzustellen, dass jedem einzelnen Fahrzeug ein alphanumerischer Kennzeichnungscode zugewiesen wird. Dieser Code muss an jedem Fahrzeug angebracht und in einem nationalen Einstellungsregister geführt werden, das folgende Bedingungen erfüllt:

entfällt

- a) das Register entspricht den in Absatz 5 aufgeführten gemeinsamen Spezifikationen;*
- b) das Register wird von einer von allen Eisenbahnunternehmen unabhängigen Stelle geführt und aktualisiert;*
- c) das Register ist den in den Artikeln 16 und 21 der Richtlinie 2004/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. April 2004 über Eisenbahnsicherheit in der Gemeinschaft*

(„Richtlinie über die Eisenbahnsicherheit“)¹ genannten Sicherheitsbehörden und Untersuchungsstellen zugänglich. Darüber hinaus ist es auf Antrag bei berechtigtem Interesse den in Artikel 30 der Richtlinie 2001/14/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 26. Februar 2001 über die Zuweisung von Fahrwegkapazität der Eisenbahn, die Erhebung von Entgelten für die Nutzung von Eisenbahninfrastruktur und die Sicherheitsbescheinigung genannten Regulierungsstellen, der Agentur, den Eisenbahnunternehmen und den Infrastrukturbetreibern zugänglich zu machen.

Im Falle von Fahrzeugen, deren erstmalige Inbetriebnahme in einem Drittland erfolgt ist, können die Mitgliedstaaten Fahrzeuge zulassen, die nach einem abweichenden Codierungssystem eindeutig gekennzeichnet sind. Sobald ein Mitgliedstaat jedoch die Inbetriebnahme solcher Fahrzeuge in seinem Hoheitsgebiet zugelassen hat, muss es möglich sein, die entsprechenden, in Absatz 5 Buchstaben c, d und e genannten Daten über das Register abzufragen.

¹ ABl. L 164 vom 30.4.2004, S. 44.

(Artikel 14 Absatz 5 wird mit Änderungen zu Artikel 19f (neu))

Begründung

Aus Kohärenzgründen ist es notwendig, diesen Textteil an eine andere Stelle zu verschieben.

Änderungsantrag 27
Artikel 14 Absatz 5

5. Die gemeinsamen Spezifikationen für das Register werden nach dem in Artikel 21 Absatz 3 genannten Verfahren **entfällt**

auf der Grundlage des Entwurfs der Spezifikationen der Agentur festgelegt. Dieser Entwurf der Spezifikationen umfasst folgende Punkte: Inhalt, Datenformat, funktionale und technische Architektur, Betriebsart sowie Regeln für Dateneingabe und -abfrage. Das Register enthält mindestens folgende Angaben:

- a) Angaben zur EG-Prüferklärung und der ausstellenden Stelle;*
- b) Angaben zu dem in Artikel 24 genannten Fahrzeugregister;*
- c) Angaben zum Eigner oder Halter des Fahrzeugs ;*
- d) etwaige Betriebsbeschränkungen für das Fahrzeug;*
- e) die für die Instandhaltung verantwortliche Stelle. Stehen diese Angaben bei Genehmigung der Inbetriebnahme nicht zur Verfügung, so können sie zu einem späteren Zeitpunkt hinzugefügt werden, spätestens wenn das Fahrzeug von einem Eisenbahnunternehmen genutzt wird.*

(Artikel 14 Absatz 5 wird mit Änderungen zu Artikel 19f (neu))

Begründung

Aus Kohärenzgründen ist es notwendig, diesen Textteil an eine andere Stelle zu verschieben.

Änderungsantrag 28
Artikel 14 Absatz 6

**6. Für Güter- und Reisezugwagen, die *entfällt*
nach Inkrafttreten dieser Richtlinie in
Betrieb genommen werden, wird in der
TSI angegeben, ob und unter welchen
Voraussetzungen eine einzige, von einem
Mitgliedstaat der Gemeinschaft erteilte
Inbetriebnahmegenehmigung ausreicht.**

(Artikel 14 Absatz 6 wird mit Änderungen zu Artikel 19b (neu))

Begründung

Aus Kohärenzgründen ist es notwendig, diesen Textteil an eine andere Stelle zu verschieben.

Änderungsantrag 29
Artikel 14 Absatz 7

7. Für Fahrzeuge, die vor dem Inkrafttreten dieser Richtlinie in Betrieb genommen werden und die über keine EG-Prüferklärung gemäß Artikel 18 verfügen, gilt weiterhin die Richtlinie über die Eisenbahnsicherheit. *entfällt*
Insbesondere gilt:
Auf Verlangen der Sicherheitsbehörde eines Mitgliedstaats ist eine zusätzliche Zulassung zur Inbetriebnahme gemäß Artikel 14 der Richtlinie über die Eisenbahnsicherheit zu erlangen; andernfalls gilt die dem Eisenbahnunternehmen gemäß Artikel 10 der Richtlinie über die Eisenbahnsicherheit erteilte Sicherheitsbescheinigung als Zulassung zur Inbetriebnahme der verwendeten Fahrzeuge.

(Teile von Artikel 14 Absatz 7 wurden mit Änderungen in Artikel 1 c (neu) verschoben.)

Begründung

Aus Kohärenzgründen ist es notwendig, diesen Textteil an eine andere Stelle zu verschieben.

Änderungsantrag 30
Artikel 14 Absatz 8

8. Bei der Zulassung zur Inbetriebnahme von Fahrzeugen, die über eine EG-Prüferklärung gemäß Artikel 18 verfügen, dürfen die Sicherheitsbehörden nur die Kriterien überprüfen, die sich auf folgende Aspekte beziehen: *entfällt*
- die technische Kompatibilität zwischen diesen Fahrzeugen und der betreffenden Infrastruktur;
- die für die offenen Punkte gemäß Artikel 17 Absatz 2 geltenden Vorschriften;
- die Vorschriften, die für die in den einschlägigen TSI eindeutig bezeichneten

**Sonderfälle gelten;
- die nach Artikel 7 ordnungsgemäß
notifizierten Ausnahmeregelungen.**

(Artikel 14 Absatz 8 wird mit Änderungen zu Artikel 19b (neu))

Begründung

Aus Kohärenzgründen ist es notwendig, diesen Textteil an eine andere Stelle zu verschieben.

