



RAT DER
EUROPÄISCHEN UNION

Brüssel, den 20. Dezember 2006 (22.12)
(OR. en)

17040/06

Interinstitutionelles Dossier:
2006/0274 (COD)

TRANS 350
CODEC 1600

VORSCHLAG

der: Kommission
vom: [14. Dezember 2006](#)

Betr.: Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 881/2004 zur Errichtung einer Europäischen Eisenbahngentur

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 [Kommission](#).

Anl.: KOM(2006) 785 endgültig



KOMMISSION DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN

Brüssel, den 13.12.2006
KOM(2006) 785 endgültig

2006/0274 (COD)

Vorschlag für eine

VERORDNUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

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

(von der Kommission vorgelegt)

BEGRÜNDUNG

1) KONTEXT DES VORSCHLAGS

- **Gründe und Ziele**

Die nationalen Zulassungsverfahren für Lokomotiven werden derzeit als eines der größten Hindernisse bei der Neugründung von Unternehmen im Schienengüterverkehr angesehen und beeinträchtigen außerdem in hohem Maße die Interoperabilität des europäischen Eisenbahnsystems. Da die Mitgliedstaaten nicht allein über die Gültigkeit der von ihnen erteilten Inbetriebnahmegenehmigungen in den anderen Mitgliedstaaten bestimmen können, bedarf es einer Gemeinschaftsinitiative, damit die innerstaatlichen Verfahren harmonisiert und vereinfacht werden und der Grundsatz der gegenseitigen Anerkennung systematischer Anwendung findet.

Diese Ausweitung erfordert eine Änderung der Verordnung (EG) Nr. 881/2004 zur Errichtung einer Europäischen Eisenbahnagentur (nachstehend als „Agentur“ bezeichnet) sowie der Richtlinien über die Eisenbahninteroperabilität (96/48/EG, 2001/16/EG, 2004/50/EG) und die Sicherheit im Eisenbahnverkehr (2004/49/EG).

- **Allgemeiner Kontext**

Dieser Vorschlag gehört zu einer breit angelegten Initiative zur Verbesserung des technischen Teils des für den Schienenverkehr geltenden Rechtsrahmens, d. h. der Richtlinien über die Eisenbahninteroperabilität, der Richtlinie über die Sicherheit im Eisenbahnverkehr und der Verordnung zur Errichtung der Eisenbahnagentur.

Ein wichtiger Bereich, in dem Verbesserungen im Hinblick auf einen ungehinderten Zugverkehr notwendig sind, ist die Zulassung von Lokomotiven. Nach Angaben von Herstellern und Eisenbahnunternehmen sind die Verfahren häufig noch sehr langwierig und teuer, und bestimmte Anforderungen der zuständigen Behörden sind aus rein technischer Sicht kaum gerechtfertigt.

Zweitens beabsichtigt die Kommission, im Rahmen des Programms zur Vereinfachung der Rechtsvorschriften die Richtlinien über die Eisenbahninteroperabilität zu konsolidieren und zusammenzuführen.

Drittens ist es Aufgabe der Kommission, gestützt auf ihre in den letzten zehn Jahren gewonnenen Erkenntnisse aus der Umsetzung der Interoperabilitätsrichtlinien, eine Reihe von Verbesserungen für den technischen Teil des Rechtsrahmens vorzuschlagen.

Dieser Vorschlag ist im Zusammenhang mit den Vorschlägen über die Zusammenführung und Neufassung der Interoperabilitätsrichtlinien sowie die Änderung der Richtlinie über die Eisenbahnsicherheit zu sehen. Er dient der Änderung der Verordnung (EG) Nr. 881/2004 zur Errichtung der Eisenbahnagentur.

- **Bestehende Rechtsvorschriften auf diesem Gebiet**

Das Verfahren für die Inbetriebnahme von Fahrzeugen wird jeweils in Artikel 14 der Richtlinien über die Eisenbahninteroperabilität sowie der Richtlinie über die Sicherheit im Eisenbahnverkehr behandelt. Die Notifizierung der einzelstaatlichen Bestimmungen

ist Gegenstand von Artikel 16 der Richtlinien über die Eisenbahninteroperabilität sowie von Artikel 8 der Richtlinie über die Sicherheit im Eisenbahnverkehr. Die Agentur unterliegt den Bestimmungen der zu ändernden Verordnung zu ihrer Errichtung.

- **Kohärenz mit anderen Maßnahmen und Zielen der Union**

Mit dieser Initiative kann der Schienenverkehr wettbewerbsfähiger gestaltet werden. Durch eine Senkung der mit der Transportkette verbundenen Kosten kann auch die Wettbewerbsfähigkeit der gesamten EU-Wirtschaft verbessert werden. Durch einen dynamischen Schienenverkehrssektor wird außerdem die weltweite Führungsposition der europäischen Eisenbahnindustrie gefestigt und werden deren Arbeitsplätze gesichert. Darüber hinaus wird es für die Europäische Union mit einem wettbewerbsfähigeren Schienenverkehr einfacher, ihre grundlegenden Verpflichtungen in Bezug auf nachhaltige Entwicklung und die Herausforderungen des Klimawandels zu erfüllen.

Die Initiative steht somit mit der überarbeiteten Strategie für Wachstum und Beschäftigung im Einklang.

2) ANHÖRUNG VON INTERESSIERTEN KREISEN UND FOLGENABSCHÄTZUNG

- **Anhörung von interessierten Kreisen**

Anhörungsverfahren, angesprochene Sektoren und allgemeines Profil der Befragten

Diese Initiative geht auf eine nachdrückliche Forderung der beteiligten Akteure zurück. Die ersten Schwierigkeiten wurden im Rahmen einer 2004 durchgeführten Studie über die Sicherheitsbescheinigung augenfällig. Im Anschluss an diese Studie richtete die Kommission eine Arbeitsgruppe ein, von der Ende 2005 Empfehlungen ausgesprochen wurden. Im April 2006 erarbeitete die Kommission ein Konsultationspapier mit verschiedenen Handlungsmöglichkeiten, das sie sämtlichen Beteiligten (für die Eisenbahnsicherheit zuständige nationale Behörden, Industrie, Eisenbahnunternehmen, Infrastrukturbetreiber, europäische Normungsorganisationen u. a.) im Rahmen eines Seminars vorstellte. Die schriftlichen Stellungnahmen der Beteiligten wurden erfasst und im Rahmen einer nach den geltenden Vorschriften durchgeführten Folgenabschätzung ausgewertet.

Zusammenfassung der Antworten und Art ihrer Berücksichtigung

Da es sich um eine Forderung der Marktbeteiligten handelte, wurde eine Initiative der Kommission von allen Seiten befürwortet. Lediglich die verschiedenen Handlungsmöglichkeiten wurden unterschiedlich bewertet. In der Folgenabschätzung werden diese Handlungsmöglichkeiten und die diesbezüglichen Positionen der Akteure erläutert. Die Kommission hat die verschiedenen Positionen berücksichtigt und einen Vorschlag mit zwei Schwerpunkten erarbeitet. Zum einen geht es um die Arbeiten, die sofort in Angriff genommen werden können, ohne eine Rechtsänderung abzuwarten, zum anderen um eine Änderung und Festigung des Rechtsrahmens, der die Rechte und Pflichten beider Seiten während des Verfahrens zur Inbetriebnahme von Eisenbahnfahrzeugen regelt.

- **Einholung und Nutzung von Expertenwissen**

Relevante wissenschaftliche / fachliche Bereiche

Nationale Zulassungsverfahren für Eisenbahnfahrzeuge, nationale technische und/oder Sicherheitsvorschriften, Kosten und Dauer dieser Verfahren usw.

Methodik

Es wurden die Leitlinien der Kommission für Folgenabschätzungen (SEK(2005) 791 vom 15. Juni 2005) in ihrer Fassung von 2006 angewandt.

Wichtigste konsultierte Organisationen / Sachverständige

Zur Bewertung der von den Marktbeteiligten vertretenen Positionen und Untersuchung der Auswirkungen der verschiedenen Handlungsmöglichkeiten wurde das Expertenwissen der Europäischen Eisenbahnagentur herangezogen.

Bewertung der Stellungnahmen

Auf ernste Gefahren mit irreversiblen Folgen wurde nicht hingewiesen.

Näheres ist der Folgenabschätzung zu entnehmen.

Form der Veröffentlichung der Stellungnahmen

Die Folgenabschätzung wird im Internet veröffentlicht.

- **Folgenabschätzung**

Referenzszenario: ausschließlich Anwendung der bestehenden Rechtsvorschriften, Eingreifen nur bei Beschwerden.

