

# Amtsblatt

## der Europäischen Union

ISSN 1725-2407

C 270 E

46. Jahrgang

11. November 2003

Ausgabe  
in deutscher Sprache

## Mitteilungen und Bekanntmachungen

<u>Informationsnummer</u>	Inhalt	Seite
	<i>I Mitteilungen</i>	
	<b>Rat</b>	
2003/C 270 E/01	Gemeinsamer Standpunkt (EG) Nr. 53/2003 vom 26. Juni 2003, vom Rat festgelegt gemäß dem Verfahren des Artikels 251 des Vertrags zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft, im Hinblick auf den Erlass einer Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Richtlinie 91/440/EWG des Rates zur Entwicklung der Eisenbahnunternehmen der Gemeinschaft .....	1
2003/C 270 E/02	Gemeinsamer Standpunkt (EG) Nr. 54/2003 vom 26. Juni 2003, vom Rat festgelegt gemäß dem Verfahren des Artikels 251 des Vertrags zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft, im Hinblick auf den Erlass einer Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Richtlinie 96/48/EG des Rates über die Interoperabilität des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems und der Richtlinie 2001/16/EG des Europäischen Parlaments und des Rates über die Interoperabilität des konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystems .....	7
2003/C 270 E/03	Gemeinsamer Standpunkt (EG) Nr. 55/2003 vom 26. Juni 2003, vom Rat festgelegt gemäß dem Verfahren des Artikels 251 des Vertrags zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft, im Hinblick auf den Erlass einer Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates über Eisenbahnsicherheit in der Gemeinschaft und zur Änderung der Richtlinie 95/18/EG des Rates über die Erteilung von Genehmigungen an Eisenbahnunternehmen und der Richtlinie 2001/14/EG über die Zuweisung von Fahrwegkapazität der Eisenbahn, die Erhebung von Entgelten für die Nutzung von Eisenbahninfrastruktur und die Sicherheitsbescheinigung („Richtlinie über die Eisenbahnsicherheit“) .....	25
2003/C 270 E/04	Gemeinsamer Standpunkt (EG) Nr. 56/2003 vom 26. Juni 2003, vom Rat festgelegt gemäß dem Verfahren des Artikels 251 des Vertrags zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft, im Hinblick auf den Erlass einer Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Errichtung einer Europäischen Eisenbahnagentur („Agenturverordnung“) .....	48

DE

## I

(Mitteilungen)

## RAT

## GEMEINSAMER STANDPUNKT (EG) Nr. 53/2003

vom Rat festgelegt am 26. Juni 2003

**im Hinblick auf den Erlass der Richtlinie 2003/.../EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom ... zur Änderung der Richtlinie 91/440/EWG des Rates zur Entwicklung der Eisenbahnunternehmen der Gemeinschaft**

(2003/C 270 E/01)

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 Kommission <sup>(1)</sup>,

nach Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses <sup>(2)</sup>,

nach Stellungnahme des Ausschusses der Regionen <sup>(3)</sup>

gemäß dem Verfahren des Artikels 251 des Vertrags <sup>(4)</sup>

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Die Richtlinie 91/440/EWG des Rates <sup>(5)</sup> vom 29. Juli 1991 sieht vor, dass zugelassenen Eisenbahnunternehmen das Recht auf Zugang zum transeuropäischen Netz für den Schienengüterverkehr und spätestens ab 2008 zum gesamten Netz für grenzüberschreitende Schienenfrachtdienste eingeräumt wird.
- (2) Die Ausdehnung dieser Zugangsrechte für grenzüberschreitende Schienenfrachtdienste auf das gesamte Netz ab dem 1. Januar 2006 sollte die voraussichtlichen Vorteile in Bezug auf die Verlagerung auf alternative Verkehrsträger und die Entwicklung des grenzüberschreitenden Schienengüterverkehrs steigern.
- (3) Die Ausdehnung dieser Zugangsrechte auf alle Arten von Schienenfrachtdiensten nach dem Grundsatz des freien Dienstleistungsverkehrs ab dem 1. Januar 2008 würde die Effizienz der Eisenbahn im Vergleich zu anderen Verkehrsträgern verbessern. Dies würde auch einen auf Dauer tragbaren Verkehr zwischen und in den Mitgliedstaaten erleichtern, indem der Wettbewerb gefördert und der Zufluss von neuem Kapital und der Markteintritt neuer Unternehmen ermöglicht werden.

(4) Die Kommission sollte die Entwicklung des Verkehrs, der Sicherheit, der Arbeitsbedingungen und der Situation der Betreiber im Anschluss an die Umsetzung des ersten Eisenbahnpakets prüfen und sollte bis zum 1. Januar 2007 einen Bericht über diese Entwicklungen vorlegen, dem gegebenenfalls neue Vorschläge beigefügt sind, mit denen für die Wirtschaft der Mitgliedstaaten, für die Eisenbahnunternehmen und deren Arbeitnehmer sowie für die Verkehrsnutzer eine Grundlage für die bestmöglichen Bedingungen geschaffen wird.

(5) Schienenfrachtdienste bieten beachtliche Möglichkeiten für die Einrichtung neuer Verkehrsdienste und für die Verbesserung der auf nationaler und europäischer Ebene bereits bestehenden Verkehrsdienste.

(6) Damit der Schienengüterverkehr voll wettbewerbsfähig ist, müssen immer mehr Komplettendienste, einschließlich Verkehrsdiensten zwischen und in den Mitgliedstaaten, angeboten werden.

(7) Da die Eisenbahnsicherheit in der Richtlinie 2003/.../EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom ... über Eisenbahnsicherheit in der Gemeinschaft <sup>(6)</sup> als Teil eines neuen kohärenten Regelungsrahmens der Gemeinschaft für den Eisenbahnsektor geregelt ist, sollten die Sicherheitsbestimmungen der Richtlinie 91/440/EWG aufgehoben werden.

(8) Die Richtlinie 91/440/EWG sollte daher entsprechend geändert werden —

HABEN FOLGENDE RICHTLINIE ERLASSEN:

*Artikel 1*

Die Richtlinie 91/440/EWG wird wie folgt geändert:

1. Artikel 7 Absatz 2 wird zum Zeitpunkt des Inkrafttretens der Richtlinie 2003/.../EG des Europäischen Parlaments und des Rates gestrichen.

<sup>(1)</sup> ABl. C 291 E vom 26.11.2002, S. 1.

<sup>(2)</sup> ABl. C 61 vom 14.3.2003, S. 131.

<sup>(3)</sup> ABl. C 66 vom 19.3.2003, S. 5.

<sup>(4)</sup> Stellungnahme des Europäischen Parlaments vom 14. Januar 2003 (noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht). Gemeinsamer Standpunkt des Rates vom 26. Juni 2003 und Beschluss des Europäischen Parlaments vom ... (noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht).

<sup>(5)</sup> ABl. L 237 vom 24.8.1991, S. 25. Geändert durch die Richtlinie 2001/12/EG des Europäischen Parlaments und des Rates (AbL. L 75 vom 15.3.2001, S. 1).

<sup>(6)</sup> ABl. L ...

## 2. Artikel 10 wird wie folgt geändert:

## a) Absatz 3 erhält folgende Fassung:

„(3) Eisenbahnunternehmen, die unter Artikel 2 fallen, erhalten für das Erbringen von Verkehrsleistungen im grenzüberschreitenden Frachtverkehr zu angemessenen Bedingungen Zugang zu dem Transeuropäischen Schienengüternetz im Sinne des Artikels 10a und des Anhangs I und spätestens zum 1. Januar 2006 Zugang zu dem gesamten Netz.“

Darüber hinaus erhalten Eisenbahnunternehmen, die unter Artikel 2 fallen, für alle Arten von Schienenfrachtdiensten spätestens zum 1. Januar 2008 zu angemessenen Bedingungen Zugang zur Infrastruktur aller Mitgliedstaaten.“

## b) Absatz 5 erhält folgende Fassung:

„(5) Die Eisenbahnunternehmen, die Eisenbahnverkehrsleistungen erbringen, schließen mit den Betreibern der genutzten Infrastruktur auf der Grundlage des öffentlichen Rechts oder des Privatrechts die erforderlichen Vereinbarungen. Die Bedingungen dieser Vereinbarungen müssen nichtdiskriminierend und transparent sein und müssen mit der Richtlinie 2001/14/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 26. Februar 2001 über die Zuweisung von Fahrwegkapazität der Eisenbahn, die Erhebung von Entgelten für die Nutzung von Eisenbahninfrastruktur und die Sicherheitsbescheinigung (\*) im Einklang stehen.“

(\*) ABl. L 75 vom 15.3.2001, S. 29. Geändert durch die Entscheidung 2002/844/EG der Kommission (ABl. L 289 vom 26.10.2002, S. 30).“

## c) Absatz 6 erhält folgende Fassung:

„(6) Der Schienenzugang zu eisenbahnbezogenen Diensten in den Terminals und Häfen gemäß den Absätzen 1, 2 und 3, die mehr als einen Endnutzer bedienen oder bedienen können, und die Bereitstellung dieser Dienste werden allen Eisenbahnunternehmen in nichtdiskriminierender und transparenter Weise gewährt, und die Anträge von Eisenbahnunternehmen können nur dann Beschränkungen unterliegen, wenn vertretbare Schienenalternativen unter Marktbedingungen bestehen.“

## d) Absatz 8 erhält folgende Fassung:

„(8) Die Kommission übermittelt dem Europäischen Parlament, dem Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss, dem Ausschuss der Regionen und dem Rat bis zum 1. Januar 2007 einen Bericht über die Durchführung dieser Richtlinie.“

In diesem Bericht werden die folgenden Aspekte behandelt:

- die Durchführung dieser Richtlinie in den Mitgliedstaaten und die tatsächliche Funktionsweise der verschiedenen beteiligten Gremien;
- die Marktentwicklungen, insbesondere internationale Verkehrstrends, Tätigkeiten und Marktanteile aller (einschließlich neuer) Marktteilnehmer;
- die Auswirkungen auf den gesamten Verkehrssektor, insbesondere hinsichtlich der Verlagerung auf alternative Verkehrsträger;
- die Auswirkungen auf das Sicherheitsniveau in den einzelnen Mitgliedstaaten;
- die in den einzelnen Mitgliedstaaten in dem Sektor herrschenden Arbeitsbedingungen.

Erforderlichenfalls werden dem Bericht geeignete Vorschläge oder Empfehlungen für weitere Maßnahmen der Gemeinschaft zur Entwicklung des Eisenbahnmarktes und des hierfür geltenden Rechtsrahmens beigefügt.“

## 3. Artikel 10b Absatz 4 Buchstabe c) erhält folgende Fassung:

„c) den Stand des europäischen Schienennetzes.“

## 4. Artikel 14 wird gestrichen.

*Artikel 2*

Die Mitgliedstaaten setzen die Rechts- und Verwaltungsvorschriften in Kraft, die erforderlich sind, um dieser Richtlinie spätestens bis zum 31. Dezember 2005 nachzukommen. Sie setzen die Kommission unverzüglich davon in Kenntnis.

Wenn die Mitgliedstaaten diese Vorschriften erlassen, nehmen sie in den Vorschriften selbst oder durch einen Hinweis bei der amtlichen Veröffentlichung auf diese Richtlinie Bezug. Die Mitgliedstaaten regeln die Einzelheiten der Bezugnahme.

*Artikel 3*

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

*Artikel 4*

Diese Richtlinie ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

Geschehen zu ...

*Im Namen des Europäischen  
Parlaments*

*Der Präsident*

*Im Namen des Rates*

*Der Präsident*

## BEGRÜNDUNG DES RATES <sup>(1)</sup>

### I. EINLEITUNG

Gestützt auf Artikel 71 EGV — und im speziellen Fall des Gesetzgebungsvorschlags betreffend die Interoperabilität auch auf Artikel 156 EGV — hat der Rat im Rahmen des Mitentscheidungsverfahrens gemäß Artikel 251 EGV am 25. Juni 2003 seine Gemeinsamen Standpunkte zu den vier Gesetzgebungsvorschlägen des so genannten „zweiten Eisenbahnpakets“ <sup>(2)</sup> <sup>(3)</sup> festgelegt.

In diesen Gemeinsamen Standpunkten hat der Rat die vom Europäischen Parlament in erster Lesung am 14. Januar 2003 abgegebene Stellungnahme <sup>(4)</sup> sowie die Stellungnahmen des Wirtschafts- und Sozialausschusses <sup>(5)</sup> und des Ausschusses der Regionen <sup>(6)</sup> berücksichtigt.

Mit diesem Paket von Gesetzgebungsvorschlägen wird das allgemeine Ziel einer Neubelebung des Eisenbahnsektors in der Europäischen Union verfolgt; diese Neubelebung dürfte im Großen und Ganzen auf die Verwirklichung des Binnenmarkts im europäischen Eisenbahnsektor sowohl für die Erbringer von Dienstleistungen als auch für die Hersteller hinauslaufen. Durch die Abschaffung der Beinahe-Monopole und durch einen gesteigerten Wettbewerb werden möglicherweise Kosteneinsparungen durch Größenvorteile und ein Mehr an Innovation erzielt, und dies sind Faktoren, die eine Grundvoraussetzung für die Entwicklung einer Eisenbahnindustrie von Weltrang in der EU darstellen. Ferner dürfte die Wettbewerbsfähigkeit dieses Verkehrsträgers gegenüber anderen Verkehrsträgern durch die vorgeschlagenen Maßnahmen einen Auftrieb erhalten und somit zu der dringend erforderlichen Neuausartierung des Anteils der Verkehrsträger am Verkehrsaufkommen — insbesondere im Frachtverkehr — beitragen, was sich auf den Abbau von Verkehrsüberlastung und Umweltverschmutzung positiv auswirken wird.

In dem beschriebenen Kontext sollen mit dem zweiten Eisenbahnpaket die notwendigen Fortschritte in den Bereichen Interoperabilität, Sicherheit und Marktzugang (bei den Frachtdiensten) erreicht werden. Zur Erledigung der äußerst technischen und komplexen Aufgabe, die im Hinblick auf diese Fortschritte erforderlichen Instrumente – die technischen Spezifikationen für die Interoperabilität (TSI), die gemeinsamen Sicherheitsziele (CST) und die gemeinsamen Sicherheitsmethoden (CSM) – zu entwerfen, wird die Einrichtung eines europäischen Expertenzentrums – in Form einer Europäischen Eisenbahnagentur – vorgeschlagen, das eine rein beratende Aufgabe wahrnehmen würde. Die Experten der Europäischen Eisenbahnagentur sollen somit ein Expertenzentrum bilden, das bei der Ausarbeitung weiterer Rechtsvorschriften der Gemeinschaft behilflich ist. Sie sollen ihren unabhängigen Sachverstand einbringen, wobei sie nicht nach einzelstaatlichen, sondern vielmehr nach europäischen Gesichtspunkten vorgehen sollen.

### II. ANALYSE DER GEMEINSAMEN STANDPUNKTE

#### Einleitung

In Anbetracht der hier bestehenden klaren operativen Zusammenhänge hat die Kommission die einzelnen Gesetzgebungsvorschläge als Paket vorgelegt und darum ersucht, dass sie auch als solches behandelt werden. Der Rat hat sich an dieses „Paketkonzept“ gehalten und eine Gesamteinigung zu diesem Paket erzielt, die auch die vier Gesetzgebungsvorschläge, die dem Mitentscheidungsverfahren unterworfen sind, einschließt <sup>(7)</sup>.

<sup>(1)</sup> Diese Begründung gilt für alle Gemeinsamen Standpunkte zu den drei Richtlinien und der Verordnung, die das so genannte „zweite Eisenbahnpaket“ bilden.

<sup>(2)</sup> Die Kommission hat ihre Vorschläge am 25. Januar 2002 vorgelegt.

— Eisenbahnsicherheit: ABl. C 126 E vom 28.5.2002, S. 332.

— Interoperabilität: ABl. C 126 E vom 28.5.2002, S. 312.

— Eisenbahnagentur: ABl. C 126 E vom 28.5.2002, S. 323.

— Entwicklung der Eisenbahnunternehmen der Gemeinschaft: ABl. C 291 E vom 26.11.2002, S. 1.

<sup>(3)</sup> Dieses Paket enthält ferner die „Empfehlung für einen Beschluss des Rates zur Ermächtigung der Kommission, eine Vereinbarung über die Bedingungen für den Beitritt der Gemeinschaft zum Übereinkommen über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF) vom 9. Mai 1980 in der Fassung des Änderungsprotokolls von Vilnius vom 3. Juni 1999 auszuhandeln“ (Dok. 5726/02 TRANS 20).

<sup>(4)</sup> Noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht.

<sup>(5)</sup> ABl. C 61 vom 14.3.2003, S. 131.

<sup>(6)</sup> ABl. C 66 vom 19.3.2003, S. 5.

<sup>(7)</sup> Diese politische Einigung erstreckte sich auf das Paket insgesamt und schloss daher auch die Annahme des in Fußnote 3 genannten Beschlusses ein.

Der Rat hat mit der Festlegung seiner Gemeinsamen Standpunkte zu dem zweiten Eisenbahnpaket zum Ausdruck gebracht, dass er die allgemeine Stoßrichtung dieses Gesetzgebungspakets insgesamt unterstützt; darin zeigt sich der Wille und die Entschlossenheit des Rates, die dringend benötigte Neubelebung des Eisenbahnsektors in der EU zustande zu bringen, damit der Sektor einen angemessenen Marktanteil zurückgewinnen kann. Es war jedoch auch wichtig, der Komplexität des Eisenbahnsektors vor dem Hintergrund einer Reihe von technischen, finanziellen, sozioökonomischen und — in einigen Fällen auch politischen — Erwägungen Rechnung zu tragen.

### **Spezielle Bemerkungen zu den einzelnen Richtlinienentwürfen und zu dem Verordnungsentwurf**

- a) *Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates über Eisenbahnsicherheit in der Gemeinschaft und zur Änderung der Richtlinie 95/18/EG des Rates über die Erteilung von Genehmigungen an Eisenbahnunternehmen und der Richtlinie 2001/14/EG über die Zuweisung von Fahrwegkapazität der Eisenbahn, die Erhebung von Entgelten für die Nutzung von Eisenbahninfrastruktur und die Sicherheitsbescheinigung*

Alle Bemühungen um ein effizienteres Eisenbahnsystem der Gemeinschaft sollten die in diesem System bestehenden hohen Sicherheitsstandards nicht beeinträchtigen. So sollte mit jedem harmonisierten Ansatz dieses Sicherheitsniveau nicht nur gewahrt, sondern sogar noch verbessert werden, wann immer dies möglich und praktikabel ist; dabei müssen die dem Funktionieren des Binnenmarkts zugrunde liegenden Grundsätze eingehalten werden. Mit dieser Vorgabe hat der Rat alle einschlägigen Bestimmungen dieser Richtlinie sehr sorgfältig geprüft.

Aus Gründen der Klarheit ist nunmehr den Gemeinsamen Sicherheitszielen (CST) und den Gemeinsamen Sicherheitsmethoden (CSM) je ein eigener Artikel gewidmet (Artikel 7 bzw. Artikel 6); ferner ist nunmehr eine stärker schrittweise gestaltete Einführung vorgesehen. So sind nunmehr für die Entwicklung einer ersten und einer zweiten Reihe von CST und CSM des Weiteren genaue Fristen und weitere Einzelheiten in Bezug auf ihren Inhalt vorgesehen.

Der Rat ist sich darin einig, dass die Festlegung eines gemeinsamen Regelungsrahmens die Mitgliedstaaten nicht daran hindern sollte, über das von den gemeinsamen Vorschriften vorgegebene Niveau hinaus weitere Verbesserungen des Sicherheitsniveaus ihrer Eisenbahnsysteme vorzunehmen; zugleich sollte das ordnungsgemäße Funktionieren des Binnenmarkts nicht beeinträchtigt werden. Vor diesem Hintergrund ist im Gemeinsamen Standpunkt (Artikel 8 Absatz 4) vorgesehen, dass die Mitgliedstaaten nach der Annahme der CST neue nationale Sicherheitsvorschriften einführen können, die ein höheres Sicherheitsniveau als die CST vorschreiben. Vor der Annahme derartiger strengerer Sicherheitsvorschriften sollte der Mitgliedstaat jedoch rechtzeitig alle betroffenen Parteien konsultieren und die Kommission unterrichten. Können derartige neue Vorschriften die Tätigkeit von Eisenbahnunternehmen anderer Mitgliedstaaten in dem Gebiet des betroffenen Mitgliedstaats beeinträchtigen, so gelangt ein spezielles Notifizierungsverfahren zur Unterrichtung der Kommission zur Anwendung (Artikel 8 Absatz 5).

Ferner enthält der Gemeinsame Standpunkt des Rates einen neuen Artikel über die Sicherheitsgenehmigung für Fahrwegbetreiber (Artikel 11). Was Artikel 13 anbelangt, so wurden die Bestimmungen über den Zugang zu Schulungsmöglichkeiten ausgebaut; zugleich wurden die Grundanforderungen für das Zugpersonal gestrichen, da sie demnächst in einer technischen Spezifikation für die Interoperabilität (TSI) niedergelegt werden sollen. Hinsichtlich der Harmonisierung von Sicherheitsbescheinigungen (Artikel 15) bestand die Auffassung, dass auf die Zwischenstufe mit nicht verbindlich vorgeschriebenen Leitlinien verzichtet werden kann.

Es wurden zahlreiche Änderungen technischer Art eingeführt, darunter die Änderungen in Bezug auf die Aufgaben der Sicherheitsbehörde (Artikel 16) und mehrere Änderungen an den technischen Anhängen.

Der Rat konnte die Abänderungen 4 und 61 sowie bis zu einem gewissen Grad den Inhalt der Abänderungen 12, 16, 37, 56, 57 und 59 des Europäischen Parlaments akzeptieren.

b) *Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Richtlinie 96/48/EG des Rates über die Interoperabilität des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems und der Richtlinie 2001/16/EG des Europäischen Parlaments und des Rates über die Interoperabilität des konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystems*

Der Gemeinsame Standpunkt des Rates enthält den Grundsatz, dass die Bestimmungen der Richtlinie auf das gesamte Eisenbahnnetz in der Europäischen Union anzuwenden sind. Aufgrund einer Reihe von finanziellen und wirtschaftlichen Erwägungen ist jedoch ein Vorgehen vorgesehen, das gegenüber dem Vorschlag der Kommission eine stärker schrittweise gestaltete Einführung der Technischen Spezifikationen für die Interoperabilität (TSI) umfasst. Eine erste Reihe von neuen und/oder geänderten TSI soll nunmehr bis 1. Januar 2009 entwickelt werden (Artikel 2 Nummer 2); ferner ist nunmehr der Gegenstand der ersten Reihe von TSI genau angegeben worden (Artikel 2 Nummer 15). Für die Anwendung einer speziellen TSI wurden in Anhang III weitere Kategorien von Strecken und rollendem Material sowie die Möglichkeit aufgenommen, diese Kategorien bei Bedarf weiter zu untergliedern. Dies wird es ermöglichen, die einzelnen TSI auf die kostengünstigste Weise anzuwenden. In Artikel 1 Nummer 6 und Artikel 2 Nummer 2 werden die Möglichkeiten zur Freistellung von der Anwendung der Bestimmungen einer TSI erweitert.

Weitere im Gemeinsamen Standpunkt enthaltene Änderungen gegenüber dem Vorschlag der Kommission betreffen eine Vielzahl von weniger bedeutenden technischen Punkten, darunter auch solche, die zu den Anhängen gehören.

Der Rat hat die Abänderung 8 übernommen und vertritt die Auffassung, dass in seinem Gemeinsamen Standpunkt Formulierungen verwendet werden, die den Abänderungen 6, 13 und 15 im Wesentlichen entsprechen.

c) *Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Errichtung einer Europäischen Eisenbahnagentur*

Der Rat erkennt an, dass die Europäische Eisenbahnagentur für das Gesetzgebungsverfahren und andere Aspekte der Neubelebung der europäischen Eisenbahnen einen sehr nützlichen Beitrag leisten kann. Vor diesem Hintergrund haben die vom Rat vorgenommenen Änderungen den Kommissionsvorschlag inhaltlich nicht wesentlich verändert. Die Änderungen betreffen die Aufgaben und Zuständigkeiten der Agentur, die Anhörung anderer Betroffener, die Zusammensetzung ihrer Arbeitsgruppen und des Verwaltungsrates sowie die Arbeitssprachen. Der Rat hat sich in mehreren Fällen dafür entschieden, sich an ähnliche Bestimmungen in den Verordnungen zur Einsetzung anderer Gemeinschaftsstellen, wie etwa der Europäischen Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs (EMSA) und der Europäischen Agentur für Flugsicherheit (EASA), anzulehnen.

Der Gemeinsame Standpunkt des Rates stimmt in vielen Aspekten teilweise oder inhaltlich mit vom Europäischen Parlament in erster Lesung angenommenen Abänderungen überein; dies gilt beispielsweise für die Abänderungen 9, 22, 32 und 36. Hinsichtlich der Abänderungen 2, 5, 14 und 35, die die Zusammensetzung der Arbeitsgruppen und des Verwaltungsrats betreffen, ist im Gemeinsamen Standpunkt des Rates vorgesehen, dass die Arbeitsgruppen nunmehr aus Vertretern sowohl des Eisenbahnsektors als auch der betroffenen Nutzer bestehen (Artikel 3); in ähnlicher Weise wurde auch die Zusammensetzung des Verwaltungsrates geändert. Letztere wurde insbesondere dahin gehend geändert, dass zusätzlich noch ein Vertreter je Mitgliedstaat aufgenommen wurde (Artikel 26).

Was die Besuche von Vertretern der Agentur in den Mitgliedstaaten anbelangt, so vertritt der Rat die Auffassung, dass Artikel 33 des Gemeinsamen Standpunkts weitgehend der Abänderung 37 des Europäischen Parlaments entspricht.

Was die Sprachenregelung für die Agentur anbelangt, so ist in Artikel 35 des Gemeinsamen Standpunkts nunmehr bestimmt, dass diese Regelung vom Verwaltungsrat festgelegt wird; nach Auffassung des Rates ist dieses Gremium am Besten in der Lage, unter Abwägung aller relevanten Faktoren wie etwa Kosten und Effizienz diese Entscheidung zu treffen. Der Rat konnte daher Abänderung 38 nicht akzeptieren, da seines Erachtens das Funktionieren der Agentur über Gebühr belastet würde und eine derartige Regelung den dem Gemeinschaftshaushalt generell auferlegten Sparzwängen zuwider laufen würde, auch unter Berücksichtigung des Beitritts der neuen Mitgliedstaaten zur Union zum 1. Mai 2004.

d) *Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Richtlinie 91/440/EWG des Rates zur Entwicklung der Eisenbahnunternehmen der Gemeinschaft*

Im Rahmen der Gesamteinigung über den Gemeinsamen Standpunkt des Rates stellten die Tragweite des Marktzugangs und der entsprechende Zeitplan selbstverständlich wichtige Komponenten des vom Rat erzielten politischen Gesamtkompromisses dar. Daher konnte der Rat die Abänderungen 2 und 4, mit denen der Anwendungsbereich der Richtlinie durch Einbeziehung der Schienenpersonendienste beträchtlich ausgeweitet werden sollte, nicht akzeptieren.

Die im Gemeinsamen Standpunkt enthaltenen Bestimmungen über den Marktzugang lassen sich wie folgt zusammenfassen:

- Den Eisenbahnunternehmen wird für das Erbringen von Verkehrsleistungen im grenzüberschreitenden Frachtverkehr zu angemessenen Bedingungen spätestens zum 1. Januar 2006 Zugang zu dem gesamten Netz gewährt;
- Den Eisenbahnunternehmen wird für alle Arten von Schienenfrachtdiensten spätestens zum 1. Januar 2008 zu angemessenen Bedingungen Zugang zur Infrastruktur aller Mitgliedstaaten gewährt.

Ferner soll die Kommission bis zum 1. Januar 2007 einen Bericht über die Durchführung der Marktzugangsrichtlinie vorlegen. In diesem Zusammenhang sei des Weiteren darauf hingewiesen, dass die Kommission eine Erklärung vorgelegt hat, in der sie die Absicht bekundet, bis Ende 2003 dem Europäischen Parlament und dem Rat einen Vorschlag zur Einführung einer europäischen Fahrerlaubnis für Zugführer vorzulegen.

Was die genannten Bestimmungen zum Marktzugang sowie das Inkrafttreten anbelangt, so hat der Rat aus Gründen der Klarheit ein genaues Datum genannt anstatt das Datum vom Datum der Veröffentlichung im Amtsblatt abhängig zu machen, wie dies ursprünglich vorgeschlagen worden war: Der Rat hat aus diesem Grund die Abänderung 11 akzeptiert. Nach Auffassung des Rates ist diese Darstellungsweise ein klares Signal an alle beteiligten Akteure. Ferner hat der Rat die Abänderungen 1, 5, 7 und 9, die auf die Beibehaltung der Verweise auf das Transeuropäische Schienengüternetz (TERFN) abzielen, inhaltlich übernommen. So wurden die Abänderungen 7 und 9 wörtlich übernommen und die anderen Abänderungen weitgehend berücksichtigt (vgl. Artikel 1 Nummer 2).

---

## GEMEINSAMER STANDPUNKT (EG) Nr. 54/2003

vom Rat festgelegt am 26. Juni 2003

**im Hinblick auf den Erlass der Richtlinie 2003/.../EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom ... zur Änderung der Richtlinie 96/48/EG des Rates über die Interoperabilität des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems und der Richtlinie 2001/16/EG des Europäischen Parlaments und des Rates über die Interoperabilität des konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystems**

(2003/C 270 E/02)

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND  
DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION —

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft, insbesondere auf die Artikel 71 und 156,

auf Vorschlag der Kommission <sup>(1)</sup>,

nach Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses <sup>(2)</sup>,

nach Stellungnahme des Ausschusses der Regionen <sup>(3)</sup>,

gemäß dem Verfahren des Artikels 251 des Vertrags <sup>(4)</sup>,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Gemäß den Artikeln 154 und 155 des Vertrags muss die Gemeinschaft zum Auf- und Ausbau transeuropäischer Netze im Bereich der Verkehrsinfrastruktur beitragen. Zur Erreichung dieser Ziele muss die Gemeinschaft die Maßnahmen ergreifen, die sich als notwendig erweisen, um die Interoperabilität der Netze zu gewährleisten, insbesondere im Bereich der Harmonisierung der technischen Normen.
- (2) Für den Eisenbahnsektor wurde mit der Annahme der Richtlinie 96/48/EG des Rates <sup>(5)</sup> vom 23. Juli 1996 eine erste Maßnahme getroffen. Zur Erreichung der Ziele jener Richtlinie hat die Europäische Vereinigung für die Interoperabilität im Bereich der Bahn (AEIF), die im Rahmen jener Richtlinie als gemeinsames Gremium benannt wurde, technische Spezifikationen für die Interoperabilität (TSI) ausgearbeitet, die am 30. Mai 2002 von der Kommission angenommen wurden.
- (3) Die Kommission hat am 10. September 1999 einen Bericht an das Europäische Parlament und den Rat angenommen, der eine erste Bewertung der Fortschritte bei der Verwirklichung der Interoperabilität des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems enthält. In seiner Entschließung vom 17. Mai 2000 hat das Europäische Par-

lament die Kommission aufgefordert, Vorschläge zur Änderung der Richtlinie 96/48/EG auf der Grundlage des für die Richtlinie 2001/16/EG <sup>(6)</sup> herangezogenen Modells vorzulegen.

- (4) Mit der Richtlinie 2001/16/EG sowie mit der Richtlinie 96/48/EG werden gemeinschaftliche Verfahren für die Erarbeitung und Annahme von TSI sowie gemeinsame Vorschriften für die Bewertung der Konformität mit diesen TSI eingeführt. Ein Auftrag zur Erstellung der ersten Gruppe von TSI ist an die AEIF ergangen, die auch als gemeinsames Gremium benannt worden ist.
- (5) Die Erfahrungen, die bei den Arbeiten zur Erstellung der TSI für den Hochgeschwindigkeitsverkehr, der Anwendung der Richtlinie 96/48/EG auf konkrete Projekte und den Arbeiten des mit der Richtlinie eingesetzten Ausschusses gesammelt wurden, haben die Kommission veranlasst, Änderungen an beiden Richtlinien über die Interoperabilität im Eisenbahnverkehr vorzuschlagen.
- (6) Die Annahme der Verordnung (EG) Nr. .../2003 des Europäischen Parlaments und des Rates vom ... zur Errichtung einer Europäischen Eisenbahnagentur („Agenturverordnung“) <sup>(7)</sup> und der Richtlinie 2003/.../EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom ... über Eisenbahnsicherheit in der Gemeinschaft („Richtlinie über die Eisenbahnsicherheit“) <sup>(8)</sup> machen eine Änderung einzelner Bestimmungen der Richtlinien 96/148/EG und 2001/16/EG erforderlich. Insbesondere wird die Kommission der Agentur Aufträge zur Ausarbeitung neuer oder zur Überarbeitung bestehender TSI erteilen, sobald sie eingerichtet ist.
- (7) Das Inkrafttreten der Richtlinien 2001/12/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 26. Februar 2001 zur Änderung der Richtlinie 91/440/EWG des Rates zur Entwicklung der Eisenbahnunternehmen der Gemeinschaft <sup>(9)</sup>, 2001/13/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 26. Februar 2001 zur Änderung der Richtlinie 95/18/EG des Rates über die Erteilung von Genehmigungen an Eisenbahnunternehmen <sup>(10)</sup> und 2001/14/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 26. Februar 2001 über die Zuweisung von Fahrwegkapazität der Eisenbahn, die Erhebung von Entgelten für die Nutzung

<sup>(1)</sup> ABL C 126 E vom 28.5.2002, S. 312.

