

Amtsblatt

der Europäischen Gemeinschaften

ISSN 0376-9453

L 235

39. Jahrgang

17. September 1996

Ausgabe
in deutscher Sprache

Rechtsvorschriften

Inhalt

I *Veröffentlichungsbedürftige Rechtsakte*

- ★ Richtlinie 96/47/EG des Rates vom 23. Juli 1996 zur Änderung der Richtlinie 91/439/EWG über den Führerschein 1
- ★ Richtlinie 96/48/EG des Rates vom 23. Juli 1996 über die Interoperabilität des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems 6
- ★ Richtlinie 96/49/EG des Rates vom 23. Juli 1996 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten für die Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter 25
- ★ Richtlinie 96/50/EG des Rates vom 23. Juli 1996 über die Harmonisierung der Bedingungen für den Erwerb einzelstaatlicher Schifferpatente für den Binnenschiffsgüter- und -personenverkehr in der Gemeinschaft 31
- ★ Richtlinie 96/51/EG des Rates vom 23. Juli 1996 zur Änderung der Richtlinie 70/524/EWG über Zusatzstoffe in der Tierernährung 39
- ★ Richtlinie 96/53/EG des Rates vom 25. Juli 1996 zur Festlegung der höchstzulässigen Abmessungen für bestimmte Straßenfahrzeuge im innerstaatlichen und grenzüberschreitenden Verkehr in der Gemeinschaft sowie zur Festlegung der höchstzulässigen Gewichte im grenzüberschreitenden Verkehr 59

Preis: 19,50 ECU

DE

Bei Rechtsakten, deren Titel in magerer Schrift gedruckt sind, handelt es sich um Rechtsakte der laufenden Verwaltung im Bereich der Agrarpolitik, die normalerweise nur eine begrenzte Geltungsdauer haben.

Rechtsakte, deren Titel in fetter Schrift gedruckt sind und denen ein Sternchen vorangestellt ist, sind sonstige Rechtsakte.

I

(Veröffentlichungsbedürftige Rechtsakte)

RICHTLINIE 96/47/EG DES RATES

vom 23. Juli 1996

zur Änderung der Richtlinie 91/439/EWG über den Führerschein

DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION —

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft, insbesondere auf Artikel 75,

auf Vorschlag der Kommission⁽¹⁾,nach Stellungnahme des Wirtschafts- und Sozialausschusses⁽²⁾,gemäß dem Verfahren des Artikels 189c des Vertrags⁽³⁾,

in Erwägung nachstehender Gründe:

Nach der Richtlinie 91/439/EWG des Rates vom 29. Juli 1991 über den Führerschein⁽⁴⁾ werden die einzelstaatlichen Führerscheine nach dem EG-Muster ausgestellt, das in Anhang I derselben Richtlinie beschrieben ist.

Es sollte eine Alternative zu diesem Muster eingeführt werden, um den bestehenden Gepflogenheiten Rechnung zu tragen und den Wünschen einiger Mitgliedstaaten zu entsprechen.

Im Rahmen der gegenseitigen Anerkennung der Führerscheine müssen deren Kompatibilität und Interoperabilität innerhalb der gesamten Gemeinschaft gewährleistet sein. Daher sollte vermieden werden, daß für EG-Muster des Führerscheins Informationstechnologien auf individueller Grundlage eingeführt werden; allerdings sollte darauf ein Raum für die eventuelle spätere Einführung eines Mikroprozessors oder einer gleichwertigen Informatikvorrichtung vorgesehen werden.

⁽¹⁾ ABl. Nr. C 21 vom 25. 1. 1996, S. 4, und ABl. Nr. C 54 vom 23. 2. 1996, S. 5.

⁽²⁾ ABl. Nr. C 301 vom 13. 11. 1995, S. 22, und ABl. Nr. C 204 vom 15. 7. 1996, S. 20.

⁽³⁾ Stellungnahme des Europäischen Parlaments vom 16. November 1995 (ABl. Nr. C 323 vom 4. 12. 1995, S. 109, gemeinsamer Standpunkt des Rates vom 26. Februar 1996 (ABl. Nr. C 120 vom 24. 4. 1996, S. 1) und Beschluß des Europäischen Parlaments vom 6. Juni 1996 (ABl. Nr. C 181 vom 24. 6. 1996, S. 16).

⁽⁴⁾ ABl. Nr. L 237 vom 24. 8. 1991, S. 1. Richtlinie zuletzt geändert durch die Richtlinie 94/72/EG (ABl. Nr. L 337 vom 24. 12. 1994, S. 86).

Es sollte den Mitgliedstaaten freistehen, an bestimmter Stelle Angaben in den Führerschein aufzunehmen, die nicht mit dessen Verwaltung oder mit der Verkehrssicherheit zusammenhängen; solche Angaben bedürfen jeweils der schriftlichen Zustimmung des Führerscheininhabers.

Was die technischen Vorschriften für das EG-Muster des Führerscheins angeht, so beruht diese Richtlinie auf dem neuen Konzept der technischen Harmonisierung, bei dem der allgemeine Rahmen der Vorschriften festgelegt wird und die Einzelheiten den Verfahren der Industrienormung überlassen werden —

HAT FOLGENDE RICHTLINIE ERLASSEN:

Artikel 1

Die Richtlinie 91/439/EWG wird wie folgt geändert:

1. In Artikel 1 Absatz 1 und in Artikel 2 Absatz 3 wird nach „Anhang I“ der Ausdruck „oder Ia“ eingefügt.
2. Dem Artikel 2 wird folgender Absatz hinzugefügt:

„(4) Unbeschadet etwaiger Rechtsvorschriften, die der Rat zu dieser Frage erläßt, dürfen die in den Anhängen I und Ia festgelegten Führerscheinmuster keine elektronischen Informationsvorrichtungen besitzen.“
3. Der im Anhang der vorliegenden Richtlinie enthaltene Anhang Ia wird angefügt.

Artikel 2

(1) Die Mitgliedstaaten erlassen nach Anhörung der Kommission die Rechts- und Verwaltungsvorschriften, die erforderlich sind, um dieser Richtlinie spätestens ab dem 1. Juli 1996 nachzukommen. Sie setzen die Kommission unverzüglich davon in Kenntnis.

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

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

Artikel 3

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

Artikel 4

Diese Richtlinie ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

Geschehen zu Brüssel am 23. Juli 1996.

Im Namen des Rates

Der Präsident

I. YATES

ANHANG

„ANHANG Ia

BESTIMMUNGEN ZUM EG-MUSTER DES FÜHRERSCHEINS

(Alternative zu dem Muster in Anhang I)

1. Die äußeren Merkmale der Karte für das EG-Führerscheinmuster entsprechen den ISO-Normen 7810 und 7816-1.

Die Verfahren, mit denen die Merkmale der Führerscheine auf Übereinstimmung mit den internationalen Normen geprüft werden, entsprechen der ISO-Norm 10373.

2. Der Führerschein hat zwei Seiten.

Seite 1 enthält:

- a) in Blockbuchstaben die Aufschrift ‚Führerschein‘ in der (den) Sprache(n) des Mitgliedstaats, der den Führerschein ausstellt;
- b) den Namen des Mitgliedstaats, der den Führerschein ausstellt (fakultativ);
- c) das Unterscheidungszeichen des Mitgliedstaats, der den Führerschein ausstellt, im Negativdruck in einem blauen Rechteck, umgeben von zwölf gelben Sternen:

B: Belgien,	L: Luxemburg,
DK: Dänemark,	NL: Niederlande,
D: Deutschland,	A: Österreich,
GR: Griechenland,	P: Portugal,
E: Spanien,	FIN: Finnland,
F: Frankreich,	S: Schweden,
IRL: Irland,	UK: Vereinigtes Königreich;
I: Italien,	

- d) Angaben, die bei Ausstellung des Führerscheins unter Verwendung folgender Numerierung einzutragen sind:
1. Name des Inhabers;
 2. Vorname des Inhabers;
 3. Geburtsdatum und Geburtsort des Inhabers;
 4. a) Ausstellungsdatum des Führerscheins;
 - b) Datum, an dem der Führerschein ungültig wird, oder — bei unbegrenzter Gültigkeitsdauer — ein Strich;
 - c) Bezeichnung der Behörde, die den Führerschein ausstellt (kann auch auf Seite 2 gedruckt werden);
 - d) andere Nummer als unter 5 für Zwecke der Verwaltung des Führerscheins (nichtobligatorische Angabe);
 5. Nummer des Führerscheins;
 6. Lichtbild des Inhabers;
 7. Unterschrift des Inhabers;
 8. Wohnort, Wohnsitz oder Postanschrift (nichtobligatorische Angabe);
 9. (Unter-)Klassen der Fahrzeuge, die der Inhaber zu führen berechtigt ist (die einzelstaatlichen Klassen sind mit anderen Schrifttypen zu drucken als die harmonisierten Klassen);
- e) die Aufschrift ‚Modell der Europäischen Gemeinschaften‘ in der (den) Sprache(n) des Mitgliedstaats, der den Führerschein ausstellt, und die Aufschrift ‚Führerschein‘ in den anderen Sprachen der Gemeinschaft in rosafarbenem Druck als Hintergrund des Führerscheins:

Permiso de Conducción

Kørekort

Führerschein

Άδεια Οδήγησης

Driving Licence

Ajokortti
Permis de Conduire
Ceadúnas Tiomána
Patente di guida
Rijbewijs
Carta de Condução
Körkort;

- f) Referenzfarben:
— blau: Pantone Reflex Blue,
— gelb: Pantone Yellow.

Seite 2 enthält:

- a) 9. die (Unter-)Klassen der Fahrzeuge, die der Inhaber zu führen berechtigt ist (die einzelstaatlichen Klassen sind mit anderen Schrifttypen zu drucken als die harmonisierten Klassen);
10. das Datum der ersten Fahrerlaubniserteilung für jede (Unter-)Klasse (dieses Datum ist bei jeder späteren Ersetzung oder jedem späteren Umtausch erneut einzutragen);
11. das Datum, an dem die Fahrerlaubnis für die jeweilige (Unter-)Klasse ungültig wird;
12. gegebenenfalls Zusatzangaben oder Einschränkungen in kodierter Form neben der betroffenen (Unter-)Klasse.

Für die verwendeten Codes gilt folgende Regelung:

- Code-Nummern 1 bis 99: harmonisierte Gemeinschaftscodes,
— Code-Nummern 100 und darüber: einzelstaatliche Codes mit ausschließlicher Geltung für den Verkehr auf dem Hoheitsgebiet des Mitgliedstaats, der den Führerschein ausstellt.

Gilt eine Codenummer für alle (Unter-)Klassen, für die der Führerschein ausgestellt ist, so kann sie unterhalb der Spalten 9, 10 und 11 gedruckt werden;

13. ein Feld, in das der Aufnahmemitgliedstaat im Rahmen der Anwendung der Nummer 3 Buchstabe a) dieses Anhangs Angaben aufnehmen kann, die für die Verwaltung des Führerscheins unerlässlich sind;
14. ein Feld, in das der den Führerschein ausstellende Mitgliedstaat die Angaben eintragen kann, die für die Verwaltung des Führerscheins unerlässlich sind oder sich auf die Verkehrssicherheit beziehen (nichtobligatorische Angabe). Fällt die Angabe unter eine der in diesem Anhang aufgeführten Rubriken, so muß vor der Angabe die Nummer der entsprechenden Rubrik stehen.

Mit schriftlicher Zustimmung des Führerscheininhabers in jedem Einzelfall können in dieses Feld auch Angaben eingetragen werden, die nicht mit der Verwaltung des Führerscheins oder mit der Verkehrssicherheit zusammenhängen; durch diese Angaben wird die Verwendung des Musters als Führerschein nicht berührt;

- b) Erläuterungen zu den auf den Seiten 1 und 2 des Führerscheins erscheinenden nummerierten Rubriken (zumindest Rubriken 1, 2, 3, 4a, 4b, 4c, 5, 10, 11 und 12).

Will ein Mitgliedstaat diese Eintragungen in einer anderen Landessprache abfassen als einer der folgenden Sprachen: Dänisch, Deutsch, Englisch, Finnisch, Französisch, Griechisch, Italienisch, Niederländisch, Portugiesisch, Schwedisch und Spanisch, so erstellt er unbeschadet der sonstigen Bestimmungen dieses Anhangs unter Verwendung einer der vorgenannten Sprachen eine zweisprachige Fassung des Führerscheins;

- c) auf dem EG-Führerscheinmuster muß ein Raum für die eventuelle Einführung eines Mikroprozessors oder einer gleichwertigen Informatikvorrichtung vorgesehen werden.

3. Besondere Bestimmungen:

- a) Hat der Inhaber eines von einem Mitgliedstaat gemäß diesem Anhang ausgestellten Führerscheins seinen ordentlichen Wohnsitz in einem anderen Mitgliedstaat genommen, so kann dieser Mitgliedstaat in den Führerschein die für dessen Verwaltung unerlässlichen Angaben aufnehmen, sofern er dieselben Angaben auch in die von ihm ausgestellten Führerscheine aufnimmt und sofern auf dem Führerschein genügend Platz vorhanden ist.
b) Nach Konsultation der Kommission können die Mitgliedstaaten unbeschadet der sonstigen Bestimmungen dieses Anhangs Farben oder Kennzeichnungen wie Strichcodes, nationale Symbole oder Sicherheitselemente hinzufügen.

Im Rahmen der gegenseitigen Anerkennung der Führerscheine darf der Strichcode keine anderen Informationen als diejenigen enthalten, die bereits lesbar im Führerschein stehen oder die für die Erteilung des Führerscheins unerlässlich sind.

MUSTER EINES FÜHRERSCHEINS GEMÄSS EG-MODELL

Seite 1

	FÜHRERSCHEIN	MITGLIEDSTAAT
	1.	
	2.	
	3.	
6. LICHTBILD	4a.	4c.
	4b.	(4d.)
	5.	
	7.	
	(8.)	
9.		

Seite 2

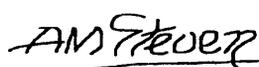
13.	9.	10.	11.	12.
(14.)	A1			
	A			
	B1			
	B			
	C1			
	C			
	D1			
	D			
	BE			
	C1E			
	CE			
	D1E			
	DE			

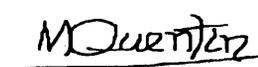
1. Name 2. Vorname 3. Geburtsdatum und -ort 4a. Ausstellungsdatum des Führerscheins 4b. Ablaufdatum des Führerscheins 4c. Ausstellungsbeförde 5. Nummer des Führerscheins 6. Wohnort 9. Fahrerlaubnisklasse 10. Erteilungsdatum der Fahrerlaubnis je Klasse 11. Ablaufdatum der Fahrerlaubnis je Klasse 12. Beschränkungen

(In den in Österreich ausgestellten Führerscheinen lautet Nr. 9 „Fahrzeugklasse“.)

MUSTER EINES FÜHRERSCHEINS GEMÄSS EG-MODELL

Belgischer Führerschein (als Hinweis dienend)

	RIJBEWIJS	KONINKRIJK BELGIE
	1. Steven	
	2. Anne-Marie M.E.	
	3. 01.04.73 D-53170 Bonn	
6. FOTO	4a. 01.07.96	4c. B-9000 Gent
	4b. 30.06.06	
	5. DA 003360	
	7.	
		
9.	A	B

	PERMIS DE CONDUIRE ROYAUME DE BELGIQUE
	1. Quentin
	2. Maria N.E.
	3. 01.04.73 B-7000 Mons
6. PHOTO	4a. 01.07.96 4c. B-1180 Uccle
	4b. 30.06.06
	5. DA 003361
	7.
	
9.	A B

RICHTLINIE 96/48/EG DES RATES

vom 23. Juli 1996

über die Interoperabilität des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems

DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION —

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

auf Vorschlag der Kommission⁽¹⁾,

nach Stellungnahme des Wirtschafts- und Sozialausschusses⁽²⁾,

nach Stellungnahme des Ausschusses der Regionen⁽³⁾,

gemäß dem Verfahren des Artikels 189c des Vertrags⁽⁴⁾,

in Erwägung nachstehender Gründe:

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

Eine hochrangige Arbeitsgruppe, die sich aus Vertretern der Regierungen der Mitgliedstaaten, der europäischen Eisenbahnen und der europäischen Eisenbahnindustrie zusammensetzt und von der Kommission gemäß dem vom Rat in seiner Entschließung vom 4. und 5. Dezember 1989 geäußerten Wunsch einberufen worden war, hat einen Leitplan für ein transeuropäisches Hochgeschwindigkeitsbahnnetz ausgearbeitet.

Die Kommission hat dem Rat im Dezember 1990 eine Mitteilung über dieses Hochgeschwindigkeitsbahnnetz zugeleitet. Der Rat hat diese Mitteilung in seiner Entschließung vom 17. Dezember 1990⁽⁵⁾ begrüßt.

Nach Artikel 129c des Vertrags führt die Gemeinschaft jede Aktion durch, die sich gegebenenfalls als notwendig erweist, um die Interoperabilität der Netze zu gewährlei-

sten, insbesondere im Bereich der Harmonisierung der technischen Normen.

Voraussetzung für den Betrieb von Hochgeschwindigkeitszügen ist eine hervorragende Kohärenz von Infrastruktur- und Fahrzeugkennwerten. Von dieser Kohärenz hängen das Leistungs-, Sicherheits- und Qualitätsniveau der angebotenen Verkehrsdienste sowie deren Kosten ab, und auf ihr beruht vor allem die Interoperabilität des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems.

Die Richtlinie 91/440/EWG des Rates vom 29. Juli 1991 zur Entwicklung der Eisenbahnunternehmen der Gemeinschaft⁽⁶⁾ impliziert, daß die Eisenbahnunternehmen einen besseren Zugang zu den Eisenbahnnetzen der Mitgliedstaaten erhalten müssen, was die Interoperabilität der Fahrwege, Anlagen und Fahrzeuge erfordert.

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

Die Richtlinie 85/337/EWG des Rates vom 27. Juni 1985 über die Umweltverträglichkeitsprüfung bei bestimmten öffentlichen und privaten Projekten⁽⁷⁾ schreibt eine Umweltverträglichkeitsprüfung für den Bau von Eisenbahn-Fernverkehrsstrecken vor.

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

Aufgrund dieses Sachverhalts haben sich im Laufe der Jahre sehr enge Bindungen zwischen den Eisenbahnindustrien und den Eisenbahnunternehmen des jeweiligen Landes herausgebildet, die einer tatsächlichen Öffnung der Märkte abträglich sind. Diese Industrien brauchen

⁽¹⁾ ABl. Nr. C 134 vom 17. 5. 1994, S. 6.

⁽²⁾ ABl. Nr. C 397 vom 31. 12. 1994, S. 8.

⁽³⁾ ABl. Nr. C 210 vom 14. 8. 1995, S. 38.

⁽⁴⁾ Stellungnahme des Europäischen Parlaments vom 19. Januar 1995 (ABl. Nr. C 43 vom 20. 2. 1995, S. 60), gemeinsamer Standpunkt des Rates vom 8. Dezember 1995 (ABl. Nr. C 356 vom 30. 12. 1995, S. 43) und Beschluß des Europäischen Parlaments vom 16. April 1996 (ABl. Nr. C 141 vom 13. 5. 1996, S. 48).

⁽⁵⁾ ABl. Nr. C 33 vom 8. 2. 1991, S. 1.

⁽⁶⁾ ABl. Nr. L 237 vom 24. 8. 1991, S. 25.

⁽⁷⁾ ABl. Nr. L 175 vom 5. 7. 1985, S. 40.

einen offenen und wettbewerbsorientierten Markt in Europa, damit sie ihre Wettbewerbsfähigkeit auf dem Weltmarkt verbessern können.

Für die gesamte Gemeinschaft sind daher grundlegende Anforderungen für das transeuropäische Hochgeschwindigkeitsbahnsystem festzulegen.

Aus praktischen Gründen hat es sich als notwendig erwiesen, das transeuropäische Hochgeschwindigkeitsbahnsystem aufgrund seines Umfangs und seiner komplexen Struktur in Teilsysteme zu untergliedern, für die gemeinschaftsweit geltende grundlegende Anforderungen sowie die erforderlichen Eckwerte und technischen Spezifikationen, insbesondere für die Komponenten und Schnittstellen, vorgeschrieben werden müssen. Für einige Teilsysteme (Umwelt, Fahrgäste und Betrieb) wird es jedoch nur insoweit technische Spezifikationen für die Interoperabilität (TSI) geben, als sich dies als notwendig erweist, um die Interoperabilität in den Bereichen Infrastruktur, Energie, Zugsteuerung und -sicherung, Signalgebung und Fahrzeuge sicherzustellen.

Die Durchführung der Bestimmungen über die Interoperabilität des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems darf nicht dazu führen, daß unter Kosten-Nutzen-Aspekten die Aufrechterhaltung der Kohärenz des bestehenden Eisenbahnnetzes in den einzelnen Mitgliedstaaten unzulässig beeinträchtigt wird; dabei soll jedoch an dem Ziel festgehalten werden, den Verkehr von Hochgeschwindigkeitszügen im gesamten Gebiet der Gemeinschaft zu ermöglichen.

In besonderen Fällen ist den betroffenen Mitgliedstaaten die Möglichkeit einzuräumen, bestimmte technische Interoperabilitätsspezifikationen nicht anzuwenden, und es sind Verfahren vorzusehen, mit denen sichergestellt wird, daß diese Abweichungen gerechtfertigt sind. Nach Artikel 129c des Vertrags ist die Gemeinschaft gehalten, bei ihren Maßnahmen im Bereich der Interoperabilität die potentielle wirtschaftliche Lebensfähigkeit der Vorhaben zu berücksichtigen.

