



EUROPÄISCHES PARLAMENT

2009 – 2014

Ausschuss für regionale Entwicklung

2013/0015(COD)

16.10.2013

STELLUNGNAHME

des Ausschusses für regionale Entwicklung

für den Ausschuss für Verkehr und Fremdenverkehr

zu dem Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems in der Europäischen Union (Neufassung)
(COM(2013)0030 – C7-0027/2013 – 2013/0015(COD))

Verfasserin der Stellungnahme: Marie-Thérèse Sanchez-Schmid

PA_Legam

KURZE BEGRÜNDUNG

Einleitung

Der Eisenbahnsektor verliert heute in vielen Mitgliedstaaten an Bedeutung, obwohl die Nachfrage im Bereich des Güter- und Personenverkehrs ständig steigt und Umwelt- und Energieprobleme Europa dazu zwingen, nach nachhaltigen Transportlösungen zu suchen. Welche Ursachen hat diese Rückläufigkeit? Zugfahren ist zu teuer und das Schienennetz nicht gut genug ausgebaut, um sich gegen die unmittelbaren Konkurrenten - Auto, Schiff oder Flugzeug – durchsetzen zu können.

Die Europäische Kommission hat daher am 30. Januar 2013 ihr viertes Eisenbahnpaket vorgelegt mit dem Ziel, den einheitlichen europäischen Eisenbahnraum zu vollenden, die Wettbewerbsfähigkeit zu steigern und die Kosten des Schienentransports zu reduzieren.

Diese Reformen werden weitreichende Folgen für die Mitgliedstaaten, die Regionen, die lokalen Gebietskörperschaften, die Akteure des Eisenbahnsystems, die Fahrgäste und die Bürgerinnen und Bürger haben, und der Ausschuss für regionale Entwicklung, der für die Bewertung der Auswirkungen der übrigen Politikbereiche der Union auf den wirtschaftlichen, sozialen und territorialen Zusammenhalt in Europa zuständig ist, hat eine umfangreiche Stellungnahme zu diesen Reformen verfasst.

Das Ziel der Neufassung der Richtlinie über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems in der Gemeinschaft ist die Reduzierung der Zersplitterung und der Kosten für das Inverkehrbringen von Fahrzeugen und Material. Diese Vorschläge ermöglichen eine wachsende Interoperabilität des Schienennetzes innerhalb der EU bei gleichzeitiger Wahrung eines optimalen Sicherheitsniveaus.

Die Vereinfachung der Verfahren und die technische Harmonisierung sind Vorbedingungen für die Schaffung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraums und für die Öffnung des Sektors für den Wettbewerb. Die Interoperabilität ist auch eine unabdingbare Voraussetzung für eine Verbesserung des grenzüberschreitenden Schienenverkehrs, der für den territorialen Zusammenhalt der Union unerlässlich ist.

Denn die nationalen Eisenbahnsysteme sind noch immer gekennzeichnet durch die von kriegerischen Auseinandersetzungen geprägte Geschichte Europas. Die absichtlich heterogene Konzeption sollte in früheren Zeiten nicht nur die nationalen Wirtschaften schützen, sondern vor allem das eigene Staatsgebiet vor einer Invasion fremder Armeen schützen.

Nach Angaben der Europäischen Kommission existieren in der Europäischen Union derzeit über 11.000 nationale technische Vorschriften und Sicherheitsvorschriften. Die Europäische Eisenbahnagentur (nachstehend „Agentur“ genannt) hat derzeit Regulierungsbefugnisse: Sie hat die Aufgabe, Mindestnormen für die Interoperabilität zu verfassen, um das Dickicht der nationalen Vorschriften zu lichten und einen sicheren und reibungslosen Zugverkehr zu ermöglichen.

Die Genehmigung für die Inbetriebnahme von Fahrzeugen wird von den einzelnen nationalen

Sicherheitsbehörden für das jeweilige Hoheitsgebiet erteilt. Bei den Verfahren zur Genehmigung von Fahrzeugen und zur Ausstellung von Sicherheitsbescheinigungen gibt es große Unterschiede zwischen den Behörden. Meist sind die Verfahren langwierig und teuer.

Aus den verfügbaren Zahlen geht hervor, dass die mit den Genehmigungsverfahren verbundenen Kosten bis zu 10 % der Ausgaben für Lokomotiven pro Land ausmachen. Wenn diese dann in drei Mitgliedstaaten zum Einsatz kommen, können die Gesamtkosten auf 30 % steigen.

Der Vorschlag der Europäischen Kommission wurde als revolutionär eingestuft. Die Kommission will die Genehmigung der „Inbetriebnahme“ abschaffen und stattdessen nur den Begriff des „Inverkehrbringens“ beibehalten, während die Verantwortung für die Inbetriebnahme und den Betrieb eines Zuges beim Eisenbahnunternehmen (EVU) liegen soll.

Als weitere Neuerung will die Kommission die Agentur zusätzlich zu ihrer normativen mit einer operativen Verantwortung ausstatten: Danach wäre es Aufgabe der Agentur, die Genehmigungen für das Inverkehrbringen auszustellen, wenn ihr Bescheinigungen zum Nachweis der Konformität des Materials vorliegen.

Änderungsanträge:

Die Verfasserin der Stellungnahme begrüßt die Vorschläge der Kommission, die auf eine tatsächliche Vereinfachung der Verfahren für die Antragsteller und ein wirklich europäisches Konzept zur Fahrzeuggenehmigung abzielen.

Die vorgeschlagenen Änderungen beziehen sich auf die Genehmigung für das Inverkehrbringen, die von der Agentur ausgestellt wird und in ganz Europa gültig ist. Im Zusammenhang mit dieser Genehmigung wird die Kapazität der Agentur jedoch letztlich überschätzt, wenn sie 27 nationale Sicherheitsbehörden ersetzen, alle noch vorhandenen nationalen Vorschriften berücksichtigen und die nötigen Überprüfungen vornehmen soll.

Darüber hinaus wäre der auf den Eisenbahnunternehmen lastende Druck der Kosten und der Verantwortung für die Inbetriebnahme zu groß und könnte potenzielle neue Betreiber vom Markteintritt abschrecken.

Die vorgeschlagene Architektur: Die Änderungsanträge tragen zum Großteil dem am 10. Juni im Rat gefundenen Kompromiss Rechnung, bei dem ein Gleichgewicht zwischen Entscheidungen auf europäischer Ebene und nationalem Fachwissen gefunden wird. Somit ist die Agentur weiterhin die einzige Anlaufstelle für alle Fahrzeuggenehmigungen. Der Antragsteller muss in seinem Antrag den „Einsatzbereich“ des Fahrzeugs angeben. Die Agentur nimmt die Prüfung der Einhaltung der technischen Spezifikationen für die Interoperabilität (TSI) vor und übermittelt den nationalen Sicherheitsbehörden des Einsatzbereichs die Anträge auf Überprüfung der technischen Kompatibilität mit nationalen Vorschriften.

Die Behörden müssen zusätzliche Nachweise innerhalb eines Monats anfordern und haben für die Begutachtung und Prüfung des Dossiers maximal vier Monate Zeit. Daraufhin gibt die Agentur ihre Entscheidung bekannt, in der sie sich an den Stellungnahmen der nationalen

Sicherheitsbehörden orientiert.

Im Konfliktfall ist die Beschwerdekammer für die Schlichtung von Streitigkeiten zwischen der Agentur und den nationalen Sicherheitsbehörden zuständig.