<sup>(2)</sup> ABL C 61 vom 14.3.2003, S. 131.

<sup>(3)</sup> ABL C 66 vom 19.3.2003, S. 5.

<sup>(4)</sup> Stellungnahme des Europäischen Parlaments vom 14. Januar 2003 (noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht). Gemeinsamer Standpunkt des Rates vom 26. Juni 2003 und Beschluss des Europäischen Parlaments vom ... (noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht).

<sup>(5)</sup> ABL L 235 vom 17.9.1996, S. 6.

<sup>(6)</sup> ABL L 110 vom 20.4.2001, S. 1.

<sup>(7)</sup> ABL L ...

<sup>(8)</sup> ABL L ...

<sup>(9)</sup> ABL L 75 vom 15.3.2001, S. 1.

<sup>(10)</sup> ABL L 75 vom 15.3.2001, S. 26.

- von Eisenbahninfrastruktur und die Sicherheitsbescheinigung<sup>(1)</sup> hat Auswirkungen auf die Verwirklichung der Interoperabilität. Ebenso wie bei anderen Verkehrsträgern muss die Erweiterung der Zugangsrechte unter gleichzeitiger Durchführung der erforderlichen Begleitmaßnahmen zur Harmonisierung erfolgen. Daher ist die Interoperabilität auf dem gesamten Netz zu verwirklichen, indem der geografische Geltungsbereich der Richtlinie 2001/16/EG schrittweise ausgeweitet wird. Außerdem ist die Rechtsgrundlage der Richtlinie 2001/16/EG auf Artikel 71 des Vertrags auszudehnen, auf den die Richtlinie 2001/12/EG gestützt ist.
- (8) Im Weißbuch über die europäische Verkehrspolitik wird die vorliegende Richtlinie angekündigt, die ein Element der Strategie der Kommission ist, den Eisenbahnverkehr neu zu beleben und damit das Verhältnis zwischen den Verkehrsträgern zu ändern, mit dem obersten Ziel, die Straßen Europas zu entlasten.
- (9) Die im Rahmen der Richtlinie 96/48/EG erstellten TSI beziehen sich nicht ausdrücklich auf Erneuerungsarbeiten an Infrastrukturen und Fahrzeugen oder die Ersetzung von Teilen im Zuge der Wartung. Dies ist jedoch bei der Richtlinie 2001/16/EG über das konventionelle Eisenbahnsystem der Fall, so dass die beiden Richtlinien in diesem Punkt angeglichen werden sollten.
- (10) Die Erstellung der TSI für den Hochgeschwindigkeitsverkehr hat gezeigt, dass es einer Klarstellung bezüglich des Verhältnisses zwischen den grundlegenden Anforderungen der Richtlinie 96/48/EG und den TSI einerseits und den europäischen Normen und anderen Schriftstücken normativen Charakters andererseits bedarf. Insbesondere sollte klar unterschieden werden zwischen Normen oder Teilen von Normen, die für verbindlich erklärt werden müssen, damit die Ziele jener Richtlinie erreicht werden, und „harmonisierten“ Normen, die nach den Grundsätzen des neuen Konzepts für die technische Harmonisierung und Normung erstellt worden sind.
- (11) Im Allgemeinen werden europäische Spezifikationen nach den Grundsätzen des neuen Konzepts für die technische Harmonisierung und Normung erstellt. Ihre Anwendung begründet insbesondere bei Interoperabilitätskomponenten und Schnittstellen die Vermutung der Konformität mit bestimmten grundlegenden Anforderungen der Richtlinie 96/48/EG. Diese europäischen Spezifikationen (beziehungsweise die anwendbaren Teile) sind nicht verbindlich, und in den TSI darf nicht ausdrücklich auf diese Spezifikationen verwiesen werden. Die Fundstellen dieser europäischen Spezifikationen werden im *Amtsblatt der Europäischen Union* veröffentlicht, und die Mitgliedstaaten veröffentlichen die Fundstellen der nationalen Normen, mit denen die europäischen Normen umgesetzt werden.
- (12) In bestimmten Fällen können die TSI, sofern dies für die Erreichung der Ziele dieser Richtlinie unbedingt erforderlich ist, ausdrücklich auf europäische Normen oder Spezifikationen verweisen. Ein solcher ausdrücklicher Verweis hat bestimmte Folgen, die näher zu bezeichnen sind; insbesondere werden diese europäischen Normen oder Spezifikationen mit Beginn der Gültigkeit der TSI verbindlich.
- (13) Sämtliche Bedingungen, denen eine Interoperabilitätskomponente genügen muss, sowie das bei der Konformitätsbewertung einzuhaltende Verfahren werden in der TSI festgelegt. Außerdem ist darauf hinzuweisen, dass jede Komponente dem in den TSI angegebenen Verfahren zur Bewertung der Konformität und Gebrauchstauglichkeit zu unterziehen und mit einer entsprechenden Bescheinigung zu versehen ist.
- (14) Aus Gründen der Sicherheit sind die Mitgliedstaaten zu verpflichten, jedem in Betrieb genommenen Fahrzeug einen Kennzeichnungscode zuzuweisen. Anschließend sollte das Fahrzeug in ein nationales Einstellungsregister aufgenommen werden. Die Register müssen allen Mitgliedstaaten und bestimmten Wirtschaftsakteuren der Gemeinschaft zur Abfrage zugänglich sein. Die Register sollten ein einheitliches Datenformat aufweisen. Sie sollten deshalb gemeinsamen funktionellen und technischen Spezifikationen unterliegen.
- (15) Das Verfahren, das im Falle grundlegender Anforderungen an ein Teilsystem, für die in der entsprechenden TSI noch keine ausführlichen Spezifikationen enthalten sind, anzuwenden ist, sollte festgelegt werden. In diesem Fall sollte es sich bei den Stellen, die mit den Konformitätsbewertungs- und Prüfverfahren beauftragt sind, um die Stellen handeln, die bereits im Rahmen des Artikels 20 der Richtlinien 96/48/EG und 2001/16/EG benannt worden sind.
- (16) Die zur Durchführung dieser Richtlinie erforderlichen Maßnahmen sollten gemäß dem Beschluss 1999/468/EG des Rates vom 28. Juni 1999 zur Festlegung der Modalitäten für die Ausübung der der Kommission übertragenen Durchführungsbefugnisse<sup>(2)</sup> erlassen werden.
- (17) Die Definition der Fahrzeuge in Anhang I der Richtlinie 96/48/EG sollte eindeutiger formuliert werden. Die Richtlinie sollte auch für Fahrzeuge gelten, die für den ausschließlichen Fahrbetrieb auf für Hochgeschwindigkeitszüge ausgebauten Strecken bei Geschwindigkeiten von rund 200 km/h ausgelegt sind.
- (18) Die Anwendung der vorliegenden Richtlinie sollte die im Rahmen der Richtlinien 96/48/EG und 2001/16/EG bereits durchgeführten Arbeiten und die Anwendung dieser Richtlinien durch die Mitgliedstaaten im Rahmen von Projekten, die sich bei Inkrafttreten der vorliegenden Richtlinie in einem fortgeschrittenen Entwicklungsstadium befinden, möglichst unbeeinträchtigt lassen.
- (19) Da das Ziel der beabsichtigten Maßnahme, nämlich die Interoperabilität des transeuropäischen Eisenbahnsystems, auf Ebene der Mitgliedstaaten nicht ausreichend erreicht werden kann und daher wegen seines im Vertrag anerkannten transeuropäischen Charakters 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 Richtlinie nicht über das für die Erreichung dieses Ziels erforderliche Maß hinaus.

<sup>(1)</sup> ABl. L 75 vom 15.3.2001, S. 29. Geändert durch die Entscheidung 2002/844/EG der Kommission (ABl. L 289 vom 26.10.2002, S. 30).

<sup>(2)</sup> ABl. L 184 vom 17.7.1999, S. 23.

- (20) Die für das Hochgeschwindigkeitsbahnsystem geltenden TSI für Infrastruktur, Fahrzeuge, Energie, Zugsteuerung, Zugsicherung und Signalgebung sowie Betrieb und Instandhaltung wurden am 30. Mai 2002 von der Kommission festgelegt. Die in Artikel 1 Nummer 5 und Artikel 2 Nummer 5 genannten TSI-Entwürfe betreffen die Überarbeitung dieser TSI bzw. die Annahme neuer TSI.
- (21) Da der Entwurf eines Bezugsrahmens für die technischen Vorschriften bezüglich des gegenwärtigen Grades an Interoperabilität des konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystems gemäß Artikel 25 der Richtlinie 2001/16/EG ausgearbeitet wird, müssen diese technischen Vorschriften angesichts der Ausweitung des Geltungsbereichs jener Richtlinie und unter Berücksichtigung der bis 2004 festzulegenden ersten Gruppe TSI aktualisiert werden.
- (22) Ungeachtet der Ausnahmen vom Geltungsbereich der Richtlinie 2001/16/EG sollten die Mitgliedstaaten dazu angehalten werden, die einschlägigen Bestimmungen jener Richtlinie auf nationaler Ebene freiwillig anzuwenden, um im Fertigungssektor die Kostenwirksamkeit und die Größenvorteile zu steigern.
- (23) Die Richtlinien 96/48/EG und 2001/16/EG sollten daher geändert werden —

HABEN FOLGENDE RICHTLINIE ERLASSEN:

#### Artikel 1

Die Richtlinie 96/48/EG wird wie folgt geändert:

##### 1. Artikel 1 erhält folgende Fassung:

###### „Artikel 1

(1) Mit dieser Richtlinie sollen die Bedingungen festgelegt werden, die im Gebiet der Gemeinschaft für die Verwirklichung der Interoperabilität des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems, wie es in Anhang I beschrieben ist, erfüllt sein müssen.

Diese Bedingungen betreffen die Planung, den Bau, die Inbetriebnahme, die Umrüstung, die Erneuerung, den Betrieb und die Instandhaltung von Bestandteilen dieses Systems, die nach dem ... (\*) in Betrieb genommen werden, und darüber hinaus die Qualifikationen und die Gesundheits- und Sicherheitsbedingungen in Bezug auf das für seinen Betrieb eingesetzte Personal.

(2) Die Verfolgung dieses Ziels muss zur Festlegung eines Mindestniveaus technischer Harmonisierung führen und Folgendes ermöglichen:

- a) Erleichterung, Verbesserung und Entwicklung grenzüberschreitender Eisenbahnverkehrsdienste im Gebiet der Gemeinschaft und mit Drittländern;
- b) Beitrag zur schrittweisen Verwirklichung des Binnenmarkts für Ausrüstungen und Dienstleistungen für den Bau, den Betrieb, die Erneuerung und die Umrüstung des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems;

- c) Beitrag zur Interoperabilität des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems.“

##### 2. Dem Artikel 2 werden die folgenden Buchstaben angefügt:

- „j) ‚Eckwert‘: alle ordnungsrechtlichen, technischen oder betrieblichen Bedingungen, die für die Interoperabilität von kritischer Bedeutung sind und vor der Erstellung der vollständigen TSI-Entwürfe Gegenstand einer Entscheidung oder Empfehlung nach dem in Artikel 21 Absatz 2 genannten Verfahren sein müssen;
- k) ‚Sonderfall‘: jeden Teil des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems, der in den TSI besonderer Vorkehrungen vorübergehender oder endgültiger Art bedarf, da geografische, topografische, städtebauliche oder die Kohärenz mit dem bestehenden System betreffende Zwänge vorliegen. Hierzu können insbesondere die Fälle von Eisenbahnstrecken und -netzen zählen, die vom Netz des übrigen Gemeinschaftsgebiets abgeschnitten sind, das Lichtraumprofil, die Spurweite oder der Gleisabstand;
- l) ‚Umrüstung‘: umfangreiche Änderungsarbeiten an einem Teilsystem oder einem Teil davon, mit denen die Gesamtleistung des Teilsystems verbessert wird;
- m) ‚Austausch im Zuge von Instandhaltungsarbeiten‘: die Ersetzung von Bauteilen im Rahmen von Wartungs- oder Reparaturarbeiten durch Teile gleicher Funktion und Leistung;
- n) ‚Erneuerung‘: umfangreiche Arbeiten zum Austausch eines Teilsystems oder eines Teils davon, mit denen die Gesamtleistung des Teilsystems nicht verändert wird;
- o) ‚vorhandenes Eisenbahnsystem‘: den Komplex, der durch die Strecken und ortsfeste Anlagen umfassenden Eisenbahninfrastrukturen des vorhandenen Eisenbahnnetzes und durch die auf diesen Infrastrukturen verkehrenden Fahrzeuge jeglicher Kategorie und Herkunft gebildet wird;
- p) ‚Inbetriebnahme‘: die Gesamtheit aller Tätigkeiten, durch die ein Teilsystem in seine nominale Betriebsbereitschaft versetzt wird.“

##### 3. Artikel 2 Buchstabe h) wird gestrichen.

##### 4. Artikel 5 wird wie folgt geändert:

###### a) Absatz 1 erhält folgende Fassung:

„(1) Für jedes Teilsystem wird eine TSI erstellt. Erforderlichenfalls kann ein Teilsystem Gegenstand mehrerer TSI sein und eine TSI mehrere Teilsysteme abdecken. Der Beschluss über die Erarbeitung und/oder Überarbeitung einer TSI und die Festlegung ihres technischen und geografischen Anwendungsgebietes bedarf eines Auftrags gemäß Artikel 6 Absatz 1.“

(\*) Datum des Inkrafttretens der vorliegenden Richtlinie.

b) Absatz 3 erhält folgende Fassung:

„(3) In jeder TSI werden, soweit dies für die Verwirklichung der in Artikel 1 genannten Ziele erforderlich ist,

- a) der jeweilige Geltungsbereich (Teil des Netzes oder der Fahrzeuge gemäß Anhang I, Teilsystem oder Teile davon gemäß Anhang II) angeben;
- b) für das betreffende Teilsystem und seine Schnittstellen mit anderen Teilsystemen die grundlegenden Anforderungen genannt;
- c) die funktionellen und technischen Spezifikationen festgelegt, denen das Teilsystem und seine Schnittstellen mit anderen Teilsystemen entsprechen muss. Erforderlichenfalls können die Spezifikationen je nach Einsatz des Teilsystems, zum Beispiel in Abhängigkeit von den in Anhang I vorgesehenen Kategorien von Strecken und/oder Fahrzeugen, voneinander abweichen;
- d) die Interoperabilitätskomponenten und Schnittstellen bestimmt, die Gegenstand von europäischen Spezifikationen sowie dazugehörigen europäischen Normen sein müssen, die zur Verwirklichung der Interoperabilität des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems erforderlich sind;
- e) für jeden in Betracht kommenden Fall die Verfahren angeben, die einerseits zur Konformitätsbewertung oder zur Gebrauchstauglichkeitsbewertung der Interoperabilitätskomponenten oder andererseits zur EG-Prüfung der Teilsysteme angewendet werden müssen. Diese Verfahren stützen sich auf die in dem Beschluss 93/465/EWG festgelegten Module;
- f) die Strategie zur Umsetzung der TSI angeben. Insbesondere sind die zu erreichenden Etappen festzulegen, damit sich schrittweise ein Übergang vom gegebenen Zustand zum Endzustand, in dem die TSI allgemein eingehalten werden, ergibt;
- g) für das betreffende Personal die beruflichen Kompetenzen sowie die Hygiene- und Sicherheitsbedingungen am Arbeitsplatz, die für den Betrieb und die Wartung des Teilsystems sowie für die Umsetzung der TSI erforderlich sind, angeben.“

c) Folgender Absatz wird eingefügt:

„(6) Die TSI können ausdrücklich und mit genauer Fundstellenangabe auf europäische Normen oder Spezifikationen verweisen, sofern dies für die Erreichung der Ziele dieser Richtlinie unbedingt erforderlich ist. In diesem Fall werden diese europäischen Normen oder Spezifikationen (beziehungsweise die betroffenen Teile davon) als Anhang der entsprechenden TSI betrachtet und mit Beginn der Gültigkeit der TSI verbindlich. Liegen keine europäischen Normen oder Spezifikationen vor, so kann bis zu deren Erstellung auf andere eindeutig benannte Schriftstücke normativen Charakters verwiesen werden; in diesem Fall betrifft dies Dokumente, die leicht zugänglich und frei verfügbar sind.“

5. Artikel 6 erhält folgende Fassung:

„Artikel 6

(1) Die TSI-Entwürfe und nachfolgende Änderungen der TSI werden im Auftrag der Kommission nach dem in Artikel 21 Absatz 2 genannten Verfahren ausgearbeitet. Sie werden unter der Verantwortung der Agentur gemäß den Artikeln 3 und 12 der Verordnung (EG) Nr. .../2003 des Europäischen Parlaments und des Rates vom ... zur Errichtung einer Europäischen Eisenbahnagentur („Agenturverordnung“) (\*) und in Zusammenarbeit mit den in diesen Artikeln genannten Arbeitsgruppen ausgearbeitet.

Die TSI werden nach dem in Artikel 21 Absatz 2 genannten Verfahren erlassen und überarbeitet. Sie werden von der Kommission im *Amtsblatt der Europäischen Union* veröffentlicht.

(2) Die Agentur bereitet die Überarbeitung und Aktualisierung der TSI vor und unterbreitet dem in Artikel 21 genannten Ausschuss alle zweckdienlichen Empfehlungen, um der Entwicklung der Technik oder der gesellschaftlichen Anforderungen Rechnung zu tragen.

(3) Jeder TSI-Entwurf wird in zwei Stufen erarbeitet:

Zunächst bestimmt die Agentur die Eckwerte der TSI und die Schnittstellen mit den anderen Teilsystemen sowie jeden gegebenenfalls erforderlichen Sonderfall. Für jeden dieser Eckwerte und jede dieser Schnittstellen werden die vorteilhaftesten Alternativlösungen zusammen mit den technischen und wirtschaftlichen Begründungen vorgelegt. Es wird eine Entscheidung nach dem in Artikel 21 Absatz 2 genannten Verfahren getroffen; erforderlichenfalls sind Sonderfälle zu berücksichtigen.

Die Agentur erarbeitet daraufhin den TSI-Entwurf unter Zugrundelegung dieser Eckwerte. Gegebenenfalls berücksichtigt die Agentur den technischen Fortschritt, bereits durchgeführte Normungsarbeiten, bereits eingesetzte Arbeitsgruppen und anerkannte Forschungsarbeiten. Eine Gesamtbewertung der absehbaren Kosten und des absehbaren Nutzens der Anwendung der TSI wird dem TSI-Entwurf beigelegt; in dieser Bewertung sind die zu erwartenden Auswirkungen auf alle betroffenen Betreiber und Wirtschaftsbeteiligten anzugeben.

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

(5) Der in Artikel 21 genannte Ausschuss wird regelmäßig über die Arbeiten zur Ausarbeitung der TSI unterrichtet. Der Ausschuss kann während dieser Arbeiten alle Aufträge erteilen oder alle Empfehlungen abgeben, die für die Gestaltung der TSI sowie für die Kosten-Nutzen-Analyse zweckdienlich sind. Insbesondere kann der Ausschuss auf Antrag eines Mitgliedstaats verlangen, dass Alternativlösungen geprüft und die Bewertung der Kosten und Nutzen dieser Alternativlösungen in den dem TSI-Entwurf beizufügenden Bericht aufgenommen werden.

(6) Bei der Annahme jeder TSI wird der Zeitpunkt für das Inkrafttreten dieser TSI nach dem in Artikel 21 Absatz 2 genannten Verfahren festgelegt. Müssen aus Gründen der technischen Kompatibilität mehrere Teilsysteme gleichzeitig in Betrieb genommen werden, so müssen die Zeitpunkte des Inkrafttretens der entsprechenden TSI miteinander übereinstimmen.

(7) Bei der Ausarbeitung, Annahme und Überarbeitung der TSI wird die Meinung der Benutzer hinsichtlich der Merkmale, die unmittelbare Auswirkungen auf die Bedingungen ihrer Nutzung der Teilsysteme haben, berücksichtigt. Zu diesem Zweck konsultiert die Agentur während der Ausarbeitung und Überarbeitung der TSI die Benutzerverbände und -organisationen. Sie fügt dem TSI-Entwurf einen Bericht mit den Ergebnissen dieser Konsultation bei.

Die Liste der zu konsultierenden Verbände und Organisationen wird von dem in Artikel 21 genannten Ausschuss vor Erteilung des Auftrags zur Überarbeitung der TSI aufgestellt und kann auf Antrag eines Mitgliedstaats oder der Kommission überprüft und aktualisiert werden.

(8) Bei der Ausarbeitung, Annahme und Überarbeitung der TSI wird die Meinung der Sozialpartner hinsichtlich der in Artikel 5 Absatz 3 Buchstabe g genannten Bedingungen berücksichtigt.

Zu diesem Zweck werden die Sozialpartner konsultiert, bevor der TSI-Entwurf dem in Artikel 21 genannten Ausschuss zur Annahme oder Überarbeitung unterbreitet wird.

Die Sozialpartner werden im Rahmen des ‚Ausschusses für den sektoralen Dialog‘ gehört, der mit dem Beschluss 98/500/EG der Kommission (\*\*) eingesetzt wurde. Die Sozialpartner geben ihre Stellungnahme innerhalb von drei Monaten ab.

(\*) ABL. L . . .

(\*\*) ABL. L 225 vom 12.8.1998, S. 27.“

#### 6. Artikel 7 erhält folgende Fassung:

„Artikel 7

Ein Mitgliedstaat kann in folgenden Fällen und unter folgenden Bedingungen von der Anwendung einer oder mehrerer TSI, auch solcher für die Fahrzeuge, absehen:

- a) bei Vorhaben, die den Neubau einer Strecke oder die Erneuerung oder Umrüstung einer bestehenden Strecke betreffen oder bei den in Artikel 1 Absatz 1 genannten Bestandteilen, die bei Veröffentlichung dieser TSI in einem fortgeschrittenen Entwicklungsstadium oder Gegenstand eines in der Durchführung befindlichen Vertrags sind;
- b) bei Vorhaben, die die Erneuerung oder Umrüstung einer bestehenden Strecke betreffen, wenn das Lichtraumprofil, die Spurweite, der Gleisabstand oder die elektrische Spannung dieser TSI mit denen der vorhandenen Strecke unvereinbar sind;

- c) bei Vorhaben, die den Neubau einer Strecke oder die Erneuerung oder Umrüstung einer bestehenden Strecke betreffen, die im Gebiet des betreffenden Mitgliedstaats durchgeführt werden, wenn dessen Eisenbahnnetz ein Binnennetz ist oder durch das Meer vom Eisenbahnnetz des übrigen Gemeinschaftsgebiets abgeschnitten ist;
- d) bei Vorhaben, die die Erneuerung, Erweiterung oder Umrüstung einer bestehenden Strecke betreffen, wenn die Anwendung dieser TSI die wirtschaftliche Lebensfähigkeit des Vorhabens und/oder die Kohärenz des Eisenbahnsystems des Mitgliedstaats beeinträchtigen würde;
- e) wenn die Bedingungen für eine rasche Wiederherstellung des Netzes nach einem Unfall oder einer Naturkatastrophe eine teilweise oder vollständige Anwendung der entsprechenden TSI wirtschaftlich oder technisch nicht erlauben.

In allen Fällen unterrichtet der betreffende Mitgliedstaat die Kommission im Voraus von der geplanten Ausnahme und übermittelt ihr ein Dossier, in dem die TSI oder Teile davon, welche er nicht anwenden will, sowie die entsprechenden Spezifikationen, die er anzuwenden wünscht, aufgeführt sind. Die Kommission prüft die von dem Mitgliedstaat geplanten Maßnahmen. In den in den Buchstaben b) und d) genannten Fällen fasst die Kommission nach dem in Artikel 21 Absatz 2 genannten Verfahren einen Beschluss. Gegebenenfalls wird eine Empfehlung bezüglich der anzuwendenden Spezifikationen abgegeben. In dem in Buchstabe b) genannten Fall betrifft der Beschluss der Kommission nicht das Lichtraumprofil und die Spurweite.“

#### 7. Dem Artikel 9 wird folgender Absatz angefügt:

„Insbesondere dürfen sie keine Prüfungen vorschreiben, die bereits im Rahmen des Verfahrens zur Ausstellung der EG-Konformitäts- oder Gebrauchstauglichkeitserklärung erfolgt sind.“

#### 8. Artikel 10 wird wie folgt geändert:

##### a) Absatz 2 erhält folgende Fassung:

„(2) Jede Interoperabilitätskomponente wird dem in der jeweiligen TSI angegebenen Verfahren zur Bewertung der Konformität und der Gebrauchstauglichkeit unterzogen und mit einer entsprechenden Bescheinigung versehen.“

##### b) Absatz 3 erhält folgende Fassung:

„(3) Die Mitgliedstaaten gehen davon aus, dass Interoperabilitätskomponenten den grundlegenden Anforderungen genügen, wenn sie die Bedingungen der entsprechenden TSI oder die zur Einhaltung dieser Bedingungen ausgearbeiteten europäischen Spezifikationen erfüllen.“

##### c) Die Absätze 4 und 5 werden gestrichen.

## 9. Artikel 11 erhält folgende Fassung:

## „Artikel 11

Stellt sich für einen Mitgliedstaat oder die Kommission heraus, dass unmittelbar oder mittelbar für die Zwecke dieser Richtlinie angewendete europäische Spezifikationen den grundlegenden Anforderungen nicht genügen, so kann nach dem in Artikel 21 Absatz 2 genannten Verfahren und nach Anhörung des mit der Richtlinie 98/34/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 22. Juni 1998 über ein Informationsverfahren auf dem Gebiet der Normen und technischen Vorschriften und der Vorschriften für die Dienste der Informationsgesellschaft (\*) eingesetzten Ausschusses entschieden werden, dass diese Spezifikationen aus den Veröffentlichungen, in denen sie aufgeführt sind, teilweise oder vollständig zu streichen oder zu ändern sind.

(\*) ABl. L 204 vom 21.7.1998, S. 37. Geändert durch die Richtlinie 98/48/EG (AbL. L 217 vom 5.8.1998, S. 18).“

## 10. Artikel 14 erhält folgende Fassung:

## „Artikel 14

(1) Jeder Mitgliedstaat entscheidet über die Genehmigung für die Inbetriebnahme von strukturellen Teilsystemen, die Bestandteil des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems sind und in seinem Hoheitsgebiet installiert oder betrieben werden.

Hierzu trifft jeder Mitgliedstaat alle gebotenen Maßnahmen, damit diese Teilsysteme nur dann in Betrieb genommen werden dürfen, wenn sie so geplant, gebaut und installiert werden, dass sie die Erfüllung der sie betreffenden grundlegenden Anforderungen nicht gefährden, wenn sie in das transeuropäische Hochgeschwindigkeitsbahnsystem einbezogen werden.

Insbesondere überprüft jeder Mitgliedstaat die Kohärenz dieser Teilsysteme mit dem System, in das sie sich einfügen.

(2) Es obliegt jedem Mitgliedstaat, bei der Inbetriebnahme der Teilsysteme und anschließend regelmäßig zu prüfen, dass sie gemäß den sie betreffenden grundlegenden Anforderungen betrieben und instand gehalten werden. Dabei sind die in den jeweiligen strukturellen und funktionalen TSI vorgesehenen Bewertungs- und Prüfverfahren anzuwenden.

(3) Bei einer Erneuerung oder Umrüstung reicht der Infrastrukturbetreiber bzw. das Eisenbahnunternehmen bei dem jeweiligen Mitgliedstaat Unterlagen mit der Beschreibung des Projekts ein. Der Mitgliedstaat prüft diese Unterlagen und entscheidet unter Berücksichtigung der in der anzuwendenden TSI aufgeführten Umsetzungsstrategie, ob der Umfang der Arbeiten die Notwendigkeit einer neuen Inbetriebnahmegenehmigung im Sinne dieser Richtlinie begründet.

Eine solche neue Inbetriebnahmegenehmigung ist immer dann erforderlich, wenn durch die geplanten Arbeiten die Gefahr einer Beeinträchtigung des Gesamtsicherheitsniveaus des betreffenden Teilsystems besteht.

(4) Bei der Genehmigung der Inbetriebnahme von Fahrzeugen obliegt es den Mitgliedstaaten, sicherzustellen, dass jedem einzelnen Fahrzeug ein alphanumerischer Kennzeichnungscode zugewiesen wird. Dieser Code muss an jedem Fahrzeug angebracht und in einem nationalen Einstellungsregister geführt werden, das folgende Bedingungen erfüllt:

- a) das Register entspricht den in Absatz 5 aufgeführten gemeinsamen Spezifikationen;
- b) das Register wird von einer von allen Eisenbahnunternehmen unabhängigen Stelle geführt und aktualisiert;
- c) das Register ist den in den Artikeln 16 und 21 der Richtlinie 2003/.../EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom ... über Eisenbahnsicherheit in der Gemeinschaft (Richtlinie über die Eisenbahnsicherheit) (\*) genannten Sicherheitsbehörden und Untersuchungsstellen zugänglich; darüber hinaus ist es auf Antrag bei berechtigtem Interesse den in Artikel 30 der Richtlinie 2001/14/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 26. Februar 2001 über die Zuweisung von Fahrwegkapazität der Eisenbahn, die Erhebung von Entgelten für die Nutzung von Eisenbahninfrastruktur und die Sicherheitsbescheinigung (\*\*) genannten Regulierungsstellen, der Agentur, den Eisenbahnunternehmen und den Infrastrukturbetreibern zugänglich zu machen.

Im Falle von Fahrzeugen, deren erstmalige Inbetriebnahme in einem Drittland erfolgt ist, können die Mitgliedstaaten Fahrzeuge zulassen, die nach einem abweichenden Codierungssystem eindeutig gekennzeichnet sind. Sobald ein Mitgliedstaat jedoch die Inbetriebnahme solcher Fahrzeuge in seinem Hoheitsgebiet zugelassen hat, muss es möglich sein, die entsprechenden, in Absatz 5 Buchstaben c), d) und e) genannten Daten über das Register abzufragen.

(5) Die gemeinsamen Spezifikationen für das Register werden nach dem in Artikel 21 Absatz 2 genannten Verfahren auf der Grundlage des Entwurfs der Spezifikationen der Agentur festgelegt. Dieser Entwurf der Spezifikationen umfasst folgende Punkte: Inhalt, Datenformat, funktionale und technische Architektur, Betriebsart sowie Regeln für Dateneingabe und -abfrage. Das Register enthält mindestens folgende Angaben:

- a) Angaben zur EG-Prüferklärung und der ausstellenden Stelle;
- b) Angaben zu dem in Artikel 22a genannten Fahrzeugregister;
- c) Angaben zum Fahrzeugeigner oder dem Leasingnehmer;

- d) etwaige Betriebsbeschränkungen für das Fahrzeug;
- e) sicherheitskritische Angaben zum Instandhaltungsplan des Fahrzeugs.

(\*) ABl. L ...

