



EUROPÄISCHES PARLAMENT

2009 – 2014

Plenarsitzungsdokument

A7-0033/2014

16.1.2014

*****I**

BERICHT

über den 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))

Ausschuss für Verkehr und Fremdenverkehr

Berichterstatlerin: Izaskun Bilbao Barandica

(Neufassung – Artikel 87 der Geschäftsordnung)

Erklärung der benutzten Zeichen

- * Verfahren der Konsultation
- *** Verfahren der Zustimmung
- ***I Ordentliches Gesetzgebungsverfahren (erste Lesung)
- ***II Ordentliches Gesetzgebungsverfahren (zweite Lesung)
- ***III Ordentliches Gesetzgebungsverfahren (dritte Lesung)

(Die Angabe des Verfahrens beruht auf der im Rahmen des Entwurfs eines Rechtsakts vorgeschlagenen Rechtsgrundlage.)

Änderungsanträge zu einem Entwurf eines Gesetzgebungsakts

In den Änderungsanträgen des Parlaments werden die Änderungen am Entwurf eines Gesetzgebungsakts durch ***Fett- und Kursivdruck*** gekennzeichnet. Wenn Textteile *mager und kursiv* gesetzt werden, dient das als Hinweis an die zuständigen technischen Dienststellen, dass für diese Teile des Entwurfs eines Gesetzgebungsakts im Hinblick auf die Erstellung des endgültigen Textes eine Korrektur empfohlen wird (beispielsweise wenn Textteile in einer Sprachfassung offenkundig fehlerhaft sind oder ganz fehlen). Diese Korrektorempfehlungen bedürfen der Zustimmung der betreffenden technischen Dienststellen.

Der Kopftext zu dem gesamten Änderungsantrag zu einem bestehenden Rechtsakt, der durch den Entwurf eines Gesetzgebungsakts geändert werden soll, umfasst auch eine dritte und eine vierte Zeile, in der der bestehende Rechtsakt bzw. die von der Änderung betroffene Bestimmung des bestehenden Rechtsakts angegeben werden. Textteile, die aus einer Bestimmung eines bestehenden Rechtsakts übernommen sind, die das Parlament ändern will, obwohl sie im Entwurf eines Gesetzgebungsakts nicht geändert ist, werden durch **Fettdruck** gekennzeichnet. Streichungen in solchen Textteilen werden wie folgt gekennzeichnet: [...].

INHALT

	Seite
ENTWURF EINER LEGISLATIVEN ENTSCHEIDUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS	5
BEGRÜNDUNG	87
ANLAGE: SCHREIBEN DES RECHTSAUSSCHUSSES	90
ANLAGE: STELLUNGNAHME DER BERATENDEN GRUPPE DER JURISTISCHEN DIENSTE DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS, DES RATES UND DER KOMMISSION	92
STELLUNGNAHME DES AUSSCHUSSES FÜR REGIONALE ENTWICKLUNG	94
VERFAHREN	126

ENTWURF EINER LEGISLATIVEN ENTSCHEIDUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS

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))

(Ordentliches Gesetzgebungsverfahren – Neufassung)

Das Europäische Parlament,

- in Kenntnis des Vorschlags der Kommission an das Europäische Parlament und den Rat (COM(2013)0030),
- gestützt auf Artikel 294 Absatz 2 und die Artikel 91 Absatz 1, 170 und 171 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union, auf deren Grundlage ihm der Vorschlag der Kommission unterbreitet wurde (C7-0027/2013),
- gestützt auf Artikel 294 Absatz 3 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union,
- in Kenntnis der vom Seimas der Republik Litauen und vom schwedischen Reichstag im Rahmen des Protokolls Nr. 2 über die Anwendung der Grundsätze der Subsidiarität und der Verhältnismäßigkeit vorgelegten begründeten Stellungnahmen, in denen geltend gemacht wird, dass der Entwurf eines Gesetzgebungsakts nicht mit dem Subsidiaritätsprinzip vereinbar ist,
- in Kenntnis der Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses vom 11. Juli 2013¹,
- in Kenntnis der Stellungnahme des Ausschusses der Regionen vom 7. Oktober 2013²,
- gestützt auf die Interinstitutionelle Vereinbarung vom 28. November 2001 über die systematischere Neufassung von Rechtsakten³,
- unter Hinweis auf das Schreiben des Rechtsausschusses vom 16. Dezember 2013 an den Ausschuss für Verkehr und Fremdenverkehr gemäß Artikel 87 Absatz 3 seiner Geschäftsordnung,
- gestützt auf Artikel 87 und 55 seiner Geschäftsordnung,
- in Kenntnis des Berichts des Ausschusses für Verkehr und Fremdenverkehr sowie der Stellungnahme des Ausschusses für regionale Entwicklung (A7-0033/2014),

A. in der Erwägung, dass der vorliegenden Vorschlag nach Auffassung der beratenden

¹ ABl. C 327 vom 12.11.2013, S. 122..

² ABl. C 356 vom 5.12.2013, S. 92.

³ ABl. C 77 vom 28.3.2002, S. 1.

Gruppe der Juristischen Dienste des Europäischen Parlaments, des Rates und der Kommission keine anderen inhaltlichen Änderungen enthält als diejenigen, die im Vorschlag als solche ausgewiesen sind, und dass sich der Vorschlag in Bezug auf die Kodifizierung der unveränderten Bestimmungen der bisherigen Rechtsakte mit jenen Änderungen auf eine reine Kodifizierung der bestehenden Rechtstexte ohne inhaltliche Änderungen beschränkt;

1. legt unter Berücksichtigung der Empfehlungen der beratenden Gruppe der Juristischen Dienste des Europäischen Parlaments, des Rates und der Kommission den folgenden Standpunkt in erster Lesung fest;
2. fordert die Kommission auf, es erneut zu befassen, falls sie beabsichtigt, ihren Vorschlag entscheidend zu ändern oder durch einen anderen Text zu ersetzen;
3. beauftragt seinen Präsidenten, den Standpunkt des Parlaments dem Rat und der Kommission sowie den nationalen Parlamenten zu übermitteln.

Änderungsantrag 1

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 **auch für Fahrgäste mit Behinderungen** gefördert werden; dabei ist jede Aktion durchzuführen, die sich gegebenenfalls im Bereich der Harmonisierung der technischen Normen als notwendig erweist.

Änderungsantrag 2

Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 3

Vorschlag der Kommission

(3) Das Ziel der Interoperabilität des Eisenbahnsystems in der Union sollte zur Bestimmung eines optimalen Niveaus der technischen Harmonisierung führen und es ermöglichen, **grenzüberschreitende** Eisenbahnverkehrsdienste in der Union und mit Drittländern zu erleichtern, zu verbessern und auszubauen sowie zur schrittweisen Verwirklichung des Binnenmarkts für Ausrüstungen und Dienstleistungen für den Bau, die Erneuerung, die Umrüstung und den Betrieb des Eisenbahnsystems in der Union beizutragen.

Geänderter Text

(3) Das Ziel der Interoperabilität des Eisenbahnsystems in der Union sollte zur Bestimmung eines optimalen Niveaus der technischen Harmonisierung führen und es ermöglichen, Eisenbahnverkehrsdienste in der Union und mit Drittländern zu erleichtern, zu verbessern und auszubauen sowie zur schrittweisen Verwirklichung des Binnenmarkts für Ausrüstungen und Dienstleistungen für den Bau, die Erneuerung, die Umrüstung und den Betrieb des Eisenbahnsystems in der Union beizutragen.

Begründung

Interoperabilität wirkt sich nicht nur bei grenzüberschreitenden Eisenbahnverkehrsdiensten, sondern im gesamten Schienenverkehr vorteilhaft aus, z. B. durch Zeit- und Kosteneinsparungen.

Änderungsantrag 3

Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 4

Vorschlag der Kommission

(4) Voraussetzung für den kommerziellen Zugbetrieb im gesamten Eisenbahnnetz ist insbesondere eine hervorragende Kompatibilität zwischen Infrastruktur- und Fahrzeugkennwerten, jedoch auch eine effiziente Verknüpfung der Informations- **und** Kommunikationssysteme der verschiedenen Infrastrukturbetreiber und Eisenbahnunternehmen. Von dieser Kompatibilität und Verknüpfung hängen das Leistungsniveau, die Sicherheit und die

Geänderter Text

(4) Voraussetzung für den kommerziellen Zugbetrieb im gesamten Eisenbahnnetz ist insbesondere eine hervorragende Kompatibilität zwischen Infrastruktur- und Fahrzeugkennwerten, jedoch auch eine effiziente Verknüpfung der Informations-, Kommunikations- **und** **Fahrausweissysteme** der verschiedenen Infrastrukturbetreiber und Eisenbahnunternehmen. Von dieser Kompatibilität und Verknüpfung hängen

Qualität der angebotenen Verkehrsdienste sowie deren Kosten ab, und auf dieser Kompatibilität und Verknüpfung beruht vor allem die Interoperabilität des Eisenbahnsystems.

das Leistungsniveau, die Sicherheit und die Qualität der angebotenen Verkehrsdienste sowie deren Kosten ab, und auf dieser Kompatibilität und Verknüpfung beruht vor allem die Interoperabilität des Eisenbahnsystems.

Begründung

Aus der Sicht der Fahrgäste müssen auch die Fahrausweissysteme interoperabel werden, damit sie von dieser Initiative profitieren können.

Änderungsantrag 4

Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 5

Vorschlag der Kommission

(5) In den Rechtsvorschriften für den Eisenbahnsektor sollten die Verantwortlichkeiten klar geregelt werden, um sicherzustellen, dass die für Eisenbahnnetze geltenden Sicherheits-, Gesundheits- und Verbraucherschutzvorschriften beachtet werden.

Geänderter Text

(5) In den Rechtsvorschriften für den Eisenbahnsektor sollten die Verantwortlichkeiten klar geregelt werden, um sicherzustellen, dass die für Eisenbahnnetze geltenden Sicherheits-, **Sozial**-, Gesundheits- und Verbraucherschutzvorschriften beachtet werden.

Begründung

Mit den technischen Bemühungen im Interesse der Interoperabilität, Sicherheit und Qualität muss die Vereinheitlichung sozialer Aspekte, beispielsweise der Arbeits-, Fahr- und Ruhezeiten, einhergehen.

Änderungsantrag 5

Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 6

Vorschlag der Kommission

(6) Die für Eisenbahnsysteme, Teilsysteme und Bauteile geltenden nationalen Rechtsvorschriften, internen Regelungen

Geänderter Text

(6) Die für Eisenbahnsysteme, Teilsysteme und Bauteile geltenden nationalen Rechtsvorschriften, internen Regelungen

und technischen Spezifikationen weisen große Unterschiede auf, da sie Ausdruck der technischen Besonderheiten der Industrie des jeweiligen Landes sind und ganz bestimmte Abmessungen, Vorrichtungen und besondere Merkmale vorschreiben. Dieser Sachverhalt steht einem flüssigen Zugverkehr im gesamten Gebiet der Union entgegen.

und technischen Spezifikationen weisen große Unterschiede auf, da sie Ausdruck der technischen Besonderheiten der Industrie des jeweiligen Landes sind und ganz bestimmte Abmessungen, Vorrichtungen und besondere Merkmale vorschreiben. Dieser Sachverhalt steht einem flüssigen Zugverkehr im gesamten Gebiet der Union entgegen **und verhindert, dass die Vorteile genutzt werden, die die Harmonisierung und größenbedingte Kosteneinsparungen im Binnenmarkt bieten.**

Begründung

Die Vielfalt, die derzeit in den europäischen Eisenbahnsystemen herrscht, hält Unternehmen davon ab, umfangreiche Serien von Eisenbahnsystemen, Teilsystemen und Bauteilen herzustellen, was wiederum verhindert, dass die Vorteile der Serienfertigung, nämlich niedrigere Preise und kürzere Produktionszyklen, genutzt werden.

Änderungsantrag 6

Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 23

Vorschlag der Kommission

(23) Aus praktischen Gründen hat es sich als notwendig erwiesen, das Eisenbahnsystem aufgrund seines Umfangs und seiner komplexen Struktur in die folgenden Teilsysteme zu untergliedern: Infrastruktur, streckenseitige Zugsteuerung/Zugsicherung und Signalgebung, fahrzeugseitige Zugsteuerung/Zugsicherung und Signalgebung, Energie, Fahrzeuge, Verkehrsbetrieb und Verkehrssteuerung, Instandhaltung sowie Telematikanwendungen für den Personen- und Güterverkehr. Für jedes dieser Teilsysteme müssen die grundlegenden Anforderungen und die technischen Spezifikationen vorgeschrieben werden,

Geänderter Text

(23) Aus praktischen Gründen hat es sich als notwendig erwiesen, das Eisenbahnsystem aufgrund seines Umfangs und seiner komplexen Struktur in die folgenden Teilsysteme zu untergliedern: Infrastruktur, streckenseitige Zugsteuerung/Zugsicherung und Signalgebung, fahrzeugseitige Zugsteuerung/Zugsicherung und Signalgebung, Energie, Fahrzeuge, Verkehrsbetrieb und Verkehrssteuerung, Instandhaltung sowie Telematikanwendungen für den Personen- und Güterverkehr. Für jedes dieser Teilsysteme müssen die grundlegenden Anforderungen und die technischen Spezifikationen vorgeschrieben werden,

insbesondere für die Komponenten und Schnittstellen, mit denen die grundlegenden Anforderungen erfüllt werden. Jedes System wird in ortsfeste und mobile Komponenten aufgeteilt: zum einen das Netz, das aus den Strecken, Bahnhöfen, Terminals und ortsfesten Einrichtungen jeglicher Art besteht, die für die Gewährleistung des sicheren und durchgehenden Betriebs des Systems erforderlich sind, und zum anderen alle Fahrzeuge, die auf diesem Netz verkehren. Daher besteht ein Fahrzeug für die Zwecke dieser Richtlinie aus einem Teilsystem („Fahrzeuge“) und gegebenenfalls anderen Teilsystemen (in erster Linie „fahrzeugseitige Zugsteuerung/Zugsicherung und Signalgebung“).

insbesondere für die Komponenten und Schnittstellen, mit denen die grundlegenden Anforderungen erfüllt werden. Jedes System wird in ortsfeste und mobile Komponenten aufgeteilt: zum einen das Netz, das aus den Strecken, Bahnhöfen, Terminals und ortsfesten Einrichtungen jeglicher Art besteht, die für die Gewährleistung des sicheren und durchgehenden Betriebs des Systems erforderlich sind, und zum anderen alle Fahrzeuge, die auf diesem Netz verkehren. Daher besteht ein Fahrzeug für die Zwecke dieser Richtlinie aus einem Teilsystem („Fahrzeuge“) und gegebenenfalls anderen Teilsystemen (in erster Linie „fahrzeugseitige Zugsteuerung/Zugsicherung und Signalgebung“). ***Obgleich das System in mehrere Bestandteile untergliedert ist, sollte die Eisenbahnagentur der Europäischen Union („die Agentur“) einen Gesamtüberblick über das System behalten, um Sicherheit und Interoperabilität zu gewährleisten.***

Begründung

Der Agentur sollte für den Gesamtüberblick über das Eisenbahnsystem zuständig sein.

Änderungsantrag 7

Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 24

Vorschlag der Kommission

(24) Einer der allgemeinen Grundsätze des Übereinkommens der Vereinten Nationen über die Rechte von Menschen mit Behinderungen, dem die Union als Vertragspartei angehört, ist die Barrierefreiheit, und die Vertragsstaaten werden zur Ergreifung geeigneter Maßnahmen verpflichtet, um Menschen mit Behinderungen gleichberechtigten Zugang zu ermöglichen, unter anderem

Geänderter Text

(24) Einer der allgemeinen Grundsätze des Übereinkommens der Vereinten Nationen über die Rechte von Menschen mit Behinderungen, dem die Union als Vertragspartei angehört, ist die Barrierefreiheit, und die Vertragsstaaten werden zur Ergreifung geeigneter Maßnahmen verpflichtet, um Menschen mit Behinderungen gleichberechtigten Zugang zu ermöglichen, unter anderem

durch die Entwicklung, Verbreitung und Überwachung der Einhaltung entsprechender Mindeststandards und Leitlinien. **Barrierefreiheit** ist somit eine wichtige Voraussetzung für die Interoperabilität des Eisenbahnsystems.

durch die Entwicklung, Verbreitung und Überwachung der Einhaltung entsprechender Mindeststandards und Leitlinien. **Ein barrierefreier Zugang für Menschen mit Behinderungen oder Personen mit eingeschränkter Mobilität** ist somit eine wichtige Voraussetzung für die Interoperabilität des Eisenbahnsystems, **die im Einklang mit der Gesetzgebung der Union im Bereich der Rechte von Fahrgästen mit eingeschränkter Mobilität steht.**

Änderungsantrag 8

Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 26

Vorschlag der Kommission

(26) TSI wirken sich auch auf die Bedingungen für die Inanspruchnahme der Eisenbahn durch die Benutzer aus; die Benutzer müssen daher zu den sie betreffenden Aspekten gehört werden.

Geänderter Text

(26) TSI wirken sich auch auf die Bedingungen für die Inanspruchnahme der Eisenbahn durch die Benutzer aus; die Benutzer, **beispielsweise Behindertenverbände**, müssen daher zu den sie betreffenden Aspekten gehört werden.

Änderungsantrag 9

Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 39 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(39a) Damit der einheitliche europäische Eisenbahnraum geschaffen, Kosten und Dauer der Genehmigungsverfahren gesenkt und die Eisenbahnsicherheit verbessert werden können, müssen die Genehmigungsverfahren auf der Ebene der EU gestrafft und vereinheitlicht werden. Dazu bedarf es einer klaren Verteilung von Aufgaben und Zuständigkeiten zwischen der Agentur

und den nationalen Sicherheitsbehörden während des Übergangszeitraums.

Die Agentur sollte das wertvolle Fachwissen, die Ortskenntnis und die Erfahrung der einzelstaatlichen Sicherheitsbehörden nutzen. Dabei sollte sie spezielle Aufgaben und Zuständigkeiten auf der Grundlage der vertraglichen Vereinbarungen, auf die in Artikel 22a verwiesen wird, an die einzelstaatlichen Sicherheitsbehörden delegieren, jedoch in sämtlichen Genehmigungsverfahren die endgültige Entscheidung treffen.

Änderungsantrag 10

Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 40

Vorschlag der Kommission

(40) Um die Rückverfolgung von Fahrzeugen und ihrer Vorgeschichte zu ermöglichen, sollten die Angaben zu den **Genehmigungen für das Inverkehrbringen von Fahrzeugen** zusammen mit den übrigen Fahrzeugdaten dokumentiert werden.

Geänderter Text

(40) Um die Rückverfolgung von Fahrzeugen und ihrer Vorgeschichte zu ermöglichen, sollten die Angaben zu den **Fahrzeuggenehmigungen** zusammen mit den übrigen Fahrzeugdaten dokumentiert werden.

