



**RAT DER
EUROPÄISCHEN UNION**

**Brüssel, den 20. Dezember 2006 (03.01)
(OR. en)**

17039/06

**Interinstitutionelles Dossier:
2006/0272 (COD)**

**TRANS 349
CODEC 1599**

VORSCHLAG

der: Kommission
vom: 15. Dezember 2006

Betr.: Vorschlag für eine RICHTLINIE DES EUROPÄISCHEN
PARLAMENTS UND DES RATES zur Änderung der Richtlinie
2004/49/EG über Eisenbahnsicherheit in der Gemeinschaft

Die Delegationen erhalten in der Anlage den mit Schreiben von Herrn Jordi AYET PUIGARNAU, Direktor, an den Generalsekretär/Hohen Vertreter, Herrn Javier SOLANA, übermittelten Vorschlag der Europäischen Kommission.

Anl.: KOM(2006) 784 endgültig



KOMMISSION DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN

Brüssel, den 13.12.2006
KOM(2006) 784 endgültig

2006/0272 (COD)

Vorschlag für eine

RICHTLINIE DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

zur Änderung der Richtlinie 2004/49/EG über Eisenbahnsicherheit in der Gemeinschaft

(von der Kommission vorgelegt)

BEGRÜNDUNG

1) KONTEXT DES VORSCHLAGS

- **Gründe und Ziele des Vorschlags**

Die einzelstaatlichen Zulassungsverfahren für Triebfahrzeuge werden heute als eines der größten Hindernisse bei der Gründung neuer Eisenbahnunternehmen für den Güterverkehr und als Bremse für die Interoperabilität des europäischen Eisenbahnsystems angesehen. Da kein Mitgliedstaat allein entscheiden kann, dass die von ihm erteilte Inbetriebnahmegenehmigung im Hoheitsgebiet anderer Mitgliedstaaten Geltung hat, ist eine Gemeinschaftsinitiative erforderlich, um die nationalen Verfahren zu harmonisieren und sie zu vereinfachen und dem Grundsatz der gegenseitigen Anerkennung größere Geltung zu verschaffen.

Diese Erweiterung setzt die Änderung der Richtlinien über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems (96/48/EG, 2001/16/EG, 2004/50 EG), der Verordnung (EG) Nr. 881/2004 über die Europäische Eisenbahnagentur (im Folgenden „die Agentur“) sowie der Richtlinie über die Eisenbahnsicherheit (2004/49/EG) voraus. Letztere Änderung ist Gegenstand des vorliegenden Vorschlags.

- **Allgemeiner Kontext**

Der vorliegende Vorschlag ist Teil einer umfassenderen Initiative, mit der der technische Teil des Rechtsrahmens für die Eisenbahn verbessert werden soll, das heißt die Richtlinien über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems, die Richtlinie über die Eisenbahnsicherheit und die Verordnung zur Errichtung der Agentur.

Zum ersten betrifft einer der wesentlichen verbesserungswürdigen Aspekte, mit denen der ungehinderte Verkehr von Zügen erleichtert wird, das Zulassungsverfahren für Triebfahrzeuge. Laut Herstellern und Eisenbahnunternehmen sind diese Verfahren häufig noch immer sehr zeitraubend und kostspielig. Ihrer Meinung nach sind bestimmte Forderungen der zuständigen Behörden in rein technischer Hinsicht kaum gerechtfertigt.

Zum zweiten hat sich die Kommission im Rahmen des Programms zur Vereinfachung der Rechtsvorschriften vorgenommen, die Richtlinien über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems zu konsolidieren und zusammenzuführen.

Drittens hat die Kommission aufgrund der seit zehn Jahren gemachten Erfahrungen mit der Umsetzung der Interoperabilitätsrichtlinien Anlass, mehrere Verbesserungen im technischen Teil des Regelwerks vorzuschlagen.

Der vorliegende Vorschlag bezweckt die Änderung der Richtlinie 2004/49/EG über Eisenbahnsicherheit. Er ist zusammen mit den ebenfalls vorgelegten Vorschlägen für die Konsolidierung/Neufassung der Richtlinien 96/48/EG und 2001/16/EG über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems sowie für die Änderung der Verordnung (EG) Nr. 881/2004 zur Errichtung einer Europäischen Eisenbahnagentur zu lesen.

- **Im Anwendungsbereich des vorgeschlagenen Rechtsakts geltende Rechtsvorschriften**

Das Verfahren für die Inbetriebnahme von Eisenbahnrollmaterial ist Gegenstand von Artikel 14 der Richtlinien zur Interoperabilität des Eisenbahnsystems und von Artikel 14 der Richtlinie über die Eisenbahnsicherheit. Die Notifizierung der nationalen Vorschriften ist Gegenstand von Artikel 16 der Richtlinien zur Interoperabilität des Eisenbahnsystems und von Artikel 8 der Richtlinie über die Eisenbahnsicherheit.

- **Übereinstimmung mit anderen Politikbereichen und Zielen der Europäischen Union**

Diese Initiative ermöglicht es, den Eisenbahnverkehr wettbewerbsfähiger zu machen. Durch Senkung der Kosten der Beförderungskette trägt sie zur Wettbewerbsfähigkeit der gesamten Industrie der Europäischen Union bei. Ein dynamischer Eisenbahnsektor stützt auch die weltweit führende Stellung der europäischen Eisenbahnindustrie und sichert dadurch die Arbeitsplätze in diesem Sektor. Eine größere Wettbewerbsfähigkeit des Eisenbahnverkehrs trägt ferner dazu bei, die im Bereich der nachhaltigen Entwicklung und bei der Bewältigung des Klimawandels von der Europäischen Union eingegangenen grundlegenden Verpflichtungen zu erfüllen.