(\*\*) ABl. L 75 vom 15.3.2001, S. 29. Geändert durch die Entscheidung 2002/844/EG der Kommission (ABl. L 289 vom 26.10.2002, S. 30).“

11. Dem Artikel 15 wird folgender Absatz angefügt:

„Insbesondere dürfen sie keine Prüfungen vorschreiben, die bereits im Rahmen des Verfahrens zur Ausstellung der EG-Prüferklärung erfolgt sind.“

12. Artikel 16 Absatz 3 erhält folgende Fassung:

„(3) Liegen keine TSI vor oder wurde eine Ausnahme gemäß Artikel 7 gemeldet, so übermitteln die Mitgliedstaaten den anderen Mitgliedstaaten und der Kommission für jedes Teilsystem ein Verzeichnis der für die Anwendung der grundlegenden Anforderungen gebräuchlichen technischen Vorschriften. Diese Übermittlung erfolgt bis zum ... (\*) und anschließend bei jeder Änderung des Verzeichnisses der technischen Vorschriften. Gleichzeitig benennen die Mitgliedstaaten auch die Stellen, die bei diesen technischen Vorschriften mit dem Prüfverfahren nach Artikel 18 beauftragt sind.“

13. Dem Artikel 17 wird folgender Absatz angefügt:

„In einem solchen Fall werden die TSI gemäß Artikel 6 Absatz 2 überarbeitet. Können einzelne technische Aspekte, die grundlegenden Anforderungen entsprechen, nicht ausdrücklich in einer TSI behandelt werden, so werden sie in einem Anhang der TSI eindeutig benannt. Auf diese Aspekte findet Artikel 16 Absatz 3 Anwendung.“

14. Dem Artikel 18 Absatz 2 wird folgender Unterabsatz angefügt:

„Er umfasst auch die Prüfung der Schnittstellen des betreffenden Teilsystems mit dem System, dessen Teil es bildet, und zwar auf der Grundlage der in der jeweiligen TSI und den in Artikel 22a vorgesehenen Registern verfügbaren Informationen.“

15. Artikel 20 Absatz 5 erhält folgende Fassung:

„(5) Die Kommission setzt eine Gruppe zur Koordinierung der benannten Stellen (nachstehend ‚die Koordinierungsgruppe‘ genannt) ein, die Fragen im Zusammenhang mit der Anwendung der Verfahren der Konformitäts- oder Gebrauchstauglichkeitsbewertung nach Artikel 13 und des Prüfverfahrens nach Artikel 18 oder der Anwendung der entsprechenden TSI erörtert. Vertreter der Mitgliedstaaten können als Beobachter an den Arbeiten der Koordinierungsgruppe teilnehmen.

Die Kommission und die Beobachter unterrichten den in Artikel 21 genannten Ausschuss über die Arbeiten der Koordinierungsgruppe. Die Kommission schlägt gegebenenfalls die erforderlichen Abhilfemaßnahmen vor.

(\*) Ein Jahr nach Inkrafttreten der vorliegenden Richtlinie.

Die Koordinierung der benannten Stellen erfolgt erforderlichenfalls gemäß Artikel 21.“

16. Artikel 21 erhält folgende Fassung:

„Artikel 21

(1) Die Kommission wird von einem Ausschuss unterstützt.

(2) Wird auf diesen Absatz Bezug genommen, so gelten die Artikel 5 und 7 des Beschlusses 1999/468/EG des Rates vom 28. Juni 1999 zur Festlegung der Modalitäten für die Ausübung der der Kommission übertragenen Durchführungsbefugnisse (\*) unter Beachtung von dessen Artikel 8.

Der Zeitraum nach Artikel 5 Absatz 6 des Beschlusses 1999/468/EG wird auf drei Monate festgesetzt.

(3) Der Ausschuss gibt sich eine Geschäftsordnung.

(4) Der Ausschuss kann erforderlichenfalls Arbeitsgruppen einsetzen, die ihn bei der Erledigung seiner Aufgaben, insbesondere im Hinblick auf die Koordinierung der benannten Stellen, unterstützen.

(\*) ABl. L 184 vom 17.7.1999, S. 23.“

17. Die folgenden Artikel werden eingefügt:

„Artikel 21a

(1) Der Ausschuss kann alle Fragen behandeln, die die Interoperabilität des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems betreffen, einschließlich Fragen in Bezug auf die Interoperabilität zwischen diesem System und dem Eisenbahnsystem von Drittländern.

(2) Der Ausschuss kann alle Fragen im Zusammenhang mit der Durchführung dieser Richtlinie behandeln. Erforderlichenfalls gibt die Kommission nach dem in Artikel 21 Absatz 2 genannten Verfahren eine Empfehlung zu ihrer Durchführung ab.

Artikel 21b

(1) Die Kommission kann von sich aus oder auf Antrag eines Mitgliedstaats nach dem in Artikel 21 Absatz 2 genannten Verfahren die Vergabe eines Auftrags zur Ausarbeitung einer TSI für einen zusätzlichen Aspekt beschließen, soweit diese ein in Anhang II genanntes Teilsystem betrifft.

(2) Auf Vorschlag der Kommission gibt sich der Ausschuss nach dem in Artikel 21 Absatz 2 genannten Verfahren ein Arbeitsprogramm, das mit den Zielen dieser Richtlinie und der Richtlinie 2001/16/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 19. März 2001 über die Interoperabilität des konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystems (\*) im Einklang steht.

*Artikel 21c*

Die Anhänge II bis VI können nach dem in Artikel 21 Absatz 2 genannten Verfahren geändert werden.

(\*) ABl. L 110 vom 20.4.2001, S. 1.“

## 18. Folgender Artikel wird eingefügt:

*„Artikel 22a*

(1) Die Mitgliedstaaten tragen dafür Sorge, dass ein Infrastrukturregister und ein Fahrzeugregister veröffentlicht und jährlich aktualisiert werden. Darin werden für das jeweilige Teilsystem oder Teile davon die Hauptmerkmale (z. B. die Eckwerte) und deren Übereinstimmung mit den in den anzuwendenden TSI vorgeschriebenen Merkmalen dargestellt. Zu diesem Zweck ist in jeder TSI genau anzugeben, welche Angaben die Infrastruktur- und Fahrzeugregister enthalten müssen.

(2) Ein Exemplar dieser Register wird den betreffenden Mitgliedstaaten und der Agentur übermittelt und den betroffenen Parteien, zumindest den Angehörigen der Branche, zugänglich gemacht.“

## 19. Anhang I erhält die Fassung des Anhangs I der vorliegenden Richtlinie.

## 20. Anhang II erhält die Fassung des Anhangs II der vorliegenden Richtlinie.

## 21. Anhang VII Nummer 2 wird folgender Absatz angefügt:

„Insbesondere müssen die Stelle und das mit den Prüfungen beauftragte Personal in betrieblicher Hinsicht von den Behörden unabhängig sein, die für die Erteilung von Inbetriebnahmegenehmigungen im Rahmen dieser Richtlinie, die Erteilung von Genehmigungen im Rahmen der Richtlinie 95/18/EG des Rates vom 19. Juni 1995 über die Erteilung von Genehmigungen an Eisenbahnunternehmen (\*), die Ausstellung von Sicherheitsbescheinigungen im Rahmen der Richtlinie 2003/.../EG (\*) benannt sind, sowie von den Stellen, die für die Untersuchung von Unfällen zuständig sind.

(\*) ABl. L 143 vom 27.6.1995, S. 70. Zuletzt geändert durch die Richtlinie 2001/13/EG des Europäischen Parlaments und des Rates (ABl. L 75 vom 15.3.2001, S. 26).“

*Artikel 2*

Die Richtlinie 2001/16/EG wird wie folgt geändert:

1. Der Titel erhält folgende Fassung: „Richtlinie 2001/16/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 19. März 2001 über die Interoperabilität des konventionellen Eisenbahnsystems“.
2. Dem Artikel 1 wird folgender Absatz angefügt:

(\*) Nummer der Richtlinie über die Sicherheit im Eisenbahnverkehr.

„(3) Der Geltungsbereich dieser Richtlinie wird unbeschadet der Ausnahmen in Bezug auf die Anwendung von TSI gemäß Artikel 7 schrittweise auf das gesamte konventionelle Eisenbahnsystem ausgeweitet, einschließlich Schienenanschlüssen zu den Haupteinrichtungen von Terminals und Häfen, die von mehr als einem Benutzer genutzt werden oder genutzt werden können; ausgenommen hiervon sind Infrastrukturen und Fahrzeuge, die ausschließlich für den lokal begrenzten Einsatz oder ausschließlich für historische oder touristische Zwecke genutzt werden, und Infrastrukturen, die vom übrigen Eisenbahnsystem in betrieblicher Hinsicht abgeschnitten sind.

Diese Richtlinie wird auf die Teile des Netzes, die noch nicht unter Absatz 1 fallen, erst ab dem Tag angewendet, an dem die betreffenden TSI, die nach dem im Folgenden beschriebenen Verfahren anzunehmen sind, in Kraft treten, und betrifft nur die Anwendungsbereiche, die in diesen TSI festgelegt sind.

Die Kommission legt nach dem in Artikel 21 Absatz 2 genannten Verfahren bis zum 1. Januar 2006 ein Arbeitsprogramm zur Ausarbeitung neuer und/oder Überarbeitung bereits angenommener TSI fest, um noch nicht erfasste Strecken und Fahrzeuge einzubeziehen.

Unbeschadet des Artikels 5 Absatz 5, in dem die Möglichkeit der Berücksichtigung von Sonderfällen vorgesehen ist, und des Artikels 7, wonach unter bestimmten Bedingungen Ausnahmen zulässig sind, wird in diesem Arbeitsprogramm eine erste Gruppe von neuen TSI und/oder von TSI-Änderungen angegeben, die bis Januar 2009 auszuarbeiten sind. Die Wahl der in den TSI zu behandelnden Punkte richtet sich nach der voraussichtlichen Kostenwirksamkeit jeder vorgeschlagenen Maßnahme und nach dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit der auf Gemeinschaftsebene getroffenen Maßnahmen. Hierbei werden Anhang I Nummer 4 und das notwendige Gleichgewicht zwischen den Zielen eines ununterbrochenen Zuglaufs und der technischen Harmonisierung einerseits und dem jeweiligen transeuropäischen, nationalen, regionalen oder lokalen Verkehrsaufkommen andererseits angemessen berücksichtigt.

Nach der Ausarbeitung der ersten Gruppe von TSI erfolgt die Festlegung der Prioritäten für die Ausarbeitung neuer TSI oder die Überarbeitung bestehender TSI gemäß dem in Artikel 21 Absatz 2 genannten Verfahren.

Ein Mitgliedstaat kann bei Vorhaben, die bei Veröffentlichung der betreffenden Gruppe von TSI in einem fortgeschrittenen Entwicklungsstadium oder Gegenstand eines in der Durchführung befindlichen Vertrags sind, von der Anwendung dieses Absatzes absehen.“

## 3. Artikel 2 wird wie folgt geändert:

a) Buchstabe h) wird gestrichen.

b) Die Buchstaben l) und m) erhalten folgende Fassung:

„l) ‚Umrüstung‘ umfangreiche Änderungsarbeiten an einem Teilsystem oder einem Teil davon, mit denen die Gesamtleistung des Teilsystems verbessert wird;

m) ‚Erneuerung‘ umfangreiche Arbeiten zum Austausch eines Teilsystems oder eines Teils davon, mit denen die Gesamtleistung des Teilsystems nicht verändert wird;“

c) Folgende Buchstaben werden angefügt:

„o) ‚Austausch im Zuge von Instandhaltungsarbeiten‘ die Ersetzung von Bauteilen im Rahmen von Wartungs- oder Reparaturarbeiten durch Teile gleicher Funktion und Leistung;

p) ‚Inbetriebnahme‘ die Gesamtheit aller Tätigkeiten, durch die ein Teilsystem in seine nominale Betriebsbereitschaft versetzt wird.“

4. Artikel 5 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 erhält folgende Fassung:

„(1) Für jedes Teilsystem wird eine TSI erstellt. Erforderlichenfalls kann ein Teilsystem Gegenstand mehrerer TSI sein und eine TSI mehrere Teilsysteme abdecken. Der Beschluss über die Erarbeitung und/oder Überarbeitung einer TSI und die Festlegung ihres technischen und geografischen Anwendungsgebietes bedarf eines Auftrags gemäß Artikel 6 Absatz 1.“

b) Absatz 3 Buchstabe e) erhält folgende Fassung:

„e) für jeden in Betracht kommenden Fall die Verfahren angeben, die einerseits zur Konformitätsbewertung oder zur Gebrauchstauglichkeitsbewertung der Interoperabilitätskomponenten oder andererseits zur EG-Prüfung der Teilsysteme angewendet werden müssen. Diese Verfahren stützen sich auf die in dem Beschluss 93/465/EWG festgelegten Module;“

c) Folgender Absatz wird eingefügt:

„(7) Die TSI können ausdrücklich und mit genauer Fundstellenangabe auf europäische Normen oder Spezifikationen verweisen, sofern dies für die Erreichung der Ziele dieser Richtlinie unbedingt erforderlich ist. In diesem Fall werden diese europäischen Normen oder Spezifikationen (beziehungsweise die betroffenen Teile davon) als Anhang der entsprechenden TSI betrachtet und mit Beginn der Gültigkeit der TSI verbindlich. Liegen keine europäischen Normen oder Spezifikationen vor, so kann bis zu deren Erstellung auf andere eindeutig benannte Schriftstücke normativen Charakters verwiesen werden; in diesem Fall betrifft dies Dokumente, die leicht zugänglich und frei verfügbar sind.“

5. Artikel 6 erhält folgende Fassung:

„Artikel 6

(1) Die TSI-Entwürfe und nachfolgende Änderungen der TSI werden im Auftrag der Kommission nach dem in Ar-

tikel 21 Absatz 2 genannten Verfahren ausgearbeitet. Sie werden unter der Verantwortung der Agentur gemäß den Artikeln 3 und 12 der Verordnung (EG) Nr. .../2003 des Europäischen Parlaments und des Rates vom ... zur Errichtung einer Europäischen Eisenbahnagentur („Agenturverordnung“) (\*) und in Zusammenarbeit mit den in diesen Artikeln genannten Arbeitsgruppen ausgearbeitet.

Die TSI werden nach dem in Artikel 21 Absatz 2 genannten Verfahren erlassen und überarbeitet. Sie werden von der Kommission im *Amtsblatt der Europäischen Union* veröffentlicht.

(2) Die Agentur bereitet die Überarbeitung und Aktualisierung der TSI vor und unterbreitet dem in Artikel 21 genannten Ausschuss alle zweckdienlichen Empfehlungen, um der Entwicklung der Technik oder der gesellschaftlichen Anforderungen Rechnung zu tragen.

(3) Jeder TSI-Entwurf wird in zwei Stufen erarbeitet.

Zunächst bestimmt die Agentur die Eckwerte der TSI und die Schnittstellen mit den anderen Teilsystemen sowie jeden gegebenenfalls erforderlichen Sonderfall. Für jeden dieser Eckwerte und jede dieser Schnittstellen werden die vorteilhaftesten Alternativlösungen zusammen mit den technischen und wirtschaftlichen Begründungen vorgelegt. Es wird eine Entscheidung nach dem in Artikel 21 Absatz 2 genannten Verfahren getroffen; erforderlichenfalls sind Sonderfälle zu berücksichtigen.

Die Agentur erarbeitet daraufhin den TSI-Entwurf unter Zugrundelegung dieser Eckwerte. Gegebenenfalls berücksichtigt die Agentur den technischen Fortschritt, bereits durchgeführte Normungsarbeiten, bereits eingesetzte Arbeitsgruppen und anerkannte Forschungsarbeiten. Eine Gesamtbewertung der absehbaren Kosten und des absehbaren Nutzens der Anwendung der TSI wird dem TSI-Entwurf beigefügt; in dieser Bewertung sind die zu erwartenden Auswirkungen auf alle betroffenen Betreiber und Wirtschaftsbeteiligten anzugeben.

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

(5) Der in Artikel 21 genannte Ausschuss wird regelmäßig über die Arbeiten zur Ausarbeitung der TSI unterrichtet. Der Ausschuss kann während dieser Arbeiten alle Aufträge erteilen oder alle Empfehlungen abgeben, die für die Gestaltung der TSI sowie für die Kosten-Nutzen-Analyse zweckdienlich sind. Insbesondere kann der Ausschuss auf Antrag eines Mitgliedstaats verlangen, dass Alternativlösungen geprüft und die Bewertung der Kosten und Nutzen dieser Alternativlösungen in den dem TSI-Entwurf beizufügenden Bericht aufgenommen werden.

(6) Bei der Annahme jeder TSI wird der Zeitpunkt für das Inkrafttreten dieser TSI nach dem in Artikel 21 Absatz 2 genannten Verfahren festgelegt. Müssen aus Gründen der technischen Kompatibilität mehrere Teilsysteme gleichzeitig in Betrieb genommen werden, so müssen die Zeitpunkte des Inkrafttretens der entsprechenden TSI miteinander übereinstimmen.

(7) Bei der Ausarbeitung, Annahme und Überarbeitung der TSI wird die Meinung der Benutzer hinsichtlich der Merkmale, die unmittelbare Auswirkungen auf die Bedingungen ihrer Nutzung der Teilsysteme haben, berücksichtigt. Zu diesem Zweck konsultiert die Agentur während der Ausarbeitung und Überarbeitung der TSI die Benutzerverbände und -organisationen. Sie fügt dem TSI-Entwurf einen Bericht mit den Ergebnissen dieser Konsultation bei.

Die Liste der zu konsultierenden Verbände und Organisationen wird von dem in Artikel 21 genannten Ausschuss vor Erteilung des Auftrags für die erste TSI aufgestellt und kann auf Antrag eines Mitgliedstaats oder der Kommission überprüft und aktualisiert werden.

(8) Bei der Ausarbeitung, Annahme und Überarbeitung der TSI wird die Meinung der Sozialpartner hinsichtlich der in Artikel 5 Absatz 3 Buchstabe g) genannten Bedingungen berücksichtigt.

Zu diesem Zweck werden die Sozialpartner konsultiert, bevor der TSI-Entwurf dem in Artikel 21 genannten Ausschuss zur Annahme oder Überarbeitung unterbreitet wird.

Die Sozialpartner werden im Rahmen des ‚Ausschusses für den sektoralen Dialog‘ gehört, der mit dem Beschluss 98/500/EG der Kommission (\*\*\*) eingesetzt wurde. Die Sozialpartner geben ihre Stellungnahme innerhalb von drei Monaten ab.

(\*) ABl. L . . .

(\*\*) Beschluss 98/500/EG der Kommission (ABl. L 225 vom 12.8.1998, S. 27).“

6. Artikel 7 Buchstabe a) erhält folgende Fassung:

„a) bei Vorhaben, die den Neubau einer Strecke oder die Erneuerung oder Umrüstung einer bestehenden Strecke betreffen, oder bei den in Artikel 1 Absatz 1 genannten Bestandteilen, die bei Veröffentlichung dieser TSI in einem fortgeschrittenen Entwicklungsstadium oder Gegenstand eines in der Durchführung befindlichen Vertrags sind.“

7. Artikel 10 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 2 erhält folgende Fassung:

„(2) Jede Interoperabilitätskomponente wird dem in der jeweiligen TSI angegebenen Verfahren zur Bewertung der Konformität oder der Gebrauchstauglichkeit unterzogen und mit einer entsprechenden Bescheinigung versehen.“

b) Absatz 3 erhält folgende Fassung:

„(3) Die Mitgliedstaaten gehen davon aus, dass Interoperabilitätskomponenten den grundlegenden Anforderungen genügen, wenn sie die Bedingungen der ent-

sprechenden TSI oder die zur Einhaltung dieser Bedingungen ausgearbeiteten europäischen Spezifikationen erfüllen.“

c) Die Absätze 4 und 5 werden gestrichen.

8. Artikel 11 erhält folgende Fassung:

„Artikel 11

Stellt sich für einen Mitgliedstaat oder die Kommission heraus, dass unmittelbar oder mittelbar zur Erreichung der Ziele dieser Richtlinie angewendete europäische Spezifikationen den grundlegenden Anforderungen nicht genügen, so kann nach dem in Artikel 21 Absatz 2 genannten Verfahren und nach Anhörung des mit der Richtlinie 98/34/EG eingesetzten Ausschusses entschieden werden, dass diese Spezifikationen aus den Veröffentlichungen, in denen sie aufgeführt sind, teilweise oder vollständig zu streichen oder zu ändern sind.“

9. Artikel 14 wird wie folgt geändert:

a) Dem Absatz 2 wird folgender Unterabsatz angefügt:

„Dabei sind die in den jeweiligen strukturellen und funktionellen TSI vorgesehenen Bewertungs- und Prüfverfahren anzuwenden.“

b) Absatz 3 erhält folgende Fassung:

„(3) Bei einer Erneuerung oder Umrüstung reicht der Infrastrukturbetreiber bzw. das Eisenbahnunternehmen bei dem jeweiligen Mitgliedstaat Unterlagen mit der Beschreibung des Projekts ein. Der Mitgliedstaat prüft diese Unterlagen und entscheidet unter Berücksichtigung der in der anzuwendenden TSI aufgeführten Umsetzungsstrategie, ob der Umfang der Arbeiten die Notwendigkeit einer neuen Inbetriebnahmegenehmigung im Sinne dieser Richtlinie begründet.

Eine solche neue Inbetriebnahmegenehmigung ist immer dann erforderlich, wenn durch die geplanten Arbeiten die Gefahr einer Beeinträchtigung des Gesamtsicherheitsniveaus des betreffenden Teilsystems besteht. Ist eine neue Genehmigung erforderlich, so entscheidet der Mitgliedstaat, inwieweit die TSI auf das Vorhaben anzuwenden sind. Der Mitgliedstaat teilt seine Entscheidung der Kommission und den anderen Mitgliedstaaten mit.“

c) Die folgenden Absätze 4 und 5 werden angefügt.

„(4) Bei der Genehmigung der Inbetriebnahme von Fahrzeugen obliegt es den Mitgliedstaaten, sicherzustellen, dass jedem einzelnen Fahrzeug ein alphanumerischer Kennzeichnungscode zugewiesen wird. Dieser Code muss an jedem Fahrzeug angebracht und in einem nationalen Einstellungsregister geführt werden, das folgende Bedingungen erfüllt:

a) das Register entspricht den in Absatz 5 aufgeführten gemeinsamen Spezifikationen;

b) das Register wird von einer von allen Eisenbahnunternehmen unabhängigen Stelle geführt und aktualisiert;

- c) das Register ist den in den Artikeln 16 und 21 der Richtlinie 2003/.../EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom ... über Eisenbahnsicherheit in der Gemeinschaft (Richtlinie über die Eisenbahnsicherheit) (\*) genannten Sicherheitsbehörden und Untersuchungsstellen zugänglich. Darüber hinaus ist es auf Antrag bei berechtigtem Interesse den in Artikel 30 der Richtlinie 2001/14/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 26. Februar 2001 über die Zuweisung von Fahrwegkapazität der Eisenbahn, die Erhebung von Entgelten für die Nutzung von Eisenbahninfrastruktur und die Sicherheitsbescheinigung (\*\*) genannten Regulierungsstellen, der Agentur, den Eisenbahnunternehmen und den Infrastrukturbetreibern zugänglich zu machen.

Im Falle von Fahrzeugen, deren erstmalige Inbetriebnahme in einem Drittland erfolgt ist, können die Mitgliedstaaten Fahrzeuge zulassen, die nach einem abweichenden Codierungssystem eindeutig gekennzeichnet sind. Sobald ein Mitgliedstaat jedoch die Inbetriebnahme solcher Fahrzeuge in seinem Hoheitsgebiet zugelassen hat, muss es möglich sein, die entsprechenden, in Absatz 5 Buchstaben c), d) und e) genannten Daten über das Register abzufragen.

(5) Die gemeinsamen Spezifikationen für das Register werden nach dem in Artikel 21 Absatz 2 genannten Verfahren auf der Grundlage des Entwurfs der Spezifikationen der Agentur festgelegt. Dieser Entwurf der Spezifikationen umfasst folgende Punkte: Inhalt, Datenformat, funktionale und technische Architektur, Betriebsart sowie Regeln für Dateneingabe und -abfrage. Das Register enthält mindestens folgende Angaben:

- a) Angaben zur EG-Prüferklärung und der ausstellenden Stelle;
- b) Angaben zu dem in Artikel 24 genannten Fahrzeugregister;
- c) Angaben zum Fahrzeugeigner oder dem Leasingnehmer;
- d) etwaige Betriebsbeschränkungen für das Fahrzeug;
- e) sicherheitskritische Angaben zu dem Instandhaltungsplan des Fahrzeugs.

(\*) ABl. L ...

(\*\*) ABl. L 75 vom 15.3.2001, S. 29. Geändert durch die Entscheidung 2002/844/EG der Kommission (ABl. L 289 vom 26.10.2002, S. 30).“

10. Artikel 16 Absatz 3 erhält folgende Fassung:

„(3) Liegen keine TSI vor oder wurde eine Ausnahme gemäß Artikel 7 gemeldet, so übermitteln die Mitgliedstaaten den anderen Mitgliedstaaten und der Kommission für jedes Teilsystem ein Verzeichnis der für die Anwendung der grundlegenden Anforderungen gebräuchlichen technischen Vorschriften. Diese Übermittlung erfolgt bis zum ... (\*) und anschließend bei jeder Änderung des Verzeichnisses der technischen Vorschriften. Gleichzeitig benennen die Mitgliedstaaten auch die Stellen, die bei diesen technischen Vorschriften mit dem Prüfverfahren nach Artikel 18 beauftragt sind.“

11. Dem Artikel 17 wird folgender Absatz angefügt:

„In einem solchen Fall werden die TSI gemäß Artikel 6 Absatz 2 überarbeitet. Können einzelne technische Aspekte, die grundlegenden Anforderungen entsprechen, nicht ausdrücklich in einer TSI behandelt werden, so werden sie in einem Anhang der TSI eindeutig benannt. Auf diese Aspekte findet Artikel 16 Absatz 3 Anwendung.“

12. Artikel 20 Absatz 5 erhält folgende Fassung:

„(5) Die Kommission setzt eine Gruppe zur Koordinierung der benannten Stellen (nachstehend ‚die Koordinierungsgruppe‘ genannt) ein, die Fragen im Zusammenhang mit der Anwendung der Verfahren der Konformitäts- oder Gebrauchstauglichkeitsbewertung nach Artikel 13 und des Prüfverfahrens nach Artikel 18 oder der Anwendung der entsprechenden TSI erörtert. Vertreter der Mitgliedstaaten können als Beobachter an den Arbeiten der Koordinierungsgruppe teilnehmen.“

Die Kommission und die Beobachter unterrichten den in Artikel 21 genannten Ausschuss über die Arbeiten der Koordinierungsgruppe. Die Kommission schlägt gegebenenfalls die erforderlichen Abhilfemaßnahmen vor.

Die Koordinierung der benannten Stellen erfolgt erforderlichenfalls gemäß Artikel 21.“

13. Dem Artikel 21 wird folgender Absatz angefügt:

„(4) Der Ausschuss kann erforderlichenfalls Arbeitsgruppen einsetzen, die ihn bei der Erledigung seiner Aufgaben, insbesondere im Hinblick auf die Koordinierung der benannten Stellen, unterstützen.“

14. Die folgenden Artikel werden eingefügt:

„Artikel 21a

Die Kommission kann den Ausschuss mit allen Fragen im Zusammenhang mit der Durchführung dieser Richtlinie befassen. Erforderlichenfalls gibt die Kommission nach dem in Artikel 21 Absatz 2 genannten Verfahren eine Empfehlung zu ihrer Durchführung ab.

(\*) Ein Jahr nach Inkrafttreten der vorliegenden Richtlinie.

*Artikel 21b*

Die Anhänge II bis VI können nach dem in Artikel 21 Absatz 2 genannten Verfahren geändert werden.“

## 15. Artikel 23 erhält folgende Fassung:

*„Artikel 23*

(1) Für den Erlass der TSI gilt nachstehende Rangfolge, wobei die Reihenfolge für die Vergabe der Aufträge nach Artikel 6 Absatz 1 hiervon unberührt bleibt:

- a) Die erste Gruppe von TSI betrifft die Zugsteuerung, Zugsicherung und Signalgebung, Telematikanwendungen für den Güterverkehr, Verkehrsbetrieb und Verkehrssteuerung (einschließlich der Qualifikation des Personals für den grenzüberschreitenden Verkehr unter Einhaltung der in den Anhängen II und III festgelegten Kriterien), Güterwagen, von Fahrzeugen und Infrastruktur ausgehende Lärmemissionen. Für die Fahrzeuge gilt, dass zuerst diejenigen entwickelt werden, die für den internationalen Verkehr bestimmt sind.
- b) Ferner werden je nach Mittelausstattung der Kommission und der Agentur folgende Aspekte behandelt: Telematikanwendungen für den Personenverkehr, Instandhaltung unter besonderer Berücksichtigung der Sicherheit, Personenwagen, Triebfahrzeuge und Triebwagenzüge, Infrastruktur, Energie und Luftverschmutzung. Für die Fahrzeuge gilt, dass zuerst diejenigen entwickelt werden, die für den internationalen Verkehr bestimmt sind.
- c) Auf Antrag der Kommission, eines Mitgliedstaats oder der Agentur kann der Ausschuss nach dem in Artikel 21 Absatz 2 genannten Verfahren die Ausarbeitung einer TSI für einen zusätzlichen Aspekt beschließen, soweit diese ein in Anhang II genanntes Teilsystem betrifft.

(2) Die Kommission erstellt nach dem in Artikel 21 Absatz 2 genannten Verfahren ein Arbeitsprogramm, das sich nach der in Absatz 1 genannten Rangfolge und derjenigen der sonstigen ihr mit dieser Richtlinie übertragenen Aufgaben richtet.

Die unter das erste Arbeitsprogramm nach Absatz 1 Buchstabe a) fallenden TSI werden bis zum 20. April 2004 ausgearbeitet.

(3) Das Arbeitsprogramm umfasst folgende Stufen:

- a) ausgehend von einem Entwurf der Agentur Ausarbeitung einer repräsentativen Architektur des konventionellen Eisenbahnsystems auf der Grundlage des Verzeichnisses der Teilsysteme (Anhang II) zur Gewährleistung der Kohärenz zwischen den TSI. Diese Architektur muss insbesondere die verschiedenen Bestandteile des Systems sowie deren Schnittstellen umfassen und als Bezugsrahmen für die Abgrenzung der Anwendungsbereiche jeder TSI dienen;
- b) Festlegung einer Modellstruktur für die Erarbeitung der TSI;

- c) Festlegung einer Methodik für die Kosten-Nutzen-Analyse zu den in den TSI vorgesehenen Lösungen;
- d) Festlegung der für die Erarbeitung der TSI erforderlichen Aufträge;
- e) für jede TSI Festlegung der jeweiligen Eckwerte;
- f) Genehmigung der Normungsprogrammwürfe;
- g) Gestaltung des Übergangszeitraums zwischen dem Inkrafttreten der Richtlinie 2003/.../EG (\*) und der Herausgabe der TSI einschließlich der Festlegung des Bezugsrahmens nach Artikel 25.

(\*) ABl. L ...“

## 16. Artikel 24 Absatz 2 erhält folgende Fassung:

„(2) Ein Exemplar dieser Register wird den betreffenden Mitgliedstaaten und der Agentur übermittelt und den betroffenen Parteien, zumindest den Angehörigen der Branche, zugänglich gemacht.“

## 17. Artikel 25 Absatz 1 erhält folgende Fassung:

„(1) Die Agentur entwickelt in Einklang mit den Artikeln 3 und 12 der Verordnung Nr. .../2003 (\*) anhand der von den Mitgliedstaaten nach Artikel 16 Absatz 3 übermittelten Angaben, der technischen Unterlagen der entsprechenden Fachkreise und des Wortlauts der einschlägigen internationalen Übereinkünfte den Entwurf eines Bezugsrahmens für die technischen Vorschriften zur Gewährleistung des gegenwärtigen Grades an Interoperabilität der Strecken und Fahrzeuge, die gemäß Artikel 1 Absatz 3 in den Geltungsbereich dieser Richtlinie einbezogen werden. Nach dem in Artikel 21 Absatz 2 genannten Verfahren prüft die Kommission diesen Entwurf und entscheidet, ob er bis zum Erlass der TSI als Bezugsrahmen dienen kann.“

## 18. Anhang I erhält die Fassung des Anhangs III der vorliegenden Richtlinie.

## 19. Anhang VII Nummer 2 wird folgender Absatz angefügt:

„Insbesondere müssen die Stelle und das mit den Prüfungen beauftragte Personal in betrieblicher Hinsicht von den Behörden unabhängig sein, die für die Erteilung von Inbetriebnahmegenehmigungen im Rahmen dieser Richtlinie, die Erteilung von Genehmigungen im Rahmen der Richtlinie 95/18/EG des Rates vom 19. Juni 1995 über die Erteilung von Genehmigungen an Eisenbahnunternehmen (\*), die Ausstellung von Sicherheitsbescheinigungen im Rahmen der Richtlinie 2003/.../EG (\*\*) benannt sind, sowie von den Stellen, die für die Untersuchung von Unfällen zuständig sind.“

(\*) ABl. L 143 vom 27.6.1995, S. 70. Geändert durch die Richtlinie 2001/13/EG des Europäischen Parlaments und des Rates (ABl. L 75 vom 15.3.2001, S. 26).“

(\*) Nummer der Agenturverordnung.

(\*\*) Nummer der Richtlinie über die Sicherheit im Eisenbahnverkehr.

