

Ausgabe  
in deutscher Sprache

## Mitteilungen und Bekanntmachungen

<u>Informationsnummer</u>	Inhalt	Seite
<i>I Mitteilungen</i>		
<b>Kommission</b>		
94/C 134/01	ECU.....	1
94/C 134/02	Verzeichnis der von der Kommission an den Rat weitergeleiteten Dokumente für den Zeitraum vom 2. bis 5. 5. 1994 .....	3
94/C 134/03	Nichtanwendung der Verordnung auf einen angemeldeten Zusammenschluß (Sache Nr. IV/M.425 — BS/BT) <sup>(1)</sup> .....	4
94/C 134/04	Bekanntmachung (Sache IV/35.038 — Jetphone) <sup>(1)</sup> .....	5
<hr/>		
<i>II Vorbereitende Rechtsakte</i>		
<b>Kommission</b>		
94/C 134/05	Vorschlag für eine Richtlinie des Rates über die Interoperabilität des europäischen Hochgeschwindigkeitsbahnnetzes <sup>(1)</sup> .....	6
94/C 134/06	Vorschlag für einen Beschluß des Rates zur Änderung des Beschlusses 92/511/EWG des Rates vom 19. Oktober 1992 zur Aufstockung der mittelfristigen Finanzhilfe für Bulgarien .....	26
94/C 134/07	Vorschlag für einen Beschluß des Rates über eine weitere Finanzhilfe für Rumänien	27

## I

(Mitteilungen)

## KOMMISSION

ECU (\*)

16. Mai 1994

(94/C 134/01)

Betrag in nationaler Währung für eine Einheit:

Belgischer und Luxemburgischer Franken	39,7652	US-Dollar	1,15446
Dänische Krone	7,55764	Kanadischer Dollar	1,58622
Deutsche Mark	1,93198	Japanischer Yen	120,606
Griechische Drachme	285,935	Schweizer Franken	1,64683
Spanische Peseta	159,580	Norwegische Krone	8,37153
Französischer Franken	6,62484	Schwedische Krone	8,98940
Irishes Pfund	0,787218	Finnmark	6,29871
Italienische Lira	1856,29	österreichischer Schilling	13,5879
Holländischer Gulden	2,16876	Isländische Krone	82,5782
Portugiesischer Escudo	199,167	Australischer Dollar	1,59301
Pfund Sterling	0,768766	Neuseelandischer Dollar	1,97174
		Südafrikanischer Rand	4,22386

Die Kommission verfügt jetzt über einen Fernschreiber mit Abrufmoglichkeit, der die Umrechnungskurse in den wichtigsten Währungen automatisch mitteilt. Die Kurse sind börsentäglich ab 15.30 Uhr bis 13 Uhr am folgenden Tag abrufbar.

Dabei ist in folgender Weise zu verfahren:

- Fernschreib-Nr. 23789 in Brüssel wählen;
- eigene Fernschreib-Nummer angeben;
- den Code „cccc“ eingeben, der den Abruf der Umrechnungskurse des Ecu auslöst;
- den Ablauf der Übertragung nicht unterbrechen; das Ende der Mitteilung wird automatisch durch den Code „ffff“ angezeigt.

*Vermerk:* Außerdem verfügt die Kommission über einen Fernschreiber mit Abrufmoglichkeit (unter Nr. 21791) und einen Fernkopierer mit Abrufmoglichkeit (unter Nr. 296 10 97), über die die jeweils relevanten Daten zur Berechnung der im Rahmen der gemeinsamen Agrarpolitik anwendbaren Umrechnungskurse täglich abgefragt werden können.

(\*) Verordnung (EWG) Nr. 3180/78 des Rates vom 18. Dezember 1978 (ABl. Nr. L 379 vom 30. 12. 1978, S. 1), zuletzt geändert durch die Verordnung (EWG) Nr. 1971/89 (ABl. Nr. L 189 vom 4. 7. 1989, S. 1).

Beschluß 80/1184/EWG des Rates vom 18. Dezember 1980 (Abkommen von Lome) (ABl. Nr. L 349 vom 23. 12. 1980, S. 34).

Entscheidung Nr. 3334/80/EGKS der Kommission vom 19. Dezember 1980 (ABl. Nr. L 349 vom 23. 12. 1980, S. 27).

Haushaltsordnung vom 16. Dezember 1980 betreffend den allgemeinen Haushalt der Europäischen Gemeinschaften (ABl. Nr. L 345 vom 20. 12. 1980, S. 23).

Verordnung (EWG) Nr. 3308/80 des Rates vom 16. Dezember 1980 (ABl. Nr. L 345 vom 20. 12. 1980, S. 1).

Entscheidung des Rates der Gouverneure der Europäischen Investitionsbank vom 13. Mai 1981 (ABl. Nr. L 311 vom 30. 10. 1981, S. 1).

## ECU

13. Mai 1994

Betrag in nationaler Währung für eine Einheit:

Belgischer und Luxemburgischer Franken	39,7632	US-Dollar	1,15515
Dänische Krone	7,55700	Kanadischer Dollar	1,59030
Deutsche Mark	1,93199	Japanischer Yen	121,256
Griechische Drachme	285,357	Schweizer Franken	1,64898
Spanische Peseta	159,203	Norwegische Krone	8,36965
Französischer Franken	6,62595	Schwedische Krone	8,97068
Irishes Pfund	0,790658	Finnmark	6,27825
Italienische Lira	1848,16	österreichischer Schilling	13,5869
Holländischer Gulden	2,16857	Isländische Krone	82,5356
Portugiesischer Escudo	198,998	Australischer Dollar	1,59838
Pfund Sterling	0,771541	Neuseelandischer Dollar	1,97800
		Südafrikanischer Rand	n.a.

**VERZEICHNIS DER VON DER KOMMISSION AN DEN RAT WEITERGELEITETEN  
DOKUMENTE FÜR DEN ZEITRAUM VOM 2. BIS 5. 5. 1994**

(94/C 134/02)

*Diese Dokumente sind bei den auf der Rückseite des Amtsblattes aufgeführten Vertriebsbüros  
erhältlich*

Code	Katalognummer	Titel	Tag der Annahme durch die Kommission	Tag der Weiterleitung an den Rat	Seitenzahl
KOM(94) 160	CB-CO-94-172-DE-C	Vorschlag für eine Richtlinie des Rates über Angaben, die zusätzlich zu den in der Richtlinie 79/112/EWG aufgeführten Angaben auf dem Etikett bestimmter Lebensmittel vorgeschrieben sind (*)	2. 5. 1994	2. 5. 1994	7
KOM(94) 170	CB-CO-94-183-DE-C	Geänderter Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Richtlinien 77/780/EWG und 89/646/EWG betreffend Kreditinstitute, der Richtlinien 73/239/EWG und 92/49/EWG betreffend Schadenversicherungen, der Richtlinien 79/267/EWG und 92/96/EWG betreffend Lebensversicherungen sowie der Richtlinie 93/22/EWG betreffend Wertpapierfirmen zur verstärkten Beaufsichtigung dieser Finanzunternehmen (*) (*)	2. 5. 1994	2. 5. 1994	6
KOM(94) 100	CB-CO-94-109-DE-C	Mitteilung der Kommission an den Rat und das Europäische Parlament — Die Europäische Gemeinschaft vor dem Problem des Bevölkerungswachstums: Vorschlag für die Position der Gemeinschaft auf der Weltkonferenz für Bevölkerung und Entwicklung, Kairo 5. bis 13. September 1994	4. 5. 1994	4. 5. 1994	16
KOM(94) 155	CB-CO-94-166-DE-C	Achtzehnter jährlicher Tätigkeitsbericht des Beratenden Ausschusses für Sicherheit, Arbeitshygiene und Gesundheitsschutz am Arbeitsplatz — 1993 (*)	3. 5. 1994	4. 5. 1994	25
KOM(94) 157	CB-CO-94-168-DE-C	Vorschlag für eine Verordnung (EG) des Rates zur zeitweiligen Aussetzung der autonomen Zollsätze des Gemeinsamen Zolltarifs für einige industrielle Waren (Mikroelektronik und verwandte Bereiche)	3. 5. 1994	4. 5. 1994	117
KOM(94) 158	CB-CO-94-169-DE-C	Vorschlag für eine Verordnung (EG) des Rates zur Eröffnung und Verwaltung von Gemeinschaftszollkontingenten für bestimmte landwirtschaftliche Erzeugnisse mit Ursprung in Ungarn, Polen, der Tschechischen Republik, der Slowakei, Rumänien und Bulgarien sowie zur Einführung eines Verfahrens für die Anpassung dieser Zollkontingente (1994—1997)	3. 5. 1994	4. 5. 1994	36
KOM(94) 162	CB-CO-94-175-DE-C	Mitteilung der Kommission an den Rat über das Programm der Maßnahmen zur Förderung der Verwendung von Flachsfasern für den Zeitraum vom 1. Januar 1995 bis 31. Dezember 1996	3. 5. 1994	4. 5. 1994	11
KOM(94) 165	CB-CO-94-180-DE-C	Mitteilung der Kommission an den Rat über die Koordinierung von Ernährungssicherheitspolitik und -maßnahmen zwischen der Gemeinschaft und den Mitgliedstaaten (*)	4. 5. 1994	4. 5. 1994	22
KOM(94) 161	CB-CO-94-174-DE-C	XXIII. Bericht der Kommission über die Wettbewerbspolitik — 1993 (*)	5. 5. 1994	5. 5. 1994	495

Code	Katalognummer	Titel	Tag der Annahme durch die Kommission	Tag der Weiterleitung an den Rat	Seitenzahl
KOM(94) 178	CB-CO-94-189-DE-C	Vorschlag für eine Verordnung (EG) des Rates zur Einstellung der Überprüfung der Antidumpingmaßnahmen betreffend die Einfuhren bestimmter Polyacrylfasern mit Ursprung in Mexiko und zur Aufhebung der für diese Einfuhren geltenden Maßnahmen	5. 5. 1994	5. 5. 1994	18
KOM(94) 164	CB-CO-94-177-DE-C	Vorschlag für eine Verordnung (EG) des Rates zur Eröffnung und Verwaltung von Gemeinschaftszollkontingenten für bestimmte Erzeugnisse mit Ursprung in Zypern, Ägypten, Israel, Jordanien, Malta, Algerien, Marokko, Tunesien, der Türkei und den besetzten Gebieten sowie zur Einführung eines Verfahrens für die Verlängerung und Anpassung dieser Zollkontingente	6. 5. 1994	6. 5. 1994	42

(<sup>1</sup>) Dieses Dokument enthält ein Formblatt „Auswirkungen des Vorschlags auf die Unternehmen, insbesondere auf kleine und mittlere Unternehmen (KMU)“.

(<sup>2</sup>) Dieses Dokument wird im Amtsblatt veröffentlicht.

(<sup>3</sup>) Text von Bedeutung für den EWR.

**NB:** Die KOM-Dokumente sind im Jahresabonnement bzw. im thematischen Abonnement oder als Einzelnummer erhältlich; in diesem Fall richtet sich der Preis nach der Seitenzahl.

### Nichtanwendung der Verordnung auf einen angemeldeten Zusammenschluß

(Sache Nr. IV/M.425 — BS/BT)

(94/C 134/03)

(Text von Bedeutung für den EWR)

Die Kommission hat am 28. März 1994 entschieden, daß der angemeldete Zusammenschluß nicht in den Anwendungsbereich der Fusionsverordnung (EWG) Nr. 4064/89 des Rates (<sup>1</sup>) fällt, weil er die in Artikel 1 Absatz 2 der betreffenden Verordnung genannten Schwellen nicht erreicht. Die vorliegende Entscheidung stützt sich auf Artikel 6 Absatz 1 Buchstabe a) der Fusionsverordnung. Dritte Personen, die ein hinreichendes Interesse haben, können eine Kopie dieser Entscheidung erhalten, falls sie einen schriftlichen Antrag stellen an die

Kommission der Europäischen Gemeinschaften,  
 Generaldirektion Wettbewerb (GD IV),  
 Task Force Fusionskontrolle,  
 Avenue de Cortenberg 150,  
 B-1049 Brüssel.

(<sup>1</sup>) ABl. Nr. L 395 vom 30. 12. 1989; Berichtigung: ABl. Nr. L 257 vom 21. 9. 1990, S. 13.