Ohne Rechtsänderung: Veröffentlichung der Empfehlungen der Arbeitsgruppe zur gegenseitigen Anerkennung in Betrieb befindlicher Fahrzeuge und Aufforderung an die Mitgliedstaaten, diesen Empfehlungen zu folgen; Beauftragung der Agentur, die einzelstaatlichen Vorschriften einzustufen und auf ihre Gleichwertigkeit hin zu überprüfen; Beauftragung der Agentur, im Rahmen der nationalen Inbetriebnahmeverfahren als Beratungs- oder Anrufstelle zu fungieren; schnellere Entwicklung und Überarbeitung der europäischen Normen; Kontrolle der ordnungsgemäßen Anwendung des Grundsatzes der gegenseitigen Anerkennung und gegebenenfalls Ahndung von Verstößen.

Rechtsänderung, damit Fahrzeuge nicht mehr in jedem Mitgliedstaat zugelassen werden müssen, die für in Betrieb befindliche Fahrzeuge anzuwendenden Verfahren geklärt werden, die Agentur Inbetriebnahmegenehmigungen erteilen und als Koordinierungs-, Beratungs- und/oder Anrufstelle fungieren kann und die für Konformitätsprüfungen zuständigen Stellen und die Infrastrukturbetreiber Inbetriebnahmegenehmigungen erteilen können.

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

3) RECHTLICHE ASPEKTE

- **Zusammenfassung der vorgeschlagenen Maßnahme**

Die vorgeschlagene Lösung sieht die Schaffung eines Gemeinschaftsverfahrens mit zwei Schwerpunkten vor.

Zunächst soll die Agentur beauftragt werden, die bestehenden nationalen Verfahren und technischen Vorschriften zu erfassen und eine Liste der Anforderungen zu erstellen und ständig zu aktualisieren, die nur ein einziges Mal überprüft werden können. Gleichzeitig werden die Mitgliedstaaten aufgefordert, bis zur Änderung der Rechtsvorschriften den von der Kommission bereits veröffentlichten Empfehlungen der Arbeitsgruppe auf freiwilliger Basis Folge zu leisten.

Anschließend soll der Grundsatz, von den Mitgliedstaaten bereits erteilte Inbetriebnahmegenehmigungen gegenseitig anzuerkennen, zwingend zur Anwendung gelangen. Demnach ist für Fahrzeuge, die in einem Mitgliedstaat bereits zugelassen wurden, in anderen Mitgliedstaaten nur noch dann ein zusätzliches Genehmigungsverfahren durchzuführen, wenn die betreffenden nationalen Vorschriften, z. B. in Bezug auf bestimmte Streckenmerkmale, dies erfordern. In jedem Fall sind in der Agenturverordnung entsprechende Änderungen vorzunehmen und die neuen Aufgaben der Agentur zu beschreiben.

- **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:

Mit dieser Initiative sollen die Schwierigkeiten beseitigt werden, die sich daraus ergeben, dass in einem Mitgliedstaat bereits zugelassene Fahrzeuge nicht automatisch auch in den anderen Mitgliedstaaten betrieben werden dürfen. Das Problem ist von grenzübergreifender Bedeutung und kann durch nationale Maßnahmen nicht behoben werden, da kein Mitgliedstaat die Inbetriebnahme eines Fahrzeugs in einem anderen Mitgliedstaat genehmigen kann.

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

In den Richtlinien über die Eisenbahninteroperabilität und die Sicherheit im Eisenbahnverkehr ist das Territorialitätsprinzip von Inbetriebnahmegenehmigungen

verankert, und keine einzelstaatliche Maßnahme wäre geeignet, das mit diesem Vorschlag verfolgte Ziel zu erreichen. Die nationalen Sicherheitsbehörden wurden durch ein von der Agentur geführtes Netz miteinander verknüpft. Die Agentur ist somit das für die Durchführung der vorgeschlagenen Maßnahmen am besten geeignete Gemeinschaftsorgan.

Die Erstellung der Referenztabelle mit den einzelstaatlichen Vorschriften, ihre Annahme durch die Kommission sowie künftige Entscheidungen der Kommission über die Gleichwertigkeit bestimmter einzelstaatlicher Vorschriften sind die wesentlichen Indikatoren für die Verwirklichung der Ziele dieses Vorschlags.

Eine Änderung von Artikel 14 der Richtlinie über die Eisenbahnsicherheit ermöglicht es, den Teil einer Zulassung, der gegenseitig anzuerkennen ist, und den Teil, der ausschließlich die Fahrzeugkompatibilität mit der betreffenden Infrastruktur betrifft, genau zu bestimmen. Die Alternative, Inbetriebnahmegenehmigungen zentral von der Agentur erteilen zu lassen, wurde nicht befürwortet. Dies stellt unter Beweis, dass der Vorschlag auf das beschränkt ist, was von den Mitgliedstaaten auf einzelstaatlicher Ebene nicht erreicht werden kann.

Der Vorschlag steht daher mit dem Subsidiaritätsprinzip im Einklang.

- **Grundsatz der Verhältnismäßigkeit**

Der Vorschlag entspricht aus folgenden Gründen dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit:

Dieser Vorschlag ist Teil eines Pakets, das Folgendes beinhaltet:

- eine Mitteilung
- einen Vorschlag zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 881/2004 zur Errichtung der Europäischen Eisenbahnagentur
- einen Vorschlag über die Zusammenführung und Neufassung der Richtlinien über die Eisenbahninteroperabilität (96/48/EG und 2001/16/EG)
- einen Vorschlag zur Änderung der Richtlinie über die Eisenbahnsicherheit (2004/49/EG).

Die Vorschläge wurden mit dem Ziel erarbeitet, die erforderlichen Änderungen möglichst gering zu halten.

Die Auswirkungen dieses Vorschlags auf den Verwaltungshaushalt der Kommission tendieren gegen Null. Für die Agentur entstehen in den ersten fünf Jahren Kosten von bis zu 2,2 Mio. €, die anschließend auf unter 0,5 Mio. € fallen werden. Für die zuständigen Behörden und die Industrie dürften sich allein Vorteile ergeben, da das wesentliche Ziel darin besteht, das Inbetriebnahmeverfahren zu vereinfachen, indem Doppelüberprüfungen vermieden und Reglementierungen abgebaut werden.

- **Wahl des Instruments**

Vorgeschlagenes Instrument: Verordnung.

Andere Instrumente wären aus folgenden Gründen nicht angemessen:

Es handelt sich um die Änderung einer Verordnung.

4) AUSWIRKUNGEN AUF DEN HAUSHALT

Für die Agentur entstehen in den ersten fünf Jahren Kosten von bis zu 2,2 Mio. €, die anschließend auf unter 0,5 Mio. € fallen werden (siehe beigefügter Finanzbogen).

5) WEITERE ANGABEN

- **Vereinfachung**

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

Für Fahrzeuge, die in einem Mitgliedstaat bereits zugelassen wurden, ist in anderen Mitgliedstaaten nur noch dann ein zusätzliches Genehmigungsverfahren durchzuführen, wenn die betreffenden nationalen Vorschriften, z. B. in Bezug auf bestimmte Streckenmerkmale, dies erfordern.

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. Zulassung in Betrieb befindlicher Fahrzeuge (neuer Artikel 8a)

Die Agentur wird aufgefordert, das Zulassungsverfahren für in Betrieb befindliche Fahrzeuge zu vereinfachen und hierfür ein Referenzinstrument zu entwickeln, mit dem für jeden überprüften Parameter die jeweils geltenden einzelstaatlichen Vorschriften ermittelt werden können. Ferner soll die Agentur bei konkreten Vorhaben technische Stellungnahmen abgeben.

2. Nationale Vorschriften (Artikel 11)

Die Richtlinien über die Eisenbahninteroperabilität und die Richtlinie über die Sicherheit im Eisenbahnverkehr sehen die Notifizierung nationaler Vorschriften vor. Die beiden entsprechenden Regelwerke sollten deshalb miteinander verglichen, klassifiziert und auf der Website der Agentur in kohärenter Weise veröffentlicht werden.

3. Benannte Stellen (Artikel 13)

Eine von der Kommission durchgeführte Untersuchung hat ergeben, dass die Kriterien, die die Mitgliedstaaten bei der Benennung der für die Prüfverfahren zuständigen Stellen beachten müssen, vielfältig ausgelegt werden können. Es ist wichtig, die Auswirkungen dieser Diskrepanzen zu beurteilen und sicherzustellen, dass sich daraus keine Probleme bei der gegenseitigen Anerkennung von Konformitätsbescheinigungen und EG-Prüferklärungen ergeben.