20. Anhang VIII wird gestrichen.

*Artikel 3*

Die Kommission trifft alle erforderlichen Maßnahmen, um sicherzustellen, dass die Anwendung dieser Richtlinie die im Rahmen der Richtlinien 96/48/EG und 2001/16/EG bereits in Auftrag gegebenen Arbeiten zur Erstellung von TSI möglichst nicht in Frage stellt, und um sicherzustellen, dass Projekte, die sich bei Inkrafttreten der vorliegenden Richtlinie in einem fortgeschrittenen Entwicklungsstadium befinden, nicht beeinträchtigt werden.

*Artikel 4*

Die Mitgliedstaaten setzen die Rechts- und Verwaltungsvorschriften in Kraft, die erforderlich sind, um dieser Richtlinie spätestens ab dem ... (\*) nachzukommen. Sie setzen die Kommission unverzüglich davon in Kenntnis.

Wenn die Mitgliedstaaten diese Vorschriften erlassen, nehmen sie in den Vorschriften selbst oder durch einen Hinweis bei der amtlichen Veröffentlichung auf diese Richtlinie Bezug. Die Mitgliedstaaten regeln die Einzelheiten der Bezugnahme.

*Artikel 5*

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

*Artikel 6*

Diese Richtlinie ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

Geschehen zu ...

*Im Namen des Europäischen  
Parlaments*

*Der Präsident*

*Im Namen des Rates*

*Der Präsident*

---

(\*) 24 Monate nach Inkrafttreten dieser Richtlinie.

## ANHANG I

## „ANHANG

**DAS TRANSEUROPÄISCHE HOCHGESCHWINDIGKEITSBAHNSYSTEM**

## 1. INFRASTRUKTUREN

Die Infrastruktur des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems ist die Infrastruktur der Strecken des transeuropäischen Verkehrsnetzes, die in der Entscheidung Nr. 1692/96/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Juli 1996 über gemeinschaftliche Leitlinien für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes<sup>(1)</sup> oder jeder Aktualisierung jener Entscheidung aufgrund der in Artikel 21 jener Entscheidung vorgesehenen Überprüfung aufgeführt ist.

Strecken für Hochgeschwindigkeitszüge umfassen

- eigens für Hochgeschwindigkeitszüge gebaute Strecken, die für Geschwindigkeiten von im Allgemeinen mindestens 250 km/h ausgelegt sind;
- eigens für Hochgeschwindigkeitszüge ausgebauten Strecken, die für Geschwindigkeiten von rund 200 km/h ausgelegt sind;
- eigens für Hochgeschwindigkeitszüge ausgebauten Strecken, die aufgrund der sich aus der Topografie, der Oberflächengestalt oder der städtischen Umgebung ergebenden Zwänge von spezifischer Beschaffenheit sind und deren Geschwindigkeit im Einzelfall angepasst werden muss.

Diese Infrastruktur umfasst Verkehrssteuerungs-, Ortungs- und Navigationssysteme; Datenverarbeitungs- und Telekommunikationseinrichtungen, die für den Personenverkehr auf diesen Strecken zur Gewährleistung eines sicheren und ausgewogenen Netzbetriebs und einer wirksamen Verkehrssteuerung vorgesehen sind.

## 2. FAHRZEUGE

Zu den unter diese Richtlinie fallenden Fahrzeugen zählen Züge, die so ausgelegt sind, dass sie

- entweder bei mindestens 250 km/h auf eigens für Hochgeschwindigkeitszüge gebauten Strecken verkehren und unter günstigen Bedingungen Geschwindigkeiten von mehr als 300 km/h erzielen können;
- oder bei rund 200 km/h auf den unter Nummer 1 genannten Strecken verkehren können, soweit dies mit dem Leistungsniveau dieser Strecken vereinbar ist.

## 3. KOMPATIBILITÄT INNERHALB DES TRANSEUROPÄISCHEN HOCHGESCHWINDIGKEITSBAHNSYSTEMS

Ein hochwertiger europäischer Eisenbahnverkehr setzt unter anderem eine hervorragende Kompatibilität zwischen den Infrastrukturmerkmalen (im weitesten Sinne, d. h. der ortsfesten Teile aller betreffenden Teilsysteme) und den Fahrzeugmerkmalen (unter Einschluss der nicht ortsfesten Teile aller betreffenden Teilsysteme) voraus. Von dieser Kompatibilität hängen das Leistungsniveau, die Sicherheit und die Qualität der Verkehrsdienste sowie deren Kosten ab.“

---

<sup>(1)</sup> ABl. L 228 vom 9.9.1996, S. 1. Geändert durch die Entscheidung Nr. 1346/2001/EG (ABl. L 185 vom 6.7.2001, S. 1).

## ANHANG II

## „ANHANG II

**TEILSYSTEME**

## 1. VERZEICHNIS DER TEILSYSTEME

Für die Zwecke dieser Richtlinie kann das transeuropäische Hochgeschwindigkeitsbahnsystem wie folgt in Teilsysteme untergliedert werden:

## a) Entweder strukturelle Bereiche:

- Infrastruktur
- Energie
- Zugsteuerung, Zugsicherung und Signalgebung
- Verkehrsbetrieb und Verkehrssteuerung
- Fahrzeuge

## b) oder funktionelle Bereiche:

- Instandhaltung
- Telematikanwendungen für den Personen- und Güterverkehr

## 2. RELEVANTE BEREICHE

Für jedes einzelne Teilsystem wird die Liste der mit der Interoperabilität verbundenen Aspekte in den Aufträgen angegeben, die der Agentur zur Ausarbeitung der TSI erteilt werden.

Gemäß Artikel 6 Absatz 1 werden diese Aufträge nach dem in Artikel 21 Absatz 2 genannten Verfahren festgelegt.

Gegebenenfalls wird die in den Aufträgen angegebene Liste der mit der Interoperabilität verbundenen Aspekte von der Agentur gemäß Artikel 5 Absatz 3 Buchstabe c) präzisiert.“

---

## ANHANG III

## „ANHANG I

**DAS KONVENTIONELLE TRANSEUROPÄISCHE EISENBAHNSYSTEM**

## 1. INFRASTRUKTUREN

Die Infrastruktur des konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystems ist die Infrastruktur der Strecken des transeuropäischen Verkehrsnetzes, die in der Entscheidung Nr. 1692/96/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Juli 1996 über gemeinschaftliche Leitlinien für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes<sup>(1)</sup> oder jeder Aktualisierung jener Entscheidung aufgrund der in Artikel 21 jener Entscheidung vorgesehenen Überprüfung aufgeführt sind.

Für die Zwecke dieser Richtlinie kann dieses Netz in folgende Kategorien unterteilt werden:

für den Personenverkehr vorgesehene Strecken;

für den gemischten Verkehr (Personen- und Güterverkehr) vorgesehene Strecken;

speziell für den Güterverkehr konzipierte oder ausgebaute Strecken;

Personenverkehrsknoten;

Güterverkehrsknoten einschließlich Terminals für kombinierten Verkehr;

Verbindungswege zwischen den vorstehend genannten Elementen.

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

## 2. FAHRZEUGE

Zu den Fahrzeugen zählt jegliches Material, das für den Verkehr auf der Gesamtheit oder einem Teil des konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystems geeignet ist, einschließlich:

Diesel-Triebzüge oder elektrische Triebzüge;

Diesel-Triebfahrzeuge oder elektrische Triebfahrzeuge;

Personenwagen;

Güterwagen, einschließlich Fahrzeuge für die Beförderung von Lastkraftwagen.

Darunter fallen auch mobile Ausrüstungen für Bau und Instandhaltung von Eisenbahninfrastrukturen, sie sind aber nicht oberste Priorität.

Jede einzelne dieser Kategorien ist wie folgt unterteilt:

Fahrzeuge für den grenzüberschreitenden Verkehr;

Fahrzeuge für den innerstaatlichen Verkehr.

## 3. KOMPATIBILITÄT INNERHALB DES KONVENTIONELLEN TRANSEUROPÄISCHEN EISENBAHNSYSTEMS

Ein hochwertiger europäischer Eisenbahnverkehr setzt unter anderem eine hervorragende Kompatibilität zwischen den Infrastrukturmerkmalen (im weitesten Sinne, d. h. der ortsfesten Teile aller betreffenden Teilsysteme) und den Fahrzeugmerkmalen (unter Einschluss der nicht ortsfesten Teile aller betreffenden Teilsysteme) voraus. Von dieser Kompatibilität hängen das Leistungsniveau, die Sicherheit und die Qualität der Verkehrsdienste sowie deren Kosten ab.

<sup>(1)</sup> ABl. L 228 vom 9.9.1996, S. 1. Geändert durch die Entscheidung Nr. 1346/2001/EG (Abl. L 185 vom 6.7.2001, S. 1).

#### 4. AUSWEITUNG DES GELTUNGSBEREICHS

##### 1. Strecken- und Fahrzeugunterkategorien

Im Interesse einer kostengünstigen Verwirklichung der Interoperabilität werden innerhalb aller in diesem Anhang genannten Strecken- und Fahrzeugkategorien erforderlichenfalls weitere Unterkategorien festgelegt. Die in Artikel 5 Absatz 3 genannten funktionellen und technischen Spezifikationen können je nach Unterkategorie gegebenenfalls unterschiedlich ausfallen.

##### 2. Kostenbegrenzung

Bei der Kosten-Nutzen-Analyse der vorgeschlagenen Maßnahmen wird unter anderem Folgendes berücksichtigt:

- Kosten der vorgeschlagenen Maßnahme;
- Senkung der Kapitalkosten und Aufwendungen durch Größenvorteile und eine bessere Ausnutzung der Fahrzeuge;
- Senkung von Investitions- und Instandhaltungs-/Betriebskosten durch größeren Wettbewerb zwischen Herstellern und Instandhaltungsunternehmen;
- positive Auswirkungen für die Umwelt durch technische Verbesserungen des Schienensystems;
- Erhöhung der Betriebssicherheit.

Außerdem werden in dieser Bewertung die zu erwartenden Auswirkungen auf alle betroffenen Betreiber und Wirtschaftsbeteiligten angegeben.“

---

**BEGRÜNDUNG DES RATES <sup>(1)</sup>**

---

---

<sup>(1)</sup> Siehe Seite 3 dieses Amtsblatts.

## GEMEINSAMER STANDPUNKT (EG) Nr. 55/2003

vom Rat festgelegt am 26. Juni 2003

**im Hinblick auf den Erlass der Richtlinie 2003/.../EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom ... über Eisenbahnsicherheit in der Gemeinschaft und zur Änderung der Richtlinie 95/18/EG des Rates über die Erteilung von Genehmigungen an Eisenbahnunternehmen und der Richtlinie 2001/14/EG über die Zuweisung von Fahrwegkapazität der Eisenbahn, die Erhebung von Entgelten für die Nutzung von Eisenbahninfrastruktur und die Sicherheitsbescheinigung**

(2003/C 270 E/03)

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 Kommission <sup>(1)</sup>,

nach Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses <sup>(2)</sup>,

nach Stellungnahme des Ausschusses der Regionen <sup>(3)</sup>,

gemäß dem Verfahren des Artikels 251 des Vertrags <sup>(4)</sup>,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Zur Fortsetzung der mit der Richtlinie 91/440/EWG des Rates vom 29. Juli 1991 zur Entwicklung der Eisenbahnunternehmen der Gemeinschaft <sup>(5)</sup> begonnenen Bemühungen zur Errichtung eines Binnenmarktes für Eisenbahnverkehrsdienste muss ein gemeinsamer Rahmen für die Regelung der Eisenbahnsicherheit geschaffen werden. Die Mitgliedstaaten haben ihre Sicherheitsvorschriften und -normen bis heute überwiegend nach einzelstaatlichen Leitlinien entwickelt, wobei sie jeweils nationale technische und betriebliche Konzepte zugrunde gelegt haben. Gleichzeitig haben Unterschiede grundsätzlicher, konzeptueller und kultureller Art die Überwindung technischer Hindernisse und die Aufnahme grenzüberschreitender Verkehrsdienste erschwert.
- (2) Die Richtlinie 91/440/EWG, die Richtlinie 95/18/EG des Rates vom 19. Juni 1995 über die Erteilung von Genehmigungen an Eisenbahnunternehmen <sup>(6)</sup> sowie die Richtlinie 2001/14/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 26. Februar 2001 über die Zuweisung von Fahrwegkapazität der Eisenbahn, die Erhebung von Entgel-

ten für die Nutzung von Eisenbahninfrastruktur und die Sicherheitsbescheinigung <sup>(7)</sup> stellen den ersten Schritt zur Regulierung des europäischen Eisenbahnverkehrsmarktes dar, indem sie den Markt für grenzüberschreitende Schienengüterverkehrsdienste öffnen. Die Sicherheitsbestimmungen haben sich jedoch als unzureichend erwiesen, und es bestehen weiterhin Unterschiede zwischen Sicherheitsanforderungen, die das reibungslose Funktionieren des Eisenbahnverkehrs in der Gemeinschaft beeinträchtigen. Von besonderer Bedeutung ist die Harmonisierung des Inhalts der Sicherheitsvorschriften, der Sicherheitsbescheinigungen für Eisenbahnunternehmen, der Aufgaben und Funktionen der Sicherheitsbehörden sowie der Untersuchung von Unfällen.

- (3) Untergrundbahnen, Straßenbahnen und andere Stadt- und Regionalbahnen unterliegen in vielen Mitgliedstaaten kommunalen oder regionalen Sicherheitsvorschriften; sie werden häufig von kommunalen oder regionalen Behörden kontrolliert und unterliegen nicht den Anforderungen für die Interoperabilität oder die Erteilung von Genehmigungen in der Gemeinschaft. Ferner unterliegen Straßenbahnen häufig Sicherheitsvorschriften für den Straßenverkehr, so dass bei ihnen eine ausschließliche Anwendung von Eisenbahnsicherheitsvorschriften nicht möglich wäre. Aus diesen Gründen und gemäß dem Subsidiaritätsprinzip nach Artikel 5 des Vertrags sollte es den Mitgliedstaaten freistehen, derartige Stadtbahnen vom Geltungsbereich dieser Richtlinie auszunehmen.
- (4) Das Eisenbahnsystem in der Gemeinschaft verfügt generell über ein hohes Sicherheitsniveau, insbesondere im Vergleich zum Straßenverkehr. Das Sicherheitsniveau muss während der derzeitigen Umstrukturierungsphase aufrechterhalten werden, die die Selbstregulierung des Eisenbahnssektors zunehmend durch öffentliche Regulierung ersetzen wird. Die Sicherheit sollte in Übereinstimmung mit dem technischen und wissenschaftlichen Fortschritt und unter Berücksichtigung der Wettbewerbsfähigkeit der Eisenbahn, soweit nach vernünftigem Ermessen durchführbar, weiter verbessert werden.
- (5) Alle Betreiber des Eisenbahnsystems, Fahrwegbetreiber und Eisenbahnunternehmen sollten die volle Verantwortung für die Sicherheit ihres eigenen Systembereichs tragen. Wann immer dies zweckmäßig ist, sollten sie bei der Umsetzung von Maßnahmen zur Risikokontrolle zusammenarbeiten. Die Mitgliedstaaten sollten klar unterscheiden zwischen der unmittelbaren Verantwortung für die Sicherheit und der Aufgabe der Sicherheitsbehörden, die darin besteht, einen nationalen Regelungsrahmen zu schaffen und die Leistung der Betreiber zu überwachen.

<sup>(1)</sup> ABl. C 126 E vom 28.5.2002, S. 332.

<sup>(2)</sup> ABl. C 61 vom 14.3.2003, S. 131.

<sup>(3)</sup> ABl. C 66 vom 19.3.2003, S. 5.

<sup>(4)</sup> Stellungnahme des Europäischen Parlaments vom 14. Januar 2003 (noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht). Gemeinsamer Standpunkt des Rates vom 26. Juni 2003 und Entscheidung des Europäischen Parlaments vom ... (noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht).

<sup>(5)</sup> ABl. L 237 vom 24.8.1991, S. 25. Geändert durch die Richtlinie 2001/12/EG des Europäischen Parlaments und des Rates (ABl. L 75 vom 15.3.2001, S. 1).

<sup>(6)</sup> ABl. L 143 vom 27.6.1995, S. 70. Geändert durch die Richtlinie 2001/13/EG des Europäischen Parlaments und des Rates (ABl. L 75 vom 15.3.2001, S. 26).

<sup>(7)</sup> ABl. L 75 vom 15.3.2001, S. 29. Geändert durch die Entscheidung 2002/844/EG der Kommission (ABl. L 289 vom 26.10.2002, S. 30).

- (6) Die Richtlinie 96/48/EG des Rates vom 23. Juli 1996 über die Interoperabilität des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems <sup>(1)</sup> und die Richtlinie 2001/16/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 19. März 2001 über die Interoperabilität des konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystems <sup>(2)</sup> legen Sicherheitsanforderungen für die Teilsysteme des transeuropäischen Eisenbahnnetzes fest. Diese Richtlinien definieren jedoch keine gemeinsamen Anforderungen für das Gesamtsystem und enthalten keine näheren Bestimmungen zu Fragen der Regelung, des Managements und der Überwachung von Sicherheit. Werden teilsystembezogene Sicherheitsmindestniveaus durch technische Spezifikationen für die Interoperabilität (TSI) festgelegt, so wird es zunehmend von Bedeutung sein, auch Sicherheitsziele für das Gesamtsystem zu definieren.
- (7) Gemeinsame Sicherheitsziele (CST) und gemeinsame Sicherheitsmethoden (CSM) sollten schrittweise eingeführt werden, damit ein hohes Sicherheitsniveau gewährleistet und die Sicherheit, soweit dies nach vernünftigem Ermessen durchführbar ist, gegebenenfalls verbessert wird. Sie sollten ein Instrumentarium an die Hand geben, das eine Bewertung des Sicherheitsniveaus sowie der Leistung der Betreiber auf Gemeinschaftsebene und in den Mitgliedstaaten ermöglicht.
- (8) Informationen über die Sicherheit des Eisenbahnsystems sind kaum vorhanden und in der Regel nicht öffentlich zugänglich. Daher müssen gemeinsame Sicherheitsindikatoren (CSI) festgelegt werden, die die Beurteilung der Systemkonformität im Hinblick auf die CST ermöglichen und die Überwachung des Sicherheitsniveaus der Eisenbahn vereinfachen. Während eines Übergangszeitraums können jedoch nationale Definitionen in Bezug auf die CSI weiterhin Anwendung finden; daher sollte bei der Abfassung der ersten Reihe von CST in gebührendem Maße berücksichtigt werden, wie weit die Entwicklung gemeinsamer Definitionen von CSI gediehen ist.
- (9) Die häufig auf nationalen technischen Normen basierenden einzelstaatlichen Sicherheitsvorschriften sollten schrittweise durch Vorschriften ersetzt werden, denen gemeinsame Normen zugrunde liegen, die in TSI festgelegt sind. Neue einzelstaatliche Vorschriften sollten mit dem Gemeinschaftsrecht im Einklang stehen und den Übergang zu einem gemeinsamen Eisenbahnsicherheitskonzept erleichtern. Daher sollten alle Beteiligten konsultiert werden, bevor ein Mitgliedstaat eine einzelstaatliche Sicherheitsvorschrift festlegt, die ein höheres Sicherheitsniveau vorschreibt, als in den CST festgelegt ist. Falls sich diese Vorschrift auf Eisenbahnunternehmen aus anderen Mitgliedstaaten auswirken könnte, sollte der Entwurf der neuen Vorschrift der Kommission notifiziert werden.
- (10) Die Entwicklung von CST, CSM und CSI sowie die Notwendigkeit, die Verwirklichung eines gemeinsamen Eisenbahnsicherheitskonzepts zu erleichtern, erfordern technische Unterstützung auf Gemeinschaftsebene. Die durch die Verordnung (EG) Nr. .../2003 des Europäischen Parlaments und des Rates <sup>(3)</sup> errichtete Europäische Eisenbahnagentur wird eingerichtet, um Empfehlungen zu CST, CSM und CSI sowie in Bezug auf weitere Harmonisierungsmaßnahmen auszusprechen und die Entwicklung der Eisenbahnsicherheit in der Gemeinschaft zu überwachen.
- (11) Bei der Erfüllung ihrer Aufgaben und Zuständigkeiten sollten die Fahrwegbetreiber und Eisenbahnunternehmen ein Sicherheitsmanagementsystem umsetzen, das gemeinschaftliche Anforderungen erfüllt und gemeinsame Elemente enthält. Die Sicherheit sowie die Umsetzung des Sicherheitsmanagementsystems betreffende Informationen sollten der Sicherheitsbehörde des betreffenden Mitgliedstaats übermittelt werden.
- (12) Das Sicherheitsmanagementsystem sollte die Tatsache berücksichtigen, dass die Richtlinie 89/391/EWG des Rates vom 12. Juni 1989 über die Durchführung von Maßnahmen zur Verbesserung der Sicherheit und des Gesundheitsschutzes der Arbeitnehmer bei der Arbeit <sup>(4)</sup> sowie die einschlägigen Einzelrichtlinien im Hinblick auf den Gesundheitsschutz und die Sicherheit der im Eisenbahnverkehr beschäftigten Arbeitnehmer uneingeschränkt Anwendung finden. Das Sicherheitsmanagementsystem sollte auch die Richtlinie 96/49/EG des Rates vom 23. Juli 1996 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten für die Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter <sup>(5)</sup> berücksichtigen.
- (13) Zur Gewährleistung eines hohen Sicherheitsniveaus im Eisenbahnverkehr und gleicher Bedingungen für alle Eisenbahnunternehmen sollten sie denselben Sicherheitsanforderungen unterliegen. Mit der Sicherheitsbescheinigung sollte nachgewiesen werden, dass das Eisenbahnunternehmen ein Sicherheitsmanagementsystem eingeführt hat und in der Lage ist, die einschlägigen Sicherheitsnormen und -vorschriften einzuhalten. Bei grenzüberschreitenden Verkehrsdiensten sollte es genügen, das Sicherheitsmanagementsystem in einem Mitgliedstaat zu genehmigen und der Genehmigung Gemeinschaftsgeltung zu verleihen. Dagegen sollte die Einhaltung nationaler Vorschriften in jedem Mitgliedstaat Gegenstand einer zusätzlichen Bescheinigung sein. Das Endziel sollte die Schaffung einer gemeinsamen Sicherheitsbescheinigung mit Gemeinschaftsgeltung sein.
- (14) Zusätzlich zu den in der Sicherheitsbescheinigung festgelegten Sicherheitsanforderungen müssen zugelassene Eisenbahnunternehmen die mit dem Gemeinschaftsrecht zu vereinbarenden und in nichtdiskriminierender Weise angewandten Bestimmungen des einzelstaatlichen Rechts betreffend Gesundheit, Sicherheit und Sozialbedingungen, einschließlich der gesetzlichen Bestimmungen über die Lenkzeiten, und die Rechte der Arbeitnehmer und Verbraucher gemäß den Artikeln 6 und 12 der Richtlinie 95/18/EG beachten.
- (15) Jeder Fahrwegbetreiber trägt die Hauptverantwortung für die Sicherheit der Auslegung, der Instandhaltung und des Betriebs seines Schienennetzes. Parallel zur Sicherheitsbescheinigung für Eisenbahnunternehmen sollte der Fahrwegbetreiber einer Sicherheitsgenehmigung der Sicherheitsbehörde in Bezug auf sein Sicherheitsmanagementsystem und andere Bestimmungen zur Einhaltung der Sicherheitsanforderungen bedürfen.

<sup>(1)</sup> ABl. L 235 vom 17.9.1996, S. 6.

<sup>(2)</sup> ABl. L 110 vom 20.4.2001, S. 1.

<sup>(3)</sup> ABl. L ...

<sup>(4)</sup> ABl. L 183 vom 29.6.1989, S. 1.

<sup>(5)</sup> ABl. L 235 vom 17.9.1996, S. 25. Zuletzt geändert durch die Richtlinie 2003/29/EG der Kommission (ABl. L 90 vom 8.4.2003, S. 47).

- (16) Die Mitgliedstaaten sollten sich darum bemühen, Eisenbahnunternehmen, die einen Marktzugang beantragen, zu unterstützen. Sie sollten insbesondere Informationen bereitstellen und Anträge auf eine Sicherheitsbescheinigung umgehend bearbeiten. Für Eisenbahnunternehmen im grenzüberschreitenden Verkehr ist es wichtig, dass in den einzelnen Mitgliedstaaten ähnliche Verfahren gelten. Obwohl die Sicherheitsbescheinigung für absehbare Zeit nationale Elemente beinhalten wird, sollte dennoch die Möglichkeit bestehen, die gemeinsamen Elemente zu harmonisieren und die Erstellung einer gemeinsamen Vorlage zu erleichtern.
- (17) Die Zulassung von Zugpersonal und die Zulassung zur Inbetriebnahme von in Betrieb befindlichen Fahrzeugen für die einzelnen nationalen Eisenbahnnetze stellen für neue Unternehmen häufig ein unüberwindbares Hindernis dar. Die Mitgliedstaaten sollten sicherstellen, dass die Möglichkeiten für die Schulung und Zulassung von Zugpersonal, die zur Erfüllung der Anforderungen der nationalen Vorschriften erforderlich sind, den Eisenbahnunternehmen, die eine Sicherheitsbescheinigung beantragen, zur Verfügung stehen. Für die Zulassung zur Inbetriebnahme von in Betrieb befindlichen Fahrzeugen sollte ein gemeinsames Verfahren festgelegt werden.
- (18) Als Bestandteil des neuen gemeinsamen Regelungsrahmens für die Eisenbahnsicherheit sollten in allen Mitgliedstaaten nationale Behörden für die Regelung und Überwachung der Eisenbahnsicherheit eingerichtet werden. Zur Erleichterung ihrer Zusammenarbeit auf Gemeinschaftsebene sollte ihnen derselbe Mindestumfang an Aufgaben und Zuständigkeiten übertragen werden. Den nationalen Sicherheitsbehörden sollte ein hohes Maß an Unabhängigkeit zukommen. Sie sollten ihre Aufgaben auf offene und nichtdiskriminierende Weise wahrnehmen, um so die Schaffung eines einheitlichen Eisenbahnsystems in der Gemeinschaft zu unterstützen; sie sollten ferner ihre Entscheidungskriterien miteinander abstimmen, insbesondere in Bezug auf die Ausstellung von Sicherheitsbescheinigungen für Eisenbahnunternehmen im grenzüberschreitenden Verkehr.
- (19) Schwere Eisenbahnunglücke geschehen selten. Sie können jedoch verheerende Folgen haben und in der Öffentlichkeit zu Bedenken hinsichtlich der Sicherheit des Eisenbahnsystems führen. Alle derartigen Unfälle sollten deshalb unter dem Sicherheitsaspekt untersucht werden, um erneute Unfälle zu vermeiden, und die Untersuchungsergebnisse sollten veröffentlicht werden. Andere Unfälle und Störungen könnten erste wichtige Anzeichen für schwere Unfälle sein und sollten bei Bedarf ebenfalls Gegenstand einer Sicherheitsuntersuchung sein.
- (20) Eine Sicherheitsuntersuchung sollte unabhängig von der gerichtlichen Untersuchung ein und desselben Ereignisses durchgeführt werden, wobei Zugang zu Beweismaterial und Zeugen gewährt werden sollte. Sie sollte von einer ständigen Stelle durchgeführt werden, die von den Akteuren des Eisenbahnsektors unabhängig ist. Die Funktionsweise dieser Stelle sollte dergestalt sein, dass jeglicher Interessenskonflikt und jede mögliche Verwicklung in die Ursachen der untersuchten Ereignisse vermieden wird; insbesondere darf es keine negativen Auswirkungen auf ihre funktionelle Unabhängigkeit geben, wenn in organisatorischer und rechtlicher Hinsicht eine enge Beziehung zu der für den Eisenbahnsektor zuständigen nationalen Sicherheitsbehörde oder Regulierungsstelle besteht. Ihre Untersuchungen sollten mit größtmöglicher Offenheit durchgeführt werden. Die Untersuchungsstelle sollte für jedes Ereignis ein zuständiges Untersuchungsteam zusammenstellen, das für die Ermittlung von Auslösern und Ursachen des Ereignisses die nötige Sachkenntnis besitzt.
- (21) Die Untersuchungsberichte sowie alle Erkenntnisse und Empfehlungen stellen eine wichtige Informationsquelle für die weitere Verbesserung der Eisenbahnsicherheit dar und sollten auf Gemeinschaftsebene öffentlich zugänglich gemacht werden. Sicherheitsempfehlungen sollten von denjenigen, an die sie gerichtet sind, beachtet werden, und Folgemaßnahmen sollten der Untersuchungsstelle gemeldet werden.
- (22) Da die Ziele der beabsichtigten Maßnahmen, nämlich die Koordinierung von Aktivitäten der Mitgliedstaaten zu dem Zweck, die Sicherheit zu regeln und zu überwachen, Unfälle zu untersuchen und auf Gemeinschaftsebene gemeinsame Sicherheitsziele, gemeinsame Sicherheitsmethoden, gemeinsame Sicherheitsindikatoren und gemeinsame Anforderungen für Sicherheitsbescheinigungen festzulegen, auf Ebene der Mitgliedstaaten nicht ausreichend erreicht werden können und daher wegen des Umfangs der Maßnahmen besser auf Gemeinschaftsebene zu erreichen sind, 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 Richtlinie nicht über das für die Erreichung dieser Ziele erforderliche Maß hinaus.
- (23) Die zur Durchführung dieser Richtlinie erforderlichen Maßnahmen sollten gemäß dem Beschluss 1999/468/EG des Rates vom 28. Juni 1999 zur Festlegung der Modalitäten für die Ausübung der der Kommission übertragenen Durchführungsbefugnisse<sup>(1)</sup> erlassen werden.
- (24) Ziel dieser Richtlinie ist, die einschlägigen Gemeinschaftsvorschriften zur Eisenbahnsicherheit neu zu ordnen und zusammenzuführen. Folglich sollten die zuvor in der Richtlinie 2001/14/EG festgelegten Bestimmungen über die Sicherheitsbescheinigung für Eisenbahnunternehmen aufgehoben und sämtliche Verweise auf die Sicherheitsbescheinigung gestrichen werden. Die Richtlinie 95/18/EG enthielt Sicherheitsanforderungen an das Personal und die Fahrzeuge, die durch die Bestimmungen über die Sicherheitsbescheinigung der vorliegenden Richtlinie abgedeckt sind und somit nicht länger Bestandteil der Anforderungen an die Erteilung von Genehmigungen sein sollten. Ein zugelassenes Eisenbahnunternehmen sollte über eine Sicherheitsbescheinigung verfügen, um Zugang zur Eisenbahninfrastruktur zu erhalten.
- (25) Die Mitgliedstaaten sollten für Verstöße gegen diese Richtlinie Sanktionen festlegen und sicherstellen, dass diese Sanktionen angewandt werden. Die Sanktionen müssen wirksam, verhältnismäßig und abschreckend sein —

(1) ABl. L 184 vom 17.7.1999, S. 23.

HABEN FOLGENDE RICHTLINIE ERLASSEN:

## KAPITEL I

### EINLEITENDE BESTIMMUNGEN

#### Artikel 1

##### Zweck

Mit dieser Richtlinie soll die Entwicklung und Verbesserung der Eisenbahnsicherheit in der Gemeinschaft durch folgende Maßnahmen gewährleistet werden:

- a) Harmonisierung der Regulierungsstruktur in den Mitgliedstaaten;
- b) Bestimmung der Zuständigkeiten der einzelnen Akteure;
- c) Entwicklung gemeinsamer Sicherheitsziele und gemeinsamer Sicherheitsmethoden;
- d) Erfordernis der Einrichtung einer Sicherheitsbehörde und einer Stelle für die Untersuchung von Unfällen und Störungen in allen Mitgliedstaaten;
- e) Festlegung gemeinsamer Grundsätze für das Sicherheitsmanagement sowie die Regelung und Überwachung der Eisenbahnsicherheit.

#### Artikel 2

##### Geltungsbereich

1. Diese Richtlinie gilt für das Eisenbahnsystem in den Mitgliedstaaten, das in Teilsysteme für strukturbezogene und betriebsbezogene Bereiche untergliedert werden kann. Sie umfasst für das Gesamtsystem geltende Sicherheitsanforderungen, die auch das sichere Management von Infrastruktur und Verkehrsbetrieb sowie das Zusammenwirken von Eisenbahnunternehmen und Fahrwegbetreibern betreffen.

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

- a) Untergrundbahnen, Straßenbahnen und andere Stadt- und Regionalbahnen;
- b) Netze, die vom übrigen Eisenbahnsystem funktional getrennt sind und die nur für die Personenbeförderung im örtlichen Verkehr, Stadt- oder Vorortverkehr genutzt werden, sowie Eisenbahnunternehmen, die ausschließlich derartige Netze nutzen;
- c) Eisenbahninfrastrukturen in Privateigentum, die vom Eigentümer ausschließlich zur Nutzung für den eigenen Güterverkehr unterhalten werden.