**Bekanntmachung (Sache IV/35.038 — Jetphone)**

(94/C 134/04)

(Text von Bedeutung für den EWR)

1. Die Kommission hat am 5. April 1994 einen Antrag auf Erteilung eines Negativattests und eine Anmeldung im Hinblick auf eine Freistellung erhalten, die ihr gemäß Artikel 2, bzw. 4 der Verordnung Nr. 17 des Rates <sup>(1)</sup> mitgeteilt worden sind und die eine Vereinbarung über die Gründung eines Gemeinschaftsunternehmens (Jetphone) zwischen BT Jersey (Tochtergesellschaft der British Telecommunications) und France Cables et Radio (Tochtergesellschaft der France Telecom) betreffen, in dessen Rahmen die Vertragsparteien terrestrisch übertragene Telekommunikationsdienste für Luftfahrzeuge entwickeln werden (TFTS: terrestrial flight telephone system).

2. Die angemeldeten Vereinbarungen bestehen im wesentlichen aus:

- einer auf unbegrenzte Dauer geschlossenen Vereinbarung über ein Gemeinschaftsunternehmen, das beiden Vertragsparteien zu gleichen Teilen gehören wird,
- Nebenvereinbarungen über u. a. das Tätigkeitsfeld dieses Gemeinschaftsunternehmens.

3. Die Kommission fordert alle betroffenen Dritten auf, sich zu diesem Vorhaben zu äußern:

Die Stellungnahmen müssen bei der Kommission spätestens innerhalb von zehn Arbeitstagen nach dem Datum der Veröffentlichung dieser Bekanntmachung eingehen. Sie können der Kommission mit Telefax oder durch die Post, unter Angabe des Aktenzeichens IV/35.038 — Jetphone, an folgende Anschrift übermittelt werden:

Kommission der Europäischen Gemeinschaften,  
Generaldirektion Wettbewerb (GD IV),  
Direktion IV/B,  
Büro 3/062,  
Avenue de Cortenberg 150,  
B-1040 Brüssel,  
Telefax: (32-2) 296 98 09.

---

<sup>(1)</sup> ABl. Nr. 13 vom 21. 2. 1962, S. 204/62.

## II

(Vorbereitende Rechtsakte)

## KOMMISSION

## Vorschlag für eine Richtlinie des Rates über die Interoperabilität des europäischen Hochgeschwindigkeitsbahnnetzes

(94/C 134/05)

(Text von Bedeutung für den EWR)

KOM(94) 107 endg. — 94/0112(SYN)

(Von der Kommission vorgelegt am 15. April 1994)

DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION —

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft, insbesondere auf Artikel 129d Absatz 3,

auf Vorschlag der Kommission,

in Zusammenarbeit mit dem Europäischen Parlament,

nach Stellungnahme des Wirtschafts- und Sozialausschusses,

nach Stellungnahme des Ausschusses der Regionen,

in Erwägung nachstehender Gründe:

Um den Bürgern der Union, den Unternehmen sowie den regionalen und lokalen Gebietskörperschaften in vollem Umfang die Vorteile zugute kommen zu lassen, die sich aus der Schaffung eines Raumes ohne Binnengrenzen ergeben, müssen insbesondere die Verknüpfung und Interoperabilität der einzelstaatlichen Hochgeschwindigkeitsbahnnetze sowie der Zugang zu diesen Netzen gefördert werden.

Eine hochrangige Arbeitsgruppe, die sich aus Vertretern der Regierungen der Mitgliedstaaten, der europäischen Eisenbahnen und der europäischen Eisenbahnindustrie zusammensetzt und von der Kommission zu Sitzungen einberufen worden war, legte dem Rat den in seiner Entscheidung vom 4. und 5. Dezember 1989 gewünschten Leitplan für ein europäisches Hochgeschwindigkeitsbahnnetz vor.

Im Dezember 1990 leitete die Kommission dem Rat eine Mitteilung über dieses Hochgeschwindigkeitsbahnnetz

zu. Der Rat begrüßte diese Mitteilung in seiner Entscheidung vom 17. Dezember 1990 <sup>(1)</sup>.

Nach Artikel 129c des Vertrages führt die Gemeinschaft jede Aktion durch, die sich gegebenenfalls als notwendig erweist, um die Interoperabilität der Netze zu gewährleisten, insbesondere im Bereich der Harmonisierung der technischen Normen.

Voraussetzung für den öffentlichen Betrieb von Hochgeschwindigkeitszügen sind einheitliche Infrastruktur- und Fahrzeugkennwerte. Von dieser Kompatibilität hängen das Leistungs-, Sicherheits- und Qualitätsniveau der angebotenen Verkehrsdienste sowie deren Kosten ab. Auf der Kompatibilität beruht vor allem die Interoperabilität des europäischen Hochgeschwindigkeitsbahnnetzes.

Die Richtlinie 91/440/EWG des Rates vom 29. Juli 1991 <sup>(2)</sup> über die Entwicklung der Eisenbahnen der Gemeinschaft bedeutet, daß die Eisenbahnunternehmen einen besseren Netzzugang erhalten müssen, was die Interoperabilität der Fahrwege, Anlagen und Fahrzeuge erfordert.

Es obliegt den Mitgliedstaaten, sich zu vergewissern, daß die für das gesamte Eisenbahnnetz geltenden Sicherheits-, Gesundheits- und Verbraucherschutzvorschriften bei der Planung, dem Bau, der Inbetriebnahme und dem Betrieb beachtet werden. Darüber hinaus haben sie und die örtlichen Behörden boden-, raumordnungs- und umweltschutzrechtliche Aufgaben. Das gilt insbesondere für das Hochgeschwindigkeitsnetz.

Die Richtlinie 85/337/EWG <sup>(3)</sup> schreibt eine Umweltverträglichkeitsprüfung für den Bau von Eisenbahn-Fernverkehrsstrecken vor.

<sup>(1)</sup> ABl. Nr. C 33 vom 8. 2. 1991, S. 1.

<sup>(2)</sup> ABl. Nr. L 237 vom 24. 8. 1991, S. 25.

<sup>(3)</sup> ABl. Nr. L 175 vom 5. 7. 1985, S. 40.

Die Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten sowie die internen Regelungen der Eisenbahnunternehmen und die von ihnen angewandten technischen Spezifikationen weisen große Unterschiede auf. Diese Rechtsvorschriften und Regelungen sind Ausdruck der technischen Besonderheiten der Eisenbahnindustrie des jeweiligen Landes. Sie schreiben ganz bestimmte Abmessungen, Vorkehrungen und Kennwerte vor. Dieser Sachverhalt steht einem reibungslosen Verkehr vor allem von Hochgeschwindigkeitszügen im gesamten Gebiet der Gemeinschaft entgegen.

Aufgrund dieses Sachverhalts haben sich im Laufe der Jahre sehr enge Bindungen zwischen der Eisenbahnindustrie und den Eisenbahnunternehmen des jeweiligen Landes herausgebildet, die einer tatsächlichen Öffnung der Märkte abträglich sind. Die Eisenbahnindustrie braucht einen offenen und wettbewerbsorientierten Markt in Europa, damit sie ihre Wettbewerbsfähigkeit auf dem Weltmarkt verbessern kann.

Für die gesamte Gemeinschaft sind daher die wesentlichen Anforderungen an die Sicherheit, den Gesundheits-, Umwelt- und Verbraucherschutz, die technische Kompatibilität und den Betrieb des europäischen Hochgeschwindigkeitsbahnnetzes festzulegen.

Aus praktischen Gründen erwies es sich als notwendig, das Hochgeschwindigkeitsbahnnetz aufgrund seiner Vielschichtigkeit in Teilsysteme zu untergliedern, für die gemeinschaftsweit geltende wesentliche Anforderungen sowie die erforderlichen Eckwerte und technischen Spezifikationen, insbesondere für die Komponenten und Schnittstellen, vorgeschrieben werden müssen.

Das europäische Hochgeschwindigkeitsbahnnetz fällt unter die Richtlinie 90/531/EWG des Rates vom 17. September 1990 betreffend die Auftragsvergabe durch Auftraggeber im Bereich der Wasser-, Energie- und Verkehrsversorgung sowie im Telekommunikationssektor<sup>(1)</sup>; danach müssen die technischen Spezifikationen in den allgemeinen Unterlagen oder in den Vertragsunterlagen für jeden einzelnen Auftrag enthalten sein. Es ist notwendig, eine Reihe von europäischen Spezifikationen auszuarbeiten, auf die in diesen technischen Spezifikationen Bezug genommen wird.

Eine europäische Spezifikation im Sinne der Richtlinie 90/531/EWG ist eine gemeinsame technische Spezifikation, eine europäische technische Zulassung oder eine nationale Norm zur Umsetzung einer Europäischen Norm. Eine harmonisierte Europäische Norm wird von einer europäischen Normenorganisation, d. h. CEN, CE-NELEC oder ETSI, im Auftrag der Kommission ausgearbeitet. Ihre Fundstelle wird im *Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften* veröffentlicht.

Die Gemeinschaft hat ein Interesse an einem internationalen Normungssystem, mit dem Normen aufgestellt werden können, die von den internationalen Handelspartnern tatsächlich angewendet werden und die den An-

forderungen der Gemeinschaftspolitik entsprechen. Die europäischen Normenorganisationen müssen daher ihre Zusammenarbeit mit den internationalen Normenorganisationen fortsetzen.

Die Auftraggeber bestimmen die zusätzlichen Spezifikationen, die zur Ergänzung der europäischen Spezifikationen oder anderen Normen erforderlich sind. Diese Spezifikationen dürfen die Einhaltung der wesentlichen Anforderungen, die auf Gemeinschaftsebene harmonisiert worden sind und denen das europäische Hochgeschwindigkeitsbahnnetz entsprechen muß, nicht beeinträchtigen.

Die Verfahren der Konformitäts- oder Gebrauchstauglichkeitsbewertung von Komponenten müssen auf Modulen beruhen, die im Beschluß 90/683/EWG des Rates vom 13. Dezember 1990<sup>(2)</sup> festgelegt wurden. Um die Entwicklung der Eisenbahnindustrie zu fördern, sind die Verfahren der Qualitätssicherung so weit wie möglich weiterzuentwickeln. Unter Komponenten sind materielle, aber auch immaterielle Produkte wie Software zu verstehen.

Die Bewertung der Gebrauchstauglichkeit erstreckt sich auf Komponenten, die für die Sicherheit, die Funktionstüchtigkeit oder den Aufbau des Systems von besonders kritischer Bedeutung sind.

In den Vertragsunterlagen für jeden Auftrag schreiben die Auftraggeber unter Bezugnahme auf europäische Spezifikationen insbesondere für Komponenten vor, welche Kennwerte von den Herstellern vertraglich einzuhalten sind. Für die Konformität der Komponenten ist daher vor allem das Verwendungsgebiet maßgebend, damit nicht nur der freie Verkehr auf dem Gemeinschaftsmarkt, sondern auch die Interoperabilität des Systems sichergestellt und gewährleistet ist.

Infolgedessen braucht der Hersteller auf Komponenten, die den Bestimmungen dieser Richtlinie unterliegen, die CE-Kennzeichnung nicht anzubringen, da die Konformitätserklärung des Herstellers ausreicht, wenn die Konformitäts- und/oder Gebrauchstauglichkeitsbewertung nach den Verfahren der Richtlinie vorgenommen worden ist. Die Verpflichtung des Herstellers, auf bestimmten Komponenten die CE-Kennzeichnung anzubringen, die die Konformität mit anderen Gemeinschaftsvorschriften bestätigt, bleibt davon unberührt.

Die Teilsysteme des europäischen Netzes sind einer Prüfung zu unterziehen, die den Genehmigungsbehörden für die Inbetriebnahme die Gewähr bietet, daß die Ergebnisse auf der Entwurfs-, Fertigungs- und Inbetriebnahmestufe den ordnungsrechtlichen, technischen und betrieblichen Vorschriften entsprechen. Der Hersteller muß auch von der Gleichbehandlung in allen Ländern ausgehen können. Daher ist ein Modul mit den Grundsätzen und Bedingungen der EG-Prüfung von Teilsystemen festzulegen.

(1) ABl. Nr. L 297 vom 29. 10. 1990.

(2) ABl. Nr. L 380 vom 31. 12. 1990, S. 13.



Das EG-Prüfverfahren beruht auf den technischen Spezifikationen für die Interoperabilität. Diese Spezifikationen werden im Auftrag der Kommission von einem gemeinsamen Gremium ausgearbeitet, in dem die Infrastrukturbetreiber, die Eisenbahnunternehmen und die Industrie vertreten sind. Die Bezugnahme auf die technischen Spezifikationen für die Interoperabilität ist zwingend vorgeschrieben, um die Interoperabilität des Netzes sicherzustellen. Diese technischen Spezifikationen für die Interoperabilität unterliegen den Bestimmungen von Artikel 13 der Richtlinie 90/531/EWG.