Um den einschlägigen Bestimmungen in bezug auf die Vergabe von Aufträgen im Eisenbahnbereich, insbesondere der Richtlinie 93/38/EWG⁽¹⁾, zu entsprechen, müssen die Auftraggeber die technischen Spezifikationen in die allgemeinen Unterlagen oder in die Vertragsunterlagen für jeden einzelnen Auftrag aufnehmen. Es ist notwendig, eine Reihe von europäischen Spezifikationen auszuarbeiten, auf die in diesen technischen Spezifikationen Bezug genommen wird.

Eine europäische Spezifikation im Sinne der Richtlinie 93/38/EWG ist eine gemeinsame technische Spezifikation, eine europäische technische Zulassung oder eine nationale Norm zur Umsetzung einer Europäischen Norm. Eine

harmonisierte Europäische Norm wird von einer europäischen Normungsorganisation, d. h. dem Europäischen Komitee für Normung (CEN), dem Europäischen Komitee für elektrotechnische Normung (CENELEC) oder dem Europäischen Institut für Telekommunikationsnormen (ETSI) im Auftrag der Kommission ausgearbeitet; ihre Fundstelle wird im *Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften* veröffentlicht.

Die Gemeinschaft hat ein Interesse an einem internationalen Normungssystem, mit dem Normen aufgestellt werden können, die von den internationalen Handelspartnern tatsächlich angewendet werden und die den Anforderungen der Gemeinschaftspolitik entsprechen. Die europäischen Normungsorganisationen müssen daher ihre Zusammenarbeit mit den internationalen Normungsorganisationen fortsetzen.

Die Auftraggeber bestimmen die zusätzlichen Spezifikationen, die zur Ergänzung der europäischen Spezifikationen oder anderer Normen erforderlich sind. Diese Spezifikationen dürfen die Einhaltung der grundlegenden Anforderungen, die auf Gemeinschaftsebene harmonisiert worden sind und denen das transeuropäische Hochgeschwindigkeitsbahnsystem entsprechen muß, nicht beeinträchtigen.

Die Verfahren der Konformitäts- oder Gebrauchstauglichkeitsbewertung von Komponenten müssen auf Modulen beruhen, die im Beschluß 93/465/EWG⁽²⁾ festgelegt wurden. Um die Entwicklung der betreffenden Industrien zu fördern, sind die Verfahren der Qualitätssicherung so weit wie möglich weiterzuentwickeln. Unter Komponenten sind materielle, aber auch immaterielle Produkte wie Software zu verstehen.

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

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

Infolgedessen braucht der Hersteller auf Komponenten, die den Bestimmungen dieser Richtlinie unterliegen, die CE-Kennzeichnung nicht anzubringen, da die Konformitätserklärung des Herstellers ausreicht, wenn die Konformitäts- und/oder Gebrauchstauglichkeitsbewertung nach

⁽¹⁾ Richtlinie 93/38/EWG des Rates vom 14. Juni 1993 zur Koordinierung der Auftragsvergabe durch Auftraggeber im Bereich der Wasser-, Energie- und Verkehrsversorgung sowie im Telekommunikationssektor (ABl. Nr. L 199 vom 9. 8. 1993, S. 84), geändert durch die Beitrittsakte von 1994.

⁽²⁾ Beschluß 93/465/EWG des Rates vom 22. Juli 1993 über die in den technischen Harmonisierungsrichtlinien zu verwendenden Module für die verschiedenen Phasen der Konformitätsbewertungsverfahren und die Regeln für die Anbringung und Verwendung der CE-Konformitätskennzeichnung (ABl. Nr. L 220 vom 30. 8. 1993, S. 23).

den Verfahren dieser Richtlinie vorgenommen worden ist. Die Verpflichtung der Hersteller, auf bestimmten Komponenten die CE-Kennzeichnung anzubringen, die die Konformität mit anderen Gemeinschaftsvorschriften bestätigt, bleibt davon unberührt.

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

Das EG-Prüfverfahren beruht auf den TSI. Diese TSI werden im Auftrag der Kommission von einem gemeinsamen Gremium ausgearbeitet, in dem die Infrastrukturbetreiber, die Eisenbahnunternehmen und die Industrie vertreten sind. Die Bezugnahme auf die TSI ist zwingend vorgeschrieben, um die Interoperabilität des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems sicherzustellen; diese TSI unterliegen Artikel 18 der Richtlinie 93/38/EWG.

Die benannten Stellen, die mit der Durchführung der Konformitäts- und Gebrauchstauglichkeitsbewertung sowie mit dem Prüfverfahren für die Teilsysteme betraut sind, müssen ihre Entscheidungen insbesondere dann, wenn europäische Spezifikationen fehlen, so eng wie möglich aufeinander abstimmen.

Die Richtlinie 91/440/EWG schreibt hinsichtlich der Rechnungsführung eine Trennung des Betriebs der Eisenbahninfrastruktur und der Erbringung von Verkehrsleistungen vor. Entsprechend müssen die als benannte Stellen gemeldeten Fachdienststellen der Infrastrukturbetreiber den für diese Stellen geltenden Kriterien genügen. Es können auch andere Fachstellen benannt werden, wenn sie diese Kriterien erfüllen.

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

HAT FOLGENDE RICHTLINIE ERLASSEN:

KAPITEL I

Allgemeine Bestimmungen

Artikel 1

(1) Gemäß den Artikeln 129b und 129c des Vertrags sollen mit dieser Richtlinie 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.

(2) Diese Bedingungen betreffen die Planung, den Bau, den Ausbau bzw. die Umrüstung und den Betrieb der Infrastruktureinrichtungen und Fahrzeuge, die zur Funktionsfähigkeit dieses Systems beitragen und nach Inkrafttreten dieser Richtlinie in Betrieb genommen werden.

Artikel 2

Im Sinne dieser Richtlinie bezeichnet der Ausdruck

- a) „transeuropäisches Hochgeschwindigkeitsbahnsystem“: den in Anhang I beschriebenen Komplex, der durch die Strecken und ortsfeste Anlagen umfassenden Eisenbahninfrastrukturen des transeuropäischen Verkehrsnetzes, die eigens dazu gebaut oder ausgebaut sind, um mit hoher Geschwindigkeit befahren zu werden, und die für die Benutzung dieser Infrastrukturen ausgelegten Fahrzeuge gebildet wird;
- b) „Interoperabilität“: die Tauglichkeit des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems für den sicheren und durchgehenden Verkehr von Hochgeschwindigkeitszügen, die den spezifizierten Leistungskennwerten entsprechen. Diese Fähigkeit beruht auf den gesamten ordnungsrechtlichen, technischen und betrieblichen Voraussetzungen, die zur Erfüllung der grundlegenden Anforderungen gegeben sein müssen;
- c) „Teilsysteme“: die in Anhang II aufgeführte Unterteilung des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems in strukturelle oder funktionale Teilsysteme, für die grundlegende Anforderungen festgelegt werden müssen;
- d) „Interoperabilitätskomponenten“: Bauteile, Bauteilgruppen, Unterbaugruppen oder komplette Materialbaugruppen, die in ein Teilsystem eingebaut sind oder eingebaut werden sollen und von denen die Interoperabilität des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems direkt oder indirekt abhängt;
- e) „grundlegende Anforderungen“: alle in Anhang III beschriebenen Bedingungen, die das transeuropäische Hochgeschwindigkeitsbahnsystem, die Teilsysteme und die Interoperabilitätskomponenten erfüllen müssen;
- f) „europäische Spezifikation“: eine gemeinsame technische Spezifikation, eine europäische technische Zulassung oder eine einzelstaatliche Norm zur Umsetzung einer europäischen Norm, wie in Artikel 1 Nummern 8 bis 12 der Richtlinie 93/38/EWG definiert;
- g) „technische Spezifikationen für die Interoperabilität“, nachstehend „TSI“ genannt: die Spezifikationen, die für jedes Teilsystem im Hinblick auf die Erfüllung der grundlegenden Anforderungen gelten und die die zwischen den Teilsystemen des transeuropäischen Hoch-

geschwindigkeitsbahnsystems erforderlichen wechselseitigen funktionalen Beziehungen herstellen und die Kohärenz des Systems gewährleisten;

- h) „gemeinsames Gremium“: das mit der Ausarbeitung der TSI beauftragte Gremium, in dem die Betreiber der Infrastruktur, die Eisenbahnunternehmen und die Industrie vertreten sind. Der Ausdruck „Betreiber der Infrastruktur“ bezeichnet die in den Artikeln 3 und 7 der Richtlinie 91/440/EWG genannten Betreiber;
- i) „benannte Stellen“: die Stellen, die damit betraut sind, die Konformität oder die Gebrauchstauglichkeit der Interoperabilitätskomponenten zu bewerten oder das EG-Prüfverfahren für Teilsysteme durchzuführen.

Artikel 3

(1) Diese Richtlinie enthält für jedes Teilsystem die Bestimmungen über die Kennwerte, Interoperabilitätskomponenten, Schnittstellen und Verfahren sowie die Bedingungen für die Gesamtkohärenz des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems, die zur Verwirklichung der Interoperabilität erforderlich sind.

(2) Diese Richtlinie gilt unbeschadet der anderen einschlägigen Gemeinschaftsbestimmungen. Im Fall der Interoperabilitätskomponenten kann es zur Erfüllung der grundlegenden Anforderungen dieser Richtlinie erforderlich sein, daß auf eigens hierzu festgelegte europäische Spezifikationen zurückgegriffen wird.

Artikel 4

(1) Das transeuropäische Hochgeschwindigkeitsbahnsystem, die Teilsysteme und die Interoperabilitätskomponenten müssen den sie betreffenden grundlegenden Anforderungen entsprechen.

(2) Die zusätzlichen technischen Spezifikationen im Sinne des Artikels 18 Absatz 4 der Richtlinie 93/38/EWG, die zur Ergänzung europäischer Spezifikationen oder anderer in der Gemeinschaft gebräuchlicher Normen notwendig sind, dürfen nicht im Gegensatz zu den grundlegenden Anforderungen stehen.

KAPITEL II

Technische Spezifikationen für die Interoperabilität

Artikel 5

(1) Für jedes Teilsystem wird eine TSI erstellt. Für die umwelt-, betriebs- oder fahrgastbezogenen Teilsysteme sind TSI nur zu erstellen, soweit dies für die Gewährleistung der Interoperabilität des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems in den Bereichen Infrastruktur, Energie, Zugsteuerung und -sicherung, Signalgebung und Fahrzeuge erforderlich ist.

(2) Die Teilsysteme müssen mit den TSI übereinstimmen; diese Übereinstimmung ist während der Verwendung jedes Teilsystems ständig aufrechtzuerhalten.

(3) In den TSI werden, soweit dies für die Verwirklichung der Interoperabilität des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems erforderlich ist,

- a) für die Teilsysteme und ihre Schnittstellen die grundlegenden Anforderungen genannt;
- b) die Eckwerte gemäß Anhang II Abschnitt 3 festgelegt, die zur Erfüllung der grundlegenden Anforderungen erforderlich sind;
- c) die Bedingungen genannt, die einzuhalten sind, damit die für jede der nachstehenden Streckenarten festgelegten Leistungen erbracht werden können:
 - eigens für den Hochgeschwindigkeitsverkehr gebaute oder zu bauende Strecken,
 - eigens für den Hochgeschwindigkeitsverkehr ausgebaute oder auszubauende Strecken,
 - eigens für den Hochgeschwindigkeitsverkehr ausgebaute oder auszubauende Strecken, die aufgrund der sich aus der Topographie, der Oberflächengestalt oder der städtischen Umgebung ergebenden Zwänge von spezifischer Beschaffenheit sind;
- d) die etwaigen Einzelheiten der Anwendung in bestimmten Sonderfällen festgelegt;
- e) die Interoperabilitätskomponenten und Schnittstellen bestimmt, die Gegenstand von europäischen Spezifikationen, unter anderem europäischen Normen, sein müssen, die zur Verwirklichung der Interoperabilität des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems unter Erfüllung der grundlegenden Anforderungen erforderlich sind;
- f) für jeden in Betracht kommenden Fall die Module gemäß dem Beschluß 93/465/EWG oder gegebenenfalls die spezifischen Verfahren angeben, die entweder zur Konformitätsbewertung oder zur Gebrauchstauglichkeitsbewertung der Interoperabilitätskomponenten sowie zur EG-Prüfung der Teilsysteme verwendet werden müssen.

(4) Die TSI stehen den Entscheidungen der Mitgliedstaaten über die Verwendung neuer oder für den Verkehr anderer Züge umgebauter Infrastrukturen nicht entgegen.

(5) Die Einhaltung der Gesamtheit der TSI ermöglicht den Aufbau eines kohärenten transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems unter Aufrechterhaltung der Kohärenz der Eisenbahnnetze der Mitgliedstaaten in geeigneter Form.

Artikel 6

(1) Die TSI-Entwürfe werden im Auftrag der Kommission, der nach dem Verfahren des Artikels 21 Absatz 2

festzulegen ist, von dem gemeinsamen Gremium ausgearbeitet. Die TSI werden nach demselben Verfahren erlassen und überarbeitet. Sie werden von der Kommission im *Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften* veröffentlicht.

(2) Das gemeinsame Gremium 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) Bei der Ausarbeitung, Annahme und Überarbeitung der TSI sind die absehbaren Kosten der technischen Lösungen zu ihrer Erfüllung im Hinblick auf die Ermittlung und Durchführung der rentabelsten Lösungen zu berücksichtigen. Hierzu ergänzt das gemeinsame Gremium jeden Entwurf einer TSI durch eine Evaluierung der absehbaren Kosten und des vorhersehbaren Nutzens dieser technischen Lösungen für alle betroffenen Betreiber und Wirtschaftsteilnehmer.

(4) Der in Artikel 21 genannte Ausschuß wird von dem gemeinsamen Gremium regelmäßig über die Arbeiten zur Ausarbeitung der TSI unterrichtet. Der Ausschuß kann sich mit allen Aufträgen und Empfehlungen, die für die Gestaltung der TSI auf der Grundlage der grundlegenden Anforderungen sowie für die Evaluierung der Kosten zweckdienlich sind, an dieses Gremium wenden.

(5) Bei der Annahme jeder TSI wird der Zeitpunkt für das Inkrafttreten dieser TSI nach dem Verfahren des Artikels 21 Absatz 2 festgelegt.

(6) Das gemeinsame Gremium führt seine Tätigkeiten gemäß den allgemeinen Normungsverfahren der Gemeinschaft in offener und transparenter Weise aus.

Artikel 7

Die Mitgliedstaaten können in folgenden Fällen und unter folgenden Bedingungen von der Anwendung bestimmter TSI, auch solcher für die Fahrzeuge, absehen:

- a) Vorhaben zum Bau neuer Strecken oder zum Ausbau bestehender Strecken für den Hochgeschwindigkeitsbahnverkehr, die sich zum Zeitpunkt der Veröffentlichung der betreffenden TSI bereits in einem fortgeschrittenen Entwicklungsstadium befinden.

Der betreffende Mitgliedstaat unterrichtet die Kommission im voraus von der geplanten Ausnahme, teilt ihr den Entwicklungsstand des Vorhabens mit und übermittelt ihr ein Dossier, in dem die TSI oder Teile davon, welche er nicht anwenden will, aufgeführt sind. Des weiteren sind in diesem Dossier die Maßnahmen, welche er bei der Durchführung des Vorhabens im Hinblick auf dessen auf längere Sicht zu erreichende Interoperabilität zu ergreifen beabsichtigt, sowie die technischen, verwaltungsbedingten oder

wirtschaftlichen Gründe für diese Ausnahme aufgeführt.

- b) Vorhaben zum Ausbau bestehender Strecken für den Hochgeschwindigkeitsbahnverkehr, wenn das Lichtraumprofil, die Spurweite oder der Gleisabstand dieser Strecke sich von den entsprechenden Werten auf dem größten Teil des europäischen Bahnnetzes unterscheiden und die betreffende Strecke keine direkte Verbindung zu dem in das transeuropäische Hochgeschwindigkeitsbahnnetz eingebundenen Hochgeschwindigkeitsnetz eines anderen Mitgliedstaats darstellt.

Der betreffende Mitgliedstaat unterrichtet die Kommission im voraus von der geplanten Ausnahme und übermittelt ihr ein Dossier, in dem die TSI oder Teile davon betreffend den oder die in Unterabsatz 1 genannten materiellen Eckwerte, welche er nicht anwenden will, aufgeführt sind. Des weiteren sind in diesem Dossier die Maßnahmen, welche er bei der Durchführung des Vorhabens im Hinblick auf dessen auf längere Sicht zu erreichende Interoperabilität zu ergreifen beabsichtigt, die Übergangsmaßnahmen zur Gewährleistung der Betriebskompatibilität sowie die technischen, verwaltungsbedingten oder wirtschaftlichen Gründe für diese Ausnahme aufgeführt.

- c) Vorhaben zum Bau neuer Strecken oder zum Ausbau bestehender Strecken für den Hochgeschwindigkeitsbahnverkehr, die auf dem Gebiet des betreffenden Mitgliedstaats durchgeführt werden, wenn dessen Bahnnetz ein Binnennetz ist oder durch das Meer vom Hochgeschwindigkeitsbahnnetz der übrigen Gemeinschaft abgeschnitten ist.

Der betreffende Mitgliedstaat unterrichtet die Kommission im voraus von der geplanten Ausnahme und leitet ihr ein Dossier zu, das die in Buchstabe b) Unterabsatz 2 vorgesehenen Unterlagen enthält.

- d) Vorhaben zum Ausbau bestehender Strecken für den Hochgeschwindigkeitsbahnverkehr, bei denen die Anwendung dieser TSI die wirtschaftliche Lebensfähigkeit des Vorhabens gefährden würde.

Der betreffende Mitgliedstaat unterrichtet 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, aufgeführt sind. Die Kommission prüft, ob die von dem Mitgliedstaat geplanten Maßnahmen gerechtfertigt sind, und faßt nach dem Verfahren des Artikels 21 Absatz 2 einen Beschluß.

KAPITEL III

Interoperabilitätskomponenten

Artikel 8

Die Mitgliedstaaten treffen alle gebotenen Maßnahmen, damit die Interoperabilitätskomponenten

- nur dann in Verkehr gebracht werden, wenn sie die Verwirklichung der Interoperabilität des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems ermöglichen und den grundlegenden Anforderungen entsprechen;
- in ihrem Einsatzbereich bestimmungsgemäß verwendet sowie ordnungsgemäß installiert und instandgehalten werden.

Diese Bestimmungen stehen einem Inverkehrbringen dieser Komponenten für andere Anwendungen oder deren Verwendung für herkömmliche Eisenbahnstrecken nicht entgegen.

Artikel 9

Die Mitgliedstaaten dürfen in ihrem Hoheitsgebiet das Inverkehrbringen von Interoperabilitätskomponenten zur Verwendung im transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystem aufgrund dieser Richtlinie nicht verbieten, beschränken oder behindern, wenn diese Komponenten den Bestimmungen dieser Richtlinie entsprechen.

Artikel 10

(1) Die Mitgliedstaaten gehen davon aus, daß Interoperabilitätskomponenten, für die eine EG-Konformitäts- oder Gebrauchstauglichkeitserklärung gemäß Anhang IV vorliegt, den sie betreffenden grundlegenden Anforderungen dieser Richtlinie entsprechen.

(2) Die Konformität einer Interoperabilitätskomponente mit den sie betreffenden grundlegenden Anforderungen wird anhand der einschlägigen europäischen Spezifikationen festgestellt, sofern es solche gibt.

(3) Die Fundstellen der europäischen Spezifikationen werden im *Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften* veröffentlicht.

(4) Die Mitgliedstaaten veröffentlichen die Fundstellen der nationalen Normen, mit denen europäische Normen umgesetzt werden.

(5) Liegen keine europäischen Spezifikationen vor, so übermitteln die Mitgliedstaaten unbeschadet des Artikels 20 Absatz 5 den anderen Mitgliedstaaten und der Kommission die für die Anwendung der grundlegenden Anforderungen gebräuchlichen Normen und technischen Spezifikationen.

Artikel 11

Stellt sich für einen Mitgliedstaat oder die Kommission heraus, daß europäische Spezifikationen den grundlegenden Anforderungen nicht genügen, so kann nach dem Verfahren des Artikels 21 Absatz 2 und — falls es sich um europäische Normen handelt — nach Anhörung des mit der Richtlinie 83/189/EWG des Rates vom 28. März

1983 über ein Informationsverfahren auf dem Gebiet der Normen und technischen Vorschriften⁽¹⁾ eingesetzten Ausschusses entschieden werden, daß diese Spezifikationen aus den Veröffentlichungen, in denen sie aufgeführt sind, teilweise oder vollständig zu streichen oder zu ändern sind.

Artikel 12

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

- die grundlegenden Anforderungen nicht erfüllt werden;
- die europäischen Spezifikationen, soweit sie in Anspruch genommen werden, nicht ordnungsgemäß angewandt wurden;
- die europäischen Spezifikationen unvollständig sind.

(2) Die Kommission konsultiert die Beteiligten so schnell wie möglich. Stellt die Kommission nach dieser Konsultation fest, daß die Maßnahme begründet ist, so unterrichtet sie davon unverzüglich den Mitgliedstaat, der die Maßnahme getroffen hat, und die übrigen Mitgliedstaaten. Stellt die Kommission nach dieser Konsultation fest, daß die Maßnahme unbegründet ist, so unterrichtet sie davon unverzüglich den Mitgliedstaat, der die Maßnahme getroffen hat, sowie den Hersteller oder seinen in der Gemeinschaft ansässigen Bevollmächtigten. Hat ein Mangel in den europäischen Spezifikationen Anlaß zur Entscheidung im Sinne des Absatzes 1 gegeben, so findet das Verfahren des Artikels 11 Anwendung.