Begründung

Es sollte eine europäische Fahrzeuggenehmigung geben, damit Fahrzeuge „einsatzbereit“ gekauft werden können. Durch die vorgeschlagene Unterscheidung zwischen „Inverkehrbringen“ und „Inbetriebnahme“ werden die Hindernisse für einen einfachen und schnelleren Kauf und Einsatz von Rollmaterial nicht beseitigt.

Änderungsantrag 11

Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 41

Vorschlag der Kommission

(41) In den TSI sollten die Verfahren zur Prüfung der Kompatibilität zwischen Fahrzeugen und Netz spezifiziert werden, **die nach Erteilung der Genehmigung für das Inverkehrbringen und vor der Entscheidung über die Inbetriebnahme von Fahrzeugen durchzuführen sind.**

Geänderter Text

(41) In den TSI sollten die Verfahren zur Prüfung der Kompatibilität zwischen Fahrzeugen und Netz **vor Aufnahme eines neuen Dienstes** spezifiziert werden.

Änderungsantrag 12

Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 46 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Änderungsantrag 13

Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 48

Vorschlag der Kommission

(48) Zur Änderung nicht wesentlicher Teile dieser Richtlinie sollte die Kommission gemäß Artikel 290 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union die Befugnis zum Erlass von Rechtsakten erhalten, um Anhang II in Bezug auf die Unterteilung des Eisenbahnsystems in Teilsysteme, die Beschreibung dieser Teilsysteme, den Inhalt der TSI und die Änderung von TSI, einschließlich Änderungen zur Behebung von Mängeln, an den technischen Fortschritt anzupassen. Es ist von besonderer Bedeutung, dass die Kommission im Zuge ihrer

Geänderter Text

(46a) Regulierungsmaßnahmen sollten durch Initiativen ergänzt werden, die dazu dienen, innovativen und interoperablen Technologien im Eisenbahnsektor, wie z.B. das "Shift2Rail"-Projekt, finanzielle Unterstützung zukommen zu lassen.

Geänderter Text

(48) Zur Änderung nicht wesentlicher Teile dieser Richtlinie sollte die Kommission gemäß Artikel 290 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union die Befugnis zum Erlass von Rechtsakten erhalten, um Anhang II in Bezug auf die Unterteilung des Eisenbahnsystems in Teilsysteme, die Beschreibung dieser Teilsysteme, den Inhalt der TSI und die Änderung von TSI, einschließlich Änderungen zur Behebung von Mängeln der TSI, **des Geltungsbereichs und des Inhalts der EG-Konformitätserklärung und der Gebrauchstauglichkeit von**

Vorbereitungsarbeit geeignete Konsultationen, auch auf Sachverständigenebene, durchführt. Bei der Vorbereitung und Ausarbeitung delegierter Rechtsakte sollte die Kommission gewährleisten, dass die einschlägigen Dokumente dem Europäischen Parlament und dem Rat gleichzeitig, rechtzeitig und auf angemessene Weise übermittelt werden.

Interoperabilitätskomponenten, der Prüfverfahren für Teilsysteme, einschließlich Grundsätzen, Inhalt, Verfahren und Unterlagen im Zusammenhang mit dem EG-Prüfverfahren und dem Prüfverfahren für nationale Vorschriften, an den technischen Fortschritt anzupassen. Es ist von besonderer Bedeutung, dass die Kommission im Zuge ihrer Vorbereitungsarbeit geeignete Konsultationen, auch auf Sachverständigenebene, durchführt. Bei der Vorbereitung und Ausarbeitung delegierter Rechtsakte sollte die Kommission gewährleisten, dass die einschlägigen Dokumente dem Europäischen Parlament und dem Rat gleichzeitig, rechtzeitig und auf angemessene Weise übermittelt werden.

Änderungsantrag 14

Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 51

Vorschlag der Kommission

(51) Damit einheitliche Bedingungen für die Durchführung dieser Richtlinie sichergestellt sind, sollten der Kommission Durchführungsbefugnisse für folgende Bereiche übertragen werden: Inhalt des Dossiers, das dem Antrag auf Nichtanwendung einer oder mehrerer TSI oder Teilen davon beizufügen ist, sowie Einzelheiten, Format und Modalitäten der Übermittlung des Dossiers; ***Umfang und Inhalt*** der EG-Konformitäts- und der Gebrauchstauglichkeitserklärung für Interoperabilitätskomponenten, ***ihr Format und Angaben zu den darin enthaltenen Informationen***; Einstufung der notifizierten nationalen Vorschriften in verschiedene Gruppen, um die Prüfung der Kompatibilität zwischen ortsfester und mobiler Ausrüstung zu erleichtern;

Geänderter Text

(51) Damit einheitliche Bedingungen für die Durchführung dieser Richtlinie sichergestellt sind, sollten der Kommission Durchführungsbefugnisse für folgende Bereiche übertragen werden: Inhalt des Dossiers, das dem Antrag auf Nichtanwendung einer oder mehrerer TSI oder Teilen davon beizufügen ist, sowie Einzelheiten, Format und Modalitäten der Übermittlung des Dossiers; ***Format und Angaben zu den in*** der EG-Konformitäts- und der Gebrauchstauglichkeitserklärung für Interoperabilitätskomponenten ***enthaltenen Informationen***; Einstufung der notifizierten nationalen Vorschriften in verschiedene Gruppen, um die Prüfung der Kompatibilität zwischen ortsfester und mobiler Ausrüstung zu erleichtern; Muster der EG-Prüferklärung und der

Prüfverfahren für Teilsysteme, einschließlich Grundsätzen, Inhalt, Verfahren und Unterlagen im Zusammenhang mit dem EG-Prüfverfahren und dem Prüfverfahren für nationale Vorschriften; Muster der EG-Prüferklärung und der Prüferklärung bezüglich nationaler Vorschriften sowie Muster für Unterlagen des der Prüferklärung beizufügenden technischen Dossiers; gemeinsame Spezifikationen für das Infrastrukturregister bezüglich Inhalt, Datenformat, funktioneller und technischer Architektur, Betriebsweise sowie Regeln für die Dateneingabe und -abfrage. Diese Befugnisse sollten im Einklang mit der Verordnung (EU) Nr. 182/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. Februar 2011 zur Festlegung der allgemeinen Regeln und Grundsätze, nach denen die Mitgliedstaaten die Wahrnehmung der Durchführungsbefugnisse durch die Kommission kontrollieren, ausgeübt werden¹³.

¹³ ABl. L 55 vom 28.2.2011, S.13.

Prüferklärung bezüglich nationaler Vorschriften sowie Muster für Unterlagen des der Prüferklärung beizufügenden technischen Dossiers; gemeinsame Spezifikationen für das Infrastrukturregister bezüglich Inhalt, Datenformat, funktioneller und technischer Architektur, Betriebsweise sowie Regeln für die Dateneingabe und -abfrage. Diese Befugnisse sollten gemäß der Verordnung (EU) Nr. 182/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. Februar 2011 zur Festlegung der allgemeinen Regeln und Grundsätze, nach denen die Mitgliedstaaten die Wahrnehmung der Durchführungsbefugnisse durch die Kommission kontrollieren, ausgeübt werden¹³.

¹³ ABl. L 55 vom 28.2.2011, S.13.

Änderungsantrag 15

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

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.

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 führt zwangsläufig zur Bestimmung eines optimalen Niveaus der technischen Harmonisierung und ermöglicht es, zur schrittweisen Verwirklichung des Binnenmarkts für Ausrüstungen und Dienstleistungen für den Bau, die Erneuerung, die Umrüstung und den Betrieb des Eisenbahnsystems in der Union beizutragen.**

Begründung

An den bestehenden, in der derzeit geltenden Richtlinie über die Interoperabilität (Artikel 1 Absatz 2 Buchstabe b) dargelegten Zielen sollte festgehalten werden, da sie die allgemeine Ausrichtung der Richtlinie vorgeben (optimales Niveau der technischen Harmonisierung, schrittweise Verwirklichung des Binnenmarkts für Ausrüstungen, Dienstleistungen und Betrieb).

Änderungsantrag 16

Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 1 – Absatz 3 – Einleitung

Vorschlag der Kommission

3. Vom Anwendungsbereich dieser Richtlinie *ausgenommen sind*

Geänderter Text

3. Die Mitgliedstaaten können von den Maßnahmen, die sie zur Durchführung dieser Richtlinie treffen, *Folgendes ausnehmen:*

Begründung

Durch diese Änderung wird der geltende Text beibehalten, durch den den Mitgliedstaaten gestattet wird, den städtischen Schienenverkehr auszunehmen. Die Kommission führt an, dass den Normungsorganisationen ein Mandat erteilt worden sei, Normen zu erstellen, die allerdings freiwillig bleiben sollten. Die Hersteller und Teile der interessierten Kreise gehen davon aus, dass es einen europäischen Markt geben könnte, weswegen es keinen Grund dafür gibt, ihn auszunehmen, nur weil keine Normen für diesen Sektor entwickelt werden, der von Tausenden von Fahrgästen in der EU benutzt wird.

Änderungsantrag 17

Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 1 – Absatz 3 – Buchstabe a

Vorschlag der Kommission

(a) *Untergrundbahnen, Straßenbahnen
sowie Stadt- und Regionalbahnsysteme,*

Geänderter Text

(a) *Untergrundbahn-, Straßenbahn- sowie
Stadtbahnsysteme;*

Begründung

In mehreren Mitgliedstaaten gibt es Systeme, in denen Straßenbahnen zum Teil die Infrastruktur der Eisenbahn nutzen. Diese Fahrzeuge sollten nicht Gegenstand dieser Richtlinie sein, da es sich bei ihnen im Grunde um Straßenbahndienste handelt. Vgl. auch meinen Antrag auf Änderung der Sicherheitsrichtlinie.

Änderungsantrag 18

Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 1 – Absatz 3 – Buchstabe a

Vorschlag der Kommission

(a) *Untergrundbahnen, Straßenbahnen
sowie Stadt- und Regionalbahnsysteme,*

Geänderter Text

(Betrifft nicht die deutsche Fassung)

Änderungsantrag 19

Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 1 – Absatz 3 – Buchstabe b a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

*(ba) Eisenbahninfrastrukturen im
Privateigentum und ausschließlich auf
diesen Infrastrukturen genutzte
Fahrzeuge, die ausschließlich zur
Nutzung durch den Eigentümer für den
eigenen Güterverkehr bestehen;*

Änderungsantrag 20

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 1 – Absatz 3 – Buchstabe b b (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(bb) Infrastrukturen und Fahrzeuge, die ausschließlich für den lokal begrenzten Einsatz oder ausschließlich für historische oder touristische Zwecke genutzt werden.

Änderungsantrag 21

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 1 – Absatz 4

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

4. Die Mitgliedstaaten können von den Maßnahmen, die sie zur Durchführung dieser Richtlinie treffen, Folgendes ausnehmen:

entfällt

(a) Eisenbahninfrastrukturen im Privateigentum und ausschließlich auf diesen Infrastrukturen genutzte Fahrzeuge, die ausschließlich zur Nutzung durch den Eigentümer für den eigenen Güterverkehr bestehen;

(b) Infrastrukturen und Fahrzeuge, die ausschließlich für den lokal begrenzten Einsatz oder ausschließlich für historische oder touristische Zwecke genutzt werden.

Änderungsantrag 22

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 2 – Nummer 1

Vorschlag der Kommission

(1) „Eisenbahnsystem der Union“ die in Anhang I aufgeführten Bestandteile ;

Geänderter Text

(1) „Eisenbahnsystem der Union“ die in Anhang I **Nummern 1 und 2** aufgeführten Bestandteile **des konventionellen Eisenbahnsystems und des Eisenbahnsystems für den Hochgeschwindigkeitsverkehr;**

Begründung

Die Unterscheidung zwischen dem klassischen Eisenbahnsystem und dem Eisenbahnsystem für den Hochgeschwindigkeitsverkehr muss unbedingt beibehalten werden.

Änderungsantrag 23

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

Vorschlag der Kommission

(2) „Interoperabilität“ die Eignung eines Eisenbahnsystems für den sicheren und durchgehenden Zugverkehr, indem den für diese Strecken erforderlichen Leistungskennwerten entsprochen wird;

Geänderter Text

(2) „Interoperabilität“ die Eignung eines 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 in der derzeit gültigen Richtlinie enthaltene Satz ist nach wie vor notwendig, da er für mehr Klarheit sorgt.

Änderungsantrag 24

**Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 2 – Nummer 3**

Vorschlag der Kommission

(3) „Fahrzeug“ ein Eisenbahnfahrzeug mit oder ohne Antrieb, ***das in fester oder variabler Zusammensetzung*** auf eigenen Rädern auf Eisenbahn-Schienenwegen verkehren kann. Ein Fahrzeug besteht aus einem oder mehreren strukturellen ***und funktionellen*** Teilsystemen ;

Geänderter Text

(3) "Fahrzeug" ein Eisenbahnfahrzeug mit oder ohne Antrieb, das auf Rädern auf Eisenbahn-Schienenwegen verkehren kann. Ein Fahrzeug besteht aus einem oder mehreren strukturellen Teilsystemen;

Änderungsantrag 25

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

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(5a) "mobiles Teilsystem" das Fahrzeug-Teilsystem, das fahrzeugseitige Teilsystem für Zugsteuerung/Zugsicherung und Signalgebung und das Fahrzeug, wenn es aus einem Teilsystem besteht

Änderungsantrag 26

**Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 2 – Nummer 7**

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(7) „grundlegende Anforderungen“ die Gesamtheit der in Anhang III beschriebenen Bedingungen, die das Eisenbahnsystem, die Teilsysteme und die Interoperabilitätskomponenten einschließlich der Schnittstellen erfüllen müssen;

(Betrifft nicht die deutsche Fassung)

Änderungsantrag 27

**Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 2 – Nummer 9 a (neu)**

(9a) "Konformitätsbewertungsstelle" eine Stelle, die als zuständige Stelle für Konformitätsbewertungstätigkeiten einschließlich Kalibrierungen, Prüfungen, Zertifizierungen und Inspektionen notifiziert oder benannt wurde. Eine Konformitätsbewertungsstelle gilt im Anschluss an die Notifizierung ihrer Existenz durch einen Mitgliedstaat als "notifizierte Stelle". Eine Konformitätsbewertungsstelle gilt im Anschluss an die Benennung durch einen Mitgliedstaat als „benannte Stelle“;

Änderungsantrag 28

Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 2 – Nummer 12

(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;

(12) „Umrüstung“ **umfangreiche** 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. **Werden Änderungsarbeiten an einem Teilsystem oder Fahrzeug durchgeführt, spezifiziert die einschlägige TSI, ob die betreffende Arbeit als umfangreich einzustufen ist oder nicht, und falls ja die Gründe für eine solche Einstufung.**

Begründung

Nicht alle geringfügigen Änderungen sollten eine neue Genehmigung erforderlich machen. Zugleich ist ein Einverständnis darüber erforderlich, welche Änderungen als umfangreich zu gelten haben, und dies sollte durch TSI erzielt werden.

Änderungsantrag 29

Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 2 – 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, mit denen die Gesamtleistung des Teilsystems nicht verändert wird. **Werden Erneuerungsarbeiten an einem Teilsystem oder Fahrzeug durchgeführt, spezifiziert die einschlägige TSI, ob die betreffende Arbeit als umfangreich einzustufen ist oder nicht, und falls ja die Gründe für eine solche Einstufung.**

Begründung

Nicht alle geringfügigen Erneuerungsarbeiten sollten eine neue Genehmigung erforderlich machen. Zugleich ist ein Einverständnis darüber erforderlich, welche Erneuerungsarbeiten als umfangreich zu gelten haben, und dies sollte durch TSI erzielt werden.

Änderungsantrag 30

Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 2 – Nummer 17

Vorschlag der Kommission

(17) „Auftraggeber“ eine öffentliche oder private Stelle, die den Entwurf und/oder den Bau oder die Erneuerung oder Umrüstung eines Teilsystems in Auftrag gibt. Bei dieser Stelle kann es sich um ein Eisenbahnunternehmen, einen Infrastrukturbetreiber, einen Halter oder einen mit der Durchführung eines Vorhabens beauftragten Auftragnehmer handeln;

Geänderter Text

(17) „Auftraggeber“ eine öffentliche oder private Stelle, die den Entwurf und/oder den Bau oder die Erneuerung oder Umrüstung eines Teilsystems in Auftrag gibt. Bei dieser Stelle kann es sich um ein Eisenbahnunternehmen, einen Infrastrukturbetreiber, einen Halter, **eine für die Instandhaltung zuständige Stelle** oder einen mit der Durchführung eines Vorhabens beauftragten Auftragnehmer handeln;

Änderungsantrag 31

Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 2 – Nummer 18

Vorschlag der Kommission

(18) „Halter“ die Person oder Stelle, die als Eigentümer oder Verfügungsberechtigter **ein Fahrzeug** als Beförderungsmittel nutzt und als solcher **im nationalen** Einstellungsregister gemäß Artikel 43 registriert ist;

Geänderter Text

(18) „Halter“ die Person oder Stelle, die als Eigentümer oder Verfügungsberechtigter **eines Fahrzeugs dieses** als Beförderungsmittel nutzt und als solcher in **den Einstellungsregistern** gemäß Artikel 43 **und 43a** registriert ist;

Änderungsantrag 32

Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 2 – Nummer 18 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(18a) „Eigentümer“ die Person oder Stelle, in deren Eigentum ein Fahrzeug steht und die als Eigentümer in den Einstellungsregistern gemäß Artikel 43 und 43a registriert ist;

Begründung

Aus Gründen der Sicherheit und der Rechenschaftspflicht müssen im europäischen Einstellungsregister Angaben zum Eigentümer des Fahrzeugs enthalten sein.

Änderungsantrag 33

Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 2 – Nummer 26

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(26) „nationale Vorschriften“ alle auf Ebene der Mitgliedstaaten erlassenen

(26) „nationale Vorschriften“ alle auf Ebene der Mitgliedstaaten erlassenen

Vorschriften, die die Eisenbahnsicherheit betreffende oder technische Anforderungen enthalten und für **Eisenbahnunternehmen** gelten, unabhängig davon, welche Stelle diese Vorschriften erlässt;

verbindlichen Vorschriften, **die von den Mitgliedstaaten mitgeteilt worden sind und** die die Eisenbahnsicherheit betreffende oder technische Anforderungen enthalten und für **Akteure im Eisenbahnsektor** gelten, unabhängig davon, welche Stelle diese Vorschriften erlässt;

Begründung

Gemäß Artikel 14 der Richtlinie über die Interoperabilität („Nationale Vorschriften“) notifizieren die Mitgliedstaaten der Kommission das Verzeichnis der nationalen Vorschriften. Die einzelstaatlichen Vorschriften gelten für alle Akteure im Eisenbahnsektor und nicht nur für Eisenbahnunternehmen.