Die benannten Stellen, die mit der Durchführung der Konformitäts- und Gebrauchstauglichkeitsbewertung sowie mit dem Prüfverfahren für die Komponenten betraut sind, müssen ihre Entscheidungen insbesondere dann, wenn europäische Spezifikationen fehlen, so eng wie möglich aufeinander abstimmen. Darauf hat die Kommission zu achten, die sich dabei in erster Linie auf die Stellungnahmen der Beteiligten und des Ausschusses stützt, der durch diese Richtlinie eingesetzt wird und aus Vertretern der Mitgliedstaaten besteht.

Die Richtlinie 91/440/EWG zur Entwicklung der Eisenbahnunternehmen der Gemeinschaft schreibt hinsichtlich der Rechnungsführung eine Trennung des Betriebs der Eisenbahninfrastruktur und der Erbringung von Verkehrsleistungen vor. Die als benannte Stellen gemeldeten Fachdienststellen der Infrastrukturbetreiber müssen den für diese Stellen geltenden Kriterien genügen. Darüber hinaus können auch unabhängige Fachstellen gemeldet werden, wenn sie diese Kriterien erfüllen.

Die Interoperabilität des europäischen Hochgeschwindigkeitsbahnnetzes hat eine Gemeinschaftsdimension. Die Mitgliedstaaten sind auf sich allein gestellt nicht imstande, die erforderlichen Maßnahmen zur Verwirklichung dieser Interoperabilität zu treffen. Daher ist diese Maßnahme auf Gemeinschaftsebene unter Beachtung des Subsidiaritätsprinzips zu treffen —

HAT FOLGENDE RICHTLINIE ERLASSEN:

#### KAPITEL I

#### ALLGEMEINES

##### Artikel 1

(1) Diese Richtlinie betrifft die Bedingungen, die für die Interoperabilität des europäischen Hochgeschwindigkeitsbahnnetzes erfüllt sein müssen.

(2) Sie betrifft die Planung, den Bau, die schrittweise Inbetriebnahme und den Betrieb des europäischen Hochgeschwindigkeitsbahnnetzes.

(3) Das Hochgeschwindigkeitsbahnnetz besteht aus Verbindungen, die von Hochgeschwindigkeitsfahrzeugen benutzt werden können.

Anhang I enthält räumliche und sachliche Angaben über das europäische Hochgeschwindigkeitsbahnnetz:

- Leitplan,
- verschiedenartige Strecken,
- Fahrzeuge,
- Kompatibilität der Infrastruktureinrichtungen und Fahrzeuge.

##### Artikel 2

(1) Diese Richtlinie betrifft die Bestimmungen für die Kennwerte, Komponenten, Schnittstellen und Verfahren, die für jedes Teilsystem notwendig und ausreichend sind, um die Interoperabilität des europäischen Hochgeschwindigkeitsbahnnetzes sicherzustellen und zu gewährleisten und dabei die wesentlichen Anforderungen im Sinne von Artikel 4 zu erfüllen.

(2) Diese Harmonisierungsbestimmungen gelten unbeschadet der einschlägigen Bestimmungen anderer Gemeinschaftsrichtlinien, insbesondere hinsichtlich europäischer Spezifikationen zu den Komponenten, es sei denn, daß die Anwendung spezieller, eigens zu diesem Zweck aufgestellter europäischer Spezifikationen zur Erfüllung der wesentlichen Anforderungen dieser Richtlinie, vor allem bei Basiskomponenten, erforderlich ist.

##### Artikel 3

(1) Im Sinne dieser Richtlinie ist:

1. das „europäische Netz“ das europäische Hochgeschwindigkeitsbahnnetz;
2. das europäische Netz in acht Teilsysteme untergliedert, die folgenden Bereichen des Anhangs II entsprechen:
  - Infrastruktur,
  - Energieversorgung,
  - Instandhaltung,
  - Zugsteuerung, Zugsicherung, Signalgebung,
  - Fahrzeuge,
  - Umwelt,
  - Betrieb,
  - Kunden;
3. „Komponente“ jedes Bauteil, jede Bauteilgruppe, Unterbaugruppe oder komplette Materialbaugruppe, die in ein Teilsystem eingebaut ist oder darin eingebaut werden soll;
4. „Basiskomponente“ eine Komponente, von der die Interoperabilität des europäischen Netzes direkt oder indirekt abhängt.

(2) Im Sinne dieser Richtlinie betrifft die Interoperabilität des europäischen Hochgeschwindigkeitsbahnnetzes alle ordnungsrechtlichen, technischen und betrieblichen Voraussetzungen, die gegeben sein müssen, damit Hochgeschwindigkeitszüge mit den spezifizierten Leistungskennwerten auf diesem Netz durchgehend verkehren können.

#### Artikel 4

(1) Das europäische Netz und Teile dieses Netzes, Teilsysteme und Komponenten, für die diese Richtlinie gilt, müssen den wesentlichen Anforderungen des Anhangs III entsprechen.

(2) Zusätzliche technische Spezifikationen im Sinne von Artikel 13 Absatz 4 der Richtlinie 90/531/EWG, die zur Ergänzung europäischer Spezifikationen oder anderer Normen, die in der Gemeinschaft verwendet werden, notwendig sind, müssen den wesentlichen Anforderungen entsprechen.

#### Artikel 5

(1) Für jedes Teilsystem nach Artikel 3 Absatz 1 Unterabsatz 2 wird eine technische Spezifikation für die Interoperabilität erstellt, deren Beachtung verbindlich vorgeschrieben ist.

(2) Technische Spezifikationen für die Interoperabilität

— legen die wesentlichen Anforderungen im einzelnen fest,

— setzen vor allem die in Anhang IV zusammengestellten Eckwerte fest,

— legen die Basiskomponenten und Schnittstellen fest, für die europäische Spezifikationen, darunter Europäische Normen, für die Interoperabilität des europäischen Netzes unter Erfüllung der wesentlichen Anforderungen ausgearbeitet werden müssen,

— nennen in jedem in Betracht gezogenen Fall die in der Entscheidung 90/683/EWG bezeichneten Module, die bei der Konformitäts- oder Gebrauchstauglichkeitsbewertung verwendet werden müssen, soweit dies für die Interoperabilität des europäischen Netzes notwendig ist.

(3) Technische Spezifikationen für die Interoperabilität werden von der gemeinsamen Organisation der Infrastrukturbetreiber, der Eisenbahnunternehmen und der Industrie im Auftrag der Kommission ausgearbeitet. Die Aufträge werden nach dem Verfahren des Artikels 21 Absatz 2 beschlossen.

(4) Nach ihrer Ausarbeitung durch die in Absatz 3 vorgesehene Organisation werden die technischen Spezifikationen für die Interoperabilität nach dem Verfahren des Artikels 21 Absatz 2 erlassen. Die technischen Spezifikationen für die Interoperabilität werden von der Kommission im *Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften* veröffentlicht.

## KAPITEL II

### KRITISCHE KOMPONENTEN

#### Artikel 6

Die Mitgliedstaaten treffen alle gebotenen Maßnahmen, damit kritische Komponenten im Sinne von Artikel 5 Absatz 2

— nur dann in Verkehr gebracht werden, wenn sie die Verwirklichung der Interoperabilität des europäischen Netzes ermöglichen und den wesentlichen Anforderungen im Sinne von Artikel 4 entsprechen;

— in ihrem Einsatzbereich bestimmungsgemäß verwendet sowie ordnungsgemäß installiert und instandgehalten werden.

#### Artikel 7

Aufgrund dieser Richtlinie dürfen die Mitgliedstaaten in ihrem Hoheitsgebiet das Inverkehrbringen von kritischen Komponenten zur Verwendung auf dem europäischen Netz nicht verbieten, beschränken oder behindern, wenn die Komponenten den Vorschriften der Richtlinie entsprechen.

#### Artikel 8

(1) Die Mitgliedstaaten betrachten kritische Komponenten im Sinne von Artikel 5 als den sie betreffenden wesentlichen Anforderungen der Richtlinie entsprechend, wenn für diese eine EG-Konformitäts- oder Gebrauchstauglichkeitserklärung gemäß Anhang V vorliegt.

(2) Die Konformität einer kritischen Komponente mit den sie betreffenden wesentlichen Anforderungen wird anhand der einschlägigen europäischen Spezifikationen festgestellt, wenn es solche gibt.

(3) Die Fundstellen der europäischen Spezifikationen, die gemeinsame technische Spezifikationen, europäische technische Zulassungen im Sinne der Richtlinie 90/531/EWG oder nationale Normen zur Umsetzung einer harmonisierten Europäischen Norm sein können, werden im *Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften* veröffentlicht.

Die Mitgliedstaaten veröffentlichen die Fundstellen der nationalen Normen zur Umsetzung der Europäischen Normen.

(4) Liegen keine europäischen Spezifikationen vor, so übermitteln die Mitgliedstaaten unbeschadet der Bestimmungen von Artikel 12 den anderen Mitgliedstaaten und

der Kommission ihre eigenen Normen und technischen Spezifikationen für die Erfüllung der wesentlichen Anforderungen.

#### Artikel 9

Stellt sich auf Ersuchen eines Mitgliedstaats oder auf Anregung der Kommission heraus, daß die europäischen Spezifikationen nach Artikel 8 Absatz 2 den wesentlichen Anforderungen nach Artikel 4 nicht in vollem Umfang entsprechen, so wird gemäß dem Verfahren des Artikels 21 Absatz 2 und — falls es sich um Europäische Normen handelt — nach Anhörung des durch die Richtlinie 83/189/EWG eingesetzten Ausschusses entschieden, ob die betreffenden europäischen Spezifikationen aus den Veröffentlichungen nach Artikel 8 Absatz 3 zu streichen sind.

#### Artikel 10

(1) Stellt ein Mitgliedstaat fest, daß eine kritische Komponente, für die eine EG-Konformitäts- oder Gebrauchstauglichkeitserklärung nach Artikel 8 Absatz 4 vorliegt, die in Verkehr gebracht worden ist und die bestimmungsgemäß verwendet wird, die Einhaltung der wesentlichen Anforderungen gemäß Artikel 4 beeinträchtigen kann, so trifft er alle gebotenen Maßnahmen, um den Einsatzbereich dieser Komponente zu beschränken oder ihre Verwendung zu verbieten. Der Mitgliedstaat unterrichtet die Kommission unverzüglich unter Angabe der Gründe seiner Entscheidung über die getroffenen Maßnahmen und erläutert insbesondere, ob die Komponente nicht konform ist, weil

- a) die wesentlichen Anforderungen nicht erfüllt werden;
- b) die europäischen Spezifikationen nach Artikel 8, soweit sie Anwendung finden, nicht ordnungsgemäß angewandt wurden;
- c) die europäischen Spezifikationen nach Artikel 8 unvollständig sind.

(2) Die Kommission konsultiert die Beteiligten so schnell wie möglich. Stellt die Kommission nach dieser Konsultation fest, daß die Maßnahme begründet ist, unterrichtet sie davon unverzüglich den Mitgliedstaat, der die Maßnahme getroffen hat, und die übrigen Mitgliedstaaten. Stellt die Kommission nach dieser Konsultation fest, daß die Maßnahme unbegründet ist, so unterrichtet sie davon unverzüglich den Mitgliedstaat, der die Maßnahme getroffen hat, sowie den Hersteller oder seinen in der Gemeinschaft ansässigen Bevollmächtigten. Hat eine Lücke in den europäischen Spezifikationen im Sinne von Artikel 8 Anlaß zur Entscheidung im Sinne von Absatz 1 gegeben, so findet das Verfahren nach Artikel 89 Anwendung.

(3) Erweist sich eine kritische Komponente, für die eine EG-Konformitätserklärung vorliegt, als nichtkonform, so trifft der zuständige Mitgliedstaat die gebotenen Maßnahmen gegenüber demjenigen, der diese Erklärung ausgestellt hat, und unterrichtet hiervon die Kommission und die übrigen Mitgliedstaaten.

(4) Die Kommission stellt sicher, daß die Mitgliedstaaten über den Verlauf und die Ergebnisse dieses Verfahrens unterrichtet werden.

#### Artikel 11

(1) Zur Ausfertigung der EG-Konformitäts- oder Gebrauchstauglichkeitserklärung für eine kritische Komponente hat der Hersteller oder sein in der Gemeinschaft ansässiger Bevollmächtigter die Module der Entscheidung 90/683/EWG gemäß der technischen Spezifikation für die Interoperabilität im Sinne des sie betreffenden Artikels 5 anzuwenden.