Änderungsantrag 31
Artikel 15 Unterabsatz 1

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

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

Änderungsantrag 32
Artikel 15 Unterabsatz 2

Insbesondere dürfen sie keine Prüfungen vorschreiben, die bereits im Rahmen des Verfahrens zur Ausstellung der EG-Prüferklärung erfolgt sind. **entfällt**

Begründung

Der letzte Unterabsatz stellt eine Wiederholung dar und sollte deshalb gestrichen werden.

Änderungsantrag 33
Artikel 16 Absatz 1

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

1. Die Mitgliedstaaten gehen davon aus, dass solche strukturelle Teilsysteme den einschlägigen grundlegenden Anforderungen entsprechen, deren Inbetriebnahme in einem anderen Mitgliedstaat genehmigt wurde, es sei denn, es liegt eine Inkompatibilität mit den infrastrukturellen Merkmalen des betreffenden Mitgliedstaates vor. Die Mitgliedstaaten gehen davon aus, dass strukturelle Teilsysteme, die Bestandteil des Eisenbahnsystems sind und für die eine EG-Prüferklärung vorliegt, interoperabel sind und den einschlägigen grundlegenden Anforderungen entsprechen.

Begründung

Selbst wenn die ursprüngliche Genehmigung vor der Umsetzung der Richtlinie erfolgte, besteht kein Grund zur Annahme, dass dadurch nicht genügend Sicherheit bestünde oder die grundlegenden Anforderungen nicht erfüllt wären und auch kein Grund dafür, die Genehmigungen anderer Mitgliedstaaten nicht anzuerkennen.

Änderungsantrag 34
Artikel 16 Absatz 3 Unterabsatz 1

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

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

Begründung

Die Mitgliedstaaten übermitteln der Kommission für jedes Teilsystem ein Verzeichnis der geltenden technischen Vorschriften, die sie für grundlegend halten.

Änderungsantrag 35

Artikel 16 Absatz 3 Unterabsatz 2

Diese Übermittlung erfolgt **je nach Einzelfall** binnen **zwei Jahren** nach Inkrafttreten dieser Richtlinie und anschließend bei jeder Änderung des Verzeichnisses der technischen Vorschriften, entweder bei Notifizierung der Ausnahmeregelung oder nach Veröffentlichung der betreffenden TSI. Gleichzeitig benennen die Mitgliedstaaten auch die Stellen, die bei diesen technischen Vorschriften mit dem Prüfverfahren nach Artikel 18 beauftragt sind.

Diese Übermittlung erfolgt binnen **sechs Monaten** nach Inkrafttreten dieser Richtlinie und anschließend **je nach Einzelfall** bei jeder Änderung des Verzeichnisses der technischen Vorschriften, entweder bei Notifizierung der Ausnahmeregelung oder nach Veröffentlichung der betreffenden TSI. Gleichzeitig benennen die Mitgliedstaaten auch die Stellen, die bei diesen technischen Vorschriften mit dem Prüfverfahren nach Artikel 18 beauftragt sind.

Begründung

Die Mitgliedstaaten übermitteln der Kommission für jedes Teilsystem ein Verzeichnis der geltenden technischen Vorschriften, die sie für grundlegend halten.

Änderungsantrag 36 Artikel 17 Absatz 3

3. Hält ein Mitgliedstaat oder die Kommission die dringende Änderung einer TSI für erforderlich, so wird die Agentur zu einer Technischen Stellungnahme aufgefordert. Die Kommission entscheidet nach Anhörung des Ausschusses gemäß dem Verfahren nach Artikel 21 Absatz 2, ob diese Stellungnahme bis zur Überarbeitung der TSI verwendet werden kann; ist dies der Fall, so veröffentlicht die Agentur die Technische Stellungnahme.

3. Hält ein Mitgliedstaat oder die Kommission die dringende Änderung einer TSI für erforderlich, so wird die Agentur zu einer Technischen Stellungnahme aufgefordert. Die Kommission entscheidet nach Anhörung des Ausschusses gemäß dem Verfahren nach Artikel 21 Absatz 4, ob diese Stellungnahme bis zur **Annahme der Überarbeitung der TSI nach dem Verfahren des Artikels 6** verwendet werden kann; ist dies der Fall, so veröffentlicht die Agentur die Technische Stellungnahme.

Begründung

Durch diese Änderung erfolgen die erforderlichen Anpassungen an das neue Komitologieverfahren des „Regelungsverfahrens mit Kontrolle“ gemäß dem Beschluss 2006/512/EG des Rates vom 17. Juli 2006 zur Festlegung der Modalitäten für die Ausübung der der Kommission übertragenen Durchführungsbefugnisse. Es bietet zusätzliche Transparenz für die Verabschiedung bzw. die Überarbeitung der in diesem Vorschlag enthaltenen Maßnahmen.

Änderungsantrag 37
Artikel 18 Absatz 1

1. Zur Ausstellung der EG-Prüferklärung lässt der Antragsteller bei der benannten Stelle seiner Wahl das EG-Prüfverfahren gemäß Anhang VI durchführen.
Antragsteller kann der Auftraggeber **oder** der Hersteller oder **sein** Bevollmächtigter in der Gemeinschaft sein.

1. Zur Ausstellung der EG-Prüferklärung lässt der Antragsteller bei der benannten Stelle seiner Wahl das EG-Prüfverfahren gemäß Anhang VI durchführen.
Antragsteller kann **das Eisenbahnunternehmen, der Infrastrukturbetreiber, der Auftraggeber, der** Hersteller oder **ihr** Bevollmächtigter in der Gemeinschaft sein.

Begründung

Antragsteller kann das Eisenbahnunternehmen oder der Infrastrukturbetreiber oder der Auftraggeber oder der Hersteller oder sein Bevollmächtigter in der Gemeinschaft sein.

Änderungsantrag 38
Kapitel IV nach Artikel 19 Titel (neu)

***B. INBETRIEBNAHME VON
SCHIENENFAHRZEUGEN***

Änderungsantrag 39
Artikel 19 a (neu)

Artikel 19a

***Inbetriebnahmegenehmigung für
Schienenfahrzeuge***

1. Jedes Schienenfahrzeug wird vor der Inbetriebnahme im Eisenbahnsystem der Gemeinschaft zumindest von einer nationalen Sicherheitsbehörde gemäß der Richtlinie 2004/49/EG genehmigt.

2. Die Mitgliedstaaten können auch Inbetriebnahmegenehmigungen für Fahrzeugreihen erteilen.

Begründung

Aus Kohärenzgründen wird ein gesonderter Artikel geschaffen.