Sonstige Änderungen: Die Verfasserin der Stellungnahme schlägt darüber hinaus die Schaffung eines europäischen Einstellungsregisters vor, das die 27 nationalen Register ersetzen soll. Zudem wird erläutert, dass lediglich umfangreiche Änderungen an Fahrzeugen die Ausstellung einer neuen Genehmigung erforderlich machen. Die Kosten-Nutzen-Analyse einer neuen TSI muss sorgfältig ausgearbeitet werden.

Auch bezüglich der Ersatzteile muss im Hinblick auf die Beseitigung undurchlässiger Strukturen auf dem europäischen Markt eine Harmonisierung erfolgen. Schließlich muss die Agentur die Kontrolle über die Zulassung von Europäischen Eisenbahnverkehrsmanagementsystemen (ERTMS) behalten, um die Einführung dieser Systeme in ganz Europa koordinieren zu können.

Eine weitere wichtige Neuerung ist die Möglichkeit, den Einsatzbereich ohne neues Verfahren bis zum nächstgelegenen Bahnhof hinter der Grenze zu erweitern, wenn die Eisenbahnsysteme einander ähnlich sind.

Übergangszeiträume: Angesichts des Umfangs der Anpassungsarbeiten, die von der Agentur und den nationalen Sicherheitsbehörden geleistet werden müssen, wird empfohlen, die Übergangsfrist von zwei auf drei Jahre zu verlängern. Allerdings muss die Kommission nach zwei Jahren dem Europäischen Parlament und dem Rat über die Fortschritte der Agentur bei der Ausübung ihrer neuen Befugnisse Bericht erstatten.

ÄNDERUNGSANTRÄGE

Der Ausschuss für regionale Entwicklung ersucht den federführenden Ausschuss für Verkehr und Fremdenverkehr, folgende Änderungsanträge in seinen Bericht zu übernehmen:

Änderungsantrag 1

Vorschlag für eine Richtlinie Bezugsvermerk 1

Vorschlag der Kommission

– gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union , insbesondere auf Artikel 91 Absatz 1 sowie die Artikel 170 und 171 ,

Geänderter Text

– gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union, insbesondere auf **Artikel 4 Absatz 2 Buchstabe c**, Artikel 91 Absatz 1 sowie die Artikel 170 und 171,

Änderungsantrag 2

Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 2

Vorschlag der Kommission

(2) Um den Bürgern der Union, den Wirtschaftsteilnehmern sowie den regionalen und lokalen Behörden in vollem Umfang die Vorteile **zugute kommen** zu lassen, die sich aus der Schaffung eines Raums ohne Binnengrenzen ergeben, müssen insbesondere die Verknüpfung und Interoperabilität der nationalen Eisenbahnnetze sowie der Zugang zu diesen Netzen gefördert werden; dabei ist jede Aktion durchzuführen, die sich gegebenenfalls im Bereich der Harmonisierung der technischen Normen als notwendig erweist.

Geänderter Text

(2) Um den Bürgern der Union, den Wirtschaftsteilnehmern sowie den regionalen und lokalen Behörden in vollem Umfang die Vorteile **zugutekommen** zu lassen, die sich aus der Schaffung eines Raums ohne Binnengrenzen **und aus der Verwirklichung des Ziels des territorialen Zusammenhalts** ergeben, müssen insbesondere die Verknüpfung und Interoperabilität der nationalen Eisenbahnnetze sowie der Zugang zu diesen Netzen gefördert werden; dabei ist jede Aktion durchzuführen, die sich gegebenenfalls im Bereich der Harmonisierung der technischen Normen als notwendig erweist.

Änderungsantrag 3

Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 14

Vorschlag der Kommission

(14) Aus Gründen der Sicherheit muss jedem in Betrieb genommenen Fahrzeug ein Kennzeichnungscode zugewiesen werden. Anschließend sollte das Fahrzeug in ein **nationales** Einstellungsregister aufgenommen werden. **Die Register sollten allen Mitgliedstaaten und bestimmten Wirtschaftsakteuren in der Union zur Abfrage zugänglich sein. Die nationalen Einstellungsregister sollten ein einheitliches Datenformat aufweisen. Sie sollten deshalb gemeinsamen funktionellen und technischen Spezifikationen unterliegen.**

Geänderter Text

(14) Aus Gründen der Sicherheit muss jedem in Betrieb genommenen Fahrzeug ein Kennzeichnungscode zugewiesen werden. Anschließend sollte das Fahrzeug in ein **europäisches** Einstellungsregister aufgenommen werden. **Das Register sollte öffentlich** sein.

Änderungsantrag 4

Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 14

Vorschlag der Kommission

(14) Aus Gründen der Sicherheit muss jedem in Betrieb genommenen Fahrzeug ein Kennzeichnungscode zugewiesen werden. Anschließend sollte das Fahrzeug in ein **nationales** Einstellungsregister aufgenommen werden. **Die** Register **sollten allen Mitgliedstaaten und bestimmten Wirtschaftsakteuren** in der Union zur Abfrage zugänglich sein. **Die nationalen Einstellungsregister sollten ein einheitliches Datenformat aufweisen. Sie sollten deshalb gemeinsamen funktionellen und technischen Spezifikationen unterliegen.**

Geänderter Text

(14) Aus Gründen der Sicherheit muss jedem in Betrieb genommenen Fahrzeug ein Kennzeichnungscode zugewiesen werden. Anschließend sollte das Fahrzeug in ein **europäisches** Einstellungsregister aufgenommen werden. **Das** Register **sollte** in der Union zur Abfrage zugänglich sein

Änderungsantrag 5

Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 1 – Absatz 1

Vorschlag der Kommission

1. Mit dieser Richtlinie werden die Bedingungen festgelegt, die für die Verwirklichung der Interoperabilität des Eisenbahnsystems in der Union im Einklang mit der Richtlinie .../... [über die Sicherheit des Eisenbahnsystems in der Union] 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 und darüber hinaus die Qualifikationen sowie die Gesundheits- und Sicherheitsbedingungen in Bezug auf das für seinen Betrieb und seine Instandhaltung eingesetzte Personal.

Geänderter Text

1. Mit dieser Richtlinie werden die Bedingungen festgelegt, die für die Verwirklichung der Interoperabilität des Eisenbahnsystems in der Union im Einklang mit der Richtlinie .../... [über die Sicherheit des Eisenbahnsystems in der Union] 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 und darüber hinaus die Qualifikationen sowie die Gesundheits- und Sicherheitsbedingungen in Bezug auf das für seinen Betrieb und seine Instandhaltung eingesetzte Personal. **Die Verfolgung dieses Ziels muss zur Bestimmung eines optimalen Niveaus der**

technischen Harmonisierung führen und zur schrittweisen Verwirklichung des Binnenmarkts für Ausrüstungen und Dienstleistungen für den Bau, die Erneuerung, die Umrüstung und den Betrieb des Eisenbahnsystems in der Union beitragen.

Begründung

Die in der Interoperabilitätsrichtlinie dargelegten Zielsetzungen (derzeit Artikel 1 Absatz 2 Buchstabe b) müssen gewahrt bleiben, da sie die allgemeine Ausrichtung der Richtlinie wiedergeben (optimales Niveau für die technische Harmonisierung und schrittweise Verwirklichung des Binnenmarktes für Ausrüstungen, Dienstleistungen und Betrieb).