Folglich fügt sich diese Initiative in die revidierte Strategie für Wachstum und Beschäftigung ein. Außerdem führt sie zu einer Senkung der Verwaltungskosten, die mit der Tätigkeit der nationalen Behörden für die Eisenbahnsicherheit verbunden sind.

2) KONSULTATION BETROFFENER UND FOLGENABSCHÄTZUNG

- **Konsultation Betroffener**

Konsultationsmethoden, Hauptadressaten und allgemeines Profil der Antwortenden

Diese Initiative geht auf den nachdrücklichen Wunsch der Betroffenen selbst zurück. Erste Anzeichen von Schwierigkeiten sind im Rahmen einer Studie über die Sicherheitszertifizierung 2004 zu Tage getreten. Im Nachgang zu dieser Studie hat die Kommission eine Arbeitsgruppe eingesetzt, die ihre Empfehlungen Ende 2005 vorgelegt hat. Die Kommission hat im April 2006 ein Konsultationsdokument mit mehreren Optionen ausgearbeitet und allen Betroffenen (nationale Behörden mit Zuständigkeit für die Eisenbahnsicherheit, Industrie, Verkehrsunternehmen, Infrastrukturverwalter, europäische Normungsgremien usw.) auf einem Workshop vorgestellt. Die schriftlichen Stellungnahmen aller Betroffenen wurden gesammelt und im Rahmen einer Folgenabschätzung ausgewertet, die nach den geltenden Standards durchgeführt wurde.

Zusammenfassung der Antworten und Art ihrer Berücksichtigung

Da die Initiative auf Wünsche der Beteiligten des Sektors zurückgeht, wurde eine Initiative der Kommission in allen Antworten gutgeheißen. Die Antworten unterschieden sich hinsichtlich ihrer Position gegenüber den verschiedenen Optionen. In der Folgenabschätzung werden die verschiedenen Optionen sowie die Positionen der verschiedenen Beteiligten bezüglich dieser Optionen im Einzelnen dargelegt. Die Kommission hat den verschiedenen Stellungnahmen bei der Ausarbeitung ihres

Vorschlags Rechnung getragen, der zwei Komponenten umfasst: Zum einen die Aufnahme von Arbeiten, die sofort unternommen werden können, ohne das Inkrafttreten neuer Rechtsvorschriften abzuwarten, zum anderen die Änderung von Rechtsvorschriften zur Festigung des Rechtsrahmens, der Rechte und Pflichten für die am Zulassungsverfahren von Eisenbahnrollmaterial Beteiligten festlegt.

- **Einholung und Nutzung von Expertenwissen**

Relevante wissenschaftliche/fachliche Bereiche

Nationale Zulassungsverfahren für Eisenbahnrollmaterial, nationale technische und/oder Sicherheitsvorschriften, Kosten und Zeitaufwand dieser Verfahren usw.

Methodik

Der Leitfaden der Kommission SEK(2005) 791 vom 15. Juni 2005, aktualisiert 2006, wurde verwendet.

Wichtigste konsultierte Verbände und Fachleute

Das Fachwissen der Europäischen Eisenbahnagentur wurde herangezogen, um die verschiedenen Positionen der Beteiligten des Sektors zu bewerten und die Auswirkungen der verschiedenen Optionen zu analysieren.

Bewertung der Stellungnahmen

Auf ernste Gefahren mit irreversiblen Folgen wurde nicht hingewiesen.

Siehe Folgenabschätzung.

Form der Veröffentlichung der Stellungnahmen

Die Folgenabschätzung wurde im Internet veröffentlicht.

- **Folgenabschätzung**

Referenzszenario: Beschränkung auf die Anwendung der geltenden Rechtsvorschriften und Einschreiten nur in Beschwerdefällen.

Nichtreglementierende Optionen: Veröffentlichung der Empfehlungen der Arbeitsgruppe zur länderübergreifenden Anerkennung von in Betrieb befindlichem Rollmaterial und Aufforderung an die Mitgliedstaaten, diese anzuwenden; Aufforderung an die Agentur, die nationalen Vorschriften einzustufen und zu ermitteln, welche Vorschriften gleichwertig sind; Aufforderung an die Agentur, eine Konsultations- oder Einspruchsfunktion in nationalen Inbetriebnahmeverfahren zu übernehmen; beschleunigte Ausarbeitung und Überarbeitung europäischer Normen; Prüfung der ordnungsgemäßen Anwendung des Grundsatzes der gegenseitigen Anerkennung und ggf. Einleitung von Verstoßverfahren.

Reglementierende Optionen: Änderung der Rechtsvorschriften mit folgendem Zweck: Streichung der Verpflichtung, in jedem Mitgliedstaat eine Genehmigung zu erlangen; Klärung des für in Betrieb befindliches Rollmaterial anzuwendenden Verfahrens;

Ermächtigung der Agentur, Inbetriebnahmegenehmigungen zu erteilen; Ermächtigung der Agentur, eine Koordinierungs-, Beratungs- und/oder Einspruchsfunktion auszuüben; Ermächtigung der für die Konformitätsprüfung zuständigen Stellen, Inbetriebnahmegenehmigungen zu erteilen; Ermächtigung der Infrastrukturverwalter, Inbetriebnahmegenehmigungen zu erteilen;

Die Kommission hat gemäß ihrem Legislativ- und Arbeitsprogramm eine Folgenabschätzung vorgenommen. Der entsprechende Bericht ist im Internet unter folgender Adresse abrufbar: http://ec.europa.eu/transport/rail/index_de.html.

3) RECHTLICHE ASPEKTE

- **Zusammenfassung der vorgeschlagenen Maßnahme**

Als Lösung wird vorgeschlagen, ein Verfahren auf Gemeinschaftsebene zu schaffen, das zwei Komponenten umfasst.