Änderungsantrag 34

Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 2 – Nummer 27 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(27a) „Verwendungsgebiet“ ein Netz oder Netze innerhalb in der Union, entweder in einem Mitgliedstaat oder in einer Gruppe von Mitgliedstaaten, in dem ein Fahrzeug nach seinem technischen Dossier technisch kompatibel ist;

Änderungsantrag 35

Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 2 – Nummer 27 b (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(27b) “isoliertes Eisenbahnnetz” ein Schienennetz eines Mitgliedstaats oder ein Teilnetz mit einer Spurweite von 1520 mm, das geographisch oder technisch von der Regelspurweite (1435 mm - im Folgenden „Normalspur“) abweicht und in das Eisenbahnnetz mit 1520 mm Spurweite zusammen mit Drittstaaten gut

*integriert ist, jedoch von dem
Normalschienennetz der Union isoliert ist.*

Änderungsantrag 36

Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 2 – Nummer 28

Vorschlag der Kommission

(28) „annehmbarer Konformitätsnachweis“ nicht verbindliche Stellungnahmen der Agentur, die aufzeigen, wie die Erfüllung der grundlegenden Anforderungen festgestellt werden kann;

Geänderter Text

(28) „annehmbarer Konformitätsnachweis“ nicht verbindliche Stellungnahmen der Agentur, die aufzeigen, wie die Erfüllung der grundlegenden Anforderungen festgestellt werden kann, ***um im Fall einer mangelhaften TSI vorübergehend – d. h. bis zur Änderung dieser TSI – Abhilfe zu schaffen;***

Begründung

Die Agentur kann aufzeigen, wie die Erfüllung der grundlegenden Anforderungen erreicht werden kann, falls eine TSI keine klare Definition enthält; dies gilt jedoch nur für einen begrenzten Zeitraum.

Änderungsantrag 37

Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 2 – Nummer 28 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(28a) „annehmbarer nationaler Konformitätsnachweis“ im Fall der Erfüllung der Bedingungen eines anderen, in einem Mitgliedstaat ausgestellten Konformitätsnachweises eine Konformitätsvermutung im Hinblick auf den betreffenden Teil der nationalen Vorschriften. Der betreffende annehmbare nationale Konformitätsnachweis wird der Agentur übermittelt.

Änderungsantrag 38

Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 2 – Nummer 31

Vorschlag der Kommission

(31) „Bevollmächtigter“ jede in der Union ansässige natürliche oder juristische Person, die von einem Hersteller schriftlich beauftragt wurde, in seinem Namen bestimmte Aufgaben wahrzunehmen;

Geänderter Text

(31) „Bevollmächtigter“ jede in der Union ansässige natürliche oder juristische Person, die von einem Hersteller **oder Auftraggeber** schriftlich beauftragt wurde, in seinem Namen bestimmte Aufgaben wahrzunehmen;

Änderungsantrag 39

Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 2 – Nummer 32

Vorschlag der Kommission

(32) „technische Spezifikation“ ein Dokument, in dem die technischen Anforderungen vorgeschrieben sind, denen ein Produkt, ein Verfahren oder eine Dienstleistung genügen müssen;

Geänderter Text

(32) „technische Spezifikation“ ein Dokument, in dem die technischen Anforderungen vorgeschrieben sind, denen ein Produkt, **ein Teilsystem**, ein Verfahren oder eine Dienstleistung genügen müssen;

Begründung

Die technischen Spezifikationen können auch Teilsysteme betreffen.

Änderungsantrag 40

Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 2 – Nummer 37

Vorschlag der Kommission

(37) „**behinderte** Menschen und Personen mit eingeschränkter Mobilität“ Personen mit dauerhaften oder vorübergehenden

Geänderter Text

(37) „Menschen **mit Behinderungen** oder Personen mit eingeschränkter Mobilität“ Personen mit dauerhaften oder

körperlichen, geistigen, intellektuellen oder sensorischen Beeinträchtigungen, die in Wechselwirkung mit verschiedenen Hindernissen der vollen, tatsächlichen und gleichberechtigten Benutzung von Beförderungsmitteln entgegenstehen können, oder Personen, die aufgrund ihres Alters bei der Benutzung von Beförderungsmitteln nur eingeschränkt mobil sind;

vorübergehenden körperlichen, geistigen, intellektuellen oder sensorischen Beeinträchtigungen, die in Wechselwirkung mit verschiedenen Hindernissen der vollen, tatsächlichen und gleichberechtigten Benutzung von Beförderungsmitteln entgegenstehen können, oder Personen, die aufgrund ihres Alters bei der Benutzung von Beförderungsmitteln nur eingeschränkt mobil sind **und daher auf eine Anpassung der Dienste angewiesen sind**;

Änderungsantrag 41

Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 3 – Absatz 2 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

2a. Kein Mensch darf auf Grund einer Behinderung unmittelbar oder mittelbar diskriminiert werden. Um allen Bürgern der Union die Vorteile zugute kommen zu lassen, die sich aus der Schaffung eines Raums ohne Binnengrenzen ergeben, stellen die Mitgliedstaaten sicher, dass das Eisenbahnsystem barrierefrei ist.

Änderungsantrag 42

Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 4 – Absatz 3

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

3. **Die** Teilsysteme müssen **im Einklang mit dieser Richtlinie** mit den zum Zeitpunkt **ihrer Inbetriebnahme, ihrer Erneuerung oder ihrer Umrüstung geltenden** TSI übereinstimmen; diese Übereinstimmung ist während der Verwendung jedes Teilsystems ständig

3. **Ortsfeste** Teilsysteme müssen mit den TSI übereinstimmen, **die** zum Zeitpunkt **der Erstbenennung einer notifizierten Stelle und spätestens zum Zeitpunkt der Erteilung der Baugenehmigung gelten; Fahrzeuge müssen mit den TSI und den nationalen Vorschriften übereinstimmen, die zum Zeitpunkt der Erstbenennung**

aufrechtzuerhalten.

einer notifizierten Stelle gelten. Diese Konformität und Übereinstimmung sind während der Verwendung jedes Teilsystems ständig aufrechtzuerhalten.

Begründung

Bei ortfesten Teilsystemen gestalten sich Planung, Genehmigung und Bau oft schwierig. Deshalb sollte, sobald nach einer bestimmten TSI mit dem Bau eines bestimmten Teilsystems begonnen worden ist, die Genehmigung für das Inverkehrbringen dieses Teilsystems gemäß der TSI erteilt werden, die zum Zeitpunkt der Erteilung der Baugenehmigung gilt. Ergeben sich während der Bauphase Änderungen an dieser TSI, darf sich dies nicht auf das Genehmigungsverfahren auswirken.

Änderungsantrag 43

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 4 – Absatz 4 – Buchstabe d

Vorschlag der Kommission

(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;

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. ***Dies beinhaltet die zu normenden Eisenbahnersatzteile gemäß Artikel 41 der Verordnung (EU) Nr... des Europäischen Parlaments und des Rates^{13a}. Das Verzeichnis der zu normenden Ersatzteile einschließlich der bestehenden Bauteile wird in jede TSI aufgenommen.***

^{13a} *Verordnung (EU) Nr.... des Europäischen Parlaments und des Rates vom.... über die Eisenbahnagentur der Europäischen Union und zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 881/2004 (ABL. L...)*

Begründung

Jede TSI sollte im Hinblick auf die Schaffung eines Binnenmarkts für Eisenbahnausrüstung ein Verzeichnis der zu normenden Ersatzteile beinhalten. Dies steht im Einklang mit dem Vorschlag der Kommission in Artikel 41 der Verordnung über die Eisenbahngentur der Europäischen Union.

Änderungsantrag 44

Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 4 – Absatz 4 – Buchstabe f

Vorschlag der Kommission

(f) die Strategie zur Anwendung der TSI angeben. Insbesondere sind die zu erreichenden Etappen und erforderlichenfalls Fristen für deren Abschluss festzulegen, damit sich schrittweise ein Übergang vom gegebenen Zustand zum Endzustand, in dem die TSI allgemein eingehalten werden, ergibt;

Geänderter Text

(f) die Strategie zur Anwendung der TSI angeben. Insbesondere sind die zu erreichenden Etappen und Fristen für deren Abschluss festzulegen, damit sich schrittweise ein Übergang vom gegebenen Zustand zum Endzustand, in dem die TSI allgemein eingehalten werden, ergibt. ***Der Zeitplan, durch den die Etappen festgelegt werden, ist mit einer Bewertung verknüpft, in der die absehbaren Kosten und der absehbare Nutzen seiner Umsetzung und die voraussichtlichen Auswirkungen auf die betroffenen Betreiber und Wirtschaftsbeteiligten analysiert werden;***

Begründung

Die Kommission führt die Möglichkeit ein, Fristen für die Umsetzung der TSI festzusetzen. Bei diesem Zeitplan für die Umsetzung sollte auch eine Bewertung vorgesehen werden, bei der die absehbaren Kosten und der absehbare Nutzen seiner Umsetzung und die voraussichtlichen Auswirkungen auf die betroffenen Betreiber und Wirtschaftsakteure berücksichtigt werden.

Änderungsantrag 45

Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 4 – Absatz 4 – Buchstabe i

Vorschlag der Kommission

(i) die ***vom Eisenbahnunternehmen nach***

Geänderter Text

(i) die zu kontrollierenden Parameter

Erteilung der Genehmigung für das Inverkehrbringen und vor der Entscheidung über die Inbetriebnahme des Fahrzeugs zu kontrollierenden Parameter ***sowie die für diese Kontrolle anzuwendenden Verfahren*** angeben, um die Kompatibilität zwischen Fahrzeugen und den Strecken, für die sie bestimmt sind, sicherzustellen.

angegeben, um die Kompatibilität zwischen Fahrzeugen und den Strecken, für die sie bestimmt sind, sicherzustellen.

Änderungsantrag 46

**Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 4 – Absatz 4 – Buchstabe i a (neu)**

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(ia) die spezifischen Parameter, die geprüft werden müssen, sowie Beschreibungen für die Erneuerung, die Verbesserung und den Austausch von Ersatzteilen oder Interoperabilitätskomponenten im Rahmen der Bestimmungen von Artikel 21 Absatz 3 angeben.

Änderungsantrag 47

**Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 5 – Absatz 1 a (neu)**

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

Ia. 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.

Änderungsantrag 48

Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 5 – Absatz 2 – Buchstabe b

Vorschlag der Kommission

(b) Die Agentur erarbeitet den TSI-Entwurf unter Zugrundelegung dieser Eckwerte. Gegebenenfalls berücksichtigt die Agentur den technischen Fortschritt, bereits durchgeführte Normungsarbeiten, bereits eingesetzte Arbeitsgruppen und anerkannte Forschungsarbeiten.

Eine Gesamtbewertung der absehbaren Kosten und des absehbaren Nutzens der Anwendung der TSI wird dem TSI-Entwurf beigelegt. In dieser Bewertung sind die zu erwartenden Auswirkungen auf alle betroffenen Betreiber und Wirtschaftsbeteiligten anzugeben.

Geänderter Text

(b) Die Agentur erarbeitet den TSI-Entwurf unter Zugrundelegung dieser Eckwerte. Gegebenenfalls berücksichtigt die Agentur den technischen Fortschritt, bereits durchgeführte Normungsarbeiten, bereits eingesetzte Arbeitsgruppen und anerkannte Forschungsarbeiten.

Eine Gesamtbewertung der absehbaren Kosten und des absehbaren Nutzens der Anwendung der TSI wird dem TSI-Entwurf beigelegt. In dieser Bewertung sind die zu erwartenden Auswirkungen auf alle betroffenen Betreiber und Wirtschaftsbeteiligten anzugeben **und die Anforderungen der Richtlinie .../... über die Sicherheit des Eisenbahnsystems in der Europäischen Union zu berücksichtigen. Die Mitgliedstaaten beteiligen sich an dieser Bewertung, indem sie gegebenenfalls die verlangten Angaben übermitteln.**

Änderungsantrag 49

Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 5 – Absatz 4

Vorschlag der Kommission

4. Die Kommission kann während **der** Ausarbeitung der TSI alle Aufträge erteilen oder alle Empfehlungen abgeben, die für die Gestaltung der TSI sowie für die Kosten-Nutzen-Analyse zweckdienlich sind. Insbesondere kann die Kommission verlangen, dass Alternativlösungen geprüft und die Bewertung der Kosten und des Nutzens dieser Alternativlösungen in den dem TSI-Entwurf beizufügenden Bericht

Geänderter Text

4. **Der in Artikel 48 genannte Ausschuss wird regelmäßig über die Arbeiten zur** Ausarbeitung der TSI **unterrichtet**. Die Kommission kann **auf Antrag des Ausschusses** während **dieser Arbeiten** alle Aufträge erteilen oder alle Empfehlungen abgeben, die für die Gestaltung der TSI sowie für die Kosten-Nutzen-Analyse zweckdienlich sind. Insbesondere kann die Kommission **auf Antrag eines**

aufgenommen werden.

Mitgliedstaats verlangen, dass Alternativlösungen geprüft und die Bewertung der Kosten und Nutzen dieser Alternativlösungen in den dem TSI-Entwurf beizufügenden Bericht aufgenommen werden.

Begründung

Gemäß Artikel 48 wird die Kommission von dem durch Artikel 21 der Richtlinie 96/48/EG eingesetzten Ausschuss unterstützt.

Änderungsantrag 50

Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 5 – Absatz 7

Vorschlag der Kommission

(7) Die Agentur erstellt gemäß Artikel 6 der Verordnung (EU) Nr. .../... [Agenturverordnung] die Liste der zu konsultierenden Nutzerverbände und Organisationen und hält sie regelmäßig auf dem neuesten Stand. Auf Antrag eines Mitgliedstaats oder auf Betreiben der Kommission kann diese Liste überprüft und aktualisiert werden.

Geänderter Text

(7) Die Agentur erstellt gemäß Artikel 6 der Verordnung (EU) Nr. .../... [Agenturverordnung] die Liste der zu konsultierenden Nutzerverbände und Organisationen und hält sie regelmäßig auf dem neuesten Stand. Auf Antrag eines Mitgliedstaats oder auf Betreiben der Kommission kann diese Liste, **die repräsentative Verbände und Organisationen aller Mitgliedstaaten umfassen muss**, überprüft und aktualisiert werden.

Änderungsantrag 51

Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 5 – Absatz 8

Vorschlag der Kommission

(8) Bei der Ausarbeitung, Annahme und Überarbeitung der TSI wird die Meinung der Sozialpartner hinsichtlich der in Artikel 4 Absatz 4 Buchstabe g **genannten** Bedingungen berücksichtigt. Zu diesem Zweck konsultiert die Agentur die

Geänderter Text

(8) Bei der Ausarbeitung, Annahme und Überarbeitung der TSI wird die Meinung der **repräsentativen** Sozialpartner **in allen Mitgliedstaaten** hinsichtlich der Bedingungen berücksichtigt, **die** in Artikel 4 Absatz 4 Buchstabe g **sowie in**

Sozialpartner, bevor sie der Kommission Empfehlungen zu den TSI und ihren Änderungen übermittelt. Die Sozialpartner werden im Rahmen des Ausschusses für den sektoralen Dialog gehört, der mit dem Beschluss 98/500/EG der Kommission vom 20. Mai 1998 über die Einsetzung von Ausschüssen für den sektoralen Dialog zur Förderung des Dialogs zwischen den Sozialpartnern auf europäischer Ebene¹⁵ eingesetzt wurde. Die Sozialpartner geben ihre Stellungnahme innerhalb von drei Monaten ab.

jeder anderen TSI genannt sind, die unmittelbar oder mittelbar das beteiligte Personal betrifft. Zu diesem Zweck konsultiert die Agentur die Sozialpartner, bevor sie der Kommission Empfehlungen zu den TSI und ihren Änderungen übermittelt. Die Sozialpartner werden im Rahmen des Ausschusses für den sektoralen Dialog gehört, der mit dem Beschluss 98/500/EG der Kommission vom 20. Mai 1998 über die Einsetzung von Ausschüssen für den sektoralen Dialog zur Förderung des Dialogs zwischen den Sozialpartnern auf europäischer Ebene¹⁵ eingesetzt wurde. Die Sozialpartner geben ihre Stellungnahme innerhalb von drei Monaten ab.

¹⁵ ABl. L 225 vom 12.08.98, S. 27. Beschluss, zuletzt geändert durch die Verordnung (EG) Nr. 1792/2006 der Kommission (ABl. L 362 vom 20.12.06, S. 1).

¹⁵ ABl. L 225, 12.08.98, S. 27. Beschluss, zuletzt geändert durch die Verordnung (EG) Nr. 1792/2006 (ABl. L 362 vom 20.12.2006, S. 1).

Änderungsantrag 52

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

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

3a. Mitglieder des Netzes von Vertretungsgremien können über die Kommission Berichte über Mängel in den TSI beantragen. Der Antragsteller wird über diese Entscheidung unterrichtet. Die Kommission gibt eine ordnungsgemäße Erklärung für jegliche Ablehnung ab.

Begründung

Da die Eisenbahnbranche die Risiken und Kosten einer Verzögerung des Vorhabens trägt, sollte sie das Recht haben, nicht nur Beiträge zu leisten, sondern auch über die Gründe für eine Ablehnung unterrichtet zu werden.

Änderungsantrag 53

Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 7 – Absatz 1 – Buchstabe c

Vorschlag der Kommission

(c) bei Vorhaben, die die Erneuerung, Erweiterung oder Umrüstung eines bestehenden Teilsystems oder eines Teils davon betreffen, wenn die Anwendung dieser TSI die Wirtschaftlichkeit des Vorhabens beeinträchtigen würde.

Geänderter Text

(c) bei Vorhaben, die die Erneuerung, Erweiterung oder Umrüstung eines bestehenden Teilsystems oder eines Teils davon betreffen, wenn die Anwendung dieser TSI die Wirtschaftlichkeit des Vorhabens **erheblich** beeinträchtigen würde.

Begründung

Die Wirtschaftlichkeit eines Vorhabens darf nicht als Vorwand für die Nichtanwendung der TSI dienen.

Änderungsantrag 54

Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 8 – Absatz 1 – Unterabsatz 1 – Buchstabe b

Vorschlag der Kommission

(b) in ihrem Einsatzbereich bestimmungsgemäß verwendet sowie ordnungsgemäß installiert und instand gehalten werden.

Geänderter Text

(b) in ihrem Einsatzbereich **im Sinne von Artikel 2 (Nummer 27a)** bestimmungsgemäß verwendet sowie ordnungsgemäß installiert und instand gehalten werden.

Begründung

Um mehr Klarheit zu erreichen und Zweifel auszuräumen, ist es notwendig, auf die Definition des Begriffs „Einsatzbereich“ zu verweisen.