Änderungsantrag 6

**Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 1 – Absatz 3 – Buchstabe b**

Vorschlag der Kommission

(b) Netze, die ***vom übrigen Eisenbahnsystem funktional getrennt sind*** und die nur für die Personenbeförderung im örtlichen Verkehr, Stadt- oder Vorortverkehr genutzt werden, sowie Unternehmen, die ausschließlich derartige Netze nutzen.

Geänderter Text

(b) Netze, die nur für die Personenbeförderung im örtlichen Verkehr, Stadt- oder Vorortverkehr genutzt werden, sowie Unternehmen, die ausschließlich derartige Netze nutzen.

Begründung

Die Anforderung der „funktionalen Trennung“ ist äußerst unklar. Die Beschreibung „die nur für [...] genutzt werden“ ist ausreichend, um diejenigen Eisenbahnstrecken, die vom Anwendungsbereich der Richtlinie ausgenommen werden sollen, eindeutig zu kennzeichnen.

Änderungsantrag 7

**Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 2 – Absatz 1 – Nummer 2**

Vorschlag der Kommission

(2) „Interoperabilität“ die Eignung eines

Geänderter Text

(2) „Interoperabilität“ die Eignung eines

Eisenbahnsystems für den sicheren und durchgehenden Zugverkehr, indem den für diese Strecken erforderlichen Leistungskennwerten entsprochen wird;

Eisenbahnsystems für den sicheren und durchgehenden Zugverkehr, indem den für diese Strecken erforderlichen Leistungskennwerten entsprochen wird; **diese Eignung hängt von den gesamten ordnungsrechtlichen, technischen und betrieblichen Voraussetzungen ab, die zur Erfüllung der grundlegenden Anforderungen gegeben sein müssen;**

Begründung

Dieser bereits im derzeitigen europäischen Rechtsrahmen enthaltene Satz ist im Interesse größerer Klarheit weiterhin erforderlich.

Änderungsantrag 8

Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 2 – Absatz 1 – Nummer 12

Vorschlag der Kommission

(12) „Umrüstung“ Änderungsarbeiten an einem Teilsystem oder einem Teil davon, **die eine Änderung des der EG-Prüferklärung beigefügten technischen Dossiers, soweit vorhanden, zur Folge haben und** mit denen die Gesamtleistung des Teilsystems verbessert wird;

Geänderter Text

(12)) „Umrüstung“ **umfangreiche** Änderungsarbeiten an einem Teilsystem oder einem Teil davon, **an einem Fahrzeug oder einem Fahrzeugteil**, mit denen die Gesamtleistung des Teilsystems **oder Fahrzeugs** verbessert wird; **in jeder TSI werden die umfangreichen Änderungen für die betreffenden Teilsysteme oder das betreffende Fahrzeug angegeben;**

Begründung

Um zu verhindern, dass bei jeder Änderung eine neue EG-Prüferklärung erforderlich wird (es werden zahlreiche geringfügigere Änderungsarbeiten mit oder ohne Auswirkungen auf das technische Dossier vorgenommen), muss das Kriterium „umfangreich“, das die Ausstellung einer neuen EG-Prüferklärung erforderlich macht, in den TSI erläutert werden.

Änderungsantrag 9

Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 2 – Absatz 1 – Nummer 13

Vorschlag der Kommission

(13) „Erneuerung“ Arbeiten zum Austausch eines Teilsystems oder eines Teils davon, mit denen die Gesamtleistung des Teilsystems nicht verändert wird;

Geänderter Text

(13) „Erneuerung“ **umfangreiche** Arbeiten zum Austausch eines Teilsystems oder eines Teils davon, **eines Fahrzeugs oder eines Fahrzeugteils**, mit denen die Gesamtleistung des Teilsystems **oder des Fahrzeugs** nicht verändert wird; **in jeder TSI werden die umfangreichen Erneuerungen für die betreffenden Teilsysteme oder das betreffende Fahrzeug angegeben;**

Änderungsantrag 10

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 2 – Absatz 1 – Nummer 39 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(39a) „Einsatzbereich“ den vorgesehenen Einsatzbereich des Fahrzeugs, d. h. die Netze oder Strecken oder die Gruppen von Netzen oder Strecken in einem oder mehreren Mitgliedstaaten, auf denen das Fahrzeug verkehren soll.

Änderungsantrag 11

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 4 – Absatz 4 – Buchstabe d

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(d) die Interoperabilitätskomponenten und Schnittstellen bestimmt, die Gegenstand von europäischen Spezifikationen sowie dazugehörigen europäischen Normen sein müssen, die zur Verwirklichung der Interoperabilität des Eisenbahnsystems erforderlich sind;

(d) die Interoperabilitätskomponenten und Schnittstellen bestimmt, die Gegenstand von europäischen Spezifikationen sowie dazugehörigen europäischen Normen sein müssen, die zur Verwirklichung der Interoperabilität des Eisenbahnsystems erforderlich sind; **dies umfasst die Ermittlung von Eisenbahnersatzteilen, die gemäß Artikel 41 der Verordnung über die Eisenbahnagentur der Europäischen Union und zur Aufhebung der**

Verordnung (EG) Nr. 881/2004
möglicherweise genormt werden können;

Begründung

Jede TSI sollte eine Liste der Eisenbahnersatzteile, die möglicherweise genormt werden können, enthalten, um gemäß dem Vorschlag der Kommission in Artikel 41 der Verordnung über die Eisenbahnagentur der Europäischen Union einen Binnenmarkt für Eisenbahnausrüstung schaffen zu können.

Änderungsantrag 12

Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 5 – Absatz 2 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

2a. Bei der Ausarbeitung, Annahme und Überarbeitung jeder TSI (einschließlich der Eckwerte) werden die absehbaren Kosten und der absehbare Nutzen aller geprüften technischen Lösungen sowie der Schnittstellen zwischen ihnen mit dem Ziel berücksichtigt, die vorteilhaftesten Lösungen zu ermitteln und zu verwirklichen. Die Mitgliedstaaten beteiligen sich an dieser Bewertung, indem sie die erforderlichen Daten bereitstellen.

Begründung

Diese Passage aus der derzeitigen Fassung der Richtlinie (Anhang I Nummer 4.2) sollte wieder eingefügt werden. Für jede technische Spezifikation für die Interoperabilität sollte eine Bewertung der absehbaren Kosten und des absehbaren Nutzens aller geprüften technischen Lösungen durchgeführt werden, um schließlich die vorteilhaftesten Lösungen umzusetzen, insbesondere zugunsten der lokalen und regionalen Gebietskörperschaften.

Änderungsantrag 13

Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 6 – Absatz 3 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

3a. Ein Mitglied des Netzes von

Vertreterorganisationen kann bei der Kommission Stellungnahmen zu den Mängeln in einer TSI beantragen. Die Kommission informiert den Antragsteller über ihre Entscheidung und begründet gegebenenfalls ihre Ablehnung.

Begründung

Die Eisenbahnunternehmen sind oft die ersten, denen Probleme in den TSI auffallen. Daher sollten sie auch die Kommission ersuchen dürfen, Stellungnahmen zu erkannten Mängeln in einer TSI zu erstellen.

Änderungsantrag 14

**Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 15 – Absatz 2**

Vorschlag der Kommission

2. Der Auftrag der mit der EG-Prüfung eines Teilsystems betrauten benannten Konformitätsbewertungsstelle erstreckt sich über den gesamten Zeitraum von der Planung über den Bau bis hin zur Abnahme vor Inbetriebnahme des Teilsystems. Er **kann** auch die Prüfung der Schnittstellen des betreffenden Teilsystems mit dem System, dessen Teil es bildet, **umfassen**, und zwar auf der Grundlage der in der jeweiligen TSI und in den Registern gemäß den Artikeln 44 und 45 verfügbaren Informationen.