Artikel 19b

**Inbetriebnahme von mit den TSI
übereinstimmenden Fahrzeugen**

- 1. Dieser Artikel betrifft
Schienenfahrzeuge, die mit allen zum
Zeitpunkt der Inbetriebnahme geltenden
einschlägigen TSI übereinstimmen.**
- 2. Ein Fahrzeug kann zugelassen werden,
wenn alle seine strukturellen Teilsysteme
nach dem in Kapitel IV dargelegten
Verfahren genehmigt worden sind und
seine funktionellen Teilsysteme den
Anforderungen der
Gemeinschaftsvorschriften entsprechen.**
- 3. Bei Schienenfahrzeugen, die vor dem
Inkrafttreten dieser Richtlinie in einem
Mitgliedstaat in Betrieb genommen
wurden und die über eine EG-
Prüferklärung gemäß Artikel 18 verfügen,
darf die nationale Sicherheitsbehörde
eines anderen Mitgliedstaats für die
Genehmigung der Inbetriebnahme in
ihrem Hoheitsgebiet nur die Kriterien
überprüfen, die sich auf folgende Aspekte
beziehen:**
 - die technische Kompatibilität zwischen
diesem Schienenfahrzeug und der
betreffenden Infrastruktur;**
 - die für die Punkte gemäß Artikel 17
Absatz 2 geltenden einzelstaatlichen
Vorschriften;**
 - die einzelstaatlichen Vorschriften, die
für die in den einschlägigen TSI eindeutig
bezeichneten Sonderfälle gelten;**
 - die nach Artikel 7 dieser Richtlinie
ordnungsgemäß notifizierte
Ausnahmeregelungen.**
- 4. Bei Schienenfahrzeugen, die über eine
EG-Prüferklärung gemäß Artikel 18
verfügen und für die eine neue, noch
nicht in Kraft getretene TSI vorgesehen**

ist, gelten für die Inbetriebnahme nach dem Inkrafttreten dieser Richtlinie die in Absatz 3 genannten Kriterien.

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

(Hier handelt es sich um den vormaligen Artikel 14 Absatz 8 sowie um den vormaligen Artikel 14 Absatz 6, jeweils in geänderter Fassung.)

Begründung

Aus Kohärenzgründen wird ein gesonderter Artikel geschaffen.

Änderungsantrag 41
Artikel 19 c (neu)

Artikel 19c

Inbetriebnahme von nicht mit den TSI übereinstimmenden Schienenfahrzeugen

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

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

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

- Für die nicht von einer TSI erfassten technischen Aspekte gelten die gemäß Artikel 16 Absatz 3 dieser Richtlinie und gemäß Artikel 8 der Richtlinie

2004/49/EG die notifizierten nationalen Vorschriften.

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

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

Begründung

Aus Kohärenzgründen wird ein gesonderter Artikel geschaffen.

Änderungsantrag 42
Artikel 19 d (neu)

Artikel 19d

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

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

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

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

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

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

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

3. Die in Absatz 2 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 19e genannten Referenzdokuments kann die Sicherheitsbehörde diesbezüglich keine Vorschrift heranziehen, die in Gruppe A dieses Dokuments eingestuft ist.

4. Die Sicherheitsbehörde kann verlangen, dass ergänzende Informationen vorgelegt, Risikoanalysen

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

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

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

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

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

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

Ergeht innerhalb der vorgeschriebenen Fristen keine Entscheidung, gilt die

Inbetriebnahme der betreffenden Fahrzeuge als genehmigt.

An die Inbetriebnahmegenehmigung können Nutzungsbedingungen und andere Einschränkungen geknüpft sein.

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

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

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

(Artikel 14 der Sicherheitsrichtlinie KOM(2006)0784 mit Änderungen)

Begründung

Aus Kohärenzgründen wird ein gesonderter Artikel geschaffen.

Änderungsantrag 43
Artikel 19 e (neu)

Artikel 19e

Einstufung der nationalen Vorschriften

1. Zur Erleichterung des Verfahrens der

**Erteilung von
Inbetriebnahmegenehmigungen für in
Betrieb befindliche Fahrzeugen gemäß
Artikel 19d werden die nationalen
Vorschriften entsprechend Anhang VIa in
drei Gruppen eingestuft.**

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

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

(Artikel 14 der Sicherheitsrichtlinie KOM(2006)0784 mit Änderungen)

Begründung

Aus Kohärenzgründen wird ein gesonderter Artikel geschaffen.

Änderungsantrag 44
Artikel 19 f (neu)

Artikel 19f

**1. Bei der Genehmigung der
Inbetriebnahme von Fahrzeugen obliegt
es den Mitgliedstaaten sicherzustellen,
dass jedem einzelnen Fahrzeug ein**

alphanumerischer Kennzeichnungscode zugewiesen wird. Dieser Code muss an jedem Fahrzeug angebracht und in einem nationalen Einstellungsregister geführt werden, das folgende Bedingungen erfüllt:

a) Das Register entspricht den in Absatz 5 aufgeführten gemeinsamen Spezifikationen.

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

c) Das Register ist den in den Artikeln 16 und 21 der Richtlinie 2004/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. April 2004 über Eisenbahnsicherheit in der Gemeinschaft („Richtlinie über die Eisenbahnsicherheit“)¹ genannten Sicherheitsbehörden und Untersuchungsstellen zugänglich. Darüber hinaus ist es auf Antrag bei berechtigtem Interesse den in Artikel 30 der Richtlinie 2001/14/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 26. Februar 2001 über die Zuweisung von Fahrwegkapazität der Eisenbahn, die Erhebung von Entgelten für die Nutzung von Eisenbahninfrastruktur und die Sicherheitsbescheinigung genannten Regulierungsstellen, der Agentur, den Eisenbahnunternehmen und den Infrastrukturbetreibern zugänglich zu machen.

Im Falle von Fahrzeugen, deren erstmalige Inbetriebnahme in einem Drittland erfolgt ist, können die Mitgliedstaaten Fahrzeuge zulassen, die nach einem abweichenden Codierungssystem eindeutig gekennzeichnet sind. Sobald ein Mitgliedstaat jedoch die Inbetriebnahme solcher Fahrzeuge in seinem Hoheitsgebiet zugelassen hat, muss es möglich sein, die entsprechenden, in

Absatz 5 Buchstaben c, d und e genannten Daten über das Register abzufragen.