Änderungsantrag 55

Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 8 – Absatz 2 – Unterabsatz 1

Vorschlag der Kommission

Die Mitgliedstaaten dürfen in ihrem Hoheitsgebiet das Inverkehrbringen von

Geänderter Text

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 erfolgt sind.

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 erfolgt sind.

Ein Mitgliedstaat darf die Inbetriebnahme von Interoperabilitätskomponenten weder verbieten, beschränken noch erschweren, die für einen Bereich anerkannt sind, für den sie bestimmt ist, wenn sich dieser Bereich in seinem Hoheitsgebiet befindet.

Begründung

Durch diesen neuen Unterabsatz wird der Gedanke gestärkt, möglichst weit gehend die zusätzlichen Anforderungen an eine Komponente zu verringern, die bereits für einen Einsatzbereich anerkannt ist. Ausdrücklich wird geregelt, dass ein Staat nicht berechtigt ist, Hindernisse für die Betriebsgenehmigung aufzustellen, wenn sich dieser Bereich in seinem Hoheitsgebiet befindet. Offensichtlich ist diese Komponente außerhalb des Bereichs, für den sie anerkannt ist, nicht interoperabel.

Änderungsantrag 56

Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 8 – Absatz 2 – Unterabsatz 2

Vorschlag der Kommission

Die Kommission ***legt im Wege von Durchführungsrechtsakten*** den Umfang und Inhalt der EG-Konformitäts- und der Gebrauchstauglichkeitserklärung für Interoperabilitätskomponenten, ***ihr Format sowie Einzelheiten zu den darin enthaltenen Informationen fest. Diese Durchführungsrechtsakte werden nach dem in Artikel 48 Absatz 3 genannten Prüfverfahren erlassen.***

Geänderter Text

Die Kommission ***wird ermächtigt, gemäß Artikel 46 Durchführungsrechtsakte betreffend*** den Umfang und Inhalt der EG-Konformitäts- und der Gebrauchstauglichkeitserklärung für Interoperabilitätskomponenten ***zu erlassen.***

Änderungsantrag 57

Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 8 – Absatz 2 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

2a. Die Kommission legt im Wege von Durchführungsrechtsakten Format und Angaben zu den in der EG-Konformitäts- und der Gebrauchstauglichkeitserklärung für Interoperabilitätskomponenten enthaltenen Informationen fest. Diese Durchführungsrechtsakte werden nach dem in Artikel 48 Absatz 3 genannten Prüfverfahren erlassen.

Änderungsantrag 58

Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 11 – Absatz 2

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

2. Die Kommission konsultiert die betroffenen Parteien umgehend. Stellt die Kommission nach dieser Konsultation fest, dass die Maßnahme begründet ist, so unterrichtet sie davon unverzüglich den Mitgliedstaat, der die Maßnahme getroffen hat. Stellt die Kommission nach dieser Konsultation fest, dass die Maßnahme unbegründet ist, so unterrichtet sie davon unverzüglich den Mitgliedstaat, der die Maßnahme getroffen hat, sowie den Hersteller oder seinen in der Union ansässigen Bevollmächtigten.

2. Die Agentur eröffnet im Auftrag der Kommission unverzüglich und auf jeden Fall innerhalb von 20 Tagen das Konsultationsverfahren mit den betroffenen Parteien. Nach dieser Konsultation stellt die Agentur fest, ob die Maßnahme begründet ist. Die Agentur unterrichtet die Kommission, den Mitgliedstaat, der die diesbezügliche Maßnahme getroffen hat, sowie den Hersteller oder seinen in der Union ansässigen Bevollmächtigten unverzüglich davon.

Änderungsantrag 59

Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 11 – Absatz 4

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

4. Die Kommission stellt sicher, dass die

entfällt

Mitgliedstaaten über den Verlauf und die Ergebnisse dieses Verfahrens unterrichtet werden.

Änderungsantrag 60

Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 13 – Absatz 1

Vorschlag der Kommission

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

Geänderter Text

1. Die Mitgliedstaaten und die Agentur gehen davon aus, dass strukturelle Teilsysteme, die Bestandteil des Eisenbahnsystems sind und für die **gegebenenfalls** eine EG-Prüferklärung vorliegt, **die gemäß Artikel 15 unter Bezugnahme auf die TSI oder die gemäß Artikel 15a unter Bezugnahme auf notifizierte nationale Vorschriften ausgestellte Prüferklärung oder in Bezug auf beide ausgestellt wurde**, interoperabel sind und den grundlegenden Anforderungen entsprechen.

Änderungsantrag 61

Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 13 – Absatz 2

Vorschlag der Kommission

2. Die Interoperabilität eines strukturellen Teilsystems, das Bestandteil des Eisenbahnsystems ist, wird im Hinblick auf die Erfüllung der grundlegenden Anforderungen anhand der TSI und der gemäß Absatz 3 notifizierte nationalen Vorschriften überprüft.

Geänderter Text

entfällt

Änderungsantrag 62

Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 13 – Absatz 2 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

2a. Der Entscheidung zur Erteilung einer Genehmigung liegen diejenigen TSI und notifizierten nationalen Vorschriften zugrunde, die zum Zeitpunkt der Antragsstellung anwendbar sind.

Begründung

Grundlage der Entscheidung über eine Fahrzeugzulassung sind bisher die Bestimmungen, wie sie zum Zeitpunkt der Entscheidung der Behörde gelten. Da zwischen Antragsstellung und Entscheidung in der Vergangenheit teilweise mehrere Jahre liegen konnten, mussten Neuregelungen, die in diesem Zeitraum erlassen wurden, im laufenden Verfahren nachträglich berücksichtigt werden. Mit dem "Einfrieren" der Zulassungsaufforderung zum Zeitpunkt der Antragsstellung wird Planungssicherheit für den Antragsteller hergestellt und die Kosten sowie die Dauer des Genehmigungsverfahrens reduziert.

Änderungsantrag 63

Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 13 – Absatz 3 – Einleitung

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

3. Die Mitgliedstaaten erstellen in den folgenden Fällen für jedes Teilsystem ein Verzeichnis der für die Anwendung der grundlegenden Anforderungen gebräuchlichen nationalen Vorschriften :

3. Die Mitgliedstaaten erstellen in den folgenden Fällen für jedes Teilsystem ein Verzeichnis der für die Anwendung der grundlegenden Anforderungen gebräuchlichen nationalen Vorschriften ***und/oder annehmbaren nationalen Konformitätsnachweisen:***

Änderungsantrag 64

Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 13 – Absatz 3 – Buchstabe d a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(da) bei Netzen und Fahrzeugen, die nicht von den TSI abgedeckt werden;

Änderungsantrag 65

Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 13 – Absatz 3 – Buchstabe d b (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(db) aus Gründen, welche die Sicherheit eines oder mehrerer Mitgliedstaaten betreffen, sofern diese Gründe nachgewiesen werden und vorbehaltlich der Vorrechte der Agentur.

Änderungsantrag 66

Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 14 – Absatz 1 – Einleitung

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

1. Die Mitgliedstaaten notifizieren der Kommission das in Artikel 13 Absatz 3 genannte Verzeichnis nationaler Vorschriften **entweder**

1. Die Mitgliedstaaten notifizieren der Kommission **und der Agentur** das in Artikel 13 Absatz 3 genannte **verwendete** Verzeichnis nationaler Vorschriften **in folgenden Fällen:**

Änderungsantrag 67

Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 14 – Absatz 1 – Buchstabe a

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(a) bei jeder Änderung des Verzeichnisses der Vorschriften, **oder**

(a) bei jeder Änderung des Verzeichnisses der Vorschriften,

Änderungsantrag 68

Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 14 – Absatz 1 – Buchstabe b

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(b) **nach der Beantragung der** Nichtanwendung der TSI gemäß Artikel 7, **oder**

(b) **wenn die** Nichtanwendung der TSI gemäß Artikel 7 **beantragt wird,**

Änderungsantrag 69

Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 14 – Absatz 1 – Buchstabe c a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

***(ca) wenn die nationale(n) Vorschrift(en)
bis zum Inkrafttreten dieser Richtlinie
noch nicht notifiziert worden ist/sind;***

Änderungsantrag 70

Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 14 – Absatz 1 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

***1a. Innerhalb eines Monats nach dem
Inkrafttreten dieser Richtlinie notifizieren
die Mitgliedstaaten der Kommission jede
bestehende nationale Vorschrift, die zum
Zeitpunkt des Inkrafttretens dieser
Richtlinie noch nicht notifiziert worden
war.***

Änderungsantrag 71

Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 14 – Absatz 2

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

2. Die Mitgliedstaaten melden ***der Agentur und der Kommission*** mit Hilfe des geeigneten IT-Systems den vollständigen Wortlaut der geltenden nationalen Vorschriften gemäß Artikel 23 der Verordnung (EU) Nr. .../... [Agenturverordnung].

2. Die Mitgliedstaaten melden mit Hilfe des geeigneten IT-Systems den vollständigen Wortlaut der geltenden nationalen Vorschriften gemäß Artikel 23 der Verordnung (EU) Nr. .../... [Agenturverordnung].

Änderungsantrag 72

Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 14 – Absatz 4

Vorschlag der Kommission

4. Beabsichtigt ein Mitgliedstaat die Einführung einer neuen nationalen Vorschrift, so **übermittelt** er der Agentur und der Kommission mit Hilfe des geeigneten IT-Systems den entsprechenden Entwurf gemäß Artikel 23 der Verordnung (EU) Nr. .../... [Agenturverordnung].

Geänderter Text

4. Beabsichtigt ein Mitgliedstaat die Einführung einer neuen nationalen Vorschrift, so **unterbreitet** er der Agentur und der Kommission **mindestens drei Monate vor dem geplanten Inkrafttreten der vorgeschlagenen neuen Vorschrift unter Angabe des Grundes für ihre Einführung gemäß Artikel 21 der Verordnung (EU) Nr. .../... [Agenturverordnung]** mit Hilfe des geeigneten IT-Systems den entsprechenden Entwurf gemäß Artikel 23 der Verordnung (EU) Nr. .../... [Agenturverordnung].

Begründung

Für dringende Präventivmaßnahmen (z. B. nach einem Unfall oder Zwischenfall) sollte ein Dringlichkeitsverfahren vorgesehen werden. Dabei müsste die Eisenbahnagentur die Vorschrift zwar noch immer genehmigen, doch könnte die Vorschrift unverzüglich für einen begrenzten Zeitraum (zwei Monate) angewendet werden, bevor die Agentur über die Genehmigung entscheidet. Die Agentur sollte auf diese Weise für die Harmonisierung der Vorschriften Sorge tragen, falls diese mehrere Mitgliedstaaten betreffen.

Änderungsantrag 73

Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 14 – Absatz 4 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

4a. Notifizieren die Mitgliedstaaten eine bestehende oder neue Vorschrift, weisen sie die Notwendigkeit dieser Vorschrift nach, um eine grundlegende Anforderung zu erfüllen, die noch nicht von der einschlägigen TSI abgedeckt wird. Den Mitgliedstaaten ist nicht gestattet, irgendeine nationale Vorschrift zu notifizieren, ohne diese Notwendigkeit zu begründen.

Innerhalb von zwei Monaten prüft die Agentur den Entwurf der Vorschrift und richtet eine Empfehlung an die Kommission. Die Kommission billigt den Entwurf der Vorschrift oder lehnt ihn ab. Nur im Rahmen dringender Präventivmaßnahmen können die Mitgliedstaaten unverzüglich eine neue Vorschrift annehmen und anwenden; diese gilt dann für einen Zeitraum von zwei Monaten. Betrifft eine solche Vorschrift mehrere Mitgliedstaaten, so ist die Kommission in Zusammenarbeit mit der Agentur und den nationalen Sicherheitsbehörden für die Harmonisierung der Vorschrift auf Unionsebene zuständig.

Begründung

Der Mitgliedstaat rechtfertigt die Notwendigkeit einer (bestehenden oder neuen) spezifischen nationalen Vorschrift. Dieser Nachweis erfolgt zusammen mit der notifizierten Vorschrift. Ist diese Begründung für die Agentur akzeptabel, kann die Vorschrift notifiziert und veröffentlicht werden, anderenfalls muss sie von dem Mitgliedstaat geändert oder zurückgezogen werden.

Änderungsantrag 74

Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 14 – Absatz 8 – Unterabsatz 1

Vorschlag der Kommission

1. Die Kommission legt im Wege von Durchführungsrechtsakten eine Einstufung der notifizierten nationalen Vorschriften in verschiedene Gruppen fest, um die Prüfung der Kompatibilität zwischen ortsfester und mobiler Ausrüstung zu erleichtern. Diese Durchführungsrechtsakte werden nach dem in Artikel 48 Absatz 3 genannten Prüfverfahren erlassen.

Geänderter Text

1. Die Kommission legt im Wege von Durchführungsrechtsakten eine Einstufung der notifizierten nationalen Vorschriften in verschiedene Gruppen fest, um **die länderübergreifende Anerkennung in den einzelnen Mitgliedstaaten und** die Prüfung der Kompatibilität zwischen ortsfester und mobiler Ausrüstung zu erleichtern. Diese Durchführungsrechtsakte werden nach dem in Artikel 48 Absatz 3 genannten Prüfverfahren erlassen. **Die Agentur klassifiziert im Einklang mit diesen Durchführungsrechtsakten die nationalen Vorschriften, die nach diesem Artikel**

notifiziert wurden, und veröffentlicht sie in dem entsprechenden Register. In diesem Register wird auch jedes annehmbare nationale Nachweisverfahren aufgelistet.

Begründung

Dieser Änderungsantrag führt erneut den großen Schritt vorwärts ein, den die aktuelle Richtlinie in Bezug auf die länderübergreifende Anerkennung getan hat. Die nationalen Vorschriften sollten auch klassifiziert werden, um die länderübergreifende Anerkennung zu erleichtern. Derzeit werden als „A“ eingestufte nationale Vorschriften nur einmal überprüft. Das Register enthält die annehmbaren nationalen Konformitätsnachweise.

Änderungsantrag 75

**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 76

**Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 15 – Absatz 4**

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

4. Änderungen des in Absatz 3 genannten technischen Dossiers, die Auswirkungen auf die durchgeführten Prüfungen haben, erfordern die Ausstellung einer neuen EG-Prüferklärung.

4. Umrüstungen erfordern die Ausstellung einer neuen EG-Prüferklärung.

Begründung

Dieser Absatz sollte im Einklang mit der Bestimmung des Begriffs "Umrüstung" nach Artikel 2 Absatz 12 vereinfacht werden.

Änderungsantrag 77

Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 15 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

Artikel 15 a

Verfahren zur Erstellung der Prüferklärung bei nationalen Vorschriften

Die Verfahren zur Erstellung der in Artikel 15 genannten EG-Prüferklärung gelten gegebenenfalls auch für die Erstellung der Prüferklärung für nationale Vorschriften.

Die Mitgliedstaaten ernennen die Stellen, die für die Durchführung des Prüfverfahrens für nationale Vorschriften zuständig sind, im Einklang mit Kapitel VI.

Änderungsantrag 78

Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 15 – Absatz 7

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

7. Die Kommission legt im Wege von Durchführungsrechtsakten Folgendes

entfällt

fest:

(a) die Prüfverfahren für Teilsysteme, einschließlich Grundsätzen, Inhalt, Verfahren und Unterlagen im Zusammenhang mit dem EG-Prüfverfahren und dem Prüfverfahren für nationale Vorschriften;

(b) die Muster der EG-Prüferklärung und der Prüferklärung für nationale Vorschriften sowie Muster für Unterlagen des der Prüferklärung beizufügenden technischen Dossiers.

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

Änderungsantrag 79

**Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 15 – Absatz 7 a (neu)**

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

7a. Die Kommission wird ermächtigt, gemäß Artikel 46 Durchführungsrechtsakte zu erlassen, um die Prüfverfahren für Teilsysteme einschließlich Grundsätzen, Inhalt, Verfahren und Unterlagen im Zusammenhang mit dem EG-Prüfverfahren und dem Prüfverfahren für nationale Vorschriften festzulegen.

Änderungsantrag 80

**Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 15 – Absatz 7 b (neu)**

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

7b. Die Kommission legt im Wege von Durchführungsrechtsakten die Muster der EG-Prüferklärung und der Prüferklärung für nationale Vorschriften

sowie Muster für Unterlagen, die in dem der Prüferklärung beizufügenden technischen Dossier enthalten sein müssen, fest.

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

Änderungsantrag 81

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 **nicht im ERTMS** oder in ihrem Hoheitsgebiet installierten oder betriebenen Teilsysteme „Energie“ und „Infrastruktur“ **sowie die Inbetriebnahme der Teilsysteme „streckenseitige Zugsteuerung/Zugsicherung und Signalgebung“**. Die nationalen Sicherheitsbehörden berücksichtigen die **Stellungnahme der Agentur, wenn TEN-T-Korridore oder grenzübergreifende Abschnitte betroffen sind.**

Die Agentur genehmigt grenzüberschreitende Infrastrukturen mit einem einzigen Infrastrukturbetreiber.

Änderungsantrag 82

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

Vorschlag der Kommission

Die Agentur erteilt Genehmigungen **für die Inbetriebnahme der** in der Union **installierten oder betriebenen Teilsysteme**

Geänderter Text

Die Agentur erteilt Genehmigungen für **das ERTMS in enger Zusammenarbeit mit den Sicherheitsbehörden. Bevor die**

**„streckenseitige
Zugsteuerung/Zugsicherung und
Signalgebung“.**

**Agentur das ERTMS genehmigt, ist die
nationale Sicherheitsbehörde zuständig,
die betriebliche Kompatibilität mit den
nationalen Netzen zu überprüfen. Die
Agentur sorgt für die einheitliche
Anwendung des ERTMS in der Union.**

Änderungsantrag 83

Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 18 – Absatz 2 – Unterabsatz 2 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

**2a. Im Falle des ERTMS konsultiert die
Agentur die zuständige nationale
Sicherheitsbehörde innerhalb eines
Monats nach Eingang des vollständigen
Antrags, um einen kohärenten Ausbau
des ERTMS in der Union zu
gewährleisten. Die nationale
Sicherheitsbehörde gibt innerhalb von
zwei Monaten gegenüber der Agentur
eine Stellungnahme zur technischen und
operativen Kompatibilität des Teilsystems
mit den Fahrzeugen ab, die auf dem
relevanten Teilstück dieses Netzes
betrieben werden sollen. Die Agentur
trägt dieser Stellungnahme vor einer
Erteilung der Genehmigung so weit wie
möglich Rechnung; stimmt sie der
Stellungnahme nicht zu, so teilt sie dies
unter Angabe der Gründe der nationalen
Sicherheitsbehörde mit. Die
Verpflichtungen der Agentur als
Systembehörde im Sinne des Kapitels 6
der Verordnung (EU) Nr. .../... [Agentur-
Verordnung] werden durch diesen Artikel
nicht berührt.**

**Stimmt die Agentur einer negativen
Bewertung seitens einer nationalen
Sicherheitsbehörde nicht zu, so teilt sie
dies der betreffenden Behörde unter
Angabe der Gründe mit. Die Agentur und**

die nationale Sicherheitsbehörde arbeiten zusammen, um zu einer für alle Seiten annehmbaren Lösung zu gelangen. Erforderlichenfalls wird auch der Antragsteller in den Prozess einbezogen, wenn die Agentur und die nationale Sicherheitsbehörde dies beschließen. Kann nicht innerhalb eines Monats, nachdem die Agentur die nationale Sicherheitsbehörde über ihre Nichtzustimmung unterrichtet hat, eine für alle Seiten annehmbare Bewertung erzielt werden, so trifft die Agentur die endgültige Entscheidung, es sei denn, die nationale Sicherheitsbehörde hat die Angelegenheit zur Streitbeilegung an die gemäß Artikel 51 der Verordnung (EU) Nr. .../...[Agenturverordnung] eingerichtete Beschwerdekammer verwiesen. Die Beschwerdekammer entscheidet innerhalb eines Monats nach dem Antrag der nationalen Sicherheitsbehörde, ob der Entwurf der Entscheidung der Agentur bestätigt wird.