Geänderter Text

2. Der Auftrag der mit der EG-Prüfung eines Teilsystems betrauten benannten Konformitätsbewertungsstelle erstreckt sich über den gesamten Zeitraum von der Planung über den Bau bis hin zur Abnahme vor Inbetriebnahme des Teilsystems. Er **umfasst** auch die Prüfung der Schnittstellen des betreffenden Teilsystems mit dem System, dessen Teil es bildet, und zwar auf der Grundlage der in der jeweiligen TSI und in den Registern gemäß den Artikeln 44 und 45 verfügbaren Informationen.

Begründung

Die Prüfung muss unbedingt auch die Schnittstellen umfassen, wie dies auch nach der derzeitigen Richtlinie der Fall ist.

Änderungsantrag 15

**Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 18 – Absatz 2 – Unterabsatz 1**

Vorschlag der Kommission

Die nationalen Sicherheitsbehörden genehmigen die Inbetriebnahme der in ihrem Hoheitsgebiet installierten oder betriebenen Teilsysteme „Energie“ und „Infrastruktur“.

Geänderter Text

Die nationalen Sicherheitsbehörden genehmigen die Inbetriebnahme der in ihrem Hoheitsgebiet installierten oder betriebenen Teilsysteme „Energie“ und „Infrastruktur“. ***Über streckenseitige ERTMS-Anlagen berät sich die nationale Sicherheitsbehörde mit der Europäischen Eisenbahnagentur, die die Entscheidungsbehörde ist. Für alle übrigen ortsfesten Einrichtungen ist die nationale Sicherheitsbehörde die Entscheidungsbehörde.***

Begründung

Es ist klarer, wenn die streckenseitigen ERTMS-Anlagen ausdrücklich genannt werden. Die Inbetriebnahmegenehmigungen für alle nationalen ortsfesten Einrichtungen müssen durch die jeweilige nationale Sicherheitsbehörde erteilt werden. Die Agentur muss die Genehmigungen für streckenseitige ERTMS-Anlagen erteilen, damit beim ERTMS ein koordinierter Ansatz gewährleistet ist.

Änderungsantrag 16

Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 20 – Absatz 1 b (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

1b. Die Genehmigung für das Inverkehrbringen von Fahrzeugen wird auf der Grundlage eines vom Antragsteller erstellten technischen Dossiers über das Fahrzeug oder den Fahrzeugtyp ausgestellt, das Belege für Folgendes enthält:

(a) das Inverkehrbringen der mobilen Teilsysteme gemäß Artikel 19, aus denen das Fahrzeug besteht;

(b) die aufgrund der einschlägigen TSI, nationalen Vorschriften und Register festgestellte technische Kompatibilität der unter Buchstabe a genannten Teilsysteme in dem Fahrzeug;

(c) die aufgrund der einschlägigen TSI, nationalen Vorschriften und gemeinsamen Sicherheitsmethoden gemäß Artikel 6 der Richtlinie .../... [über die Sicherheit des Eisenbahnsystems in der Union] festgestellte sichere Integration der unter Buchstabe a genannten Teilsysteme in dem Fahrzeug.

(d) die aufgrund der einschlägigen TSI, nationalen Vorschriften und Sicherheitsmethoden gemäß Artikel 6 der Richtlinie .../... [über die Sicherheit des Eisenbahnsystems in der Union] festgestellte technische Kompatibilität des Fahrzeugs mit dem Netz des in Absatz 1a genannten Bereichs.

Jedes Mal, wenn Prüfungen erforderlich sind, um einen Beleg der technischen Kompatibilität gemäß Absatz 1b Buchstabe b und Absatz 1b Buchstabe d zu erhalten, können die jeweiligen nationalen Sicherheitsbehörden dem Antragsteller vorläufige Genehmigungen ausstellen, damit das Fahrzeug für Praxistests im Schienennetz genutzt werden kann. Der Infrastrukturbetreiber unternimmt im Benehmen mit dem Antragsteller alle Anstrengungen, um sicherzustellen, dass die Prüffahrten innerhalb von drei Monaten nach Eingang des Antrags des Antragstellers durchgeführt werden. Gegebenenfalls ergreift die nationale Sicherheitsbehörde die erforderlichen Maßnahmen, um sicherzustellen, dass die Prüffahrten innerhalb der eingeräumten Frist stattfinden können.

Änderungsantrag 17

Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 20 – Absatz 2

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

2. Die Agentur erlässt Entscheidungen zur

2. Die Agentur erlässt Entscheidungen zur

Erteilung von Genehmigungen für das Inverkehrbringen von Fahrzeugen. In **diesen Genehmigungen** werden die Werte der in den TSI genannten Parameter bescheinigt, die für die Prüfung der technischen Kompatibilität des Fahrzeugs mit den ortsfesten Einrichtungen von Belang sind. Die Genehmigung für das Inverkehrbringen von Fahrzeugen enthält außerdem Angaben bezüglich der Übereinstimmung des Fahrzeugs mit den einschlägigen TSI und den nationalen Vorschriften, die sich auf diese Parameter beziehen.

Erteilung von Genehmigungen für das Inverkehrbringen von Fahrzeugen. **Eine solche Genehmigung enthält:**

(a) die Genehmigung der Vermarktung. Diese Genehmigung ist in allen Mitgliedstaaten gültig und berechtigt zu kommerziellen Transaktionen in ganz Europa.

(b) die Genehmigung zur Nutzung des Fahrzeugs für den in Absatz 1a genannten Bereich. In dieser **Genehmigung** werden die Werte der in den TSI genannten Parameter bescheinigt, die für die Prüfung der technischen Kompatibilität des Fahrzeugs mit den ortsfesten Einrichtungen **des betreffenden Bereichs** von Belang sind. Die Genehmigung für das Inverkehrbringen von Fahrzeugen enthält außerdem Angaben bezüglich der Übereinstimmung des Fahrzeugs mit den einschlägigen TSI und den nationalen Vorschriften, die sich auf diese Parameter beziehen.

(c) die Bedingungen für die Nutzung des Fahrzeugs und sonstige Beschränkungen.

Änderungsantrag 18

Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 20 – Absatz 2 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

2a. Bei der Ausstellung dieser

Genehmigungen sollte die Agentur:

(a) die in Absatz 1b Buchstaben a, b und c beschriebenen Elemente des Dossiers bewerten, um die Vollständigkeit, Korrektheit und Konsistenz des Dossiers in Bezug auf die einschlägige TSI zu überprüfen;

(b) die nationalen Sicherheitsbehörden, die im Rahmen des vorgesehenen Einsatzbereichs betroffen sind, zur Bewertung des Dossiers konsultieren, um die Vollständigkeit, Korrektheit und Konsistenz in Bezug auf Absatz 1b Buchstabe d sowie die in Absatz 1b Buchstaben a, b und c genannten Elemente im Hinblick auf die einschlägigen nationalen Vorschriften zu überprüfen.