2. Die Maßnahmen, die eine Änderung nicht wesentlicher Bestimmungen der vorliegenden Richtlinie oder eine Ergänzung der vorliegenden Richtlinie bewirken und die gemeinsamen Spezifikationen für das Register auf der Grundlage des Entwurfs der Spezifikationen der Agentur betreffen, werden nach dem Regelungsverfahren mit Kontrolle gemäß Artikel 21 Absatz 4 erlassen. Aus zwingenden Gründen der Dringlichkeit kann die Kommission das in Artikel 21 Absatz 4a genannte Dringlichkeitsverfahren anwenden. Dieser Entwurf der Spezifikationen umfasst folgende Punkte: Inhalt, Datenformat, funktionale und technische Architektur, Betriebsart sowie Regeln für Dateneingabe und -abfrage. Das Register enthält mindestens folgende Angaben:

- a) Angaben zur EG-Prüferklärung und der ausstellenden Stelle;*
- b) Angaben zu dem in Artikel 24 genannten Fahrzeugregister;*
- c) Angaben zum Eigner oder Halter des Fahrzeugs ;*
- d) etwaige Betriebsbeschränkungen für das Fahrzeug;*
- e) die für die Instandhaltung verantwortliche Stelle. Stehen diese Angaben bei Genehmigung der Inbetriebnahme nicht zur Verfügung, so können sie zu einem späteren Zeitpunkt hinzugefügt werden, spätestens wenn das Fahrzeug von einem Eisenbahnunternehmen genutzt wird.*

¹ ABl. L 164 vom 30.4.2004, S. 44

¹ ABl. L 75 vom 15.3.2001, S. 29. Zuletzt geändert durch die Entscheidung 2002/844/EG (ABl. L 289 vom 26.10.2002, S. 30).

(Hier handelt es sich um eine geänderte Fassung des vormaligen Artikels 14 Absätze 4 und 5.)

Begründung

Aus Kohärenzgründen wird ein gesonderter Artikel geschaffen. Diese Änderung entspricht dem entsprechenden Text des Artikels 14 Absätze 4 und 5. 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 an das neue Komitologieverfahren. Sie bietet zusätzliche Transparenz für die Verabschiedung bzw. die Überarbeitung der in diesem Vorschlag enthaltenen Maßnahmen.

Änderungsantrag 45
Artikel 21 Absatz 4 a (neu)

4a. Wird auf diesen Absatz Bezug genommen, finden Artikel 5a Absätze 1 bis 4 und Artikel 7 des Beschlusses 1999/468/EG in Verbindung mit Artikel 8 dieses Beschlusses Anwendung.

Begründung

Durch diese Änderung erfolgen die erforderlichen Anpassungen an das neue Komitologieverfahren des „Regelungsverfahrens mit Kontrolle“ gemäß dem Beschluss 2006/512/EG des Rates vom 17. Juli 2006 zur Festlegung der Modalitäten für die Ausübung der der Kommission übertragenen Durchführungsbefugnisse, soweit das erforderlich ist.

Änderungsantrag 46
Artikel 21 Absatz 7

7. Die Maßnahmen **zur** Änderung **der** nicht wesentlichen Elemente dieser Richtlinie, die **in den** Anhängen II bis VIII **aufgeführt sind**, werden nach dem Regelungsverfahren mit Kontrolle gemäß Absatz 4 erlassen.

7. Die Maßnahmen, **die eine** Änderung nicht wesentlicher Bestimmungen der vorliegenden Richtlinie **oder eine Ergänzung der vorliegenden Richtlinie bewirken und** die Anhänge II bis VIII **betreffen**, werden nach dem Regelungsverfahren mit Kontrolle gemäß Artikel 21 Absatz 4 erlassen.

Begründung

Durch diese Änderung erfolgen die erforderlichen Anpassungen an das neue Komitologieverfahren des „Regelungsverfahrens mit Kontrolle“ gemäß dem Beschluss 2006/512/EG des Rates vom 17. Juli 2006 zur Festlegung der Modalitäten für die Ausübung

der der Kommission übertragenen Durchführungsbefugnisse. Es bietet zusätzliche Transparenz für die Verabschiedung bzw. die Überarbeitung der in diesem Vorschlag enthaltenen Maßnahmen.

Änderungsantrag 47
Artikel 24 Absatz 1

1. Die Mitgliedstaaten tragen dafür Sorge, dass Infrastrukturregister und Fahrzeugregister veröffentlicht und regelmäßig aktualisiert werden. Darin werden für das jeweilige Teilsystem oder Teile davon die Hauptmerkmale (z. B. die Eckwerte) und deren Übereinstimmung mit den in den anzuwendenden TSI vorgeschriebenen Merkmalen dargestellt. Zu diesem Zweck ist in jeder TSI genau anzugeben, welche Angaben die Infrastruktur- und Fahrzeugregister enthalten müssen.

1. Die Mitgliedstaaten tragen dafür Sorge, dass Infrastrukturregister und Fahrzeugregister **mindestens einmal alle zwei Jahre** veröffentlicht und regelmäßig aktualisiert werden. Darin werden für das jeweilige Teilsystem oder Teile davon die Hauptmerkmale (z. B. die Eckwerte) und deren Übereinstimmung mit den in den anzuwendenden TSI vorgeschriebenen Merkmalen dargestellt. Zu diesem Zweck ist in jeder TSI genau anzugeben, welche Angaben die Infrastruktur- und Fahrzeugregister enthalten müssen.

Begründung

Die Mitgliedstaaten tragen dafür Sorge, dass mindestens einmal alle zwei Jahre eine Veröffentlichung und dass eine regelmäßige Aktualisierung erfolgen.

Änderungsantrag 48
Artikel 24 Absatz 2

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

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

Begründung

Es wird ein Exemplar der Register sowie ein Exemplar der regelmäßigen Aktualisierungen der Register übermittelt.

Änderungsantrag 49
Artikel 24 Absatz 2 a (neu)

2a. Die Agentur stellt die nationalen Infrastruktur- und Fahrzeugregister, welche die in Artikel 14 Absatz 5 Buchstaben a bis e vorgesehenen Daten enthalten, auf europäischer Ebene zusammen; diese Zusammenstellung wird auf der Website der Agentur oder in anderer geeigneter Form veröffentlicht.

Begründung

Um alle Möglichkeiten abzudecken, wird dieser neue Absatz hinzugefügt.