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

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

⁽¹⁾ ABl. Nr. L 109 vom 26. 4. 1983, S. 8. Richtlinie zuletzt geändert durch die Beitrittsakte von 1994.

Artikel 13

- (1) Zur Ausstellung der EG-Konformitäts- oder Gebrauchstauglichkeitserklärung für eine Interoperabilitätskomponente hat der Hersteller oder sein in der Gemeinschaft ansässiger Bevollmächtigter die sie betreffenden TSI-Bestimmungen anzuwenden.
- (2) Wenn die TSI dies vorschreiben, wird die Konformität oder Gebrauchstauglichkeit einer Interoperabilitätskomponente von der benannten Stelle bewertet, bei der der Hersteller oder sein in der Gemeinschaft ansässiger Bevollmächtigter den Antrag gestellt hat.
- (3) Fallen Interoperabilitätskomponenten auch unter andere Gemeinschaftsrichtlinien, die andere Gesichtspunkte betreffen, so gibt die EG-Konformitäts- oder Gebrauchstauglichkeitserklärung in diesem Fall an, daß die Interoperabilitätskomponenten auch den Anforderungen dieser anderen Richtlinien entsprechen.
- (4) Sind weder der Hersteller noch sein in der Gemeinschaft ansässiger Bevollmächtigter den Verpflichtungen aus den Absätzen 1, 2 und 3 nachgekommen, so obliegen diese Verpflichtungen demjenigen, der die Interoperabilitätskomponente in Verkehr bringt. In bezug auf diese Richtlinie gelten die gleichen Verpflichtungen auch für denjenigen, der Interoperabilitätskomponenten oder Teile von Interoperabilitätskomponenten unterschiedlichen Ursprungs zusammenfügt oder Interoperabilitätskomponenten für den Eigengebrauch herstellt.
- (5) Unbeschadet der Bestimmungen des Artikels 12
- a) ist der Hersteller oder sein in der Gemeinschaft ansässiger Bevollmächtigter, wenn ein Mitgliedstaat feststellt, daß die EG-Konformitätserklärung unberechtigt ausgestellt wurde, verpflichtet, die Konformität der Interoperabilitätskomponente wiederherzustellen und den Verstoß entsprechend den von diesem Mitgliedstaat festgelegten Bedingungen zu beenden;
- b) hat der Mitgliedstaat für den Fall, daß die mangelnde Konformität fortbesteht, alle geeigneten Maßnahmen zu treffen, um das Inverkehrbringen der betreffenden Interoperabilitätskomponente zu beschränken oder zu verbieten oder deren Rücknahme vom Markt nach den Verfahren des Artikels 12 sicherzustellen.

KAPITEL IV

Teilsysteme

Artikel 14

Jeder Mitgliedstaat entscheidet über die Genehmigung für die Inbetriebnahme von strukturellen Teilsystemen, die Bestandteil des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems sind und in seinem Hoheitsgebiet installiert

oder von Eisenbahnunternehmen, die in seinem Hoheitsgebiet niedergelassen sind, betrieben werden.

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

Artikel 15

Unbeschadet des Artikels 19 dürfen die Mitgliedstaaten in ihrem Hoheitsgebiet den Bau, die Inbetriebnahme oder den Betrieb von strukturellen Teilsystemen, die Bestandteil des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems sind, nicht unter Berufung auf diese Richtlinie verbieten, beschränken oder behindern, wenn diese den grundlegenden Anforderungen entsprechen.

Artikel 16

- (1) Die Mitgliedstaaten gehen davon aus, daß strukturelle Teilsysteme, die Bestandteil des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems sind und für die eine EG-Prüferklärung vorliegt, interoperabel sind und den einschlägigen grundlegenden Anforderungen entsprechen.
- (2) Die Interoperabilität eines strukturellen Teilsystems, das Bestandteil des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems ist, wird im Hinblick auf die Erfüllung der grundlegenden Anforderungen anhand der TSI überprüft, sofern es solche gibt.
- (3) Liegen keine TSI vor, so übermitteln die Mitgliedstaaten den anderen Mitgliedstaaten und der Kommission ein Verzeichnis der für die Anwendung der grundlegenden Anforderungen gebräuchlichen technischen Vorschriften.

Artikel 17

Stellt sich heraus, daß die TSI den grundlegenden Anforderungen nicht in vollem Umfang entsprechen, so kann der in Artikel 21 genannte Ausschuß auf Antrag eines Mitgliedstaats oder auf Betreiben der Kommission befaßt werden.

Artikel 18

- (1) Zur Ausstellung der EG-Prüferklärung läßt der Auftraggeber oder sein Bevollmächtigter bei der benannten Stelle seiner Wahl das EG-Prüfverfahren durchführen.

(2) Der Auftrag der mit der EG-Prüfung eines Teilsystems betrauten benannten Stelle erstreckt sich über den gesamten Zeitraum von der Planung über den Bau bis hin zur Abnahme vor Inbetriebnahme des Teilsystems.

(3) Die benannte Stelle ist für die Erstellung der technischen Unterlagen verantwortlich, die der EG-Prüferklärung beiliegen müssen. Die technischen Unterlagen müssen alle erforderlichen Schriftstücke hinsichtlich der Merkmale des Teilsystems sowie gegebenenfalls alle Bescheinigungen über die Konformität der Interoperabilitätskomponenten enthalten. Sie müssen ferner alle Angaben über Einsatzbedingungen und -beschränkungen, Wartung, laufende oder periodische Überwachung, Regelung und Instandhaltung enthalten.

Artikel 19

(1) Stellt ein Mitgliedstaat fest, daß ein strukturelles Teilsystem, für das eine EG-Prüferklärung zusammen mit den technischen Unterlagen vorliegt, dieser Richtlinie und insbesondere den grundlegenden Anforderungen nicht in vollem Umfang entspricht, so kann er ergänzende Prüfungen verlangen.

(2) Der Mitgliedstaat, der diesen Antrag gestellt hat, teilt der Kommission unter Angabe der Gründe umgehend mit, welche ergänzenden Prüfungen beantragt wurden. Die Kommission leitet unverzüglich das Verfahren nach Artikel 21 Absatz 2 ein.

KAPITEL V

Benannte Stellen

Artikel 20

(1) Die Mitgliedstaaten melden der Kommission und den anderen Mitgliedstaaten die Stellen, die mit den Verfahren zur Bewertung der Konformität oder der Gebrauchstauglichkeit nach Artikel 13 und dem Prüfverfahren nach Artikel 18 beauftragt sind, und geben den Zuständigkeitsbereich jeder Stelle an.

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

(2) Bei der Beurteilung der zu meldenden Stellen sind von den Mitgliedstaaten die Kriterien des Anhangs VII anzuwenden. Diese Kriterien gelten als erfüllt, wenn die Stellen den Bewertungskriterien der einschlägigen Europäischen Normen entsprechen.

(3) Ein Mitgliedstaat entzieht einer solchen Stelle die Zulassung, wenn diese die in Anhang VII genannten

Kriterien nicht mehr erfüllt. Er unterrichtet hiervon die Kommission und die übrigen Mitgliedstaaten unverzüglich.

(4) Ist ein Mitgliedstaat oder die Kommission der Auffassung, daß eine von einem anderen Mitgliedstaat benannte Stelle den relevanten Kriterien nicht entspricht, so wird der Ausschuß nach Artikel 21 mit der Angelegenheit befaßt, der innerhalb von drei Monaten Stellung nimmt; die Kommission unterrichtet den betreffenden Mitgliedstaat unter Berücksichtigung der Stellungnahme des Ausschusses über alle Änderungen, die erforderlich sind, damit die benannte Stelle den ihr zuerkannten Status behalten kann.

(5) Gegebenenfalls wird die Koordinierung der benannten Stellen nach Artikel 21 Absatz 4 durchgeführt.

KAPITEL VI

Ausschuß

Artikel 21

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

(2) Der Vertreter der Kommission unterbreitet dem Ausschuß einen Entwurf der zu treffenden Maßnahmen. Der Ausschuß gibt seine Stellungnahme zu diesem Entwurf innerhalb einer Frist ab, die der Vorsitzende unter Berücksichtigung der Dringlichkeit der betreffenden Frage festsetzen kann. Die Stellungnahme wird mit der Mehrheit abgegeben, die in Artikel 148 Absatz 2 des Vertrags für die Annahme der vom Rat auf Vorschlag der Kommission zu fassenden Beschlüsse vorgesehen ist. Bei der Abstimmung im Ausschuß werden die Stimmen der Vertreter der Mitgliedstaaten gemäß dem vorgenannten Artikel gewogen. Der Vorsitzende nimmt an der Abstimmung nicht teil.

Die Kommission erläßt die beabsichtigten Maßnahmen, wenn sie mit der Stellungnahme des Ausschusses übereinstimmen.

Stimmen die beabsichtigten Maßnahmen mit der Stellungnahme des Ausschusses nicht überein oder liegt keine Stellungnahme vor, so unterbreitet die Kommission dem Rat unverzüglich einen Vorschlag für die zu treffenden Maßnahmen. Der Rat beschließt mit qualifizierter Mehrheit.

Hat der Rat binnen drei Monaten nach seiner Befassung keinen Beschluß gefaßt, so werden die vorgeschlagenen Maßnahmen von der Kommission erlassen, es sei denn, der Rat hat sich mit einfacher Mehrheit gegen die genannten Maßnahmen ausgesprochen.

- (3) Der Ausschuß kann alle Fragen zur Interoperabilität des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems erörtern.
- (4) Der Ausschuß kann gegebenenfalls Arbeitsgruppen einsetzen, die ihn bei der Erledigung seiner Aufgaben, insbesondere im Hinblick auf die Koordinierung der benannten Stellen, unterstützen.
- (5) Der Ausschuß wird mit Inkrafttreten dieser Richtlinie eingesetzt.

KAPITEL VII

Schlußbestimmungen*Artikel 22*

Entscheidungen aufgrund dieser Richtlinie über die Konformitäts- oder Gebrauchstauglichkeitsbewertung von Interoperabilitätskomponenten, die Prüfung von Teilsystemen, die Bestandteil des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems sind, sowie Entscheidungen aufgrund der Artikel 11, 12, 17 und 19 sind im einzelnen zu begründen. Sie sind den Betroffenen unverzüglich unter Angabe der Rechtsmittel, die aufgrund der in dem betreffenden Mitgliedstaat geltenden Rechtsvorschriften möglich sind, und der Fristen für das Einlegen dieser Rechtsmittel mitzuteilen.

Artikel 23

- (1) Die Mitgliedstaaten ändern und erlassen die erforderlichen Rechts- und Verwaltungsvorschriften, um die

Verwendung von Interoperabilitätskomponenten und die Inbetriebnahme und den Betrieb von Teilsystemen, die dieser Richtlinie entsprechen, spätestens 30 Monate nach Inkrafttreten dieser Richtlinie zuzulassen. Sie setzen die Kommission unverzüglich davon in Kenntnis.

- (2) Wenn die Mitgliedstaaten Vorschriften nach Absatz 1 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 24

Alle zwei Jahre berichtet die Kommission dem Europäischen Parlament und dem Rat über die Fortschritte bei der Herbeiführung der Interoperabilität des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems.

Artikel 25

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

Artikel 26

Diese Richtlinie ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

Geschehen zu Brüssel am 23. Juli 1996.

Im Namen des Rates

Der Präsident

I. YATES

ANHANG I

DAS TRANSEUROPÄISCHE HOCHGESCHWINDIGKEITSBAHNSYSTEM

1. Infrastrukturen

a) Die Infrastrukturen des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems sind die Infrastrukturen der im Rahmen der Leitlinien nach Artikel 129c des Vertrags ausgewiesenen Strecken des transeuropäischen Verkehrsnetzes,

- die eigens für die Benutzung durch Hochgeschwindigkeitszüge gebaut worden sind oder werden;
- die eigens für die Benutzung durch Hochgeschwindigkeitszüge ausgebaut worden sind oder werden.

Sie können Verbindungs- und Anschlußstrecken einschließen, insbesondere Neubau- oder Ausbau-strecken für Hochgeschwindigkeitszüge zu den Bahnhöfen in den Innenstädten, wobei die Geschwindigkeiten den örtlichen Gegebenheiten Rechnung tragen müssen.

b) Strecken für Hochgeschwindigkeitszüge umfassen

- eigens für Hochgeschwindigkeitszüge gebaute oder zu bauende Strecken, die für Geschwindigkeiten von im allgemeinen mindestens 250 km/h ausgelegt sind;
- eigens für Hochgeschwindigkeitszüge ausgebaute oder auszubauende Strecken, die für Geschwindigkeiten von rund 200 km/h ausgelegt sind;
- eigens für Hochgeschwindigkeitszüge ausgebaute oder auszubauende Strecken, die aufgrund der sich aus der Topographie, der Oberflächengestalt oder der städtischen Umgebung ergebenden Zwänge von spezifischer Beschaffenheit sind und deren Geschwindigkeit im Einzelfall festgelegt werden muß.

2. Fahrzeuge

Technisch moderne Hochgeschwindigkeitszüge müssen so ausgelegt sein, daß sie bei folgenden Geschwindigkeiten einen sicheren Fahrbetrieb ohne Unterbrechung erlauben:

- bei mindestens 250 km/h auf eigens für Hochgeschwindigkeitszüge gebauten oder zu bauenden Strecken, wobei es möglich sein muß, in geeigneten Fällen Geschwindigkeiten von mehr als 300 km/h zu erzielen;
- bei rund 200 km/h auf eigens ausgebauten oder auszubauenden bestehenden Strecken;
- bei der jeweils höchstmöglichen Geschwindigkeit auf den übrigen Strecken.

3. Kohärenz der Infrastruktur- und Fahrzeugkennwerte

Der Hochgeschwindigkeitsverkehr setzt eine hervorragende Kohärenz zwischen Infrastruktur- und Fahrzeugmerkmalen voraus. Von dieser Kohärenz hängen das Leistungs-, Sicherheits- und Qualitätsniveau sowie die Kosten der Verkehrsdienste ab.

ANHANG II

TEILSYSTEME

1. Für die Zwecke dieser Richtlinie kann das transeuropäische Hochgeschwindigkeitsbahnsystem wie folgt in Teilsysteme untergliedert werden:
 - 1.1. Strukturbezogene Bereiche:
 - Infrastruktur
 - Energieversorgung
 - Zugsteuerung, Zugsicherung, Signalgebung
 - Fahrzeuge
 - 1.2. Betriebsbezogene Bereiche:
 - Instandhaltung
 - Umwelt
 - Betrieb
 - Fahrgäste
2. Für jedes der Teilsysteme wird die Liste der mit der Interoperabilität verbundenen Aspekte in den Aufträgen festgelegt, die dem gemeinsamen Gremium zur Ausarbeitung der TSI-Entwürfe erteilt werden.

Gemäß Artikel 6 Absatz 1 werden diese Aufträge nach dem Verfahren des Artikels 21 Absatz 2 festgelegt.

Die in den Aufträgen festgelegte Liste der mit der Interoperabilität verbundenen Aspekte wird gegebenenfalls von dem gemeinsamen Gremium gemäß Artikel 5 Absatz 3 Buchstabe c) präzisiert.
3. Als Eckwerte für die Verwirklichung der Interoperabilität im Sinne des Artikels 5 Absatz 3 Buchstabe b) gelten insbesondere folgende Parameter:

ECKWERTE

- Mindestlichtraumprofil
- Mindestbogenhalbmesser
- Spurweite
- Maximale Gleisbeanspruchungen
- Mindestbahnsteiglänge
- Bahnsteighöhe
- Speisespannung
- Geometrie der Fahrleitung
- ERTMS-Daten⁽¹⁾
- Achsfahrmasse
- Maximale Zuglänge
- Fahrzeugbegrenzungslinie
- Mindestbremswerte
- Elektrische Grenzwerte der Fahrzeuge
- Mechanische Grenzwerte der Fahrzeuge
- Betriebliche Besonderheiten im Zusammenhang mit der Sicherheit der Zugförderung
- Grenzwerte für Außengeräusche
- Grenzwerte für Außenschwingungen
- Grenzwerte für äußere elektromagnetische Störungen
- Grenzwerte für Innengeräusche
- Grenzwerte für Klimaanlage
- Besondere Merkmale für die Beförderung von Behinderten

⁽¹⁾ European Rail Traffic Management System.

ANHANG III

GRUNDLEGENDE ANFORDERUNGEN

1. Allgemeine Anforderungen

1.1. Sicherheit

- 1.1.1. Die Planung, der Bau oder die Herstellung, die Instandhaltung und die Überwachung der sicherheitsrelevanten Bauteile, insbesondere derjenigen, die am Zugverkehr beteiligt sind, müssen die Sicherheit auch unter bestimmten Grenzbedingungen auf dem für das Netz festgelegten Niveau halten.
- 1.1.2. Die Kennwerte des Rad-Schiene-Kontakts müssen die Kriterien der Laufstabilität erfüllen, damit bei der zulässigen Höchstgeschwindigkeit eine sichere Fahrt gewährleistet ist.
- 1.1.3. Die verwendeten Bauteile müssen während ihrer gesamten Betriebsdauer den spezifizierten gewöhnlichen oder Grenzbeanspruchungen standhalten. Durch geeignete Mittel ist sicherzustellen, daß sich die Sicherheitsauswirkungen eines unvorhergesehenen Versagens in Grenzen halten.
- 1.1.4. Die Auslegung der ortsfesten Anlagen und Fahrzeuge und die Auswahl der Werkstoffe müssen das Entstehen, die Ausbreitung und die Auswirkungen von Feuer und Rauch im Fall eines Brandes in Grenzen halten.
- 1.1.5. Die für die Betätigung durch die Fahrgäste vorgesehenen Einrichtungen müssen so konzipiert sein, daß sie deren Sicherheit nicht gefährden, wenn sie in einer voraussehbaren Weise betätigt werden, die den angebrachten Hinweisen nicht entspricht.

1.2. Zuverlässigkeit und Betriebsbereitschaft

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

1.3. Gesundheit

- 1.3.1. Werkstoffe, die aufgrund ihrer Verwendungsweise die Gesundheit von Personen, die Zugang zu ihnen haben, gefährden können, dürfen in Zügen und Infrastruktureinrichtungen nicht verwendet werden.
- 1.3.2. Die Auswahl, die Verarbeitung und die Verwendung dieser Werkstoffe müssen eine gesundheitschädliche oder -gefährdende Rauch- und Gasentwicklung insbesondere im Fall eines Brandes in Grenzen halten.

1.4. Umweltschutz

- 1.4.1. Die Umweltauswirkungen des Baus und Betriebs des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems sind bei der Planung dieses Systems entsprechend den geltenden Gemeinschaftsbestimmungen zu berücksichtigen.
- 1.4.2. In Zügen und Infrastruktureinrichtungen verwendete Werkstoffe müssen eine umweltschädliche oder -gefährdende Rauch- und Gasentwicklung insbesondere im Fall eines Brandes verhindern.
- 1.4.3. Fahrzeuge und Energieversorgungsanlagen sind so auszulegen und zu bauen, daß sie mit Anlagen, Einrichtungen und öffentlichen oder privaten Netzen, bei denen Interferenzen möglich sind, elektromagnetisch verträglich sind.

1.5. Technische Kompatibilität

Die technischen Merkmale der Infrastrukturen und ortsfesten Anlagen müssen untereinander und mit denen der Züge, die im transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystem verkehren sollen, kompatibel sein.

Erweist sich die Einhaltung dieser Merkmale auf bestimmten Teilen des Netzes als schwierig, so könnten Zwischenlösungen, die eine künftige Kompatibilität gewährleisten, eingeführt werden.

2. Besondere Anforderungen an jedes Teilsystem

2.1. *Infrastruktur*

2.1.1. Sicherheit

Es müssen angemessene Vorkehrungen getroffen werden, um den Zugang zu den Anlagen der Hochgeschwindigkeitsstrecken oder deren unbefugtes Betreten zu verhindern.

Es müssen Vorkehrungen getroffen werden, um die Gefahren für Personen, besonders bei der Durchfahrt der Hochgeschwindigkeitszüge in Bahnhöfen, in Grenzen zu halten.

Infrastruktureinrichtungen, die der Öffentlichkeit zugänglich sind, müssen so geplant und gebaut werden, daß die Risiken für die Sicherheit von Personen (Stabilität, Brand, Zugang, Fluchtwege, Bahnsteige usw.) in Grenzen gehalten werden.

Zur Berücksichtigung der besonderen sicherheitstechnischen Bedingungen in langen Tunneln sind geeignete Vorkehrungen zu treffen.

2.2. *Energieversorgung*

2.2.1. Sicherheit

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

2.2.2. Umweltschutz

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

2.2.3. Technische Kompatibilität

Die elektrischen Energieversorgungssysteme des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems müssen

- den Zügen die Erreichung der festgelegten Leistungswerte gestatten;
- mit den Stromabnahmeeinrichtungen der Züge kompatibel sein.

2.3. *Zugsteuerung und -sicherung, Signalgebung*

2.3.1. Sicherheit

Die Anlagen und Verfahren der Zugsteuerung und -sicherung und der Signalgebung des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems müssen einen Zugverkehr entsprechend den Sicherheitsvorgaben für das Netz ermöglichen.