Im Rahmen der oben genannten Bewertungen und bei berechtigten Bedenken können die Agentur oder die nationalen Sicherheitsbehörden Prüffahrten im Netz verlangen. Zur Vereinfachung dieser Tests können die betroffenen nationalen Sicherheitsbehörden dem Antragsteller vorläufige Genehmigungen ausstellen, um das Fahrzeug für Prüffahrten im Schienennetz nutzen zu können. Der Infrastrukturbetreiber unternimmt alle nötigen Anstrengungen, um sicherzustellen, dass eine solche Prüffahrt innerhalb von drei Monaten nach dem Antrag der Agentur oder der nationalen Sicherheitsbehörde durchgeführt werden kann.

Änderungsantrag 19

**Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 20 – Absatz 2 b (neu)**

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

2b. Innerhalb eines Monats nach

Eingang des Antrags muss die Agentur den Antragsteller darüber informieren, dass sein Dossier vollständig ist, oder von ihm zusätzliche einschlägige Informationen verlangen, die innerhalb einer angemessenen Frist einzureichen sind. Bezüglich der Vollständigkeit, Korrektheit und Konsistenz des Dokuments kann die Agentur auch die in Absatz 1b Buchstabe d beschriebenen Elemente bewerten.

Änderungsantrag 20

Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 20 – Absatz 2 c (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

2c. Bei ihrer Entscheidung über die Ausstellung einer Genehmigung für das Inverkehrbringen von Fahrzeugen berücksichtigt die Agentur die Bewertungen nach Absatz 2a vollständig. Die Agentur muss innerhalb eines angemessenen, im Voraus festgelegten Zeitraums, spätestens jedoch vier Monate nach Eingang sämtlicher einschlägiger Informationen, die Genehmigung für das Inverkehrbringen ausstellen oder den Antragsteller über ihre negative Entscheidung informieren und diese begründen.

Änderungsantrag 21

Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 20 – Absatz 2 d (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

2d. Die Agentur übernimmt die volle Verantwortung für die von ihr ausgestellten Genehmigungen. Daher muss die Agentur im Falle einer gerichtlichen Untersuchung, von der sie

*oder ihr Personal betroffen ist,
uneingeschränkt mit den zuständigen
Behörden der jeweiligen Mitgliedstaaten
zusammenarbeiten.*

Änderungsantrag 22

Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 20 – Absatz 2 e (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

*2e. Ist die Agentur mit einer negativen
Bewertung, die gemäß Absatz 2a
Buchstabe b durch eine oder mehrere
nationale Sicherheitsbehörde(n)
durchgeführt wurde, nicht einverstanden,
informiert sie die betreffende(n)
Behörde(n) und gibt Gründe für ihre
abweichende Meinung an.*

*Die Agentur und die nationale(n)
Sicherheitsbehörde(n) arbeiten
zusammen, um zu einer für alle Seiten
akzeptablen Bewertung zu kommen. Falls
erforderlich, kann in dieses Verfahren bei
entsprechendem Beschluss der Agentur
und der nationalen Sicherheitsbehörde(n)
auch der Antragsteller einbezogen
werden. Kann innerhalb von 15 Tagen,
nachdem die Agentur die nationale(n)
Sicherheitsbehörde(n) über ihre
abweichende Meinung informiert hat,
keine für alle Seiten akzeptable
Bewertung gefunden werden, gibt die
Agentur ihre abschließende Entscheidung
bekannt, es sei denn, die nationale(n)
Sicherheitsbehörde(n) hat bzw. haben den
Fall zur Schlichtung der
Beschwerdekammer übertragen, die
gemäß Artikel 51 der Verordnung (EU)
Nr. .../... [Agenturverordnung]
eingerrichtet wurde. Die
Beschwerdekammer entscheidet
innerhalb von 15 Tagen nach dem Antrag
der nationalen Sicherheitsbehörde(n)
darüber, ob sie die von der Agentur*

vorgeschlagene Entscheidung bestätigt.

Teilt die Beschwerdekammer die Auffassung der Agentur, kann die Agentur unverzüglich eine Entscheidung treffen.

Schließt sich die Beschwerdekammer der negativen Bewertung der nationalen Sicherheitsbehörde an, stellt die Agentur eine Genehmigung für einen Einsatzbereich aus, in der sie die Teile des Netzes mit negativer Bewertung ausschließt.

Ist die Agentur mit einer positiven Bewertung, die gemäß Absatz 2a Buchstabe b durch eine oder mehrere nationale Sicherheitsbehörde(n) durchgeführt wurde, nicht einverstanden, informiert sie die betreffende(n) Behörde(n) und gibt Gründe für ihre abweichende Meinung an. Die Agentur und die nationale(n) Sicherheitsbehörde(n) arbeiten zusammen, um zu einer für alle Seiten akzeptablen Bewertung zu kommen. Falls erforderlich, kann in dieses Verfahren bei entsprechendem Beschluss der Agentur und der nationalen Sicherheitsbehörde(n) auch der Antragsteller einbezogen werden. Konnte innerhalb von 15 Tagen, nachdem die Agentur die nationale Sicherheitsbehörde und die Behörden über ihre abweichende Meinung informiert hat, keine für alle Seiten akzeptable Bewertung gefunden werden, trifft die Agentur ihre abschließende Entscheidung.

Änderungsantrag 23

Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 20 – Absatz 4

4. Die Genehmigung für das Inverkehrbringen von Fahrzeugen wird auf der Grundlage eines vom Antragsteller erstellten technischen Dossiers über das Fahrzeug oder den Fahrzeugtyp ausgestellt, das Belege für Folgendes enthält:

entfällt

(i) das Inverkehrbringen der mobilen Teilsysteme gemäß Artikel 19, aus denen das Fahrzeug besteht;

(j) die aufgrund der einschlägigen TSI, nationalen Vorschriften und Register festgestellte technische Kompatibilität der unter Buchstabe a genannten Teilsysteme in dem Fahrzeug;

(k) die aufgrund der einschlägigen TSI, nationalen Vorschriften und gemeinsamen Sicherheitsmethoden gemäß Artikel 6 der Richtlinie .../... [über die Sicherheit des Eisenbahnsystems in der Union] festgestellte sichere Integration der unter Buchstabe a genannten Teilsysteme in dem Fahrzeug.

Änderungsantrag 24

Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 20 – Absatz 5 – Unterabsatz 1

Die Agentur trifft die in Absatz 2 genannten Entscheidungen innerhalb einer angemessenen, im Voraus festgelegten Frist, spätestens jedoch vier Monate nach Eingang aller erforderlichen Informationen. **Diese Genehmigungen sind in allen Mitgliedstaaten gültig.**

Die Agentur trifft die in Absatz 2 genannten Entscheidungen innerhalb einer angemessenen, im Voraus festgelegten Frist, spätestens jedoch vier Monate nach Eingang aller erforderlichen Informationen, **im Beschwerdefall spätestens nach fünf Monaten.**

Änderungsantrag 25

Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 20 – Absatz 5 – Unterabsatz 2

Vorschlag der Kommission

Die Agentur gibt ausführliche Hinweise zur Beantragung der Genehmigung für das Inverkehrbringen von Fahrzeugen. Ein Antragsleitfaden, in dem die Voraussetzungen für die Genehmigung des Inverkehrbringens von Fahrzeugen beschrieben und erklärt und die notwendigen Unterlagen aufgeführt werden, wird den Antragstellern unentgeltlich zugänglich gemacht. Bei der Verbreitung dieser Informationen arbeiten die nationalen Sicherheitsbehörden mit der Agentur zusammen.