Änderungsantrag 50
Artikel 24 Absatz 3

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

3. Die Agentur entwirft einen Leitfaden zur Erstellung der Infrastruktur- und der Fahrzeugregister, in dem deren Inhalte beschrieben und Empfehlungen zum Format sowie zum Aktualisierungsabstand und der Verwendungsweise abgegeben werden. Ferner wird in dem Leitfaden angegeben, wie dieser Artikel auf Infrastruktureinrichtungen und Fahrzeuge, die vor dem Inkrafttreten dieser Richtlinie in Betrieb genommen werden, anzuwenden ist. **Die Maßnahmen, die eine Änderung nicht wesentlicher Bestimmungen der vorliegenden Richtlinie oder eine Ergänzung der vorliegenden Richtlinie bewirken und den Leitfaden betreffen, werden nach dem Regelungsverfahren mit Kontrolle gemäß Artikel 21 Absatz 4 erlassen. Aus zwingenden Gründen der Dringlichkeit kann die Kommission das in Artikel 21 Absatz 4a genannte Dringlichkeitsverfahren anwenden.**

Änderungsantrag 51
Artikel 28 Unterabsatz 1

Alle **drei** Jahre berichtet die Kommission dem Europäischen Parlament und dem Rat über die Fortschritte bei der Herbeiführung

Alle **zwei** Jahre berichtet die Kommission dem Europäischen Parlament und dem Rat über die Fortschritte bei der Herbeiführung

der Interoperabilität des Eisenbahnsystems. Dieser Bericht umfasst auch eine Analyse der Fälle nach Artikel 7.

der Interoperabilität des Eisenbahnsystems. Dieser Bericht umfasst auch eine Analyse der Fälle nach Artikel 7. **Alle zwei Jahre berichten die Mitgliedstaaten der Agentur und der Kommission über die Fortschritte bei der Herbeiführung der Interoperabilität des Eisenbahnsystems einschließlich deren quantitativen und qualitativen Aspekte.**

Begründung

Zur Planung geeigneter Maßnahmen ist es von grundlegender Bedeutung, Fortschritte bei der Interoperabilität des Eisenbahnsystems zu überwachen und regelmäßig Berichte zu verfassen. Die von der Agentur und/oder der Kommission in den Mitgliedstaaten, bei der Industrie oder in anderen interessierten Kreisen erhobenen Daten könnten als Grundlage für die Entwicklung verschiedener Instrumente dienen, die für einen vermehrten Informationsfluss sowie die für eine länderübergreifende Anerkennung nötige Transparenz sorgen.

Änderungsantrag 52 Anhang II Nummer 2.6

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

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

Begründung

Dient der noch genaueren Bestimmung des Begriffs „Fahrzeug“, der bereits vorher definiert wurde.

Änderungsantrag 53
Anhang III Nummer 1.1.2.

1.1.2. Die Kennwerte für das Rad-Schiene-System müssen die Kriterien der Laufstabilität erfüllen, damit bei der zulässigen Höchstgeschwindigkeit eine sichere Fahrt gewährleistet ist.

1.1.2. Die Kennwerte für das Rad-Schiene-System müssen die Kriterien der Laufstabilität erfüllen, damit bei der zulässigen Höchstgeschwindigkeit eine sichere Fahrt gewährleistet ist. **Die Kennwerte für die Bremsausrüstung müssen die zulässige Höchstgeschwindigkeit sowie ein Anhalten im Notfall innerhalb des festgelegten Bremsweges gewährleisten.**

Begründung

Sicherheitstechnisch betrachtet, ist die Bremskapazität der Züge wichtiger als das Erreichen der zulässigen Höchstgeschwindigkeit.

Änderungsantrag 54
Anhang VI a (neu)

ANHANG VIA

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

1. LISTE DER PARAMETER

(1) Allgemeine Angaben

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

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

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

Verträglichkeit

– Lichtraumprofil

*- 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 beaufsichtigende technische Systeme,
z. B. Druckluftsystem*

- Front- und Seitenscheiben

- Türen

- Wagendurchgänge

- Steuersysteme (Software)

- Trink- und Brauchwasserinstallationen

- Umweltschutz

- Brandschutz

*- Gesundheit und Sicherheit der
Beschäftigten*

- Tanks und Tankwagen

- druckluftentleerte Container

- Ladungssicherung

- Kennzeichnung

– Schweißtechniken

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).

(Anhang der Sicherheitsrichtlinie)

BEGRÜNDUNG

Dieser Vorschlag ist Teil der neuen Initiative der Kommission zur Verbesserung der Interoperabilität¹ des Eisenbahnsystems der Gemeinschaft. Das Paket der Kommission umfasst eine Mitteilung über die Erleichterung des freien Verkehrs für Schienenfahrzeuge in der Gemeinschaft, dem Leitlinien, die auf die Verbesserung des technischen Teils des ordnungspolitischen Rahmens der Gemeinschaft im Bereich Eisenbahnen abzielen², sowie drei Legislativvorschläge beigefügt sind.

Die Vorschläge der Kommission umfassen eine Richtlinie über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems der Gemeinschaft³, die die geltenden Interoperabilitätsrichtlinien, und zwar Richtlinie 96/48/EG über das transeuropäische Hochgeschwindigkeitsbahnsystem und Richtlinie 2001/16/EG über das konventionelle transeuropäische Eisenbahnsystem, zusammenfasst, eine zweite zur Änderung der Richtlinie 2004/49/EG über Eisenbahnsicherheit in der Gemeinschaft⁴ und eine Verordnung zur Änderung der Verordnung 881/2004/EG zur Errichtung einer europäischen Eisenbahnagentur⁵.

1. Erleichterung der Interoperabilität von Lokomotiven in der Gemeinschaft: die länderübergreifende Anerkennung der Zulassung von Schienenfahrzeugen in der EU

Problemdefinition

Die nationalen Zulassungsverfahren für Lokomotiven und Triebzüge⁶ werden derzeit als eines der größten Hindernisse bei der Neugründung von Unternehmen im Schienenverkehr angesehen. Sie beeinträchtigen außerdem in hohem Maße die Interoperabilität des europäischen Eisenbahnsystems. Da die Mitgliedstaaten nicht allein über die Gültigkeit der von ihnen erteilten Inbetriebnahmegenehmigungen in den anderen Mitgliedstaaten bestimmen können, bedarf es einer Gemeinschaftsinitiative, um diese Frage durch Harmonisierung und Vereinfachung der innerstaatlichen Verfahren durch Anwendung des Grundsatzes der gegenseitigen Anerkennung zu lösen.