#### Artikel 3

##### Begriffsbestimmungen

Im Sinne dieser Richtlinie bezeichnet der Ausdruck

- a) „Eisenbahnsystem“ die Gesamtheit der Teilsysteme für strukturbezogene und betriebsbezogene Bereiche gemäß

den Richtlinien 96/48/EG und 2001/16/EG sowie die Steuerung und den Betrieb des Gesamtsystems;

- b) „Fahrwegbetreiber“ jede Stelle oder jedes Unternehmen, die/ das gemäß Artikel 3 der Richtlinie 91/440/EWG insbesondere für die Einrichtung und die Unterhaltung von Eisenbahninfrastruktur oder Teilen davon zuständig ist; dies kann auch die Steuerung der Betriebsleit- und Sicherheitssysteme der Infrastruktur beinhalten. Die Funktionen des Fahrwegbetreibers in einem Schienennetz oder in Teilen davon können anderen Stellen oder Unternehmen übertragen werden;
- c) „Eisenbahnunternehmen“ die Eisenbahnunternehmen im Sinne der Richtlinie 2001/14/EG sowie jedes öffentliche oder private Unternehmen, dessen Tätigkeit im Erbringen von Eisenbahnverkehrsleistungen zur Beförderung von Gütern und/oder Personen besteht, wobei dieses Unternehmen die Traktion sicherstellen muss; dies schließt auch Unternehmen ein, die ausschließlich die Traktion sicherstellen;
- d) „technische Spezifikation für die Interoperabilität (TSI)“ die Spezifikationen, die für jedes Teilsystem oder Teile davon im Hinblick auf die Erfüllung der grundlegenden Anforderungen und die Gewährleistung der Interoperabilität des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems und des konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystems im Sinne der Richtlinie 96/48/EG und der Richtlinie 2001/16/EG gelten;
- e) „gemeinsame Sicherheitsziele (CST)“ die — in Form von Kriterien für die Risikoakzeptanz ausgedrückten — Sicherheitsniveaus, die die einzelnen Bereiche des Eisenbahnsystems (wie das konventionelle Eisenbahnsystem, das Hochgeschwindigkeitsbahnsystem, lange Eisenbahntunnel oder Strecken, die ausschließlich für den Güterverkehr genutzt werden) und das Gesamtsystem mindestens erreichen müssen;
- f) „gemeinsame Sicherheitsmethoden (CSM)“ die zu entwickelnden Methoden zur Beschreibung der Art und Weise, wie die Sicherheitsniveaus, die Erreichung der Sicherheitsziele und die Einhaltung der anderen Sicherheitsanforderungen beurteilt werden;
- g) „Sicherheitsbehörde“ die nationale Stelle, die mit den Aufgaben in Bezug auf die Eisenbahnsicherheit im Sinne dieser Richtlinie betraut ist, oder eine binationale Stelle, die von Mitgliedstaaten mit diesen Aufgaben betraut ist, um eine einheitliche Sicherheitsordnung für spezialisierte grenzüberschreitende Infrastrukturen zu gewährleisten;
- h) „nationale Sicherheitsvorschriften“ alle auf Ebene der Mitgliedstaaten erlassenen Vorschriften, die Anforderungen an die Eisenbahnsicherheit enthalten und für mehr als ein Eisenbahnunternehmen gelten, unabhängig davon, welche Stelle diese Vorschriften erlässt;
- i) „Sicherheitsmanagementsystem“ die von einem Fahrwegbetreiber oder einem Eisenbahnunternehmen eingerichtete Organisation und die von ihm getroffenen Vorkehrungen, die die sichere Steuerung seiner Betriebsabläufe gewährleisten;

- j) „Untersuchungsbeauftragter“ eine Person, die für die Organisation, Durchführung und Beaufsichtigung einer Untersuchung zuständig ist;
- k) „Unfall“ ein unerwünschtes oder unbeabsichtigtes plötzliches Ereignis oder eine besondere Verkettung derartiger Ereignisse, die schädliche Folgen haben; Unfälle werden in folgende Kategorien eingeteilt: Kollisionen, Entgleisungen, Unfälle auf Bahnübergängen, Unfälle mit Personenschäden, die von in Bewegung befindlichen Fahrzeugen verursacht wurden, Brände und sonstige Unfälle;
- l) „schwerer Unfall“ Zugkollisionen oder Zugentgleisungen mit mindestens einem Todesopfer oder mindestens fünf schwer Verletzten oder mit beträchtlichem Schaden für die Fahrzeuge, Infrastruktur oder Umwelt sowie sonstige vergleichbare Unfälle mit offensichtlichen Auswirkungen auf die Regelung der Eisenbahnsicherheit oder das Sicherheitsmanagement; „beträchtlicher Schaden“ bedeutet, dass die Kosten von der Untersuchungsstelle unmittelbar auf insgesamt mindestens 2 Mio. EUR veranschlagt werden können;
- m) „Störung“ ein anderes Ereignis als einen Unfall oder schweren Unfall, das mit dem Betrieb eines Zuges zusammenhängt und den sicheren Betrieb beeinträchtigt;
- n) „Untersuchung“ ein Verfahren zum Zweck der Verhütung von Unfällen und Störungen, das die Sammlung und Auswertung von Informationen, die Erarbeitung von Schlussfolgerungen einschließlich der Feststellung der Ursachen und gegebenenfalls die Abgabe von Sicherheitsempfehlungen umfasst;
- o) „Ursachen“ Handlungen, Unterlassungen, Ereignisse oder Umstände oder eine Kombination dieser Faktoren, die zu einem Unfall oder einer Störung geführt haben;
- p) „Agentur“ die Europäische Eisenbahnagentur, d. h. die Gemeinschaftsagentur für Sicherheit und Interoperabilität im Eisenbahnverkehr;
- q) „benannte Stellen“ die Stellen, die gemäß den Richtlinien 96/48/EG und 2001/16/EG damit betraut sind, die Konformität oder die Gebrauchstauglichkeit der Interoperabilitätskomponenten zu bewerten oder das EG-Prüfverfahren für Teilsysteme durchzuführen;
- r) „Interoperabilitätskomponenten“ in den Richtlinien 96/48/EG und 2001/16/EG bestimmte Bauteile, Bauteilgruppen, Unterbaugruppen oder komplette Materialbaugruppen, die in ein Teilsystem eingebaut sind oder eingebaut werden sollen und von denen die Interoperabilität des Hochgeschwindigkeitsbahnsystems oder des konventionellen Eisenbahnsystems direkt oder indirekt abhängt. Der Begriff „Komponenten“ umfasst sowohl materielle als auch immaterielle Produkte wie Software.

## KAPITEL II

### ENTWICKLUNG UND MANAGEMENT DER SICHERHEIT

#### Artikel 4

#### Entwicklung und Verbesserung der Eisenbahnsicherheit

- (1) Die Mitgliedstaaten sorgen dafür, dass die Eisenbahnsicherheit allgemein aufrechterhalten und, soweit dies nach ver-

nünftigem Ermessen durchführbar ist, kontinuierlich verbessert wird, wobei die Entwicklung des Gemeinschaftsrechts sowie der technische und wissenschaftliche Fortschritt berücksichtigt werden und die Verhütung schwerer Unfälle Vorrang erhält.

Die Mitgliedstaaten sorgen dafür, dass Sicherheitsvorschriften auf offene und nichtdiskriminierende Weise festgelegt, angewandt und durchgesetzt werden, und fördern so die Entwicklung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnverkehrssystems.

- (2) Die Mitgliedstaaten sorgen dafür, dass die Haftung für den sicheren Betrieb des Eisenbahnsystems und die Begrenzung der damit verbundenen Risiken den Fahrwegbetreibern und den Eisenbahnunternehmen auferlegt wird, indem diese verpflichtet werden, die erforderlichen Maßnahmen zur Risikobegrenzung — gegebenenfalls in gegenseitiger Zusammenarbeit — durchzuführen, nationale Sicherheitsvorschriften und -normen anzuwenden und ein Sicherheitsmanagement im Sinne dieser Richtlinie einzuführen.

Unbeschadet einer zivilrechtlichen Haftung nach den Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten haftet jeder Fahrwegbetreiber und jedes Eisenbahnunternehmen für den ihn betreffenden Systembereich und dessen sicheren Betrieb, einschließlich der Materialbeschaffung und der Vergabe von Dienstleistungsaufträgen, gegenüber Benutzern, Kunden und Dritten.

#### Artikel 5

#### Gemeinsame Sicherheitsindikatoren

- (1) Um die Bewertung in Bezug auf die Verwirklichung der CST zu erleichtern und die allgemeine Entwicklung der Eisenbahnsicherheit zu verfolgen, tragen die Mitgliedstaaten über die Jahresberichte der Sicherheitsbehörden gemäß Artikel 18 Informationen über gemeinsame Sicherheitsindikatoren (CSI) zusammen.

Das erste Bezugsjahr für die CSI ist ... (\*), für die im darauf folgenden Jahr der Jahresbericht vorzulegen ist.

Die CSI werden gemäß Anhang I festgelegt.

- (2) Anhang I wird vor dem ... (\*\*), nach dem in Artikel 27 Absatz 2 genannten Verfahren überarbeitet, um insbesondere gemeinsame Definitionen für die CSI und gemeinsame Methoden für die Unfallkostenberechnung hinzuzufügen.

#### Artikel 6

#### Gemeinsame Sicherheitsmethoden

- (1) Eine erste Reihe von CSM, die sich zumindest auf die in Absatz 3 Buchstabe a) genannten Methoden erstrecken, wird von der Kommission vor dem ... (\*\*\*) nach dem in Artikel 27 Absatz 2 genannten Verfahren erlassen. Sie wird im *Amtsblatt der Europäischen Union* veröffentlicht.

(\*) Zwei Jahre nach Inkrafttreten dieser Richtlinie.

(\*\*) Fünf Jahre nach Inkrafttreten dieser Richtlinie.

(\*\*\*) Vier Jahre nach Inkrafttreten dieser Richtlinie.

Eine zweite Reihe von CSM, die sich auf die übrigen in Absatz 3 genannten Methoden erstrecken, wird von der Kommission vor dem ... (\*) nach dem in Artikel 27 Absatz 2 genannten Verfahren erlassen. Sie wird im *Amtsblatt der Europäischen Union* veröffentlicht.

(2) Die Agentur erstellt CSM-Entwürfe und Entwürfe überarbeiteter CSM aufgrund von Aufträgen, die nach dem in Artikel 27 Absatz 2 genannten Verfahren erteilt werden.

Die CSM-Entwürfe beruhen auf einer Untersuchung der in den Mitgliedstaaten bestehenden Methoden.

(3) In den CSM wird beschrieben, wie das Sicherheitsniveau, die Erreichung der Sicherheitsziele und die Einhaltung der anderen Sicherheitsanforderungen beurteilt werden; dazu werden folgende Verfahren erarbeitet und festgelegt:

- a) Methoden für die Evaluierung und Bewertung von Risiken,
- b) Methoden für die Konformitätsbewertung in Bezug auf die Anforderungen der nach den Artikeln 10 und 11 erteilten Sicherheitsbescheinigungen und Sicherheitsgenehmigungen und,
- c) soweit sie noch nicht von TSI erfasst werden, Methoden zur Überprüfung, ob die strukturbezogenen Teilsysteme des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems und des konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystems gemäß den einschlägigen grundlegenden Anforderungen betrieben und instand gehalten werden.

(4) Die CSM werden regelmäßig nach dem in Artikel 27 Absatz 2 genannten Verfahren überarbeitet, wobei die bei ihrer Anwendung gewonnenen Erfahrungen, die allgemeine Entwicklung der Eisenbahnsicherheit sowie die in Artikel 4 Absatz 1 niedergelegten Verpflichtungen der Mitgliedstaaten zu berücksichtigen sind.

(5) Die Mitgliedstaaten nehmen alle Änderungen an ihren nationalen Sicherheitsvorschriften vor, die aufgrund des Erlasses von CSM und überarbeiteten CSM erforderlich sind.

#### Artikel 7

##### Gemeinsame Sicherheitsziele

(1) Die CST werden nach den in diesem Artikel vorgesehenen Verfahren entwickelt, erlassen und überarbeitet.

(2) Die Agentur erstellt CST-Entwürfe und Entwürfe überarbeiteter CST aufgrund von Aufträgen, die nach dem in Artikel 27 Absatz 2 genannten Verfahren erteilt werden.

(3) Die erste Reihe von CST-Entwürfen beruht auf einer Untersuchung der bestehenden Ziele und sicherheitsbezogenen Leistungsfähigkeit in den Mitgliedstaaten und gewährleistet, dass die bestehende sicherheitsbezogene Leistungsfähigkeit des Eisenbahnsystems in keinem Mitgliedstaat verringert wird. Sie wird von der Kommission vor dem ... (\*\*) nach dem in Artikel 27 Absatz 2 genannten Verfahren erlassen und im *Amtsblatt der Europäischen Union* veröffentlicht.

(\*) Sechs Jahre nach Inkrafttreten dieser Richtlinie.

(\*\*) Fünf Jahre nach Inkrafttreten dieser Richtlinie.

Die zweite Reihe von CST-Entwürfen beruht auf den Erfahrungen, die mit der ersten Reihe von CST und deren Umsetzung gewonnen wurden. Sie tragen allen vorrangigen Bereichen Rechnung, in denen die Sicherheit verbessert werden muss. Sie werden von der Kommission vor dem ... (\*\*\*) nach dem in Artikel 27 Absatz 2 genannten Verfahren erlassen und im *Amtsblatt der Europäischen Union* veröffentlicht.

Alle Vorschläge für Entwürfe von CST und überarbeitete CST spiegeln die in Artikel 4 Absatz 1 niedergelegten Verpflichtungen der Mitgliedstaaten wider. Diese Vorschläge enthalten eine Bewertung der absehbaren Kosten und des absehbaren Nutzens, wobei ihre voraussichtlichen Auswirkungen auf alle betroffenen Betreiber und Wirtschaftsbeteiligten und ihre Auswirkungen auf die gesellschaftliche Risikoakzeptanz angegeben werden. Erforderlichenfalls enthalten sie einen Zeitplan für die schrittweise Umsetzung, damit insbesondere die Art und der Umfang der für ihre Umsetzung erforderlichen Investitionen berücksichtigt werden. In den Vorschlägen werden mögliche Auswirkungen auf die TSI für die einzelnen Teilsysteme untersucht und gegebenenfalls Vorschläge für sich daraus ergebende Änderungen der TSI unterbreitet.

(4) Die CST legen die Sicherheitsniveaus fest, die die einzelnen Bereiche des Eisenbahnsystems und das Gesamtsystem in jedem Mitgliedstaat mindestens erreichen müssen; sie werden in Form von Kriterien für die Akzeptanz folgender Risiken ausgedrückt:

- a) individuelle Risiken für Fahrgäste, Bedienstete einschließlich des Personals von Auftragnehmern, Benutzer von Bahnübergängen und sonstige Personen sowie, unbeschadet der geltenden nationalen und internationalen Haftungsregeln, individuelle Risiken für Unbefugte auf Eisenbahnanlagen;
- b) gesellschaftliche Risiken.

(5) Die CST werden regelmäßig nach dem in Artikel 27 Absatz 2 genannten Verfahren überarbeitet, wobei die allgemeine Entwicklung der Eisenbahnsicherheit zu berücksichtigen ist.

(6) Die Mitgliedstaaten nehmen alle erforderlichen Änderungen ihrer nationalen Sicherheitsvorschriften vor, damit zumindest die CST und die überarbeiteten CST nach Maßgabe der für sie geltenden Umsetzungszeitpläne erreicht werden. Sie notifizieren der Kommission die betreffenden Vorschriften gemäß Artikel 8 Absatz 3.

#### Artikel 8

##### Nationale Sicherheitsvorschriften

(1) Die Mitgliedstaaten legen verbindliche nationale Sicherheitsvorschriften fest und sorgen dafür, dass diese veröffentlicht und allen Fahrwegbetreibern, Eisenbahnunternehmen und den Antragstellern einer Sicherheitsbescheinigung oder einer Sicherheitsgenehmigung zur Verfügung gestellt werden.

(2) Die Mitgliedstaaten notifizieren der Kommission vor dem ... (\*\*\*\*) alle einschlägigen geltenden nationalen Sicherheitsvorschriften gemäß Anhang II unter Angabe ihres Anwendungsbereichs.

(\*\*\*) Sieben Jahre nach Inkrafttreten dieser Richtlinie.

(\*\*\*\*) Zwölf Monate nach Inkrafttreten dieser Richtlinie.

Die Notifizierung enthält darüber hinaus Angaben über den wesentlichen Inhalt der Vorschriften mit Verweisen auf die Rechtstexte, die Art der Rechtsakte und die jeweilige Stelle oder Organisation, die für deren Veröffentlichung zuständig ist.

(3) Die Mitgliedstaaten notifizieren der Kommission unverzüglich alle Änderungen an den notifizierten nationalen Sicherheitsvorschriften und alle möglicherweise angenommenen neuen Sicherheitsvorschriften, sofern die betreffenden Vorschriften nicht ausschließlich die Anwendung von TSI betreffen.

(4) Ein Mitgliedstaat kann nach der Annahme der CST eine neue nationale Sicherheitsvorschrift einführen, die ein höheres Sicherheitsniveau als die CST vorschreibt. Vor der Annahme einer solchen Sicherheitsvorschrift konsultiert der Mitgliedstaat rechtzeitig alle betroffenen Parteien und unterrichtet die Kommission, die dem in Artikel 27 genannten Ausschuss den Entwurf der Sicherheitsvorschrift zur Stellungnahme vorlegt; die Stellungnahme wird nach dem in Artikel 27 Absatz 3 genannten Verfahren angenommen. Kann die Vorschrift die Tätigkeit von Eisenbahnunternehmen anderer Mitgliedstaaten in dem Gebiet des betroffenen Mitgliedstaats beeinträchtigen, so gilt das Notifizierungsverfahren des Absatzes 5.

(5) Der Mitgliedstaat übermittelt der Kommission den Entwurf der Sicherheitsvorschrift und legt die Gründe für deren Einführung dar.

Ist die Kommission der Auffassung, dass der Entwurf der Sicherheitsvorschrift mit den CSM oder mit dem Ziel, mindestens die CST zu erreichen, nicht vereinbar ist oder dass er ein Mittel zur willkürlichen Diskriminierung oder eine verschleierte Beschränkung des Eisenbahnbetriebs zwischen Mitgliedstaaten darstellt, so ergeht eine an den betreffenden Mitgliedstaat gerichtete Entscheidung nach dem in Artikel 27 Absatz 2 genannten Verfahren.

#### Artikel 9

##### Sicherheitsmanagementsysteme

(1) Die Fahrwegbetreiber und die Eisenbahnunternehmen führen ein Sicherheitsmanagementsystem ein, um sicherzustellen, dass das Eisenbahnsystem mindestens die CST erreichen kann, die in Artikel 8 und Anhang II genannten nationalen Sicherheitsvorschriften sowie die in den TSI festgelegten Sicherheitsanforderungen erfüllt und dass die einschlägigen Teile der CSM angewandt werden.

(2) Das Sicherheitsmanagementsystem erfüllt die Anforderungen und enthält die Elemente, die in Anhang III festgelegt sind, wobei der Art, dem Umfang und anderen Merkmalen der ausgeübten Tätigkeit Rechnung getragen wird. Es gewährleistet die Kontrolle aller Risiken, die mit der Tätigkeit des Fahrwegbetreibers oder Eisenbahnunternehmens, einschließlich Instandhaltungsarbeiten und der Materialbeschaffung sowie der Vergabe von Dienstleistungsaufträgen, verbunden sind. Unbeschadet geltender nationaler und internationaler Haftungsregeln berücksichtigt das Sicherheitsmanagementsystem, soweit angezeigt und angemessen, auch die sich aus der Tätigkeit anderer Beteiligter ergebenden Risiken.

(3) Das Sicherheitsmanagementsystem jedes Fahrwegbetreibers berücksichtigt die Folgen, die sich aus der betrieblichen

Tätigkeit verschiedener Eisenbahnunternehmen auf dem Netz ergeben, und gewährleistet, dass alle Eisenbahnunternehmen im Einklang mit den TSI, den nationalen Sicherheitsvorschriften und den Anforderungen ihrer Sicherheitsbescheinigung tätig sein können. Es wird ferner mit dem Ziel entwickelt, die Notfallverfahren des Fahrwegbetreibers mit allen Eisenbahnunternehmen, die seine Infrastruktur nutzen, zu koordinieren.

(4) Alle Fahrwegbetreiber und Eisenbahnunternehmen legen der Sicherheitsbehörde jedes Jahr vor dem 30. Juni einen Sicherheitsbericht vor, der sich auf das vorangegangene Kalenderjahr bezieht. Dieser Sicherheitsbericht beinhaltet Folgendes:

- a) Angaben darüber, wie die unternehmensbezogenen Sicherheitsziele erreicht werden, sowie die Ergebnisse der Sicherheitspläne;
- b) die Entwicklung von nationalen Sicherheitsindikatoren und den in Anhang I festgelegten CSI, sofern dies für die berichtende Organisation von Belang ist;
- c) die Ergebnisse interner Sicherheitsprüfungen;
- d) Angaben über Mängel und Störungen des Eisenbahn- bzw. des Infrastrukturbetriebs, die für die Sicherheitsbehörde von Bedeutung sein können.

#### KAPITEL III

##### SICHERHEITSBESCHEINIGUNG UND -GENEHMIGUNG

#### Artikel 10

##### Sicherheitsbescheinigungen

(1) Eisenbahnunternehmen benötigen für die Nutzung der Eisenbahninfrastruktur eine Sicherheitsbescheinigung nach diesem Kapitel. Die Sicherheitsbescheinigung kann für das gesamte Netz eines Mitgliedstaats oder nur für einen bestimmten Teil davon gelten.

Mit der Sicherheitsbescheinigung weist das Eisenbahnunternehmen nach, dass es ein Sicherheitsmanagementsystem eingeführt hat und die in den TSI und anderen einschlägigen Rechtsvorschriften der Gemeinschaft sowie in nationalen Sicherheitsvorschriften festgelegten Anforderungen erfüllen kann und damit in der Lage ist, Risiken zu kontrollieren und einen sicheren Verkehrsbetrieb auf dem Netz zu gewährleisten.

(2) Die Sicherheitsbescheinigung beinhaltet

- a) eine Bescheinigung über die Zulassung des Sicherheitsmanagementsystems des Eisenbahnunternehmens gemäß Artikel 9 und Anhang III und
- b) eine Bescheinigung über die Zulassung der Vorkehrungen, die das Eisenbahnunternehmen getroffen hat, um die besonderen Anforderungen für den sicheren Verkehrsbetrieb auf dem betreffenden Netz zu erfüllen. Zu den Anforderungen können die Anwendung der TSI und nationaler Sicherheitsvorschriften, die Zulassung von Bescheinigungen für das Personal und die Genehmigung der Inbetriebnahme der vom Eisenbahnunternehmen verwendeten Fahrzeuge zählen. Die Bescheinigung stützt sich auf die vom Eisenbahnunternehmen vorgelegten Unterlagen gemäß Anhang IV.

(3) Die Sicherheitsbehörde des Mitgliedstaats, in dem das Eisenbahnunternehmen seinen Betrieb zuerst aufnimmt, erteilt die Bescheinigung gemäß Absatz 2.

In der gemäß Absatz 2 erteilten Bescheinigung müssen die Art und der Umfang der erfassten Eisenbahnverkehrsdienste angegeben werden. Die gemäß Absatz 2 Buchstabe a) erteilte Bescheinigung ist für gleichwertige Eisenbahnverkehrsdienste in der gesamten Gemeinschaft gültig.

(4) Die Sicherheitsbehörde des Mitgliedstaats, in dem das Eisenbahnunternehmen die Aufnahme zusätzlicher Eisenbahnverkehrsdienste beabsichtigt, erteilt die gemäß Absatz 2 Buchstabe b) erforderliche zusätzliche nationale Bescheinigung.

(5) Die Sicherheitsbescheinigung wird auf Antrag des Eisenbahnunternehmens spätestens alle fünf Jahre erneuert. Sie wird vollständig oder teilweise aktualisiert, wenn sich die Art oder der Umfang des Betriebs wesentlich ändert.

Der Inhaber der Sicherheitsbescheinigung unterrichtet die zuständige Sicherheitsbehörde unverzüglich über alle wichtigen Änderungen der Bedingungen des einschlägigen Teils der Sicherheitsbescheinigung. Ferner unterrichtet er die zuständige Sicherheitsbehörde über die Einführung neuer Personalkategorien und neuer Fahrzeugarten.

Bei wesentlichen Änderungen des rechtlichen Rahmens im Bereich der Sicherheit kann die Sicherheitsbehörde die Überprüfung des einschlägigen Teils der Sicherheitsbescheinigung verlangen.

Stellt die Sicherheitsbehörde fest, dass der Inhaber der Sicherheitsbescheinigung die Bedingungen einer von ihr ausgestellten Bescheinigung nicht mehr erfüllt, so widerruft sie Teil a und/oder Teil b der Bescheinigung und begründet ihre Entscheidung. Die Sicherheitsbehörde, die eine nach Absatz 4 erteilte zusätzliche nationale Bescheinigung widerrufen hat, unterrichtet unverzüglich die Sicherheitsbehörde, die die Bescheinigung gemäß Absatz 2 Buchstabe a) erteilt hat, über ihre Entscheidung.

Ebenso muss die Sicherheitsbehörde eine Sicherheitsbescheinigung widerrufen, wenn sich herausstellt, dass der Inhaber der Sicherheitsbescheinigung diese im Verlauf des Jahres nach ihrer Erteilung nicht in der vorgesehenen Weise genutzt hat.

(6) Die Sicherheitsbehörde unterrichtet die Agentur binnen eines Monats über die Sicherheitsbescheinigungen gemäß Absatz 2 Buchstabe a), die erteilt, erneuert, geändert oder widerrufen wurden. Dabei werden der Name und die Anschrift des Eisenbahnunternehmens, das Ausgabedatum, der Geltungsbereich und die Gültigkeitsdauer der Sicherheitsbescheinigung sowie im Fall eines Widerrufs die Gründe für ihre Entscheidung angegeben.

(7) Die Agentur bewertet vor dem ... (\*) die Entwicklung der Sicherheitsbescheinigung und legt der Kommission einen Bericht mit Empfehlungen zu einer Strategie für den Übergang zu einer einzigen gemeinschaftlichen Sicherheitsbescheinigung vor. Unter Berücksichtigung dieser Empfehlungen wird die Kommission in geeigneter Weise tätig.

(\*) Fünf Jahre nach Inkrafttreten dieser Richtlinie.

## Artikel 11

### Sicherheitsgenehmigung für Fahrwegbetreiber

(1) Der Fahrwegbetreiber benötigt für die Verwaltung und den Betrieb einer Eisenbahninfrastruktur eine Sicherheitsgenehmigung der Sicherheitsbehörde des Mitgliedstaats, in dem er niedergelassen ist.

Die Sicherheitsgenehmigung beinhaltet

- a) eine Genehmigung über die Zulassung des Sicherheitsmanagementsystems des Fahrwegbetreibers gemäß Artikel 9 und Anhang III und
- b) eine Genehmigung über die Zulassung der Vorkehrungen, die der Fahrwegbetreiber getroffen hat, um die besonderen Anforderungen für eine sichere Auslegung, Instandhaltung und einen sicheren Betrieb der Eisenbahninfrastruktur zu erfüllen, wozu gegebenenfalls die Instandhaltung und der Betrieb des Verkehrssteuerungs- und Signalgebungssystems gehören.

(2) Die Sicherheitsgenehmigung wird auf Antrag des Fahrwegbetreibers spätestens alle fünf Jahre erneuert. Sie wird vollständig oder teilweise aktualisiert, wenn die Infrastruktur, die Signalgebung oder die Energieversorgung oder die Grundsätze für ihren Betrieb und ihre Instandhaltung wesentlich geändert werden. Der Inhaber der Sicherheitsbescheinigung unterrichtet die Sicherheitsbehörde unverzüglich über alle derartigen Änderungen.

Bei wesentlichen Änderungen des rechtlichen Rahmens im Bereich der Sicherheit kann die Sicherheitsbehörde die Überprüfung der Sicherheitsgenehmigung verlangen.

Stellt die Sicherheitsbehörde fest, dass ein Fahrwegbetreiber, der Inhaber einer Sicherheitsgenehmigung ist, die dafür geltenden Bedingungen nicht mehr erfüllt, so widerruft sie die Genehmigung und begründet ihre Entscheidung.

(3) Die Sicherheitsbehörde unterrichtet die Agentur binnen eines Monats über die Sicherheitsgenehmigungen, die erteilt, erneuert, geändert oder widerrufen wurden. Dabei werden der Name und die Anschrift des Fahrwegbetreibers, das Ausgabedatum, der Geltungsbereich und die Gültigkeitsdauer der Sicherheitsgenehmigung sowie, im Fall eines Widerrufs, die Gründe für ihre Entscheidung angegeben.

## Artikel 12

### Voraussetzungen für die Antragstellung

(1) Über Anträge auf eine Sicherheitsbescheinigung oder eine Sicherheitsgenehmigung entscheidet die Sicherheitsbehörde unverzüglich, spätestens jedoch vier Monate nach Vorlage aller notwendigen Informationen sowie aller von der Sicherheitsbehörde geforderten Zusatzinformationen. Werden vom Antragsteller Zusatzinformationen gefordert, so ist ihm dies umgehend mitzuteilen.

(2) Die Sicherheitsbehörde leistet bei der Erlangung von Sicherheitsbescheinigungen ausführliche Orientierungshilfe, um die Gründung neuer Eisenbahnunternehmen und die Antragstellung von Eisenbahnunternehmen aus anderen Mitgliedstaaten zu erleichtern. Sie erstellt eine Liste aller im Zusammenhang mit Artikel 10 Absatz 2 bestehenden Anforderungen und stellt den Antragstellern alle sachdienlichen Unterlagen zur Verfügung.

Besondere Orientierungshilfe erhalten jene Eisenbahnunternehmen, die für Dienste auf einem bestimmten Teil einer Infrastruktur eine Sicherheitsbescheinigung beantragen, wobei die für den betreffenden Teil geltenden Vorschriften im Einzelnen anzugeben sind.

(3) Ein Leitfaden, in dem die Anforderungen für Sicherheitsbescheinigungen aufgeführt und erläutert werden und der eine Liste der vorzulegenden Dokumente enthält, wird den Antragstellern kostenlos zur Verfügung gestellt. Alle Anträge auf Sicherheitsbescheinigungen sind in der von der Sicherheitsbehörde vorgeschriebenen Sprache vorzulegen.

### Artikel 13

#### Zugang zu Schulungsmöglichkeiten

(1) Die Mitgliedstaaten sorgen dafür, dass Eisenbahnunternehmen, die eine Sicherheitsbescheinigung beantragen, fairen und nichtdiskriminierenden Zugang zu Schulungsmöglichkeiten für Zugführer und Zugbegleiter erhalten, sofern derartige Schulungen für die Erfüllung von Anforderungen zur Erlangung der Sicherheitsbescheinigung notwendig sind.

Die angebotenen Schulungen müssen eine Vermittlung der erforderlichen Streckenkenntnisse, der Betriebsvorschriften und -verfahren, der Signalgebung und Zugsteuerung/Zugsicherung sowie der für die betreffenden Strecken geltenden Notfallverfahren umfassen.

Werden bei diesen Schulungen keine Prüfungen abgehalten und keine Zeugnisse ausgestellt, so sorgen die Mitgliedstaaten dafür, dass die Eisenbahnunternehmen entsprechende Zeugnisse erhalten können, falls diese für die Erlangung der Sicherheitsbescheinigung notwendig sind.

Die Sicherheitsbehörde sorgt dafür, dass die Schulungen und gegebenenfalls die Ausstellung von Zeugnissen mit den Sicherheitsanforderungen im Einklang stehen, die in TSI oder in nationalen Sicherheitsvorschriften nach Artikel 8 und Anhang II festgelegt sind.

(2) Werden die Schulungen ausschließlich von einem Eisenbahnunternehmen oder dem Fahrwegbetreiber angeboten, so sorgen die Mitgliedstaaten dafür, dass andere Eisenbahnunternehmen zu einem angemessenen und nichtdiskriminierenden Preis Zugang zu diesen Schulungen erhalten.

(3) In allen Fällen ist jedes Eisenbahnunternehmen und jeder Fahrwegbetreiber gemäß Artikel 9 und Anhang III für den Ausbildungsstand und die Qualifikationen seines mit sicherheitsrelevanten Aufgaben betrauten Personals verantwortlich.