(2) Wenn die technischen Spezifikationen für die Interoperabilität dies vorschreiben, wird die Konformität oder Gebrauchstauglichkeit einer kritischen Komponente von der benannten Stelle nach Artikel 20 bewertet, bei der der Hersteller oder sein in der Gemeinschaft ansässiger Bevollmächtigter den Antrag gestellt hat.

(3) Fallen kritische Komponenten auch unter andere Gemeinschaftsrichtlinien, die andere Gesichtspunkte betreffen, so wird in der EG-Konformitäts- oder Gebrauchstauglichkeitserklärung darauf hingewiesen, daß die kritischen Komponenten auch den Anforderungen dieser anderen Richtlinien entsprechen.

(4) Sind weder der Hersteller noch sein in der Gemeinschaft ansässiger Bevollmächtigter den Verpflichtungen aus den vorstehenden Absätzen nachgekommen, so obliegen sie demjenigen, der die kritische Komponente in Verkehr bringt. Die gleichen Verpflichtungen gelten auch für denjenigen, der kritische Komponenten oder Teile von kritischen Komponenten unterschiedlichen Ursprungs zusammenfügt oder kritische Komponenten für den Eigengebrauch herstellt.

(5) Unbeschadet der Bestimmungen von Artikel 10

a) ist der Hersteller oder sein in der Gemeinschaft ansässiger Bevollmächtigter, wenn ein Mitgliedstaat die nicht ordnungsgemäße Ausfertigung der EG-Konformitätserklärung feststellt, verpflichtet, die Konformität der kritischen Komponente wiederherzustellen und den Verstoß entsprechend den von diesem Mitgliedstaat festgesetzten Bedingungen zu beenden;

b) hat der Mitgliedstaat für den Fall, daß die mangelnde Konformität fortbesteht, alle geeigneten Maßnahmen zu treffen, um das Inverkehrbringen der betreffenden kritischen Komponente zu beschränken oder zu verbieten oder dessen Rücknahme vom Markt nach den Verfahren im Sinne von Artikel 10 sicherzustellen.

#### Artikel 12

(1) Um die einheitliche Anwendung dieser Richtlinie bei der Konformitäts- oder Gebrauchstauglichkeitsbewertung für kritische Komponenten zu gewährleisten, achtet die Kommission darauf, daß die Entscheidungen

der benannten Stellen eng aufeinander abgestimmt sind, insbesondere dann, wenn keine europäischen Spezifikationen vorliegen.

(2) Die benannten Stellen treten auf Wunsch der Kommission oder des Ausschusses nach Artikel 21 oder von sich aus zu Koordinierungssitzungen zusammen.

Die Kommission kann jeden Mitgliedstaat auffordern, eine erschöpfende Aufstellung der benannten Stellen vorzulegen, die an den Koordinierungssitzungen teilnehmen.

(3) Aufgrund der im Rahmen der Koordinierungssitzungen geleisteten Arbeit können gegebenenfalls europäische Spezifikationen ausgearbeitet werden, die insbesondere vorschreiben, welche Schritte erforderlich sind, um die Konformität der kritischen Komponenten mit den Vorschriften dieser Richtlinie festzustellen.

### KAPITEL III

#### TEILSYSTEME

##### Artikel 13

Jeder Mitgliedstaat entscheidet über die Genehmigung für die Inbetriebnahme von Teilsystemen, die Bestandteil des europäischen Netzes im Sinne von Anhang II sind, auf seinem Hoheitsgebiet installiert werden oder in seinem Hoheitsgebiet verkehren.

Hierzu treffen die Mitgliedstaaten alle gebotenen Maßnahmen, damit diese Teilsysteme nur dann in Betrieb genommen werden können, wenn sie so geplant, gebaut und installiert und/oder betrieben werden, daß die einschlägigen wesentlichen Anforderungen ohne Einschränkung erfüllt werden, wenn sie in das europäische Netz einbezogen werden.

##### Artikel 14

Die Mitgliedstaaten dürfen nicht aufgrund dieser Richtlinie in ihrem Hoheitsgebiet den Bau, die Inbetriebnahme oder den Betrieb von Teilsystemen des europäischen Netzes verbieten, beschränken oder behindern, wenn diese den wesentlichen Anforderungen der Richtlinie entsprechen.

##### Artikel 15

(1) Die Mitgliedstaaten betrachten Teilsysteme mit ordnungsgemäß eingebauten und verwendeten Komponenten als interoperabel und den wesentlichen Anforderungen nach Artikel 3 entsprechend, wenn für sie eine EG-Prüferklärung nach Anhang VI mit dem technischen Dossier nach Artikel 17 Absatz 4 vorliegt.

(2) Die Interoperabilität und die Erfüllung der wesentlichen Anforderungen eines Teilsystems, das Bestandteil des europäischen Netzes ist, werden aufgrund

der technischen Spezifikationen für die Interoperabilität im Sinne von Artikel 5 geprüft, wenn es welche gibt.

(3) Fehlen technische Spezifikationen für die Interoperabilität, so teilen die Mitgliedstaaten den übrigen Mitgliedstaaten und der Kommission die Liste ihrer technischen Vorschriften für die Einhaltung der wesentlichen Anforderungen unbeschadet der Bestimmungen von Artikel 18 mit.

##### Artikel 16

Stellt sich auf Ersuchen eines Mitgliedstaats oder auf Anregung der Kommission heraus, daß die technischen Spezifikationen für die Interoperabilität nach Artikel 5 Absatz 2 den wesentlichen Anforderungen nach Artikel 4 nicht in vollem Umfang entsprechen, so wird gemäß dem Verfahren des Artikels 21 Absatz 2 entschieden, ob diese technischen Spezifikationen aus den Veröffentlichungen zu streichen sind.

##### Artikel 17

(1) Für die EG-Prüferklärung hat der Auftraggeber oder sein Bevollmächtigter das EG-Prüfverfahren nach Anhang VII anzuwenden.

(2) Das EG-Prüfverfahren wird auf Antrag des Auftraggebers oder seines Bevollmächtigten durch eine von ihm ausgewählte benannte Stelle nach Artikel 20 durchgeführt.

(3) Der Auftrag der mit der EG-Prüfung eines Teilsystems betrauten benannten Stelle umfaßt den gesamten Zeitraum von der Planungsstufe bis zur Stufe der Abnahme vor Inbetriebnahme des Teilsystems.

(4) Die benannte Stelle erstellt das Technische Dossier, das der EG-Prüferklärung beiliegen muß. Dieses Technische Dossier muß alle erforderlichen Unterlagen hinsichtlich der technischen Merkmale des Teilsystems sowie gegebenenfalls alle Bescheinigungen über die Konformität von kritischen Komponenten enthalten. Es muß darüber hinaus alle Angaben über Einsatzbedingungen und -beschränkungen, Wartung, laufende oder periodische Überwachung, Regelung und Instandhaltung enthalten.

##### Artikel 18

(1) Um die einheitliche Anwendung des EG-Prüfverfahrens für Teilsysteme zu gewährleisten, achtet die Kommission darauf, daß die Entscheidungen der benannten Stellen nach Artikel 20 eng aufeinander abgestimmt sind.

(2) Die benannten Stellen treten auf Wunsch der Kommission oder des Ausschusses nach Artikel 21 oder von sich aus zusammen.

(3) Aufgrund der im Rahmen der Koordinierungssitzungen geleisteten Arbeit können technische Spezifikationen festgelegt werden, die insbesondere vorschreiben, welche Schritte erforderlich sind, um die Konformität der Teilsysteme mit den Vorschriften dieser Richtlinie festzustellen.

(4) Diese technischen Spezifikationen sind technische Spezifikationen für die Interoperabilität, die den Bestimmungen von Artikel 5 Absätze 3 und 4 unterliegen.

#### Artikel 19

(1) Ist ein Mitgliedstaat der Ansicht, daß ein Teilsystem, für das eine EG-Prüferklärung mit einem Technischen Dossier vorliegt, den Vorschriften dieser Richtlinie und insbesondere den wesentlichen Anforderungen nach Artikel 4 nicht in vollem Umfang entspricht, so kann er ergänzende Prüfungen verlangen, ehe er die Inbetriebnahme des betreffenden Teilsystems in seinem Hoheitsgebiet genehmigt.

(2) Ist ein Mitgliedstaat der Ansicht, daß ein Teilsystem, für das eine EG-Prüferklärung mit einem Technischen Dossier vorliegt, den Vorschriften dieser Richtlinie und insbesondere den wesentlichen Anforderungen nach Artikel 4 nicht in vollem Umfang entspricht, und die Inbetriebnahme dieses Teilsystems die Interoperabilität des europäischen Netzes beeinträchtigen könnte, so kann er den Mitgliedstaat, auf dessen Hoheitsgebiet das Teilsystem installiert ist, zu ergänzenden Prüfungen auffordern, ehe er die Inbetriebnahme des betreffenden Teilsystems genehmigt.

(3) Der Mitgliedstaat, der diesen Antrag gestellt hat, teilt der Kommission umgehend mit, welche ergänzenden Prüfungen beantragt wurden, und legt die Gründe hierfür dar. Die Kommission leitet unverzüglich das Verfahren nach Artikel 18 ein.

### KAPITEL IV

#### BENANNTE STELLEN

##### Artikel 20

(1) Die Mitgliedstaaten melden der Kommission und den anderen Mitgliedstaaten die Stellen, die mit den Verfahren zur Bewertung der Konformität beziehungsweise Gebrauchstauglichkeit nach Artikel 11 und dem Prüfverfahren nach Artikel 17 beauftragt sind, und geben den Zuständigkeitsbereich jeder Stelle an.

Die Kommission erteilt ihnen eine Kennnummer. Die Kommission veröffentlicht im *Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften* die Liste dieser Stellen mit ihrer Kennnummer und hält diese Liste auf dem neuesten Stand.

(2) Bei der Beurteilung der Stellen, die sie melden wollen, sind von den Mitgliedstaaten die Kriterien aus Anhang VIII anzuwenden. Diese Kriterien gelten als erfüllt, wenn die Stellen den Bewertungskriterien der einschlägigen Europäischen Normen der Reihe EN 45000 entsprechen.

(3) Ein Mitgliedstaat, der eine Stelle gemeldet hat, muß seine Meldung zurückziehen, wenn er feststellt, daß diese Stelle die in Anhang VIII genannten Kriterien nicht mehr erfüllt.

### KAPITEL V

#### AUSSCHUSS

##### Artikel 21

(1) Die Kommission wird von einem beratenden Ausschuß für den spurgeführten Verkehr unterstützt, der sich aus Vertretern der Mitgliedstaaten zusammensetzt und in dem der Vertreter der Kommission den Vorsitz führt.

(2) Der Vertreter der Kommission unterbreitet dem Ständigen Ausschuß einen Entwurf der zu treffenden Maßnahmen. Der Ausschuß gibt seine Stellungnahme zu diesem Entwurf — erforderlichenfalls durch Abstimmung — innerhalb einer Frist ab, die der Vorsitzende unter Berücksichtigung der Dringlichkeit der betreffenden Frage festsetzen kann. Die Stellungnahme wird in das Protokoll aufgenommen; darüber hinaus kann jeder Mitgliedstaat verlangen, daß sein Standpunkt im Protokoll festgehalten wird.

Die Kommission berücksichtigt die Stellungnahme des Ausschusses soweit wie möglich. Sie unterrichtet den Ausschuß darüber, in welcher Form sie seiner Stellungnahme Rechnung getragen hat.

(3) Der Ausschuß kann alle Fragen zur Interoperabilität des europäischen Hochgeschwindigkeitsbahnnetzes erörtern.

(4) Der Ausschuß kann gegebenenfalls Arbeitsgruppen einsetzen, die ihn bei der Erledigung seiner Aufgaben unterstützen.

### KAPITEL VI

#### SCHLUSSBESTIMMUNGEN

##### Artikel 22

Entscheidungen aufgrund dieser Richtlinie über die Konformitäts- oder Gebrauchstauglichkeitsbewertung von Komponenten, die Prüfung von Teilsystemen, die Bestandteil des europäischen Netzes sind, sowie Entscheidungen aufgrund der Artikel 9, 10, 16 und 19 sind im einzelnen zu begründen. Sie sind den Betroffenen unverzüglich unter Angabe der Rechtsmittel, die aufgrund der in dem betreffenden Mitgliedstaat geltenden Rechtsvorschriften möglich sind, und der Fristen für das Einlegen dieser Rechtsmittel mitzuteilen.