2.3.2. Technische Kompatibilität

Alle neuen Infrastruktureinrichtungen und alle neuen Fahrzeuge für den Hochgeschwindigkeitsverkehr, die nach der Festlegung kompatibler Zugsteuerungs-, Zugsicherungs- und Signalgebungssysteme gebaut oder entwickelt werden, müssen sich für die Verwendung dieser Systeme eignen.

Die in den Führerständen der Züge eingebauten Einrichtungen für die Zugsteuerung und -sicherung und die Signalgebung müssen unter den vorgegebenen Bedingungen einen flüssigen Betrieb im transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystem gewährleisten.

2.4. *Fahrzeuge*

2.4.1. Sicherheit

Die Bauart der Fahrzeuge und der Übergänge zwischen den Fahrzeugen muß so konzipiert sein, daß die Fahrgast- und Führerstandräume bei Zusammenstößen oder Entgleisungen geschützt sind.

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

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

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

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

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

Es müssen Notausstiege vorhanden und ausgeschildert sein.

Zur Berücksichtigung der besonderen sicherheitstechnischen Bedingungen in langen Tunneln sind geeignete Vorkehrungen zu treffen.

Eine Notbeleuchtung mit ausreichender Beleuchtungsstärke und Unabhängigkeit ist an Bord der Züge zwingend vorgeschrieben.

Die Züge müssen mit einer Lautsprechanlage ausgestattet sein, damit das Fahrpersonal und das Personal in den Betriebsleitstellen Mitteilungen an die Reisenden durchgeben können.

2.4.2. Zuverlässigkeit und Betriebsbereitschaft

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

2.4.3. Technische Kompatibilität

Die elektrische Ausrüstung muß mit dem Betrieb der Zugsteuerungs-, Zugsicherungs- und Signalanlagen kompatibel sein.

Die Stromabnahmeeinrichtungen müssen den Zugverkehr mit den Stromsystemen des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems ermöglichen.

Die Fahrzeuge müssen aufgrund ihrer Merkmale auf allen Strecken verkehren können, auf denen ihr Einsatz vorgesehen ist.

2.5. *Instandhaltung*

2.5.1. Gesundheitsschutz

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

2.5.2. Umweltschutz

Die von technischen Anlagen und Arbeitsverfahren in den Instandhaltungswerken ausgehenden Umweltbelastungen dürfen die zulässigen Grenzen nicht überschreiten.

2.5.3. Technische Kompatibilität

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

2.6. *Umwelt*

2.6.1. Gesundheitsschutz

Beim Betrieb des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems müssen die vorgeschriebenen Lärmgrenzen eingehalten werden.

2.6.2. Umweltschutz

Der Betrieb des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems darf in normalem Instandhaltungszustand für die in der Nähe des Fahrwegs gelegenen Einrichtungen und Anlagen keine unzulässigen Bodenschwingungen verursachen.

2.7. *Betrieb*

2.7.1. Sicherheit

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

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

2.7.2. Zuverlässigkeit und Betriebsbereitschaft

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

2.7.3. Technische Kompatibilität

Die Angleichung der Betriebsvorschriften der Netze und die Qualifikation der Triebfahrzeugführer, des Fahrpersonals und des Personals der Betriebsleitstellen müssen einen effizienten Betrieb des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems gewährleisten.

ANHANG IV

INTEROPERABILITÄTSKOMPONENTEN

EG-Konformitätserklärung

EG-Gebrauchstauglichkeitserklärung

1. *Interoperabilitätskomponenten*

Die EG-Erklärung gilt für folgende Interoperabilitätskomponenten, die gemäß Artikel 3 für die Interoperabilität des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems von Bedeutung sind. Dabei kann es sich um folgende Komponenten handeln:

1.1. Allgemeine Komponenten

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

1.2. Allgemeine Komponenten mit besonderen Eigenschaften

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

1.3. Besondere Komponenten

Komponenten, die speziell in der Eisenbahntechnik verwendet werden.

2. *Anwendungsbereich*

Die EG-Erklärung betrifft

- die Bewertung der Konformität einer einzelnen Interoperabilitätskomponente mit den einschlägigen technischen Spezifikationen durch eine oder mehrere benannte Stellen;
- die Bewertung bzw. Beurteilung durch eine oder mehrere benannte Stellen der Gebrauchstauglichkeit einer einzelnen Interoperabilitätskomponente, wobei diese in ihrer eisenbahntechnischen Umgebung und — insbesondere dann, wenn Schnittstellen berührt werden — anhand der betriebstechnischen Spezifikationen zu prüfen ist.

Bei den Bewertungsverfahren, die von den benannten Stellen bei der Planung und Fertigung angewandt werden, sind die in dem Beschluß 93/465/EWG festgelegten Verfahren gemäß den TSI zu benutzen.

3. *Inhalt der EG-Erklärung*

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

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

- Bezugnahme auf die Richtlinie;
- Name und Anschrift des Herstellers oder seines in der Gemeinschaft ansässigen Bevollmächtigten (Firma und vollständige Anschrift, im Fall des Bevollmächtigten auch Angabe des Herstellers beziehungsweise des Montagebetriebs);
- Beschreibung der Interoperabilitätskomponente (Marke, Typ usw.);
- Angabe des Verfahrens, das zur Erklärung der Konformität und der Gebrauchstauglichkeit angewandt wurde (Artikel 13);
- alle einschlägigen Beschreibungen der Interoperabilitätskomponente, insbesondere die Benutzungsbedingungen;
- Name und Anschrift der benannten Stelle(n), die an dem Verfahren der Konformitäts- und Gebrauchstauglichkeitserklärung beteiligt war(en), und Datum der Prüfbescheinigung, gegebenenfalls mit Angabe der Gültigkeitsbedingungen und der Geltungsdauer;
- gegebenenfalls Angabe der europäischen Spezifikationen;
- Angabe des Unterzeichners, der für den Hersteller oder seinen in der Gemeinschaft ansässigen Bevollmächtigten verbindlich handeln kann.

ANHANG V

TEILSYSTEME

EG-PRÜFERKLÄRUNG

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

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

- Bezugnahme auf die Richtlinie;
 - Name und Anschrift des Auftraggebers oder seines in der Gemeinschaft ansässigen Bevollmächtigten (Firma und vollständige Anschrift, im Fall des Bevollmächtigten auch Angabe der Firma des Auftraggebers);
 - kurze Beschreibung des Teilsystems;
 - Name und Anschrift der benannten Stelle, welche die EG-Prüfung gemäß Artikel 18 vorgenommen hat;
 - Angabe der im technischen Dossier enthaltenen Unterlagen;
 - alle vorläufigen oder endgültigen Vorschriften, denen das Teilsystem entsprechen muß, insbesondere etwaige Betriebsbeschränkungen oder -bedingungen;
 - bei einer vorläufigen EG-Prüferklärung deren Geltungsdauer;
 - Angabe des Unterzeichners.
-

ANHANG VI

TEILSYSTEME

EG-PRÜFUNG

1. Die EG-Prüfung ist das Verfahren, bei dem eine benannte Stelle auf Verlangen des Auftraggebers oder seines in der Gemeinschaft ansässigen Bevollmächtigten prüft und bescheinigt, daß ein Teilsystem
 - mit den Bestimmungen der Richtlinie übereinstimmt;
 - mit den übrigen nach dem Vertrag geltenden Vorschriften übereinstimmtund in Betrieb genommen werden kann.
2. Die Prüfung des Teilsystems besteht aus folgenden Stufen:
 - Gesamtkonzeption;
 - Bau des Teilsystems, d. h. insbesondere Tiefbauarbeiten, Montage der Komponenten und Abstimmung des gesamten Teilsystems;
 - Abnahmeprüfung des fertiggestellten Teilsystems.
3. Die benannte Stelle, die für die Durchführung der EG-Prüfung verantwortlich ist, stellt die Konformitätsbescheinigung für den Auftraggeber oder seinen in der Gemeinschaft ansässigen Bevollmächtigten aus, der seinerseits die EG-Prüferklärung für die Aufsichtsbehörde des Mitgliedstaats ausstellt, in dem das Teilsystem installiert und/oder betrieben wird.
4. Das der Prüferklärung beigefügte technische Dossier muß folgende Unterlagen enthalten:
 - Infrastruktur: Baupläne, Abnahmeprüfprotokolle über die Aushub- und Armierungsarbeiten, Prüf- und Kontrollberichte im Zusammenhang mit der Betonfertigung;
 - übrige Teilsysteme: mit der Ausführung übereinstimmende Gesamt- und Teilpläne, Pläne der elektrischen und hydraulischen Einrichtungen, Pläne der Steuerstromkreise, Beschreibung der Datenverarbeitungs- und Automatiksysteme, Betriebs- und Wartungsanleitungen usw.;
 - Verzeichnis der in das Teilsystem eingebauten Interoperabilitätskomponenten gemäß Artikel 3;
 - Abschriften der EG-Konformitäts- bzw. EG-Gebrauchstauglichkeitserklärungen, die gemäß Artikel 13 für diese Komponenten vorgeschrieben sind, gegebenenfalls zusammen mit entsprechenden Berechnungsunterlagen und einer Ausfertigung der Berichte über die Versuche und Prüfungen, die aufgrund der gemeinsamen technischen Spezifikationen von den benannten Stellen durchgeführt wurden;
 - Bescheinigung der benannten Stelle, die mit der EG-Prüfung beauftragt wurde, daß der Plan den Bestimmungen dieser Richtlinie entspricht, mit den entsprechenden Berechnungsunterlagen, die von ihr abgezeichnet wurden und in denen gegebenenfalls die während der Durchführung der Arbeiten geäußerten Vorbehalte, die nicht ausgeräumt werden konnten, vermerkt sind, und mit den im Rahmen ihres Auftrags erstellten Besuchs- und Prüfberichten gemäß den Abschnitten 5.3 und 5.4.
5. **Überwachung**
 - 5.1. Der Zweck der EG-Überwachung besteht darin, sich zu vergewissern, daß die im technischen Dossier enthaltenen Pflichten bei der Verwirklichung des Teilsystems erfüllt wurden.
 - 5.2. Der benannten Stelle, die mit der Prüfung beauftragt ist, ist ständig Zutritt zu den Baustellen, den Fertigungsstätten, den Lagerplätzen und gegebenenfalls zu den Vorfertigungsstätten, zu den Versuchsanlagen sowie generell zu allen Orten zu gewähren, deren Überprüfung sie im Rahmen ihres Auftrags für notwendig erachtet. Der Auftraggeber oder sein in der Gemeinschaft ansässiger Bevollmächtigter muß ihr alle zweckdienlichen Unterlagen, insbesondere die Konstruktionszeichnungen und die technischen Unterlagen zum Teilsystem, aushändigen oder aushändigen lassen.
 - 5.3. Die benannte Stelle, die mit der Prüfung beauftragt ist, nimmt in regelmäßigen Zeitabständen Nachprüfungen („Audits“) vor, um sich von der Einhaltung der Bestimmungen der Richtlinie zu überzeugen; sie erstellt bei dieser Gelegenheit einen Prüfbericht für die mit der Ausführung Beauftragten. Sie kann verlangen, zu verschiedenen Bauphasen hinzugezogen zu werden.

- 5.4. Darüber hinaus ist die benannte Stelle berechtigt, die Baustelle und die Fertigungsstätten unangemeldet zu besuchen. Bei diesen Besuchen kann die benannte Stelle umfassende oder teilweise Nachprüfungen vornehmen. Sie erstellt einen Besuchs- und gegebenenfalls einen Prüfbericht für die mit der Ausführung Beauftragten.
6. Das vollständige Dossier im Sinne von Abschnitt 4 wird zusammen mit der Konformitätsbescheinigung der benannten Stelle, die mit der Abnahme der betriebsfertigen Anlage beauftragt ist, beim Auftraggeber oder bei seinem in der Gemeinschaft ansässigen Bevollmächtigten hinterlegt. Das Dossier wird der EG-Prüferklärung beigelegt, die der Auftraggeber an die Aufsichtsbehörde des betreffenden Mitgliedstaats richtet.
- Der Auftraggeber bewahrt während der gesamten Lebensdauer des Teilsystems ein Exemplar des Dossiers auf. Es wird anderen Mitgliedstaaten auf Verlangen übermittelt.
7. Jede benannte Stelle veröffentlicht regelmäßig einschlägige Informationen über
- die eingegangenen Anträge auf EG-Prüfung;
 - die ausgestellten Konformitätsbescheinigungen;
 - die abgelehnten Konformitätsbescheinigungen.
8. Die Unterlagen und der Schriftwechsel über die EG-Prüfungsverfahren werden in einer Amtssprache des Mitgliedstaats, in dem der Auftraggeber oder sein Bevollmächtigter in der Gemeinschaft ansässig ist, oder in einer von diesem akzeptierten Sprache abgefaßt.
-

ANHANG VII

VON DEN MITGLIEDSTAATEN ZU BERÜCKSICHTIGENDE MINDESTKRITERIEN FÜR DIE NOTIFIZIERUNG DER STELLEN

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

RICHTLINIE 96/49/EG DES RATES

vom 23. Juli 1996

zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten für die Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter

DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION —

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft, insbesondere auf Artikel 75,

auf Vorschlag der Kommission⁽¹⁾,nach Stellungnahme des Wirtschafts- und Sozialausschusses⁽²⁾,gemäß dem Verfahren des Artikels 189c des Vertrags⁽³⁾,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) In den zurückliegenden Jahren hat der Umfang der Beförderung gefährlicher Güter mit der Eisenbahn deutlich zugenommen, so daß das Unfallrisiko gestiegen ist; es sind daher Maßnahmen zu treffen, um zu gewährleisten, daß diese Beförderungen unter den bestmöglichen Sicherheitsbedingungen erfolgen.
- (2) Alle Mitgliedstaaten sind Vertragsparteien des Übereinkommens über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF), dessen Geltungsbereich sich über das Gemeinschaftsgebiet hinaus erstreckt. Anhang B dieses Übereinkommens beinhaltet die „Einheitlichen Rechtsvorschriften für den Vertrag über die internationale Eisenbahnbeförderung von Gütern“ (CIM), und dessen Anlage I wiederum enthält die „Ordnung für die internationale Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter“ (RID).
- (3) Dieses Übereinkommen gilt nicht für die innerstaatliche Beförderung gefährlicher Güter mit der Eisenbahn. Es ist daher wichtig, für die einheitliche Anwendung gemeinschaftsweit harmonisierter Sicherheitsbestimmungen zu sorgen. Dies läßt sich am besten dadurch erreichen, daß die Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten an das RID angeglichen werden.
- (4) Diese Angleichung der Rechtsvorschriften muß unter Wahrung des Subsidiaritätsprinzips vorge-

nommen werden, um ein hohes Sicherheitsniveau im innerstaatlichen und grenzüberschreitenden Verkehr sicherzustellen, durch die Erleichterung des freien Waren- und Dienstleistungsverkehrs in der ganzen Gemeinschaft die Beseitigung von Wettbewerbsverzerrungen zu gewährleisten und für die Kohärenz mit anderen Bestimmungen der Gemeinschaft zu sorgen.

- (5) Die Verpflichtung, sich um die künftige Harmonisierung der Klassifizierungssysteme für gefährliche Stoffe zu bemühen, welche die Gemeinschaft und ihre Mitgliedstaaten entsprechend den in der Agenda 21 Kapitel 19 der UNCED von Rio de Janeiro im Juni 1992 festgelegten Zielen eingegangen sind, wird von dieser Richtlinie nicht berührt.
- (6) Es gibt noch keine speziellen Rechtsvorschriften der Gemeinschaft, die die Sicherheitsbedingungen regeln, unter denen biologische Wirkstoffe und genetisch veränderte Mikroorganismen im Sinne der Richtlinien 90/219/EWG⁽⁴⁾, 90/220/EWG⁽⁵⁾ und 90/679/EWG⁽⁶⁾ zu transportieren sind.
- (7) Die Bestimmungen dieser Richtlinie gelten unbeschadet anderer Bestimmungen der Gemeinschaft für die Sicherheit der Arbeitnehmer und den Umweltschutz.
- (8) Den Mitgliedstaaten sollte es gestattet sein, in ihrem Hoheitsgebiet spezielle Verkehrsregeln für die Beförderung gefährlicher Güter mit der Eisenbahn anzuwenden.
- (9) Die Mitgliedstaaten müssen in bezug auf die innerstaatliche Beförderung gefährlicher Güter mit der Eisenbahn auch künftig das Recht haben, vorübergehend Regeln anzuwenden, die den Empfehlungen der Vereinten Nationen für die verkehrsträgerübergreifende Beförderung gefährlicher Güter entsprechen, soweit das RID mit diesen Regeln noch nicht in Einklang gebracht ist, die den intermodalen Gefahrgutverkehr erleichtern müssen.
- (10) Jeder Mitgliedstaat soll auch künftig das Recht haben, ausschließlich aus Gründen, die nicht mit

⁽¹⁾ ABl. Nr. C 389 vom 31. 12. 1994, S. 15, und am 3. Oktober 1995 übermittelter geänderter Vorschlag (noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht).

⁽²⁾ ABl. Nr. C 236 vom 11. 9. 1995, S. 36.

⁽³⁾ Stellungnahme des Europäischen Parlaments vom 13. Juli 1995 (ABl. Nr. C 249 vom 25. 9. 1995, S. 138), gemeinsamer Standpunkt des Rates vom 8. Dezember 1995 (ABl. Nr. C 356 vom 30. 12. 1995, S. 34) und Beschluß des Europäischen Parlaments vom 16. April 1996 (ABl. Nr. C 141 vom 13. 5. 1996, S. 51).

⁽⁴⁾ ABl. Nr. L 117 vom 8. 5. 1990, S. 1. Richtlinie geändert durch die Richtlinie 95/51/EG der Kommission (ABl. Nr. L 297 vom 18. 11. 1994, S. 29).

⁽⁵⁾ ABl. Nr. L 117 vom 8. 5. 1990, S. 15. Richtlinie geändert durch die Richtlinie 94/15/EG der Kommission (ABl. Nr. L 103 vom 22. 4. 1994, S. 20).

⁽⁶⁾ ABl. Nr. L 374 vom 31. 12. 1990, S. 1. Richtlinie zuletzt geändert durch die Richtlinie 95/30/EG der Kommission (ABl. Nr. L 155 vom 6. 7. 1995, S. 41).

der Sicherheit im Zusammenhang stehen, die innerstaatliche Beförderung bestimmter gefährlicher Güter mit der Eisenbahn zu regeln oder zu untersagen.

- (11) Den strengeren Sicherheitsmaßnahmen, die im Ärmelkanal-Tunnel aufgrund seiner besonderen Merkmale, insbesondere seines Verlaufs und seiner Länge angewendet werden, ist Rechnung zu tragen; ferner sollten die Mitgliedstaaten bei ähnlich gelagerten Fällen gleichartige Maßnahmen einführen können. Bestimmte Mitgliedstaaten sollten die Möglichkeit haben, aufgrund der in diesen Ländern herrschenden Umgebungstemperatur strengere Vorschriften für das Beförderungsmaterial anzuwenden.
- (12) Um der Tatsache Rechnung zu tragen, daß in diesem Sektor umfangreiche Investitionen getätigt werden müssen, ist es angezeigt, einen Übergangszeitraum vorzusehen, in dem die Mitgliedstaaten verschiedene spezifische innerstaatliche Bestimmungen, die Anforderungen an die Auslegung bzw. Verwendung von Tanks, Gefäßen und Verpackungen betreffen sowie Regeln für Sofortmaßnahmen festlegen, vorübergehend beibehalten können.
- (13) Damit der Einsatz neuer Technologien und industrieller Entwicklungen nicht behindert wird, sind entsprechende befristete Ausnahmen vorzusehen.
- (14) Nach dem RID ist es gestattet, Vereinbarungen zu treffen, die von dem RID abweichen; die große Zahl solcher bilateral ausgehandelter Vereinbarungen zwischen Mitgliedstaaten behindert den freien Dienstleistungsverkehr bei der Beförderung gefährlicher Güter. Solche Abweichungen sollten sich durch die Aufnahme entsprechender Bestimmungen in den Anhang dieser Richtlinie vermeiden lassen. Es muß eine Übergangszeit vorgesehen werden, in der die geltenden Vereinbarungen weiterhin zwischen den Mitgliedstaaten angewendet werden können.
- (15) Die Beförderung gefährlicher Güter mit der Eisenbahn in ein oder aus einem Drittland ist zulässig, wenn sie gemäß dem RID erfolgt. Im Falle von Beförderungen in die oder aus den Republiken der ehemaligen Sowjetunion, die nicht Vertragsparteien des COTIF sind, ist jedoch vorzusehen, daß die Mitgliedstaaten berechtigt sind, geeignete Maßnahmen für diese Beförderungen vorzuschreiben, um ein dem RID entsprechendes Sicherheitsniveau zu gewährleisten.
- (16) Diese Richtlinie muß insbesondere durch die Übernahme neuer RID-Bestimmungen zügig an den technischen Fortschritt angepaßt werden können. Hierfür sollte ein Ausschuß eingesetzt und ein Verfahren für die enge Zusammenarbeit zwischen den Mitgliedstaaten und der Kommission in diesem Ausschuß vorgesehen werden —

HAT FOLGENDE RICHTLINIE ERLASSEN:

KAPITEL I

Geltungsbereich

Artikel 1

(1) Diese Richtlinie gilt für die Beförderung gefährlicher Güter mit der Eisenbahn innerhalb eines Mitgliedstaats oder von einem Mitgliedstaat in einen anderen. Allerdings können die Mitgliedstaaten die Beförderung von gefährlichen Gütern mit Transportmitteln, die den Streitkräften gehören oder für die die Streitkräfte verantwortlich sind, vom Geltungsbereich dieser Richtlinie ausnehmen.