### Artikel 14

#### Inbetriebnahme von in Betrieb befindlichen Fahrzeugen

(1) Fahrzeuge, die in einem Mitgliedstaat gemäß Artikel 10 Absatz 2 Buchstabe b) zur Inbetriebnahme zugelassen sind und von den betreffenden TSI nicht in vollem Umfang erfasst werden, werden von einem anderen Mitgliedstaat oder von anderen Mitgliedstaaten nach diesem Artikel zur Inbetriebnahme zuge-

lassen, falls dieser Mitgliedstaat oder diese Mitgliedstaaten eine Zulassung verlangen.

(2) Das Eisenbahnunternehmen, das in einem anderen Mitgliedstaat eine Zulassung zur Inbetriebnahme von Fahrzeugen beantragt, legt der zuständigen Sicherheitsbehörde eine technische Akte über die Fahrzeuge oder die Fahrzeugart vor und nennt den für das betreffende Netz vorgesehenen Verwendungszweck der Fahrzeuge. Diese Akte enthält folgende Angaben:

- a) einen Nachweis über die Zulassung der Fahrzeuge zur Inbetriebnahme in einem anderen Mitgliedstaat sowie Aufzeichnungen mit Angaben zu dem Betrieb, der Instandhaltung und gegebenenfalls technischen Änderungen, die nach der Zulassung durchgeführt wurden;
- b) relevante technische Daten, ein Instandhaltungsprogramm und Betriebsmerkmale, die die Sicherheitsbehörde anfordert und die für die Erteilung der zusätzlichen Zulassung erforderlich sind;
- c) einen Nachweis der technischen und betrieblichen Merkmale, der belegt, dass die Fahrzeuge mit der Energieversorgung, der Signalgebung und Zugsteuerung/Zugsicherung, der Spurweite, den Lichtraumprofilen der Infrastruktur, den maximal zulässigen Achslasten und anderen Betriebsgrößen kompatibel sind;
- d) für die Zulassung benötigte Informationen über Ausnahmen von nationalen Sicherheitsvorschriften sowie Nachweise, die sich auf Risikobewertungen stützen und belegen, dass die Zulassung der Fahrzeuge keine unangemessenen Risiken für das Netz mit sich bringt.

(3) Die Sicherheitsbehörde kann Probetriebe auf dem Netz verlangen, um die Kompatibilität mit den in Absatz 2 Buchstabe c) genannten beschränkenden Parametern zu überprüfen; in diesem Fall legt sie Umfang und Inhalt der Probetriebe fest.

(4) Über einen Antrag im Sinne dieses Artikels entscheidet die Sicherheitsbehörde unverzüglich, spätestens jedoch vier Monate nach Vorlage der vollständigen technischen Akte einschließlich der Unterlagen über die Probetriebe. Die Zulassungsbescheinigung kann einsatzspezifische Auflagen und andere Einschränkungen enthalten.

### Artikel 15

#### Harmonisierung von Sicherheitsbescheinigungen

(1) Über gemeinsame harmonisierte Anforderungen gemäß Artikel 10 Absatz 2 Buchstabe b) und Anhang IV sowie über ein gemeinsames Format für den Leitfaden für Antragsteller wird vor dem ... (\*) nach dem in Artikel 27 Absatz 2 genannten Verfahren entschieden.

(2) Die Agentur spricht im Rahmen eines Auftrags, der nach dem in Artikel 27 Absatz 2 genannten Verfahren erteilt wird, Empfehlungen zu gemeinsamen harmonisierten Anforderungen und zu einem gemeinsamen Format für den Leitfaden für Antragsteller aus.

(\*) Fünf Jahre nach Inkrafttreten dieser Richtlinie.

## KAPITEL IV

## Artikel 17

## SICHERHEITSBEHÖRDE

## Entscheidungsgrundsätze

## Artikel 16

## Aufgaben

- (1) Jeder Mitgliedstaat richtet eine Sicherheitsbehörde ein. Diese Behörde, bei der es sich um das für Verkehr zuständige Ministerium handeln kann, ist organisatorisch, rechtlich und in ihren Entscheidungen von Eisenbahnunternehmen, Fahrwegbetreibern, Antragstellern und Beschaffungsstellen unabhängig.
- (2) Die Sicherheitsbehörde wird mindestens mit folgenden Aufgaben betraut:
- a) Genehmigung der Inbetriebnahme der strukturbezogenen Teilsysteme des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems gemäß Artikel 14 der Richtlinie 96/48/EG und Überprüfung, ob diese entsprechend den einschlägigen grundlegenden Anforderungen betrieben und instand gehalten werden;
  - b) Genehmigung der Inbetriebnahme der strukturbezogenen Teilsysteme des konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystems gemäß Artikel 14 der Richtlinie 2001/16/EG und Überprüfung, ob diese entsprechend den einschlägigen grundlegenden Anforderungen betrieben und instand gehalten werden;
  - c) Überwachung, dass die Interoperabilitätskomponenten den grundlegenden Anforderungen nach Artikel 12 der Richtlinien 96/48/EG und 2001/16/EG genügen;
  - d) Genehmigung der Inbetriebnahme neuer und wesentlich geänderter Fahrzeuge, die noch nicht Gegenstand einer TSI sind;
  - e) Erteilung, Erneuerung, Änderung und Widerruf relevanter Teile der gemäß Artikel 10 bzw. 11 erteilten Sicherheitsbescheinigungen bzw. Sicherheitsgenehmigungen und Überprüfung, ob die darin enthaltenen Bedingungen und Anforderungen eingehalten werden und ob der Betrieb von Fahrwegbetreibern und Eisenbahnunternehmen mit den Anforderungen des Gemeinschafts- und des nationalen Rechts im Einklang steht;
  - f) Beobachtung, Förderung und gegebenenfalls Durchführung und Weiterentwicklung des rechtlichen Rahmens im Bereich der Sicherheit, einschließlich des Systems nationaler Sicherheitsvorschriften;
  - g) Überwachung, dass Fahrzeuge ordnungsgemäß registriert werden und dass die sicherheitsrelevanten Informationen in dem gemäß Artikel 14 der Richtlinie 96/48/EG sowie der Richtlinie 2001/16/EG eingerichteten nationalen Einstellungsregister zutreffen und dem neuesten Stand entsprechen.
- (3) Die in Absatz 2 genannten Aufgaben dürfen an Fahrwegbetreiber, Eisenbahnunternehmen oder Beschaffungsstellen weder übertragen noch als Auftrag vergeben werden.

(1) Die Arbeitsweise der Sicherheitsbehörde ist durch Offenheit, Nichtdiskriminierung und Transparenz gekennzeichnet. Insbesondere gibt sie allen Beteiligten Gelegenheit, sich zu äußern, und begründet sie ihre Entscheidungen.

Sie reagiert umgehend auf Anfragen und Anträge und teilt ihre Informationsersuchen unverzüglich mit; sie trifft alle ihre Entscheidungen innerhalb von vier Monaten, nachdem alle angeforderten Informationen vorgelegt wurden. Sie kann jederzeit die technische Unterstützung der Fahrwegbetreiber und der Eisenbahnunternehmen oder anderer qualifizierter Stellen anfordern, wenn sie den in Artikel 16 genannten Aufgaben nachkommt.

Bei der Gestaltung des nationalen rechtlichen Rahmens konsultiert die Sicherheitsbehörde alle Beteiligten und Betroffenen einschließlich Fahrwegbetreibern, Eisenbahnunternehmen, Herstellern und Instandhaltungsorganisationen sowie Benutzern und Personalvertretern.

(2) Die Sicherheitsbehörde kann die zur Wahrnehmung ihrer Aufgaben notwendigen Inspektionen und Untersuchungen durchführen und erhält Einsicht in alle sachdienlichen Dokumente sowie Zugang zu Einrichtungen, Anlagen und Ausrüstungen von Fahrwegbetreibern und Eisenbahnunternehmen.

(3) Die Mitgliedstaaten ergreifen die erforderlichen Maßnahmen, um die gerichtliche Nachprüfbarkeit von Entscheidungen der Sicherheitsbehörde zu gewährleisten.

(4) Die Sicherheitsbehörden führen einen aktiven Meinungs- und Erfahrungsaustausch zur Harmonisierung ihrer Entscheidungskriterien auf Gemeinschaftsebene durch. Durch ihre Zusammenarbeit soll vor allem die Ausstellung von Sicherheitsbescheinigungen für Eisenbahnunternehmen, denen nach dem in Artikel 15 der Richtlinie 2001/14/EG genannten Verfahren grenzüberschreitende Zugtrassen zugewiesen wurden, erleichtert und koordiniert werden.

Die Agentur unterstützt die Sicherheitsbehörden bei diesen Aufgaben.

## Artikel 18

## Jahresbericht

Die Sicherheitsbehörde veröffentlicht jedes Jahr einen Bericht über ihre Tätigkeiten des Vorjahres und übermittelt ihn der Agentur spätestens bis zum 30. September. Der Bericht enthält Angaben über

- a) die Entwicklung der Eisenbahnsicherheit einschließlich einer auf den Mitgliedstaat bezogenen Zusammenstellung der CSI gemäß Anhang I;
- b) wichtige Änderungen von Gesetzen und Vorschriften im Bereich der Eisenbahnsicherheit;
- c) die Entwicklung der Sicherheitsbescheinigung und der Sicherheitsgenehmigung;
- d) Ergebnisse und Erfahrungen im Zusammenhang mit der Kontrolle von Fahrwegbetreibern und Eisenbahnunternehmen.

## KAPITEL V

**UNTERSUCHUNG VON UNFÄLLEN UND STÖRUNGEN**

## Artikel 19

**Untersuchungspflicht**

(1) Die Mitgliedstaaten sorgen dafür, dass die in Artikel 21 genannte Untersuchungsstelle nach schweren Unfällen im Eisenbahnverkehr Untersuchungen durchführt, um die Eisenbahnsicherheit nach Möglichkeit zu verbessern und Unfälle zu verhüten.

(2) Die in Artikel 21 genannte Untersuchungsstelle kann neben schweren Unfällen auch die Unfälle und Störungen untersuchen, die unter leicht veränderten Bedingungen zu schweren Unfällen hätten führen können, einschließlich technischer Störungen in den strukturbezogenen Teilsystemen oder an den Interoperabilitätskomponenten des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems oder des konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystems.

Es liegt im Ermessen der Untersuchungsstelle, zu entscheiden, ob ein solcher Unfall oder eine solche Störung untersucht wird oder nicht. Bei ihrer Entscheidung berücksichtigt sie

- a) die Schwere des Unfalls oder der Störung,
- b) die Frage, ob der Unfall oder die Störung zu einer für das gesamte System bedeutsamen Serie von Unfällen oder Störungen gehört,
- c) die Auswirkungen des Unfalls oder der Störung auf die Eisenbahnsicherheit auf Gemeinschaftsebene und
- d) Anfragen von Fahrwegbetreibern, Eisenbahnunternehmen, der Sicherheitsbehörde oder der Mitgliedstaaten.

(3) Der Umfang der Untersuchungen und das dabei anzuwendende Verfahren werden von der Untersuchungsstelle unter Berücksichtigung der Grundsätze und Ziele der Artikel 20 und 22 und entsprechend den Erkenntnissen, die sie zur Verbesserung der Sicherheit aus dem Unfall oder der Störung gewinnen will, festgelegt.

(4) Schuld- oder Haftungsfragen sind auf keinen Fall Gegenstand der Untersuchung.

## Artikel 20

**Untersuchungsstatus**

(1) Die Mitgliedstaaten legen im Rahmen ihrer jeweiligen Rechtsordnung den rechtlichen Status der Untersuchung so fest, dass die Untersuchungsbeauftragten ihrer Aufgabe so effizient und so rasch wie möglich nachkommen können.

(2) Den Untersuchungsbeauftragten wird gemäß den geltenden Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten und gegebenenfalls in Zusammenarbeit mit den für die gerichtliche Untersuchung zuständigen Behörden so bald wie möglich Folgendes gestattet:

- a) Zugang zum Ort des Unfalls oder der Störung sowie zu den betroffenen Fahrzeugen, der mit dem Ereignis im Zusammenhang stehenden Infrastruktur und den Anlagen für Verkehrssteuerung und Signalgebung;
- b) sofortige Spurenaufnahme und überwachte Entnahme von Trümmern, Infrastruktureinrichtungen oder Bauteilen zu Untersuchungs- oder Auswertungszwecken;
- c) Zugang zum Inhalt von bordgestützten Aufzeichnungsgeräten und Ausrüstungen, die Sprachnachrichten aufzeichnen und den Betrieb des Signal- und Verkehrssteuerungssystems erfassen, sowie dessen Auswertung;
- d) Zugang zu den Ergebnissen einer Untersuchung der Leichen der Opfer;
- e) Zugang zu den Ergebnissen von Untersuchungen des Zugpersonals und anderer Eisenbahnbediensteter, die an dem Unfall oder der Störung beteiligt waren;
- f) Befragung des beteiligten Eisenbahnpersonals und anderer Zeugen;
- g) Zugang zu allen sachdienlichen Informationen und Aufzeichnungen, die sich im Besitz des Fahrwegbetreibers, der beteiligten Eisenbahnunternehmen und der Sicherheitsbehörde befinden.

(3) Die Untersuchung wird unabhängig von jeder gerichtlichen Untersuchung durchgeführt.

## Artikel 21

**Untersuchungsstelle**

(1) Die Mitgliedstaaten sorgen dafür, dass die in Artikel 19 genannten Unfälle und Störungen von einer ständigen Stelle untersucht werden, die über mindestens einen Untersuchungssachverständigen verfügt, der in der Lage ist, bei Unfällen oder Störungen als Untersuchungsbeauftragter tätig zu werden. Diese Stelle ist organisatorisch, rechtlich und in ihren Entscheidungen von Fahrwegbetreibern, Eisenbahnunternehmen, entgelterhebenden Stellen, Zuweisungsstellen und benannten Stellen sowie von allen Parteien, deren Interessen mit den Aufgaben der Untersuchungsstelle kollidieren könnten, unabhängig. Sie ist darüber hinaus von der Sicherheitsbehörde und von den Regulierungsstellen im Eisenbahnsektor funktionell unabhängig.

(2) Die Untersuchungsstelle nimmt ihre Aufgaben unabhängig von den in Absatz 1 genannten Organisationen wahr und wird mit den dafür notwendigen Mitteln ausgestattet. Ihr Untersuchungspersonal erhält eine Stellung, die ihm die erforderliche Unabhängigkeit garantiert.

(3) Die Mitgliedstaaten sorgen dafür, dass die Eisenbahnunternehmen, die Fahrwegbetreiber und gegebenenfalls die Sicherheitsbehörde verpflichtet sind, der Untersuchungsstelle Unfälle und Störungen im Sinne des Artikels 19 umgehend zu melden. Die Untersuchungsstelle muss in der Lage sein, auf solche Meldungen zu reagieren und die notwendigen Vorkehrungen zu treffen, damit die Untersuchung spätestens eine Woche nach Eingang der Meldung des Unfalls oder der Störung beginnen kann.

(4) Die Untersuchungsstelle kann die ihr durch diese Richtlinie übertragenen Aufgaben mit Untersuchungen von Ereignissen kombinieren, bei denen es sich nicht um Eisenbahnunfälle oder -störungen handelt, sofern diese Untersuchungen ihre Unabhängigkeit nicht gefährden.

(5) Erforderlichenfalls kann die Untersuchungsstelle die Unterstützung der Untersuchungsstellen anderer Mitgliedstaaten oder der Agentur anfordern, damit diese ihre Sachkenntnis zur Verfügung stellen oder technische Inspektionen, Auswertungen oder Evaluierungen durchführen.

(6) Die Mitgliedstaaten können die Untersuchungsstelle mit der Untersuchung von Eisenbahnunfällen und -störungen betrauen, die nicht Gegenstand des Artikels 19 sind.

(7) Die Untersuchungsstellen führen einen aktiven Meinungs- und Erfahrungsaustausch zur Entwicklung gemeinsamer Untersuchungsmethoden und Erarbeitung gemeinsamer Grundsätze für die Begleitung der Umsetzung von Sicherheitsempfehlungen durch und die Anpassung an den technischen und wissenschaftlichen Fortschritt.

Die Agentur unterstützt die Untersuchungsstellen bei dieser Aufgabe.

#### Artikel 22

##### **Durchführung von Untersuchungsverfahren**

(1) Für die Untersuchung von Unfällen und Störungen im Sinne des Artikels 19 ist die Untersuchungsstelle des Mitgliedstaats zuständig, in dem sie sich ereignen. Kann das Ereignis keinem Mitgliedstaat zugeordnet werden oder ist es auf oder in der Nähe einer Anlage an der Grenze zwischen zwei Mitgliedstaaten eingetreten, so vereinbaren die betroffenen Stellen, welche von ihnen die Untersuchung durchführt, oder sie einigen sich auf eine gemeinsame Durchführung. Im erstgenannten Fall kann die andere Stelle an der Untersuchung mitwirken und erhält uneingeschränkten Zugang zu den Ergebnissen.

Die Untersuchungsstellen eines anderen Mitgliedstaats werden aufgefordert, an einer Untersuchung mitzuwirken, wenn ein in diesem Mitgliedstaat niedergelassenes und zugelassenes Eisenbahnunternehmen an dem Unfall oder der Störung beteiligt ist.

Dieser Absatz hindert die Mitgliedstaaten nicht daran, zu vereinbaren, dass die zuständigen Stellen unter anderen Umständen die Untersuchungen in Zusammenarbeit durchführen sollten.

(2) Für die Untersuchung jedes Unfalls oder jeder Störung stellt die zuständige Untersuchungsstelle die geeigneten Mittel bereit, einschließlich der für die Durchführung der Untersuchung notwendigen praktischen und technischen Sachkenntnis. Auf die Sachkenntnis kann je nach Art des zu untersuchenden Unfalls oder der zu untersuchenden Störung innerhalb oder außerhalb der Untersuchungsstelle zurückgegriffen werden.

(3) Die Untersuchung wird so offen wie möglich durchgeführt, damit sich alle Beteiligten äußern können und Zugang zu den Ergebnissen erhalten. Der betroffene Fahrwegbetreiber und die betroffenen Eisenbahnunternehmen, die Sicherheitsbehörde, Opfer und ihre Angehörigen, Eigentümer beschädigten Eigentums, Hersteller, beteiligte Rettungsdienste sowie Vertreter von Personal und Benutzern werden regelmäßig über die Untersuchung und ihren Verlauf unterrichtet; sie erhalten nach Möglichkeit Gelegenheit, ihre Auffassungen und Standpunkte

zu der Untersuchung zum Ausdruck zu bringen, und es wird ihnen ferner ermöglicht, Bemerkungen zu den in den Berichtsentwürfen enthaltenen Informationen abzugeben.

(4) Die Untersuchungsstelle bringt ihre Untersuchungen am Unfallort schnellstmöglich zum Abschluss, damit der Fahrwegbetreiber die Infrastruktur so bald wie möglich wieder instand setzen und für den Bahnverkehr freigeben kann.

#### Artikel 23

##### **Berichte**

(1) Zu jeder Untersuchung eines Unfalls oder einer Störung im Sinne des Artikels 19 werden Berichte in einer der Art und Schwere des Unfalls bzw. der Störung sowie der Bedeutung der Ergebnisse der Untersuchung angemessenen Form erstellt. Diese Berichte verweisen auf den Untersuchungszweck gemäß Artikel 19 Absatz 1 und enthalten gegebenenfalls Sicherheitsempfehlungen.

(2) Die Untersuchungsstelle gibt den Abschlussbericht schnellstmöglich und in der Regel nicht später als zwölf Monate nach dem Ereignis heraus. Der Aufbau des Berichts entspricht so genau wie möglich dem Modell in Anhang V. Der Bericht einschließlich der Sicherheitsempfehlungen wird den Betroffenen gemäß Artikel 22 Absatz 3 sowie den betreffenden Stellen und Beteiligten in anderen Mitgliedstaaten zugeleitet.

(3) Die Untersuchungsstelle veröffentlicht jedes Jahr spätestens bis zum 30. September einen Bericht über die im Vorjahr durchgeführten Untersuchungen, die ausgesprochenen Sicherheitsempfehlungen und die im Anschluss an frühere Sicherheitsempfehlungen getroffenen Maßnahmen.

#### Artikel 24

##### **Unterrichtung der Agentur**

(1) Entscheidet die Untersuchungsstelle, eine Untersuchung durchzuführen, so teilt sie dies der Agentur innerhalb einer Woche nach der Entscheidung mit. Diese Mitteilung enthält Datum, Uhrzeit und Ort des Ereignisses sowie die Art und Folgen des Ereignisses in Bezug auf Todesopfer, Verletzte und Sachschäden.

(2) Die Untersuchungsstelle übermittelt der Agentur jeweils ein Exemplar des Abschlussberichts nach Artikel 23 Absatz 2 sowie des Jahresberichts nach Artikel 23 Absatz 3.

#### Artikel 25

##### **Sicherheitsempfehlungen**

(1) Eine von einer Untersuchungsstelle ausgesprochene Sicherheitsempfehlung begründet keinesfalls eine Vermutung der Schuld oder Haftung für einen Unfall oder eine Störung.

(2) Die Empfehlungen werden an die Sicherheitsbehörde und, sofern es die Art der Empfehlung erfordert, an andere Stellen oder Behörden in dem Mitgliedstaat oder an andere Mitgliedstaaten gerichtet. Die Mitgliedstaaten und ihre Sicherheitsbehörden ergreifen die erforderlichen Maßnahmen, um sicherzustellen, dass die Sicherheitsempfehlungen der Untersuchungsstellen angemessen berücksichtigt und gegebenenfalls umgesetzt werden.

(3) Die Sicherheitsbehörde und andere Behörden oder Stellen sowie gegebenenfalls andere Mitgliedstaaten, an die die Empfehlungen gerichtet sind, unterrichten die Untersuchungsstelle mindestens jährlich über Maßnahmen, die als Reaktion auf die Empfehlung ergriffen wurden oder geplant sind.

#### KAPITEL VI

### DURCHFÜHRUNGSBEFUGNISSE

#### Artikel 26

#### Anpassung der Anhänge

Die Anhänge werden nach dem in Artikel 27 Absatz 2 genannten Verfahren an den technischen und wissenschaftlichen Fortschritt angepasst.

#### Artikel 27

#### Ausschussverfahren

(1) Die Kommission wird von dem mit Artikel 21 der Richtlinie 96/48/EG eingesetzten Ausschuss unterstützt.

(2) Wird auf diesen Absatz Bezug genommen, so gelten die Artikel 5 und 7 des Beschlusses 1999/468/EG unter Beachtung von dessen Artikel 8.

Der Zeitraum nach Artikel 5 Absatz 6 des Beschlusses 1999/468/EG wird auf drei Monate festgesetzt.

(3) Wird auf diesen Absatz Bezug genommen, so gelten die Artikel 3 und 7 des Beschlusses 1999/468/EG unter Beachtung von dessen Artikel 8.

(4) Der Ausschuss gibt sich eine Geschäftsordnung.

#### Artikel 28

#### Durchführungsmaßnahmen

(1) Die Mitgliedstaaten können der Kommission alle Maßnahmen im Zusammenhang mit der Durchführung dieser Richtlinie vorlegen. Die entsprechenden Entscheidungen werden nach dem in Artikel 27 Absatz 2 genannten Verfahren getroffen.

(2) Die Kommission prüft auf Ersuchen eines Mitgliedstaats oder von sich aus in speziellen Fällen die Anwendung und Durchsetzung der Bestimmungen über die Sicherheitsbescheinigung und die Sicherheitsgenehmigung; sie entscheidet binnen zwei Monaten nach Eingang des Ersuchens nach dem in Artikel 27 Absatz 2 genannten Verfahren, ob die betreffende Maßnahme weiterhin angewendet werden darf. Die Kommission teilt ihre Entscheidung dem Europäischen Parlament, dem Rat und den Mitgliedstaaten mit.

#### KAPITEL VII

### ALLGEMEINE UND SCHLUSSBESTIMMUNGEN

#### Artikel 29

#### Änderung der Richtlinie 95/18/EG

Die Richtlinie 95/18/EG wird wie folgt geändert:

1. Artikel 8 erhält folgende Fassung:

#### „Artikel 8

Die Anforderungen an die fachliche Eignung sind erfüllt, wenn das antragstellende Eisenbahnunternehmen über eine Betriebsorganisation verfügt oder verfügen wird und die erforderlichen Kenntnisse und/oder Erfahrungen für eine sichere und zuverlässige betriebliche Beherrschung und Überwachung der in der Betriebsgenehmigung genannten Geschäftstätigkeit besitzt.“

2. Teil II des Anhangs wird gestrichen.

#### Artikel 30

#### Änderung der Richtlinie 2001/14/EG

Die Richtlinie 2001/14/EG wird wie folgt geändert:

1. Der Titel erhält folgende Fassung:

„Richtlinie 2001/14/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 26. Februar 2001 über die Zuweisung von Fahrwegkapazität der Eisenbahn und die Erhebung von Entgelten für die Nutzung von Eisenbahninfrastruktur“.

2. Artikel 30 Absatz 2 Buchstabe f) erhält folgende Fassung:

„f) Zugangsvereinbarungen gemäß Artikel 10 der Richtlinie 91/440/EWG in der Fassung der Richtlinie 2003/.../EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom ... zur Änderung der Richtlinie 91/440/EWG des Rates zur Entwicklung der Eisenbahnunternehmen der Gemeinschaft (\*).“

(\*) ABl. L ...“

3. Artikel 32 wird gestrichen.

4. Artikel 34 Absatz 2 erhält folgende Fassung:

„(2) Die Kommission prüft auf Ersuchen eines Mitgliedstaats oder von sich aus in speziellen Fällen die Anwendung und Durchsetzung der Bestimmungen über die Erhebung der Weagentgelte und die Kapazitätszuweisung; sie entscheidet binnen zwei Monaten nach Eingang des Ersuchens nach dem in Artikel 35 Absatz 2 genannten Verfahren, ob die betreffende Maßnahme weiterhin angewendet werden darf. Die Kommission teilt ihre Entscheidung dem Europäischen Parlament, dem Rat und den Mitgliedstaaten mit.“

#### Artikel 31

#### Bericht

Die Kommission unterbreitet dem Europäischen Parlament und dem Rat vor dem ... (\*) und anschließend alle fünf Jahre einen Bericht über die Durchführung dieser Richtlinie.

Dem Bericht werden gegebenenfalls Vorschläge für weitere gemeinschaftliche Maßnahmen beigelegt.

(\*) Drei Jahre nach Inkrafttreten dieser Richtlinie.

*Artikel 32***Sanktionen**

Die Mitgliedstaaten erlassen Vorschriften für Sanktionen im Falle von Verstößen gegen die aufgrund dieser Richtlinie erlassenen innerstaatlichen Vorschriften und treffen alle zu ihrer Anwendung erforderlichen Maßnahmen. Die Sanktionen müssen wirksam, verhältnismäßig, nichtdiskriminierend und abschreckend sein.

Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission diese Vorschriften bis zu dem in Artikel 33 genannten Zeitpunkt mit und melden ihr spätere Änderungen unverzüglich.

*Artikel 33***Umsetzung**

Die Mitgliedstaaten setzen die Rechts- und Verwaltungsvorschriften in Kraft, die erforderlich sind, um dieser Richtlinie spätestens ab dem . . . (\*) nachzukommen. Sie setzen die Kommission unverzüglich davon in Kenntnis.

Wenn die Mitgliedstaaten diese Vorschriften erlassen, nehmen sie in den Vorschriften selbst oder durch einen Hinweis bei der amtlichen Veröffentlichung auf diese Richtlinie Bezug. Die Mitgliedstaaten regeln die Einzelheiten der Bezugnahme.

*Artikel 34***Inkrafttreten**

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

*Artikel 35***Adressaten**

Diese Richtlinie ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

Geschehen zu . . .

*Im Namen des Europäischen  
Parlaments  
Der Präsident*

*Im Namen des Rates  
Der Präsident*

---

(\*) Zwei Jahre nach Inkrafttreten dieser Richtlinie.

## ANHANG I

**GEMEINSAME SICHERHEITSINDIKATOREN**

Die Sicherheitsbehörden erstatten über nachstehende gemeinsame Sicherheitsindikatoren Bericht.

Wird über Indikatoren berichtet, die die in Artikel 2 Absatz 2 Buchstaben a) und b) genannten Bereiche betreffen, so sollten diese Angaben getrennt vorgelegt werden.

Ergeben sich nach der Vorlage des Berichts neue Sachverhalte oder werden Fehler entdeckt, so ändert bzw. berichtigt die Sicherheitsbehörde die Sicherheitsindikatoren eines bestimmten Jahres bei der ersten geeigneten Gelegenheit, spätestens jedoch im folgenden Jahresbericht.

Hinsichtlich der Indikatoren für die unter Nummer 1 genannten Unfälle wird die Verordnung (EG) Nr. 91/2003 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. Dezember 2002 über die Statistik des Eisenbahnverkehrs<sup>(1)</sup> angewandt, sofern die Informationen vorliegen.

**1. Unfallbezogene Indikatoren**

1) Gesamtzahl und (auf die gefahrenen Zugkilometer bezogene) durchschnittliche Zahl der Unfälle, aufgeschlüsselt nach folgenden Unfallarten:

- Kollisionen von Zügen einschließlich Kollisionen mit Hindernissen innerhalb des Lichtraumprofils;
- Zugentgleisungen;
- Unfälle auf Bahnübergängen einschließlich solcher, an denen Fußgänger beteiligt sind;
- Unfälle mit Personenschäden, die von in Bewegung befindlichen Fahrzeugen verursacht wurden;
- Fahrzeugbrände;
- sonstige Unfälle.

Jeder Unfall wird unter der jeweiligen Art des ursächlichen Unfalls aufgeführt, auch wenn die Folgen eines Sekundärunfalls schwerwiegender sind, beispielsweise bei einem Brand nach einer Entgleisung.

2) Gesamtzahl und (auf die gefahrenen Zugkilometer bezogene) durchschnittliche Zahl der schwer Verletzten und Getöteten je Unfallart, aufgeschlüsselt in folgende Kategorien:

- Fahrgäste (auch im Verhältnis zu den gesamten Personenkilometern);
- Bedienstete einschließlich des Personals von Auftragnehmern;
- Benutzer von Bahnübergängen;
- unbefugte auf Eisenbahnanlagen;
- sonstige Personen.

**2. Indikatoren in Bezug auf Störungen und Beinaheunfälle**

1) Gesamtzahl und (auf die gefahrenen Zugkilometer bezogene) durchschnittliche Zahl der Schienenbrüche, Schienenverbiegungen und Signalgebungsfehler;

2) Gesamtzahl und (auf die gefahrenen Zugkilometer bezogene) durchschnittliche Zahl der unter Gefährdung überfahrenen Haltesignale;

3) Gesamtzahl und (auf die gefahrenen Zugkilometer bezogene) durchschnittliche Zahl der Rad- und der Achsbrüche an in Betrieb befindlichen Fahrzeugen.

<sup>(1)</sup> ABl. L 14 vom 21.1.2003, S. 1. Geändert durch die Entscheidung (EG) Nr. 1192/2003 der Kommission (AbL. L 167 vom 4.7.2003, S. 13).

### 3. Indikatoren in Bezug auf die Unfallfolgen

- 1) Gesamtkosten und (auf die gefahrenen Zugkilometer bezogene) Durchschnittskosten aller Unfälle (in Euro), bei denen nach Möglichkeit folgende Kosten zu berechnen und einzubeziehen sind:
  - für Tod und Verletzungen;
  - Ausgleichsleistungen für den Verlust oder die Beschädigung des Eigentums von Fahrgästen, Personal oder Dritten, einschließlich der Kosten im Zusammenhang mit Umweltschäden;
  - für den Austausch oder die Instandsetzung beschädigter Fahrzeuge und Eisenbahnanlagen;
  - für Verspätungen, Störungen und Umleitungen im Verkehrsbetrieb einschließlich zusätzlicher Kosten für Personal und Verlust künftiger Einnahmen.

Von den vorstehend genannten Kosten werden von Dritten geleistete oder voraussichtlich zu leistende Entschädigungen und Ausgleichsleistungen, beispielsweise von Kraftfahrzeugbesitzern, die an Unfällen auf Bahnübergängen beteiligt sind, abgezogen. Ausgleichsleistungen, die das Eisenbahnunternehmen oder der Fahrwegbetreiber aufgrund eigener Versicherungspolice erhält, werden nicht abgezogen.

- 2) Gesamtzahl und (auf die geleisteten Arbeitsstunden bezogene) durchschnittliche Zahl der Arbeitsstunden, die von Personal und Auftragnehmern unfallbedingt nicht geleistet werden können.

### 4. Indikatoren in Bezug auf die technische Sicherheit der Infrastruktur und ihre Umsetzung

- 1) Prozentualer Anteil der mit automatischer Zugsicherung (ATP) betriebenen Strecken, prozentualer Anteil der unter Nutzung betriebsbereiter ATP-Systeme gefahrenen Zugkilometer;
- 2) Zahl der Bahnübergänge (insgesamt und pro Kilometer Strecke). Prozentualer Anteil der automatisch oder manuell geschützten Bahnübergänge.