4. Überprüfung mit Gemeinschaftsmitteln finanzierter Vorhaben im Hinblick auf ihren Beitrag zur Interoperabilität (Artikel 15)

Bei Infrastrukturvorhaben soll die Agentur im Auftrag der Kommission bestimmte Anträge auf Gemeinschaftszuschüsse prüfen und den Beitrag der Vorhaben zur Interoperabilität sicherstellen. Auch Finanzierungsanträge für Fahrzeuge sollten von der Agentur geprüft werden, damit sie zur Kohärenz des Eisenbahnsystems Stellung nehmen kann.

5. Beziehungen zwischen den Eisenbahnunternehmen und den Fahrzeughaltern (neuer Artikel 16a)

Mit dem neuen COTIF 1999 sind in Bezug auf Güterwagen-Nutzungsverträge neue Vorschriften in Kraft getreten, wodurch das bisher zwischen den Eisenbahnunternehmen bestehende RIV-Übereinkommen seine Gültigkeit verliert. Nach der neuen Regelung sind Fahrzeughalter nicht mehr verpflichtet, ihre Fahrzeuge von einem Eisenbahnunternehmen einstellen zu lassen. Die Richtlinie über die Eisenbahnsicherheit muss geändert werden, um den Begriff des Fahrzeughalters sowie die Beziehungen zwischen den Fahrzeughaltern und den Eisenbahnunternehmen, insbesondere in Bezug auf die Instandhaltung, zu definieren. Die Agentur sollte diese Beziehung bewerten und der Kommission gegebenenfalls Empfehlungen aussprechen.

6. Zertifizierung von Zug- und Lokomotivführern (Artikel 17)

Nach Annahme des dritten Eisenbahnpakets sollte Bezug auf die Richtlinie über die Zertifizierung von mit sicherheitsrelevanten Aufgaben betrautem Zugpersonal genommen werden, die für die Agentur eine Reihe von Aufgaben vorsieht, u. a. die Erarbeitung von Mustern für Fahrerlaubnisse und Zusatzbescheinigungen sowie eine Studie über den Einsatz von Chipkarten.

7. Aufgaben der Agentur in Bezug auf ERTMS (neuer Artikel 21a)

Seit Verabschiedung des zweiten Eisenbahnpakets wurde die Entwicklung und Einführung des ERTMS von mehreren Initiativen begleitet, darunter der Abschluss einer Vereinbarung zwischen der Kommission und den Beteiligten der Branche, die Schaffung eines Lenkungsausschusses für die Umsetzung

dieser Vereinbarung, die Verabschiedung einer Mitteilung der Kommission über die ERTMS-Einführung¹, die Benennung eines Europäischen Koordinators² für das ERTMS-Projekt, das für die Gemeinschaft von vorrangigem Interesse ist, die Festlegung der Rolle der Agentur als Systembehörde für die verschiedenen jährlichen Arbeitsprogramme sowie die Annahme der TSI „Zugsteuerung, Zugsicherung und Signalgebung“ für das konventionelle Eisenbahnsystem³. Angesichts der wachsenden Bedeutung des Beitrags, den die Agentur in diesem Bereich leistet, sollten ihre Aufgaben in dieser Verordnung klar bestimmt werden.

8. Außerplanmäßige Aufgaben (neuer Artikel 21b)

Die Agentur verfügt bereits über zahlreiche Sachverständige auf dem Gebiet der Interoperabilität und Sicherheit des europäischen Eisenbahnsystems. Sie sollte im Auftrag der Kommission auch außerplanmäßige Aufgaben wahrnehmen können, auch wenn dies weder in der Verordnung zur Errichtung der Agentur noch in ihrem jährlichen Arbeitsprogramm ausdrücklich vorgesehen ist. Solche Aufgaben müssen allerdings mit dem Auftrag der Agentur, den verfügbaren Haushaltsmitteln und den übrigen Prioritäten der Agentur vereinbar sein.

9. Datum der Annahme des Arbeitsprogramms (Artikel 25 Absatz 2)

Das Datum der Annahme des jährlichen Arbeitsprogramms sollte geändert und mit dem Verfahren der Haushaltsverabschiedung besser in Einklang gebracht werden.

10. Unterrichtung über die Arbeitsergebnisse der Agentur (Artikel 25 Absatz 3)

Bei der Erstellung des Arbeitsprogramms sollten für jede Tätigkeit die jeweils erwarteten Ergebnisse und ihre Adressaten genannt werden. Ferner sollte die Kommission über die technischen Ergebnisse jeder Tätigkeit in einer Weise unterrichtet werden, die über den allgemeinen Bericht, der an alle Organe gerichtet ist, hinausgeht.

11. Zusammensetzung des Verwaltungsrates (Artikel 26 Absatz 1)

Aus praktischen Gründen sollte auch für die Beobachter jeweils ein Stellvertreter benannt werden.

¹ ABL.
² ABL.
³ ABL.

Vorschlag für eine

VERORDNUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

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

(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 Kommission⁴,

nach Stellungnahme des Europäischen Parlaments⁵,

nach Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses⁶,

nach Stellungnahme des Ausschusses der Regionen⁷,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Mit der Verordnung (EG) Nr. 881/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates⁸ wurde eine Europäische Eisenbahnagentur errichtet, die auf technischem Gebiet zur Realisierung eines europäischen Eisenbahnraums ohne Grenzen beitragen soll. Angesichts der Fortentwicklung des Gemeinschaftsrechts auf dem Gebiet der Eisenbahninteroperabilität und Eisenbahnsicherheit sowie in Anbetracht der Marktentwicklung, der Arbeit der Agentur und den Beziehungen zwischen der Agentur und der Kommission ist es sinnvoll, die Verordnung (EG) Nr. 881/2004 zu ändern und bestimmte Aufgaben hinzuzufügen.
- (2) Der Artikel 14 der Richtlinie 2004/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. April 2004 über Eisenbahnsicherheit in der Gemeinschaft⁹ sieht ein gemeinsames Verfahren für die Inbetriebnahme von Fahrzeugen vor. Im Einklang mit dem Grundsatz der gegenseitigen Anerkennung ist die Zulassung zur Inbetriebnahme in einem anderen Mitgliedstaat als dem, der die Erstzulassung erteilt hat, zu erleichtern, indem die Elemente, die von der zuständigen Behörde überprüft werden können, begrenzt werden. Zu diesem Zweck sollten die in den Mitgliedstaaten

⁴ ABl. C [...] vom [...], S. [...].

⁵ ABl. C [...] vom [...], S. [...].

⁶ ABl. C [...] vom [...], S. [...].

⁷ ABl. C [...] vom [...], S. [...].

⁸ ABl. L 164 vom 30.4.2004, S. . Berichtigt in ABl. L 220 vom 21.6.2004, S. 3.

⁹ ABl. L 164 vom 30.4.2004, S. . Berichtigt in ABl. L 220 vom 21.6.2004, S. 16.

geltenden technischen Vorschriften und Sicherheitsvorschriften in drei Gruppen eingeteilt und die Ergebnisse in einer Referenztabelle dargestellt werden. Die Agentur wird daher beauftragt, diese Einstufung zu erleichtern und für jeden überprüften Parameter die jeweils geltenden nationalen Vorschriften zu ermitteln, sowie zu konkreten Vorhaben technische Stellungnahmen abzugeben.

- (3) Die nationalen Vorschriften werden der Kommission im Rahmen der Richtlinie .../.../EG (*) [*Richtlinie über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems*] und der Richtlinie 2004/49/EG notifiziert. Die Grenze zwischen den beiden Regelwerken ist insofern nicht eindeutig, als die Sicherheitsvorschriften zum Teil auch die für die Interoperabilität relevanten Teilsysteme betreffen. Die beiden Regelwerke sollten deshalb miteinander verglichen, klassifiziert und auf der Website der Agentur in kohärenter Weise veröffentlicht werden.
- (4) Gemäß Artikel 13 der Verordnung (EG) Nr. 881/2004 kann die Agentur die Qualität der Arbeit der von den Mitgliedstaaten benannten Stellen überwachen. Eine von der Kommission durchgeführte Untersuchung hat allerdings ergeben, dass die von den Mitgliedstaaten bei der Benennung dieser Stellen zu beachtenden Kriterien vielfältig ausgelegt werden können. Unbeschadet der Verantwortung der Mitgliedstaaten für die Auswahl der benannten Stellen und die Kontrolle der Einhaltung dieser Kriterien ist es wichtig, die Auswirkungen dieser Diskrepanzen zu beurteilen und sicherzustellen, dass sich daraus keine Probleme bei der gegenseitigen Anerkennung von Konformitätsbescheinigungen und EG-Prüferklärungen ergeben. Die Agentur sollte deshalb in diesem Bereich Koordinierungsaufgaben übernehmen können, etwa zur Beschaffung von Informationen.
- (5) Der Artikel 15 der Verordnung (EG) Nr. 881/2004 sieht vor, dass die Agentur im Auftrag der Kommission bestimmte Anträge auf Gemeinschaftszuschüsse für Eisenbahninfrastrukturvorhaben einer Bewertung unterzieht, um den Beitrag dieser Vorhaben zur Interoperabilität zu prüfen. Der Begriff „Infrastrukturvorhaben“ sollte deshalb ausgedehnt werden, um auch die Kohärenz des Eisenbahnsystems beurteilen zu können, wie dies beispielsweise bei Vorhaben zur Einführung von ERTMS der Fall ist.
- (6) Angesichts der Entwicklungen auf internationaler Ebene, insbesondere das Inkrafttreten des neuen COTIF 1999, sollte die Agentur beauftragt werden, die Beziehungen zwischen den Eisenbahnunternehmen und den Fahrzeughaltern, insbesondere in Bezug auf die Instandhaltung, zu beurteilen und gegebenenfalls Empfehlungen abzugeben. Sie erledigt diese Aufgabe als Fortsetzung ihrer Arbeit über die Zertifizierung von Betriebswerken.
- (7) In Anbetracht der Verabschiedung des dritten Eisenbahnpakets¹⁰ sollte Bezug auf die Richtlinie .../.../EG (*) [*Richtlinie über die Zertifizierung von mit sicherheitsrelevanten Aufgaben betrautem Zugpersonal*] genommen werden, die für die Agentur eine Reihe von Aufgaben vorsieht.