Definition der länderübergreifenden Anerkennung

Unter länderübergreifender Anerkennung von Schienenfahrzeugen versteht man, dass ein Schienenfahrzeug, das eine Genehmigung zur Inbetriebnahme in einem Mitgliedstaat erhalten hat, nach Prüfungen im Rahmen der TSI und/oder einzelstaatlicher technischer Vorschriften

¹ Interoperabilität bezeichnet die Eignung des konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystems für den sicheren und durchgehenden Zugverkehr, indem den für diese Strecken erforderlichen Leistungskennwerten entsprochen wird. Diese Eignung beruht auf den gesamten ordnungsrechtlichen, technischen und betrieblichen Voraussetzungen, die zur Erfüllung der grundlegenden Anforderungen gegeben sein müssen (Artikel 2, Buchstabe b, Richtlinien 96/48/EG und 2001/16/EG).

² KOM(2006)0782 endg. und SEK(2006)1640.

³ KOM(2006)0783 endg.

⁴ KOM(2006)0784 endg.

⁵ KOM(2006)0785 endg.

⁶ Diesel-Triebzüge und elektrische Triebzüge.

(gemäß Artikel 16 der Richtlinie 2001/16/EG) unter Berücksichtigung aller im ersten Mitgliedstaat ausgeführter Prüfungen weitere Genehmigungen in anderen Mitgliedstaaten erhält¹.

Voraussetzung für die länderübergreifende Anerkennung ist entweder die Harmonisierung oder die Anwendung des Grundsatzes der gegenseitigen Anerkennung. In Bezug auf Schienenfahrzeuge muss unterschieden werden zwischen dem Inverkehrbringen und der Inbetriebnahme. Im letztgenannten Fall ist dafür zu sorgen, dass die entsprechenden Schienenfahrzeuge mit der nationalen Eisenbahninfrastruktur kompatibel sind.

Derzeitige Lage

Die Interoperabilitätsrichtlinien gelten nur für neu in Betrieb genommene Schienenfahrzeuge, während die Richtlinie über Eisenbahnsicherheit die Lücke dadurch schließt, dass sie sich in Artikel 14 ausdrücklich auf in Betrieb befindliche Schienenfahrzeuge erstreckt, die nicht über eine Konformitätsbescheinigung verfügen. Folglich ließe sich der Grundsatz der gegenseitigen Anerkennung auf vorhandene Schienenfahrzeuge (die noch nicht unter die Interoperabilitätsrichtlinien fallen) anwenden, zumindest für jene Merkmale, die in keiner direkten Verbindung zu spezifischen Infrastrukturen² stehen (siehe Anhang zu den strategischen Optionen der Kommission).

2. Vorschlag der Kommission zur Interoperabilität des Eisenbahnsystems der Gemeinschaft – KOM(2006)0783 endgültig

Ziel dieses Vorschlags ist die Kodifizierung, Neufassung und Zusammenführung der Interoperabilitätsrichtlinien über das transeuropäische Hochgeschwindigkeitsbahnsystem (RL 96/48/EG) und das konventionelle transeuropäische Eisenbahnsystem (RL 2001/16/EG). Er umfasst mehrere wesentliche und technische Verbesserungen zur Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit des gemeinschaftlichen Eisenbahnsystems und zur Senkung verschiedener Verwaltungsausgaben.

Hinsichtlich der Grundanforderungen und Verfahren für die Entwicklung der Technischen Spezifikationen für die Interoperabilität (TSI) zwischen Hochgeschwindigkeits- und konventionellen Eisenbahnsystemen führt die neue Richtlinie dort, wo dies angebracht ist, die jeweiligen Bestimmungen für konventionelle und Hochgeschwindigkeitsnetze in der Gemeinschaft zusammen. Der Anwendungsbereich der Richtlinie wird schrittweise auf das gesamte Netz und auf sämtliche Fahrzeuge ausgeweitet, sofern eine Folgenabschätzung ergibt, dass dafür ein wirtschaftliches Interesse besteht.

Das Inbetriebnahmeverfahren gemäß Artikel 14 wird vereinfacht und beruht zu einem großen Teil auf gegenseitig anerkannten Entscheidungen, ohne dass das Verfahren zentralisiert wird, also einzelstaatliche und gemeinschaftliche Kompetenzen auf die Europäische Eisenbahnagentur ERA übertragen werden.

¹ Siehe Analyse der Kommission im Dokument „Full impact assessment“, SEK(2006) 1641.

² Diese Option wurde von der Taskforce der Kommission vorgeschlagen und ist im Vorschlag der Kommission zur Änderung der Richtlinie über Eisenbahnsicherheit enthalten.

Für Güter- und Reisezugwagen soll eine einzige, von einem EU-Mitgliedstaat erteilte Inbetriebnahmegenehmigung ausreichen, wobei die TSI-Anforderungen einzuhalten sind. Für Fahrzeuge, die vor dem Inkrafttreten dieser Richtlinie in Betrieb genommen werden und die über keine EG-Prüferklärung verfügen, gilt weiterhin die Richtlinie über die Eisenbahnsicherheit. Für Fahrzeuge, die über eine EG-Prüferklärung verfügen, werden die Kriterien bestimmt, die die Sicherheitsbehörden bei der Erteilung von Inbetriebnahmegenehmigungen überprüfen dürfen. Sie umfassen die technische Kompatibilität zwischen den Fahrzeugen und der betreffenden Infrastruktur, die für die offenen Punkte und Sonderfälle gemäß TSI geltenden Vorschriften sowie Ausnahmeregelungen gemäß Richtlinie.

Es wird auch eine Vereinfachung in Bezug auf die Annahme bestimmter TSI erreicht, die technischer Natur und gegebenenfalls raschen Veränderungen unterworfen sind, wie z. B. Informations- und Telekommunikationssysteme. Ferner wird ein neues Verfahren für eine „dringende Änderung einer TSI“ vorgeschlagen (Artikel 17), wonach vor der Entscheidung durch die Kommission und bis zur Überarbeitung der TSI nach dem normalen Verfahren eine technische Stellungnahme der ERA angefordert werden kann.

3. Wichtigste Vorschläge des Berichtstatters

Die Interoperabilität ist für die Wettbewerbsfähigkeit des Eisenbahnsystems und für die Entwicklung der transeuropäischen Verkehrsnetze (TEN-V) in Europa von wesentlicher Bedeutung.