Jede Entscheidung, mit der eine Genehmigung der Inbetriebnahme ortsfester Einrichtungen versagt wird, ist von der Agentur gebührend zu begründen. Der Antragsteller kann innerhalb eines Monats nach Eingang einer ablehnenden Entscheidung einen Antrag stellen, dass die Agentur ihre Entscheidung überprüfen möge. Diesem Antrag wird eine Begründung beigefügt. Die Agentur verfügt nach dem Zeitpunkt des Eingangs des Antrags auf Überprüfung über eine Frist von zwei Monaten, um ihre Entscheidung zu bestätigen oder zu widerrufen. Wird die ablehnende Entscheidung der Agentur bestätigt, so kann der Antragsteller bei der gemäß Artikel 51 der Verordnung (EU) Nr. .../... [Agenturverordnung] benannten Beschwerdekammer Widerspruch einlegen.

Änderungsantrag 84

Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 18 – Absatz 3 – Buchstabe c a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(ca) die Prüferklärung bei nationalen Vorschriften

Änderungsantrag 85

Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 18 – Absatz 3 – Unterabsatz 1 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

Innerhalb eines Monats nach Eingang des Antrags des Antragstellers teilt die Agentur oder die nationale Sicherheitsbehörde, je nachdem, welche Behörde zuständig ist, dem Antragsteller mit, dass das Dossier vollständig ist, oder sie fordert unter Setzung einer angemessenen Frist die Übermittlung dieser Informationen an.

Änderungsantrag 86

Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 18 – Absatz 4

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

4. Bei einer Erneuerung oder Umrüstung bestehender Teilsysteme reicht der Antragsteller bei der nationalen Sicherheitsbehörde (für die Teilsysteme „Energie“ und „Infrastruktur“) oder der Agentur (für die Teilsysteme „streckenseitige Zugsteuerung/Zugsicherung und Signalgebung“) ein Dossier mit der

4. Bei einer Erneuerung oder Umrüstung bestehender Teilsysteme reicht der Antragsteller bei der nationalen Sicherheitsbehörde (für die Teilsysteme „Energie“ und „Infrastruktur“ ***und für streckenseitige Teilsysteme für die Zugsteuerung, Zugsicherung und Signalgebung, die nicht ERTMS sind***) oder der Agentur (für ***ERTMS und für***

Beschreibung des Projekts ein. Die nationale Sicherheitsbehörde oder die Agentur prüft dieses Dossier und entscheidet anhand der Kriterien in Absatz 5, ob eine neue Inbetriebnahmegenehmigung erforderlich ist. Die nationale Sicherheitsbehörde und die Agentur treffen ihre Entscheidungen innerhalb einer angemessenen, im Voraus festgelegten Frist, spätestens jedoch **vier** Monate nach Eingang aller erforderlichen Informationen.

grenzüberschreitende Infrastrukturen mit einem einzigen Infrastrukturbetreiber) ein Dossier mit der Beschreibung des Projekts ein. Die nationale Sicherheitsbehörde oder die Agentur prüft dieses Dossier und entscheidet anhand der Kriterien in Absatz 5, ob eine neue Inbetriebnahmegenehmigung erforderlich ist. Die nationale Sicherheitsbehörde und die Agentur treffen ihre Entscheidungen innerhalb einer angemessenen, im Voraus festgelegten Frist, spätestens jedoch **drei** Monate nach Eingang aller erforderlichen Informationen.

Änderungsantrag 87

Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 19 – Absatz 1

Vorschlag der Kommission

1. **Die** Teilsysteme „**Fahrzeuge**“ und „**fahrzeugseitige Zugsteuerung/Zugsicherung und Signalgebung**“ dürfen vom Antragsteller nur in Verkehr gebracht werden, wenn sie so konstruiert, gebaut und installiert werden, dass die grundlegenden Anforderungen in Anhang III erfüllt sind.

Geänderter Text

1. **Mobile** Teilsysteme dürfen vom Antragsteller nur in Verkehr gebracht werden, wenn sie so konstruiert, gebaut und zusammengesetzt werden, dass die grundlegenden Anforderungen in Anhang III erfüllt sind.

Änderungsantrag 88

Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 20 – Absatz 1

Vorschlag der Kommission

1. Fahrzeuge dürfen erst in Verkehr gebracht werden, nachdem **die Agentur** die Genehmigung für das Inverkehrbringen gemäß **Absatz 5 erteilt hat**.

Geänderter Text

1. Fahrzeuge dürfen erst in Verkehr gebracht werden, nachdem **sie** die Genehmigung für das Inverkehrbringen gemäß **diesem Artikel erhalten haben**.

Änderungsantrag 89

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 20 – Absatz 1 – Unterabsatz 1 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

Die Fahrzeuggenehmigung muss Folgendes enthalten:

(a) das Verwendungsgebiet;

(b) die Werte der in den TSI und gegebenenfalls in den nationalen Vorschriften genannten Parameter, die für die Prüfung der technischen Kompatibilität des Fahrzeugs mit dem Verwendungsgebiet von Belang sind;

(c) die Einhaltung der einschlägigen TSI und nationalen Vorschriftenwerke in Bezug auf die in Buchstabe b genannten Parameter;

(d) die Bedingungen für die Fahrzeugnutzung und alle sonstigen Einschränkungen.

Änderungsantrag 90

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 20 – Absatz 2

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

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

2. Die Fahrzeuggenehmigung wird auf der Grundlage eines vom Antragsteller erstellten technischen Dossiers über das Fahrzeug oder den Fahrzeugtyp ausgestellt, das Belege für Folgendes enthält:

einschlägigen TSI und den nationalen Vorschriften, die sich auf diese Parameter beziehen.

– in Bezug auf die mobilen Teilsysteme, aus denen das Fahrzeug besteht:

(a) die geeignete Prüferklärung gemäß Artikel 19;

(b) die technische Kompatibilität in dem Fahrzeug;

(c) sichere Integration in dem Fahrzeug;

– in Bezug auf das Fahrzeug:

die technische Kompatibilität des Fahrzeugs mit den Netzen in dem Verwendungsgebiet.

Änderungsantrag 91

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 20 – Absatz 2 – Unterabsatz 1 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

Die technische Kompatibilität wird auf der Grundlage der einschlägigen TSI und gegebenenfalls nationaler Vorschriften und Register festgelegt. Wenn Prüffahrten erforderlich sind, um die technische Kompatibilität des Fahrzeugs durch Unterlagen nachzuweisen, können die nationalen Sicherheitsbehörden dem Antragsteller befristete Genehmigungen zur Nutzung des Fahrzeugs für praktische Erprobungen im Netz erteilen. Der Infrastrukturbetreiber unternimmt im Benehmen mit dem Antragsteller alle Anstrengungen, um sicherzustellen, dass alle Prüffahrten innerhalb eines Monats nach Eingang des Antrags des Antragstellers stattfinden können. Gegebenenfalls ergreift die nationale Sicherheitsbehörde Maßnahmen, um sicherzustellen, dass Prüffahrten

stattfinden können.

Die sichere Integration der Teilsysteme in dem Fahrzeug erfolgt auf der Grundlage der einschlägigen TSI, der gemeinsamen Sicherheitsmethoden, wie sie in Artikel 6 der Richtlinie .../... [über die Sicherheit des Eisenbahnsystems in der Europäischen Union] und gegebenenfalls nationaler Vorschriften.

Änderungsantrag 92

Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 20 – Absatz 3

Vorschlag der Kommission

3. In der Genehmigung für das Inverkehrbringen von Fahrzeugen können einsatzspezifische Auflagen und andere Einschränkungen enthalten sein.

Geänderter Text

3. Die Agentur erteilt eine Fahrzeuggenehmigung, nachdem sie die in Absatz 2 genannten Bestandteile der Unterlagen innerhalb einer angemessenen, im Voraus festgelegten Frist, spätestens jedoch vier Monate nach Eingang aller erforderlichen Informationen des Antragstellers, geprüft hat. Binnen eines Monats teilt die Agentur dem Antragsteller mit, ob die Unterlagen vollständig sind oder nicht. Jede ablehnende Entscheidung in Bezug auf einen Antrag wird ausreichend begründet.

Die Genehmigungen werden in allen Mitgliedstaaten anerkannt.

Die Agentur übernimmt die gesamte Verantwortung für die von ihr ausgestellten Genehmigungen.

Änderungsantrag 93

Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 20 – Absatz 4

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

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 94

**Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 20 – Absatz 3 a (neu)**

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

3a. Während des in Artikel Xa genannten Übergangszeitraums kann der Antragsteller wählen, ob er seinen Antrag für eine Fahrzeuggenehmigung bei der Agentur oder bei der zuständigen nationalen Sicherheitsbehörde einreicht.

Änderungsantrag 95

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

Vorschlag der Kommission

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. Die Genehmigungen sind in allen Mitgliedstaaten gültig.

Geänderter Text

Jede Entscheidung, mit der die Genehmigung eines Fahrzeugs abgelehnt wird, ist gebührend zu begründen. Der Antragsteller kann innerhalb eines Monats nach Eingang der ablehnenden Entscheidung beantragen, dass die Agentur bzw. die nationale Sicherheitsbehörde die Entscheidung überprüft. Die Agentur bzw. die nationale Sicherheitsbehörde verfügt nach dem Zeitpunkt des Eingangs des Antrags auf Überprüfung über eine Frist von zwei Monaten, um ihre Entscheidung zu bestätigen oder zu widerrufen.

Änderungsantrag 96

Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 20 – Absatz 5 – Unterabsatz 1 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Wird die ablehnende Entscheidung von der Agentur bestätigt, so kann der Antragsteller bei der gemäß Artikel 51 der Verordnung (EU) Nr. .../... [zur Einrichtung einer Europäischen Eisenbahnagentur] benannten Beschwerdekammer Widerspruch einlegen.

Geänderter Text

Wird die ablehnende Entscheidung von der Agentur bestätigt, so kann der Antragsteller bei der gemäß Artikel 51 der Verordnung (EU) Nr. .../... [zur Einrichtung einer Europäischen Eisenbahnagentur] benannten Beschwerdekammer Widerspruch einlegen.

Änderungsantrag 97

Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 20 – Absatz 5 – Unterabsatz 1 b (neu)

Wird die ablehnende Entscheidung einer nationalen Sicherheitsbehörde bestätigt, kann der Antragsteller bei der Beschwerdestelle, die von dem zuständigen Mitgliedstaat nach Artikel 17 Absatz 3 der Richtlinie .../... [„Richtlinie über die Eisenbahnsicherheit“] benannt wird, Widerspruch einlegen. Die Mitgliedstaaten können ihre in Artikel 56 der Richtlinie 2012/34/EG eingerichtete Regulierungsstelle für die Zwecke dieses Beschwerdeverfahrens benennen.

Änderungsantrag 98

Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 20 – Absatz 6

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

6. Die Agentur kann die Fahrzeuggenehmigung unter Angabe von Gründen für ihre diesbezügliche Entscheidung ändern oder widerrufen, sofern ein Fahrzeug die Anforderungen, auf deren Grundlage die Genehmigung erteilt wurde, nicht mehr erfüllt. Die Agentur aktualisiert das europäische Register gemäß Artikel 43a unverzüglich.

Ist eine nationale Sicherheitsbehörde der Auffassung, dass ein genehmigtes Fahrzeug die grundlegenden Anforderungen nicht erfüllt, unterrichtet sie die Agentur und alle anderen einschlägigen nationalen Sicherheitsbehörden unverzüglich darüber. Die Agentur entscheidet innerhalb eines Monats über die erforderlichen Maßnahmen. In Fällen dringend erforderlicher Präventivmaßnahmen kann die Agentur die Genehmigung unverzüglich, d. h.

*bevor sie ihre Entscheidung trifft,
beschränken oder aussetzen.*

Änderungsantrag 99

Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 20 – Absatz 7

Vorschlag der Kommission

7. Antragsteller können bei der Beschwerdekammer gemäß Artikel 51 der Verordnung (EU) Nr. .../... [über die Eisenbahnagentur der Europäischen Union] gegen Entscheidungen der Agentur oder wegen Untätigkeit innerhalb der in Absatz 5 genannten Frist Beschwerde einlegen.

Geänderter Text

7. Die Kommission erhält die Befugnis, spätestens sechs Monate nach Annahme dieser Richtlinie gemäß Artikel 46 delegierte Rechtsakte betreffend detaillierte Bestimmungen für das Genehmigungsverfahren zu erlassen, u.a.:

(a) einen Leitfaden, der die Anforderungen für die Fahrzeuggenehmigung und die erforderlichen Dokumente beschreibt und erläutert;

(b) Verfahrensmodalitäten für das Genehmigungsverfahren wie etwa inhaltliche und zeitliche Vorgaben für jede Stufe des Verfahrens;

(c) Kriterien für die Bewertung der Dossiers der Antragsteller.

Änderungsantrag 100

Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 20 – Absatz 8 – Buchstabe b

Vorschlag der Kommission

(b) eine neue Genehmigung für das Inverkehrbringen von Fahrzeugen, sofern die Werte der in der bereits erteilten Genehmigung enthaltenen Parameter geändert wurden.

Geänderter Text

*(b) eine neue Genehmigung für das Inverkehrbringen von Fahrzeugen, sofern die Werte der in der bereits erteilten Genehmigung enthaltenen Parameter **umfassend** geändert wurden.*

Änderungsantrag 101

Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 20 – Absatz 9

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

9. 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 Kompatibilität des Fahrzeugs mit den betreffenden Netzen oder Strecken.

entfällt

Auf Ersuchen des ursprünglichen oder eines anderen Antragstellers kann diese Angabe auch nach Erteilung der entsprechenden Genehmigung für das Inverkehrbringen hinzugefügt werden.

Änderungsantrag 102

Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 20 – Absatz 9 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

9a. Genehmigungen für Fahrzeuge, die auf einer Eisenbahninfrastruktur von isolierten Schienennetzen betrieben werden oder betrieben werden sollen, können ebenfalls von den nationalen

Sicherheitsbehörden der Mitgliedstaaten, in denen sich das betreffende Netz befindet, ausgestellt werden. In solchen Fällen kann der Antragsteller wählen, ob er sich an die Agentur oder die nationalen Sicherheitsbehörden dieser Mitgliedstaaten wendet.

Innerhalb der in Artikel 50a genannten Übergangszeit legen die nationalen Sicherheitsbehörden der Mitgliedstaaten, in denen sich ein isoliertes Schienennetz befindet, gemeinsame Verfahren für die Genehmigung für das Inverkehrbringen von Fahrzeugen fest und gewährleisten die gegenseitige Anerkennung der von ihnen ausgestellten Genehmigungen für das Inverkehrbringen von Fahrzeugen. Im Fall von widersprüchlichen Entscheidungen der nationalen Sicherheitsbehörden und wenn es zu keiner einvernehmlichen Entscheidung kommt, trifft die Agentur die Entscheidung gemäß Artikel 16 der Verordnung .../[Agenturverordnung] entsprechend.

Haben am Ende der in Artikel 50a genannten Übergangszeit diese nationalen Sicherheitsbehörden keine Vorkehrungen für gemeinsame Genehmigungsverfahren und die gegenseitige Anerkennung von Fahrzeuggenehmigungen getroffen, werden die in diesem Artikel genannten Genehmigungen nur von der Agentur erteilt.

Werden Vorkehrungen für gemeinsame Genehmigungsverfahren und die gegenseitige Anerkennung von Fahrzeuggenehmigungen getroffen, können die nationalen Sicherheitsbehörden der Mitgliedstaaten, die über isolierte Schienennetze verfügen, weiterhin Fahrzeuggenehmigungen ausstellen, und der Antragsteller kann wählen, ob er sich nach Ablauf des in Artikel 50a genannten Übergangszeitraums für die Fahrzeuggenehmigung an die Agentur

oder die einschlägigen nationalen Sicherheitsbehörden dieser Mitgliedstaaten wendet.

Zehn Jahre nach dem Inkrafttreten dieser Richtlinie legt die Kommission dem Europäischen Parlament und dem Rat einen Bericht über die bei der Interoperabilität auf dem isolierten Schienennetz erreichten Fortschritte vor und unterbreitet gegebenenfalls den geeigneten Legislativvorschlag.

Änderungsantrag 103

Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 20 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

Artikel 20a

Registrierung genehmigter Fahrzeuge

Bevor ein Fahrzeug zum ersten Mal eingesetzt wird und nachdem die Genehmigung dafür gemäß Artikel 20 erteilt wurde, muss es auf Antrag des Halters registriert werden.

Wurde die Genehmigung von der Agentur erteilt, wird das Fahrzeug gemäß Artikel 43a im europäischen Einstellungsregister registriert.

Ist das Verwendungsgebiet des Fahrzeugs auf das Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats beschränkt und wurde die Genehmigung von einer nationalen Sicherheitsbehörde erteilt, so wird es gemäß Artikel 43 im nationalen Einstellungsregister dieses Mitgliedstaats registriert.

Änderungsantrag 104

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 21 – Überschrift

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

Inbetriebnahme von Fahrzeugen

Nutzung von Fahrzeugen

Änderungsantrag 105

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 21 – Absatz 1 – Unterabsatz 1

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

Die Eisenbahnunternehmen nehmen Fahrzeuge erst in Betrieb, nachdem im Benehmen mit dem Infrastrukturbetreiber die technische Kompatibilität des Fahrzeugs mit der Strecke und seine aufgrund der einschlägigen TSI, nationalen Vorschriften, Register und gemeinsamen Sicherheitsmethoden gemäß Artikel 6 der Richtlinie festgestellte sichere Integration in das System, in dem es eingesetzt werden soll, geprüft wurden.