¹⁰ ABl.

- (8) Seit Verabschiedung des zweiten Eisenbahnpakets wurde die Entwicklung und Einführung des ERTMS von mehreren Initiativen begleitet, darunter der Abschluss einer Kooperationsvereinbarung zwischen der Kommission und den Beteiligten der Branche, die Einrichtung eines Lenkungsausschusses für die Umsetzung dieser Vereinbarung, die Verabschiedung einer Mitteilung der Kommission über die ERTMS-Einführung¹¹, die Ernennung eines Europäischen Koordinators für das ERTMS-Projekt von vorrangigem Gemeinschaftsinteresse aufgrund der Entscheidung [...] ¹², die Festlegung der Rolle der Agentur als Systembehörde für die verschiedenen jährlichen Arbeitsprogramme sowie die Annahme der TSI „Zugsteuerung, Zugsicherung und Signalgebung“ für das konventionelle Eisenbahnsystem¹³. Angesichts der wachsenden Bedeutung des Beitrags, den die Agentur in diesem Bereich leistet, sollten ihre Aufgaben klar bestimmt werden.
- (9) Die Agentur verfügt bereits über zahlreiche Sachverständige auf dem Gebiet der Interoperabilität und Sicherheit des europäischen Eisenbahnsystems. Auf Verlangen der Kommission sollte sie deshalb auch außerplanmäßige Aufgaben wahrnehmen können, sofern diese mit dem Auftrag der Agentur, den verfügbaren Haushaltsmitteln und den übrigen Prioritäten der Agentur vereinbar sind.
- (10) Um eine bessere Abstimmung mit dem Verfahren der Haushaltsverabschiedung zu erreichen, sollte das Datum der Annahme des jährlichen Arbeitsprogramms geändert werden.
- (11) Bei der Erstellung des Arbeitsprogramms der Agentur sollten für jede Tätigkeit die jeweils erwarteten Ergebnisse und ihre Adressaten genannt werden. Ferner sollte die Kommission über die technischen Ergebnisse jeder Tätigkeit in einer Weise unterrichtet werden, die über den allgemeinen Bericht, der an alle Organe gerichtet ist, hinausgeht.
- (12) Da das wesentliche Ziel der beabsichtigten Maßnahme, nämlich den Auftrag der Agentur zu erweitern und sie an der Vereinfachung des Zulassungsverfahrens für Schienenfahrzeuge in der Gemeinschaft mitwirken zu lassen, auf Ebene der Mitgliedstaaten nicht ausreichend erreicht werden kann und daher wegen des Umfangs der Maßnahme besser auf Gemeinschaftsebene zu erreichen ist, kann die Gemeinschaft im Einklang mit dem in Artikel 5 des Vertrags niedergelegten Subsidiaritätsprinzip tätig werden. Entsprechend dem in demselben Artikel genannten Verhältnismäßigkeitsprinzip geht diese Verordnung nicht über das für die Erreichung dieses Ziels erforderliche Maß hinaus –

HABEN FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

Artikel 1

Die Verordnung (EG) Nr. 881/2004 wird wie folgt geändert:

- (1) Folgender Artikel 8a wird eingefügt:

¹¹ ABl.
¹² ABl.
¹³ ABl.

„Artikel 8a

Einstufung der nationalen Vorschriften

1. Die Agentur erleichtert die Anerkennung der in einem Mitgliedstaat in Betrieb genommenen Fahrzeuge in den übrigen Mitgliedstaaten gemäß den Verfahren der Absätze 2 bis 5.
2. Die Agentur erarbeitet schrittweise ein Referenzdokument, mit dem die nationalen Vorschriften, die die Mitgliedstaaten bei der Inbetriebnahme von Fahrzeugen anwenden, in Beziehung zueinander gesetzt werden können. In dem Dokument werden für jeden der in Anhang VI der Richtlinie 2004/49/EG aufgeführten Parameter die in den Mitgliedstaaten jeweils geltenden Vorschriften sowie die in demselben Anhang genannten Gruppen angegeben, denen diese Vorschriften zugeordnet sind. Dies betrifft die Vorschriften, die gemäß Artikel 16 Absatz 3 der Richtlinie .../.../EG (*) [*Richtlinie über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems*], nach der Annahme der TSI (Sonderfälle, offene Punkte, Ausnahmen) sowie gemäß Artikel 8 der Richtlinie 2004/49/EG notifiziert werden.
3. Um die nationalen Vorschriften der Gruppe B schrittweise abzubauen, bringt die Agentur, gestützt auf die Zusammenarbeit der nationalen Sicherheitsbehörden nach Artikel 6 Absatz 5, das Referenzdokument regelmäßig auf den neuesten Stand und übermittelt es der Kommission. Die erste Fassung des Dokuments wird der Kommission spätestens ein Jahr nach dem Inkrafttreten dieser Verordnung übermittelt.
4. Die Agentur kann von den nationalen Sicherheitsbehörden im Zuge der Bearbeitung von Anträgen auf Inbetriebnahmegenehmigungen oder von der Kommission befasst werden, damit sie technische Stellungnahmen zu folgenden Fragen abgibt:
 - a) Gleichwertigkeit technischer Vorschriften bezüglich eines oder mehrerer Parameter;
 - b) Ersuchen um zusätzliche Informationen, Risiko- oder Testanalysen und/oder die Ergebnisse solcher Ersuchen;
 - c) Gründe für die Verweigerung einer Genehmigung.

ABl.“

- (2) Dem Artikel 11 wird folgender Absatz 4 angefügt:

„4. Die Agentur legt gemeinsam mit den Mitgliedstaaten und der Kommission die praktischen Einzelheiten der Übermittlung der in Absatz 1 genannten Schriftstücke fest.“

- (3) Artikel 13 erhält folgende Fassung:

„Artikel 13

Benannte Stellen

Unbeschadet der Verantwortung der Mitgliedstaaten für die von ihnen benannten Stellen kann die Agentur auf Verlangen der Kommission überprüfen, ob die in Anhang VII der Richtlinien über die Eisenbahninteroperabilität aufgeführten Kriterien für die Benennung dieser Stellen beachtet werden, und die Qualität der Arbeit dieser Stellen bewerten. Gegebenenfalls übermittelt sie der Kommission eine Stellungnahme.“

- (4) Artikel 15 erhält folgende Fassung:

„Artikel 15

Interoperabilität des Eisenbahnsystems

Auf Verlangen der Kommission prüft die Agentur jedes Erneuerungs-, Umrüstungs- oder Bauvorhaben im Eisenbahnsystem, für das ein Gemeinschaftszuschuss beantragt wird, unter dem Gesichtspunkt der Interoperabilität. Die Agentur gibt innerhalb einer Frist, die mit der Kommission in Abhängigkeit von der Bedeutung des Vorhabens und den verfügbaren Ressourcen vereinbart wird, eine Stellungnahme darüber ab, inwieweit das Vorhaben mit den einschlägigen TSI im Einklang steht. Die in Artikel 7 der Richtlinie 96/48/EG und Artikel 7 der Richtlinie 2001/16/EG vorgesehenen Ausnahmen werden in dieser Stellungnahme uneingeschränkt berücksichtigt.“

- (5) Folgender Artikel 16a wird eingefügt:

„Artikel 16a

Beziehungen zwischen Fahrzeughaltern und Eisenbahnunternehmen

Gemäß Artikel 14b der Richtlinie 2004/49/EG nimmt die Agentur spätestens ein Jahr nach Inkrafttreten dieser Verordnung eine Bewertung der Beziehungen zwischen den Fahrzeughaltern und den Eisenbahnunternehmen auf dem Gebiet der Instandhaltung vor. Innerhalb derselben Frist übermittelt die Agentur der Kommission einen Bericht, in dem sie gegebenenfalls Empfehlungen für ein auf Freiwilligkeit beruhendes oder obligatorisches Verfahren für die Zertifizierung von Fahrzeughaltern abgibt.