##### Artikel 23

(1) Die Mitgliedstaaten ändern und erlassen die erforderlichen Rechts- und Verwaltungsvorschriften, um die Verwendung kritischer Bauteile und die Abnahme und den Betrieb von Teilsystemen, die dieser Richtlinie entsprechen, spätestens am 30. Juni 1997 nachzukommen. Sie setzen die Kommission unverzüglich davon in Kenntnis.

(2) Wenn die Mitgliedstaaten die Vorschriften nach Absatz 1 erlassen, nehmen sie in diesen Vorschriften selbst oder durch einen Hinweis bei der amtlichen Veröffentlichung auf diese Richtlinie Bezug. Die Mitgliedstaaten regeln die Einzelheiten dieser Bezugnahme.

#### Artikel 24

Diese Richtlinie tritt einundzwanzig Tage nach ihrer Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften* in Kraft.

### ANHANG I

#### STRECKEN- UND LEISTUNGSANGABEN

##### 1. Leitplan

Bei dem Leitplan für das Hochgeschwindigkeitsbahnnetz, der auf die wesentlichen Kennwerte begrenzt ist, handelt es sich um den Plan im Sinne des Berichts der hochrangigen Gruppe.

Er setzt sich aus Neubau-, Ausbau- und Verbindungsstrecken zusammen.

Dieser Leitplan, den der Rat in seiner Entschließung vom 17. Dezember 1990 begrüßt hat und der bis zum Jahr 2010 verwirklicht werden soll, wird nach den dazu beschlossenen Verfahren regelmäßig überprüft.

##### 2. Strecken

Bei diesem Netz werden dreierlei Strecken unterschieden:

- Neubaustrecken für Geschwindigkeiten von mindestens 250 km/h;
- Ausbaustrecken für Geschwindigkeiten von rund 200 km/h;
- sonstige Strecken des europäischen Netzes.

Innerstädtische Streckenabschnitte sind ungeachtet ihrer Ausbaumerkmale den Strecken gleichgestellt, deren Verlängerung sie darstellen.

##### 3. Fahrzeuge

Technisch moderne Hochgeschwindigkeitszüge müssen so konzipiert sein, daß sie bei folgenden Geschwindigkeiten ein Höchstmaß an Komfort und Sicherheit bieten:

- bei mindestens 250 km/h auf Neubaustrecken;
- bei rund 200 km/h auf Ausbaustrecken;
- bei der jeweils höchstmöglichen Geschwindigkeit auf den übrigen Strecken.

##### 4. Kompatible Infrastruktur- und Fahrzeugkennwerte

Der Hochgeschwindigkeitsverkehr setzt kompatible Infrastruktur- und Fahrzeugkennwerte voraus. Von dieser Kompatibilität hängen Leistung, Qualität und Kosten der Verkehrsdienste ab.

## ANHANG II

## TEILSYSTEME

1. Für die Zwecke dieser Richtlinie wird das System des europäischen Netzes in acht Teilsysteme untergliedert:
  - 1.1. überwiegend infrastrukturbezogene Bereiche:
    - Infrastruktur
    - Energieversorgung
    - Instandhaltung
    - Zugsteuerung, Zugsicherung, Signalgebung
    - Fahrzeuge
  - 1.2. überwiegend betriebsbezogene Bereiche:
    - Umwelt
    - Betrieb
    - Kunden
2. Für die Interoperabilität des europäischen Netzes wichtige Bereiche jedes Teilsystems:
  - 2.1. *Infrastruktur*

Eckwerte: Fahrgeschwindigkeit und Streckenneigung

    - 2.1.1. Trassierung
      1. Begrenzungslinie
      2. Gleisbogenhalbmesser
      3. Tunnelgeometrie
      4. Brücken und Viadukte
      5. Gleisabstand
      6. seitlicher Schutz des Fahrwegs
    - 2.1.2. Gleis
      1. Spurweite und Toleranzen
      2. Überhöhung und Überhöhungsfehlbetrag
      3. Länge der Gleisverbindungen
      4. Schienenneigung
      5. Achsfahrmasse und zulässige Kräfte
      6. zulässige Fehler und Betriebsgrenzmaße
      7. Weichen (Geometrie und Überfahrgeschwindigkeit)
    - 2.1.3. Bahnhöfe
      1. Bahnsteiggeometrie
  - 2.2. *Energieversorgung*
    - 2.2.1. Elektrifizierungssystem
      1. Stromart (Spannung und Frequenz)
      2. zulässige Spannungsabweichungen und Überspannungen
      3. Schutz der Anlagen

- 2.2.2. Fahrleitung
  - 1. Geometrie und Aufbau
  - 2. Leistungsfaktor
  - 3. Dynamik Fahrleitung/Stromabnehmer
  - 4. verwendete Werkstoffe
- 2.3. *Instandhaltung*  
(Betriebswerk, Ausbesserungswerk)
  - 2.3.1. Fahrzeugwaschanlagen
  - 2.3.2. Toilettenentsorgungssysteme
  - 2.3.3. Hebeeinrichtungen
  - 2.3.4. besondere Ausrüstungen
- 2.4. *Zugsteuerung, Zugsicherung, Signalgebung*
  - 2.4.1. Führerstandsignalgebung
  - 2.4.2. ATP <sup>(1)</sup> (automatische Zugsicherung)
  - 2.4.3. ATO <sup>(2)</sup> (automatische Zugsteuerung)
  - 2.4.4. an Bord benötigte Informationen
  - 2.4.5. Datenübertragung Gleis—Zug
  - 2.4.6. Datenverarbeitung an Bord und Anzeige für den Triebfahrzeugführer
  - 2.4.7. Fernmeldeeinrichtungen:
    - Zugfunk
    - Zugtelefon
- 2.5. *Fahrzeuge*
  - 2.5.1. Definition der Wagenzüge
    - 1. Zusammensetzung der Züge
    - 2. Masse
    - 3. Fahrzeugbegrenzung
    - 4. Konstruktionsmerkmale des Wagenkastens
    - 5. Anforderungen an die Druckdichtheit
    - 6. aerodynamische Eigenschaften
  - 2.5.2. Rad—Schiene-Kontakt
    - 1. Radprofil und Verschleißkriterien
  - 2.5.3. Zugförderung
    - 1. Beschleunigungsvermögen und Restbeschleunigung
    - 2. Anfahren an maximaler Steigung (unter normalen und eingeschränkten Bedingungen)
  - 2.5.4. Bremseigenschaften
    - 1. Bremsleistung
    - 2. Bedingungen, unter denen die Sicherheit beim Bremsen gewährleistet ist
    - 3. eventuelle Verwendung von haftreibungsfreien Zusatzbremsen
    - 4. Leistung der Gleitschutzeinrichtungen

---

<sup>(1)</sup> Automatic Train Protection.

<sup>(2)</sup> Automatic Train Operation.



- 2.5.5. Stromabnahme (in Abhängigkeit von der Stromart)
  - Siehe Punkt 2.2.2 Fahrleitung
- 2.5.6. Sicherheit der Fahrgäste
  - 1. Sicherheit der Kontrolle des Türverschlusses
  - 2. Brandschutz
  - 3. Notbremse
- 2.6. *Umwelt*
  - 2.6.1. Lärmemission
  - 2.6.2. Schwingungen
  - 2.6.3. externe elektromagnetische Störungen
- 2.7. *Betrieb*
  - 2.7.1. Personal und Dienstvorschriften
    - 1. Ergonomie des Führerstands
    - 2. Dienstvorschriften (normale und Grenzbedingungen)
    - 3. benutzte Sprache
  - 2.7.2. Technik
    - 1. Borddiagnosesystem
    - 2. Datenübertragung zwischen Zug und ortsfesten Betriebsstellen
    - 3. Zuverlässigkeitskriterien
    - 4. Niveau der Betriebsbereitschaft
    - 5. Heißläuferdetektoren
- 2.8. *Fahrgäste*
  - 2.8.1. Qualität des Leistungsangebots im Fahrzeug
    - 1. Lärmpegel im Inneren
    - 2. Eigenschaften der Klimaanlage
    - 3. Fahrgastinformation
    - 4. Bordservice (einschließlich Speisen und Getränke)
    - 5. Gepäckablagen
    - 6. Zugangsmöglichkeiten für behinderte Reisende
  - 2.8.2. Fahrkartenverkauf
    - 1. Reservierungssystem
    - 2. Auskunftssystem

---

### ANHANG III

#### WESENTLICHE ANFORDERUNGEN

##### 1. Art der Anforderungen

Das europäische Hochgeschwindigkeitsbahnnetz und seine Komponenten müssen im wesentlichen die Anforderungen an folgende Bereiche erfüllen:

### 1.1. *Sicherheit*

Abgesehen von der Einhaltung der Vorschriften für die allgemeine Sicherheit ist die Sicherheit des Systems gewährleistet, wenn die Risiken von Entgleisungen oder Zusammenstoßen von Zügen oder von Kollisionen mit Hindernissen beherrschbar sind.

Das bedeutet, daß die Folgen eines möglichen Versagens sicherheitsrelevanter Teile berücksichtigt werden müssen.

### 1.2. *Zuverlässigkeit und Betriebsbereitschaft*

Für den öffentlichen Betrieb von Hochgeschwindigkeitszügen ist es erforderlich, daß ständig eine hinreichende Einsatzbereitschaft der relevanten Funktionen und damit eine hinreichende Zuverlässigkeit aller Komponenten gewährleistet ist.

Die Folgen eines möglichen Versagens dieser Komponenten müssen berücksichtigt werden, wobei zulässige Einschränkungen festzulegen sind.

### 1.3. *Gesundheitsschutz*

Hierbei handelt es sich um die Berücksichtigung der Auswirkungen, die das Vorhandensein und der Betrieb des Systems auf Menschen, d. h. Fahrgäste, Eisenbahnpersonal, Anlieger usw., haben können.

### 1.4. *Umweltschutz*

Die Anforderungen in diesem Bereich sollen zur Festlegung von Rahmenbedingungen führen, da der Bau, das Vorhandensein und der Betrieb eines Systems von Hochgeschwindigkeitszügen zwangsläufig Umweltauswirkungen haben, d. h. mit einer Störung des Landschaftsbilds, Landverbrauch, Geräuschbelastung, Schwingungen, elektromagnetischen Einflüssen usw. verbunden sind.

### 1.5. *Verbraucherschutz*

Dieser Bereich betrifft die Erwartungen der Fahrgäste von Hochgeschwindigkeitszügen an die Qualität der Dienstleistungen und die Transparenz der Beförderungsbedingungen.

### 1.6. *Technische Kompatibilität*

Dieser Bereich erstreckt sich auf die technischen Maßnahmen, die den Betrieb des Netzes ermöglichen. Diese Maßnahmen lassen sich in zwei einander ergänzende Gruppen von Bedingungen gliedern:

- Bedingungen, die eine durchgehende Fahrt des Zuges von einem Punkt zu einem anderen Punkt des Netzes ermöglichen. Sie setzen voraus, daß ein auf dem Netz verkehrender Zug Anlagen vorfindet, die mit seinen spezifischen Merkmalen und vorgegebenen Leistungen vereinbar sind.
- Bedingungen, die auf einem bestimmten Streckenabschnitt ein zufriedenstellendes Leistungs-, Zuverlässigkeits- und Sicherheitsniveau des Systems ermöglichen. Sie setzen an allen Punkten des Netzes die Beherrschung der Schnittstellen zwischen den Teilsystemen voraus.

## 2. **Allgemeine Anforderungen**

### 2.1. *Sicherheit*

- 2.1.1. Der Bau, die Fertigung, die Instandhaltung und die Überwachung der sicherheitsrelevanten Bauteile, insbesondere derjenigen, die am Zugverkehr beteiligt sind, müssen die Sicherheit auch unter bestimmten Grenzbedingungen auf dem für das Netz festgelegten Niveau halten.
- 2.1.2. Die Kennwerte des Rad—Schiene-Kontakts müssen die Kriterien der Laufruhe erfüllen, damit bei der zulässigen Höchstgeschwindigkeit eine sichere Fahrt gewährleistet ist.
- 2.1.3. Die verwendeten Bauteile müssen während ihrer gesamten Betriebsdauer den gewöhnlichen und außergewöhnlichen Grenzbeanspruchungen standhalten. Durch geeignete Mittel ist sicherzustellen, daß sich die Sicherheitsauswirkungen eines unvorhergesehenen Versagens in Grenzen halten.
- 2.1.4. Die Auslegung der ortsfesten Anlagen und Fahrzeuge und die Auswahl der Werkstoffe müssen das Entstehen, die Ausbreitung und die Auswirkungen von Feuer und Rauch im Falle eines Brandes in Grenzen halten.
- 2.1.5. Fahrgäste dürfen ihre Sicherheit nicht gefährden, wenn vorhersehbar ist, daß sie Einrichtungen in einer Weise betätigen, die mit den angeschlagenen Hinweisen nicht übereinstimmt.