Der Berichtstatter begrüßt die neue Initiative der Kommission zur Förderung der Interoperabilität der Eisenbahnen im Rahmen offenerer und wettbewerbsfähigerer Märkte in der Europäischen Union. Für interoperable Eisenbahnnetze sowie den Zugang zu diesen Netzen müssen konkrete Maßnahmen ergriffen werden, um nach wie vor existierende technische und betriebliche Hindernisse zu beseitigen und so für ein hohes Maß an nachhaltiger Mobilität der Bürger und der Verbindungen zwischen den Regionen der EU zu sorgen.

Das Ziel der vorgeschlagenen Änderungen zur Revision des geltenden ordnungspolitischen Rahmens für die Interoperabilität besteht darin, den ungehinderten Zugverkehr weiter zu verbessern und den administrativen und technischen Aufwand für die Zulassung von Lokomotiven und anderen Schienenfahrzeugen zu senken und gleichzeitig ein hohes Maß an Sicherheit zu gewährleisten. Die vorgeschlagenen Änderungen zielen insbesondere auf die Vereinfachung des Regelungsumfeldes für Zulassungsverfahren für Lokomotiven und Triebzüge ab.

Definitionen und Ausnahmen von der Anwendung der TSI

Zur Präzisierung des Kommissionstextes werden neue Definitionen (Artikel 2) zu den Begriffen „railway vehicle“¹ und „rolling stock“¹ vorgeschlagen. Beschränkungen in Bezug darauf, wann sich ein „Projekt in einem fortgeschrittenen Entwicklungsstadium“ befindet, sowie eine Kalkulation des Kosten-Nutzen-Verhältnisses werden eingefügt, um zu viele willkürliche Ersuchen um Ausnahmen von der Anwendung der TSI zu verhindern. Außerdem sollten Anträge auf Ausnahmen auf der Grundlage der Wirtschaftlichkeit eines Vorhabens von der Kommission bestätigt werden, die zudem alle Mitgliedstaaten über eine Bestätigung oder Ablehnung zu unterrichten hat (Artikel 7).

Übergang zu neuen TSI und Überarbeitung von TSI

Wird eine TSI überarbeitet oder gestrichen, so sind spezielle Bestimmungen für den Übergang zu den neuen Spezifikationen und den neuen Bedingungen vorzusehen. Ferner sind wesentliche Anforderungen gemäß den geltenden TSI oder einzelstaatlichen Vorschriften für die Erneuerung oder Umrüstung von Eisenbahnsystemen, Teilsystemen oder Interoperabilitätskomponenten vorzusehen.

Länderübergreifende Anerkennung von Fahrzeugen und Schienenfahrzeugen: ein umfassender Ansatz

Die länderübergreifende Anerkennung von Fahrzeugen und Schienenfahrzeugen, die in den Mitgliedstaaten zum Zweck der der Inbetriebnahmegenehmigung unterschiedlichen und voneinander abweichenden Anforderungen unterliegen, wird umfassender gehandhabt. Inbetriebnahmegenehmigungen für Fahrzeuge können auf der Grundlage des Grundsatzes der gegenseitigen Anerkennung und der technischen Harmonisierung, mittels TSI, der Bestätigung der Konformitätserklärungen oder begrenzten Kontrollen der nationalen Sicherheitsbehörde erteilt werden.

Die Mitgliedstaaten gehen davon aus, dass strukturelle Teilsysteme den einschlägigen grundlegenden Anforderungen entsprechen, wenn für sie eine Inbetriebnahmegenehmigung eines beliebigen anderen Mitgliedstaats vorliegt, außer in Fällen, die mit der Kompatibilität mit Infrastrukturmerkmalen, die ausschließlich den jeweiligen Mitgliedstaat betreffen, in Verbindung stehen. Es gilt die Bedingung, dass für jedes Fahrzeug zumindest eine Genehmigung aus einem Mitgliedstaat vorliegen muss, bevor eine Inbetriebnahme erfolgen kann. Die Übernahme von Artikel 14 der Richtlinie über die Eisenbahnsicherheit und seiner einschlägigen Bestimmungen über die „Einstufung der nationalen Vorschriften“ und das „Referenzdokument“ in diese Richtlinie wird aus Gründen der Kohärenz des neuen Rechtstextes für erforderlich gehalten². Im Rahmen dieser Zusammenfassung werden folgende Genehmigungsverfahren vorgeschlagen:

¹ *Anm. d. Übers.: Im Kommissionsdokument werden sowohl „vehicles“ als auch „rolling stock“ mit „Fahrzeuge“ übersetzt.*

² *Diese Ansicht wird auch in zwei kurzen Informationspapieren über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems der Gemeinschaft bestätigt, die von der Dienststelle B der GD IPOL erarbeitet wurden: Nr. IP/B/TRAN/FWC/2006-156/lot [2]/C[1]/SC[1] Interoperabilität 1 und Nr. IP/B/TRAN/FWC/2006-156/lot [2]/C[1]/SC[2] Interoperabilität 2.*

- Inbetriebnahme von Fahrzeugen, die den TSI entsprechen
- Inbetriebnahme von Fahrzeugen, die den TSI nicht entsprechen
- zusätzliche Genehmigungen für die Inbetriebnahme von Fahrzeugen, die den TSI in einem anderen Mitgliedstaat nicht entsprechen.

Anpassung an das neue Komitologieverfahren mit Kontrolle

Der Entwurf des Berichts enthält auch Vorschläge für Änderungen, die notwendig sind, um die Richtlinie mit dem Beschluss 2006/512/EG des Rates vom 17. Juli 2006 zur Änderung der Festlegung der Modalitäten für die Ausübung der der Kommission übertragenen Durchführungsbefugnisse (Komitologie) in Einklang zu bringen. Diese Änderungsanträge sorgen für die erforderlichen Anpassungen und für mehr Transparenz.