Die Bewertung der Agentur ist insbesondere auf folgende Aspekte gerichtet:

- a) die Fähigkeit des Fahrzeughalters, die Instandhaltung seiner Wagen in organisatorischer, personeller und materieller Hinsicht zu gewährleisten;
- b) der Besitz der für die vorgesehene Instandhaltung notwendigen Informationen (insbesondere Instandhaltungsunterlagen und -pläne);
- c) der Besitz der für die fortlaufende Überwachung des Zustands der Wagen notwendigen Werkzeuge.“

- (6) Artikel 17 wird wie folgt geändert:

- (a) Die Überschrift und der Absatz 1 erhalten folgende Fassung:

„Artikel 17

Zertifizierung von Zugpersonal und berufliche Befähigung

1. Die Agentur spricht Empfehlungen für die Festlegung gemeinsamer Kriterien für die berufliche Befähigung und die Beurteilung des Betriebs- und Instandhaltungspersonals für das Eisenbahnsystem aus. Dabei berücksichtigt sie die Kriterien und Prioritäten gemäß der Richtlinie .../.../EG *[Richtlinie über die Zertifizierung von mit sicherheitsrelevanten Aufgaben betrautem Zugpersonal]*¹⁴. Die Agentur konsultiert die Vertreter der Sozialpartner gemäß den Bestimmungen des Artikels 4.“

- (b) Folgender Absatz 4 wird angefügt:

„4. Die Agentur trägt zur Durchführung der Richtlinie .../.../EG [Richtlinie über die Zertifizierung von mit sicherheitsrelevanten Aufgaben betrautem Zugpersonal] bei, indem sie sämtliche ihr darin übertragenen Aufgaben wahrnimmt.“

- (7) Artikel 18 erhält folgende Fassung:

„Artikel 18

Einstellung von Fahrzeugen

Die Agentur erstellt und empfiehlt der Kommission ein einheitliches Muster für Einstellungsanträge sowie gemeinsame Spezifikationen für das nationale Einstellungsregister nach Maßgabe des Artikels 14 der Richtlinie .../.../EG *[Richtlinie über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems]*.“

- (8) Artikel 19 wird wie folgt geändert:

- (a) Dem Absatz 1 wird folgender Buchstabe e angefügt:

„e) die von den Mitgliedstaaten aufgrund von Artikel 16 Absatz 3 und Artikel 17 Absatz 2 der Richtlinie .../.../EG [Richtlinie über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems] notifizierte technischen Vorschriften.“

- (b) Folgender Absatz wird angefügt:

„5. Die aufgrund dieses Artikels und von Artikel 11 zu führenden Datenbanken werden, insbesondere bezüglich der nationalen Vorschriften, in abgestimmter Weise eingerichtet.“

- (9) Kapitel 4 wird wie folgt geändert:

- (a) Die Überschrift von Kapitel 4 erhält folgende Fassung:

„BESONDERE AUFGABEN“

¹⁴ Titel und Referenz sind nach Annahme des dritten Eisenbahnpakets zu prüfen.

- (10) Die folgenden Artikel 21a und 21b werden eingefügt:

„Artikel 21a

ERTMS

1. Im Rahmen der Entwicklung und Einführung des europäischen Eisenbahnverkehrsleitsystems ERTMS fungiert die Agentur als Systembehörde. Sie übernimmt zu diesem Zweck die in den Absätzen 2 bis 5 beschriebenen Aufgaben.
2. Die Agentur führt ein Verfahren für die Bearbeitung von Anträgen auf Änderung der ERTMS-Spezifikationen ein.
3. Die Agentur unterstützt die Arbeiten der Kommission zur Umstellung auf ERTMS sowie zur Koordinierung der ERTMS-Installation in den transeuropäischen Verkehrskorridoren.
4. Bei spezifischen Vorhaben überwacht die Agentur gemeinsam mit den benannten Stellen und den nationalen Sicherheitsbehörden die Anwendung der EG-Prüfverfahren und Inbetriebnahmeverfahren, insbesondere um die technische Kompatibilität zwischen Infrastruktur und Fahrzeugen zu beurteilen, die von unterschiedlichen Herstellern ausgerüstet werden. Gegebenenfalls schlägt die Agentur der Kommission geeignete Maßnahmen vor.
5. Die Agentur entwickelt ein Konzept für die Verwaltung der verschiedenen ERTMS-Versionen, um die technische und betriebliche Kompatibilität zwischen Infrastruktur und Fahrzeugen sicherzustellen, die mit unterschiedlichen Versionen ausgerüstet sind.

Artikel 21b

Weitere Aufgaben

Die Agentur nimmt im Einvernehmen mit der Kommission oder auf deren Verlangen außerplanmäßige Aufgaben wahr, die mit den Zielen in Artikel 1 im Einklang stehen, auch wenn diese Aufgaben weder in der vorliegenden Verordnung noch in dem jährlichen Arbeitsprogramm gemäß Artikel 25 Absatz 2 Buchstabe c ausdrücklich vorgesehen sind.“

- (11) Artikel 25 wird wie folgt geändert:

- (a) Absatz 2 Buchstabe c erhält folgende Fassung:

„c) legt unter Berücksichtigung der Stellungnahme der Kommission bis zum 30. November jedes Jahres das Arbeitsprogramm der Agentur für das darauf folgende Jahr fest und übermittelt es den Mitgliedstaaten, dem Europäischen Parlament, dem Rat und der Kommission. Dieses Arbeitsprogramm wird unbeschadet des jährlichen Haushaltsverfahrens der Gemeinschaft festgelegt. Erklärt die Kommission binnen 15 Tagen nach Annahme des Arbeitsprogramms, dass sie mit dem Programm nicht einverstanden ist, so überprüft der Verwaltungsrat das Programm und nimmt es innerhalb von zwei Monaten in zweiter Lesung gegebenenfalls in geänderter Form entweder mit Zweidrittelmehrheit, einschließlich

der Vertreter der Kommission, oder durch einstimmigen Beschluss der Vertreter der Mitgliedstaaten an;“

(b) Folgender Absatz 3 wird angefügt:

„3. In dem Arbeitsprogramm der Agentur werden für jede Tätigkeit die damit verfolgten Ziele angegeben. Generell wird der Kommission für jede Tätigkeit und/oder jedes Ergebnis ein Bericht übermittelt.“

(12) Artikel 26 Absatz 1 erhält folgende Fassung:

„1. Der Verwaltungsrat setzt sich aus je einem Vertreter jedes Mitgliedstaats, vier Vertretern der Kommission und sechs nicht stimmberechtigten Vertretern zusammen; diese sechs letztgenannten Vertreter vertreten auf europäischer Ebene die folgenden Gruppen:

- a) Eisenbahnunternehmen
- b) Infrastrukturbetreiber
- c) Eisenbahnindustrie
- d) Gewerkschaften
- e) Fahrgäste
- f) Güterverkehrskunden

und werden mit jeweils einem Stellvertreter von der Kommission auf der Grundlage einer Liste mit vier Namen je Gruppe, die von den jeweiligen europäischen Fachverbänden vorgelegt wird, benannt.

Die Mitglieder des Verwaltungsrates und ihre Stellvertreter werden aufgrund ihrer einschlägigen Erfahrung und Sachkenntnis ernannt.“

(13) Artikel 36 Absatz 1 erhält folgende Fassung:

„1. Die Agentur steht der Beteiligung der europäischen und der unter die Europäische Nachbarschaftspolitik¹⁵ fallenden Länder offen, die mit der Europäischen Gemeinschaft Übereinkünfte geschlossen haben, nach denen diese Länder das Gemeinschaftsrecht auf dem von dieser Verordnung erfassten Gebiet übernehmen und anwenden.“

¹⁵ Siehe Mitteilung der Kommission KOM(2004) 373 vom 12.5.2004.

Artikel 2

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

Diese Verordnung ist in allen ihren Teilen verbindlich und gilt unmittelbar in jedem Mitgliedstaat.