1. Bevor ein Eisenbahnunternehmen ein Fahrzeug in dem in der Fahrzeuggenehmigung festgelegten Verwendungsgebiet einsetzt, gewährleistet es unter Nutzung seines Sicherheitsmanagementsystems:

Änderungsantrag 106

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 21 – Absatz 1 – Unterabsatz 2

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

Zu diesem Zweck wird für die Fahrzeuge zunächst eine Genehmigung für das Inverkehrbringen gemäß Artikel 20 ausgestellt.

(a) dass das Fahrzeug gemäß Artikel 20 genehmigt und ordnungsgemäß registriert wurde;

Änderungsantrag 107

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 21 – Absatz 1 – Unterabsatz 2 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

b) dass die technische Kompatibilität zwischen dem Fahrzeug und der Strecke gegeben ist, und zwar auf der Grundlage des Infrastrukturregisters, der einschlägigen TSI oder anderer, vom Infrastrukturbetreiber gebührenfrei und innerhalb einer angemessenen Frist bereitzustellender Informationen, falls das Infrastrukturregister nicht besteht oder unvollständig ist, und

Änderungsantrag 108

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 21 – Absatz 1 – Unterabsatz 2 b (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

c) die Integration des Fahrzeugs in die Zusammensetzung des Zuges, in dem es eingesetzt werden soll, und zwar auf der Grundlage der Sicherheitsmanagementsysteme gemäß Artikel 9 der Sicherheitsrichtlinie und der TSI "Verkehrsbetrieb und Verkehrssteuerung".

Änderungsantrag 109

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 21 – Absatz 1 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

1a. Der Infrastrukturbetreiber stellt den Eisenbahnunternehmen auf Anfrage zusätzliche Informationen über die Besonderheiten der Strecke/der Strecken zur Verfügung, um sie bei der Prüfung der technischen Kompatibilität und sicheren Integration von Fahrzeug und

Strecke bzw. Strecken zu unterstützen.

Änderungsantrag 110

Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 21 – Absatz 2

Vorschlag der Kommission

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.

Geänderter Text

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

Änderungsantrag 111

Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 21 – Absatz 3

Vorschlag der Kommission

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

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

(b) dies in den einschlägigen TSI vorgeschrieben ist.

Geänderter Text

entfällt

Änderungsantrag 112

Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 22 – Überschrift

Vorschlag der Kommission

***Genehmigung für das Inverkehrbringen
von Fahrzeugtypen***

Geänderter Text

Fahrzeugtypgenehmigungen

Änderungsantrag 113

Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 22 – Absatz 1 – Unterabsatz 1

Vorschlag der Kommission

Die Agentur ***erteilt Genehmigungen
für das Inverkehrbringen von
Fahrzeugtypen.***

Geänderter Text

Die Agentur ***oder die nationalen
Sicherheitsbehörden während der in
Artikel 50a genannten Übergangszeit
erteilen Fahrzeugtypgenehmigungen***

Änderungsantrag 114

Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 22 – Absatz 1 – Unterabsatz 2

Vorschlag der Kommission

Die Agentur ***gibt*** ausführliche Hinweise zur Beantragung der ***Genehmigung für das Inverkehrbringen von Fahrzeugtypen.*** Ein Antragsleitfaden, in dem die Voraussetzungen für ***die Genehmigung des Inverkehrbringens von Fahrzeugtypen*** 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 ***und die nationalen Sicherheitsbehörden geben*** ausführliche Hinweise zur Beantragung der ***Fahrzeugtypgenehmigung.*** Ein Antragsleitfaden, in dem die Voraussetzungen für ***diese Genehmigungen*** 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.

Änderungsantrag 115

Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 22 – Absatz 2

Vorschlag der Kommission

2. **Erteilt** die Agentur jedoch eine **Genehmigung für das Inverkehrbringen eines Fahrzeugs**, so **erteilt** sie gleichzeitig die **Genehmigung für das Inverkehrbringen des entsprechenden Fahrzeugtyps**.

Geänderter Text

2. **Erteilen** die Agentur **oder die nationalen Sicherheitsbehörden** jedoch eine **Fahrzeuggenehmigung**, so **erteilen** sie gleichzeitig die **Fahrzeugtypgenehmigung**.

Änderungsantrag 116

Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 22 – Absatz 3

Vorschlag der Kommission

3. **Das Inverkehrbringen von Fahrzeugen**, die einem Fahrzeugtyp entsprechen, für den bereits eine Genehmigung **für das Inverkehrbringen** ausgestellt wurde, **wird** auf der Grundlage einer vom Antragsteller vorgelegten Erklärung über die Konformität mit diesem Typ ohne weitere Prüfungen genehmigt.

Geänderter Text

3. Fahrzeuge, die einem Fahrzeugtyp entsprechen, für den bereits eine Genehmigung ausgestellt wurde, **werden** auf der Grundlage einer vom Antragsteller vorgelegten Erklärung über die Konformität mit diesem Typ ohne weitere Prüfungen genehmigt.

Änderungsantrag 117

Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 22 – Absatz 4

Vorschlag der Kommission

4. Bei Änderungen einschlägiger Bestimmungen in den TSI oder den nationalen Vorschriften, auf deren Grundlage bereits eine **Genehmigung für das Inverkehrbringen von Fahrzeugtypen** ausgestellt wurde, ist in der TSI oder nationalen Vorschrift anzugeben, ob die

Geänderter Text

4. Bei Änderungen einschlägiger Bestimmungen in den TSI oder den nationalen Vorschriften, auf deren Grundlage bereits eine **Fahrzeugtypgenehmigung** ausgestellt wurde, ist in der TSI oder nationalen Vorschrift anzugeben, ob die bereits

bereits erteilte **Genehmigung für das Inverkehrbringen des betreffenden Fahrzeugtyps** weiterhin gültig ist oder erneuert werden muss. Ist eine neue Genehmigung erforderlich, dürfen die von der Agentur durchgeführten Prüfungen nur die geänderten Bestimmungen betreffen. **Genehmigungen für das Inverkehrbringen von Fahrzeugen**, die aufgrund der früheren **Genehmigung für das Inverkehrbringen des betreffenden Fahrzeugtyps** bereits ausgestellt wurden, bleiben von dieser Erneuerung unberührt.

erteilte **Fahrzeugtypgenehmigung** weiterhin gültig ist oder erneuert werden muss. Ist eine neue Genehmigung erforderlich, dürfen die von der Agentur durchgeführten Prüfungen nur die geänderten Bestimmungen betreffen. **Fahrzeugtypgenehmigungen**, die aufgrund der früheren **Fahrzeugtypgenehmigung** bereits ausgestellt wurden, bleiben von dieser Erneuerung unberührt

Änderungsantrag 118

Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 22 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

Artikel 22a

Zusammenarbeit zwischen der Agentur und den nationalen Sicherheitsbehörden

Für die Zwecke der Artikel 18, 20 und 22 kann die Agentur mit den nationalen Sicherheitsbehörden

Kooperationsvereinbarungen im Einklang mit Artikel 69 der Verordnung (EU) Nr. .../... [Einrichtung einer Europäischen Eisenbahnagentur] abschließen.

Bei solchen Vereinbarungen kann es sich um Einzel- oder um Rahmenvereinbarungen handeln, an denen eine oder mehrere nationale Sicherheitsbehörden beteiligt sein können. Sie enthalten eine detaillierte Beschreibung der Aufgaben und Bedingungen für zu erbringende Leistungen und bestimmen die Fristen für deren Erbringung sowie die Einzelheiten der Aufteilung der vom Antragsteller gezahlten Gebühren.

Sie können ferner spezifische Vorkehrungen für die Zusammenarbeit im Fall von Netzen enthalten, die aus geografischen Gründen, eines fortgeschrittenen ERTMS-Ausbaus oder einer unterschiedlichen Spurweite oder aus historischen Gründen spezielle Fachkenntnisse erfordern, mit dem Ziel, den Verwaltungsaufwand für den Antragsteller und die ihm entstehenden Kosten zu verringern. Solche Vereinbarungen müssen zustande kommen, bevor die Agentur berechtigt ist, Anträge nach dieser Richtlinie entgegenzunehmen, spätestens aber sechs Monate nach dem Zeitpunkt des Inkrafttretens dieser Richtlinie.

Der Kommission wird die Befugnis übertragen, im Einklang mit Artikel 46 delegierte Rechtsakte zu solchen Kooperationsvereinbarungen zu erlassen. Diese delegierten Rechtsakte werden spätestens sechs Monate nach Inkrafttreten dieser Richtlinie erlassen.

Fünf Jahre nach dem Abschluss der ersten Kooperationsvereinbarung und danach alle drei Jahre legt die Kommission dem Europäischen Parlament und dem Rat einen Bericht vor, in dem die von der Agentur geschlossenen Kooperationsvereinbarungen bewertet werden.

Änderungsantrag 119

Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 29 – Absatz 1 – Buchstabe a

Vorschlag der Kommission

(a) eine solide Fach- und Berufsausbildung, die alle Tätigkeiten für die Konformitätsbewertung umfasst, für die die Konformitätsbewertungsstelle im

Geänderter Text

(a) eine solide Fach- und Berufsausbildung, die alle Tätigkeiten für die Konformitätsbewertung umfasst, für die die Konformitätsbewertungsstelle im

Rahmen der Notifizierung benannt wurde;

Rahmen der Notifizierung benannt wurde,
**sowie eine Ausbildung in Fragen der
Barrierefreiheit;**

Änderungsantrag 120

Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 42 – Absatz 1

Vorschlag der Kommission

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.

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 ***von der Agentur gleichzeitig mit der Erteilung der Genehmigung*** vergeben wird.

Änderungsantrag 121

Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 42 – Absatz 2

Vorschlag der Kommission

2. Die Fahrzeuge betreibenden Eisenbahnunternehmen stellen sicher, dass die vergebenen EVN an den Fahrzeugen angebracht sind.

Geänderter Text

2. Die Fahrzeuge betreibenden Eisenbahnunternehmen stellen sicher, dass die vergebenen EVN an den Fahrzeugen angebracht sind, ***und sind für die ordnungsgemäße Registrierung der Fahrzeuge verantwortlich.***

Änderungsantrag 122

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

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(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 Eisenbahnraums¹⁶ genannten Regulierungsstellen, der Agentur, den Eisenbahnunternehmen und den Infrastrukturbetreibern sowie allen Personen oder Organisationen zugänglich, die Fahrzeuge registrieren oder im Register erwähnt sind.*

(c) es ist *öffentlich.*

¹⁶ ABL L 343 vom 14.12.2012, S. 32.

Änderungsantrag 123

Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 43 – Absatz 2 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

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

(a) die EVN;

(b) Angaben zur Prüferklärung und der ausstellenden Stelle;

(c) Angaben zum Halter oder Eigner des Fahrzeugs;

(d) Betriebsbeschränkungen für das Fahrzeug;

(e) die für die Instandhaltung zuständige Stelle.

Änderungsantrag 124

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 Behörde jedes Mitgliedstaats, in dem das Fahrzeug **eingesetzt** wurde, etwaige Änderungen der Daten im nationalen Einstellungsregister, die Abwrackung eines Fahrzeugs oder seine Entscheidung, die Registrierung eines Fahrzeugs nicht länger aufrechtzuerhalten, unverzüglich anzeigen.

Änderungsantrag 125

Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 43 – Absatz 4

Vorschlag der Kommission

4. **Solange die nationalen Einstellungsregister nicht miteinander verbunden sind, aktualisiert jeder Mitgliedstaat** sein Register, indem er bei den betreffenden Daten Änderungen übernimmt, die ein anderer Mitgliedstaat in seinem eigenen Register vorgenommen hat.

Geänderter Text

4. **Jeder Mitgliedstaat aktualisiert** sein Register, indem er bei den betreffenden Daten Änderungen übernimmt, die ein anderer Mitgliedstaat in seinem eigenen Register vorgenommen hat.

Änderungsantrag 126

Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 43 – Absatz 5

Vorschlag der Kommission

5. Im Falle von Fahrzeugen, die erstmals in einem Drittland und anschließend in einem Mitgliedstaat **in Betrieb genommen wurden**, sorgt der betreffende Mitgliedstaat dafür, dass die Fahrzeugdaten über das nationale Einstellungsregister **oder aufgrund eines internationalen Übereinkommens** abgefragt werden können.

Geänderter Text

5. Im Falle von Fahrzeugen, die erstmals in einem Drittland und anschließend in einem Mitgliedstaat **eingesetzt** wurden, sorgt der betreffende Mitgliedstaat dafür, dass die Fahrzeugdaten über das nationale Einstellungsregister abgefragt werden können.

Änderungsantrag 127

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

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

5a. Die nationalen Einstellungsregister werden nach Ablauf der Übergangszeit gemäß Artikel 50a, ausgenommen in Fällen gemäß Artikel 20 (9a) unter den in diesem Artikel festgelegten Bedingungen in das europäische Einstellungsregister aufgenommen. Die Kommission legt im Wege von Durchführungsrechtsakten das Standardtypendokument fest. Diese Durchführungsrechtsakte werden nach dem Prüfverfahren gemäß Artikel 48 Absatz 3 erlassen.

Änderungsantrag 128

Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 43 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

Artikel 43a

Europäisches Einstellungsregister

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

- (a) es entspricht den gemeinsamen Spezifikationen gemäß Absatz 2;***
- (b) es wird von der Agentur geführt und aktualisiert;***
- (c) es ist öffentlich.***

2. Die Kommission beschließt im Wege von Durchführungsrechtsakten gemeinsame Spezifikationen für die europäischen 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.

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.

4. Das Register enthält für jedes Fahrzeug mindestens folgende Angaben:

- (a) die EVN;***
- (b) Angaben zur EG-Prüferklärung und der ausstellenden Stelle;***
- (c) Angaben zu dem in Artikel 44 genannten europäischen Register genehmigter Fahrzeugtypen;***
- (d) Angaben zum Halter oder Eigner des Fahrzeugs;***
- (e) Betriebsbeschränkungen für das Fahrzeug;***

(f) die für die Instandhaltung zuständige Stelle.

Immer wenn die Agentur eine Fahrzeuggenehmigung erteilt, erneuert, ändert, aussetzt oder widerruft, aktualisiert sie unverzüglich das Register.

5. Im Falle von Fahrzeugen, die erstmals in einem Drittland verwendet und anschließend in einem Mitgliedstaat eingesetzt wurden, sorgt der betreffende Mitgliedstaat dafür, dass die Fahrzeugdaten, die mindestens Angaben über den Fahrzeughalter, die für die Instandhaltung zuständige Stelle und Verwendungsbeschränkungen für das Fahrzeug einschließen müssen, über das europäische Einstellungsregister oder aufgrund eines internationalen Übereinkommens abgefragt werden können.

Änderungsantrag 129

Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 44 – Absatz 1 – Buchstabe c

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(c) es ist mit allen nationalen Einstellungsregistern verbunden.

entfällt

Änderungsantrag 130

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

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

2a. Dieses Register enthält mindestens die folgenden Angaben zu jedem Fahrzeugtyp:

(a) die technischen Merkmale des Fahrzeugtyps gemäß den einschlägigen

TSI;

(b) den Namen des Herstellers;

(c) die Daten und Fundstellen der aufeinanderfolgenden Genehmigungen für diesen Fahrzeugtyp, einschließlich aller Beschränkungen oder Rücknahmen;

(d) Konstruktionsmerkmale, die auf Personen mit eingeschränkter Mobilität und Personen mit Behinderungen ausgerichtet sind;

(e) Angaben zum Eigner oder Halter des Fahrzeugs;

Wenn die Agentur eine Genehmigung für die Inbetriebnahme von Fahrzeugtypen erteilt, erneuert, ändert, aussetzt oder widerruft, aktualisiert sie unverzüglich das Register.

Änderungsantrag 131

Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 45 – Absatz 1

Vorschlag der Kommission

1. Jeder Mitgliedstaat veröffentlicht ein Infrastrukturregister, in dem für die jeweiligen Teilsysteme oder Teile davon die Werte der Netzparameter angegeben sind.

Geänderter Text

1. Jeder Mitgliedstaat **sorgt dafür, dass** ein Infrastrukturregister veröffentlicht **wird**, in dem für die jeweiligen Teilsysteme oder Teile davon die Werte der Netzparameter angegeben sind.

Änderungsantrag 132

Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 45 – Absatz 3

Vorschlag der Kommission

3. Im Infrastrukturregister können Einsatzbedingungen für ortsfeste Einrichtungen und sonstige

Geänderter Text

3. Im Infrastrukturregister können Einsatzbedingungen für ortsfeste Einrichtungen und sonstige

Beschränkungen festgelegt sein.

Beschränkungen, **darunter befristete Beschränkungen, die für eine Dauer von mehr als sechs Monaten angewendet werden**, festgelegt sein.

Begründung

Für den sicheren Zugbetrieb müssen befristete Beschränkungen, die sich de facto zu dauerhaften Beschränkungen entwickeln, in das Register aufgenommen werden.

Änderungsantrag 133

Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 45 – Absatz 4

Vorschlag der Kommission

4. Die Mitgliedstaaten **aktualisieren** ihre Infrastrukturregister gemäß dem Beschluss 2011/633/EU der Kommission.

Geänderter Text

4. Die Mitgliedstaaten **sorgen dafür, dass** ihre Infrastrukturregister gemäß dem Beschluss 2011/633/EU der Kommission **aktualisiert werden**.

Änderungsantrag 134

Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 45 – Absatz 5

Vorschlag der Kommission

5. Mit dem Infrastrukturregister **können** auch weitere Register wie das Register über die Zugänglichkeit verbunden **werden**.

Geänderter Text

5. Mit dem Infrastrukturregister **werden** auch weitere Register wie das Register über die Zugänglichkeit **für Personen mit Behinderungen und Personen mit eingeschränkter Mobilität** verbunden.

Änderungsantrag 135

Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 46 – Absatz 2

Vorschlag der Kommission

(2) Die Befugnis zum Erlass delegierter

Geänderter Text

(2) Die Befugnis zum Erlass delegierter

Rechtsakte gemäß Artikel 4 Absatz 2 und Artikel 5 Absatz 3 wird der Kommission für einen *unbestimmten* Zeitraum ab dem *Inkrafttreten* dieser Richtlinie übertragen.

Rechtsakte gemäß Artikel 4 Absatz 2, Artikel 5 Absatz 3, **Artikel 8 Absatz 2 und Artikel 15(7a)** wird der Kommission für einen Zeitraum *von fünf Jahren* ab dem *[Amt für Veröffentlichungen: Bitte Datum des Inkrafttretens dieser Richtlinie einfügen]* übertragen.

Die Kommission erstellt spätestens neun Monate vor Ablauf des Zeitraums von fünf Jahren einen Bericht über die Befugnisübertragung. Die Befugnisübertragung verlängert sich stillschweigend um Zeiträume gleicher Länge, es sei denn, das Europäische Parlament oder der Rat widersprechen einer solchen Verlängerung spätestens drei Monate vor Ablauf des jeweiligen Zeitraums.