Zuerst wird die Agentur beauftragt, die verschiedenen nationalen Verfahren und geltenden technischen Vorschriften durchzumustern und eine Liste der Anforderungen aufzustellen und zu aktualisieren, deren Einhaltung nur einmal zu überprüfen ist. Gleichzeitig werden die Mitgliedstaaten im Vorgriff auf die Änderung der Rechtsvorschriften ersucht, die Empfehlungen der Arbeitsgruppe, die von der Kommission bereits veröffentlicht wurden, auf freiwilliger Basis anzuwenden.

Anschließend wird die Anwendung des Grundsatzes der gegenseitigen Anerkennung der bereits von einem Mitgliedstaat ausgestellten Inbetriebnahmegenehmigungen verbindlich vorgeschrieben. Nach diesem Grundsatz darf das Rollmaterial, das bereits Gegenstand einer Inbetriebnahmegenehmigung in einem Mitgliedstaat war, einer ergänzenden Zertifizierung in einem anderen Mitgliedstaat nur bezüglich derjenigen zusätzlichen nationalen Anforderungen unterzogen werden, die sich beispielsweise aus den Besonderheiten des lokalen Netzes ergeben.

- **Rechtsgrundlage**

Artikel 71

- **Subsidiaritätsprinzip**

Das Subsidiaritätsprinzip gelangt zur Anwendung, da der Vorschlag nicht unter die ausschließliche Zuständigkeit der Gemeinschaft fällt.

Die Ziele des Vorschlags können von den Mitgliedstaaten aus folgenden Gründen nicht ausreichend verwirklicht werden:

Die vorliegende Initiative bezweckt die Behebung des Problems, dass Rollmaterial, dessen Inbetriebnahme in einem Mitgliedstaat genehmigt wurde, nicht automatisch in einem anderen Mitgliedstaat akzeptiert wird. Dieses Problem hat länderübergreifende Ausmaße und kann nicht durch eine nationale Initiative behoben werden, da kein Mitgliedstaat die Inbetriebnahme von Rollmaterial genehmigen kann, das im Hoheitsgebiet eines anderen Mitgliedstaats eingesetzt wird.

Die Ziele des Vorschlags können aus folgenden Gründen besser durch Maßnahmen der Gemeinschaft erreicht werden:

Der Grundsatz der Gebietsbezogenheit von Inbetriebnahmegenehmigungen ist in den Richtlinien über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems und über die Eisenbahnsicherheit festgeschrieben. Das mit dem Vorschlag angestrebte Ziel ließe sich daher durch keine Maßnahme auf allein nationaler Ebene erreichen. Die Änderung der Richtlinie über die Eisenbahnsicherheit ist die geeignetste Maßnahme zur Erreichung des mit dem Vorschlag angestrebten Ziels.

Die Aufstellung des Referenzverzeichnis nationaler Vorschriften, dessen Annahme durch die Kommission, die künftigen Entscheidungen der Kommission zur Gleichwertigkeit bestimmter nationaler Vorschriften sowie Dauer und Kosten der Zulassung von Rollmaterial stellen die aussagekräftigsten Indikatoren dafür dar, inwieweit die mit diesem Vorschlag angestrebten Ziele erreicht sind.

Die Änderung von Artikel 14 der Richtlinie über die Eisenbahnsicherheit ermöglicht es genauer anzugeben, welcher Teil einer Genehmigung gegenseitig anerkannt werden muss und welcher Teil strikt mit der Vereinbarkeit des betreffenden Fahrzeugs mit der entsprechenden Infrastruktur im Zusammenhang steht. Die Option einer Zentralisierung der Befugnis zur Erteilung von Inbetriebnahmegenehmigungen, die von der Agentur auszuüben wäre, wurde nicht aufgegriffen. Dies zeigt, dass sich der Vorschlag auf das beschränkt, was die Mitgliedstaaten mit nationalen Initiativen nicht verwirklichen können.

Der Vorschlag steht daher mit dem Subsidiaritätsprinzip in Einklang.

• Grundsatz der Verhältnismäßigkeit

Der Vorschlag entspricht aus folgenden Gründen dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit:

Dieser Vorschlag ist Teil eines Pakets aus folgenden Bestandteilen:

- eine Mitteilung
- ein Vorschlag zur Änderung der Verordnung zur Errichtung einer Europäischen Eisenbahnagentur (Verordnung (EG) Nr. 881/2004)
- ein Vorschlag zur Konsolidierung/Neufassung der Richtlinien über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems (96/48/EG und 2001/16/EG)
- ein Vorschlag zur Änderung der Richtlinie über die Eisenbahnsicherheit (2004/49/EG).

Die Vorschläge wurden unter dem Gesichtspunkt redigiert, die notwendigen Änderungen auf ein Mindestmaß zu beschränken.

Der vorliegende Vorschlag hat so gut wie keine Auswirkungen auf den Verwaltungshaushalt der Kommission. Für die Agentur belaufen sich die Auswirkungen auf 2,2 Mio. EUR für die ersten fünf Jahre und fallen anschließend unter 0,5 Mio. EUR.

Für die zuständigen Behörden und die Industrie sind ausschließlich Vorteile zu erwarten, da das Hauptziel die Vereinfachung des Verfahrens zur Erteilung von Inbetriebnahmegenehmigungen ist, indem überflüssige Überprüfungen abgeschafft und die Reglementierung verringert wird.

- **Wahl des Instruments**

Vorgeschlagenes Instrument: Richtlinie.

Andere Instrumente wären aus folgenden Gründen nicht angemessen:

Vorzunehmen ist die Änderung einer Richtlinie.

4) AUSWIRKUNGEN AUF DEN HAUSHALT

Für die Agentur belaufen sich die Auswirkungen auf 2,2 Mio. EUR für die ersten fünf Jahre und fallen anschließend unter 0,5 Mio. EUR (siehe dem Vorschlag zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 881/2004¹ beigefügter Finanzbogen).