Geschehen zu Brüssel am

Im Namen des Europäischen Parlaments
Der Präsident

Im Namen des Rates
Der Präsident

FINANZBOGEN

1. BEZEICHNUNG DES VORGESCHLAGENEN RECHTSAKTS

Vorschlag für eine Änderung der Verordnung (EG) Nr. 881/2004 zur Errichtung einer europäischen Eisenbahnagentur

Dieser Vorschlag ist Teil eines Pakets, das folgende Dokumente umfasst:

- eine Mitteilung
- einen Vorschlag über die Zusammenfassung bzw. Neufassung der Richtlinien über die Interoperabilität im Eisenbahnverkehr (96/48/EG et 2001/16/EG)
- einen Vorschlag über die Änderung der Richtlinie über die Sicherheit im Schienenverkehr (2004/49/EG)
- eine Zusammenfassung des Berichts über die Folgenabschätzung

2. ABM/ABB-RAHMEN

Titel 06: Energie und Verkehr

Haushaltsposten 06 02: Land-, Luft- und Seeverkehr

3. HAUSHALTSLINIEN

3.1. Haushaltslinien (operative Linien sowie Linien für entsprechende technische und administrative Unterstützung (vormalige BA-Linien)), mit Bezeichnung:

Haushaltsposten 06 02 08 01 – Europäische Eisenbahnagentur – Haushaltszuschüsse im Rahmen der Titel 1 und 2 (Verwaltungsausgaben)

Haushaltsposten 06 02 08 02 – Europäische Eisenbahnagentur – Haushaltszuschüsse im Rahmen des Titels III (operationelle Ausgaben)

3.2. Dauer der Maßnahme und ihrer finanziellen Auswirkungen:

Die Laufzeit ist unbegrenzt, da bestimmte Aufgaben auf Dauer erbracht werden.

3.3. Haushaltstechnische Merkmale:

Haushaltslinie	Art der Ausgaben		Neu	EFTA-Beitrag	Beiträge von Bewerberländern	Rubrik des mehrjährigen Finanzrahmens
	NOA	GM ¹⁶				
06.020801	NOA	GM ¹⁶	Nein	Ja	Nein	Nr. 3 interne Politikbereiche (2000 – 2006) / Nr. 1a Wettbewerbsfähigkeit für Wachstum und Beschäftigung (2007-2013)
06.020802	NOA	GM	Nein	Ja	Nein	Nr. 3 interne Politikbereiche (2000 – 2006) / Nr. 1a Wettbewerbsfähigkeit für Wachstum und Beschäftigung (2007-2013)

4. RESSOURCEN IM ÜBERBLICK

4.1. Mittelbedarf

4.1.1. Überblick über die erforderlichen Verpflichtungsermächtigungen (VE) und Zahlungsermächtigungen (ZE)

in Mio. EUR (3 Dezimalstellen)

Art der Ausgaben	Abschnitt								n+5 und Folgejahre	Insgesamt
		Jahr n ¹⁷	n+1	n+2	n+3	n+4				

Operative Ausgaben¹⁸

¹⁶ Getrennte Mittel.

¹⁷ Das Jahr *n* ist das erste Jahr, in dem die in diesem Finanzbogen enthaltenen Änderungen umgesetzt werden, d. h. das erste Jahr nach Verabschiedung dieser Änderungen durch die beiden Teile der Haushaltsbehörde.

¹⁸ Ausgaben, die nicht unter Kapitel xx 01 des betreffenden Titels xx fallen.

Verpflichtungsermächtigungen (VE)	8.1.	a	1.685	2.185	1.685	1.685	1.685	0.48	Entfällt
Zahlungsermächtigungen (ZE)		b	1.685	2.185	1.685	1.685	1.685	0.48	Entfällt

Im Höchstbetrag enthaltene Verwaltungsausgaben¹⁹

Technische und administrative Unterstützung (NGM)	8.2.4.	c							
---	--------	---	--	--	--	--	--	--	--

HÖCHSTBETRAG

Verpflichtungsermächtigungen		a + c	1.685	2.185	1.685	1.685	1.685	0.48	Entfällt
Zahlungsermächtigungen		b + c	1.685	2.185	1.685	1.685	1.685	0.48	Entfällt

Im Höchstbetrag nicht enthaltene Verwaltungsausgaben²⁰

Personal- und Nebenkosten (NGM)	8.2.5.	d							Entfällt
Sonstige im Höchstbetrag nicht enthaltene Verwaltungskosten, außer Personal- und Nebenkosten (NGM)	8.2.6.	e							

Geschätzte Gesamtkosten für die Finanzierung der Maßnahme

VE insgesamt, einschließlich Personalkosten		a + c + d + e	1.685	2.185	1.685	1.685	1.685	0.48	Entfällt
ZE insgesamt, einschließlich Personalkosten		b + c + d + e	1.685	2.185	1.685	1.685	1.685	0.48	Entfällt

Angaben zur Kofinanzierung

Sieht der Vorschlag eine Kofinanzierung durch die Mitgliedstaaten oder sonstige Einrichtungen vor (bitte auflisten), so ist in der nachstehenden Tabelle die voraussichtliche Höhe der entsprechenden Beiträge anzugeben (beteiligen sich mehrere Einrichtungen an der Kofinanzierung, so können Zeilen in die Tabelle eingefügt werden):

¹⁹ Ausgaben, die unter Artikel xx 01 04 des Titels xx fallen.

²⁰ Ausgaben, die unter Kapitel xx 01 fallen, außer solche bei Artikel xx 01 04 oder xx 01 05.

in Mio. EUR (3 Dezimalstellen)

Kofinanzierung durch		Jahr n	n + 1	n + 2	n + 3	n + 4	n+5 und Folgejahre	Insgesamt
.....	f							
VE insgesamt, einschließlich Kofinanzierung	a + c + d + e + f							

4.1.2. *Vereinbarkeit mit der Finanzplanung*

- Der Vorschlag ist mit der derzeitigen Finanzplanung vereinbar.
- Der Vorschlag macht eine Anpassung der betreffenden Rubrik des mehrjährigen Finanzrahmens erforderlich.
- Der Vorschlag erfordert möglicherweise eine Anwendung der Interinstitutionellen Vereinbarung²¹ (z.B. Inanspruchnahme des Flexibilitätsinstruments oder Änderung des mehrjährigen Finanzrahmens).

4.1.3. *Finanzielle Auswirkungen auf die Einnahmen*

- Der Vorschlag hat keine finanziellen Auswirkungen auf die Einnahmen.
- Folgende finanzielle Auswirkungen auf die Einnahmen sind zu erwarten:

in Mio. EUR (1 Dezimalstelle)

Haushaltslinie	Einnahmen	Stand vor der Maßnahme [Jahr n-1]	Stand nach der Maßnahme					
			[Jahr n]	[n+1]	[n+2]	[n+3]	[n+4]	[n+5] ²²
	a) Einnahmen nominal							
	b) Veränderung	Δ						

²¹ Siehe Nummer 19 und 24 der Interinstitutionellen Vereinbarung.

²² Wenn die Dauer der Maßnahme mehr als 6 Jahre beträgt, sind weitere Spalten anzufügen.

4.2. Personalbedarf (Vollzeitäquivalent - Beamte, Zeitbedienstete und externes Personal) Einzelheiten hierzu siehe Abschnitt 8.2.1

Jährlicher Bedarf	Jahr n	n+1	n+2	n+3	n+4	n+5 und Folge- jahre
Personalbedarf insgesamt						

Die Verabschiedung der vorliegenden Rechtsvorschrift hat keine Auswirkungen auf das Personal der DG TREN, die die Tätigkeit der Agentur beaufsichtigt.

5. MERKMALE UND ZIELE

5.1. Kurz- oder längerfristig zu deckender Bedarf:

Die Ausweitung des Tätigkeitsbereichs der Agentur ist kurzfristig notwendig - sowohl auf dem Gebiet der länderübergreifenden Anerkennung von Lokomotiven als auch auf dem Gebiet der Zertifizierung der Lokführer.

Hinsichtlich der länderübergreifenden Anerkennung von Lokomotiven soll die Agentur das Zertifizierungsverfahren für die bereits in Betrieb genommenen Fahrzeuge erleichtern und ein Referenzinstrument entwickeln, das es für jeden überprüften Parameter ermöglicht, die Entsprechung mit den geltenden nationalen Vorschriften festzustellen, sowie punktuell für konkrete Projekte technisch beratend tätig sein.

Nach Verabschiedung des dritten Eisenbahnpakets²³, werden der Agentur mit der Richtlinie über die Zertifizierung von mit sicherheitsrelevanten Aufgaben betrautem Zugpersonal²⁴ mehrere Aufgaben übertragen, von der Erarbeitung von Mustern für Fahrerlaubnisse und Zusatzbescheinigungen bis zu Studien über den Einsatz von Chipkarten.