### 5. Indikatoren in Bezug auf das Sicherheitsmanagement

Interne Nachprüfungen (Audits), die von Fahrwegbetreibern und Eisenbahnunternehmen gemäß den Unterlagen des Sicherheitsmanagementsystems durchgeführt wurden. Gesamtzahl der durchgeführten Nachprüfungen und Angabe dieser Zahl als Prozentwert in Bezug auf die vorgeschriebenen (und/oder geplanten) Nachprüfungen.

### 6. Definitionen

Die berichtenden Behörden können sich bei den Angaben zu diesem Anhang auf die in dem betreffenden Mitgliedstaat üblichen Definitionen für Indikatoren und Kostenberechnungsmethoden stützen. Alle verwendeten Definitionen und Berechnungsmethoden werden in einem Anhang erläutert, der dem Jahresbericht nach Artikel 18 beigelegt wird.

## ANHANG II

**NOTIFIZIERUNG NATIONALER SICHERHEITSVORSCHRIFTEN**

Zu den der Kommission nach dem Verfahren des Artikels 8 zu notifizierenden nationalen Sicherheitsvorschriften zählen folgende Vorschriften:

1. Vorschriften über bestehende nationale Sicherheitsziele und Sicherheitsmethoden;
  2. Vorschriften über Anforderungen für Sicherheitsmanagementsysteme und die Sicherheitsbescheinigung von Eisenbahnunternehmen;
  3. Vorschriften über Anforderungen für die Inbetriebnahme und Instandhaltung neuer und wesentlich geänderter Fahrzeuge, die noch nicht Gegenstand einer TSI sind. Die Notifizierung enthält Vorschriften über den Austausch von Fahrzeugen zwischen Eisenbahnunternehmen, über Registrierungssysteme sowie über Anforderungen für Prüfverfahren;
  4. gemeinsame Betriebsvorschriften für das Eisenbahnnetz, die noch nicht Gegenstand von TSI sind, einschließlich Vorschriften für das Signalgebungs- und das Verkehrssteuerungssystem;
  5. Vorschriften über Anforderungen für zusätzliche unternehmensinterne Betriebsvorschriften, die von Fahrwegbetreibern und Eisenbahnunternehmen erlassen werden müssen;
  6. Vorschriften über Anforderungen an das mit sicherheitsrelevanten Aufgaben betraute Personal, einschließlich Auswahlkriterien, medizinischer Eignung, Schulung und Zulassung, die noch nicht Gegenstand einer TSI sind;
  7. Vorschriften über die Untersuchung von Unfällen und Störungen.
-

## ANHANG III

**SICHERHEITSMANAGEMENTSYSTEME****1. Anforderungen an das Sicherheitsmanagementsystem**

Alle wichtigen Elemente des Sicherheitsmanagementsystems müssen dokumentiert werden; insbesondere wird die Zuständigkeitsverteilung innerhalb der Organisation des Fahrwegbetreibers und des Eisenbahnunternehmens beschrieben. Es beschreibt, auf welche Weise die Geschäftsleitung die Kontrolle in den verschiedenen Bereichen sicherstellt, das Personal und seine Vertreter auf allen Ebenen einbezogen werden und die fortlaufende Verbesserung des Sicherheitsmanagementsystems gewährleistet wird.

**2. Wesentliche Bestandteile des Sicherheitsmanagementsystems**

Die wesentlichen Bestandteile des Sicherheitsmanagementsystems sind

- a) eine Sicherheitsordnung, die vom Unternehmensleiter genehmigt und dem gesamten Personal mitgeteilt wird;
- b) die Organisation betreffende qualitative und quantitative Ziele zur Erhaltung und Verbesserung der Sicherheit sowie Pläne und Verfahren für die Erreichung dieser Ziele;
- c) Verfahren zur Einhaltung bestehender, neuer und geänderter Normen technischer und betrieblicher Art oder anderer Vorgaben, die
  - in TSI oder
  - in nationalen Sicherheitsvorschriften gemäß Artikel 8 und Anhang II oder
  - in sonstigen einschlägigen Vorschriften oder
  - in behördlichen Entscheidungenfestgelegt sind, sowie Verfahren, mit denen sichergestellt wird, dass die Normen und anderen Vorgaben während der gesamten Lebensdauer des Materials und während des gesamten Betriebs erfüllt werden;
- d) Verfahren und Methoden für die Durchführung von Risikobewertungen und die Anwendung von Maßnahmen zur Risikokontrolle für den Fall, dass sich aus geänderten Betriebsbedingungen oder neuem Material neue Risiken für die Infrastruktur oder den Betrieb ergeben;
- e) Schulungsprogramme für das Personal und Verfahren, die sicherstellen, dass die Qualifikation des Personals aufrechterhalten und die Arbeit dementsprechend ausgeführt wird;
- f) Vorkehrungen für einen ausreichenden Informationsfluss innerhalb der Organisation und gegebenenfalls zwischen Organisationen, die dieselbe Infrastruktur nutzen;
- g) Verfahren und Formate für die Dokumentierung von Sicherheitsinformationen und Bestimmung von Kontrollverfahren zur Sicherung der Konfiguration von entscheidenden Sicherheitsinformationen;
- h) Verfahren, die sicherstellen, dass Unfälle, Störungen, Beinaheunfälle und sonstige gefährliche Ereignisse gemeldet, untersucht und ausgewertet werden und die notwendigen Vorbeugungsmaßnahmen ergriffen werden;
- i) Bereitstellung von Einsatz-, Alarm- und Informationsplänen in Absprache mit den zuständigen Behörden;
- j) Bestimmungen über regelmäßige interne Nachprüfungen des Sicherheitsmanagementsystems.

## ANHANG IV

**ERKLÄRUNG ZUM STRECKENBEZOGENEN TEIL DER SICHERHEITSBESCHEINIGUNG**

Der Sicherheitsbehörde werden für die Ausstellung des streckenbezogenen Teils der Sicherheitsbescheinigung die nachstehend aufgeführten Unterlagen vorgelegt:

- Unterlagen des Eisenbahnunternehmens zu den TSI bzw. zu Teilen der TSI und gegebenenfalls zu nationalen Sicherheitsvorschriften und sonstigen Vorschriften, die seinen Betrieb, sein Personal und seine Fahrzeuge betreffen, sowie Unterlagen, die die Einhaltung dieser Vorgaben durch das Sicherheitsmanagementsystem belegen;
- Unterlagen des Eisenbahnunternehmens zu den verschiedenen Kategorien des angestellten oder beauftragten Betriebspersonals, einschließlich Nachweisen, dass dieses Personal die Anforderungen der TSI bzw. der nationalen Vorschriften erfüllt und ordnungsgemäß zugelassen ist;
- Unterlagen des Eisenbahnunternehmens zu den verwendeten Fahrzeugarten einschließlich Nachweisen, dass diese die Anforderungen der TSI bzw. der nationalen Vorschriften erfüllen und ordnungsgemäß zugelassen sind.

Um Doppelarbeit zu vermeiden und die Informationsmenge zu verringern, sollten nur zusammenfassende Unterlagen zu Elementen vorgelegt werden, die den TSI entsprechen und sonstige Anforderungen der Richtlinien 96/48/EG und 2001/16/EG erfüllen.

---

## ANHANG V

**WESENTLICHE INHALTE VON UNTERSUCHUNGSBERICHTEN ÜBER UNFÄLLE UND STÖRUNGEN****1. Zusammenfassung**

Die Zusammenfassung enthält eine kurze Beschreibung des Ereignisses und seiner Auswirkungen mit Orts- und Zeitangaben. Sie nennt die unmittelbaren Auslöser des Ereignisses sowie die Einflussfaktoren und die bei der Untersuchung festgestellten Ursachen. Ferner werden die wichtigsten Empfehlungen sowie die entsprechenden Adressaten aufgeführt.

**2. Ereignisbezogene Angaben**

## 1) Ereignis:

- Datum, genaue Uhrzeit und Ort des Ereignisses;
- Beschreibung des Geschehens, des Ortes sowie des Einsatzes der Rettungs- und Notfalldienste;
- Entscheidung über die Durchführung einer Untersuchung, die Zusammensetzung des Untersuchungsteams und die Durchführung der Untersuchung.

## 2) Hintergrund des Ereignisses:

- beteiligte Bedienstete und Auftragnehmer sowie sonstige Beteiligte und Zeugen;
- die Züge und ihre Zusammenstellung einschließlich der Registrierungsnummern der beteiligten Fahrzeuge;
- Beschreibung der Infrastruktur und des Signalsystems (Gleise, Weichen, Verriegelung, Signale, Zugsicherung);
- Kommunikationsmittel;
- Bauarbeiten am Ort des Ereignisses oder in dessen Nähe;
- Auslösung des Notfallverfahrens der Eisenbahn mit der sich anschließenden Ereigniskette;
- Auslösung der Notfallverfahren der öffentlichen Rettungsdienste, Polizei und ärztlichen Dienste mit der sich anschließenden Ereigniskette.

## 3) Todesopfer, Verletzte und Sachschäden:

- Fahrgäste und Dritte sowie Personal einschließlich der Auftragnehmer;
- Fracht, Gepäck und anderes Eigentum;
- Fahrzeuge, Infrastruktur und Umwelt.

## 4) Äußere Umstände:

- Wetterbedingungen und geografische Angaben.

**3. Untersuchungsprotokoll**

## 1) Zusammenfassung von Aussagen (unter Wahrung des Schutzes der Personenidentität):

- Eisenbahnpersonal, einschließlich Auftragnehmern;
- sonstige Zeugen.

## 2) Sicherheitsmanagementsystem:

- organisatorischer Rahmen und Art und Weise, in der Anweisungen erteilt und ausgeführt werden;
- Anforderungen an das Personal und Durchsetzung dieser Anforderungen;
- Routinen für interne Prüfungen und Audits und deren Ergebnisse;
- Schnittstelle zwischen den verschiedenen Akteuren in Bezug auf die Infrastruktur.

## 3) Vorschriften und Regelungen:

- einschlägige gemeinschaftliche Rechtsvorschriften sowie staatliche Regelungen;
- sonstige Vorschriften wie Betriebsvorschriften, örtliche Vorschriften, Anforderungen an das Personal, Instandhaltungsvorschriften und geltende Normen.

## 4) Funktion von Fahrzeugen und technischen Einrichtungen:

- Signalgebung und Zugsteuerung/Zugsicherung einschließlich automatischer Datenaufzeichnung;
- Infrastruktur;
- Kommunikationsausrüstung;
- Fahrzeuge einschließlich automatischer Datenaufzeichnung.

## 5) Dokumentierung betrieblicher Handlungen:

- Maßnahmen des Personals für Verkehrssteuerung und Signalgebung;
- Austausch von Sprachnachrichten im Zusammenhang mit dem Ereignis einschließlich der Dokumentierung von Aufzeichnungen;
- Maßnahmen zum Schutz und zur Sicherung des Ortes des Ereignisses.

## 6) Schnittstellen zwischen Mensch, Maschine und Organisation:

- Arbeitszeitregelung für das beteiligte Personal;
- medizinische und persönliche Faktoren, die das Ereignis beeinflusst haben, einschließlich Stress physischer oder psychischer Natur;
- Gestaltung von Ausrüstungen, die die Schnittstelle zwischen Mensch und Maschine beeinflussen.

## 7) Frühere Ereignisse ähnlicher Art.

**4. Auswertung und Schlussfolgerungen**

## 1) Abschließende Darstellung der Ereigniskette:

- Abschließende Darlegung des Ereignisses anhand der in Nummer 3 ermittelten Tatsachen.

2) Auswertung:

- Auswertung der in Nummer 3 ermittelten Tatsachen mit dem Ziel, Schlussfolgerungen in Bezug auf die Ursachen des Ereignisses und die Leistung der Rettungsdienste zu ziehen.

3) Schlussfolgerungen:

- unmittelbare Auslöser des Ereignisses einschließlich der Einflussfaktoren im Zusammenhang mit Handlungen beteiligter Personen oder dem Zustand von Fahrzeugen und technischen Einrichtungen;
- Ursachen im Zusammenhang mit Fachkenntnissen, Verfahren und Instandhaltung;
- Grundursachen im Zusammenhang mit dem rechtlichen Rahmen und dem Sicherheitsmanagementsystem.

4) Zusätzliche Bemerkungen:

- Mängel und Versäumnisse, die während der Untersuchung ermittelt wurden, für die Ursachenbestimmung jedoch nicht von Belang sind.

**5. Durchgeführte Maßnahmen**

- Liste von aufgrund des Ereignisses bereits durchgeführten oder beschlossenen Maßnahmen.

**6. Empfehlungen**

---

**BEGRÜNDUNG DES RATES <sup>(1)</sup>**

\_\_\_\_\_

---

<sup>(1)</sup> Siehe Seite 3 dieses Amtsblatts.

**GEMEINSAMER STANDPUNKT (EG) Nr. 56/2003****vom Rat festgelegt am 26. Juni 2003****im Hinblick auf den Erlass der Verordnung (EG) Nr. .../2003 des Europäischen Parlaments und des Rates vom ... zur Errichtung einer Europäischen Eisenbahngentur („Agenturverordnung“)**

(2003/C 270 E/04)

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 Kommission <sup>(1)</sup>,nach Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses <sup>(2)</sup>,nach Stellungnahme des Ausschusses der Regionen <sup>(3)</sup>,gemäß dem Verfahren des Artikels 251 des Vertrags <sup>(4)</sup>,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Die schrittweise Errichtung eines europäischen Eisenbahnraums ohne Grenzen erfordert eine Regelung der technischen und sicherheitstechnischen Aspekte der Eisenbahn durch die Gemeinschaft; beide Aspekte sind untrennbar miteinander verbunden.
- (2) In der Richtlinie 91/440/EWG des Rates vom 29. Juli 1991 zur Entwicklung der Eisenbahnunternehmen der Gemeinschaft <sup>(5)</sup> ist vorgesehen, dass allen zugelassenen Eisenbahnunternehmen der Gemeinschaft, die Güterverkehrsleistungen erbringen möchten, schrittweise die Rechte des Zugangs zur Infrastruktur eingeräumt werden.

<sup>(1)</sup> ABl. C 126 E vom 28.5.2002, S. 323.<sup>(2)</sup> ABl. C 61 vom 14.3.2003, S. 131.<sup>(3)</sup> ABl. C 66 vom 19.3.2003, S. 5.<sup>(4)</sup> Stellungnahme des Europäischen Parlaments vom 14. Januar 2003 (noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht), Gemeinsamer Standpunkt des Rates vom 26. Juni 2003 und Beschluss des Europäischen Parlaments vom ... (noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht).<sup>(5)</sup> ABl. L 237 vom 24.8.1991, S. 25. Geändert durch die Richtlinie 2001/12/EG des Europäischen Parlaments und des Rates (AbL. L 75 vom 15.3.2001, S. 1).

- (3) In der Richtlinie 95/18/EG des Rates vom 19. Juni 1995 über die Erteilung von Genehmigungen an Eisenbahnunternehmen <sup>(6)</sup> ist vorgesehen, dass jedes Eisenbahnunternehmen eine Genehmigung besitzen muss und dass eine in einem Mitgliedstaat ausgestellte Genehmigung in der gesamten Gemeinschaft gilt.

- (4) Mit der Richtlinie 2001/14/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 26. Februar 2001 über die Zuweisung von Fahrwegkapazität der Eisenbahn, die Erhebung von Entgelten für die Nutzung von Eisenbahninfrastruktur und die Sicherheitsbescheinigung <sup>(7)</sup> wird ein neuer Rahmen geschaffen, mit dem ein europäischer Eisenbahnraum ohne Grenzen begründet werden soll.

- (5) Die technischen und betrieblichen Unterschiede zwischen den Eisenbahnsystemen der Mitgliedstaaten haben zu einer Abschottung der einzelstaatlichen Eisenbahnmärkte geführt und eine dynamische Entwicklung dieses Sektors auf europäischer Ebene verhindert. In der Richtlinie 96/48/EG des Rates vom 23. Juli 1996 über die Interoperabilität des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems <sup>(8)</sup> und der Richtlinie 2001/16/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 19. März 2001 über die Interoperabilität des konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystems <sup>(9)</sup> werden grundlegende Anforderungen aufgestellt sowie ein Mechanismus zur Festlegung verbindlicher technischer Spezifikationen für die Interoperabilität geschaffen.

- (6) Das gleichzeitige Verfolgen von Sicherheits- und Interoperabilitätszielen erfordert umfangreiche technische Arbeiten, die von einer Facheinrichtung geleitet werden müssen. Daher ist es erforderlich, im Rahmen der Gemeinschaftsinstitutionen und unter Beachtung des innerhalb der Gemeinschaft bestehenden Gleichgewichts der Kräfte eine Europäische Agentur für Sicherheit und Interoperabilität im Eisenbahnverkehr (im Folgenden „Agentur“ genannt) zu errichten. Durch die Errichtung einer solchen Agentur lassen sich die Sicherheits- und Interoperabilitätsziele für das europäische Eisenbahnnetz zusammen auf hoher fachlicher Ebene angehen, wodurch ein Beitrag zur Neubelebung des Eisenbahnsektors und zur Erreichung der allgemeinen Ziele der gemeinsamen Verkehrspolitik geleistet wird.

<sup>(6)</sup> ABl. L 143 vom 27.6.1995, S. 70. Geändert durch die Richtlinie 2001/13/EG des Europäischen Parlaments und des Rates (AbL. L 75 vom 15.3.2001, S. 26).<sup>(7)</sup> ABl. L 75 vom 15.3.2001, S. 29. Geändert durch die Entscheidung 2002/844/EG der Kommission (AbL. L 289 vom 26.10.2002, S. 30).<sup>(8)</sup> ABl. L 235 vom 17.9.1996, S. 6.<sup>(9)</sup> ABl. L 110 vom 20.4.2001, S. 1.

- (7) Um die Entstehung eines europäischen Eisenbahnraums ohne Grenzen zu fördern und einen Beitrag zur Wiederbelebung des Eisenbahnsektors zu leisten und gleichzeitig die wesentlichen Vorteile, die der Sektor in Bezug auf die Sicherheit bietet, in ihrer Wirkung zu verstärken, sollte die Agentur zur Entwicklung einer echten europäischen Eisenbahnkultur beitragen und als ein zentrales Instrument des Dialogs, der Abstimmung und des Austauschs zwischen allen Akteuren des Eisenbahnsektors unter Beachtung ihrer jeweiligen Zuständigkeiten dienen.
- (8) In der Richtlinie 2003/.../EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom ... über Eisenbahnsicherheit in der Gemeinschaft („Richtlinie über die Eisenbahnsicherheit“) <sup>(1)</sup> ist die Entwicklung gemeinsamer Sicherheitsindikatoren, gemeinsamer Sicherheitsziele und gemeinsamer Sicherheitsmethoden vorgesehen. Für die Erarbeitung dieser Instrumente bedarf es unabhängigen technischen Sachverständs.
- (9) Zur Erleichterung der Ausstellung von Sicherheitsbescheinigungen an Eisenbahnunternehmen ist es wesentlich, ein harmonisiertes Muster für die Sicherheitsbescheinigungen und ein harmonisiertes Muster für den Antrag auf Erteilung einer Sicherheitsbescheinigung auszuarbeiten.
- (10) In der Richtlinie über die Eisenbahnsicherheit ist die Überprüfung einzelstaatlicher Sicherheitsmaßnahmen unter den Aspekten der Sicherheit und der Interoperabilität vorgesehen. Dazu bedarf es einer auf unabhängigem und neutralem Sachverstand beruhenden Stellungnahme.
- (11) Im Bereich der Sicherheit müssen größtmögliche Transparenz und ein zuverlässiger Informationsfluss gewährleistet sein. Bisher gibt es keine Analyse des erreichten Standes auf der Grundlage gemeinsamer Indikatoren, die alle Marktbeteiligten verbindet, so dass ein solches Instrument geschaffen werden sollte. In Bezug auf Statistiken ist eine enge Zusammenarbeit mit Eurostat angezeigt.
- (12) Die für die Sicherheit im Eisenbahnverkehr zuständigen Stellen, Regulierungsbehörden und andere einzelstaatliche Behörden sollten unabhängige technische Stellungnahmen einholen können, wenn sie mehrere Mitgliedstaaten betreffende Informationen benötigen.
- (13) Gemäß der Richtlinie 2001/16/EG ist eine erste Gruppe technischer Spezifikationen für die Interoperabilität (TSI) bis zum 20. April 2004 auszuarbeiten. Mit der Ausarbeitung der entsprechenden Entwürfe hat die Kommission die Europäische Vereinigung für die Interoperabilität im Bereich der Bahn (AEIF) beauftragt, der Fahrzeughersteller, Fahrwegbetreiber und Eisenbahnunternehmen angehören. Es sollten Schritte unternommen werden, um den im Rahmen der AEIF von Fachleuten der Branche zusammengetragenen Erfahrungsschatz zu erhalten. Die Kontinuität der Arbeiten und die Weiterentwicklung der TSI im Laufe der Zeit erfordern einen ständigen technischen Rahmen.
- (14) Die Interoperabilität des transeuropäischen Netzes sollte verbessert werden, und bei der Auswahl neuer Investitionsvorhaben für eine Unterstützung durch die Gemeinschaft sollte dem Interoperabilitätsziel gemäß der Entscheidung Nr. 1692/96/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Juli 1996 über gemeinschaftliche Leitlinien für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes <sup>(2)</sup> Rechnung getragen werden.
- (15) Um die Kontinuität sicherzustellen, sollten die von der Agentur einzusetzenden Arbeitsgruppen, wenn möglich, aus den Reihen der AEIF gebildet und durch zusätzliche Mitglieder ergänzt werden.
- (16) Die Fahrzeuginstandhaltung ist ein wichtiger Teil des Sicherheitssystems. Es gibt keinen echten europäischen Markt für die Instandhaltung von Eisenbahnfahrzeugen, da eine Regelung für die Zertifizierung von Ausbesserungswerken fehlt. Dies verursacht Mehrkosten für den Sektor und führt zu Leerfahrten. Daher sollte nach und nach eine europäische Regelung für die Zertifizierung von Ausbesserungswerken ausgearbeitet werden.
- (17) Die Anforderungen an die berufliche Befähigung von Triebfahrzeugführern sind sowohl für die Sicherheit als auch für die Interoperabilität in Europa von grundlegender Bedeutung. Sie sind auch Voraussetzung für die Freizügigkeit der Arbeitnehmer im Eisenbahnsektor. Diese Frage sollte unter Berücksichtigung des bestehenden sozialen Dialogs angegangen werden. Die Agentur sollte die für die Berücksichtigung dieses Aspekts auf europäischer Ebene erforderliche technische Unterstützung leisten.
- (18) Die Einstellung bedeutet in erster Linie die Anerkennung der Fähigkeit von Fahrzeugen, unter bestimmten Bedingungen betrieben zu werden. Die Einstellung sollte transparent und nichtdiskriminierend sein und in den Aufgabenbereich staatlicher Behörden fallen. Die Agentur sollte bei der Einführung eines Systems für die Einstellung technische Unterstützung leisten.
- (19) Zur Sicherstellung größtmöglicher Transparenz und eines gleichberechtigten Zugangs aller Beteiligten zu den einschlägigen Informationen sollten die mit Blick auf die Interoperabilität erstellten Schriftstücke der Öffentlichkeit zugänglich sein. Gleiches gilt für Genehmigungen und Sicherheitsbescheinigungen. Die Agentur sollte effiziente Mittel für den Austausch dieser Informationen zur Verfügung stellen.
- (20) Die Förderung der Innovation im Bereich der Sicherheit und Interoperabilität im Eisenbahnverkehr ist eine wichtige Aufgabe, die die Agentur fördern sollte. Eine finanzielle Unterstützung, die im Rahmen der Tätigkeiten der Agentur in dieser Hinsicht gewährt wird, sollte auf dem betreffenden Markt nicht zu Verzerrungen führen.

(<sup>1</sup>) ABl. L ...

(<sup>2</sup>) ABl. L 228 vom 9.9.1996, S. 1. Geändert durch die Entscheidung Nr. 1346/2001/EG (AbL. L 185 vom 6.7.2001, S. 1).

- (21) Um ihren Aufgaben gerecht werden zu können, sollte die Agentur Rechtspersönlichkeit besitzen und über einen eigenen Haushaltsplan verfügen, der im Wesentlichen auf einem Beitrag der Gemeinschaft beruht. Zur Gewährleistung der Unabhängigkeit der Agentur in ihrem Tagesgeschäft und in ihren Stellungnahmen und Empfehlungen sollte der leitende Direktor der Agentur allein verantwortlich handeln können und sollten ihr Personal unabhängig sein.
- (22) Um die Erfüllung der Aufgaben der Agentur effektiv sicherzustellen, sollten die Mitgliedstaaten und die Kommission in einem Verwaltungsrat vertreten sein, der über die erforderlichen Befugnisse verfügt, den Haushaltsplan zu erstellen und dessen Ausführung zu überprüfen, entsprechende Finanzvorschriften und transparente Verfahren für die Entscheidungsfindung der Agentur festzulegen, ihr Arbeitsprogramm zu genehmigen, ihren Haushaltsplan anzunehmen, die Politik für Besuche in den Mitgliedstaaten festzulegen und den leitenden Direktor zu ernennen.
- (23) Zur Gewährleistung der Transparenz bei den Entscheidungen des Verwaltungsrates sollten Vertreter der betreffenden Sektoren an seinen Beratungen teilnehmen, ohne jedoch über ein Stimmrecht zu verfügen, das den Vertretern staatlicher Behörden vorbehalten ist, die den demokratischen Kontrollinstanzen Rechenschaft abzulegen haben. Die Vertreter des Sektors sollten von der Kommission aufgrund ihrer Repräsentativität auf europäischer Ebene für Eisenbahnunternehmen, Fahrwegbetreiber, Arbeitnehmergewerkschaften, Fahrgäste und Güterverkehrskunden ernannt werden.
- (24) Die Arbeit der Agentur sollte transparent sein. Eine effektive Kontrolle durch das Europäische Parlament sollte gewährleistet sein, und zu diesem Zweck sollte das Europäische Parlament die Möglichkeit einer Anhörung des leitenden Direktors der Agentur haben. Die Agentur sollte auch die einschlägigen Gemeinschaftsvorschriften über den Zugang der Öffentlichkeit zu Dokumenten anwenden.
- (25) Da in den letzten Jahren vermehrt dezentrale Agenturen geschaffen wurden, hat die Haushaltsbehörde versucht, Transparenz und Kontrolle der Verwaltung der dafür bereitgestellten Gemeinschaftsmittel zu verbessern, und zwar insbesondere bezüglich der Verbuchung der Gebühren, der Finanzkontrolle, der Entlastungsbefugnis, den Beiträgen zum Altersversorgungssystem und dem internen Haushaltsverfahren (Verhaltenskodex). Entsprechend sollte 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) <sup>(1)</sup> ohne Einschränkung für die Agentur gel-

ten, die auch der Interinstitutionellen Vereinbarung vom 25. Mai 1999 zwischen dem Europäischen Parlament, dem Rat der Europäischen Union und der Kommission der Europäischen Gemeinschaften über die internen Untersuchungen des Europäischen Amtes für Betrugsbekämpfung (OLAF) <sup>(2)</sup> beitreten sollte.

- (26) Da die Ziele der beabsichtigten Maßnahme, nämlich die Schaffung einer Facheinrichtung zur Entwicklung gemeinsamer Lösungen auf dem Gebiet der Sicherheit und Interoperabilität im Eisenbahnverkehr, auf Ebene der Mitgliedstaaten nicht ausreichend erreicht werden können und daher wegen des Gemeinschaftscharakters der anstehenden Aufgaben besser auf Gemeinschaftsebene zu erreichen sind, 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 dieser Ziele erforderliche Maß hinaus —

HABEN FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

#### KAPITEL 1

### GRUNDSÄTZE

#### Artikel 1

#### **Errichtung und Ziele der Agentur**

Mit dieser Verordnung wird eine Europäische Eisenbahnagentur (im Folgenden „Agentur“ genannt) errichtet.

Ziel der Agentur ist es, in technischen Angelegenheiten zur Durchführung der gemeinschaftlichen Rechtsvorschriften beizutragen, die über eine Verbesserung der Interoperabilität der Eisenbahnsysteme auf die Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit des Eisenbahnsektors und die Entwicklung eines gemeinsamen Konzepts für die Sicherheit des europäischen Eisenbahnsystems abzielen, um zur Schaffung eines europäischen Eisenbahnraums ohne Grenzen und zur Gewährleistung eines hohen Sicherheitsniveaus beizutragen.

Die Agentur verfolgt diese Ziele unter uneingeschränkter Berücksichtigung des Prozesses der Erweiterung der Europäischen Union und der besonderen Sachzwänge im Zusammenhang mit Eisenbahnverbindungen zu Drittländern.

#### Artikel 2

#### **Art der Tätigkeiten der Agentur**

Die Agentur kann

- a) Empfehlungen hinsichtlich der Anwendung der Artikel 6, 7, 12, 14, 16, 17 und 18 an die Kommission richten;
- b) gemäß den Artikeln 8, 13 und 15 Stellungnahmen an die Kommission und gemäß Artikel 10 Stellungnahmen an die betreffenden Behörden der Mitgliedstaaten richten.

<sup>(1)</sup> ABl. L 136 vom 31.5.1999, S. 1.

<sup>(2)</sup> ABl. L 136 vom 31.5.1999, S. 15.

### Artikel 3

#### Zusammensetzung der Arbeitsgruppen

(1) Zur Ausarbeitung der in den Artikeln 6, 7, 12, 14, 16, 17 und 18 vorgesehenen Empfehlungen richtet die Agentur eine begrenzte Anzahl von Arbeitsgruppen ein. Diese Arbeitsgruppen stützen sich zum einen auf die bei Angehörigen des Eisenbahnsektors vorhandenen Sachkenntnisse, insbesondere auf die gesammelten Erfahrungen des Europäischen Verbands für die Interoperabilität der Eisenbahn (AEIF), und zum anderen auf die Sachkenntnisse der zuständigen nationalen Behörden. Die Agentur stellt sicher, dass ihre Arbeitsgruppen über die nötigen Kompetenzen verfügen und repräsentativ sind und in ihnen diejenigen Wirtschaftszweige und Nutzer angemessen vertreten sind, die von den Maßnahmen betroffen sein werden, die von der Kommission auf der Grundlage der von der Agentur an sie gerichteten Empfehlungen vorgeschlagen werden könnten. Die Arbeit der Arbeitsgruppen ist transparent.

(2) Die Agentur übermittelt das Arbeitsprogramm nach dessen Annahme an die auf europäischer Ebene tätigen Fachverbände des Eisenbahnsektors. Die Liste dieser Verbände wird von dem in Artikel 21 der Richtlinie 96/48/EG genannten Ausschuss aufgestellt. Jeder Verband und/oder jede Gruppe von Verbänden übermittelt der Agentur eine Liste der qualifiziertesten Experten, die sie mit ihrer Vertretung in den einzelnen Arbeitsgruppen beauftragt haben.

(3) Die nationalen Sicherheitsbehörden nach Artikel 16 der Richtlinie über die Eisenbahnsicherheit ernennen ihre Vertreter für die Arbeitsgruppen, an denen sie teilnehmen möchten.

(4) Die Agentur kann die Arbeitsgruppen erforderlichenfalls um unabhängige Experten erweitern, deren Fachkenntnis im betreffenden Bereich anerkannt ist.

(5) Ein Vertreter der Agentur führt den Vorsitz der Arbeitsgruppen.

### Artikel 4

#### Konsultation der Sozialpartner

Sofern die in den Artikeln 6, 12 und 17 vorgesehenen Arbeiten direkte Auswirkungen auf das soziale Umfeld oder die Arbeitsbedingungen im Eisenbahnsektor haben, konsultiert die Agentur die Sozialpartner im Rahmen des mit dem Beschluss 98/500/EG der Kommission<sup>(1)</sup> eingesetzten Ausschusses für den sektoralen Dialog.

Diese Konsultationen finden statt, bevor die Agentur der Kommission ihre Empfehlungen vorlegt. Die Agentur trägt diesen Konsultationen gebührend Rechnung und steht für die Erläuterung ihrer Empfehlungen jederzeit zur Verfügung. Die Stellungnahmen des Ausschusses für den sektoralen Dialog werden von der Agentur an die Kommission und von der Kommission an

den in Artikel 21 der Richtlinie 96/48/EG genannten Ausschuss übermittelt.