Geänderter Text

Die Agentur gibt ausführliche Hinweise zur Beantragung der Genehmigung für das Inverkehrbringen von Fahrzeugen. Ein Antragsleitfaden, in dem die Voraussetzungen für die Genehmigung des Inverkehrbringens von Fahrzeugen beschrieben und erklärt und die notwendigen Unterlagen aufgeführt werden, wird den Antragstellern unentgeltlich zugänglich gemacht. Bei der Verbreitung dieser Informationen arbeiten die nationalen Sicherheitsbehörden mit der Agentur zusammen.

Die Kommission legt spätestens zwei Jahre nach dem Inkrafttreten dieser Richtlinie im Wege von Durchführungsrechtsakten ausführliche Vorschriften zum Genehmigungsverfahren fest, darunter:

(a) ausführliche Leitlinien für Antragsteller, in denen die Anforderungen bezüglich der Genehmigung für das Inverkehrbringen eines Fahrzeugs und die Liste der erforderlichen Unterlagen beschrieben und erläutert werden;

(b) die Verfahrensmodalitäten für das Genehmigungsverfahren, beispielsweise Inhalt und Fristen für jede Phase des Verfahrens;

(c) die Bewertungskriterien für eingereichte Dossiers.

Diese Durchführungsrechtsakte werden nach dem in Artikel 48 Absatz 3 genannten Prüfverfahren erlassen.

Änderungsantrag 26

Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 20 – Absatz 6

Vorschlag der Kommission

6. Die Agentur kann Genehmigungen für das Inverkehrbringen von Fahrzeugen für Fahrzeugserien erteilen. Diese Genehmigungen sind in allen Mitgliedstaaten gültig.

Geänderter Text

6. Die Agentur kann Genehmigungen für das Inverkehrbringen von Fahrzeugen für Fahrzeugserien erteilen. Diese Genehmigungen sind **bezüglich des Teils „Vermarktung“** in allen Mitgliedstaaten gültig, **bezüglich des Teils „Einsatz“ im gesamten betroffenen Einsatzbereich gemäß Absatz 1a.**

Änderungsantrag 27

Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 20 – Absatz 6 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

6a. Der Antragsteller kann im Fall eines abschlägigen Bescheids der Agentur die Agentur innerhalb eines Monats nach Erhalt der negativen Antwort ersuchen, ihre Entscheidung zu überprüfen. Die Agentur muss daraufhin ihre Entscheidung innerhalb eines Monats nach Eingang des Gesuchs bestätigen oder aufheben.

Änderungsantrag 28

Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 20 – Absatz 8 – Einleitung

Vorschlag der Kommission

8. Die Erneuerung oder Umrüstung bestehender Fahrzeuge, deren Inverkehrbringen bereits genehmigt wurde, erfordert

Geänderter Text

8. Die **erhebliche** Erneuerung oder Umrüstung bestehender Fahrzeuge, deren Inverkehrbringen bereits genehmigt wurde, erfordert, **wenn durch die geplanten Arbeiten das Gesamtsicherheitsniveau des betreffenden Teilsystems beeinträchtigt**

werden kann oder eine solche Entscheidung in den einschlägigen TSI gefordert wird,

Änderungsantrag 29

Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 20 – Absatz 8 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

8a. Die Genehmigung gilt nach Konsultation der nationalen Sicherheitsbehörden in allen Fällen und ohne Erweiterung des Nutzungsbereichs auch für Fahrzeuge, die bis zu Bahnhöfen von benachbarten Mitgliedstaaten mit vergleichbaren Netzmerkmalen verkehren, wenn diese Bahnhöfe in Grenznähe liegen. Die entsprechende Konsultation kann entweder fallweise erfolgen oder im Rahmen einer grenzübergreifenden Vereinbarung zwischen den nationalen Sicherheitsbehörden verankert werden.

Änderungsantrag 30

Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 20 – Absatz 9 – Unterabsatz 1

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

Auf Ersuchen des Antragstellers kann die Genehmigung für das Inverkehrbringen von Fahrzeugen eine genaue Angabe der Netze, Strecken oder Gruppen von Netzen oder Strecken **enthalten**, auf denen das Eisenbahnunternehmen das Fahrzeug in Betrieb nehmen darf, ohne dass weitere Prüfungen, Kontrollen oder Tests bezüglich der technischen Kompatibilität des Fahrzeugs mit diesen Strecken oder Netzen erforderlich sind. In diesem Fall versieht der Antragsteller seinen Antrag mit einem Nachweis der technischen

Die Genehmigung für das Inverkehrbringen von Fahrzeugen **enthält** eine genaue Angabe der Netze, Strecken oder Gruppen von Netzen oder Strecken, auf denen das Eisenbahnunternehmen das Fahrzeug in Betrieb nehmen darf, ohne dass weitere Prüfungen, Kontrollen oder Tests bezüglich der technischen Kompatibilität des Fahrzeugs mit diesen Strecken oder Netzen erforderlich sind. ***Auf Ersuchen des ursprünglichen oder eines anderen Antragstellers kann diese Angabe nach Erteilung der***

Kompatibilität des Fahrzeugs mit den betreffenden Netzen oder Strecken.

entsprechenden Genehmigung für das Inverkehrbringen auf andere Netze oder Strecken **ausgeweitet werden**.

Änderungsantrag 31

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 21 – Absatz 1 – Unterabsatz 1 a (neu) und 1 b (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

Für die Zwecke von Unterabsatz 1 kann das Eisenbahnunternehmen in Zusammenarbeit mit dem Infrastrukturbetreiber Prüffahrten durchführen.

Der Infrastrukturbetreiber unternimmt im Benehmen mit dem Antragsteller alle Anstrengungen, um sicherzustellen, dass die Prüffahrten innerhalb von drei Monaten nach Antragseingang stattfinden.

Änderungsantrag 32

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 21 – Absatz 2

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

2. Das Eisenbahnunternehmen teilt seine Entscheidungen über die Inbetriebnahme von Fahrzeugen der Agentur, dem Infrastrukturbetreiber und der zuständigen Sicherheitsbehörde mit. Die Entscheidungen werden in **die nationalen** Einstellungsregister gemäß Artikel 43 aufgenommen.

2. Das Eisenbahnunternehmen teilt seine Entscheidungen über die Inbetriebnahme von Fahrzeugen der Agentur, dem Infrastrukturbetreiber und der zuständigen Sicherheitsbehörde mit. Die Entscheidungen werden in **das** Einstellungsregister gemäß Artikel 43 aufgenommen.

Änderungsantrag 33

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 21 – Absatz 3

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

3. Bei einer Erneuerung oder Umrüstung bestehender Fahrzeuge ist eine neue EG-Prüferklärung gemäß Artikel 15 Absatz 4 erforderlich. Darüber hinaus ist eine neue Entscheidung des Eisenbahnunternehmens über die Inbetriebnahme dieser Fahrzeuge erforderlich, wenn

entfällt

(n) durch die geplanten Arbeiten das Gesamtsicherheitsniveau des betreffenden Teilsystems beeinträchtigt werden könnte, oder

(o) dies in den einschlägigen TSI vorgeschrieben ist.

Änderungsantrag 34

Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 42 – Absatz 1

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

1. Ein Fahrzeug, das im Eisenbahnsystem der Union in Betrieb genommen wird, muss mit einer europäischen Fahrzeugnummer (European vehicle number — EVN) versehen sein, die **vor der ersten Inbetriebnahme des Fahrzeugs** von der **für das betreffende Gebiet zuständigen nationalen Sicherheitsbehörde** vergeben wird.