5.2. Durch die Gemeinschaftsintervention bedingter Mehrwert, Kohärenz des Vorschlags mit anderen Finanzinstrumenten sowie mögliche Synergieeffekte:

Da Strukturen und qualifiziertes Personal bereits zum Teil vorhanden sind und sich Verfahren bereits bewährt haben (etwa der Rückgriff auf das bereits bestehende und einsatzbereite Netz der Sicherheitsbehörden), entsteht ein großer Mehrwert.

5.3. Ziele, erwartete Ergebnisse und entsprechende Indikatoren im Rahmen der ABM-Methodik:

Operatives Ziel Nr. 1: Länderübergreifende Anerkennung von Lokomotiven (Hauptziel des jetzigen Pakets)

²³ ABl.

²⁴ ABl. und den Titel prüfen.

- Ziel: Größere Zahl von nationalen Vorschriften für die länderübergreifende Anerkennung
- Ergebnis: Verkürzung der Zulassungsverfahren für Lokomotiven
- Indikator: Zahl der außerhalb des Herkunftslands in Betrieb genommenen Lokomotiven

Operatives Ziel Nr. 2: Zertifizierung von Zugführern (drittes Eisenbahnpaket):

- Ziel und Ergebnis: Erarbeitung von Mustern für Fahrerlaubnisse und Spezifikationen für die Register
- Indikator: Zahl der auf der Grundlage der Richtlinie über die Zertifizierung von Zug- und Lokomotivführern zertifizierten Zugführer

Operatives Ziel Nr. 3: Verschiedene Aufgaben

Siehe Punkt 8.2.2.

5.4. Durchführungsmodalitäten (indikative Angaben):

X Zentrale Verwaltung

direkt durch die Kommission

X indirekt im Wege der Befugnisübertragung an:

Exekutivagenturen

X von den Gemeinschaften geschaffene Einrichtungen im Sinne von Artikel 185 der Haushaltsordnung

einzelstaatliche öffentliche Einrichtungen bzw. privatrechtliche Einrichtungen, die im öffentlichen Auftrag tätig werden

Geteilte oder dezentrale Verwaltung

mit Mitgliedstaaten

mit Drittländern

Gemeinsame Verwaltung mit internationalen Organisationen (bitte auflisten)

6. ÜBERWACHUNG UND BEWERTUNG

6.1. Überwachungssystem

Die Arbeit der Europäischen Eisenbahnagentur wird jährlich einer Überprüfung und Bewertung im Rahmen des jährlichen Gesamtberichts (für das abgelaufene Jahr) und im Rahmen des Arbeitsprogramms (für das folgende Jahr) unterzogen. Diese beiden Dokumente werden vom Verwaltungsrat der Agentur verabschiedet und dem Europäischen Parlament, dem Rat, der Kommission, dem Rechnungshof und den Mitgliedstaaten übermittelt.

6.2. Bewertung

6.2.1. Ex-ante-Bewertung:

Im Zuge der Anhörung im Vorfeld des Vorschlags wurden mit den Vertretern der Mitgliedstaaten und der Branche mehrere Optionen diskutiert und bewertet. Auch die Agentur war Gegenstand der Anhörung. Auf der Website der Kommission kann ein sehr detaillierter Bericht über die Folgenabschätzung abgerufen werden, der in Zusammenfassung diesem Vorschlag beiliegt.

6.2.2. Maßnahmen im Anschluss an Zwischen-/Ex-post-Bewertungen (unter Zugrundelegung früherer Erfahrungen):

Infolge der im September 2006 durchgeführten Rechnungsprüfung der Agentur werden zum Zeitpunkt der Ausarbeitung dieses Vorschlags Abhilfemaßnahmen formuliert.

6.2.3. Modalitäten und Periodizität der vorgesehenen Bewertungen:

Abgesehen von den durch das Amt für Betrugsbekämpfung (OLAF) und den Rechnungshof vorgesehenen Überprüfungen und Rechnungsprüfungen, ist in Artikel 43 der Verordnung über die Einrichtung der Agentur festgelegt, dass fünf Jahre nach deren Einrichtung, d. h. etwa 2010, eine Bewertung der Agentur durch die Kommission durchzuführen ist (Ergebnisse, Arbeitsmethoden usw.).

7. BETRUGSBEKÄMPFUNGSMASSNAHMEN

Der Exekutivdirektor führt den Haushaltsplan der Agentur aus. Er legt der Kommission, dem Rechnungshof und dem Verwaltungsrat der Agentur jedes Jahr die detaillierten Abrechnungen mit den Einnahmen und Ausgaben des vergangenen Jahres vor. Darüber hinaus hat der interne Rechnungsprüfer der Kommission in Bezug auf die ERA die gleichen Kompetenzen wie jene, die er in Bezug auf die Dienststellen der Kommission hat. Die Agentur verfügt über ein ähnliches internes Rechnungsprüfungssystem wie die Kommission.

Die Verordnung (EG) Nr. 1073/1999 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 25. Mai 1999 über die Untersuchungen des Europäischen Amtes für Betrugsbekämpfung (OLAF), sowie die Interinstitutionelle Vereinbarung vom 25. Mai 1999 über die internen Untersuchungen des Europäischen Amtes für Betrugsbekämpfung (OLAF) gelten ohne Einschränkung für die ERA.

8. RESSOURCEN IM EINZELNEN

8.1. Ziele des Vorschlags und Finanzbedarf

Verpflichtungsermächtigungen, in Mio. EUR (3 Dezimalstellen)

Ziele, Maßnahmen und Outputs bitte angeben)	Art der Outputs	Durchschnittskosten	Jahr n ²⁵		Jahr n+2		Jahr n+2		Jahr n+3		Jahr n+4		Jahr n+5 und Folgejahre		INSGESAMT	
			Zahl der Outputs	Gesamtkosten	Zahl der Outputs	Gesamtkosten	Zahl der Outputs	Gesamtkosten	Zahl der Outputs	Gesamtkosten	Zahl der Outputs	Gesamtkosten	Zahl der Outputs	Gesamtkosten	Zahl der Outputs	Gesamtkosten
Operatives Ziel Nr. 1 ²⁶ (länderübergreifende Anerkennung der Fahrzeuge)																
INSGESAMT			1.18	1.68			1.18		1.18			1.18			0.185	
Titel I			0.488	0.488			0.488		0.488			0.488			0.122	
Titel II			0.052	0.052			0.052		0.052			0.052			0.013	
Titel III			0.64	1.14			0.64		0.64			0.64			0.05	
Operatives Ziel Nr. 2 (Zertifizierung der																

²⁵ Das Jahr *n* ist das erste Jahr, in dem die in diesem Finanzbogen enthaltenen Änderungen umgesetzt werden, d. h. das erste Jahr nach Verabschiedung dieser Änderungen durch die beiden Teile der Haushaltsbehörde.

²⁶ Wie in den Abschnitten 5.3 und 8.2.2 beschrieben.

Fahrer)																
INSGESAMT																
				0.37		0.37		0.37		0.37		0.37		0.160		
Titel I																
				0.244		0.244		0.244		0.244		0.244		0.122		
Titel II																
				0.026		0.026		0.026		0.026		0.026		0.013		
Titel III																
				0.1		0.1		0.1		0.1		0.1		0.025		
Operatives Ziel Nr. 3 (sonstige Aufgaben)																
INSGESAMT																
				0.135		0.135		0.135		0.135		0.135		0.135		
Titel I																
				0.122		0.122		0.122		0.122		0.122		0.122		
Titel II																
				0.013		0.013		0.013		0.013		0.013		0.013		
Titel III																
GESAMTKOSTEN				1.685		2.185		1.685		1.685		1.685		0.48		

8.2. Verwaltungskosten

8.2.1.a. Art und Anzahl des erforderlichen Personals (DG TREN)

Art der Stellen		Zur Verwaltung der Maßnahme einzusetzendes, vorhandenes und/oder zusätzliches Personal (Stellenzahl/Vollzeitäquivalent)					
		Jahr n	Jahr n+1	Jahr n+2	Jahr n+3	Jahr n+4	Jahr n+5
Beamte oder Bedienstete auf Zeit ²⁷ (xx 01 01)	A*/AD						
	B*, C*/AST						
Aus Artikel XX 01 02 finanziertes Personal ²⁸							
Sonstiges aus Art. XX 01 04/05 finanziertes Personal ²⁹							
INSGESAMT							

Die Verabschiedung der vorliegenden Rechtsvorschrift hat keine Auswirkungen auf das Personal der DG TREN, die die Tätigkeit der Agentur beaufsichtigt.