Änderungsantrag 136

Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 49 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

Artikel 49

Sanktionen

Der Kommission wird die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 46 zur Einrichtung eines Systems von Sanktionen für die Überschreitung der in dieser Verordnung vorgesehenen Fristen für die Annahme von Entscheidungen durch die Agentur delegierte Rechtsakte zu erlassen. Auch wird ein Schadenersatzsystem für die Fälle eingerichtet, in denen die in der Verordnung über die Agentur vorgesehene Beschwerdekammer zu Gunsten des Adressaten einer Entscheidung der Agentur entscheidet. Die Sanktionen und das Schadenersatzsystem müssen wirksam, verhältnismäßig, nicht diskriminierend

und abschreckend sein.

Begründung

Es sollten auch Verantwortlichkeiten auch in der Agentur und Garantien geschaffen werden, damit die Akteure, die mit ihr interagieren, über zusätzliche Garantien verfügen. Darüber hinaus sollten im Hinblick auf Schadenersatz Rechtsmittel zur Verfügung stehen, wenn die Agentur die Zeitpläne nicht einhält.

Änderungsantrag 137

Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 50 – Absatz 1

Vorschlag der Kommission

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.

Geänderter Text

1. Alle drei Jahre, erstmals **zwei** 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. ***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 138

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

Vorschlag der Kommission

1a. Zwei Jahre nach der Veröffentlichung dieser Richtlinie und nach Konsultierung der verschiedenen beteiligten Akteure erstattet die Kommission dem Europäischen Parlament und dem Rat Bericht über die von der Agentur erzielten

Geänderter Text

Fortschritte bei der Ausübung ihrer neuen Zuständigkeiten und über ihre Arbeitsweise.

Änderungsantrag 139

Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 50 – Absatz 2

Vorschlag der Kommission

2. Die Agentur erarbeitet und aktualisiert regelmäßig ein Instrument, das auf Anfrage eines Mitgliedstaats oder der Kommission einen Überblick über das Interoperabilitätsniveau des Eisenbahnsystems liefern kann. Bei diesem Instrument werden die in den Registern gemäß Kapitel VII enthaltenen Informationen verwendet.

Geänderter Text

2. Die Agentur erarbeitet und aktualisiert regelmäßig ein Instrument, das auf Anfrage eines Mitgliedstaats, *des Europäischen Parlaments* oder der Kommission einen Überblick über das Interoperabilitätsniveau des Eisenbahnsystems liefern kann. Bei diesem Instrument werden die in den Registern gemäß Kapitel VII enthaltenen Informationen verwendet.

Änderungsantrag 140

Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 50 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

Artikel 50a

Übergangsregelung

Unbeschadet von Artikel 20 (9a) werden die Fahrzeuggenehmigungen gemäß Artikel 20 und 22 für vier Jahre nach dem Inkrafttreten dieser Richtlinie von der Agentur gewährleistet. Während dieser Übergangszeit kann eine Fahrzeuggenehmigung nach Wahl des Antragstellers von der Agentur oder von der nationalen Sicherheitsbehörde ausgestellt werden.

Die Agentur verfügt über die erforderlichen organisatorischen

Kapazitäten und Fachkenntnisse, um spätestens vier Jahre nach Inkrafttreten dieser Richtlinie all ihre Aufgaben gemäß Artikel 18, 20 und 22 auszuführen.

Um ihren Pflichten nachzukommen, kann die Agentur gemäß Artikel Xb Kooperationsvereinbarungen mit den nationalen Sicherheitsbehörden abschließen.

Änderungsantrag 141

Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 51 – Absatz 1

Vorschlag der Kommission

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

Geänderter Text

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

Änderungsantrag 142

Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 52

Vorschlag der Kommission

Die Anhänge IV, V, VI, VII und IX der Richtlinie 2008/57/EG finden bis zum Inkrafttreten der **entsprechenden** Durchführungsrechtsakte nach Artikel 8 Absatz 2, Artikel 14 Absatz 8, Artikel 15 Absatz 7 und Artikel 7 Absatz 3 dieser Richtlinie weiterhin Anwendung.

Geänderter Text

Die Anhänge IV, V, VI, VII und IX der Richtlinie 2008/57/EG finden bis zum Inkrafttreten der entsprechenden **delegierten Rechtsakte nach Artikel 8 Absatz 2 und Artikel 15 Absatz 7a sowie** der Durchführungsrechtsakte nach Artikel 14 Absatz 8, Artikel 15 Absatz 7 und Artikel 7 Absatz 3 dieser Richtlinie weiterhin Anwendung.

Änderungsantrag 143

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

Vorschlag der Kommission

1. 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.

Geänderter Text

1. 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 [**ein Jahr** 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 144

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 [**ein Jahr** 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 145

Vorschlag für eine Richtlinie Anhang I – Nummer 1

Vorschlag der Kommission

1. Netz

Für die Zwecke dieser Richtlinie umfasst das Netz der Union:

eigens für Hochgeschwindigkeitszüge gebaute Strecken, die für Geschwindigkeiten von im Allgemeinen mindestens 250 km/h ausgelegt sind,

eigens für Hochgeschwindigkeitszüge ausgebaute Strecken, die für Geschwindigkeiten von rund 200 km/h ausgelegt sind,

eigens für Hochgeschwindigkeitszüge ausgebaute Strecken, die aufgrund der sich aus der Topografie, der Oberflächengestalt oder der städtischen Umgebung ergebenden Zwänge von spezifischer Beschaffenheit sind und deren Geschwindigkeit im Einzelfall angepasst werden muss. Dazu gehören auch die Verbindungsstrecken zwischen dem Hochgeschwindigkeits- und dem konventionellen Bahnnetz, Bahnhofsdurchfahrten, Anschlüsse zu Terminals, Betriebswerken usw., die von Hochgeschwindigkeitsfahrzeugen mit Normalgeschwindigkeit befahren werden,
– für den Personenverkehr vorgesehene konventionelle Strecken,

Geänderter Text

1. Netz

Für die Zwecke dieser Richtlinie umfasst das Netz der Union **das Hochgeschwindigkeitsnetz, das aus den unter den Buchstaben a, b und c definierten Strecken besteht, und das konventionelle Netz, das aus den unter den Buchstaben d bis i definierten Strecken besteht:**

(a) eigens für Hochgeschwindigkeitszüge gebaute Strecken, die für Geschwindigkeiten von im Allgemeinen mindestens 250 km/h ausgelegt sind **und auf denen unter günstigen Bedingungen Geschwindigkeiten von mehr als 300 km/h erzielt werden können,**

(b) eigens für Hochgeschwindigkeitszüge ausgebaute Strecken, die für Geschwindigkeiten von rund 200 km/h ausgelegt sind,

(c) eigens für Hochgeschwindigkeitszüge ausgebaute Strecken, die aufgrund der sich aus der Topografie, der Oberflächengestalt oder der städtischen Umgebung ergebenden Zwänge von spezifischer Beschaffenheit sind und deren Geschwindigkeit im Einzelfall angepasst werden muss. dazu gehören auch die Verbindungsstrecken zwischen dem Hochgeschwindigkeits- und dem konventionellen Bahnnetz, Bahnhofsdurchfahrten, Anschlüsse zu Terminals und Betriebswerken usw., die von Hochgeschwindigkeitsfahrzeugen mit Normalgeschwindigkeit befahren werden;

(d) für den Personenverkehr vorgesehene konventionelle Strecken,

- für den gemischten Verkehr (Personen- und Güterverkehr) vorgesehene konventionelle Strecken,
- für den Güterverkehr vorgesehene konventionelle Strecken,
- Personenverkehrsknoten,
- Güterverkehrsknoten, einschließlich Terminals für kombinierten Verkehr,
- Verbindungswege zwischen den vorstehend genannten Elementen.

Dieses Netz umfasst Verkehrssteuerungs-, Ortungs- und Navigationssysteme, Datenverarbeitungs- und Telekommunikationseinrichtungen, die für den Personenfernverkehr und den Güterverkehr auf diesem Netz zur Gewährleistung eines sicheren und ausgewogenen Netzbetriebs und einer wirksamen Verkehrssteuerung vorgesehen sind.

- (e) für den gemischten Verkehr (Personen- und Güterverkehr) vorgesehene konventionelle Strecken,
- (f) für den Güterverkehr vorgesehene konventionelle Strecken,
- (g) Personenverkehrsknoten,
- (h) Güterverkehrsknoten, einschließlich Terminals für kombinierten Verkehr,
- (i) Verbindungswege zwischen den vorstehend genannten Elementen.

Dieses Netz umfasst Verkehrssteuerungs-, Ortungs- und Navigationssysteme sowie Datenverarbeitungs- und Telekommunikationseinrichtungen, die für den Personenfernverkehr und den Güterverkehr auf diesem Netz zur Gewährleistung eines sicheren und ausgewogenen Netzbetriebs und einer wirksamen Verkehrssteuerung vorgesehen sind.

Begründung

Die Unterscheidung zwischen konventionellem Netz und Hochgeschwindigkeitsnetz sollte unbedingt beibehalten werden.

Änderungsantrag 146

Vorschlag für eine Richtlinie

Anhang I – Nummer 2 – Absatz 1 – Spiegelstriche 1 a und 1 b und Unterabsatz 2 (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

- Fahrzeuge, die so ausgelegt sind, dass sie bei mindestens 250 km/h auf eigens für Hochgeschwindigkeitszüge gebauten Strecken verkehren und unter günstigen Bedingungen Geschwindigkeiten von mehr als 300 km/h erzielen können,***
- Fahrzeuge, die so ausgelegt sind, dass sie bei rund 200 km/h auf Hochgeschwindigkeitsstrecken oder eigens für Hochgeschwindigkeitszüge gebauten Strecken verkehren können,***

soweit dies mit dem Leistungsniveau dieser Strecken vereinbar ist.

Darüber hinaus müssen Fahrzeuge, die für Höchstgeschwindigkeiten von weniger als 200 km/h ausgelegt sind und für den Verkehr auf der Gesamtheit oder einem Teil des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsnetzes geeignet sind, soweit dies mit dem Leistungsniveau dieses Netzes vereinbar ist, die Anforderungen an einen sicheren Betrieb dieses Netzes erfüllen. Zu diesem Zweck sind in den TSI Konventionelle Fahrzeuge auch die Anforderungen an den sicheren Betrieb „konventioneller Fahrzeuge“ auf Hochgeschwindigkeitsnetzen aufzuführen.

Begründung

Es muss unbedingt eine Unterscheidung zwischen denjenigen Fahrzeugen getroffen werden, die mit einer Geschwindigkeit von 250 km/h verkehren können, und denjenigen, die mit einer Geschwindigkeit von 200 km/h und unterhalb dieser Geschwindigkeit auf Hochsicherheitsstrecken verkehren, da dies Auswirkungen auf die Sicherheit des Netzes hat.

Änderungsantrag 147

Vorschlag für eine Richtlinie

Anhang I – Nummer 2 – Absatz 1 – Spiegelstrich 2

Vorschlag der Kommission

Güterwagen, einschließlich Fahrzeugen zur Beförderung von Lastkraftwagen;

Geänderter Text

– Güterwagen, einschließlich **niederer Fahrzeugen, die für das gesamte Netz ausgelegt sind, und** Fahrzeugen zur Beförderung von Lastkraftwagen;

Begründung

Eines der Probleme der Interoperabilität der Eisenbahninfrastruktur in Europa ist das Problem unterschiedlicher Lichtraumprofile. Unter bestimmten Bedingungen kommen niedrige Wagen zum Einsatz, die nicht unbedingt diejenigen sind, die für die Beförderung von Lastkraftwagen bestimmt sind. Deshalb sollte der Gesetzgeber dieser Art von Fahrzeugen besondere Aufmerksamkeit schenken und darauf hinweisen, dass es niedrige Güterwagen gibt, deren Verbreitung und Einsatz im Netz gesteigert werden muss, da sie auf dem größten

Teil des Netzes verkehren können.

Änderungsantrag 148

Vorschlag für eine Richtlinie

Anhang III – Nummer 2 – Nummer 2.4 – Nummer 2.4.1 – Absatz 5

Vorschlag der Kommission

Bei Gefahr müssen entsprechende Vorrichtungen den Fahrgästen die Möglichkeit bieten, dies dem Triebfahrzeugführer zu melden, und **es dem** Zugbegleitpersonal **ermöglichen**, sich mit dem Triebfahrzeugführer in Verbindung zu setzen.

Geänderter Text

Bei Gefahr müssen entsprechende Vorrichtungen den Fahrgästen die Möglichkeit bieten, dies dem Triebfahrzeugführer **und/oder dem Zugführer** zu melden, und **das** Zugbegleitpersonal **zu ersuchen**, sich mit dem Triebfahrzeugführer **und/oder dem Zugführer** in Verbindung zu setzen.

Änderungsantrag 149

Vorschlag für eine Richtlinie

Anhang 3 – Nummer 2 – Nummer 2.4 – Nummer 2.4.1 – Absatz 6

Vorschlag der Kommission

Die Schließ- und Öffnungsvorrichtung der **Einstiegstüren muss** die Sicherheit der Fahrgäste gewährleisten.

Geänderter Text

Züge müssen sicher betreten und verlassen werden können. Die Schließ- und Öffnungsmechanismen der **Türen, die Breite des Bahnsteigspalts und die Abfertigung des Zuges müssen** die Sicherheit der Fahrgäste gewährleisten. **Züge müssen so konzipiert sein, dass in ihnen keine Reisenden eingeschlossen bleiben können.**

Begründung

Die Sicherheit der Fahrgäste kann nicht nur auf Schließ- und Öffnungsvorgänge von Türen beschränkt werden.

Änderungsantrag 150

Vorschlag für eine Richtlinie

Anhang 3 – Nummer 2 – Nummer 2.4 – Nummer 2.4.1 – Absatz 10

Vorschlag der Kommission

Die Züge müssen mit einer Lautsprecheranlage ausgestattet sein, damit das Zugbegleitpersonal Mitteilungen an die Reisenden durchgeben kann.

Geänderter Text

Die Züge müssen mit einer Lautsprecheranlage ausgestattet sein, damit das Zugbegleitpersonal **bzw. die Triebfahrzeugführer** Mitteilungen an die Reisenden durchgeben können.

Änderungsantrag 151

Vorschlag für eine Richtlinie

Anhang 3 – Nummer 2 – Nummer 2.4 – Nummer 2.4.1 – Absatz 10 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

Den Reisenden sind die notwendigen örtlichen Regelungen sowohl in den Bahnhöfen als auch in den Zügen (Betretungsverbote, Zu- und Abgänge, Verhaltensanweisungen, Möglichkeiten für Personen mit eingeschränkter Mobilität, Bedeutung der Markierungen, Gefahrenräume usw.) leicht verständlich und umfassend zu kommunizieren

Begründung

Die Sicherheit der Fahrgäste sowie die Zugangsmöglichkeiten für Reisende umfassen auch Informationen.

Änderungsantrag 152

Vorschlag für eine Richtlinie

Anhang 3 – Nummer 2 – Nummer 2.4 – Nummer 2.4.3 – Absatz 3

Vorschlag der Kommission

Die Fahrzeuge müssen aufgrund ihrer Merkmale auf allen Strecken verkehren können, auf denen ihr Einsatz vorgesehen ist; die jeweiligen **Klimabedingungen** sind hierbei zu berücksichtigen.

Geänderter Text

Die Fahrzeuge müssen aufgrund ihrer Merkmale auf allen Strecken verkehren können, auf denen ihr Einsatz vorgesehen ist; die jeweiligen **klimatischen und topografischen Bedingungen** sind hierbei

zu berücksichtigen.

Begründung

Klarstellung, dass nicht nur das Klima sondern auch die Topographie, etwa von Gebirgsstrecken, besondere Anforderungen an Fahrzeuge (Bremsen, Zughakenlast usw.) stellen.

Änderungsantrag 153

Vorschlag für eine Richtlinie

Anhang 3 – Nummer 2 – Nummer 2.6 – Nummer 2.6.1 – Absatz 1

Vorschlag der Kommission

Die Angleichung der Betriebsvorschriften der Netze und die Qualifikation der Triebfahrzeugführer und des Zugbegleitpersonals und des Personals der Prüfstellen müssen einen sicheren Betrieb gewährleisten, wobei die unterschiedlichen Anforderungen für den grenzüberschreitenden Verkehr und den Inlandsverkehr zu berücksichtigen sind.

Geänderter Text

Die Angleichung der Betriebsvorschriften der Netze und die Qualifikation der Triebfahrzeugführer, **des technischen Wagendienstes, der Fahrdienstleiter** und des Zugbegleitpersonals und des Personals der Prüfstellen müssen einen sicheren Betrieb gewährleisten, wobei die unterschiedlichen Anforderungen für den grenzüberschreitenden Verkehr und den Inlandsverkehr zu berücksichtigen sind.
Ein unionsweit hohes Ausbildungsniveau über hohe Qualifikationen anzustreben.

Begründung

Eisenbahnsicherheit kann nicht nur auf TriebfahrzeugführerInnen und das das Zugbegleitpersonal zu reduziert werden.

BEGRÜNDUNG

1.- Einleitung

Gegenwärtig werden mit der Eisenbahn in Europa mehr als 8 Milliarden Strecken pro Jahr zurückgelegt und 10% der Güter befördert, was 13 Mrd. Euro Einnahmen und ein Geschäftsvolumen von 73 Mrd. Euro und 800 000 Arbeitsplätze beinhaltet. In dem Weißbuch mit dem Titel „Fahrplan zu einem einheitlichen europäischen Verkehrsraum – Hin zu einem wettbewerbsorientierten und ressourcenschonenden Verkehrssystem“ plant die Europäische Kommission, dass im Jahr 2050 mehr als die Hälfte der Beförderung von Fahrgästen und des Güterverkehrs in der Union auf mittellangen Strecken auf der Schiene erfolgt. Dieses Ziel verbessert nicht nur die Möglichkeiten der Benutzer und die Chancen für die Unternehmer, sondern ist auch von zentraler Bedeutung, um die Treibhausgasemissionen um 20% zu senken und die CO₂-Emissionen in diesem Jahr verglichen mit denen des Jahres 1990 um 60% zu verringern. Der Vergleich zwischen der heutigen Situation und den Zielen spiegelt das Wachstumspotenzial des Sektors wider, in dem die europäischen Hersteller bei der Technik, insbesondere der Sicherheits- und Hochgeschwindigkeitstechnik, weltweit führend sind.