### 2.2. *Zuverlässigkeit und Betriebsbereitschaft*

- 2.2.1. Die Planung, Durchführung und Häufigkeit der Überwachung und Instandhaltung der festen und beweglichen Teile, insbesondere derjenigen, die am Zugverkehr beteiligt sind, müssen deren Funktionsfähigkeit unter den vorgegebenen Bedingungen erhalten.

- 2.2.2. Das Leistungsangebot und die der Fahrgastinformation dienenden Einrichtungen müssen einen zuverlässigen und hochwertigen Verkehrsbetrieb gewährleisten.
- 2.3. *Gesundheitsschutz*
- 2.3.1. In Zügen und Infrastruktureinrichtungen verwendete Werkstoffe dürfen die Gesundheit von Personen, die Zugang zu ihnen haben, nicht gefährden.
- 2.3.2. Die Auswahl und Verwendung dieser Werkstoffe müssen eine gesundheitsschädliche oder gesundheitsgefährdende Rauch- und Gasentwicklung insbesondere im Falle eines Brandes in Grenzen halten.
- 2.4. *Umweltschutz*
- 2.4.1. Die Umweltauswirkungen des Baus und Betriebs des europäischen Hochgeschwindigkeitsbahnnetzes sind gemäß den Richtlinien 85/337/EWG<sup>(1)</sup>, 79/409/EWG<sup>(2)</sup> und 92/43/EWG<sup>(3)</sup> bei der Planung zu berücksichtigen.
- 2.4.2. In Zügen und Infrastruktureinrichtungen verwendete Werkstoffe müssen eine gesundheits- und umweltschädliche Rauch- und Gasentwicklung insbesondere im Falle eines Brandes verhindern.
- 2.4.3. Planung und Bau von Fahrzeugen und Stromversorgungsanlagen müssen mit öffentlichen und privaten Anlagen, Einrichtungen und Netzen, bei denen Interferenzen möglich sind, elektromagnetisch verträglich sein.
- 2.5. *Verbraucherschutz*
- 2.5.1. Das Leistungsangebot auf dem europäischen Hochgeschwindigkeitsbahnnetz muß einen zuverlässigen und hochwertigen Verkehrsbetrieb für die Fahrgäste gewährleisten.
- 2.6. *Technische Kompatibilität*
- 2.6.1. Die technischen Merkmale der Infrastrukturen und ortsfesten Anlagen müssen untereinander und mit denen der Züge, die auf dem europäischen Hochgeschwindigkeitsbahnnetz verkehren sollen, kompatibel sein.
- 2.6.2. Für die neuen Infrastrukturen und Fahrzeuge, die auf dem europäischen Hochgeschwindigkeitsbahnnetz verkehren sollen, ist die Einhaltung kompatibler technischer Merkmale zwingend vorgeschrieben.
- Erweist sich die Einhaltung dieser Merkmale auf bestimmten Teilen des Netzes als schwierig, könnten Zwischenlösungen, die eine künftige Kompatibilität gewährleisten, eingeführt werden.
3. **Besondere Anforderungen an jedes Teilsystem**
- 3.1. *Infrastruktur*
- 3.1.1. **Sicherheit**
- Es müssen Vorkehrungen getroffen werden, um den Zugang zu den Infrastruktureinrichtungen und ortsfesten Anlagen der Hochgeschwindigkeitsstrecken bzw. deren unbefugtes Betreten zu verhindern.
- Es müssen Vorkehrungen getroffen werden, um die Gefahren für Personen, besonders bei der Durchfahrt der Hochgeschwindigkeitszüge in Bahnhöfen, in Grenzen zu halten.
- Planung und Bau von Infrastruktureinrichtungen, die der Öffentlichkeit zugänglich sind, müssen die Risiken für die Sicherheit von Personen (Stabilität, Brand, Zugang, Fluchtwege usw.) in Grenzen halten.
- 3.1.2. **Verbraucherschutz**
- Die Bahnsteigeometrie muß allen Fahrgästen einen sicheren Zugang zu den Wagen des Zuges ermöglichen.
- 3.1.3. **Technische Kompatibilität**
- Die Bahnsteige müssen auf die Trittstufenhöhe des Ein- und Ausstiegs der dort haltenden Züge abgestimmt sein.

(<sup>1</sup>) Richtlinie über die Umweltverträglichkeitsprüfung bei bestimmten öffentlichen und privaten Projekten (ABl. Nr. L 175 vom 27. 7. 1985).

(<sup>2</sup>) Richtlinie über die Erhaltung der wildlebenden Vogelarten (ABl. Nr. L 103 vom 25. 4. 1979).

(<sup>3</sup>) Richtlinie zur Erhaltung der natürlichen Lebensräume sowie der wildlebenden Tiere und Pflanzen (ABl. Nr. L 206 vom 22. 7. 1992).

### 3.2. *Energieversorgung*

#### 3.2.1. Sicherheit

Der Betrieb der Energieversorgungsanlagen darf die Sicherheit von Hochgeschwindigkeitszügen und Personen (Fahrgäste, Betriebspersonal, Anlieger usw.) nicht gefährden.

#### 3.2.2. Umweltschutz

Der Betrieb der Energieversorgungsanlagen darf keine über die Grenzkennwerte hinausgehenden Umweltbelastungen verursachen.

#### 3.2.3. Technische Kompatibilität

Die elektrischen Energieversorgungssysteme des europäischen Hochgeschwindigkeitsbahnnetzes müssen

- den Zügen die Erreichung der Leistungskennwerte gestatten,
- mit den Stromabnahmeeinrichtungen der Züge kompatibel sein.

### 3.3. *Instandhaltung*

#### 3.3.1. Gesundheitsschutz

Die technischen Anlagen und Arbeitsverfahren in den Instandhaltungswerken dürfen für Menschen nicht gesundheitsschädlich sein.

#### 3.3.2. Umweltschutz

Die technischen Anlagen und Arbeitsverfahren in den Instandhaltungswerken dürfen keine Umweltbelastungen verursachen.

#### 3.3.3. Technische Kompatibilität

In den Instandhaltungsanlagen für Hochgeschwindigkeitszüge müssen alle Sicherheits-, Hygiene- und Komfortarbeiten an allen Zügen durchgeführt werden können, für die sie geplant worden sind.

### 3.4. *Zugsteuerung, Zugsicherung, Signalgebung*

#### 3.4.1. Sicherheit

Die Zugsteuerung und Zugsicherung auf dem europäischen Hochgeschwindigkeitsbahnnetz müssen einen Zugverkehr mit den Sicherheitsvorgaben für das Netz ermöglichen.

#### 3.4.2. Technische Kompatibilität

Alle neuen Infrastruktureinrichtungen für den Hochgeschwindigkeitsverkehr und alle neuen Fahrzeuge, die nach der Festlegung kompatibler Signal- und Zugbeeinflussungssysteme gebaut beziehungsweise entwickelt werden, müssen sich für die Verwendung dieser Systeme eignen.

Die in den Führerständen der Züge eingebauten Einrichtungen für die Zugsteuerung und Zugsicherung müssen unter den vorgegebenen Bedingungen einen reibungslosen Betrieb auf dem europäischen Hochgeschwindigkeitsbahnnetz gewährleisten.

### 3.5. *Fahrzeuge*

#### 3.5.1. Sicherheit

Die Bauart der Fahrzeuge und der Übergänge zwischen den Fahrzeugen muß die Fahrgast- und Führerstandräume bei Zusammenstößen oder Entgleisungen schützen.

Die elektrischen Anlagen dürfen die Betriebssicherheit der Zugsteuerungs-, Zugsicherungs- und Signalanlagen nicht beeinträchtigen.

Die Bremsverfahren und -kräfte müssen mit der Konzeption des Oberbaus, der Kunstbauwerke und der Signalanlagen vereinbar sein.

Es müssen Vorkehrungen für den Zugang zu den unter Spannung stehenden Komponenten getroffen werden, um eine Gefährdung von Personen zu vermeiden.

Eine Vorrichtung muß den Fahrgästen und dem Zugbegleitpersonal bei Gefahr die Möglichkeit bieten, sich mit dem Triebfahrzeugführer in Verbindung zu setzen.

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

Es müssen Notausstiege vorhanden sein.

### 3.5.2. Gesundheitsschutz

Die Einrichtungen im Inneren der Waggons müssen die Gesundheit der Personen im Zug in hohem Maße schützen.

### 3.5.3. Zuverlässigkeit und Betriebsbereitschaft

Laufwerk, Zugförderung, Bremsanlagen und Zugsteuerung und Zugsicherung müssen als wichtigste Einrichtungen unter Grenzeinschränkungen eine Weiterfahrt des Zuges ermöglichen, ohne daß die in Betrieb verbleibenden Einrichtungen dadurch beeinträchtigt werden.

### 3.5.4. Verbraucherschutz

Hochgeschwindigkeitszüge müssen so leistungsfähig sein, daß sie einen hochwertigen Verkehrsbetrieb gewährleisten.

### 3.5.5. Technische Kompatibilität

Die elektrischen Anlagen müssen mit dem Betrieb der Zugsteuerungs-, Zugsicherungs- und Signalanlagen kompatibel sein.

Die Stromabnahmeeinrichtungen müssen den Zugverkehr mit den Stromsystemen des europäischen Hochgeschwindigkeitsbahnnetzes ermöglichen.

## 3.6. *Umwelt*

### 3.6.1. Gesundheitsschutz

Das europäische Hochgeschwindigkeitsbahnnetz muß im Betrieb die Lärm-Grenzkennwerte einhalten.

### 3.6.2. Umweltschutz

Der Betrieb des europäischen Hochgeschwindigkeitsbahnnetzes darf keine Bodenschwingungen verursachen und in der Nähe des Fahrwegs gelegene Einrichtungen und Anlagen in normalem Instandhaltungszustand nicht beeinträchtigen.

## 3.7. *Betrieb*

### 3.7.1. Sicherheit

Die Angleichung der Betriebsvorschriften der Eisenbahnunternehmen und die Qualifikation der Triebfahrzeugführer und des Fahrpersonals müssen einen sicheren Betrieb im grenzüberschreitenden Verkehr gewährleisten.

Die Art und Häufigkeit der Instandhaltungsarbeiten, die Ausbildung und Qualifikation des Instandhaltungspersonals und das Qualitätssicherungssystem in den Instandhaltungswerken der Betreiber müssen ein hohes Sicherheitsniveau gewährleisten.

### 3.7.2. Zuverlässigkeit und Betriebsbereitschaft

Art und Häufigkeit der Instandhaltungsarbeiten, die Ausbildung und Qualifikation des Instandhaltungspersonals und das Qualitätssicherungssystem in den Instandhaltungswerken der Betreiber müssen ein hohes Niveau an Zuverlässigkeit und Betriebsbereitschaft des Systems gewährleisten.

### 3.7.3. Technische Kompatibilität

Die Angleichung der Betriebsvorschriften der Eisenbahnunternehmen und die Qualifikation der Triebfahrzeugführer, des Fahrpersonals und des Betriebsleitungspersonals müssen einen effizienten Betrieb des europäischen Hochgeschwindigkeitsbahnnetzes gewährleisten.

## 3.8. *Fahrgäste*

### 3.8.1. Sicherheit

Eine Notbeleuchtung mit ausreichender Beleuchtungsstärke und Unabhängigkeit ist zwingend vorgeschrieben.

Die Züge müssen mit einer Wechselsprechanlage ausgestattet sein, damit der Triebfahrzeugführer und das Fahrpersonal sich miteinander in Verbindung setzen können.

*ANHANG IV***ECKWERTE****Infrastruktur**

- Mindest-Streckenprofil
- Mindest-Bogenhalbmesser
- Spurweite
- maximale Belastung des Gleises
- Mindest-Bahnsteiglänge
- Bahnsteighöhe

**Energieversorgung**

- Speisespannung
- Fahrdrabtgeometrie

**Zugsteuerung, Zugsicherung, Signalgebung**

- ERTMS-Daten (\*)

**Fahrzeuge**

- Achsfahrmasse
- maximale Zuglänge
- Begrenzungslinie
- Mindest-Bremskennwerte
- elektrische Grenzkennwerte
- mechanische Grenzkennwerte

**Umweltschutz**

- Lärm-Grenzkennwerte
- Schwingungs-Grenzkennwerte
- Grenzkennwerte für elektromagnetische Störungen

**Fahrgäste**

- Grenzkennwerte für Innengeräusche
- Grenzkennwerte für Klimaanlage
- Kennwerte für die Beförderung von Behinderten

---

(\*) European Rail Traffic Management System.