5) WEITERE ANGABEN

- **Vereinfachung**

Mit dem Vorschlag werden Verwaltungsvorschriften für juristische und natürliche Personen vereinfacht.

Rollmaterial, das bereits Gegenstand einer Inbetriebnahmegenehmigung in einem Mitgliedstaat war, darf einer ergänzenden Zertifizierung in einem anderen Mitgliedstaat nur bezüglich derjenigen zusätzlichen nationalen Anforderungen unterzogen werden, die sich beispielsweise aus den Besonderheiten des lokalen Netzes ergeben.

Der Vorschlag ist im Arbeits- und Legislativprogramm der Kommission vorgesehen. Fundstelle: 2006/TREN/005.

- **Europäischer Wirtschaftsraum**

Der vorgeschlagene Rechtsakt ist von Bedeutung für den Europäischen Wirtschaftsraum und sollte deshalb auf den EWR ausgeweitet werden.

- **Der Vorschlag im Einzelnen**

1. Zertifizierung des in Betrieb befindlichen Rollmaterials (Artikel 14² und neuer Anhang VI)
 - Das vorzulegende Dossier gliedert sich in vier Teile: Die ersten beiden Teile stehen mit Informationen in Zusammenhang, die bereits zum Zeitpunkt der ersten Inbetriebnahme überprüft wurden; der dritte Teil steht mit der Geschichte des

¹ KOM(2006) 785 vom 13.12.2006.

² Die Nummerierung der Artikel bezieht sich auf die Richtlinie 2004/49/EG.

Fahrzeugs seit der ersten Inbetriebnahme in Zusammenhang (und kann daher Gegenstand von Überprüfungen sein); der vierte Teil steht mit der technischen Vereinbarkeit von Fahrzeug und Infrastruktur in Zusammenhang (und muss daher Gegenstand von Überprüfungen sein).

- Hat eine Behörde eines anderen Mitgliedstaats bereits eine Inbetriebnahmegenehmigung erteilt, ist der Grundsatz der gegenseitigen Anerkennung anzuwenden. Folglich kann die Behörde grundsätzlich keine zusätzlichen Pflichten auferlegen, die über das bereits vorgelegte Dossier hinausgehen.
- Um die Möglichkeit zu verringern, dass eine Behörde zusätzliche Pflichten auferlegt, wird die Agentur aufgefordert, ein Referenzinstrument unter Aufnahme geltender nationaler Vorschriften auszuarbeiten und diese Vorschriften für jeden Parameter unter dem Gesichtspunkt zu vergleichen, ob sie Gegenstand einer gegenseitigen Anerkennung sein können. Das Verzeichnis der Parameter und die Aufnahme von Vorschriften in das Referenzinstrument sind Gegenstand eines neuen Anhangs VI. Die Agentur gibt Empfehlungen ab, die die Kommission nach Stellungnahme des Ausschusses in Entscheidungen umsetzt.

2. Beziehungen zwischen den Eisenbahnunternehmen und den Fahrzeughaltern (neuer Artikel 14 a)

Das Inkrafttreten des neuen COTIF-Übereinkommens 1999 hat neue Vorschriften bezüglich der Verträge für die Fahrzeugnutzung mit sich gebracht, wodurch die alte RIV-Vereinbarung zwischen Eisenbahnunternehmen hinfällig geworden ist. Nach der neuen Regelung, die durch den neuen AVV-Vertrag (Allgemeiner Vertrag über die Verwendung von Güterwagen) ergänzt wird, den sowohl Eisenbahnunternehmen als auch Fahrzeughalter schließen können, sind letztere nicht mehr verpflichtet, ihre Wagen bei einem Eisenbahnunternehmen zu registrieren. Die Richtlinie über die Eisenbahnsicherheit muss geändert werden, um den Begriff des Fahrzeughalters zu bestimmen und das Verhältnis zwischen Fahrzeughaltern und Eisenbahnunternehmen genauer anzugeben, besonders im Bereich der Instandhaltung.

Es wird vorgeschlagen, einen neuen Artikel 14 a einzufügen, der folgenden Grundsätzen entspricht:

- Wann immer ein Fahrzeug in Betrieb genommen wird, muss ein „Verantwortlicher“ für die Instandhaltung eindeutig angegeben werden: Dies ist in der TSI „Fahrzeuge“ vorgesehen, die von der Kommission am 28. Juli 2006 angenommen wurde.
- Der Verantwortliche kann der Fahrzeughalter sein. Der Begriff „Fahrzeughalter“ ist in den gemeinschaftlichen Rechtsvorschriften nicht definiert. Um neue Unstimmigkeiten in Bezug auf das COTIF-Übereinkommen 1999 zu vermeiden, wird vorgeschlagen, die Begriffsbestimmung des Übereinkommens zu übernehmen.
- Beantragt ein Eisenbahnunternehmen ein Sicherheitszeugnis, muss es nachweisen, dass die geltenden gemeinschaftlichen Vorschriften (im Wesentlichen die TSI „Fahrzeuge“) oder die nationalen Vorschriften beim Betrieb und bei der Instandhaltung der von ihm benutzten Fahrzeugen eingehalten werden.
- Zu diesem Zweck haben die Eisenbahnunternehmen im Rahmen ihres Sicherheits-

managementsystems das System und die Verfahren darzulegen, die sie verwenden um sicherzustellen, dass der gemischte Einsatz von Fahrzeugen verschiedener Halter die Eisenbahnsicherheit nicht beeinträchtigt.

Es ist vorgesehen, dass die Agentur die von den Eisenbahnunternehmen eingerichteten Verfahren zur Verwaltung ihrer Beziehungen mit den Fahrzeughaltern bewertet und ggf. eine Empfehlung zur Einrichtung eines Systems der Bescheinigung von Fahrzeughaltern abgeben kann.