### Artikel 5

#### Konsultation der Güterverkehrskunden und Fahrgäste

Sofern die in den Artikeln 6 und 12 vorgesehenen Arbeiten direkte Auswirkungen auf die Güterverkehrskunden und Fahrgäste haben, so konsultiert die Agentur deren Vertreterverbände. Die Liste der zu konsultierenden Verbände wird von dem in Artikel 21 der Richtlinie 96/48/EG genannten Ausschuss aufgestellt.

Diese Konsultationen finden statt, bevor die Agentur der Kommission ihre Vorschläge unterbreitet. Die Agentur trägt diesen Konsultationen gebührend Rechnung und steht für die Erläuterung ihrer Vorschläge jederzeit zur Verfügung. Die Stellungnahmen der betreffenden Verbände werden von der Agentur an die Kommission und von der Kommission an den in Artikel 21 der Richtlinie 96/48/EG genannten Ausschuss übermittelt.

## KAPITEL 2

### SICHERHEIT

#### Artikel 6

#### Technische Unterstützung

(1) Die Agentur empfiehlt der Kommission die in den Artikeln 6 und 7 der Richtlinie über die Eisenbahnsicherheit vorgesehenen gemeinsamen Sicherheitsmethoden (CSM) und gemeinsamen Sicherheitsziele (CST).

(2) Die Agentur empfiehlt der Kommission auf Verlangen der Kommission oder des in Artikel 21 der Richtlinie 96/48/EG genannten Ausschusses oder von sich aus weitere Sicherheitsmaßnahmen.

(3) Während der Übergangszeit bis zur Verabschiedung der CST, der CSM und der technischen Spezifikationen für die Interoperabilität (TSI) sowie in Angelegenheiten betreffend Fahrzeuge und Infrastruktureinrichtungen, die nicht in den Anwendungsbereich der TSI fallen, kann die Agentur der Kommission geeignete Empfehlungen vorlegen. Die Agentur stellt sicher, dass diese Empfehlungen mit den bereits vorhandenen und den in Vorbereitung befindlichen TSI vereinbar sind.

(4) Die Agentur legt eine detaillierte Kosten-Nutzen-Analyse zur Unterstützung der von ihr nach diesem Artikel vorgelegten Empfehlungen vor.

(5) Die Agentur koordiniert und erleichtert die Zusammenarbeit zwischen den in den Artikeln 16 und 21 der Richtlinie über die Eisenbahnsicherheit genannten einzelstaatlichen Sicherheitsbehörden und Untersuchungsstellen.

<sup>(1)</sup> ABl. L 225 vom 12.8.1998, S. 27.

### Artikel 7

#### Sicherheitsbescheinigungen

Im Hinblick auf die Anwendung der Artikel 10 und 15 der Richtlinie über die Eisenbahnsicherheit, die die Harmonisierung der Sicherheitsbescheinigungen betreffen, erstellt und empfiehlt die Agentur ein harmonisiertes Muster für die Sicherheitsbescheinigungen, einschließlich einer elektronischen Fassung, und ein harmonisiertes Muster für den Antrag auf Erteilung einer Sicherheitsbescheinigung, einschließlich einer Liste der wichtigsten zu liefernden Angaben.

### Artikel 8

#### Nationale Sicherheitsvorschriften

(1) Die Agentur nimmt auf Verlangen der Kommission die sachliche Prüfung der neuen nationalen Sicherheitsvorschriften vor, die der Kommission gemäß Artikel 8 der Richtlinie über die Eisenbahnsicherheit übermittelt werden.

(2) Die Agentur prüft die Vereinbarkeit dieser Vorschriften mit den in der Richtlinie über die Eisenbahnsicherheit festgelegten CSM sowie mit den geltenden TSI. Die Agentur prüft ferner, ob sich die in jener Richtlinie festgelegten CST mit diesen Vorschriften erreichen lassen.

(3) Kommt die Agentur nach Berücksichtigung der von dem Mitgliedstaat mitgeteilten Gründe zu dem Schluss, dass eine dieser Vorschriften entweder mit den TSI oder den CSM unvereinbar ist oder nicht zur Erreichung der CST beiträgt, richtet sie innerhalb von zwei Monaten, nachdem diese Vorschriften der Agentur von der Kommission übermittelt wurden, eine Stellungnahme an die Kommission.

### Artikel 9

#### Überwachung der Sicherheit

(1) Die Agentur errichtet ein Netz mit den nationalen Behörden, die für die Sicherheit zuständig sind, und den nationalen Behörden, die für die in der Richtlinie über die Eisenbahnsicherheit vorgesehenen Untersuchungen zuständig sind, um den Inhalt der in Anhang I jener Richtlinie aufgelisteten gemeinsamen Sicherheitsindikatoren festzulegen und einschlägige Informationen über die Sicherheit im Eisenbahnverkehr zu erheben.

(2) Auf der Grundlage der gemeinsamen Sicherheitsindikatoren, der nationalen Sicherheits- und Unfallberichte sowie eigener Informationen legt die Agentur alle zwei Jahre einen Bericht über die Sicherheit vor, der veröffentlicht wird. Der erste Bericht wird im dritten Tätigkeitsjahr der Agentur veröffentlicht.

(3) Die Agentur stützt sich dabei auf die von Eurostat erhobenen Daten und arbeitet mit Eurostat zusammen, um jegliche Doppelarbeit zu vermeiden und die methodologische

Übereinstimmung der gemeinsamen Sicherheitsindikatoren mit den für andere Verkehrsträger verwendeten Indikatoren sicherzustellen.

### Artikel 10

#### Technische Stellungnahmen

(1) Die in Artikel 30 der Richtlinie 2001/14/EG genannten nationalen Regulierungsstellen können die Agentur um technische Stellungnahmen zu den sicherheitsrelevanten Aspekten von Angelegenheiten ersuchen, die ihnen zur Kenntnis gebracht werden.

(2) Die mit Artikel 35 der Richtlinie 2001/14/EG und Artikel 11a der Richtlinie 91/440/EWG eingesetzten Ausschüsse können die Agentur um technische Stellungnahmen zu den sicherheitsrelevanten Aspekten innerhalb ihres jeweiligen Zuständigkeitsbereichs ersuchen.

(3) Die Agentur gibt ihre Stellungnahme innerhalb von zwei Monaten ab. Die Agentur veröffentlicht diese Stellungnahme in einer Fassung, aus der alle unter das Geschäftsgeheimnis fallenden Angaben und Unterlagen entfernt wurden.

### Artikel 11

#### Öffentliche Datenbank für Schriftstücke

(1) Die Agentur führt eine öffentliche Datenbank folgender Schriftstücke:

- a) gemäß der Richtlinie 95/18/EG erteilte Genehmigungen;
- b) gemäß Artikel 10 der Richtlinie über die Eisenbahnsicherheit ausgestellte Sicherheitsbescheinigungen;
- c) der Agentur nach Artikel 24 der Richtlinie über die Eisenbahnsicherheit übermittelte Untersuchungsberichte;
- d) der Kommission nach Artikel 8 der Richtlinie über die Eisenbahnsicherheit notifizierte einzelstaatliche Vorschriften.

(2) Die für die Anfertigung der in Absatz 1 Buchstaben a und b genannten Schriftstücke zuständigen nationalen Behörden melden der Agentur innerhalb eines Monats jede Einzelentscheidung, sie zu erteilen, zu erneuern, zu ändern oder zu widerrufen.

(3) Die Agentur kann diese öffentliche Datenbank um öffentliche Schriftstücke oder Links ergänzen, die für die Ziele dieser Verordnung von Bedeutung sind.

## KAPITEL 3

**INTEROPERABILITÄT**

## Artikel 12

**Technische Unterstützung durch die Agentur**

Die Agentur trägt nach Maßgabe der Grundsätze und Definitionen der Richtlinien 96/48/EG und 2001/16/EG zur Entwicklung und Verwirklichung der Interoperabilität im Eisenbahnverkehr bei. Zu diesem Zweck

- a) koordiniert und leitet die Agentur im Auftrag der Kommission die Arbeiten der in Artikel 3 genannten Arbeitsgruppen zum Entwurf der TSI und übermittelt der Kommission die TSI-Entwürfe;
- b) gewährleistet die Agentur, dass die TSI an den technischen Fortschritt, die Entwicklungen des Marktes und die gesellschaftlichen Anforderungen angepasst werden, und schlägt der Kommission die Änderungen der TSI vor, die sie für notwendig hält;
- c) gewährleistet die Agentur die Koordinierung zwischen der Aufstellung und Aktualisierung der TSI einerseits und der Aufstellung der für die Interoperabilität erforderlichen europäischen Normen andererseits und unterhält die entsprechenden Beziehungen zu den europäischen Normenorganisationen;
- d) unterstützt die Agentur die Kommission bei der Planung und Förderung der Zusammenarbeit der benannten Stellen gemäß Artikel 20 Absatz 5 der Richtlinien 96/48/EG und 2001/16/EG;
- e) berät die Agentur die Kommission in Bezug auf die Arbeitsbedingungen des mit sicherheitsrelevanten Aufgaben betrauten Personals und spricht entsprechende Empfehlungen aus.

## Artikel 13

**Überprüfung der Arbeit der benannten Stellen**

Unbeschadet der Verantwortung der Mitgliedstaaten für die von ihnen benannten Stellen kann die Agentur auf Verlangen der Kommission die Qualität der Arbeit der benannten Stellen überprüfen. Sie übermittelt der Kommission gegebenenfalls eine Stellungnahme.

## Artikel 14

**Überwachung der Interoperabilität**

(1) Die Agentur empfiehlt auf Verlangen der Kommission Verfahren zur Verwirklichung der Interoperabilität der Eisenbahnsysteme durch die Förderung der Koordinierung zwischen Eisenbahnunternehmen und zwischen Fahrwegbetreibern, insbesondere zur Durchführung der Umstellung der Systeme.

(2) Die Agentur prüft die Fortschritte der Interoperabilität der Eisenbahnsysteme. Sie legt alle zwei Jahre einen Bericht über den Fortschritt der Interoperabilität vor und veröffentlicht ihn. Der erste Bericht wird im zweiten Tätigkeitsjahr der Agentur veröffentlicht.

## Artikel 15

**Interoperabilität des transeuropäischen Netzes**

Auf Verlangen der Kommission prüft die Agentur jedes Eisenbahninfrastrukturprojekt, für das ein Gemeinschaftszuschluss beantragt wird, unter dem Gesichtspunkt der Interoperabilität. Die Agentur gibt ihre Stellungnahme zu der Übereinstimmung des Projektes mit den entsprechenden TSI innerhalb von zwei Monaten nach dem Antrag ab. Diese Stellungnahme trägt den Ausnahmen nach Artikel 7 der Richtlinie 96/48/EG und der Richtlinie 2001/16/EG uneingeschränkt Rechnung.

## Artikel 16

**Zertifizierung der Ausbesserungswerke**

Innerhalb von drei Jahren, nachdem die Agentur ihre Tätigkeit aufgenommen hat, erarbeitet die Agentur eine europäische Regelung für die Zertifizierung von Fahrzeugausbesserungswerken und spricht Empfehlungen für die Einführung der Regelung aus.

Diese Empfehlungen erfassen insbesondere die folgenden Punkte:

- strukturiertes Betriebsführungssystem;
- Personal mit der erforderlichen Befähigung;
- Einrichtungen, Werkzeuge und Maschinen;
- technische Dokumentation und Instandhaltungsvorschriften.

## Artikel 17

**Berufliche Befähigung**

(1) Die Agentur spricht Empfehlungen für die Festlegung gemeinsamer einheitlicher Kriterien für die berufliche Befähigung und die Beurteilung des Betriebs- und Instandhaltungspersonals für das Eisenbahnsystem aus. Dabei berücksichtigt sie vorrangig Triebfahrzeugführer und Ausbilder. Die Agentur konsultiert die Vertreter der Sozialpartner gemäß den Bestimmungen des Artikels 4.

(2) Die Agentur spricht Empfehlungen im Hinblick auf die Einführung einer Regelung für die Zulassung von Ausbildungszentren aus.

(3) Die Agentur fördert und unterstützt den Austausch von Triebfahrzeugführern und Ausbildern zwischen Eisenbahnunternehmen verschiedener Mitgliedstaaten.

*Artikel 18***Einstellung von Fahrzeugen**

Die Agentur erstellt und empfiehlt der Kommission ein einheitliches Muster für das nationale Einstellungsregister nach Maßgabe des Artikels 14 der Richtlinien 96/48/EG und 2001/16/EG.

*Artikel 19***Register der Interoperabilitätsschriftstücke**

(1) Die Agentur führt ein öffentliches Verzeichnis der folgenden in den Richtlinien 2001/16/EG und 96/48/EG vorgesehenen Schriftstücke:

- a) EG-Prüferklärungen für Teilsysteme;
- b) EG-Konformitätserklärungen für Komponenten;
- c) Genehmigungen zur Inbetriebnahme einschließlich der zugehörigen Einstellungsnummern;
- d) Infrastruktur- und Fahrzeugregister.

(2) Die betreffenden Stellen übermitteln diese Schriftstücke der Agentur, die im Einvernehmen mit den Mitgliedstaaten die praktischen Einzelheiten der Übermittlung festlegt.

(3) Bei der Übermittlung der in Absatz 1 genannten Schriftstücke können die betreffenden Stellen angeben, welche Schriftstücke aus Sicherheitsgründen nicht der Öffentlichkeit zur Kenntnis gebracht werden dürfen.

(4) Die Agentur richtet eine elektronische Datenbank für die Schriftstücke ein, wobei Absatz 3 uneingeschränkt Rechnung getragen wird. Diese Datenbank ist der Öffentlichkeit über eine Website zugänglich.

## KAPITEL 4

**STUDIEN UND FÖRDERUNG DER INNOVATION***Artikel 20***Studien**

Soweit die Erfüllung der mit dieser Verordnung übertragenen Aufgaben es verlangt, gibt die Agentur Studien in Auftrag, die sie aus ihrem eigenen Haushalt finanziert.

*Artikel 21***Förderung der Innovation**

Die Kommission kann der Agentur im Einklang mit deren Arbeitsprogramm und Haushaltsplan die Förderung von Innovationen übertragen, deren Ziel die Verbesserung der Interoperabilität und Sicherheit im Eisenbahnverkehr ist, insbesondere

in Bezug auf den Einsatz neuer Informationstechnologien und Ortungs- und Navigationssysteme.

## KAPITEL 5

**INTERNE ORGANISATION UND ARBEITSWEISE***Artikel 22***Rechtsstellung**

(1) Die Agentur ist eine Einrichtung der Gemeinschaft. Sie besitzt Rechtspersönlichkeit.

(2) Die Agentur besitzt in jedem Mitgliedstaat die weitestgehende Rechts- und Geschäftsfähigkeit, die juristischen Personen nach dessen Rechtsvorschriften zuerkannt ist. Sie kann insbesondere bewegliches und unbewegliches Vermögen erwerben und veräußern und ist vor Gericht parteifähig.

(3) Die Agentur wird von ihrem leitenden Direktor vertreten.

*Artikel 23***Vorrechte und Befreiungen**

Das Protokoll über die Vorrechte und Befreiungen der Europäischen Gemeinschaften findet auf die Agentur und ihre Bediensteten Anwendung.

*Artikel 24***Personal**

(1) Für das Personal der Agentur gelten das Statut der Beamten der Europäischen Gemeinschaften, die Beschäftigungsbedingungen für die sonstigen Bediensteten der Europäischen Gemeinschaften und die im gegenseitigen Einvernehmen der Organe der Europäischen Gemeinschaften erlassenen Regelungen zur Durchführung dieser Bestimmungen.

(2) Unbeschadet des Artikels 26 übt die Agentur gegenüber ihrem Personal die der Anstellungsbehörde und der Einstellungsbehörde im Statut und in den Beschäftigungsbedingungen übertragenen Befugnisse aus.

(3) Unbeschadet des Artikels 26 Absatz 1 besteht das Personal der Agentur aus

— Zeitbediensteten, die sie für höchstens fünf Jahre einstellt; hierbei handelt es sich um Eisenbahnfachleute, die aufgrund ihrer Qualifikation und Erfahrung im Bereich der Sicherheit und Interoperabilität im Eisenbahnverkehr ausgewählt werden,

— von der Kommission oder von den Mitgliedstaaten für höchstens fünf Jahre abgestellten oder abgeordneten Beamten

— und sonstigen Bediensteten im Sinne der Beschäftigungsbedingungen für die sonstigen Bediensteten der Europäischen Gemeinschaften für ausführende Tätigkeiten oder Sekretariatsarbeiten.

(4) Die in den von der Agentur eingerichteten Arbeitsgruppen tätigen Experten gehören nicht zum Personal der Agentur. Ihnen entstehende Reise- und Aufenthaltskosten übernimmt die Agentur gemäß den vom Verwaltungsrat festgelegten Bestimmungen und Sätzen.

#### Artikel 25

##### Einsetzung und Aufgaben des Verwaltungsrates

- (1) Es wird ein Verwaltungsrat eingesetzt.
- (2) Der Verwaltungsrat
  - a) ernennt den leitenden Direktor gemäß Artikel 31;
  - b) nimmt bis zum 30. April jeden Jahres den allgemeinen Tätigkeitsbericht der Agentur für das vorangegangene Jahr an und übermittelt ihn den Mitgliedstaaten, dem Europäischen Parlament, dem Rat und der Kommission;
  - c) legt unter Berücksichtigung der Stellungnahme der Kommission bis zum 31. Oktober jeden 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 in zweiter Lesung gegebenenfalls in geänderter Form entweder mit Zweidrittelmehrheit einschließlich der Vertreter der Kommission oder durch einstimmigen Beschluss der Vertreter der Mitgliedstaaten an;
  - d) nimmt seine Aufgaben in Bezug auf den Haushalt der Agentur gemäß Kapitel 6 wahr;
  - e) legt Verfahren für die Entscheidungen des leitenden Direktors fest;
  - f) legt ein Konzept für die Besuche gemäß Artikel 33 fest;
  - g) übt die Disziplinargewalt über den leitenden Direktor und die in Artikel 30 Absatz 3 genannten Referatsleiter aus;
  - h) gibt sich eine Geschäftsordnung.

#### Artikel 26

##### Zusammensetzung des Verwaltungsrates

- (1) Der Verwaltungsrat setzt sich aus je einem Vertreter jedes Mitgliedstaats, vier Vertretern der Kommission und sechs

von der Kommission ernannten, nicht stimmberechtigten Vertretern zusammen, die jeweils eine der folgenden Gruppen auf europäischer Ebene vertreten:

- Eisenbahnunternehmen;
- Fahrwegbetreiber;
- Eisenbahnindustrie;
- Gewerkschaften;
- Fahrgäste
- Güterverkehrskunden.

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

- (2) Jeder Mitgliedstaat und die Kommission ernennen ihre Mitglieder des Verwaltungsrates sowie einen Stellvertreter.
- (3) Die Amtszeit beträgt fünf Jahre und kann einmal verlängert werden.
- (4) Gegebenenfalls werden die Teilnahme von Vertretern von Drittländern und die entsprechenden Bedingungen in den Vereinbarungen gemäß Artikel 36 Absatz 2 geregelt.

#### Artikel 27

##### Vorsitz des Verwaltungsrates

- (1) Der Verwaltungsrat wählt aus dem Kreis seiner Mitglieder einen Vorsitzenden und einen stellvertretenden Vorsitzenden. Der stellvertretende Vorsitzende tritt im Fall der Verhinderung des Vorsitzenden an dessen Stelle.
- (2) Die Amtszeit des Vorsitzenden und des stellvertretenden Vorsitzenden beträgt drei Jahre und kann einmal verlängert werden. Endet deren Mitgliedschaft im Verwaltungsrat jedoch während der Amtszeit als Vorsitzender bzw. stellvertretender Vorsitzender, so endet diese Amtszeit ebenfalls zu diesem Zeitpunkt.

#### Artikel 28

##### Tagungen

- (1) Der Verwaltungsrat wird von seinem Vorsitzenden einberufen. Der leitende Direktor der Agentur nimmt an den Tagungen teil.
- (2) Der Verwaltungsrat tritt mindestens zweimal jährlich zusammen. Darüber hinaus tritt er auf Veranlassung seines Vorsitzenden, auf Antrag der Kommission oder auf Antrag der Mehrheit seiner Mitglieder oder eines Drittels der Vertreter der Mitgliedstaaten im Verwaltungsrat zusammen.

*Artikel 29***Abstimmung**

Sofern nicht anders angegeben, fasst der Verwaltungsrat seine Beschlüsse mit Zweidrittelmehrheit der stimmberechtigten Mitglieder. Jedes stimmberechtigte Mitglied hat eine Stimme.

*Artikel 30***Aufgaben und Befugnisse des leitenden Direktors**

- (1) Die Agentur wird von ihrem leitenden Direktor geleitet, der in der Wahrnehmung seiner Aufgaben völlig unabhängig ist, unbeschadet der jeweiligen Zuständigkeiten der Kommission und des Verwaltungsrates.
- (2) Der leitende Direktor
- a) erstellt das Arbeitsprogramm und legt es nach Stellungnahme der Kommission dem Verwaltungsrat vor;
  - b) ergreift die erforderlichen Maßnahmen zur Umsetzung des Arbeitsprogramms und entspricht, soweit möglich, den Ersuchen der Kommission um Unterstützung, die mit den Aufgaben der Agentur gemäß dieser Verordnung im Zusammenhang stehen;
  - c) unternimmt die erforderlichen Schritte, insbesondere den Erlass interner Verwaltungsanweisungen und die Veröffentlichung von Verfügungen, um das Funktionieren der Agentur gemäß dieser Verordnung zu gewährleisten;
  - d) führt ein wirksames Kontrollsystem ein, um die Ergebnisse der Agentur an den gesetzten Zielen messen zu können, und führt ein Verfahren für regelmäßige Evaluierungen ein, das den anerkannten fachspezifischen Standards entspricht. Auf dieser Grundlage erstellt der leitende Direktor jedes Jahr den Entwurf eines Tätigkeitsberichts und legt ihn dem Verwaltungsrat vor;
  - e) übt gegenüber den Bediensteten der Agentur die in Artikel 24 Absatz 2 niedergelegten Befugnisse aus;
  - f) stellt den Voranschlag der Einnahmen und Ausgaben der Agentur gemäß Artikel 38 auf und führt den Haushaltsplan gemäß Artikel 39 aus.

(3) Der leitende Direktor kann von einem oder mehreren Referatsleitern unterstützt werden. Bei Abwesenheit oder Verhinderung des leitenden Direktors nimmt einer der Referatsleiter seine Aufgaben wahr.

*Artikel 31***Ernennungen der Bediensteten der Agentur**

(1) Der leitende Direktor wird vom Verwaltungsrat aufgrund erworbener Verdienste und nachgewiesener Verwaltungs- und Leitungsfähigkeiten sowie für den Eisenbahnsektor relevanter Befähigung und Erfahrung ernannt. Der Verwaltungsrat fasst seinen Beschluss mit Vierfünftelmehrheit aller stimmberechtig-

ten Mitglieder. Die Kommission kann einen oder mehrere Kandidaten vorschlagen.

Der Verwaltungsrat kann den leitenden Direktor nach demselben Verfahren entlassen.

(2) Der leitende Direktor ernannt die anderen Bediensteten der Agentur gemäß Artikel 24.

(3) Die Amtszeit des leitenden Direktors beträgt fünf Jahre. Diese Amtszeit kann einmal verlängert werden.

*Artikel 32***Anhörung des leitenden Direktors**

Der leitende Direktor legt dem Europäischen Parlament jährlich einen Gesamtbericht über die Tätigkeit der Agentur vor. Das Europäische Parlament oder der Rat kann darüber hinaus jederzeit eine Anhörung des leitenden Direktors zu einem Thema im Zusammenhang mit den Tätigkeiten der Agentur verlangen.

*Artikel 33***Besuche in den Mitgliedstaaten**

(1) Zur Erfüllung der ihr mit den Artikeln 8, 9, 10, 13 und 15 übertragenen Aufgaben kann die Agentur im Einklang mit der vom Verwaltungsrat festgelegten Politik Besuche in den Mitgliedstaaten durchführen. Die Behörden der Mitgliedstaaten erleichtern die Arbeit der Bediensteten der Agentur.

(2) Die Agentur unterrichtet den betroffenen Mitgliedstaat von dem geplanten Besuch und gibt die Namen der beauftragten Bediensteten der Agentur sowie den Zeitpunkt des Beginns des Besuchs an. Die mit der Durchführung dieser Besuche beauftragten Bediensteten der Agentur erfüllen diese Aufgabe unter Vorlage einer Verfügung des leitenden Direktors, in der Gegenstand und Ziel ihres Besuchs genannt sind.

(3) Im Anschluss an jeden Besuch erstellt die Agentur einen Bericht, den sie der Kommission und dem betroffenen Mitgliedstaat übermittelt.

*Artikel 34***Haftung**

(1) Die vertragliche Haftung der Agentur bestimmt sich nach dem auf den betreffenden Vertrag anzuwendenden Recht.

(2) Für Entscheidungen aufgrund einer Schiedsklausel in einem von der Agentur geschlossenen Vertrag ist der Gerichtshof der Europäischen Gemeinschaften zuständig.

(3) Im Bereich der außervertraglichen Haftung ersetzt die Agentur den durch ihre Dienststellen oder Bediensteten in Ausübung ihrer Amtstätigkeit verursachten Schaden nach den allgemeinen Rechtsgrundsätzen, die den Rechtsordnungen der Mitgliedstaaten gemeinsam sind.

(4) Für Streitsachen über den Schadensersatz nach Absatz 3 ist der Gerichtshof der Europäischen Gemeinschaften zuständig.

(5) Die persönliche Haftung der Bediensteten gegenüber der Agentur bestimmt sich nach den Vorschriften des Statuts bzw. der für sie geltenden Beschäftigungsbedingungen.

#### Artikel 35

##### Sprachen

(1) Der Verwaltungsrat legt die für die Agentur geltende Sprachenregelung fest. Für diesen Beschluss ist Einstimmigkeit erforderlich, wenn ein Mitglied des Verwaltungsrates dies beantragt. Die Mitgliedstaaten können sich in einer Gemeinschaftssprache ihrer Wahl an die Agentur wenden.

(2) Die für die Arbeit der Agentur erforderlichen Übersetzungen werden vom Übersetzungszentrum für die Einrichtungen der Europäischen Union angefertigt.

#### Artikel 36

##### Beteiligung von Drittländern

(1) Die Agentur steht der Beteiligung europäischer Länder offen, die mit der Gemeinschaft Übereinkünfte geschlossen haben, nach denen die betreffenden Länder das Gemeinschaftsrecht auf dem von dieser Verordnung erfassten Gebiet übernommen haben und anwenden.

(2) Gemäß den einschlägigen Bestimmungen dieser Übereinkünfte werden Vereinbarungen erarbeitet, die die Beteiligung dieser Länder an den Arbeiten der Agentur im Einzelnen regeln, insbesondere die Art und den Umfang einer solchen Beteiligung. Diese Vereinbarungen enthalten unter anderem Bestimmungen über Finanzbeiträge und Personal. Sie können eine Vertretung ohne Stimmrecht im Verwaltungsrat vorsehen.

#### Artikel 37

##### Transparenz

Für die im Besitz der Agentur befindlichen Schriftstücke gilt die Verordnung (EG) Nr. 1049/2001 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 30. Mai 2001 über den Zugang der Öffentlichkeit zu Dokumenten des Europäischen Parlaments, des Rates und der Kommission <sup>(1)</sup>.

Der Verwaltungsrat legt die praktischen Einzelheiten der Anwendung jener Verordnung fest.

#### KAPITEL 6

##### FINANZVORSCHRIFTEN

#### Artikel 38

##### Haushalt

(1) Die Einnahmen der Agentur setzen sich zusammen aus

— einem Beitrag der Gemeinschaft;

— etwaigen Beiträgen von Drittländern, die gemäß Artikel 36 an der Arbeit der Agentur beteiligt sind;

— Entgelten für Veröffentlichungen, Ausbildungsmaßnahmen und sonstige von der Agentur erbrachte Leistungen.

(2) Die Ausgaben der Agentur umfassen die Ausgaben für Personal-, Verwaltungs-, Infrastruktur- und Betriebsaufwendungen.

(3) Der leitende Direktor stellt einen Vorschlag der Einnahmen und Ausgaben der Agentur für das folgende Kalenderjahr auf und leitet ihn dem Verwaltungsrat zusammen mit einem Organisationsplan zu.

(4) Einnahmen und Ausgaben sind auszugleichen.

(5) Der Verwaltungsrat verabschiedet den Entwurf des Haushaltsplans für das folgende Kalenderjahr spätestens zum 31. März und übermittelt ihn der Kommission, die auf seiner Grundlage die entsprechenden Ansätze im Vorentwurf des Gesamthaushaltsplans der Europäischen Union festlegt, den sie dem Rat gemäß Artikel 272 des Vertrags vorlegt.

(6) Der Verwaltungsrat legt spätestens zum 15. Januar den Haushaltsplan der Agentur für das laufende Kalenderjahr fest und passt ihn gegebenenfalls dem von der Haushaltsbehörde festgelegten Beitrag der Gemeinschaft an.

#### Artikel 39

##### Ausführung und Kontrolle des Haushaltsplans

(1) Der leitende Direktor führt den Haushaltsplan der Agentur aus.

(2) Die Kontrolle über die Mittelbindungen und die Zahlungen im Zusammenhang mit allen Ausgabenposten und die Kontrolle über die Feststellung und den Eingang aller Einnahmen der Agentur erfolgen durch den Finanzkontrolleur der Kommission.

(3) Spätestens bis zum 31. März legt der leitende Direktor der Kommission, dem Verwaltungsrat und dem Rechnungshof die detaillierte Rechnung über sämtliche Einnahmen und Ausgaben für das abgelaufene Haushaltsjahr vor.

Der Rechnungshof prüft diese Rechnung gemäß Artikel 248 des Vertrags. Er veröffentlicht jährlich einen Bericht über die Tätigkeiten der Agentur.

(4) Das Europäische Parlament erteilt dem leitenden Direktor auf Empfehlung des Rates Entlastung für die Ausführung des Haushaltsplans.

<sup>(1)</sup> ABl. L 145 vom 31.5.2001, S. 43.

*Artikel 40***Haushaltsordnung**

Der Verwaltungsrat erlässt im Einvernehmen mit der Kommission und nach zustimmender Stellungnahme des Rechnungshofs die Haushaltsordnung der Agentur, die insbesondere das Verfahren für die Aufstellung und Ausführung des Haushaltsplans der Agentur im Einklang mit Artikel 185 der Haushaltsordnung für den Gesamthaushaltsplan der Europäischen Gemeinschaften festlegt. Die jährlichen Mittel für die Agentur werden von der Haushaltsbehörde innerhalb der durch die einschlägige Rubrik der Finanziellen Vorausschau gesetzten Grenzen bewilligt.

*Artikel 41***Betrugsbekämpfung**

- (1) Zur Bekämpfung von Betrug, Korruption und sonstigen rechtswidrigen Handlungen findet die Verordnung (EG) Nr. 1073/1999 ohne Einschränkung Anwendung.
- (2) Die Agentur tritt der Interinstitutionellen Vereinbarung vom 25. Mai 1999 über die internen Untersuchungen des Europäischen Amtes für Betrugsbekämpfung (OLAF) bei und erlässt unverzüglich die entsprechenden Vorschriften, die für sämtliche Bedienstete der Agentur gelten.
- (3) Die Finanzierungsbeschlüsse sowie die sich daraus ergebenden Durchführungsverträge und -instrumente sehen ausdrücklich vor, dass der Rechnungshof und das OLAF erforder-

lichenfalls eine Vor-Ort-Kontrolle bei den Empfängern der Mittel der Agentur durchführen können.

## KAPITEL 7

**ALLGEMEINE BESTIMMUNGEN UND SCHLUSSBESTIMMUNGEN***Artikel 42***Beginn der Tätigkeit der Agentur**

Die Agentur nimmt innerhalb von 24 Monaten nach Inkrafttreten dieser Verordnung die Arbeit auf.

*Artikel 43***Bewertung**

Fünf Jahre, nachdem die Agentur ihre Arbeit aufgenommen hat, nimmt die Kommission bis zum ... eine Bewertung der Durchführung dieser Verordnung, der von der Agentur erzielten Ergebnisse und ihrer Arbeitsmethoden vor. Diese Bewertung berücksichtigt die Standpunkte der Vertreter des Eisenbahnsektors, der Sozialpartner und der Verbraucherverbände. Die Ergebnisse der Bewertung werden veröffentlicht. Erforderlichenfalls schlägt die Kommission eine Änderung dieser Verordnung vor.

*Artikel 44*

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.

...

*Im Namen des Europäischen Parlaments*

*Der Präsident*

*Im Namen des Rates*

*Der Präsident*

**BEGRÜNDUNG DES RATES <sup>(1)</sup>**

---

---

<sup>(1)</sup> Siehe Seite 3 dieses Amtsblatts.