## ANHANG V

## KRITISCHE KOMPONENTEN

## EG-Konformitätserklärung

## EG-Gebrauchstauglichkeitserklärung

## 1. Kritische Komponenten

Die EG-Erklärung gilt für folgende kritische Komponenten, die gemäß Artikel 2 für die Interoperabilität des europäischen Netzes von Bedeutung sind. Dabei kann es sich um folgende kritische Komponenten handeln:

## 1.1. Allgemeine Komponenten

Komponenten, die als solche nicht nur in der Eisenbahntechnik, sondern auch auf anderen Gebieten verwendet werden können.

## 1.2. Allgemeine Komponenten mit besonderen Eigenschaften

Komponenten, die als solche besondere Leistungsdaten aufweisen müssen, wenn sie auch in der Eisenbahntechnik verwendet werden.

## 1.3. Besondere Komponenten

Komponenten, die speziell in der Eisenbahntechnik verwendet werden.

## 2. Anwendungsgebiet

Die EG-Erklärung betrifft

- die Bewertung der Konformität einer einzelnen kritischen Komponente mit den einschlägigen technischen Spezifikationen durch eine oder mehrere benannte Stellen,
- die Bewertung bzw. Beurteilung der Gebrauchstauglichkeit einer einzelnen kritischen Komponente, wobei vor allem Schnittstellen in ihrer eisenbahntechnischen Umgebung anhand der betriebstechnischen Spezifikationen zu prüfen sind.

Bei den Bewertungsverfahren, die von den genannten Stellen bei der Planung und Fertigung angewandt werden, sind die in der Entscheidung 90/683/EWG des Rates vom 13. Dezember 1990 festgelegten Verfahren gemäß den technischen Spezifikationen für die Interoperabilität zu benutzen.

## 3. Inhalt der EG-Erklärung

Die EG-Konformitäts- oder EG-Gebrauchstauglichkeitserklärung und ihre Anlagen müssen datiert und unterzeichnet sein.

Diese Erklärung muß in derselben Sprache wie die Betriebsanleitung abgefaßt sein und folgende Angaben enthalten:

- Bezugnahme auf die Richtlinie,
- Name und Anschrift des Herstellers oder seines in der Gemeinschaft ansässigen Bevollmächtigten (Firma und vollständige Anschrift, im Fall des Bevollmächtigten auch Angabe des Herstellers beziehungsweise des Montagebetriebs),
- Beschreibung der kritischen Komponente (Marke, Typ usw.),
- Angabe des Verfahrens, das zur Erklärung der Konformität und der Gebrauchstauglichkeit angewendet wurde (Artikel 11),
- alle einschlägigen Beschreibungen der kritischen Komponente, insbesondere die Benutzungsbedingungen,
- Name und Anschrift der benannten Stelle(n), die an dem Verfahren der Konformitäts- und Gebrauchstauglichkeitserklärung beteiligt war(en), und Datum der Prüfbescheinigung, gegebenenfalls mit Angabe der Gültigkeitsbedingungen und Geltungsdauer,
- gegebenenfalls Angabe der europäischen Spezifikationen,

- gegebenenfalls Normen und Spezifikationen, auf die sich die gemeinsame technische Spezifikation bezieht (Artikel 12),
- Angabe des Unterzeichners, der für den Hersteller oder seinen in der Gemeinschaft ansässigen Bevollmächtigten verbindlich handeln kann.

---

*ANHANG VI*

**TEILSYSTEME**

**EG-Prüferklärung**

Die EG-Prüferklärung und ihre Anlagen müssen datiert und unterzeichnet sein.

Diese Erklärung muß in derselben Sprache wie das Technische Dossier abgefaßt sein und folgende Angaben enthalten:

- Angabe der Richtlinie,
- Name und Anschrift des Auftraggebers oder seines in der Gemeinschaft ansässigen Bevollmächtigten (Firma und vollständige Anschrift, im Fall des Bevollmächtigten auch Angabe der Firma des Auftraggebers),
- kurze Beschreibung des Teilsystems,
- Name und Anschrift der benannten Stelle, welche die EG-Prüfung gemäß Artikel 17 vorgenommen hat,
- Angabe der im Technischen Dossier enthaltenen Unterlagen,
- alle vorläufigen oder endgültigen Vorschriften, denen das Teilsystem entsprechen muß, insbesondere etwaige Betriebsbeschränkungen oder -bedingungen,
- bei einer vorläufigen EG-Prüferklärung deren Geltungsdauer,
- Angabe des Unterzeichners.

---

*ANHANG VII*

**TEILSYSTEME**

**EG-Prüfung**

1. Die EG-Prüfung ist das Verfahren, bei dem eine benannte Stelle auf Verlangen des Auftraggebers oder seines Bevollmächtigten in der Gemeinschaft prüft und bescheinigt, daß ein Teilsystem
  - mit den Bestimmungen der Richtlinie übereinstimmt,
  - mit den übrigen nach dem EG-Vertrag geltenden Vorschriften übereinstimmt und in Betrieb genommen werden kann.
2. Die Prüfung des Teilsystems besteht aus folgenden Stufen:
  - Gesamtkonzeption,
  - Bau des Teilsystems, d. h. insbesondere Tiefbauarbeiten, Montage der Komponenten und Abstimmung des gesamten Teilsystems,
  - Abnahmeprüfung des fertiggestellten Teilsystems.
3. Die benannte Stelle, die für die Durchführung der EG-Prüfung verantwortlich ist, stellt die Konformitätsbescheinigung für den Auftraggeber oder seinen Bevollmächtigten in der Gemeinschaft aus, der seinerseits die EG-Prüferklärung für die Aufsichtsbehörde des Mitgliedstaats ausstellt, in dem das Teilsystem installiert und/oder betrieben wird.



4. Das der Prüferklärung beigefügte Technische Dossier muß folgende Unterlagen enthalten:
- Infrastruktur: Baupläne, Abnahmeprüfprotokolle über die Aushub- und Armierungsarbeiten, Prüf- und Kontrollberichte über die Betonbauwerke,
  - übrige Teilsysteme: mit der Ausführung übereinstimmende Gesamt- und Teilpläne, Pläne der elektrischen und hydraulischen Einrichtungen, Pläne des Steuerstromkreises, Beschreibung der Datenverarbeitungs- und Automatiksysteme, Betriebs- und Wartungsanleitungen usw.,
  - Verzeichnis der in das Teilsystem eingebauten Komponenten gemäß Artikel 2,
  - Abschriften der EG-Konformitäts- beziehungsweise Gebrauchstauglichkeitserklärungen, die gemäß Artikel 11 für diese Komponenten vorgeschrieben sind, gegebenenfalls unter Beigabe der entsprechenden Berechnungsunterlagen und einer Ausfertigung der Berichte über die Versuche und Prüfungen, die aufgrund der gemeinsamen technischen Spezifikationen von den benannten Stellen durchgeführt wurden,
  - Bescheinigung der benannten Stelle, die mit der EG-Prüfung beauftragt wurde, daß der Plan den Bestimmungen dieser Richtlinie entspricht, mit den entsprechenden Berechnungsunterlagen, die von ihr abgezeichnet wurden und in denen gegebenenfalls die während der Durchführung der Arbeiten geäußerten Vorbehalte, die nicht ausgeräumt werden konnten, vermerkt sind, und mit den im Rahmen ihres Auftrags erstellten Besuchs- und Prüfbericht gemäß den Ziffern 5.3 und 5.4.
5. **Überwachung**
- 5.1. Der Zweck der EG-Überwachung besteht darin, sich zu vergewissern, daß die im Technischen Dossier enthaltenen Pflichten bei der Verwirklichung des Teilsystems erfüllt wurden.
- 5.2. Der benannten Stelle, die mit der Prüfung beauftragt ist, ist ständig Zutritt zu den Baustellen, den Fertigungsstätten, den Lagerplätzen und gegebenenfalls zu den Vorfertigungsstätten, zu den Versuchsanlagen sowie generell zu allen Orten zu gewähren, deren Überprüfung sie im Rahmen ihres Auftrags für notwendig erachtet. Der Auftraggeber oder sein Bevollmächtigter in der Gemeinschaft muß ihr alle zweckdienlichen Unterlagen, insbesondere die Konstruktionszeichnungen und die technischen Unterlagen zum Teilsystem, aushändigen oder aushändigen lassen.
- 5.3. Die benannte Stelle, die mit der Prüfung beauftragt ist, nimmt in regelmäßigen Zeitabständen „Nachprüfungen“ vor, um sich von der Einhaltung der Bestimmungen der Richtlinie zu überzeugen; sie erstellt bei dieser Gelegenheit einen Prüfbericht für die mit der Ausführung Beauftragten. Sie kann verlangen, zu verschiedenen Bauphasen hinzugezogen zu werden.
- 5.4. Darüber hinaus ist die benannte Stelle berechtigt, die Baustelle und die Fertigungsstätten unangemeldet zu besuchen. Bei diesen Besuchen kann die benannte Stelle umfassende oder teilweise „Nachprüfungen“ vornehmen. Sie erstellt einen Besuchs- und gegebenenfalls einen Prüfbericht für die mit der Ausführung Beauftragten.
6. Das vollständige Dossier im Sinne von Ziffer 4 wird zusammen mit der Konformitätsbescheinigung der benannten Stelle, die mit der Abnahme der betriebsfertigen Anlage beauftragt ist, beim Auftraggeber oder bei seinem Bevollmächtigten in der Gemeinschaft hinterlegt. Das Dossier wird der EG-Prüferklärung beigefügt, die der Auftraggeber an die Aufsichtsbehörde des betreffenden Mitgliedstaats richtet.
- Der Auftraggeber bewahrt während der gesamten Lebensdauer des Teilsystems ein Exemplar des Dossiers auf. Es wird anderen Mitgliedstaaten auf Verlangen übermittelt.
7. Jede benannte Stelle veröffentlicht in regelmäßigen Zeitabständen einschlägige Informationen über
- die eingegangenen Anträge auf EG-Prüfung,
  - die ausgestellten Konformitätsbescheinigungen,
  - die abgelehnten Konformitätsbescheinigungen.
8. Die Unterlagen und der Schriftwechsel über die EG-Prüfungsverfahren werden in einer Amtssprache des Mitgliedstaats, in dem der Auftraggeber oder sein Bevollmächtigter in der Gemeinschaft ansässig ist, oder in einer von diesem akzeptierten Sprache abgefaßt.