ANHÄNGE

1. Strategischer Ansatz der Kommission

Auf der Grundlage einer Folgenabschätzung schlug die Kommission vor, die länderübergreifende gegenseitige Anerkennung von Fahrzeugen durch eine Kombination folgender strategischer Optionen zu verbessern:

- *Ohne Rechtsänderung:* Veröffentlichung von Leitlinien zur gegenseitigen Anerkennung bestehender Fahrzeuge und Aufforderung an die Mitgliedstaaten, diesen Empfehlungen zu folgen; Beauftragung der Agentur, die einzelstaatlichen Vorschriften zu sichten und die Vorschriften zu ermitteln, die eine gegenseitige Anerkennung zulassen¹.
- *Mit Rechtsänderung:* Klärung der für in Betrieb befindliche Fahrzeuge anzuwendenden Verfahren und Beschränkung und/oder Präzisierung der Rolle der Mitgliedstaaten bei der Zulassung von Fahrzeugen in ihrem jeweiligen Hoheitsgebiet.

2. Erstellung der TSI

Bisher wurden nur wenige Technische Spezifikationen für die Interoperabilität (TSI), die die Grundvoraussetzung für die Interoperabilität bilden, beschlossen und umgesetzt. Sie gelten für alle Teile des Eisenbahnsystems und der Teilsysteme, während eine Kosten-Nutzen-Analyse und die Konsultation der Mitgliedstaaten, Sozialpartner und Nutzer in zwei Etappen vorgesehen ist (Entwurf der Eckwerte und der TSI), bevor eine Annahme nach dem Verfahren des Beschlusses 1999/468/EG (Komitologie) erfolgen kann.

Im Rahmen der Richtlinie 96/48/EG über den Hochgeschwindigkeitsverkehr (die bis April 1999 umzusetzen war) wurden fünf TSI für folgende Teilsysteme erstellt: Instandhaltung, Zugsteuerung/Zugsicherung, Infrastruktur, Energie, Betrieb und Fahrzeuge. Bei den laufenden Überprüfungen wird es auch um TSI für konventionelle Systeme und die Aufnahme spezieller Instandhaltungsaufgaben gehen.

Hinsichtlich der Richtlinie 2001/16/EG über den konventionellen Eisenbahnverkehr (die bis April 2003 umzusetzen war) geht man davon aus, dass die ersten beschlossenen TSI noch in diesem Jahr in Kraft treten werden. Sie wurden vom AEIF erarbeitet und betreffen von Fahrzeugen und der Infrastruktur ausgehende Lärmemissionen, Telematikanwendungen für den Güterverkehr, Zugsteuerung, Zugsicherung und Signalgebung, Fahrzeuge – Güterwagen sowie Verkehrsbetrieb und Verkehrssteuerung. TSI für die Sicherheit in Eisenbahntunneln und die Zugänglichkeit für Personen mit eingeschränkter Mobilität werden derzeit geprüft.

Ein unlängst vorgelegter Entwurf für einen Vorschlag (2007) für ein Rahmenmandat für die Agentur umfasst:

- die Überarbeitung von TSI, die für die Bereiche Telematikanwendungen, Güterverkehr, Lärmemissionen, Zugsteuerung, Zugsicherung und Signalgebung,

¹ . Siehe KOM(2006)0782 endg., und SEK(2006)1640.

Fahrzeuge – Güterwagen sowie Verkehrsbetrieb und Verkehrssteuerung für den konventionellen Eisenbahnverkehr bereits beschlossen wurden;

- die Überarbeitung von TSI, die für die Bereiche Zugsteuerung, Zugsicherung und Signalgebung für den Hochgeschwindigkeitsverkehr bereits beschlossen wurden;
- TSI-Vorschläge, die noch nicht beschlossen wurden;
- überarbeitete TSI für Hochgeschwindigkeitssysteme in den Bereichen Infrastruktur, Energie, Verkehrsbetrieb und Verkehrssteuerung, Fahrzeuge, TSI für Hochgeschwindigkeits- und konventionelle Systeme im Bereich Sicherheit von Eisenbahntunneln; TSI für Hochgeschwindigkeits- und konventionelle Systeme im Bereich Zugänglichkeit für Personen mit eingeschränkter Mobilität;

die Erarbeitung neuer TSI für Lokomotiven und Triebzüge, Reisezugwagen, Infrastruktur, Energie, Telematikanwendungen für den Personenverkehr.

ANHANG

1. Commission's policy approach

Based on an impact assessment, the Commission decided to propose the improvement of the cross-acceptance of rolling stock through the combination of the following policy options:

- Non regulatory approach: to publish guidelines for cross-acceptance of existing rolling stock and to ask Member States to apply them and to assign the Agency the task of classifying national rules and identifying those that can be cross-accepted¹
- Regulatory approach: to clarify the procedure to be applied for existing rolling stock and to limit and/or clarify the role of the Member State in authorising rolling stock on its territory .

2. Development of TSIs

Few Technical Specifications for Interoperability (TSIs) which are the main tools in order to achieve interoperability are under implementation and adoption. They apply to all parts of the rail system and subsystems, while a cost benefits analysis and consultation with Member States, social partners and users are foreseen in two stages (draft of basic parameters and draft TSI) before its adoption which takes places in accordance with the procedure laid down by decision 1999/468/EC (Comitology).

Under high speed rail Directive 96/48/EC (implementation was required by April 1999) five TSIs were drawn up dealing with maintenance subsystem, control-command subsystem, infrastructure subsystem, energy subsystem, operations subsystem and rolling stock subsystem. Revisions are underway and will include issues of conventional rail TSIs and incorporating specific maintenance requirements.

For conventional rail Directive 2001/16/EC (implementation was required by April 2003), the first adopted TSIs are expected to enter into force this year. Elaborated by AEIF, they concern Noise problems deriving from rolling stock and infrastructure, Telematics applications for freight services, Control command and signalling, Rolling stock – freight wagons and Traffic operation and management. TSIs for Safety in Railway Tunnels and accessibility for Persons with Reduced Mobility are currently under review.

Under a recent draft proposal (2007) for a framework mandate to the Agency it was included:

- Revisions of TSI already adopted on Conventional rail for Telematic Applications for Freight, for Noise, for Control-Command and Signalling, for Rolling Stock - Freight Wagons and for Traffic Operation and management
- Revisions of TSI already adopted on High Speed for Control-Command and Signalling
- For draft TSIs not yet adopted
 - on High speed TSIs revised on Infrastructure, Energy, Traffic Operation and management, Rolling Stock, High speed and conventional rail TSI on Safety of Railway

¹ . See COM(2006)0782, final and SEC(2006)1640.

Tunnels; High speed and conventional rail TSI on accessibility to Persons with Reduced Mobility.

- For drafting new TSIs on Locomotives and traction units, Passenger coaches, Infrastructure, Energy, Telematic applications for passengers.