Vorschlag für eine

RICHTLINIE DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

**zur Änderung der Richtlinie 2004/49/EG über die Eisenbahnsicherheit in der
Gemeinschaft**

(Text von Bedeutung für den EWR)

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION –

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft, insbesondere auf Artikel 71 Absatz 1,

auf Vorschlag der Kommission³,

nach Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses⁴,

nach Stellungnahme des Ausschusses der Regionen⁵,

gemäß dem Verfahren des Artikels 251 EG-Vertrag⁶,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Zur Weiterführung der Bemühungen um die Errichtung eines Binnenmarkts im Eisenbahnverkehr haben der Rat und das Europäische Parlament die Richtlinie 2004/49/EG⁷ zur Schaffung eines gemeinsamen Rechtsrahmens für die Eisenbahnsicherheit verabschiedet.
- (2) Mit Artikel 14 der Richtlinie 2004/49/EG wurde ein gemeinsames Verfahren für die Genehmigung der Inbetriebnahme von Rollmaterial eingerichtet. Die Erfahrung hat jedoch gezeigt, dass die Durchführung dieses Verfahrens auf nationaler Ebene häufig kompliziert ist und dafür unterschiedliche und wenig transparente nationale Vorschriften gelten, die unter Umständen sogar zu wiederholten Prüfungen führen. Das Verfahren stellt somit ein bedeutendes Hindernis bei der Errichtung neuer Eisenbahnunternehmen dar, besonders im Güterverkehr. Es ist daher angezeigt, das Verfahren zur Genehmigung von in Betrieb befindlichem Rollmaterial zu präzisieren und die Grenzen und Modalitäten der Anwendung festzulegen. Im Geiste des Grundsatzes der gegenseitigen Anerkennung ist es insbesondere notwendig, die Erlangung einer Inbetriebnahmegenehmigung in einem anderen Mitgliedstaat als dem,

³ ABl. C [...] vom [...], S. [...].

⁴ ABl. C [...] vom [...], S. [...].

⁵ ABl. C [...] vom [...], S. [...].

⁶ ABl. C [...] vom [...], S. [...].

⁷ ABl. L 164 vom 30.4.2004, S. 44. Berichtigte Fassung im ABl. L 220 vom 21.6.2004, S. 3.

der die Erstgenehmigung ausgestellt hat, zu erleichtern, indem die Zahl der Punkte begrenzt wird, die die zuständige Behörde prüfen kann.

- (3) Zu diesem Zweck sind alle in jedem Mitgliedstaat geltenden technischen und Sicherheitsvorschriften in drei Gruppen einzustufen und das Ergebnis dieser Einstufung in einem Referenzdokument darzulegen. Die erste Gruppe hat die internationalen Vorschriften sowie die nationalen Vorschriften zu umfassen, die für gleichwertig erklärt wurden und bei denen die Überprüfung in einem einzigen Mitgliedstaat hinsichtlich der Eisenbahnsicherheit ausreicht. Die zweite Gruppe hat alle anderen nationalen Vorschriften sowie die noch nicht eingestuften Vorschriften zu umfassen. Die dritte Gruppe hat die Vorschriften zu umfassen, die notwendig sind, um die technische Vereinbarkeit des Rollmaterials, das Gegenstand eines Genehmigungsantrags ist, mit der fraglichen Infrastruktur zu gewährleisten.
- (4) Die mit der Verordnung (EG) Nr. 881/2004⁸ errichtete Europäische Eisenbahnagentur verfügt über ein Mandat zur Ausarbeitung technischer Spezifikationen für die Interoperabilität (TSI) und muss sich daher in einem ersten Schritt mit den geltenden nationalen technischen Vorschriften befassen. Außerdem muss sie die nationalen Sicherheitsvorschriften gemäß der Richtlinie 2004/49/EG veröffentlichen. Schließlich hat sie auch die Kriterien für die Sicherheitsbescheinigung der Eisenbahnunternehmen zu harmonisieren, was Bestimmungen hinsichtlich der Zulassung des von diesen Unternehmen eingesetzten Rollmaterials umfasst. Die Agentur ist folglich die am besten geeignete Stelle, das genannte Referenzdokument auszuarbeiten.
- (5) In Folge von Entwicklungen auf internationaler Ebene, insbesondere nach Inkrafttreten des neuen COTIF-Übereinkommens von 1999, ist es angezeigt, den Begriff des Fahrzeughalters auf gemeinschaftlicher Ebene zu bestimmen und das Verhältnis zwischen Eisenbahnunternehmen und Fahrzeughaltern, besonders im Bereich der Instandhaltung, zu präzisieren.
- (6) Da das Ziel der beabsichtigten Maßnahme, nämlich die Vereinfachung des gemeinschaftlichen Verfahrens für die Zulassung von Eisenbahnrollmaterial, auf Ebene der Mitgliedstaaten nicht ausreichend erreicht werden kann und daher wegen der Dimension der Maßnahme besser auf Gemeinschaftsebene zu erreichen ist, kann die Gemeinschaft im Einklang mit dem in Artikel 5 EG-Vertrag niedergelegten Subsidiaritätsprinzip tätig werden. Entsprechend dem in demselben Artikel genannten Verhältnismäßigkeitsprinzip geht diese Richtlinie nicht über das für die Erreichung dieses Ziels erforderliche Maß hinaus.
- (7) Die Richtlinie 2004/49/EG sieht vor, dass bestimmte Maßnahmen gemäß dem Beschluss 1999/468/EG des Rates vom 28. Juni 1999 zur Festlegung der Modalitäten für die Ausübung der der Kommission übertragenen Durchführungsbefugnisse⁹ erlassen werden.
- (8) Der Beschluss 1999/468/EG wurde durch den Beschluss 2006/512/EG geändert, durch den das Regelungsverfahren mit Kontrolle bei Maßnahmen von allgemeiner Tragweite zur Änderung von nicht wesentlichen Bestimmungen eines nach dem Verfahren des

⁸ ABl. L 164 vom 30.4.2004, S. 1.