(2) Diese Richtlinie berührt nicht das Recht der Mitgliedstaaten, unter Einhaltung des Gemeinschaftsrechts spezifische Sicherheitsvorschriften für die innerstaatliche oder grenzüberschreitende Beförderung gefährlicher Güter mit der Eisenbahn zu erlassen, soweit der betreffende Bereich nicht im Anhang dieser Richtlinie erfaßt ist; dies gilt insbesondere für

- den Zugverkehr,
- die Anordnung der Güterwaggons in den Zügen im innerstaatlichen Verkehr,
- die Betriebsregelung für die transportbedingten Tätigkeiten wie Rangieren oder Abstellen,
- die Ausbildung des Personals und die Erfassung der Angaben über das beförderte Gefahrgut,
- die besonderen Vorschriften für die Beförderung gefährlicher Güter in Reisezügen.

Artikel 2

Im Sinne dieser Richtlinie bezeichnet der Ausdruck

- „RID“ die Anlage I „Ordnung für die internationale Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter“ des Anhangs B des Übereinkommens über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF) in ihrer jeweils geltenden Fassung;
- „CIM“ den Anhang B „Einheitliche Rechtsvorschriften für den Vertrag über die internationale Eisenbahnbeförderung von Gütern“ des Übereinkommens über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF) in seiner jeweils geltenden Fassung;
- „gefährliche Güter“ bzw. „Gefahrgut“ die Stoffe und Gegenstände, deren Beförderung mit der Eisenbahn gemäß dem Anhang dieser Richtlinie verboten oder nur unter bestimmten Bedingungen gestattet ist;
- „Beförderung“ jede Beförderung gefährlicher Güter mit der Eisenbahn, die ganz oder teilweise im Gebiet eines Mitgliedstaats erfolgt, einschließlich der vom Anhang erfaßten Tätigkeiten des Ein- und Ausladens der Güter, des Umschlags auf einen oder von einem

anderen Verkehrsträger sowie der transportbedingten Aufenthalte, und zwar unbeschadet der in den Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten hinsichtlich dieser Tätigkeit vorgesehenen Verantwortlichkeiten; Beförderungen, die ausschließlich innerhalb eines Betriebsgeländes stattfinden, fallen nicht darunter.

Artikel 3

(1) Unbeschadet des Artikels 6 dürfen gefährliche Güter, deren Beförderung gemäß dem Anhang verboten ist, nicht mit der Eisenbahn befördert werden.

(2) Soweit diese Richtlinie nichts anderes bestimmt, ist die Beförderung anderer gefährlicher Güter mit der Eisenbahn zulässig, wenn sie gemäß den Bestimmungen des Anhangs erfolgt; dies gilt unbeschadet der Regelungen für den Marktzugang der Bahnunternehmen oder der allgemein geltenden Regelungen für die Güterbeförderung mit der Eisenbahn.

KAPITEL II

Abweichungen, Einschränkungen und Ausnahmen

Artikel 4

Jeder Mitgliedstaat kann bei innerstaatlicher Beförderung mit der Eisenbahn seine für die Beförderung gefährlicher Güter mit der Eisenbahn geltenden Rechtsvorschriften, die den Empfehlungen der Vereinten Nationen für die Beförderung gefährlicher Güter entsprechen, so lange beibehalten, bis diese Empfehlungen in den geänderten Anhang dieser Richtlinie Eingang gefunden haben. Er teilt dies der Kommission mit.

Artikel 5

(1) Unbeschadet anderer Rechtsvorschriften der Gemeinschaft behält jeder Mitgliedstaat das Recht, die Beförderung bestimmter gefährlicher Güter in seinem Gebiet zu regeln oder zu verbieten; dies ist jedoch nicht im Zusammenhang mit der Transportsicherheit, sondern nur aus anderen Gründen, und zwar insbesondere aus Gründen der nationalen Sicherheit oder des Umweltschutzes, zulässig.

(2) a) Bei Beförderungen durch den Ärmelkanal-Tunnel können Frankreich und das Vereinigte Königreich strengere Vorschriften als im Anhang vorgesehen anwenden. Diese Vorschriften werden der Kommission mitgeteilt; diese unterrichtet die übrigen Mitgliedstaaten.

b) Sollten nach Ansicht eines Mitgliedstaats strengere Vorschriften auf Beförderungen durch in seinem Gebiet liegende Tunnel mit ähnlichen Merkmalen wie der Ärmelkanal-Tunnel angewendet werden, so teilt er dies der Kommission mit. Diese entscheidet nach dem Verfahren des Artikels 9, ob der betreffende Tunnel ähnliche Merkmale aufweist. Die von einem Mitgliedstaat erlas-

senen Vorschriften werden der Kommission mitgeteilt, die die übrigen Mitgliedstaaten davon unterrichtet.

c) Die Mitgliedstaaten, in denen regelmäßig Umgebungstemperaturen von weniger als -20°C auftreten, können jedoch bezüglich der Betriebstemperaturen von Material, das für die innerstaatliche Beförderung gefährlicher Güter mit der Eisenbahn bestimmt ist, strengere Vorschriften festlegen, bis Bestimmungen über die angemessenen Referenztemperaturen für die verschiedenen Klimazonen in den Anhang aufgenommen worden sind.

(3) Vertritt ein Mitgliedstaat die Auffassung, daß sich die geltenden Sicherheitsvorschriften bei einem Unfall oder Zwischenfall als unzureichend herausgestellt haben, was die Eindämmung der Beförderungsrisiken betrifft, und besteht dringender Handlungsbedarf, so teilt er der Kommission die beabsichtigten Maßnahmen bereits mit, wenn diese sich noch in der Planung befinden. Die Kommission befindet nach dem Verfahren des Artikels 9, ob die Durchführung dieser Maßnahmen genehmigt werden soll, und legt ihre Dauer fest.

(4) Die Mitgliedstaaten können alle am 31. Dezember 1996 geltenden innerstaatlichen Vorschriften über die Beförderung und Verpackung von Stoffen beibehalten, die Dioxine oder Furane enthalten.

Artikel 6

(1) Jeder Mitgliedstaat kann gefährliche Güter, die nach den internationalen Vorschriften für den See- oder Lufttransport eingestuft, verpackt und gekennzeichnet sind, zur Beförderung mit der Eisenbahn in seinem Gebiet zulassen, wenn der Transport zum Teil auf dem See- oder dem Luftweg erfolgt.

Wenn eine innerstaatliche oder grenzüberschreitende Beförderung zum Teil auf dem Seeweg erfolgt, können die Mitgliedstaaten ergänzend zu den Vorschriften im Anhang weitere Vorschriften anwenden, um den internationalen Bestimmungen für den Seeverkehr, einschließlich der internationalen Bestimmungen für den Fährschiffsverkehr, Rechnung zu tragen.

(2) Die Bestimmungen des Anhangs über das Format der Unterlagen sowie die für die entsprechenden Kennzeichnungen und notwendigen Unterlagen zu verwendenden Sprachen gelten nicht für Beförderungsleistungen, die sich auf das Gebiet eines einzigen Mitgliedstaats beschränken. Die Mitgliedstaaten können bei den auf ihr Gebiet beschränkten Beförderungsleistungen die Verwendung anderer Unterlagen und Sprachen als im Anhang vorgesehen gestatten.

(3) Jeder Mitgliedstaat kann in seinem Gebiet die Verwendung von vor dem 1. Januar 1997 gebauten Eisenbahnwagen gestatten, wenn sie zwar nicht dieser Richtlinie entsprechen, aber nach am 31. Dezember 1996 geltenden einzelstaatlichen Vorschriften gebaut wurden und auf dem erforderlichen Sicherheitsstand gehalten werden.

(4) Jeder Mitgliedstaat kann seine am 31. Dezember 1996 bestehenden und von dem Anhang dieser Richtlinie abweichenden einzelstaatlichen Vorschriften für die Konstruktion, Verwendung und Beförderung neuer Behälter und neuer Tanks im Sinne der Klasse 2 des Anhangs beibehalten, bis Verweise auf Konstruktions- und Verwendungsnormen, die die gleiche Rechtskraft wie die übrigen Bestimmungen des Anhangs haben, in den Anhang aufgenommen worden sind, längstens jedoch bis zum 31. Dezember 1998. Behälter und Tanks, die vor dem 1. Januar 1999 gebaut wurden und auf dem erforderlichen Sicherheitsstand gehalten werden, können unter den ursprünglichen Bedingungen weiterverwendet werden.

(5) Jeder Mitgliedstaat kann vom Anhang abweichende innerstaatliche Vorschriften über die Referenztemperatur für den Transport von Flüssiggas und Flüssiggasmischungen in seinem Gebiet so lange beibehalten, bis im Rahmen Europäischer Normen Vorschriften bezüglich der Referenztemperaturen für bestimmte Klimazonen festgelegt und in den Anhang dieser Richtlinie Verweise auf diese Normen aufgenommen worden sind.

(6) Jeder Mitgliedstaat kann die Verwendung von Verpackungen, die vor dem 1. Januar 1997 hergestellt, aber nicht gemäß dem RID zugelassen wurden, für die Beförderung in seinem Gebiet unter der Voraussetzung gestatten, daß das Herstellungsdatum auf diesen Verpackungen angegeben ist, bei Prüfung der Verpackungen nach den am 31. Dezember 1996 geltenden einzelstaatlichen Vorschriften befriedigende Ergebnisse erzielt werden und sie auf dem entsprechenden Sicherheitsstand gehalten werden (dies kann gegebenenfalls Prüfungen und Kontrollen einschließen); dies gilt für Großpackmittel (IBC) aus Metall und Fässer aus Metall mit einem Fassungsvermögen von mehr als 50 l während höchstens 15 Jahren ab Herstellungsdatum, für sonstige Verpackungen aus Metall und alle Kunststoffverpackungen während höchstens 5 Jahren ab Herstellungsdatum, längstens jedoch bis zum 31. Dezember 1998.

(7) Jeder Mitgliedstaat kann bis zum 31. Dezember 1998 zulassen, daß bestimmte gefährliche Güter, die vor dem 1. Januar 1997 verpackt wurden, in seinem Gebiet befördert werden, sofern diese Güter entsprechend den vor dem 1. Januar 1997 geltenden einzelstaatlichen Rechtsvorschriften eingestuft, verpackt und gekennzeichnet wurden.

(8) Jeder Mitgliedstaat kann für Beförderungen mit der Eisenbahn in seinem Gebiet seine am 31. Dezember 1996 geltenden innerstaatlichen Rechtsvorschriften beibehalten, nach denen anstelle der gemäß dem Anhang vorgeschriebenen Nummer zur Kennzeichnung der Gefahr ein Sofortmaßnahmen-Code anzugeben ist.

(9) Jeder Mitgliedstaat kann für Beförderungen geringer Mengen bestimmter gefährlicher Güter mit der Eisenbahn in seinem Gebiet nach Anhörung der Kommission seine Vorschriften beibehalten, auch wenn sie weniger streng als die des Anhangs dieser Richtlinie sind; dies gilt jedoch nicht für Stoffe mit mittlerer oder hoher Radioaktivität.

(10) Jeder Mitgliedstaat kann in seinem Gebiet ausnahmsweise durchgeführte Gefahrguttransporte oder Beförderungen genehmigen, die nach dem Anhang verboten sind oder die unter anderen Bedingungen als denen des Anhangs durchgeführt werden.

(11) Diese Richtlinie berührt nicht das Recht der Mitgliedstaaten, unter Wahrung des Gemeinschaftsrechts nach Anhörung der Kommission in ihrem Gebiet auf genau bestimmten Strecken die regelmäßige Beförderung von zu einem bestimmten industriellen Prozeß gehörenden gefährlichen Gütern, die entweder nach dem Anhang verboten sind oder unter anderen Bedingungen als denen des Anhangs erfolgen, zu genehmigen, sofern es sich um eine örtlich begrenzte und unter genau festgelegten Bedingungen streng kontrollierte Beförderung handelt.

(12) Die Mitgliedstaaten können unter der Voraussetzung, daß die Sicherheit nicht beeinträchtigt wird, befristete Abweichungen vom Anhang genehmigen, damit in ihrem Gebiet die Versuche durchgeführt werden können, die zur Änderung des Anhangs im Hinblick auf dessen Anpassung an die technische und industrielle Entwicklung erforderlich sind. Die Kommission ist hiervon in Kenntnis zu setzen; sie unterrichtet die anderen Mitgliedstaaten.

Die befristeten Abweichungen müssen von den zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten auf der Grundlage des Anhangs multilateral vereinbart werden, und die Behörde, die die Initiative hierzu ergreift, muß den zuständigen Behörden aller Mitgliedstaaten den Beitritt vorschlagen. Die Kommission ist hiervon in Kenntnis zu setzen.

Die Abweichungen nach den Unterabsätzen 1 und 2 müssen ohne Diskriminierung aufgrund der Staatsangehörigkeit oder des Niederlassungsortes des Absenders, Transportunternehmers oder Empfängers gewährt werden; sie gelten längstens fünf Jahre und können nicht erneuert werden.

(13) Jeder Mitgliedstaat kann die mit anderen Mitgliedstaaten geschlossenen Vereinbarungen längstens bis zum 31. Dezember 1998 anwenden; hierbei muß jegliche Diskriminierung aufgrund der Staatsangehörigkeit oder des Niederlassungsortes des Absenders, Transportunternehmers oder Empfängers ausgeschlossen sein. Alle künftigen Abweichungen müssen den Anforderungen des Absatzes 12 entsprechen.

(14) Diese Richtlinie berührt nicht das Recht der Mitgliedstaaten, unter Wahrung des Gemeinschaftsrechts nach Anhörung der Kommission Beförderungen gefährlicher Güter über geringe Entfernungen innerhalb von Häfen, Flughäfen oder Industriegeländen mit weniger strengen Auflagen als denen des Anhangs zu gestatten.

Artikel 7

(1) Vorbehaltlich der einzelstaatlichen oder gemeinschaftlichen Bestimmungen über den Marktzugang ist die grenzüberschreitende Beförderung gefährlicher Güter mit der Eisenbahn zwischen dem Gebiet der Gemeinschaft

und Drittländern zulässig, sofern sie gemäß dem RID erfolgt.

(2) Diese Richtlinie beeinträchtigt nicht das Recht der Mitgliedstaaten, nach Unterrichtung der Kommission für ihr Gebiet Regelungen für die Beförderung gefährlicher Güter mit der Eisenbahn zu treffen, die von oder nach den Republiken der ehemaligen Sowjetunion, die nicht Vertragspartei des COTIF sind, durchgeführt werden. Diese Regelungen gelten nur für Beförderungen gefährlicher Güter (in Versandstücken, in loser Schüttung oder in Tanks) mit Eisenbahnwagen, die zum Eisenbahnverkehr in einem Staat zugelassen sind, der nicht Vertragspartei des COTIF ist. Durch geeignete Maßnahmen und Auflagen stellen die betreffenden Mitgliedstaaten sicher, daß ein der Regelung des RID gleichwertiger Sicherheitsstandard gewahrt bleibt. Für bestimmte Mitgliedstaaten beschränken sich die Regelungen nach diesem Absatz auf Kesselwagen.

KAPITEL III

Schlußbestimmungen

Artikel 8

Änderungen, die zur Anpassung des Anhangs an den wissenschaftlichen und technischen Fortschritt auf den unter diese Richtlinie fallenden Gebieten notwendig sind, um Änderungen des RID Rechnung zu tragen, werden nach dem Verfahren des Artikels 9 beschlossen.

Artikel 9

(1) Die Kommission wird von dem durch Artikel 9 der Richtlinie 94/55/EG⁽¹⁾ eingesetzten Ausschuß für den Gefahrguttransport (im folgenden „Ausschuß“ genannt) unterstützt, der sich aus Vertretern der Mitgliedstaaten zusammensetzt und in dem der Vertreter der Kommission den Vorsitz führt.

(2) Der Vertreter der Kommission unterbreitet dem Ausschuß einen Entwurf der zu treffenden Maßnahmen. Der Ausschuß nimmt zu diesem Entwurf innerhalb einer Frist Stellung, die der Vorsitzende entsprechend der Dringlichkeit der Frage festsetzen kann. Die Stellungnahme wird mit der Mehrheit abgegeben, die in Artikel 148 Absatz 2 des Vertrags für die Annahme der vom Rat auf Vorschlag der Kommission zu fassenden Beschlüsse vorgesehen ist. Bei der Abstimmung im Ausschuß werden die Stimmen der Vertreter der Mitglied-

staaten gemäß dem vorgenannten Artikel gewogen. Der Vorsitzende nimmt an der Abstimmung nicht teil.

(3) a) Die Kommission erläßt die beabsichtigten Maßnahmen, wenn sie mit der Stellungnahme des Ausschusses übereinstimmen.

b) Stimmen die beabsichtigten Maßnahmen mit der Stellungnahme des Ausschusses nicht überein oder liegt keine Stellungnahme vor, so unterbreitet die Kommission dem Rat unverzüglich einen Vorschlag für die zu treffenden Maßnahmen. Der Rat beschließt mit qualifizierter Mehrheit.

Hat der Rat nach Ablauf einer Frist von drei Monaten nach seiner Befassung keinen Beschluß gefaßt, so werden die vorgeschlagenen Maßnahmen von der Kommission erlassen.

Artikel 10

(1) Die Mitgliedstaaten erlassen die erforderlichen Rechts- und Verwaltungsvorschriften, um dieser Richtlinie vor dem 1. Januar 1997 nachzukommen. Sie setzen die Kommission unverzüglich davon in Kenntnis.

Wenn die Mitgliedstaaten Vorschriften nach Unterabsatz 1 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.

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

Artikel 11

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

Artikel 12

Diese Richtlinie ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

Geschehen zu Brüssel am 23. Juli 1996.

Im Namen des Rates

Der Präsident

I. YATES

⁽¹⁾ ABl. Nr. L 319 vom 12. 12. 1994, S. 7.

ANHANG

Ordnung für die internationale Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter (RID) in ihrer ab 1. Januar 1995 geltenden Fassung, wobei die Ausdrücke „Vertragspartei“ und „Staaten oder Eisenbahnen“ durch das Wort „Mitgliedstaat“ ersetzt werden.

Hinweis: Eine kodifizierte Fassung wird in den Amtssprachen der Gemeinschaft veröffentlicht, sobald sie in diesen Sprachen vorliegt.

*

* *

Für die Zwecke dieses Anhangs bezeichnet der Ausdruck „Frachtbrief“ einen im grenzüberschreitenden Verkehr verwendeten CIM-Frachtbrief; das Recht der Mitgliedstaaten, für nicht unter das CIM fallende Transporte andere gleichwertige Unterlagen zu verwenden, wird hiervon nicht berührt. Im übrigen steht die Verwendung des Begriffs „ADR“ unter Randnummer 15 dieses Anhangs dem Recht der Mitgliedstaaten nicht entgegen, im innerstaatlichen Verkehr die Beförderung von Fahrzeugen, die den entsprechend der Richtlinie 94/55/EG festgelegten einzelstaatlichen Vorschriften genügen, im Huckepackverkehr zuzulassen.

RICHTLINIE 96/50/EG DES RATES

vom 23. Juli 1996

über die Harmonisierung der Bedingungen für den Erwerb einzelstaatlicher Schifferpatente für den Binnenschiffsgüter- und -personenverkehr in der Gemeinschaft

DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION —

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft, insbesondere auf Artikel 75,

auf Vorschlag der Kommission⁽¹⁾,

nach Stellungnahme des Wirtschafts- und Sozialausschusses⁽²⁾,

gemäß dem Verfahren nach Artikel 189c des Vertrags⁽³⁾,

in Erwägung nachstehender Gründe:

Es empfiehlt sich, gemeinsame Bestimmungen für das Führen von Binnenschiffen auf den Binnenwasserstraßen der Gemeinschaft einzuführen. Mit der Richtlinie 91/672/EWG des Rates vom 16. Dezember 1991 über die gegenseitige Anerkennung der einzelstaatlichen Schifferpatente für den Binnenschiffsgüter- und -personenverkehr⁽⁴⁾ wurde ein erster Schritt in diese Richtung getan.

In Anbetracht der unterschiedlichen einzelstaatlichen Rechtsvorschriften über die Bedingungen für den Erwerb von Schifferpatenten für Binnenschiffe und der Notwendigkeit einer schrittweisen Verschärfung der Sicherheitsanforderungen in der Binnenschifffahrt sollten zur Vermeidung etwaiger Wettbewerbsverzerrungen Gemeinschaftsvorschriften für die Ausstellung dieser Schifferpatente erlassen werden.

Zur Gewährleistung der erforderlichen Einheitlichkeit und Transparenz ist es zweckmäßig, daß die Gemeinschaft ein einheitliches Modell für das einzelstaatliche Schifferpatent festlegt, das von den Mitgliedstaaten ohne Umtauschpflicht gegenseitig anerkannt wird und für dessen Ausstellung nach dem Subsidiaritätsprinzip die Mitgliedstaaten verantwortlich sind.

Die nationalen Wasserstraßen, die nicht mit dem Binnenwasserstraßennetz eines anderen Mitgliedstaats verbunden sind, unterliegen keiner internationalen Konkurrenz.

⁽¹⁾ ABl. Nr. C 280 vom 6. 10. 1994, S. 5

⁽²⁾ Stellungnahme vom 25. Januar 1995 (ABl. Nr. C 102 vom 24. 4. 1995, S. 5).

⁽³⁾ Stellungnahme des Europäischen Parlaments vom 2. März 1995 (ABl. Nr. C 68 vom 20. 3. 1995, S. 41), gemeinsamer Standpunkt des Rates vom 8. Dezember 1995 (ABl. Nr. C 356 vom 30. 12. 1995, S. 66) und Beschluß des Europäischen Parlaments vom 9. Mai 1996 (ABl. Nr. C 152 vom 27. 5. 1996, S. 46).