2.- Die heutige Situation: Den Anschluss verpassen

Die geschilderten Möglichkeiten können nicht genutzt werden, wenn die derzeitigen Betreiber und die Mitgliedstaaten unter Beibehaltung des aktuellen Geschäftsmodells die Öffnung des Sektors weiterhin blockieren und sich auch in Zukunft darin einig sind, den europäischen Eisenbahnraum zu zersplittern. Zu diesem Zweck machen sie sich gravierende bürokratische Hemmnisse und vorgebliche technische Garantien zunutze, die es begünstigen können, dass die Eisenbahn „den Anschluss verpasst“, der dazu führen muss, diesen Verkehrsträger auf jeden Fall in das intermodale Angebot des europäischen Verkehrssystems einzubeziehen. Diese Hemmnisse zu beseitigen, wird die den Benutzern gebotene Dienstleistung verbessern, das Eisenbahngeschäft in eine attraktive Gelegenheit für neue Unternehmer verwandeln, eine Quelle für Beschäftigung und ein grundlegender Faktor der europäischen Umweltpolitik.

Die folgenden Zahlen zeigen die Dimension und die Art der Probleme auf. Aktuell gibt es in Europa 11 000 nationale technische Vorschriften, die die Betriebsverfahren regeln und die von 27 nationalen staatlichen Behörden, die in Bezug auf Struktur, Mittel und Berufsausbildung des Personals sehr unterschiedlich sind, erlassen wurden. Willkür herrscht auch bei der Anwendung dieser Vorschriften, ist es doch gang und gäbe, die festgelegten Fristen nicht einzuhalten oder zusätzliche Tests und Probeläufe zu beantragen. Die Unterschiede bei den Verfahren sind riesig, und die Zulassung der Fahrzeuge durch die Verwaltungen variiert ebenso stark.

Diese Zersplitterung bedeutet, dass sich die Kosten, denen sich ein Hersteller gegenüber sieht, um ein Eisenbahnfahrzeug zuzulassen, auf sechs Millionen Euro belaufen in einem Verfahren, das bis zu zwei Jahre dauern kann. 10% der Kosten für Baumuster und Herstellung einer Lokomotive sind Verwaltungslasten. Ist dieses Fahrzeug nur in drei von 27 Mitgliedstaaten in Betrieb, erreicht der Prozentsatz 30%. Unter diesen Bedingungen ist es unmöglich, dass neue

Betreiber auf den Plan treten. Gleichzeitig werden Ressourcen für die Innovation einem Sektor entzogen, dessen interne und externe Wirtschaftlichkeit an die führende Stellung bei Technik und Qualität gekoppelt ist.

3.- Die Weichen neu stellen, um das „Abstellgleis“ hinter sich zu lassen

Um dieser Situation zu begegnen, nehmen die europäischen Institutionen das „vierte europäische Eisenbahnpaket“ in Angriff, mit dem das Ergebnis der geltenden europäischen Rechtsvorschriften (drittes Eisenbahnpaket), die in zahlreichen Staaten nur unzureichend umgesetzt wurden, verbessert werden soll. Diese Gesetzespakete beziehen neben Fragen in Zusammenhang mit der Interoperabilität die Gestaltung der transeuropäischen Netze, die Finanzierungsmechanismen und die Sicherheitsstandards ein. In diesem Bereich war die erste Richtlinie zur Interoperabilität des Eisenbahnverkehrs die Richtlinie 96/48/EG, die sich auf die Hochgeschwindigkeitsstrecken bezog und durch die Richtlinie 2001/16/EG in Bezug auf den konventionellen transeuropäischen Eisenbahnverkehr ergänzt wurde. 2008 wurden beide Richtlinien neu gefasst und machten Platz für die zurzeit geltende Richtlinie 2008/57/EG über die Interoperabilität des europäischen Eisenbahnsystems mit weiteren Änderungen durch die Richtlinien 2009/131/EG und 2011/18/EU. Keine davon hat die Änderung der Weichenstellung erreicht, die der Sektor benötigt, um den im Weißbuch beschriebenen Weg einzuschlagen.

4.- Der Vorschlag der Kommission

Der Kommissionsvorschlag beabsichtigt, die Zeit, die ein neues Unternehmen braucht, um sich auf dem Markt zu etablieren, um 20% zu verkürzen und in der gleichen Größenordnung die Fristen und Kosten zu verringern, die die Hersteller betreffen, um das rollende Material zu zertifizieren. Die dadurch in den nächsten fünf Jahren freigegebenen 500 Millionen Euro sollten die führende Stellung der europäischen Eisenbahnindustrie auf den Weltmärkten stärken.

Deshalb verwandelt die Kommission die Europäische Eisenbahnagentur in einen einzigen Schalter, der einen „europäischen Fahrzeugpass“ ausstellt, der das „Inverkehrbringen“ bescheinigt, wobei die „Inbetriebnahme“ in der Verantwortung der Betreiber liegt. Der Vorschlag macht die interne Verwaltung einer Stelle transparenter und einfacher, die ihre Rolle bei der Überwachung und Überprüfung der nationalen Vorschriften ausbauen wird, um Redundanzen oder Widersprüche zur europäischen Norm zu vermeiden.

Der Vorschlag macht die Genehmigung transparenter, die sich in der Regulierung der Stellen zur Konformitätsbewertung niederschlagen, um sie an den Beschluss 768/2008/EG über die Vermarktung von Erzeugnissen anzupassen. Dies gewährleistet Transparenz, technische Kompetenz der beteiligten Stellen und Vertrauen in ihre Entscheidungen.

5.- Der Standpunkt der Berichterstatterin

Die Berichterstatterin ist mit der Diagnose der Kommission einverstanden und vertritt die Auffassung, dass das dritte Paket in allen Staaten umgesetzt werden muss, damit das vierte ermöglicht wird, für das sie eine Umsetzungsfrist von einem Jahr vorsieht. Ebenso stärkt sie die Fähigkeiten und Kompetenzen der EEA in ihrer Funktion als einheitlicher Schalter. So

tritt sie dafür ein, dass die Agentur den Ausbau des ERTMS erleichtert und auf das Wissen zählt, das die nationalen Agenturen angesammelt haben, mit denen sie den Rahmen der Beziehungen festlegen muss.

Ferner hat die Berichterstatterin mehrere Änderungsanträge eingearbeitet, um die Transparenz sowie die rechtliche und normative Sicherheit für den Sektor zu stärken und um Investitionen und unternehmerisches Engagement zu begünstigen. Zu diesem Zweck schlägt sie eine einzige Operation für Züge als rollendes Material vor und diese Möglichkeiten auf die Zulassung der ortsfesten Einrichtungen auszuweiten, die außer für die Teilsysteme der Zugsteuerung in den Prognosen der Richtlinie 2008/57/EG stagniert. Eine weitere von ihr vorgeschlagene Neuerung ist die Schaffung eines europäischen Einstellungsregisters. Die nationalen Agenturen verfügen über eine Frist von zwei Jahren, um ihre Daten dorthin zu übermitteln.

Um diese Neuerungen aufzunehmen, hat die Berichterstatterin Beiträge von Dutzenden Organisationen erhalten. Wenn auch die Diagnose geteilt wird, so weichen die vorgeschlagenen Lösungen häufig voneinander ab.

ANLAGE: SCHREIBEN DES RECHTSAUSSCHUSSES

Ref.: D(2013)65090

Herrn Brian SIMPSON
Vorsitzender des Ausschusses für Verkehr und Fremdenverkehr
ASP 13G306
Brüssel

Betrifft: *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))*

Sehr geehrter Herr Vorsitzender,

der Rechtsausschuss, dessen Vorsitzende zu sein ich die Ehre habe, hat den oben genannten Vorschlag gemäß dem in die Geschäftsordnung des Parlaments aufgenommenen Artikel 87 über die Neufassung geprüft.

Absatz 3 dieses Artikels lautet wie folgt:

„Ist der für Rechtsfragen zuständige Ausschuss der Auffassung, dass der Vorschlag keine anderen inhaltlichen Änderungen bewirkt als diejenigen, die darin als solche ausgewiesen sind, unterrichtet er den in der Sache zuständigen Ausschuss darüber.

In diesem Falle sind – über die in den Artikeln 156 und 157 festgelegten Bedingungen hinaus – Änderungsanträge im in der Sache zuständigen Ausschuss nur dann zulässig, wenn sie Teile des Vorschlags betreffen, die Änderungen enthalten.

Beabsichtigt der in der Sache zuständige Ausschuss jedoch, gemäß Nummer 8 der Interinstitutionellen Vereinbarung, außerdem Änderungsanträge zu den kodifizierten Teilen des Vorschlags einzureichen, teilt er dem Rat und der Kommission unverzüglich seine Absicht mit. Die Kommission sollte dem Ausschuss vor der Abstimmung gemäß Artikel 54 ihren Standpunkt zu den Änderungsanträgen mitteilen und angeben, ob sie beabsichtigt, den Vorschlag für eine Neufassung zurückzuziehen.“

Aufgrund des Gutachtens des Juristischen Dienstes, dessen Vertreter an den Sitzungen der beratenden Gruppe, die den Vorschlag für eine Neufassung geprüft hat, teilgenommen haben, und im Einklang mit den Empfehlungen des Verfassers der Stellungnahme ist der Rechtsausschuss der Ansicht, dass der vorliegende Vorschlag keine anderen inhaltlichen

Änderungen enthält als die, die im Vorschlag als solche ausgewiesen sind, und dass sich der Vorschlag, was die kodifizierte Fassung aus unveränderten Bestimmungen der vorangegangenen Rechtsakte und diesen Änderungen betrifft, auf eine reine Kodifizierung der bestehenden Rechtstexte ohne inhaltliche Änderungen beschränkt.

Des Weiteren vertrat der Rechtsausschuss gemäß Artikel 86 Absätze 2 und 3 der Geschäftsordnung die Auffassung, dass die technischen Anpassungen, die die oben genannte beratende Gruppe in ihrer Stellungnahme vorschlägt, notwendig sind, um zu gewährleisten, dass der Vorschlag den Bestimmungen für Neufassungen entspricht.

Abschließend empfiehlt der Rechtsausschuss, nachdem er den genannten Vorschlag in seiner Sitzung vom 16. Dezember 2013 erörtert hat, dem Ausschuss für Verkehr und Fremdenverkehr als dem in der Sache zuständigen Ausschuss einstimmig¹, den Vorschlag gemäß Artikel 87 der Geschäftsordnung zu prüfen.

Mit freundlichen Grüßen

Klaus-Heiner LEHNE

Anl.: Stellungnahme der beratenden Gruppe

¹ Folgende Mitglieder waren anwesend: Françoise Castex (stellvertretende Vorsitzende), Christian Engström, Marielle Gallo, Giuseppe Gargani, Klaus-Heiner Lehne (Vorsitzender), Bernhard Rapkay, Evelyn Regner (stellvertretende Vorsitzende), Francesco Enrico Speroni, Dimitar Stoyanov, Rebecca Taylor, Alexandra Thein, Tadeusz Zwiefka.

**ANLAGE: STELLUNGNAHME DER BERATENDEN GRUPPE DER
JURISTISCHEN DIENSTE DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS, DES RATES
UND DER KOMMISSION**



BERATENDE GRUPPE
DER JURISTISCHEN DIENSTE

Anhang

Brüssel, 26. November 2013

**STELLUNGNAHME
FÜR DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT
DEN RAT
DIE KOMMISSION**

**Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates über die
Interoperabilität des Eisenbahnsystems in der Europäischen Union
COM(2013)30 vom 30.1.2013 – 2013/0015(COD)**

Gemäß der Interinstitutionellen Vereinbarung vom 28. November 2001 über die systematischere Neufassung von Rechtsakten, insbesondere deren Nummer 9, hat die beratende Gruppe der Juristischen Dienste des Europäischen Parlaments, des Rates und der Kommission am 21. Februar 2013 eine Sitzung abgehalten, in der u. a. der genannte von der Kommission vorgelegte Vorschlag geprüft wurde.

Bei der Prüfung des Vorschlags¹ für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Neufassung der Richtlinie 2008/57/EG des Europäischen Parlaments und des Rates

¹ Der beratenden Gruppe lagen die englische, die französische und die deutsche Sprachfassung des Vorschlags vor. Sie hat bei ihrer Prüfung die englische Fassung, d. h. die Originalfassung des Textes, zugrunde gelegt.

vom 17. Juni 2008 über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems in der Gemeinschaft hat die beratende Gruppe übereinstimmend Folgendes festgestellt:

- 1) Damit die maßgeblichen Bestimmungen in Nummer 6 Buchstabe a Ziffer iii der Interinstitutionellen Vereinbarung vollständig eingehalten werden, hätte in der Begründung angegeben werden sollen, welche Bestimmungen des früheren Rechtsakts im Vorschlag unverändert bleiben.
- 2) In dem Entwurf der Neufassung hätten die folgenden vorgeschlagenen Änderungen durch einen grauen Hintergrund markiert sein müssen, wie er im Allgemeinen zur Kennzeichnung wesentlicher Änderungen verwendet wird:
 - im ersten Bezugsvermerk die Ersetzung des bestehenden Verweises auf Artikel 156 des Vertrags zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft durch den Verweis auf die Artikel 170 und 171 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union;
 - in der Einleitung von Artikel 4 Absatz 4 die Streichung der Worte „soweit dies für die Verwirklichung des in Artikel 1 genannten Zieles erforderlich ist“;
 - in Artikel 9 Absatz 1 die Hinzufügung der Worte „*interoperabel sind*“;
 - in Artikel 54 Absatz 3 die Streichung des bestehenden Verweises auf Kapitel IV.
- 3) In Artikel 44 Absatz 1 Buchstabe b sollte die Formulierung „gemäß Absatz 3“ angepasst werden und lauten „gemäß Absatz 2“.

Aufgrund dieser Prüfung konnte die beratende Gruppe somit übereinstimmend feststellen, dass der Vorschlag keine inhaltlichen Änderungen außer denjenigen enthält, die im Vorschlag oder in der vorliegenden Stellungnahme als solche ausgewiesen sind. In Bezug auf die Kodifizierung der unveränderten Bestimmungen des bisherigen Rechtsakts mit diesen inhaltlichen Änderungen kam die beratende Gruppe außerdem zu dem Schluss, dass sich der Vorschlag auf eine reine Kodifizierung ohne inhaltliche Änderungen des bestehenden Rechtstextes beschränkt.

F. DREXLER
Rechtsberater

H. LEGAL
Rechtsberater

L. ROMERO REQUENA
Generaldirektor

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

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

Geänderter Text

(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.

(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

Geänderter Text

(2) „Interoperabilität“ die Eignung eines Eisenbahnsystems für den sicheren und durchgehenden Zugverkehr, indem den für diese Strecken erforderlichen Leistungskennwerten entsprochen wird;

(2) „Interoperabilität“ die Eignung eines 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

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.

Geänderter Text

2. Die Agentur erlässt Entscheidungen zur 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] eingerichtet 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

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

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

Vorschlag der Kommission

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.***

Geänderter Text

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

*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 Kompatibilität des Fahrzeugs mit den betreffenden Netzen** oder Strecken.*

Geänderter Text

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 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

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

Geänderter Text

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

stattfinden.

Änderungsantrag 32

Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 21 – Absatz 2

Vorschlag der Kommission

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.

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 *das* Einstellungsregister gemäß Artikel 43 aufgenommen.

Änderungsantrag 33

Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 21 – Absatz 3

Vorschlag der Kommission

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

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

(o) dies in den einschlägigen TSI vorgeschrieben ist.

Geänderter Text

entfällt

Änderungsantrag 34

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 42 – Absatz 1

Vorschlag der Kommission

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.

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 von der **Agentur gleichzeitig mit der Erteilung der Genehmigung** vergeben wird.

Änderungsantrag 35

Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 42 – Absatz 2

Vorschlag der Kommission

2. Die Fahrzeuge betreibenden Eisenbahnunternehmen **stellen sicher, dass die vergebenen EVN an den Fahrzeugen angebracht sind.**

Geänderter Text

2. Die Inhaber der Registrierung vergewissern sich, dass die korrekten 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 Stelle** geführt und aktualisiert;

Geänderter Text

(b) es wird von **der Agentur** 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**

Geänderter Text

(c) es ist **öffentlich** zugänglich;

Infrastrukturbetreibern sowie allen Personen oder Organisationen zugänglich, die Fahrzeuge registrieren oder im Register erwähnt sind.

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

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.

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)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

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

Vorschlag der Kommission

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.

Geänderter Text

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. ***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

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

Geänderter Text

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

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.

Geänderter Text

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

Geänderter Text

Die Artikel 3 bis 10, Artikel 11 Absätze 2, 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 Boștinaru, 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

VERFAHREN

Titel	Interoperabilität des Eisenbahnsystems in der Europäischen Union (Neufassung)			
Bezugsdokumente - Verfahrensnummer	COM(2013)0030 – C7-0027/2013 – 2013/0015(COD)			
Datum der Konsultation des EP	30.1.2013			
Federführender Ausschuss Datum der Bekanntgabe im Plenum	TRAN 7.2.2013			
Mitberatende(r) Ausschuss/Ausschüsse Datum der Bekanntgabe im Plenum	ITRE 7.2.2013	IMCO 7.2.2013	REGI 7.2.2013	JURI 7.2.2013
Nicht abgegebene Stellungnahme(n) Datum des Beschlusses	ITRE 20.2.2013	IMCO 20.2.2013		
Berichterstatter(-in/-innen) Datum der Benennung	Izaskun Bilbao Barandica 14.3.2013			
Prüfung im Ausschuss	9.7.2013	14.10.2013		
Datum der Annahme	17.12.2013			
Ergebnis der Schlussabstimmung	+: –: 0:	38 5 1		
Zum Zeitpunkt der Schlussabstimmung anwesende Mitglieder	Inés Ayala Sender, Georges Bach, Erik Bánki, Izaskun Bilbao Barandica, Antonio Cancian, Michael Cramer, Joseph Cuschieri, Philippe De Backer, Luis de Grandes Pascual, Christine De Veyrac, Saïd El Khadraoui, Ismail Ertug, Carlo Fidanza, Knut Fleckenstein, Jacqueline Foster, Franco Frigo, Mathieu Grosch, Jim Higgins, Juozas Imbrasas, Dieter-Lebrecht Koch, Georgios Koumoutsakos, Werner Kuhn, Bogusław Liberadzki, Marian-Jean Marinescu, Mike Natrass, Hubert Pirker, Dominique Riquet, Petri Sarvamaa, David-Maria Sassoli, Vilja Savisaar-Toomast, Olga Sehnalová, Brian Simpson, Giommaria Uggias, Peter van Dalen, Patricia van der Kammen, Roberts Zīle			
Zum Zeitpunkt der Schlussabstimmung anwesende Stellvertreter(innen)	Phil Bennion, Jean-Jacob Bicep, Spyros Danellis, Zita Gurmai, Alfreds Rubiks, Geoffrey Van Orden, Sabine Wils, Karim Zéribi			
Datum der Einreichung	16.1.2014			