8.2.1.b. Art und Anzahl des erforderlichen Personals (ERA)

Gegenüber der im Haushaltsvorentwurf 2007 enthaltenen Tabelle mit dem Personalschlüssel kommen für die Jahre von n bis n+4 noch 7 AD8-Planstellen und für die Jahre n+5 und Folgejahr noch eine zusätzliche AD8-Planstelle hinzu. Diese Planstellen werden im Folgenden begründet:

8.2.2. Beschreibung der Aufgaben, die im Zuge der vorgeschlagenen Maßnahme auszuführen sind

Wichtiger Hinweis: Nachfolgend werden die Aufgaben der Agentur, nicht aber die Aufgaben der GD TREN E2 erläutert, die die Aufgaben der Agentur überwacht.

Operatives Ziel Nr. 1: Länderübergreifende Anerkennung von Fahrzeugen

- Entwicklung eines Referenzinstruments zur Erfassung aller nationalen Vorschriften für Fahrzeuge
- Klassifizierung und Vergleich dieser Vorschriften

²⁷ Die Kosten hierfür sind NICHT im Höchstbetrag enthalten.

²⁸ Die Kosten hierfür sind NICHT im Höchstbetrag enthalten.

²⁹ Die Kosten hierfür sind im Höchstbetrag enthalten.

- Koordinierung der Arbeiten des Netzes der Sicherheitsbehörden der Mitgliedstaaten mit dem Ziel, die Zahl der nationalen Vorschriften zu verringern
- Veröffentlichung einer Entsprechungstabelle der nationalen Vorschriften
- Ausarbeitung von technischen Stellungnahmen auf Antrag der nationalen Sicherheitsbehörden und der Kommission
- Ausarbeitung von Empfehlungen mit Blick auf Entscheidungen der Kommission zur Reduzierung der Zahl nationaler Vorschriften und zur Erhöhung der Zahl der Vorschriften für die länderübergreifende Anerkennung

Für dieses operative Ziel ist Folgendes einzuplanen:

- 4 zusätzliche Experten für die ersten fünf Jahre, danach 1 Experte pro Jahr. Eine A8-Planstelle kostet im Durchschnitt 0,122 Mio. Euro unter Titel I und 0,013 Mio. Euro unter Titel II.
- Außerdem sind für die Arbeitsgruppe 100.000 Euro pro Jahr in den ersten fünf Jahren, danach 50.000 Euro pro Jahr (Titel III) einzuplanen.
- Die Übersetzungen eines Teils der nationalen Vorschriften sind mit 540.000 Euro pro Jahr für die ersten fünf Jahre zu veranschlagen (Titel III).
- Die Entwicklung von Hard- und Software ist mit 500.000 Euro im zweiten Jahr (Titel III) zu veranschlagen.

Operatives Ziel Nr. 2: Zertifizierung von Zugführern (drittes Eisenbahnpaket):

- Empfehlungen für Muster für harmonisierte Fahrerlaubnisse und Zusatzbescheinigungen
- Empfehlungen für gemeinschaftsweit einheitliche Codes der Fahrerlaubniskategorien
- Entwurf von Spezifikationen für die Register der Zugführer
- Zusammenarbeit mit den zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten, um die Interoperabilität der Register zu gewährleisten
- Bericht über die sonstigen, mit sicherheitsrelevanten Aufgaben betrauten Mitarbeiter
- Bericht über die Umsetzung der Richtlinie.
- Bericht über den Einsatz von Chipkarten

Für dieses Ziel ist Folgendes einzuplanen:

- zwei zusätzliche Experten für die ersten fünf Jahre, danach ein Experte für ein Jahr (Titel I und II)
- Darüber hinaus sind 100.000 Euro pro Jahr für die ersten fünf Jahre (50.000 Euro für die Arbeitsgruppe, 50.000 Euro für Studien) und anschließend 25.000 Euro pro Jahr für die Arbeitsgruppe (Titel III) zu veranschlagen.

Operatives Ziel Nr. 3: Sonstige Aufgaben

- Mit dem ERTMS in Zusammenhang stehende Aufgaben: Systembehörde, Verwaltung der Spezifikationen, Steuerung des gleichzeitigen Einsatzes verschiedener Versionen im Netz, Unterstützung einer koordinierten ERTMS-Einführung entlang der Korridore
- Entwicklung gemeinschaftsweit einheitlicher Kriterien für die Zertifizierung von Wagenhaltern im Zusammenhang mit den Arbeiten zur Zertifizierung der Instandhaltungswerke
- Ausarbeitung eines Leitfadens für die Umsetzung der Infrastruktur- und Fahrzeugregister
- usw.

Für diese Aufgaben ist ein Experte pro Jahr zusätzlich zu den vorhandenen Ressourcen zu veranschlagen (Titel I und II).

8.2.3. Zuordnung der Stellen des damit betrauten Statutspersonals

Wichtiger Hinweis: Es handelt sich hier um das Personal der DG TREN E2, die die Tätigkeiten der Agentur verfolgen X derzeit für die Verwaltung des Programms, das ersetzt oder verlängert werden soll, zugewiesene Stellen

- im Rahmen des JSP/HVE-Verfahrens für das Jahr n vorab zugewiesene Stellen
- im Rahmen des anstehenden neuen JSP/HVE-Verfahrens anzufordernde Stellen
- innerhalb des für die Verwaltung zuständigen Dienstes neu zu verteilende vorhandene Stellen (interne Personalumsetzung)
- für das Jahr n erforderliche, jedoch im Rahmen des JSP/HVE-Verfahrens für dieses Jahr nicht vorgesehene neue Stellen

8.2.4. Sonstige im Höchstbetrag enthaltene Verwaltungsausgaben (xx 01 04/05 - Verwaltungsausgaben)

in Mio. EUR (3 Dezimalstellen)

Haushaltslinie (Nummer und Bezeichnung)	Jahr n	Jahr n+1	Jahr n+2	Jahr n+3	Jahr n+4	Jahr n+5 und Folgejahre	INSGESA MT
1. Technische und administrative Unterstützung (einschließlich Personalkosten)							
Exekutivagenturen ³⁰							

³⁰ Hier ist auf den Finanzbogen zum Gründungsrechtsakt der Agentur zu verweisen.

Sonstige technische und administrative Unterstützung							
- intra muros							
- extra muros							
Technische und administrative Unterstützung insgesamt							

8.2.5. *Im Höchstbetrag nicht enthaltene Personal- und Nebenkosten*

in Mio. EUR (3 Dezimalstellen)

Art des Personals	Jahr n	Jahr n+1	Jahr n+2	Jahr n+3	Jahr n+4	Jahr n+5 und Folgejahre
Beamte oder Bedienstete auf Zeit ³¹ (xx 01 01)						
Aus Artikel xx 01 02 finanziertes Personal (Hilfskräfte, ANS, Vertragspersonal usw.) (Angabe der Haushaltlinie)						
Personal- und Nebenkosten insgesamt (NICHT im Höchstbetrag enthalten)						

Berechnung - *Beamte und Bedienstete auf Zeit*

Berechnung - *Aus Artikel XX 01 02 finanziertes Personal*

³¹ Durchschnittliche Kosten für einen A-Beamten unter der Annahme n=2008 und 2 % pro Jahr.

8.2.6. Sonstige nicht im Höchstbetrag enthaltene Verwaltungsausgaben

in Mio. EUR (3 Dezimalstellen)

	Jahr n	Jahr n+1	Jahr n+2	Jahr n+3	Jahr n+4	Jahr n+5 und Folgejahre	INSGESAMT
XX 01 02 11 01 - Dienstreisen							
XX 01 02 11 02 - Sitzungen & Konferenzen							
XX 01 02 11 03 - Ausschüsse ³²							
XX 01 02 11 04 - Studien & Konsultationen							
XX 01 02 11 05 - Informationssysteme							
2. Gesamtbetrag der sonstigen Ausgaben für den Dienstbetrieb (XX 01 02 11)							
3. Sonstige Ausgaben administrativer Art (Angabe mit Hinweis auf die betreffende Haushaltslinie)							
Gesamtbetrag der Verwaltungsausgaben ausgenommen Personal- und Nebenkosten (NICHT im Höchstbetrag enthalten)							

Berechnung - Sonstige nicht im Höchstbetrag enthaltene Verwaltungsausgaben

Der Bedarf an Personal- und Verwaltungsressourcen wird durch Mittel gedeckt, die der verwaltenden Generaldirektion im Rahmen des jährlichen Zuweisungsverfahrens zur Verfügung gestellt werden.

³² Angabe des jeweiligen Ausschusses sowie der Gruppe, der dieser angehört.