⁽⁴⁾ ABl. Nr. L 373 vom 31. 12. 1991, S. 29.

Es besteht daher keine Veranlassung, die gemeinsamen Bestimmungen für den Erwerb der in dieser Richtlinie vorgesehenen Schifferpatente dort zwingend vorzuschreiben.

Diese gemeinsamen Bestimmungen sollten vor allem auf eine erhöhte Sicherheit der Schifffahrt und den besseren Schutz des menschlichen Lebens abzielen. Daher sind Mindestanforderungen festzulegen, die der Bewerber erfüllen muß, um das Schifferpatent für Binnenschiffe zu erwerben.

Die Anforderungen sollten sich zumindest auf das für das Führen eines Schiffes erforderliche Mindestalter, die körperliche und geistige Eignung des Bewerbers, seine Berufserfahrung und seine Kenntnisse auf bestimmten Fachgebieten im Zusammenhang mit dem Führen eines Schiffes beziehen. Aus Gründen der Sicherheit des Schiffes und der an Bord befindlichen Personen können die Mitgliedstaaten zusätzliche Anforderungen insbesondere bezüglich der Kenntnis bestimmter örtlicher Verhältnisse stellen. Zusätzliche Berufskennnisse sind für das Führen eines Schiffes unter Radar und das Führen eines Fahrgastschiffes erforderlich.

Es empfiehlt sich, geeignete Verfahren für die Anpassung der Anhänge dieser Richtlinie vorzusehen. Der in Artikel 7 der Richtlinie 91/672/EWG bezeichnete Ausschuß sollte daher beauftragt werden, die Kommission bei der Anpassung der Anhänge zu unterstützen —

HAT FOLGENDE RICHTLINIE ERLASSEN:

Artikel 1

(1) Die Mitgliedstaaten, die ein Schifferpatent für den Binnenschiffsgüter- und -personenverkehr (nachstehend „Patent“ genannt) erteilen, stellen dieses entsprechend dieser Richtlinie nach dem in Anhang I beschriebenen gemeinschaftlichen Muster aus.

(2) Die Mitgliedstaaten treffen alle zweckdienlichen Maßnahmen, um die Gefahr der Fälschung dieser Patente auszuschließen.

(3) Das Patent wird von der zuständigen Behörde der Mitgliedstaaten gemäß dieser Richtlinie erteilt. Dabei wird den Besonderheiten der Wasserstraßen und den in Artikel 1 der Richtlinie 91/672/EWG bezeichneten Patenten Rechnung getragen, d. h.

- dem Schifferpatent für alle Wasserstraßen der Mitgliedstaaten mit Ausnahme der Wasserstraßen, für die die Verordnung über die Erteilung von Rheinschifferpatenten gilt (Klasse A);
- dem Schifferpatent für alle Wasserstraßen der Mitgliedstaaten, mit Ausnahme der Seeschiffsstraßen gemäß Anhang II der Richtlinie 91/672/EWG und mit Ausnahme der Wasserstraßen, für die die Verordnung über die Erteilung von Rheinschifferpatenten gilt (Klasse B).

(4) Von den Mitgliedstaaten gemäß dieser Richtlinie erteilte Patente der Klassen A und B gelten für alle Wasserstraßen der Gemeinschaft der Klassen A und B.

(5) Vorbehaltlich des Artikels 8 Absatz 2 gilt das gemäß der Revidierten Rheinschiffsakte erteilte Rheinschifferpatent für alle Wasserstraßen der Gemeinschaft.

(6) Einzelstaatliche Schifferpatente, die durch die Richtlinie 91/672/EWG gegenseitig anerkannt werden, in deren Anhang I aufgeführt sind und nicht später als 18 Monate nach dem Zeitpunkt des Inkrafttretens der vorliegenden Richtlinie erteilt wurden, gelten ohne Umtauschpflicht weiter.

Artikel 2

Im Sinne dieser Richtlinie ist

- a) „zuständige Behörde“ die Behörde, die von dem Mitgliedstaat beauftragt wurde, das Patent zu erteilen, nachdem sie sich überzeugt hat, daß der Bewerber die erforderlichen Anforderungen erfüllt;
- b) „Schiffsführer“ die Person, die die notwendige Eignung und Befähigung zum Führen eines Schiffes auf den Wasserstraßen der Mitgliedstaaten besitzt und für die Navigation an Bord verantwortlich ist;
- c) „Mitglied einer Decksmannschaft“ eine Person, die regelmäßig als Rudergänger am Führen eines Binnenschiffes teilgenommen hat.

Artikel 3

(1) Diese Richtlinie gilt für Schiffsführer von Binnenschiffen (Motorschiffe, Schleppboote, Schubboote, Schleppkähne, Schubverbände oder gekuppelte Zusammenstellungen) für den Güter- und Personenverkehr mit Ausnahme

- der Schiffsführer von Schiffen für den Güterverkehr von weniger als 20 m Länge;
- der Schiffsführer von Schiffen für den Personenverkehr, die außer der Besatzung höchstens 12 Personen befördern.

(2) Ein Mitgliedstaat kann nach Anhörung der Kommission diese Richtlinie für Schiffsführer, die ausschließlich auf nicht mit dem Binnenwasserstraßennetz eines anderen Mitgliedstaats verbundenen nationalen Wasser-

straßen fahren, aussetzen und diesen Schiffsführern einzelstaatliche Schifferpatente erteilen, für deren Erwerb andere als die in dieser Richtlinie genannten Bedingungen gelten können. Die Gültigkeit dieser einzelstaatlichen Patente beschränkt sich dann auf diese Wasserstraßen.

Artikel 4

(1) Der Bewerber muß die Mindestanforderungen gemäß den Artikeln 5 bis 8 erfüllen, um ein Patent zu erwerben. Das Patent trägt die Aufschrift der Klasse A oder B, in der der Schiffsführer zum Führen eines Schiffes befugt ist.

(2) Die von den Mitgliedstaaten unter Einhaltung der Mindestanforderungen im Sinne des Absatzes 1 erteilten Patente werden gegenseitig anerkannt.

Artikel 5

Für den Erwerb eines Patents muß der Bewerber mindestens 21 Jahre alt sein. Die Mitgliedstaaten können jedoch weiterhin einem Bewerber ab dem Alter von 18 Jahren ein Patent erteilen. Die Anerkennung eines von einem anderen Mitgliedstaat ausgestellten Patents der Klasse A oder B kann davon abhängig gemacht werden, daß die in dem betreffenden Mitgliedstaat für die Ausstellung eines Patents der entsprechenden Gruppe vorgeschriebenen Mindestaltersanforderungen erfüllt sind.

Artikel 6

(1) Die körperliche und geistige Tauglichkeit ist vom Bewerber durch ein ärztliches Zeugnis nachzuweisen, das von einem von der zuständigen Behörde anerkannten Arzt ausgestellt sein muß. Die ärztliche Untersuchung bezieht sich insbesondere auf das Seh- und Hörvermögen, die Motorik der oberen und unteren Gliedmaßen sowie auf das Nerven- und das Gefäßsystem des Bewerbers.

(2) Der Inhaber eines Patents hat binnen drei Monaten nach Vollendung des 65. Lebensjahres und danach jährlich den Tauglichkeitsnachweis nach Artikel 1 zu erneuern; die Erneuerung dieses Nachweises wird von der zuständigen Behörde auf dem Patent vermerkt.

Artikel 7

(1) Der Bewerber muß eine mindestens vierjährige Berufserfahrung als Mitglied einer Decksmannschaft an Bord eines Binnenschiffes nachweisen.

(2) Die anzurechnende Berufserfahrung muß von der zuständigen Behörde des Mitgliedstaats durch eine Eintragung im Schifferdienstbuch bestätigt werden. Die Berufserfahrung kann auf allen Wasserstraßen der Mitgliedstaaten erworben werden. Bei Wasserstraßen, wie der Donau, der Elbe oder der Oder, die zum Teil jenseits der Grenzen des Gemeinschaftsgebiets verlaufen, wird die auf allen Abschnitten dieser Wasserstraßen erworbene Berufserfahrung angerechnet.

(3) Die Mindestberufserfahrung nach Absatz 1 kann um höchstens drei Jahre verkürzt werden,

a) wenn der Bewerber Inhaber eines von der zuständigen Behörde anerkannten Zeugnisses über eine Berufsausbildung auf dem Gebiet der Binnenschifffahrt ist, die eine praktische Ausbildung im Führen von Schiffen umfaßt; die Verkürzung darf die Dauer der Fachausbildung nicht übersteigen;

oder

b) wenn der Bewerber eine Berufserfahrung auf See als Mitglied einer Decksmannschaft nachweisen kann; für die höchstzulässige Verkürzung von drei Jahren muß der Bewerber eine Berufserfahrung von mindestens vier Jahren auf See nachweisen können.

(4) Die Mindestberufserfahrung nach Absatz 1 kann um höchstens drei Jahre verkürzt werden, wenn der Bewerber eine praktische Prüfung über das Führen eines Schiffes ablegt; das Patent gilt dann nur für Schiffe mit ähnlichen Navigationsmerkmalen wie denen des Schiffes, auf dem die praktische Prüfung abgelegt wurde.

Artikel 8

(1) Der Bewerber muß eine Prüfung über seine Berufskennntnisse erfolgreich abgelegt haben; diese Prüfung muß mindestens die in Kapitel A des Anhangs II aufgeführten, allgemeinen Fachgebiete umfassen.

(2) Vorbehaltlich der Anhörung der Kommission kann ein Mitgliedstaat für das Verkehren auf bestimmten Wasserstraßen mit Ausnahme der in Anhang II der Richtlinie 91/672/EWG genannten Seeschiffsstraßen verlangen, daß der Schiffsführer zusätzliche Anforderungen über die Kenntnis örtlicher Verhältnisse erfüllt.

Mit dem gleichen Vorbehalt kann ein Mitgliedstaat von dem Führer eines Fahrgastschiffes in bestimmten beschränkten Verkehrsräumen umfassendere Berufskennntnisse über die spezifischen Bestimmungen in bezug auf die Sicherheit der Fahrgäste und insbesondere das Verhalten bei Unfall, Brand und Schiffbruch verlangen.

Artikel 9

(1) Für die Zulassung zum Führen eines Schiffes unter Radar muß der Schiffsführer im Besitz einer von der zuständigen Behörde ausgestellten besonderen Bescheinigung sein, mit der der Nachweis für die erfolgreich abgelegte Prüfung über die Berufskennntnisse in den in Kapitel B des Anhangs II aufgeführten Fachgebieten erbracht wird.

Die Mitgliedstaaten erkennen das nach der Verordnung über die Erteilung von Radarschifferzeugnissen für den Rhein erteilte Zeugnis an.

(2) Erfüllt der Bewerber die in Absatz 1 aufgeführten Bedingungen, so bescheinigt die zuständige Behörde die

Befähigung zum Führen eines Schiffes unter Radar durch einen Vermerk auf dem Patent.

Artikel 10

Für die Zulassung zum Führen eines Fahrgastschiffes auf den Wasserstraßen der Mitgliedstaaten muß entweder der Schiffsführer oder ein anderes Besatzungsmitglied im Besitz einer von der zuständigen Behörde ausgestellten Sonderbescheinigung sein, mit der der Nachweis für die erfolgreich abgelegte Prüfung über die Berufskennntnisse in den in Kapitel C des Anhangs II aufgeführten Fachgebieten erbracht wird.

Artikel 11

Die Kommission kann nach dem Verfahren des Artikels 12 die erforderlichen Maßnahmen ergreifen, um das Modell des Schifferpatents in Anhang I anzupassen und die für den Erwerb des Patents erforderlichen Berufskennntnisse in Anhang II zu erweitern.

Artikel 12

(1) Bei der Durchführung des Artikels 11 wird die Kommission von dem mit Artikel 7 der Richtlinie 91/672/EWG eingesetzten Ausschuß unterstützt.

(2) Der Vertreter der Kommission unterbreitet dem Ausschuß einen Entwurf der zu treffenden Maßnahmen. Der Ausschuß gibt seine Stellungnahme zu diesem Entwurf innerhalb einer Frist ab, die der Vorsitzende unter Berücksichtigung der Dringlichkeit der betreffenden Frage festsetzen kann. Die Stellungnahme wird mit der Mehrheit abgegeben, die in Artikel 148 Absatz 2 des Vertrags für die Annahme der vom Rat auf Vorschlag der Kommission zu fassenden Beschlüsse vorgesehen ist. Bei der Abstimmung im Ausschuß werden die Stimmen der Vertreter der Mitgliedstaaten gemäß dem vorgenannten Artikel gewogen. Der Vorsitzende nimmt an der Abstimmung nicht teil.

(3) a) Die Kommission erläßt Maßnahmen, die unmittelbar gelten.

b) Stimmen die Maßnahmen jedoch mit der Stellungnahme des Ausschusses nicht überein, so werden sie sofort von der Kommission dem Rat mitgeteilt. In diesem Fall kann die Kommission die Durchführung der von ihr beschlossenen Maßnahmen um einen Zeitraum von höchstens einem Monat von dieser Mitteilung an verschieben. Der Rat kann innerhalb des gleichen Zeitraums mit qualifizierter Mehrheit einen anderslautenden Beschluß fassen.

Artikel 13

(1) Die Mitgliedstaaten erlassen die erforderlichen Rechts- und Verwaltungsvorschriften, um dieser Richtlinie spätestens 18 Monate nach ihrem Inkrafttreten

nachzukommen. Sie setzen die Kommission unverzüglich davon in Kenntnis.

Wenn die Mitgliedstaaten Vorschriften nach Unterabsatz 1 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.

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

(3) Die Mitgliedstaaten unterstützen einander erforderlichenfalls bei der Durchführung dieser Richtlinie.

Artikel 14

Diese Richtlinie tritt am 20. Tag nach ihrer Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften* in Kraft.

Artikel 15

Diese Richtlinie ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

Geschehen zu Brüssel am 23. Juli 1996.

Im Namen des Rates

Der Präsident

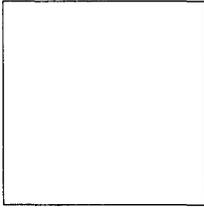
I. YATES

ANHANG I

MUSTER DES SCHIFFERPATENTS FÜR DIE BINNENSCHIFFFAHRT

(85 mm × 54 mm — Grundfarbe hellblau)

Die Karte muß in ihrer Gestaltung der ISO-Norm 78.10 entsprechen.

SCHIFFERPATENT FÜR DIE BINNENSCHIFFFAHRT: A/B		FRANKREICH
1. xxx		
2. xxx		
3. 01/01/1996 — F-Paris		
4. 02/01/1996		
7. #####	6.	
8. AB		
9. R, Tonnen, kW, xx		
10. 01/01/2061		
11.	5. xxx	

SCHIFFERPATENT FÜR DEN BINNENSCHIFFSGÜTER- UND -PERSONENVERKEHR	
1. Name des Inhabers	9. — R (Radar)
2. Vorname(n)	— Klasse und Tragfähigkeit des Schiffes
3. Geburtsdatum und -ort	für die das Patent gilt (Tonnen, kW,
4. Ausstellungsdatum des Patents	Fahrgäste)
5. Ausstellungsnummer	10. Verfalldatum
6. Lichtbild des Inhabers	11. Vermerk(e)
7. Unterschrift des Inhabers	Einschränkungen
8. A Alle Wasserstraßen außer dem Rhein	
B Alle Wasserstraßen außer Seeschiff-	
fahrtsstraßen und dem Rhein	
	Muster der
	Europäischen Union

ANHANG II

ERFORDERLICHE FACHKENNTNISSE FÜR DEN ERWERB DES SCHIFFERPATENTS FÜR DIE
BINNENSCHIFFFAHRT

KAPITEL A

Allgemeine Fachgebiete für den Güter- und Personenverkehr

TEIL 1: PATENT DER GRUPPE A

1. *Navigation*

- a) Genaue Kenntnis der Verkehrsvorschriften der Binnenwasser- und Seeschiffsstraßen, insbesondere der CEVNI (Europäische Binnenschiffsstraßen-Ordnung) und der Kollisionsverhütungsregeln einschließlich des Schiffsverkehrszeichenswesens (Kennzeichnung und Betonung der Wasserstraßen)
- b) Kenntnis der wichtigsten geographischen, hydrologischen, meteorologischen und morphologischen Merkmale der Hauptbinnenwasser- und Seeschiffsstraßen
- c) Terrestrische Navigation mit
Kursbestimmung, Standlinien und Schiffsorten, nautischen Druckschriften und Veröffentlichungen, Arbeiten in der Seekarte, Seezeichen und Betonungssystemen, Kompaßkontrollverfahren, Grundlagen der Gezeitenlehre

2. *Manövrieren und Führen des Schiffes*

- a) Steuern des Schiffes unter Berücksichtigung des Einflusses von Wind, Strömung, Sog und Tiefgang zur Beurteilung einer ausreichenden Schwimmfähigkeit und Stabilität
- b) Zweck und Funktion des Ruders und der Schiffsschraube
- c) Ankern und Festmachen, auch unter schwierigen Bedingungen
- d) Manöver in der Schleuse und in Häfen, Manöver beim Begegnen und Überholen

3. *Bau und Stabilität des Schiffes*

- a) Grundkenntnisse im Schiffsbau, insbesondere im Zusammenhang der Sicherheit von Fahrgästen, der Besatzung und des Schiffes
- b) Grundkenntnisse der Richtlinie 82/714/EWG des Rates vom 4. Oktober 1982 über die technischen Vorschriften für Binnenschiffe⁽¹⁾
- c) Grundkenntnisse über die wichtigsten Bauelemente der Schiffe
- d) Theoretische Kenntnisse der Stabilitätsregeln und über die Schwimmfähigkeit sowie ihre praktische Anwendung, insbesondere Seetüchtigkeit
- e) Zusätzliche Anforderungen, insbesondere zusätzliche Ausrüstung, auf Seeschiffsstraßen

4. *Schiffsmaschinen*

- a) Grundkenntnisse über den Bau und die Arbeitsweise der Maschinen, um deren ordnungsgemäßes Funktionieren zu gewährleisten
- b) Bedienung und Betriebskontrolle der Haupt- und Hilfsmaschinen, Verhalten im Störfall

5. *Laden und Löschen*

- a) Anwendung der Tiefgangsanzeiger
- b) Bestimmung des Ladegewichts anhand des Eichscheins
- c) Laden und Löschen, Stauen der Ladung (Stauplan)

⁽¹⁾ ABl. Nr. L 301 vom 28. 10. 1982, S. 1.