⁹ ABl. L 184 vom 17.7.1999, S. 23. Geändert durch die Entscheidung 2006/512/EG (AbI. L 200 vom 22.7.2006, S. 11).

Artikels 251 EG-Vertrag erlassenen Basisrechtsakts eingeführt wurde, auch für die Streichung einiger dieser Bestimmungen oder die Ergänzung durch Hinzufügung neuer nicht wesentlicher Bestimmungen.

- (9) Es ist insbesondere angezeigt, die Kommission zur Überarbeitung und Anpassung der Anhänge, zur Annahme und Überarbeitung gemeinsamer Sicherheitsmaßnahmen und gemeinsamer Sicherheitsziele sowie zur Festlegung eines Systems zur Bescheinigung von Fahrzeughaltern im Bereich der Instandhaltung zu ermächtigen. Da dies Maßnahmen von allgemeiner Tragweite zur Änderung von nicht wesentlichen Bestimmungen der Richtlinie 2004/49/EG oder zur Ergänzung der Richtlinie durch Hinzufügung neuer nicht wesentlicher Bestimmungen sind, sind sie gemäß dem Regelungsverfahren mit Kontrolle des Artikels 5 a des Beschlusses 1999/468/EG zu erlassen.
- (10) Die Richtlinie 2004/49/EG ist folglich zu ändern –

HABEN FOLGENDE RICHTLINIE ERLASSEN:

Artikel 1

Die Richtlinie 2004/49/EG wird wie folgt geändert:

- 1) In Artikel 3 wird folgende Begriffsbestimmung angefügt:

„s) ‚Fahrzeughalter‘ die natürliche oder juristische Person, die als Eigentümer oder sonst Verfügungsberechtigter ein Fahrzeug dauerhaft als Beförderungsmittel wirtschaftlich nutzt.“.
- 2) In Artikel 4 Absatz 4 wird das Wort „Wagenhalters“ durch das Wort „Fahrzeughalters“ ersetzt.
- 3) Artikel 5 Absatz 2 erhält folgende Fassung:

„Anhang I wird vor dem 30. April 2009 überarbeitet, um insbesondere gemeinsame Definitionen für die CSI und gemeinsame Methoden für die Unfallkostenberechnung hinzuzufügen. Diese Maßnahme zur Änderung nicht wesentlicher Bestimmungen der Richtlinie wird gemäß dem Regelungsverfahren mit Kontrolle des Artikels 27 Absatz 2 a erlassen.“.
- 4) Artikel 6 wird wie folgt geändert:
 - a) Absatz 1 erhält folgende Fassung:

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

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

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

b) Absatz 4 erhält folgende Fassung:

„4. Die CSM werden regelmäßig überarbeitet, wobei die bei ihrer Anwendung gewonnenen Erfahrungen, die allgemeine Entwicklung der Eisenbahnsicherheit sowie die in Artikel 4 Absatz 1 niedergelegten Verpflichtungen der Mitgliedstaaten zu berücksichtigen sind. Diese Maßnahme zur Änderung nicht wesentlicher Bestimmungen der Richtlinie durch deren Ergänzung wird gemäß dem Regelungsverfahren mit Kontrolle des Artikels 27 Absatz 2 a erlassen.“.

5) Artikel 7 wird wie folgt geändert:

a) In Absatz 3 erhalten der erste und zweite Unterabsatz folgende Fassung:

„Die erste Reihe von CST-Entwürfen beruht auf einer Untersuchung der bestehenden Ziele und sicherheitsbezogenen Leistungsfähigkeit in den Mitgliedstaaten und gewährleistet, dass die bestehende sicherheitsbezogene Leistungsfähigkeit des Eisenbahnsystems in keinem Mitgliedstaat verringert wird. Sie wird von der Kommission vor dem 30. April 2009 erlassen und im *Amtsblatt der Europäischen Union* veröffentlicht. Diese Maßnahme zur Änderung nicht wesentlicher Bestimmungen der Richtlinie durch deren Ergänzung wird gemäß dem Regelungsverfahren mit Kontrolle des Artikels 27 Absatz 2 a erlassen.“

Die zweite Reihe von CST-Entwürfen beruht auf den Erfahrungen, die mit der ersten Reihe von CST und deren Umsetzung gewonnen wurden. Sie tragen allen vorrangigen Bereichen Rechnung, in denen die Sicherheit verbessert werden muss. Sie werden von der Kommission vor dem 30. April 2011 erlassen und im *Amtsblatt der Europäischen Union* veröffentlicht. Diese Maßnahme zur Änderung nicht wesentlicher Bestimmungen der Richtlinie durch deren Ergänzung wird gemäß dem Regelungsverfahren mit Kontrolle des Artikels 27 Absatz 2 a erlassen.“.

b) Absatz 5 erhält folgende Fassung:

„5. Die CST werden regelmäßig überarbeitet, wobei die allgemeine Entwicklung der Eisenbahnsicherheit zu berücksichtigen ist. Diese Maßnahme zur Änderung nicht wesentlicher Bestimmungen der Richtlinie durch deren Ergänzung wird gemäß dem Regelungsverfahren mit Kontrolle des Artikels 27 Absatz 2 a erlassen.“.