1. Ein Fahrzeug, das im Eisenbahnsystem der Union in Betrieb genommen wird, muss mit einer europäischen Fahrzeugnummer (European vehicle number – EVN) versehen sein, die von der **Agentur gleichzeitig mit der Erteilung der Genehmigung** vergeben wird.

Änderungsantrag 35

Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 42 – Absatz 2

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

2. Die Fahrzeuge betreibenden Eisenbahnunternehmen **stellen sicher, dass**

2. Die Inhaber der Registrierung vergewissern sich, dass die korrekten

**die vergebenen EVN an den Fahrzeugen
angebracht sind.**

**europäischen Fahrzeugnummern an den
Fahrzeugen angebracht sind. Die die
Fahrzeuge betreibenden
Eisenbahnunternehmen kontrollieren die
Fahrzeugkennzeichnung.**

Begründung

Die europäischen Fahrzeugnummern sollten von der Agentur bei Erteilung der Genehmigung vergeben werden. Die Eisenbahnunternehmen haben keine Möglichkeit, die anzubringende europäische Fahrzeugnummer zu kontrollieren. Nur der Inhaber der Registrierung (also der Betreiber oder der Eigentümer des Fahrzeugs) verfügt über diese Information.

Änderungsantrag 36

Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 43 – Überschrift

Vorschlag der Kommission

Nationale Einstellungsregister

Geänderter Text

Europäisches Einstellungsregister

Änderungsantrag 37

Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 43 – Absatz 1 – Einleitung

Vorschlag der Kommission

1. **Jeder Mitgliedstaat** führt ein Register **der in seinem Hoheitsgebiet in** Betrieb genommenen Fahrzeuge . Das Register muss die folgenden Bedingungen erfüllen:

Geänderter Text

1. **Die Agentur** führt ein Register **aller in der Union in** Betrieb genommenen Fahrzeuge. Das Register muss die folgenden Bedingungen erfüllen:

Änderungsantrag 38

Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 43 – Absatz 1 – Buchstabe b

Vorschlag der Kommission

(b) es wird von **einer von allen Eisenbahnunternehmen unabhängigen**

Geänderter Text

(b) es wird von **der Agentur** geführt und aktualisiert;

Stelle geführt und aktualisiert;

Änderungsantrag 39

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 43 – Absatz 1 – Buchstabe c

Vorschlag der Kommission

(c) es ist *den in den Artikeln 16 und 21 der Richtlinie .../... [über die Sicherheit des Eisenbahnsystems in der Union] genannten nationalen Sicherheitsbehörden und Untersuchungsstellen* zugänglich; *darüber hinaus ist es auf Antrag bei berechtigtem Interesse den in den Artikeln 55 und 56 der Richtlinie 2012/34/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. November 2012 zur Schaffung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraums²⁷ genannten Regulierungsstellen, der Agentur, den Eisenbahnunternehmen und den Infrastrukturbetreibern sowie allen Personen oder Organisationen zugänglich, die Fahrzeuge registrieren oder im Register erwähnt sind.*

Geänderter Text

(c) es ist **öffentlich** zugänglich;

Änderungsantrag 40

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 43 – Absatz 2

Vorschlag der Kommission

2. Die Kommission beschließt im Wege von Durchführungsrechtsakten gemeinsame Spezifikationen für **die nationalen** Einstellungsregister bezüglich Inhalt, Datenformat, funktioneller und technischer Architektur, Betriebsweise – auch Vorkehrungen für den Datenaustausch – sowie Regeln für die Dateneingabe und -abfrage. Diese

Geänderter Text

2. Die Kommission beschließt im Wege von Durchführungsrechtsakten gemeinsame Spezifikationen für **das europäische** Einstellungsregister bezüglich Inhalt, Datenformat, funktioneller und technischer Architektur, Betriebsweise – auch Vorkehrungen für den Datenaustausch – sowie Regeln für die Dateneingabe und -abfrage. Diese

Durchführungsrechtsakte werden nach dem in Artikel 48 Absatz 3 genannten Prüfverfahren erlassen.

Durchführungsrechtsakte werden nach dem in Artikel 48 Absatz 3 genannten Prüfverfahren erlassen.

Änderungsantrag 41

Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 43 – Absatz 3

Vorschlag der Kommission

3. Der Inhaber der Registrierung muss der **nationalen Sicherheitsbehörde jedes Mitgliedstaats, in dem das Fahrzeug in Betrieb genommen wurde**, etwaige Änderungen der Daten im **nationalen** Einstellungsregister, die Abwrackung eines Fahrzeugs oder seine Entscheidung, die Registrierung eines Fahrzeugs nicht länger aufrechtzuerhalten, unverzüglich anzeigen.

Geänderter Text

3. Der Inhaber der Registrierung muss der **Agentur** etwaige Änderungen der Daten im **europäischen** Einstellungsregister, die Abwrackung eines Fahrzeugs oder seine Entscheidung, die Registrierung eines Fahrzeugs nicht länger aufrechtzuerhalten, unverzüglich anzeigen.

Änderungsantrag 42

Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 43 – Absatz 5 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

5a. Die nationalen Einstellungsregister müssen spätestens zwei Jahre nach Inkrafttreten dieser Richtlinie in das europäische Einstellungsregister integriert sein. Die Kommission legt mittels Durchführungsrechtsakten das Standarddokumentenformat fest. Diese Durchführungsrechtsakte werden nach dem in Artikel 48 Absatz 3 genannten Prüfverfahren erlassen.

Änderungsantrag 43

Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 44 – Absatz 2 a (neu)

2a. Das Register enthält für jedes Fahrzeug mindestens folgende Angaben:

- (a) die europäische Fahrzeugnummer;**
- (b) Angaben zur EG-Prüferklärung und der ausstellenden Agentur;**
- (c) Angaben zu dem in Artikel 44 genannten europäischen Register genehmigter Fahrzeugtypen;**
- (d) Angaben zum Fahrzeugbetreiber;**
- (e) Betriebsbeschränkungen für das Fahrzeug;**
- (f) die für die Instandhaltung zuständige Stelle.**

Wenn die Agentur eine Inbetriebnahmegenehmigung für ein Fahrzeug ausstellt, erneuert, ändert, aussetzt oder widerruft, aktualisiert sie unverzüglich das Einstellungsregister.

Begründung

Im Interesse der Effizienz und um den wirtschaftlichen und operationellen Bedürfnissen der Benutzer zu entsprechen, muss klargestellt werden, dass das europäische Einstellungsregister Angaben zum Fahrzeug enthalten muss. Wenn das Register zweckdienlich sein soll, muss es von der Agentur unverzüglich aktualisiert werden.

Änderungsantrag 44

**Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 50 – Absatz 1**

1. Alle drei Jahre, erstmals drei Jahre nach Veröffentlichung dieser Richtlinie, 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 sowie der

1. Alle drei Jahre, erstmals drei Jahre nach Veröffentlichung dieser Richtlinie, 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 sowie der

Anwendung von Kapitel V .

Anwendung von Kapitel V. ***In Abhängigkeit von den Ergebnissen des Berichts schlägt die Kommission Verbesserungen und Maßnahmen zur Stärkung der Rolle der Agentur bei der Umsetzung der Interoperabilität vor.***

Änderungsantrag 45

**Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 50 – Absatz 1 a (neu)**

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

1a. Zwei Jahre nach der Veröffentlichung dieser Richtlinie und nach Konsultierung der verschiedenen beteiligten Akteure erstattet die Kommission dem Europäischen Parlament und dem Rat über die Arbeitsweise der Europäischen Agentur und die von ihr bei der Ausübung ihrer neuen Zuständigkeiten erzielten Fortschritte Bericht.