6. *Verhalten unter besonderen Umständen*

- a) Grundsätze der Unfallverhütung
- b) Maßnahmen bei Havarien, Kollisionen und Festfahrungen einschließlich der Abdichtung eines Lecks
- c) Bedienung von Rettungsgeräten und -ausrüstungen
- d) Erste Hilfe bei Unfällen
- e) Brandverhütung und Bedienung der Feuerlöschanlagen und -geräte
- f) Reinhaltung der Wasserstraßen
- g) Besonderheiten der Rettung von Personen, Schiff und Ladung auf Seeschiffahrtsstraßen, Überleben in Seenot

TEIL 2: PATENT DER GRUPPE B

1. *Navigation*

- a) Genaue Kenntnis der Verkehrsvorschriften der Binnenwasserstraßen, insbesondere der CEVNI (Europäische Binnenschiffahrtsstraßen-Ordnung) einschließlich des Schiffahrtszeichenwesens (Kennzeichnung und Betonung der Wasserstraßen)
- b) Kenntnis der wichtigsten geographischen, hydrologischen, meteorologischen und morphologischen Merkmale der Hauptbinnenwasserstraßen
- c) Kursbestimmung, nautische Druckschriften und Veröffentlichungen, Betonungssysteme

2. *Manövrieren und Führen des Schiffes*

- a) Steuern des Schiffes unter Berücksichtigung des Einflusses von Wind, Strömung, Sog und Tiefgang zur Beurteilung einer ausreichenden Schwimmfähigkeit und Stabilität
- b) Zweck und Funktion des Ruders und der Schiffsschraube
- c) Ankern und Festmachen, auch unter schwierigen Bedingungen
- d) Manöver in der Schleuse und in Häfen, Manöver beim Begegnen und Überholen

3. *Bau und Stabilität des Schiffes*

- a) Grundkenntnisse im Schiffbau, insbesondere im Zusammenhang mit der Sicherheit von Fahrgästen, der Besatzung und des Schiffes
- b) Grundkenntnisse der Richtlinie 82/714/EWG des Rates vom 4. Oktober 1982 über die technischen Vorschriften für Binnenschiffe
- c) Grundkenntnisse über die wichtigsten Bauelemente der Schiffe
- d) Theoretische Kenntnisse der Stabilitätsregeln und über die Schwimmfähigkeit sowie über ihre praktische Anwendung

4. *Schiffsmaschinen*

- a) Grundkenntnisse über den Bau und die Arbeitsweise der Maschinen, um deren ordnungsgemäßes Funktionieren zu gewährleisten
- b) Bedienung und Betriebskontrolle der Haupt- und Hilfsmaschinen, Verhalten im Störfall

5. *Laden und Löschen*

- a) Anwendung der Tiefgangsanzeiger
- b) Bestimmung des Ladegewichts anhand des Eichscheins
- c) Laden und Löschen, Stauen der Ladung (Stauplan)

6. *Verhalten unter besonderen Umständen*

- a) Grundsätze der Unfallverhütung
- b) Maßnahmen bei Havarien, Kollisionen und Festfahrungen einschließlich der Abdichtung eines Lecks
- c) Bedienung von Rettungsgeräten und -ausrüstungen
- d) Erste Hilfe bei Unfällen
- e) Brandverhütung und Bedienung der Feuerlöschanlagen und -geräte
- f) Reinhaltung der Wasserstraßen

KAPITEL B

Zusätzliche Fachgebiete für das Führen eines Schiffes unter Radar

- a) Theoretische Kenntnisse der Radartechnik: allgemeine Kenntnisse über Funkwellen und die Arbeitsweise von Radaranlagen
- b) Befähigung im Gebrauch des Radargeräts, Auswertung des Radarbilds und der von dem Gerät gelieferten Informationen sowie Kenntnis der Grenzen solcher Informationen
- c) Anwendung des Wendegeschwindigkeitszeigers
- d) Kenntnis der CEVNI-Regeln über die radarunterstützte Schiffsführung

KAPITEL C

Zusätzliche Fachgebiete für die Fahrgastbeförderung

1. Grundkenntnisse der technischen Vorschriften für die Stabilität der Fahrgastschiffe im Fall einer Havarie, die Schottenstellung, die Ebene der größten Einsenkung
 2. Erste Hilfe bei Unfällen
 3. Brandverhütung und Feuerlöscheinrichtungen
 4. Einsatz der Rettungsmittel und -geräte
 5. Maßnahmen zum Schutz der Fahrgäste im allgemeinen sowie insbesondere bei Evakuierung, Havarie, Kollision, Auflaufen, Brand, Explosion und anderen Panik auslösenden Situationen
 6. Kenntnis der Sicherheitshinweise (Notausgänge, Laufbrücke, Einsatz des Notruders)
-

RICHTLINIE 96/51/EG DES RATES

vom 23. Juli 1996

zur Änderung der Richtlinie 70/524/EWG über Zusatzstoffe in der Tierernährung

DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION —

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft, insbesondere auf Artikel 43,

auf Vorschlag der Kommission⁽¹⁾,nach Stellungnahme des Europäischen Parlaments⁽²⁾,nach Stellungnahme des Wirtschafts- und Sozialausschusses⁽³⁾,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Bei der Durchführung der Richtlinie 70/524/EWG des Rates vom 23. November 1970 über Zusatzstoffe in der Tierernährung⁽⁴⁾ hat sich gezeigt, daß bestimmte Grundkonzepte überarbeitet werden müssen, um der Notwendigkeit, einen besseren Schutz der Gesundheit von Mensch und Tier und der Umwelt zu gewährleisten, Rechnung zu tragen.
- (2) Es hat sich erwiesen, daß die geltenden Rechtsvorschriften über den Einsatz von Zusatzstoffen in der Tierernährung nicht alle erforderlichen Sicherheitsgarantien bieten, vor allem deshalb, weil in der Gemeinschaft mangelhafte Nachahmungsprodukte von zootechnischen Futtermittelzusatzstoffen im Verkehr sind. Daher ist es unbedingt erforderlich, daß die Zulassung solcher Zusatzstoffe künftig ausdrücklich an den Verantwortlichen für das Inverkehrbringen des Zusatzstoffs, der Gegenstand der gemeinschaftlichen Zulassung ist, gebunden wird.
- (3) Es ist zu unterscheiden zwischen Zusatzstoffen, die von jedermann ohne besonderes Risiko für die Herstellung von Futtermitteln verwendet werden, und technisch hochentwickelten Zusatzstoffen, deren Zusammensetzung ganz genau festgelegt ist und deren Zulassung daher an den für das Inverkehrbringen Verantwortlichen gebunden werden muß, damit das Inverkehrbringen von Nachahmungsprodukten vermieden wird, die nicht immer vorschriftsmäßig hergestellt und daher nicht immer unbedenklich sind.
- (4) Es empfiehlt sich, in Form eines Anhangs zur Richtlinie 70/524/EWG zum einen das Verzeichnis der Zusatzstoffe aufzustellen, deren Zulassung für das Inverkehrbringen bestimmten Verantwortlichen erteilt wird, die alleine ermächtigt sind, die betreffenden Zusatzstoffe in Verkehr zu bringen, und zum anderen das Verzeichnis der übrigen Zusatzstoffe aufzustellen, die von jedweder Person in Verkehr gebracht werden können, sofern diese Zusatzstoffe den Angaben in dem Dossier entsprechen, aufgrund dessen sie zugelassen worden sind.
- (5) Zwecks einfacherer Anwendung der Richtlinie 70/524/EWG empfiehlt es sich, die Liste der Begriffsbestimmungen zu ergänzen und einige von ihnen zu ändern. Insbesondere soll der Begriff des Zusatzstoffs so präzisiert werden, daß auch sein Einfluß auf die Futtermittel-Ausgangserzeugnisse, die tierischen Erzeugnisse, das Wohlbefinden der Tiere oder auf die Umwelt berücksichtigt werden. Technologische Hilfsstoffe sind aus dem Anwendungsbereich der Richtlinie 70/524/EWG auszuklammern, sofern sie bei der Verarbeitung von Futtermittel-Ausgangserzeugnissen und Futtermitteln verwendet werden und im Enderzeugnis nicht mehr wirksam sind.
- (6) Die Mikroorganismen, die als solche in der Gruppe 0 zugelassen sind und die tierische Erzeugung verbessern sowie insbesondere auf die Magen- und Darmflora einwirken sollen, müssen kolonienbildende Mikroorganismen sein.
- (7) Soweit insbesondere Vitamine, Spurenelemente oder Farbstoffe in natürlichem Zustand in bestimmten Futtermittel-Ausgangserzeugnissen enthalten sind, dürfen sie nicht als Zusatzstoffe gelten, es sei denn, es handelt sich um Futtermittel-Ausgangserzeugnisse, die in spezifischer Weise mit einem Stoff angereichert sind, der einem Zusatzstoff entspricht, und die daher nicht als solche Futtermittel-Ausgangserzeugnisse gelten können, die die betreffenden Stoffe natürlicherweise enthalten.
- (8) Vormischungen im Sinne der vorliegenden Richtlinie sind in keinem Fall als „Zubereitungen“ im Sinne der für Zusatzstoffe geltenden Definition zu betrachten.
- (9) Es hat sich gezeigt, daß bei der Zulassung von Zusatzstoffen durch Richtlinien erhebliche Verzögerungen aufgetreten sind. Diese Verzögerungen bei der Umsetzung der Richtlinien können zu Wettbewerbsverzerrungen und sogar Handelshemmnissen führen. Um diesem Mißstand abzuhelpfen, empfiehlt es sich, Zusatzstoffe per Verordnung zuzulassen.
- (10) Für die Prüfung der Dossiers können von dem berichterstattenden Mitgliedstaat Gebühren erhoben werden. Es empfiehlt sich, die Beträge für die Gebühren zu harmonisieren, um Wettbewerbsver-

⁽¹⁾ ABl. Nr. C 218 vom 12. 8. 1993, S. 1.⁽²⁾ ABl. Nr. C 128 vom 9. 5. 1994, S. 97.⁽³⁾ ABl. Nr. C 52 vom 19. 2. 1994, S. 18.⁽⁴⁾ ABl. Nr. L 270 vom 14. 2. 1970, S. 1. Richtlinie zuletzt geändert durch die Richtlinie 96/25/EG (AbI. Nr. L 125 vom 23. 5. 1996, S. 35).

zerrungen zu vermeiden. Diese Harmonisierung soll im Rahmen der künftigen allgemeinen Gemeinschaftsregelung für die Gebühren bzw. Abgaben im Bereich der Tierernährung erfolgen. Es ist dann zu prüfen, ob die Beträge der zu erhebenden Gebühren nicht je nach der Art der beantragten Zulassung oder entsprechend der betreffenden Gruppe von Zusatzstoffen unterschiedlich hoch sein sollten. Es wäre angemessen, z. B. für die Prüfung der die Wachstumsförderer betreffenden Dossiers höhere Gebühren zu erheben als für die Prüfung der die Vitamine betreffenden Dossiers. Für die Prüfung der Dossiers, die sehr einfache technologische Zusatzstoffe betreffen, sollte billigerweise keine Gebühr erhoben werden. Die Gebühr ist bei der Vorlage des Dossiers an den berichterstattenden Mitgliedstaat zu entrichten.

- (11) Bis der Rat Rechtsvorschriften über die Gebühren erläßt, sollte der berichterstattende Mitgliedstaat die Möglichkeit erhalten, diesbezügliche Bestimmungen zu erlassen bzw. die bereits von ihm verabschiedeten Rechtsvorschriften beizubehalten.
- (12) Im Gegenzug zur Einführung von Gebühren sollte sichergestellt werden, daß über den Antrag auf Zulassung des Inverkehrbringens eines Zusatzstoffs binnen einer bestimmten Frist entschieden wird.
- (13) Da gewisse Zusatzstoffe der Futtermittel die menschliche Nahrungskette erreichen können, ist es erforderlich, daß der Wissenschaftliche Futtermittelausschuß mit dem Wissenschaftlichen Lebensmittelausschuß in Fragen, die für die Verbrauchergesundheit von Bedeutung sein können, zusammenarbeiten kann.
- (14) Die Forschung im Hinblick auf neue Zusatzstoffe, die zur Gruppe der Stoffe gehören, deren Zulassung an für das Inverkehrbringen Verantwortliche gebunden ist, erfordert kostspielige Investitionen. Die wissenschaftlichen Daten und Angaben in dem Dossier, auf dessen Grundlage die erste Zulassung erteilt worden ist, sind während eines Zeitraums von zehn Jahren zu schützen. Auch die neuen Daten, die bei einer Erneuerung bzw. einer Änderung der Bedingungen für die Erstzulassung zur Verfügung gestellt werden, sind während eines bestimmten Zeitraums zu schützen; dieser Zeitraum ist kürzer zu halten und auf fünf Jahre festzulegen. Während dieser Schutzzeiten ist jeder neue Antragsteller gehalten, ein Dossier gemäß der Richtlinie 87/153/EWG des Rates vom 16. Februar 1987 zur Festlegung von Leitlinien zur Beurteilung von Zusatzstoffen in der Tierernährung⁽¹⁾ zu erstellen, es sei denn, die betroffenen Parteien haben sich auf eine gemeinsame Verwertung der Daten geeinigt. Im Falle mehrerer Inhaber einer Zulassung für ein und denselben Zusatzstoff haben die Berechtigten einzeln oder zusammen jedes Ersuchen der Kommission um wissenschaftliche Informationen zu beantworten, andernfalls kann ihnen die Zulassung entzogen werden.
- (15) Zur Beseitigung der Unterschiede zwischen den Mitgliedstaaten bei der Zulassung von in Anhang II eingetragenen Zusatzstoffen empfiehlt es sich, die vorläufige Zulassung von Zusatzstoffen, die bestimmte Mindestbedingungen erfüllen, auf die ganze Gemeinschaft auszudehnen. Diese Zulassungen erhalten bei bestimmten Zusatzstoffen endgültigen Charakter oder gelten bei anderen Zusatzstoffen für einen Zeitraum von zehn Jahren, wenn alle Voraussetzungen für die Zulassung erfüllt sind, wobei dies spätestens bei Ablauf der Geltungsdauer der vorläufigen Zulassung der Fall ist.
- (16) Wird im Falle von Anträgen auf Zulassung von Zusatzstoffen im Sinne von Artikel 2 Buchstaben aaa) und aaaa), die vor dem 1. April 1998 gestellt worden sind, noch vor dem 1. Oktober 1999 eine vorläufige Zulassung erteilt, so können die Mitgliedstaaten in ihrem Hoheitsgebiet für einen Zeitraum, der, vom Erlaß der Zulassungsverordnung an gerechnet, fünf Jahre nicht überschreiten darf, das Inverkehrbringen und die Verwendung des betreffenden Zusatzstoffes gestatten.
- (17) Wird im Falle von Anträgen auf Zulassung von Zusatzstoffen im Sinne von Artikel 2 Buchstaben aaa) und aaaa), die ab dem 1. April 1998 gestellt worden sind, noch vor dem 1. Oktober 1999 eine vorläufige Zulassung erteilt, so können die Mitgliedstaaten in ihrem Hoheitsgebiet für einen Zeitraum, der, vom Erlaß der Zulassungsverordnung an gerechnet, fünf Jahre nicht überschreiten darf, das Inverkehrbringen und die Verwendung des betreffenden Zusatzstoffes gestatten.
- (18) Für die Überleitung von der alten zur neuen Zulassungsregelung sind Übergangsbestimmungen erforderlich. Zu diesem Zweck ist der Zeitpunkt des Inkrafttretens der entsprechenden Bestimmungen vorzuziehen.
- (19) Der Entwicklung der Technik der Verarbeitung von Zusatzstoffen ist Rechnung zu tragen. So sollte in bestimmten Fällen die Möglichkeit vorgesehen werden, unter bestimmten Bedingungen Zusatzstoffe in anderer Weise als durch Beimischung zu Futtermitteln zu verabreichen.
- (20) Beim derzeitigen wissenschaftlichen und technischen Erkenntnisstand und bei den heutigen Kontrollmöglichkeiten sollte die Verabreichung von Antibiotika, „Kokzidiostatika und anderen Arzneimitteln“ und Wachstumsförderern nur zugelassen werden, wenn sie durch Beimischung zu Futtermitteln erfolgt.
- (21) Die Monographie von zootechnischen Zusatzstoffen sollte nicht mehr veröffentlicht werden. Statt

⁽¹⁾ ABl. Nr. L 64 vom 7. 3. 1987, S. 19. Richtlinie zuletzt geändert durch die Richtlinie 95/11/EG der Kommission (AbI. Nr. L 106 vom 11. 5. 1995, S. 23).

dessen sollte unbedingt eine technische Spezifikation der betreffenden Zusatzstoffe veröffentlicht werden, um deren Identifizierung bei den Kontrollen zu erleichtern.

- (22) Zur Durchführung der Kontrollen ist den einzelstaatlichen Behörden eine Standardprobe zur Verfügung zu stellen.
- (23) Das Mischen von Zusatzstoffen aus der Gruppe der Antibiotika, der „Kokzidiostatika und anderer Arzneimittel“ und der Wachstumsförderer und mit Mikroorganismen ist verboten, es sei denn, ein solches Gemisch ist nach der besonderen Zulassung für den Mikroorganismus zulässig.
- (24) Da die Anhänge I und II entfallen, empfiehlt es sich der Klarheit und der Transparenz halber, alljährlich das Verzeichnis der Erzeuger, denen der Inhaber einer Zulassung ein Recht auf Herstellung von Zusatzstoffen eingeräumt hat, das Verzeichnis der Verantwortlichen für das Inverkehrbringen der Zusatzstoffe im Sinne von Artikel 2 Buchstabe aaa) und das Verzeichnis aller zugelassenen Zusatzstoffe zu veröffentlichen —

2. Zwischen die Artikel 1 und 2 wird folgender Titel eingefügt:

„BEGRIFFSBESTIMMUNGEN“.

3. Artikel 2 wird wie folgt geändert:

- i) Der Buchstabe a) erhält folgende Fassung:

„a) ‚Zusatzstoffe‘: Stoffe oder Zubereitungen, die in der Tierernährung verwendet werden, um

— die Beschaffenheit der Futtermittel-Ausgangserzeugnisse oder der Mischfuttermittel oder der tierischen Erzeugnisse günstig zu beeinflussen oder

— den Ernährungsbedarf der Tiere zu decken oder die tierische Erzeugung insbesondere durch Einwirkung auf die Magen- und Darmflora oder die Verdaulichkeit der Futtermittel zu verbessern,

— die Ernährung in der Weise anzureichern, daß sich besondere Ernährungszwecke erreichen oder spezifische zeitweilige ernährungsphysiologische Bedürfnisse der Tiere befriedigen lassen, oder

— Belästigungen durch Ausscheidungen von Tieren zu verhindern oder zu verringern oder die Umwelt der Tiere zu verbessern;

aa) ‚Mikroorganismen‘: kolonienbildende Mikroorganismen;

aaa) ‚Zusatzstoffe, deren Zulassung an einen für das Inverkehrbringen Verantwortlichen gebunden ist‘: die in Anhang C Teil I aufgeführten Zusatzstoffe;

aaaa) ‚sonstige Zusatzstoffe‘: Zusatzstoffe, deren Zulassung nicht an einen für das Inverkehrbringen Verantwortlichen gebunden ist und die in Anhang C Teil II aufgeführt sind;“.

- ii) Buchstabe f) erhält folgende Fassung:

„f) ‚Futtermittel-Ausgangserzeugnisse‘: die einzelnen pflanzlichen oder tierischen Erzeugnisse im natürlichen Zustand, frisch oder haltbar gemacht, ihre gewerblichen Verarbeitungserzeugnisse und die einzelnen organischen und anorganischen Stoffe, mit oder ohne Zusatzstoffe, die dazu bestimmt sind, unmittelbar als solche oder nach Verarbeitung verfüttert oder für die Herstellung von Mischfuttermitteln oder als Trägerstoff für Vormischungen verwendet zu werden;“.

HAT FOLGENDE RICHTLINIE ERLASSEN:

Artikel 1

Die Richtlinie 70/524/EWG wird wie folgt geändert:

1. Artikel 1 wird durch folgenden Text ersetzt:

„ANWENDUNGSBEREICH

Artikel 1

(1) Diese Richtlinie betrifft Zusatzstoffe in der Tierernährung.

(2) Diese Richtlinie gilt nicht für Verarbeitungshilfsstoffe, die bei der Verarbeitung von Futtermittel-Ausgangserzeugnissen oder Futtermitteln absichtlich zu dem Zweck verwendet wurden, während der Be- bzw. Verarbeitung eine bestimmte technologische Anforderung zu erfüllen, und deren Verwendung zu unbeabsichtigten, technisch jedoch unvermeidbaren Rückständen oder Rückstandsderivaten im Enderzeugnis führen kann, unter der Bedingung, daß diese Rückstände gesundheitlich unbedenklich sind und sich auf das Enderzeugnis technologisch nicht auswirken.

(3) Stoffe, die im natürlichen Zustand in Futtermittel-Ausgangserzeugnissen, welche zu den üblichen Zutaten für Futtermittel gehören, enthalten sind und einem aufgrund dieser Richtlinie zugelassenen Stoff entsprechen, gelten, sofern es sich nicht um Erzeugnisse handelt, die in spezifischer Weise mit Stoffen angereichert sind, welche einem Zusatzstoff entsprechen, nicht als Zusatzstoffe.“

iii) Die folgenden Buchstaben werden angefügt:

- „k) ‚Inverkehrbringen oder Verkehr‘: das Vorrätighalten, einschließlich des Anbietens, von Erzeugnissen zum Verkauf oder zu sonstiger unentgeltlicher oder entgeltlicher Abgabe an andere sowie der Verkauf und die anderweitige Abgabe selbst;
- l) ‚für das Inverkehrbringen Verantwortlicher‘: die natürliche oder juristische Person, die für die Vorschriftsmäßigkeit des Zusatzstoffs, der die gemeinschaftliche Zulassung erhalten hat, und sein Inverkehrbringen verantwortlich ist.“

4. Die Artikel 3 bis 9 werden durch folgende Artikel ersetzt:

„ZULASSUNGSVERFAHREN FÜR ZUSATZSTOFFE

Artikel 3

Die Mitgliedstaaten schreiben vor, daß nur solche Zusatzstoffe in den Verkehr gebracht werden dürfen, für die eine gemeinschaftliche Zulassung erteilt worden ist. Diese Zulassung wird durch Verordnung der Kommission gemäß dem Verfahren des Artikels 4 gewährt.

Artikel 3a

Die gemeinschaftliche Zulassung eines Zusatzstoffs wird gewährt, sofern

- a) er bei Verwendung in der Tierernährung eine der in Artikel 2 Buchstabe a) genannten Wirkungen hat;
- b) er aufgrund der Bedingungen, unter denen er verwendet wird, keine Beeinträchtigung der menschlichen oder tierischen Gesundheit oder Belastung der Umwelt zur Folge hat und für den Verbraucher keine Nachteile durch Veränderung der Beschaffenheit der tierischen Erzeugnisse mit sich bringt;
- c) er kontrollierbar ist
 - als Zusatzstoff selbst,
 - in Vormischungen,
 - in Futtermitteln oder gegebenenfalls in Futtermittel-Ausgangserzeugnissen;
- d) angesichts seines zulässigen Gehalts eine Behandlung von Tierkrankheiten oder Prävention damit nicht verbunden ist; diese Voraussetzung gilt nicht für Zusatzstoffe, die zur Gruppe „Kokzidiostatika und andere Arzneimittel“ gehören;
- e) er aus schwerwiegenden Gründen, die die menschliche oder tierische Gesundheit betreffen, nicht der ärztlichen oder tierärztlichen Anwendung vorbehalten bleiben muß.

Artikel 4

(1) Zwecks Erteilung der gemeinschaftlichen Zulassung eines Stoffs oder einer Zubereitung als Zusatzstoff bzw. — im Falle eines bereits zugelassenen Zusatzstoffs — eines neuen Verwendungszwecks wählt der Antragsteller für die Zulassung einen Mitgliedstaat, der im Rahmen des Prüfungsverfahrens über das Dossier berichten soll, das er gemäß der Richtlinie 87/153/EWG des Rates vom 16. Februar 1987 zur Festlegung von Leitlinien zur Beurteilung von Zusatzstoffen in der Tierernährung^(*) erstellt hat. Ist der Antragsteller in einem Drittland niedergelassen, muß er einen Vertreter in der Gemeinschaft haben.