6) Artikel 10 wird wie folgt geändert:

a) In Absatz 1 erhält der zweite Unterabsatz folgende Fassung:

„Mit der Sicherheitsbescheinigung weist das Eisenbahnunternehmen nach, dass es ein Sicherheitsmanagementsystem eingeführt hat und die in den TSI und anderen einschlägigen Rechtsvorschriften der Gemeinschaft sowie in

nationalen Sicherheitsvorschriften festgelegten Anforderungen erfüllen kann und damit in der Lage ist, Risiken zu kontrollieren und sichere Verkehrsdienste auf dem Netz zu erbringen.“.

b) In Absatz 2 erhält Buchstabe b folgende Fassung:

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

(7) Artikel 14 erhält folgende Fassung:

„Artikel 14

Inbetriebnahme von in Betrieb befindlichen Fahrzeugen

1. Fahrzeuge, die in einem Mitgliedstaat gemäß Artikel 10 zur Inbetriebnahme zugelassen sind, werden von einem anderen Mitgliedstaat oder von anderen Mitgliedstaaten nach diesem Artikel zur Inbetriebnahme zugelassen, falls dieser Mitgliedstaat oder diese Mitgliedstaaten eine Zulassung verlangen.

Falls für die Fahrzeuge eine EG-Prüferklärung ausgestellt wurde, findet Artikel 14 Absatz 8 der Richtlinie .../EG (*) [*Richtlinie über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems*] Anwendung.

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

- a) Nachweis, dass die Inbetriebnahme des Fahrzeugs in einem anderen Mitgliedstaat genehmigt wurde, und Unterlagen zum durchgeführten Verfahren für den Nachweis, dass das Fahrzeug die geltenden Anforderungen bezüglich der Sicherheit erfüllt hat;
- b) technische Daten, Instandhaltungsprogramm und Betriebsmerkmale;
- c) Register mit Nachweisen zum Betrieb und zur Instandhaltung des Fahrzeugs und gegebenenfalls zu technischen Änderungen am Fahrzeug nach dessen Genehmigung;
- d) technische und betriebliche Merkmale zum Nachweis, dass das Fahrzeug mit den Infrastrukturen und den festen Einrichtungen vereinbar ist (Energieversorgungssysteme, Systeme für die Zugsteuerung, Zugsicherung und Signalgebung, Spurweite und Lichtraumprofil der

Infrastruktur, maximale Achslast und andere Beschränkungen des Netzes).

3. Die in Absatz 2 Buchstabe a und b genannten Angaben können von der Sicherheitsbehörde nicht in Frage gestellt werden, es sei denn, die Sicherheitsbehörde kann das Vorliegen eines Sicherheitsrisikos belegen. Nach Annahme des in Artikel 14 a genannten Referenzdokuments kann die Sicherheitsbehörde diesbezüglich keine Vorschrift heranziehen, die in Gruppe A dieses Dokuments eingestuft ist.
4. Die Sicherheitsbehörde kann verlangen, dass ergänzende Informationen vorgelegt, Risikoanalysen durchgeführt oder Tests auf dem Netz vorgenommen werden, um die Übereinstimmung der in Absatz 2 Buchstabe c und d genannten Angaben mit den geltenden nationalen Vorschriften zu überprüfen, die der Kommission gemäß Artikel 8 dieser Richtlinie oder Artikel 16 der Richtlinie .../EG [*Richtlinie über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems*] gemeldet wurden. Nach Annahme des in Artikel 14 a genannten Referenzdokuments kann diese Überprüfung ausschließlich bezüglich nationaler Vorschriften vorgenommen werden, die in die Gruppen B oder C dieses Dokuments eingestuft sind.

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

5. Anträge auf Erteilung einer Inbetriebnahmegenehmigung, die gemäß diesem Artikel gestellt werden, sind Gegenstand einer Entscheidung der Sicherheitsbehörde, die so schnell wie möglich erfolgt und für die folgende Fristen gelten:
 - a) vier Monate nach Vorlage des in Absatz 2 genannten technischen Dossiers;
 - b) gegebenenfalls zwei Monate nach Vorlage der ergänzenden Informationen oder der Risikoanalysen, die von der Sicherheitsbehörde gemäß Absatz 4 verlangt wurden;
 - c) gegebenenfalls zwei Monate nach Vorlage der Ergebnisse der Tests, die von der Sicherheitsbehörde gemäß Absatz 4 verlangt wurden.

Ergeht innerhalb der vorgeschriebenen Fristen keine Entscheidung, gilt die Inbetriebnahme der betreffenden Fahrzeuge als genehmigt.

An die Inbetriebnahmegenehmigung können Nutzungsbedingungen und andere Einschränkungen geknüpft sein.

6. Eine ablehnende Entscheidung der zuständigen Sicherheitsbehörde ist zu begründen und kann Gegenstand eines Antrags auf erneute Prüfung sein, der vom Antragsteller innerhalb eines Monats nach Bekanntgabe der Entscheidung

zu stellen ist. Die Sicherheitsbehörde hat ihre Entscheidung daraufhin innerhalb eines Monats zu bestätigen oder aufzuheben. Bleibt es bei einer ablehnenden Entscheidung, kann die Regulierungsstelle gemäß Artikel 30 der Richtlinie 2001/14/EG angerufen werden.

7. Sind Fahrzeuge gemäß diesem Artikel in Betrieb zu nehmen, kann die Agentur zur technischen Stellungnahme gemäß Artikel 8 a der Verordnung (EG) Nr. 881/2004 angerufen werden.
8. Die Mitgliedstaaten können Inbetriebnahmegenehmigungen für in Betrieb befindliche Fahrzeuge erteilen, die sich auf eine Fahrzeugreihe erstrecken. Die Sicherheitsbehörden setzen den Antragsteller von dem dazu durchzuführenden Verfahren in Kenntnis.“.

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

„Artikel 14 a

Einstufung der nationalen Vorschriften

1. Zur Erleichterung des Verfahrens der Erteilung von Genehmigungen zur Inbetriebnahme von in Betrieb befindlichen Fahrzeugen gemäß Artikel 14 werden die nationalen Vorschriften entsprechend Anhang VI in drei Gruppen eingestuft.
2. Die Agentur nimmt die Einstufung der erforderlichen nationalen Vorschriften im Hinblick auf die Annahme eines Referenzdokuments gemäß Artikel 8 a der Verordnung (EG) Nr. 881/2004 vor. Die nationalen Behörden arbeiten bei der Durchführung dieser Aufgabe mit der Agentur zusammen.
3. Die Kommission nimmt das Referenzdokument sowie Entscheidungen betreffend dessen Aktualisierung auf der Grundlage der Empfehlungen der Agentur und nach dem Verfahren des Artikels 27 Absatz 2 an.