Änderungsantrag 46

**Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 51 – Absatz 1**

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

1. Den Mitgliedstaaten steht es frei, die Bestimmungen in Kapitel V der Richtlinie 2008/57/EG bis [***zwei*** Jahre nach Inkrafttreten] weiterhin anzuwenden.

1. Den Mitgliedstaaten steht es frei, die Bestimmungen in Kapitel V der Richtlinie 2008/57/EG bis [***drei*** Jahre nach Inkrafttreten] weiterhin anzuwenden.

Änderungsantrag 47

**Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 54 – Absatz 1 – Unterabsatz 1**

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

Die Mitgliedstaaten setzen die Rechts- und Verwaltungsvorschriften in Kraft, die

Die Mitgliedstaaten setzen die Rechts- und Verwaltungsvorschriften in Kraft, die

erforderlich sind, um Artikel 1, Artikel 2, Artikel 7 Absätze 1 bis 4, Artikel 11 Absatz 1, Artikel 13, Artikel 14 Absätze 1 bis 7, Artikel 15 Absätze 1 bis 6, Artikel 17 bis 21, Artikel 22 Absätze 3 bis 7, Artikel 23 bis 36, Artikel 37 Absatz 2, Artikel 38, Artikel 39, Artikel 41 bis 43, Artikel 45 Absätze 1 bis 5, Artikel 51 sowie den Anhängen I bis III spätestens am **[zwei Jahre nach Inkrafttreten]** nachzukommen. Sie teilen der Kommission unverzüglich den Wortlaut dieser Vorschriften mit und übermitteln ihr eine Tabelle der Entsprechungen zwischen ihren Vorschriften und den Bestimmungen dieser Richtlinie. Diese Tabellen sind notwendig, damit alle Beteiligten die zur Durchführung dieser Richtlinie jeweils geltenden nationalen Vorschriften eindeutig ermitteln können.

erforderlich sind, um Artikel 1, Artikel 2, Artikel 7 Absätze 1 bis 4, Artikel 11 Absatz 1, Artikel 13, Artikel 14 Absätze 1 bis 7, Artikel 15 Absätze 1 bis 6, Artikel 17 bis 21, Artikel 22 Absätze 3 bis 7, Artikel 23 bis 36, Artikel 37 Absatz 2, Artikel 38, Artikel 39, Artikel 41 bis 43, Artikel 45 Absätze 1 bis 5, Artikel 51 sowie den Anhängen I bis III spätestens am **[drei Jahre nach Inkrafttreten]** nachzukommen. Sie teilen der Kommission unverzüglich den Wortlaut dieser Vorschriften mit und übermitteln ihr eine Tabelle der Entsprechungen zwischen ihren Vorschriften und den Bestimmungen dieser Richtlinie. Diese Tabellen sind notwendig, damit alle Beteiligten die zur Durchführung dieser Richtlinie jeweils geltenden nationalen Vorschriften eindeutig ermitteln können.

Änderungsantrag 48

Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 55 – Absatz 1

Vorschlag der Kommission

Die Richtlinie 2008/57/EG in der Fassung der in Anhang IV Teil A genannten Richtlinien wird mit Wirkung vom **[zwei Jahre nach Inkrafttreten]** aufgehoben, ohne dass davon die Pflichten der Mitgliedstaaten hinsichtlich der Fristen für die Umsetzung der in Anhang IV Teil B genannten Richtlinien in nationales Recht berührt werden.

Geänderter Text

Die Richtlinie 2008/57/EG in der Fassung der in Anhang IV Teil A genannten Richtlinien wird mit Wirkung vom **[drei Jahre nach Inkrafttreten]** aufgehoben, ohne dass davon die Pflichten der Mitgliedstaaten hinsichtlich der Fristen für die Umsetzung der in Anhang IV Teil B genannten Richtlinien in nationales Recht berührt werden.

Änderungsantrag 49

Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 56 – Absatz 2

Vorschlag der Kommission

Die Artikel 3 bis 10, Artikel 11 Absätze 2,

Geänderter Text

Die Artikel 3 bis 10, Artikel 11 Absätze 2,

3 und 4, Artikel 12 und Artikel 16 gelten ab dem [*zwei* Jahre nach Inkrafttreten].

3 und 4, Artikel 12 und Artikel 16 gelten ab dem [*drei* Jahre nach Inkrafttreten].

Änderungsantrag 50

Vorschlag für eine Richtlinie Anhang I – Nummer 2 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

2a. KOSTENKONTROLLE

Bei der Kosten-Nutzen-Analyse der vorgeschlagenen Maßnahmen werden unter anderem folgende Elemente berücksichtigt:

- Kosten der vorgeschlagenen Maßnahme,*
- Nutzen für die Interoperabilität durch Ausweitung des Geltungsbereichs auf bestimmte Netz- und Fahrzeugkategorien,*
- Senkung der Kosten und Kapitalkosten durch Größenvorteile und eine bessere Auslastung der Fahrzeuge,*
- Senkung der Investitionskosten und Unterhalts-/Betriebskosten durch einen größeren Wettbewerb unter den Herstellern und Instandhaltungsunternehmen,*
- Umweltnutzen durch eine verbesserte Technik des Eisenbahnsystems,*
- Erhöhung der Betriebssicherheit.*

Außerdem werden in dieser Bewertung die wahrscheinlichen Folgen für alle beteiligten Betreiber und Wirtschaftsteilnehmer, darunter lokale und regionale Behörden, angegeben.

VERFAHREN

Titel	Interoperabilität des Eisenbahnsystems in der Europäischen Union (Neufassung)
Bezugsdokumente - Verfahrensnummer	COM(2013)0030 – C7-0027/2013 – 2013/0015(COD)
Federführender Ausschuss Datum der Bekanntgabe im Plenum	TRAN 7.2.2013
Stellungnahme von Datum der Bekanntgabe im Plenum	REGI 7.2.2013
Verfasser(in) der Stellungnahme Datum der Benennung	Marie-Thérèse Sanchez-Schmid 19.2.2013
Datum der Annahme	14.10.2013
Ergebnis der Schlussabstimmung	+: 31 –: 0 0: 0
Zum Zeitpunkt der Schlussabstimmung anwesende Mitglieder	Luís Paulo Alves, Francesca Barracciu, Victor Boştinaru, Nikos Chrysogelos, Danuta Maria Hübner, María Irigoyen Pérez, Seán Kelly, Mojca Kleva Kekuš, Constanze Angela Krehl, Petru Constantin Luhan, Iosif Matula, Jan Olbrycht, Wojciech Michał Olejniczak, Georgios Stavrakakis, Nuno Teixeira, Lambert van Nistelrooij, Oldřich Vlasák, Kerstin Westphal, Hermann Winkler, Joachim Zeller
Zum Zeitpunkt der Schlussabstimmung anwesende Stellvertreter(innen)	Andrea Cozzolino, Cornelia Ernst, Catherine Grèze, Karin Kadenbach, Maurice Ponga, Elisabeth Schroedter, Richard Seeber, Patrice Tirolien, Giommaria Uggias, Derek Vaughan
Zum Zeitpunkt der Schlussabstimmung anwesende Stellv. (Art. 187 Abs. 2)	Edvard Kožušník