*ANHANG VIII***VON DEN MITGLIEDSTAATEN ZU BERÜCKSICHTIGENDE MINDESTKRITERIEN FÜR DIE NOTIFIZIERUNG DER STELLEN**

1. Die Stelle, ihr Leiter und das mit der Durchführung der Prüfungen beauftragte Personal dürfen weder unmittelbar noch als Bevollmächtigte an der Planung, an der Herstellung, am Bau, am Vertrieb, an der Instandhaltung oder am Betrieb dieser kritischen Komponenten oder der Teilsysteme beteiligt sein. Die Möglichkeit eines Austauschs technischer Informationen zwischen dem Hersteller oder dem Konstrukteur und der Stelle wird dadurch nicht ausgeschlossen.
  2. Die Stelle und das mit der Prüfung beauftragte Personal müssen die Prüfung mit größter Gewissenhaftigkeit und fachlicher Eignung durchführen und frei von jedem Druck und von jeder vor allem finanziellen Einflußnahme auf ihre Beurteilung oder die Ergebnisse ihrer Prüfung insbesondere von Personen oder Personengruppen sein, die an den Prüfungsergebnissen interessiert sind.
  3. Die Stelle muß über die personellen und materiellen Voraussetzungen für die angemessene Erfüllung der technischen und administrativen Aufgaben verfügen, die mit der Durchführung der Prüfungen verbunden sind, und Zugang zu den Geräten haben, die für außergewöhnliche Prüfungen erforderlich sind.
  4. Das mit den Prüfungen beauftragte Personal muß über
    - eine gute Fach- und Berufsausbildung,
    - eine ausreichende Kenntnis der Vorschriften für die von ihm durchzuführenden Prüfungen und eine ausreichende praktische Erfahrung auf diesem Gebiet,
    - die erforderliche Befähigung zur Ausfertigung von Bescheinigungen, Protokollen und Berichte über die durchgeführten Prüfungenverfügen.
  5. Die Unabhängigkeit des mit der Prüfung beauftragten Personals muß gewährleistet sein. Die Vergütung jedes Prüfers darf sich weder nach der Zahl der von ihm durchgeführten Prüfungen noch nach den Ergebnissen dieser Prüfungen richten.
  6. Die Stelle muß eine Haftpflichtversicherung abschließen, es sei denn, daß der Mitgliedstaat aufgrund seiner eigenen Rechtsvorschriften haftet oder die Prüfungen selbst durchführt.
  7. Das Personal der Stelle ist (außer gegenüber den zuständigen Verwaltungsbehörden des Staates, in dem es seine Tätigkeit ausübt) bei allen Tatsachen, die es bei der Durchführung seiner Aufgaben im Rahmen dieser Richtlinie oder einer innerstaatlichen Vorschrift zur Umsetzung dieser Richtlinie erfährt, durch das Berufsgeheimnis gebunden.
-

Vorschlag für einen Beschluß des Rates zur Änderung des Beschlusses 92/511/EWG des Rates vom 19. Oktober 1992 zur Aufstockung der mittelfristigen Finanzhilfe für Bulgarien

(94/C 134/06)

KOM(94) 118 endg. — 94/0103(CNS)

(Von der Kommission vorgelegt am 21. April 1994)

DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION —

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft, insbesondere auf Artikel 235,

auf Vorschlag der Kommission, der nach Anhörung des Währungsausschusses unterbreitet wurde,

nach Stellungnahme des Europäischen Parlaments,

in Erwägung nachstehender Gründe:

Gemäß Beschluß 92/511/EWG des Rates vom 19. Oktober 1992 (\*) hat die Gemeinschaft Bulgarien ein mittelfristiges Darlehen mit einem Kapitalhöchstbetrag von 110 Millionen ECU gewährt, um damit zur Stützung seiner Zahlungsbilanz und zur Stärkung seiner Reserven beizutragen. Da Bulgarien die Bedingungen, an die die Auszahlung des Darlehens geknüpft war, nicht erfüllt hat und daraufhin die Finanzierungsvereinbarung mit dem Internationalen Währungsfonds (IWF) für 1992/93 auslief, hat die Kommission das Darlehen bisher nicht ausbezahlt.

Die bulgarischen Behörden haben mit dem IWF ein Wirtschaftsprogramm für 1994 vereinbart, das durch eine neue Bereitschaftskreditvereinbarung unterstützt wird.

Die bulgarischen Behörden und der Umschuldungsausschuß (BAC) der kommerziellen Gläubiger des Landes sind im November 1993 zu einer Einigung über die Bedingungen einer umfassenden Schulden- und Schuldendienstreduzierung (DDSR) gelangt, die im Laufe des Jahres 1994 durchgeführt werden soll.

Der bulgarischen Wirtschaft sind durch die strenge Einhaltung der von den Vereinten Nationen gegen Serbien und Montenegro verhängten Sanktionen substantielle Verluste entstanden.

Die bulgarische Regierung hat die Gruppe der 24 Industrieländer (G-24) und die Europäische Union um Finanzhilfe ersucht; über den Finanzbetrag, der vom IWF und der Weltbank bereitgestellt werden könnte und die Übertragung der von der G-24 für 1991 gewährten Fi-

nanzhilfe hinaus ist 1994 noch eine restliche Finanzierungslücke von rund 330 Millionen US-Dollar zu schließen, um Bulgariens Reserveposition zu stärken, das DDSR-Abkommen erfolgreich umzusetzen und einen weiteren Rückgang der Einfuhren zu vermeiden, der die Erreichung der wirtschaftspolitischen Ziele, die dem neuen Wirtschaftsprogramm der Regierung zugrundeliegen, ernstlich gefährden könnte.

Die Vergabe eines mittelfristigen Darlehens der Gemeinschaft an Bulgarien ist eine geeignete Maßnahme, um dem Land bei der Deckung seines erhöhten Zahlungsbilanzbedarfs zu helfen; der Höchstbetrag des durch Beschluß 92/551/EWG bereitgestellten Darlehens sollte entsprechend aufgestockt werden.

Als Koordinator der Hilfe der G-24 hat die Kommission diese aufgefordert, Bulgarien weitere ergänzende Zahlungsbilanzhilfen zur Verfügung zu stellen.

Das Gemeinschaftsdarlehen sollte von der Kommission verwaltet werden.

Der Vertrag sieht nur in Artikel 235 Befugnisse für den Erlaß dieses Beschlusses vor —

BESCHLIESST:

*Einziges Artikel*

Der Beschluß 92/511/EWG des Rates wird hiermit wie folgt geändert:

1. In Artikel 1 Absatz 1 wird der Betrag „110 Millionen ECU“ durch „150 Millionen ECU“ ersetzt.
2. Artikel 3 Absatz 2 wird durch folgenden Wortlaut ersetzt:

„(2) Der zweite Teilbetrag wird vorbehaltlich der Bestimmungen von Artikel 2 Absatz 2 und zufriedensstellender Fortschritte bei der Anwendung der Bereitschaftskreditvereinbarung mit dem IWF durch Bulgarien frühestens im vierten Quartal 1994 bereitgestellt.“

(\*) ABl. Nr. L 317 vom 31. 10. 1992, S. 94.

## Vorschlag für einen Beschluß des Rates über eine weitere Finanzhilfe für Rumänien

(94/C 134/07)

KOM(94) 118 endg. — 94/0104(CNS)

(Von der Kommission vorgelegt am 21. April 1994)

DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION —

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft, insbesondere auf Artikel 235,

auf Vorschlag der Kommission, der nach Anhörung des Währungsausschusses unterbreitet wurde,

nach Stellungnahme des Europäischen Parlaments,

in Erwägung nachstehender Gründe:

Rumänien hat tiefgreifende politische und wirtschaftliche Reformen eingeleitet und beschlossen, eine marktwirtschaftliche Ordnung einzuführen.

Rumänien und die Europäische Union haben ein Europäisches Abkommen geschlossen, durch das eine Assoziationsbeziehung geschaffen wird.

Mit Beschluß 91/384/EWG vom 22. Juli 1991 <sup>(1)</sup> beschloß der Rat, Rumänien eine mittelfristige Finanzhilfe im Betrag von 375 Millionen ECU zu gewähren, um eine tragbare Zahlungsbilanzsituation sicherzustellen; mit Beschluß 92/551/EWG vom 27. November 1992 <sup>(2)</sup> beschloß der Rat, Rumänien eine weitere Hilfe im Betrag von 80 Millionen ECU zu gewähren.

In Rumänien sind zusätzliche Anpassungs- und Reformmaßnahmen erforderlich, um die Inflationsrate zu senken, das Wechselkurssystem zu liberalisieren, die Finanzdisziplin der Unternehmen zu verstärken und den Privatisierungsprozeß zu beschleunigen.

Rumänien ist im Dezember 1993 zu einer grundsätzlichen Vereinbarung mit dem Internationalen Währungsfonds (IWF) über ein neues Wirtschaftsprogramm gelangt, das durch eine Bereitschaftskreditvereinbarung mit dem IWF unterstützt würde.

Die rumänische Regierung hat die Internationalen Finanzinstitutionen, die Europäische Union und andere bilaterale Geberländer um Finanzhilfe ersucht; über den geschätzten Finanzbetrag hinaus, der vom IWF und von der Weltbank bereitgestellt werden könnte, ist während des Programmzeitraums noch eine restliche Finanzierungslücke von rund 275 Millionen US-Dollar zu schließen, um Rumäniens Reserveposition zu stärken, Wechselkursinstabilität und einen weiteren Rückgang der Einfuhren zu vermeiden, der die Erreichung der wirtschaftspolitischen Ziele, die dem neuen Wirtschaftsprogramm der Regierung zugrundeliegen, ernstlich gefährden könnte.

Die Vergabe eines weiteren mittelfristigen Darlehens an Rumänien durch die Europäische Gemeinschaft ist eine geeignete Maßnahme, um die Zahlungsbilanz des Landes zu stützen und seine Reserveposition zu stärken.

Das Gemeinschaftsdarlehen sollte von der Kommission verwaltet werden.

Der Vertrag sieht nur in Artikel 235 Befugnisse für den Erlaß dieses Beschlusses vor —

BESCHLIESST:

### Artikel 1

(1) Die Gemeinschaft gewährt Rumänien eine mittelfristige Darlehensfazilität mit einem Kapitalhöchstbetrag von 125 Millionen ECU und einer Laufzeit von bis zu sieben Jahren, um eine tragbare Zahlungsbilanzsituation sicherzustellen und die Reserveposition des Landes zu stärken.

(2) Zu diesem Zweck wird die Kommission ermächtigt, im Namen der Europäischen Gemeinschaft die erforderlichen Mittel aufzunehmen, die Rumänien als Darlehen zur Verfügung gestellt werden.

(3) Die Kommission verwaltet das Darlehen in enger Absprache mit dem Währungsausschuß und im Einklang mit etwaigen Vereinbarungen zwischen dem IWF und Rumänien.

### Artikel 2

(1) Die Kommission wird ermächtigt, mit den rumänischen Behörden nach Konsultation des Währungsausschusses die wirtschaftspolitischen Auflagen auszuhandeln, an die das Darlehen geknüpft ist. Diese Auflagen müssen mit den in Artikel 1 Absatz 3 genannten Vereinbarungen in Einklang stehen.

(2) Die Kommission überprüft in regelmäßigen Abständen in Zusammenarbeit mit dem Währungsausschuß und in enger Koordinierung mit dem IWF die Übereinstimmung der rumänischen Wirtschaftspolitik mit den Darlehenszielen und die Einhaltung der Darlehensbedingungen.

### Artikel 3

(1) Das Darlehen wird Rumänien in zwei Teilbeträgen zur Verfügung gestellt. Vorbehaltlich der Bestimmungen von Artikel 2 Absatz 1 wird der erste Teilbetrag bei Genehmigung der Bereitschaftskreditvereinbarung durch das IWF-Exekutivdirektorium bereitgestellt.

<sup>(1)</sup> Abl. Nr. L 208 vom 30. 7. 1991, S. 64.

<sup>(2)</sup> Abl. Nr. L 353 vom 3. 12. 1992, S. 30.

(2) Der zweite Teilbetrag wird vorbehaltlich der Bestimmungen von Artikel 2 Absatz 2 sowie zufriedenstellender Fortschritte bei der Umsetzung der Bereitschaftskreditvereinbarung durch Rumänien frühestens im vierten Quartal 1994 bereitgestellt.

(3) Die Mittel werden an die Nationalbank von Rumänien ausgezahlt.

#### *Artikel 4*

(1) Die in Artikel 1 genannten Anleihe- und Darlehenstransaktionen werden mit der gleichen Wertstellung abgewickelt und dürfen für die Gemeinschaft weder eine Änderung der Fristen noch ein Wechsel- oder Zinsrisiko noch sonstige kommerzielle Risiken mit sich bringen.

(2) Auf Verlangen Rumäniens trägt die Kommission dafür Sorge, daß eine Klausel über vorzeitige Rückzahlung in die Darlehensbedingungen aufgenommen und gegebenenfalls ausgeführt wird.

(3) Auf Ersuchen Rumäniens kann die Kommission, wenn die Umstände eine Verbesserung des Darlehens-

zinssatzes gestatten, ihre ursprünglichen Anleihen ganz oder teilweise refinanzieren oder die entsprechenden finanziellen Bedingungen neu festsetzen. Refinanzierungen oder Neufestsetzungen erfolgen nach Maßgabe von Absatz 1 und dürfen weder zur Verlängerung der durchschnittlichen Laufzeit der betreffenden Anleihen noch zur Erhöhung des zum jeweiligen Wechselkurs ausgedrückten, zum Zeitpunkt dieser Transaktion noch geschuldeten Kapitalbetrags führen.

(4) Alle Kosten, die der Gemeinschaft durch den Abschluß und die Durchführung der in diesem Beschluß vorgesehenen Transaktion entstehen, gehen zu Lasten von Rumänien.

(5) Der Währungsausschuß wird mindestens einmal jährlich über die Abwicklung der in den Absätzen 2 und 3 genannten Transaktionen unterrichtet.

#### *Artikel 5*

Die Kommission erstattet dem Europäischen Parlament und dem Rat mindestens einmal jährlich Bericht über die Durchführung dieses Beschlusses und gibt eine Bewertung ab.