Artikel 14 b

Fahrzeuginstandhaltung

1. Bei der Inbetriebnahme eines Fahrzeugs wird eine Rechtsperson benannt, die für die Instandhaltung des Fahrzeugs verantwortlich ist. Diese Rechtsperson kann das Eisenbahnunternehmen, ein Unterauftragnehmer des Eisenbahnunternehmens oder der Fahrzeughalter sein.
2. Um im Rahmen der in Artikel 10 vorgesehenen Sicherheitsbescheinigung nachzuweisen, dass das Fahrzeug gemäß den geltenden Anforderungen instandgehalten wird, gibt das Eisenbahnunternehmen an, welchen Rechtspersonen die Verantwortung für die Instandhaltung übertragen wurde, und legt Unterlagen vor, in denen die von diesen zur Durchführung der Instandhaltung angewendeten Verfahren dargelegt sind.
3. Verwendet ein Eisenbahnunternehmen Wagen verschiedener Fahrzeughalter und wurde diesen die Verantwortung für die Instandhaltung übertragen, legt

das Eisenbahnunternehmen die nötigen Verfahren fest, mit denen überprüft wird, dass die anwendbaren Anforderungen erfüllt werden. Gegebenenfalls legt die Kommission auf Empfehlung der Agentur ein System zur Bescheinigung der Fahrzeughalter bezüglich der Instandhaltung fest. Diese Maßnahme zur Änderung nicht wesentlicher Bestimmungen der Richtlinie durch deren Ergänzung wird gemäß dem Regelungsverfahren mit Kontrolle des Artikels 27 Absatz 2 a erlassen.“.

- (9) Artikel 26 erhält folgende Fassung:

„Artikel 26
Annahme von Anhängen

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

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

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

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

Artikel 2
Umsetzung

1. Die Mitgliedstaaten erlassen die Rechts- und Verwaltungsvorschriften, die erforderlich sind, um dieser Richtlinie spätestens [24 Monate nach Inkrafttreten der Richtlinie] nachzukommen. Sie übermitteln der Kommission unverzüglich den Wortlaut dieser Vorschriften und eine Tabelle der Entsprechungen zwischen diesen Vorschriften und den Bestimmungen dieser Richtlinie.

Bei Erlass dieser Vorschriften nehmen die Mitgliedstaaten in den Vorschriften selbst oder durch einen Hinweis bei der amtlichen Veröffentlichung auf diese Richtlinie Bezug. Die Mitgliedstaaten regeln die Einzelheiten der Bezugnahme.

2. Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission den Wortlaut der wichtigsten innerstaatlichen Rechtsvorschriften mit, die sie auf dem unter diese Richtlinie fallenden Gebiet erlassen.

Artikel 3

Diese Richtlinie tritt am [...] Tag nach ihrer Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* in Kraft.

Artikel 4

Diese Richtlinie ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

Geschehen zu Brüssel am

*Im Namen des Europäischen Parlaments
Der Präsident*

*Im Namen des Rates
Der Präsident*

ANHANG

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

1. LISTE DER PARAMETER

(1) Allgemeine Angaben

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

(2) Merkmale in Bezug auf die Infrastruktur

- Stromabnehmer
- Fahrzeugseitige Stromversorgungs-ausrüstung und Auswirkungen auf die elektromagnetische Verträglichkeit
- Lichtraumprofil
- verschiedene Sicherheitsausrüstungen, z. B. Zugsteuerung/Zugsicherung, Kommunikationssysteme Strecke-Zug

(3) Merkmale in Bezug auf das Fahrzeug

- Fahrzeugdynamik
- Fahrzeugaufbau
- Puffer und Traktionseinrichtungen
- Drehgestelle und Rollemente
- montierte Achsen und deren Anordnung
- Bremsausrüstung
- zu beaufsichtigende technische Systems, z. B. Druckluftsystem
- Front- und Seitenscheiben
- Türen
- Wagendurchgänge
- Steuersysteme (Software)

- Trink- und Brauchwasserinstallationen
- Umweltschutz
- Brandschutz
- Gesundheit und Sicherheit der Beschäftigten
- Tanks und Tankwagen
- druckluftentleerte Container
- Ladungssicherung
- Kennzeichnung
- Schweißtechniken

2. EINSTUFUNG DER VORSCHRIFTEN

Die nationalen Vorschriften bezüglich der oben genannten Parameter sind in eine der folgenden drei Gruppen einzustufen. Vorschriften und Einschränkungen strikt lokaler Art sind nicht betroffen; ihre Überprüfung erfolgt im Rahmen der Kontrollen, die von den Eisenbahnunternehmen und den Infrastrukturverwaltern einvernehmlich einzurichten sind.

Gruppe A

Gruppe A umfasst:

- internationale Normen;
- nationale Vorschriften, die hinsichtlich der Eisenbahnsicherheit als den nationalen Vorschriften anderer Mitgliedstaaten gleichwertig gelten.

Gruppe B

Gruppe B umfasst alle Vorschriften, die nicht in die Gruppen A oder C fallen oder die noch nicht in eine dieser Gruppen eingestuft werden konnten.

Gruppe C

Gruppe C umfasst Vorschriften, die im Hinblick auf einen sicheren und interoperablen Betrieb auf dem betreffenden Netz strikt notwendig und mit den technischen Merkmalen der Infrastruktur in Zusammenhang stehen (z. B. Lichtraumprofil).