(2) Der berichterstattende Mitgliedstaat überprüft, ob

- a) das Dossier gemäß den Bestimmungen der Richtlinie 87/153/EWG erstellt wurde;
- b) der Stoff oder die Zubereitung den vorgelegten Angaben zufolge die Bedingungen gemäß Artikel 3a zu erfüllen scheint.

(3) Der Antragsteller für die gemeinschaftliche Zulassung übermittelt der Kommission über den berichterstattenden Mitgliedstaat einen Antrag, dem das Dossier beigelegt ist, mit einer Kopie an die übrigen Mitgliedstaaten, die umgehend den Empfang bestätigen. Diese Übermittlung erfolgt spätestens ein Jahr nach Einreichung des Dokuments des Antragstellers im berichterstattenden Mitgliedstaat, außer bei Zurückweisung oder Zurückstellung. Der berichterstattende Mitgliedstaat unterrichtet den Antragsteller, die übrigen Mitgliedstaaten und die Kommission über die Gründe für die Zurückweisung oder die Zurückstellung des Dokuments.

(4) Die Mitgliedstaaten verfügen über eine Frist von 60 Tagen ab dem Tag, an denen ihnen das Dossier übermittelt wurde, um zu prüfen, ob das Dossier gemäß der Richtlinie 87/153/EWG erstellt wurde, und um gegebenenfalls der Kommission und den übrigen Mitgliedstaaten ihre schriftlichen Bemerkungen zuzuleiten.

Wurden innerhalb der in Unterabsatz 1 genannten Frist keine Einwände erhoben, verfügt der Vertreter der Kommission über eine Frist von 30 Tagen, um den Zulassungsantrag auf die Tagesordnung des Ständigen Futtermittelausschusses zu setzen.

(5) Wird nach Anhörung des Ständigen Futtermittelausschusses entschieden, daß die Bestimmungen für die Vorlage des Dokuments nicht eingehalten worden sind, unterrichtet ein Vertreter der Kommission den Antragsteller für die gemeinschaftliche Zulassung sowie den berichterstattenden Mitgliedstaat; gegebenenfalls muß ein neuer Antrag gemäß den vorstehenden Bestimmungen eingereicht werden.

(6) Die Kommission trägt dafür Sorge, daß innerhalb von 320 Tagen nach Aufnahme des Zulassungsantrags gemäß Absatz 4 Unterabsatz 2 in die Tagesordnung des Ständigen Futtermittelausschusses nach dem Verfahren des Artikels 23 über den

Antrag auf Erteilung einer gemeinschaftlichen Zulassung entschieden wird. Im Falle von ergänzenden Auskunftersuchen eines Mitgliedstaats im Rahmen des Ständigen Futtermittelausschusses oder eines Ersuchens des Wissenschaftlichen Futtermittelausschusses wird diese Frist jedoch ausgesetzt.

Bei Ablehnung oder Zurückstellung des Antrags auf Erteilung einer gemeinschaftlichen Zulassung teilt ein Vertreter der Kommission dem Antragsteller für die Zulassung sowie dem berichterstattenden Mitgliedstaat die Gründe für die Ablehnung bzw. die Zurückstellung mit.

(*) ABl. Nr. L 64 vom 7. 3. 1987, S. 19. Richtlinie zuletzt geändert durch die Richtlinie 95/11/EG (AbI. Nr. L 106 vom 11. 5. 1995, S. 23).

Artikel 5

Nach dem Verfahren des Artikels 23 werden Änderungen an der Richtlinie 87/153/EWG erlassen, die vorzunehmen sind

- in Anbetracht der Entwicklung des wissenschaftlich-technischen Fortschritts und
- aufgrund der Bestimmungen des Artikels 9b Absatz 1, des Artikels 9c Absatz 3, des Artikels 9o und des Artikels 9q Absatz 5.

Artikel 6

(1) Vom berichterstattenden Mitgliedstaat kann entsprechend den Gruppen von Zusatzstoffen und der Art der beantragten gemeinschaftlichen Zulassung für die Prüfung der Antragsdossiers nach Artikel 4, Absatz 2, Artikel 9b Absatz 1, Artikel 9c Absatz 3 und Artikel 9g Absatz 4 eine Gebühr erhoben werden. Diese Gebühr ist bei der Vorlage des Dossiers zu entrichten.

(2) Der Rat legt vor dem 1. Oktober 1999 auf Vorschlag der Kommission mit qualifizierter Mehrheit die Höhe der Gebühr nach Absatz 1 fest.

Artikel 7

(1) Die Mitgliedstaaten und die Kommission gewährleisten die Vertraulichkeit von Informationen, deren Weitergabe den gewerblichen Rechtsschutz beeinträchtigen könnte.

- (2) Das Gebot der Vertraulichkeit gilt nicht für
- die Bezeichnungen und die Zusammensetzung des Zusatzstoffs,
 - die physikalisch-chemischen und biologischen Eigenschaften des Zusatzstoffs,
 - die Auswertung der pharmakologischen, toxikologischen und ökotoxikologischen Daten des Zusatzstoffs,
 - die Analysemethoden für den Zusatzstoff selbst sowie für den Nachweis des Zusatzstoffs in Vormischungen und in Futtermitteln sowie gegebenenfalls in Futtermittel-Ausgangserzeugnissen,

- die Verfahren für den Nachweis von Rückständen des Zusatzstoffs oder seiner Metaboliten in tierischen Erzeugnissen.

Artikel 7a

Besteht ein Zusatzstoff aus genetisch veränderten Organismen im Sinne des Artikels 2 Absätze 1 und 2 der Richtlinie 90/220/EWG des Rates vom 23. April 1990 über die absichtliche Freisetzung genetisch veränderter Organismen in die Umwelt(*) oder enthält er solche Organismen, so wird eine spezifische Einstufung der Risiken für die Umwelt analog zu der in der genannten Richtlinie vorgesehenen Risikoeinstufung durchgeführt; zu diesem Zweck werden folgende Unterlagen in das Dossier aufgenommen, das nach Artikel 4 der vorliegenden Richtlinie im Hinblick auf die Gewährleistung der Einhaltung der Grundsätze des Artikels 3a vorzulegen ist:

- eine Kopie der schriftlichen Zustimmung der zuständigen Behörden zur absichtlichen Freisetzung genetisch veränderter Organismen in die Umwelt zu Forschungs- und Entwicklungszwecken gemäß Artikel 6 Absatz 4 der Richtlinie 90/220/EWG sowie die Ergebnisse der Freisetzung(en) unter Berücksichtigung des etwaigen Risikos für die menschliche Gesundheit und die Umwelt,
- das vollständige technische Dossier mit den nach den Anhängen II und III der Richtlinie 90/220/EWG erforderlichen Informationen sowie die Einstufung des Umweltrisikos aufgrund dieser Informationen; die Ergebnisse von Untersuchungen zu Forschungs- oder Entwicklungszwecken.

Die Artikel 11 bis 18 der Richtlinie 90/220/EWG finden keine Anwendung auf Zusatzstoffe, die aus genetisch veränderten Organismen bestehen oder solche Organismen enthalten.

(*) ABl. Nr. L 117 vom 8. 5. 1990, S. 15. Richtlinie zuletzt geändert durch die Richtlinie 94/15/EG (AbI. Nr. L 103 vom 22. 4. 1994, S. 20).

Artikel 8

(1) Der durch die Entscheidung 76/791/EWG der Kommission(*) eingesetzte Wissenschaftliche Futtermittelausschuß unterstützt die Kommission auf deren Ersuchen bei der Klärung wissenschaftlicher Fragen bezüglich der Verwendung von Zusatzstoffen in der Tierernährung.

(2) Auf Ersuchen der Kommission trägt der berichterstattende Mitgliedstaat dafür Sorge, daß das Dossier gemäß Artikel 4 den Mitgliedern des Ausschusses nach Absatz 1 ganz oder teilweise offiziell zugeleitet wird.

(*) ABl. Nr. L 279 vom 9. 10. 1976, S. 35. Entscheidung geändert durch die Entscheidung 86/105/EWG (AbI. Nr. L 93 vom 8. 4. 1986, S. 14).

REGELUNG FÜR ZUSATZSTOFFE, DEREN ZULASSUNG AN EINEN FÜR DAS INVERKEHRBRINGEN VERANTWORTLICHEN GEBUNDEN IST

Zulassung für 10 Jahre

Artikel 9

Die Zusatzstoffe nach Artikel 2 Buchstabe aaa), welche die Anforderungen des Artikels 3a erfüllen, werden zugelassen und in Kapitel I des Verzeichnisses im Sinne des Artikels 9t Buchstabe b) aufgenommen.

Vorläufige Zulassung für höchstens 4 Jahre

Artikel 9a

(1) Was die Zusatzstoffe gemäß Artikel 2 Buchstabe aaa) anbelangt, so kann die Verwendung eines solchen neuartigen Zusatzstoffs oder ein neuartiger Verwendungszweck eines solchen bereits zugelassenen Zusatzstoffs auf Gemeinschaftsebene vorläufig zugelassen werden, wenn die Bedingungen des Artikels 3a Buchstaben b), c), d) und e) erfüllt sind und aufgrund der vorliegenden Erkenntnisse anzunehmen ist, daß auch die unter Buchstabe a) des Artikels 3a genannte Anforderung erfüllt ist. Diese Zusatzstoffe werden in Kapitel II des Verzeichnisses im Sinne des Artikels 9t Buchstabe b) aufgenommen.

(2) Die vorläufige Zulassung nach Absatz 1 ist auf 4 Jahre ab dem Zeitpunkt ihres Wirksamwerdens begrenzt.

Verlängerung der Zulassung nach 10 Jahren

Artikel 9b

(1) Die gemeinschaftliche Zulassung von Zusatzstoffen gemäß Artikel 2 Buchstabe aaa) gilt für die Dauer von 10 Jahren ab dem Zeitpunkt des Wirksamwerdens der endgültigen Zulassung und kann jeweils um weitere 10 Jahre verlängert werden. Soll die Zulassung verlängert werden, so muß der Inhaber der Zulassung über den berichterstattenden Mitgliedstaat der Kommission einen entsprechenden Antrag zusammen mit einem Dossier zuleiten, das den im Rahmen der Richtlinie 87/153/EWG vorzusehenden Bestimmungen für die Verlängerung der Zulassungen für Zusatzstoffe entspricht. Der Antrag wird zusammen mit dem Dossier spätestens ein Jahr vor Ablauf der Gültigkeit der Zulassung der Kommission zugeleitet, die den Empfang innerhalb kürzester Frist bestätigt. Eine Kopie des Antrags auf Verlängerung wird zusammen mit dem Dossier vom Inhaber der Zulassung über den berichterstattenden Mitgliedstaat den übrigen Mitgliedstaaten offiziell zugeleitet, die den Empfang innerhalb kürzester Frist bestätigen.

(2) Für Verlängerungsanträge gelten sinngemäß Artikel 3 Satz 2 sowie die Artikel 3a, 4, 7 und 7a.

(3) Kann über den Antrag auf Verlängerung aus Gründen, die der Inhaber der Zulassung nicht zu verantworten hat, nicht vor Erlöschen der Zulassung befunden werden, so wird die Geltungsdauer der Zulassung des Zusatzstoffs automatisch bis zu dem Zeitpunkt verlängert, zu dem die Kommission entscheidet.

DATENSCHUTZ

Artikel 9c

(1) Was die Zusatzstoffe gemäß Artikel 2 Buchstaben aaa) anbelangt, so dürfen die wissenschaftlichen Daten und Angaben, die in dem ursprünglichen, für die Erstzulassung eingereichten Dossier enthalten sind, während eines Zeitraums von 10 Jahren

- a) ab dem Zeitpunkt des Wirksamwerdens der per Verordnung gewährten Erstzulassung der Zusatzstoffe nach Artikel 9g Absatz 1, Artikel 9h Absatz 1 und Artikel 9i Absatz 1,
- b) bei den übrigen Zusatzstoffen ab dem Zeitpunkt des Wirksamwerdens der Erstzulassung per Verordnung oder ab dem 1. Oktober 1999, wenn dieser Zeitpunkt des Wirksamwerdens der frühere Zeitpunkt ist,

zugunsten anderer Antragsteller nur verwertet werden, wenn der Antragsteller über das Einverständnis des Inhabers der Zulassung verfügt, diese Daten und Angaben verwenden zu dürfen.

Jedoch können während dieses Zeitraums Zulassungen für das Inverkehrbringen anderen Personen als dem für das erste Inverkehrbringen des Zusatzstoffs Verantwortlichen erteilt werden, sofern die Anforderungen der Artikel 3a und 4 erfüllt sind.

(2) Werden für einen Zusatzstoff, der gemäß Artikel 9a vorläufig zugelassen wurde, im Hinblick auf seine Zulassung gemäß Artikel 3a ergänzende Angaben vorgelegt, so gelten diese als vollgültiger Bestandteil des ursprünglichen Dossiers; ihr Schutz erlischt daher zur gleichen Zeit wie der Schutz der Angaben im ursprünglichen Dossier.

(3) Nach Ablauf der Frist von 10 Jahren gemäß Absatz 1 darf die Kommission oder ein Mitgliedstaat die Ergebnisse der Bewertung oder eines Teils der Bewertung, die sich auf die wissenschaftlichen Daten und Angaben des Dossiers stützt, das für die Zulassung des Zusatzstoffs maßgeblich war, zugunsten eines anderen Antragstellers verwerten, der um die Zulassung für das Inverkehrbringen eines bereits zugelassenen Zusatzstoffs nachsucht.

In diesem Fall richtet der neue Antragsteller an die Kommission über einen berichterstattenden Mitgliedstaat einen Antrag mit einem Dossier gemäß den hierzu in der Richtlinie 87/153/EWG vorzusehenden Bestimmungen; die Kommission bestätigt den Empfang innerhalb kürzester Frist. Der neue Antragsteller leitet eine Kopie des Antrags mit dem

Dossier den anderen Mitgliedstaaten über einen berichterstattenden Mitgliedstaat offiziell zu; diese bestätigen den Empfang innerhalb kürzester Frist.

Die Bestimmungen von Artikel 3 Satz 2 sowie der Artikel 3a, 4, 7 und 7a gelten sinngemäß.

(4) Absatz 3 gilt auch für die Verwendung der Angaben eines Dossiers über einen Zusatzstoff, für den die Zulassung auf Antrag des Inhabers dieser Zulassung entzogen wurde.

(5) Die Kommission oder ein Mitgliedstaat darf die zusätzlichen wissenschaftlichen Daten und Angaben, die für eine Änderung der Bedingungen für die Eintragung des Zusatzstoffs oder für eine Verlängerung der Zulassung gemäß Artikel 9b Absatz 1 erforderlich sind, oder die im Verlauf des Zeitraums der Zulassung des Zusatzstoffs vorgelegten neuen wissenschaftlichen Daten und Angaben während eines Zeitraums von 5 Jahren ab dem Zeitpunkt des Wirksamwerdens der Zulassung einer neuen Verwendung, der Verlängerung oder der Vorlage der neuen wissenschaftlichen Daten und Angaben nicht zugunsten eines anderen Antragstellers verwerten.

Erlischt die für eine Änderung der Bedingungen für die Eintragung eines Zusatzstoffs gewährte Datenschutzfrist vor dem in Absatz 1 genannten Zeitraum, so wird der Fünfjahreszeitraum in der Weise verlängert, daß beide Zeiträume zum gleichen Zeitpunkt ablaufen.

(6) Unbeschadet von Absatz 1 hat der Antragsteller für die Zulassung eines Zusatzstoffs gemäß Artikel 2 Buchstabe aaa) vor der Durchführung von toxikologischen Versuchen an Wirbeltieren nachzuprüfen, ob sein Erzeugnis oder sein Wirkstoff nicht schon zugelassen sind. Erforderlichenfalls erkundigt er sich bei den zuständigen Behörden eines Mitgliedstaates, ob es sich um das gleiche Erzeugnis bzw. den gleichen Wirkstoff wie den bereits zugelassenen handelt.

Ist dies der Fall, so unternehmen der Antragsteller und der bzw. die Inhaber früherer Zulassungen die erforderlichen Schritte, um sich auf eine gemeinsame Verwertung der Angaben zu verständigen, damit eine Wiederholung der toxikologischen Versuche an Wirbeltieren vermieden wird.

Können sich jedoch der Antragsteller und der bzw. die Inhaber früherer Zulassungen für dasselbe Erzeugnis nicht über die gemeinsame Nutzung der Angaben einigen, so können die Mitgliedstaaten den Antragsteller und den oder die Inhaber früherer Zulassungen, die in ihrem Hoheitsgebiet niedergelassen sind, durch entsprechende innerstaatliche Maßnahmen dazu verpflichten, die betreffenden Angaben gemeinsam zu nutzen, damit eine Wiederholung der toxikologischen Versuche an Wirbeltieren in ihrem Hoheitsgebiet vermieden wird, und die Bedingungen für die Nutzung der Angaben — unter Wahrung eines angemessenen Gleichgewichts zwischen den Interessen der betreffenden Seiten — festlegen.

REGELUNG FÜR DIE ZULASSUNG DER SONSTIGEN ZUSATZSTOFFE

Zulassung für unbegrenzte Zeit

Artikel 9d

(1) Zusatzstoffe gemäß Artikel 2 Buchstabe aaaa), welche die Anforderungen des Artikels 3a erfüllen, werden zugelassen und in Kapitel III des Verzeichnisses nach Artikel 9t Buchstabe b) aufgenommen.

(2) Zusatzstoffe gemäß Artikel 2 Buchstabe aaaa), die vor dem 1. April 1998 in Anhang I eingetragen wurden, werden zugelassen und in Kapitel III des Verzeichnisses nach Artikel 9t Buchstabe b) eingetragen.

Vorläufige Zulassung für höchstens 4 oder 5 Jahre

Artikel 9e

(1) Was die Zusatzstoffe gemäß Artikel 2 Buchstabe aaaa) anbelangt, so kann die Verwendung eines solchen neuartigen Zusatzstoffs oder ein neuartiger Verwendungszweck eines solchen bereits zugelassenen Zusatzstoffs auf Gemeinschaftsebene vorläufig zugelassen werden, wenn die Bedingungen des Artikels 3a Buchstaben b), c), d) und e) erfüllt sind und anzunehmen ist, daß auch die unter Artikel 3a Buchstabe a) genannte Anforderung erfüllt ist. Dieser Zusatzstoff wird in Kapitel IV des Verzeichnisses im Sinne des Artikels 9t Buchstabe b) aufgenommen.

(2) Die vorläufige Zulassung gemäß Absatz 1 ist auf 4 Jahre ab dem Zeitpunkt ihres Wirksamwerdens begrenzt.

(3) Zusatzstoffe gemäß Artikel 2 Buchstabe aaaa), die vor dem 1. April 1998 in Anhang II eingetragen wurden, dürfen weiter von den Mitgliedstaaten vorläufig zugelassen werden; sie werden in Kapitel IV des Verzeichnisses nach Artikel 9t Buchstabe b) eingetragen. Diese Zusatzstoffe dürfen unter Anrechnung der Dauer ihrer Eintragung in Anhang II höchstens für einen Zeitraum von 5 Jahren vorläufig zugelassen werden.

ÜBERGANGSREGELUNG FÜR ZUSATZSTOFFE, DEREN ZULASSUNG AN EINEN FÜR DAS INVERKEHRBRINGEN VERANTWORTLICHEN GEBUNDEN IST

Artikel 9f

Abweichend von Artikel 3 lassen die Mitgliedstaaten das Inverkehrbringen von in Anhang B eingetragenen Zusatzstoffen zu.

Vor dem 1. Januar 1988 in Anhang I eingetragene Zusatzstoffe

Artikel 9g

(1) Zusatzstoffe gemäß Artikel 2 Buchstabe aaa), die vor dem 1. Januar 1988 in Anhang I eingetragen wurden, werden ab 1. April 1998 vorläufig zugelassen und zur erneuten Beurteilung als Zusatzstoffe,

deren Zulassung an einen für das Inverkehrbringen Verantwortlichen gebunden ist, in Anhang B Kapitel I übertragen.

(2) Für die Zusatzstoffe nach Absatz 1 ist im Hinblick auf ihre erneute Beurteilung vor dem 1. Oktober 1998 ein neuer Zulassungsantrag einzureichen; der Verantwortliche des Dossiers, auf dessen Grundlage die frühere Zulassung erteilt wurde, oder sein bzw. seine Rechtsnachfolger haben diesen Antrag zusammen mit der Monographie nach Artikel 9n und der technischen Spezifikation nach Artikel 9o über den berichterstattenden Mitgliedstaat an die Kommission zu richten und eine Kopie dieser Dokumente an die übrigen Mitgliedstaaten zu übermitteln, die den Empfang der Unterlagen bestätigen.

(3) Nach dem Verfahren des Artikels 23 wird vor dem 1. Oktober 1999 die vorläufige Zulassung des Zusatzstoffs per Verordnung zurückgezogen und die Eintragung in Anhang B Kapitel I gelöscht, wenn

- a) die nach Absatz 2 vorgeschriebenen Dokumente nicht fristgerecht übermittelt worden sind oder
- b) nach Überprüfung der Dokumente feststeht, daß die Monographie oder die technische Spezifikation nicht den Daten des Dossiers entspricht, auf dessen Grundlage die Erstzulassung erteilt worden ist.

(4) Die Mitgliedstaaten sorgen dafür, daß der für das Inverkehrbringen eines Zusatzstoffs nach Absatz 1 Verantwortliche das Dossier gemäß Artikel 4 entsprechend den in Artikel 4 vorgesehenen Einzelheiten bis spätestens 30. September 2000 zur erneuten Beurteilung vorlegt. Anderenfalls wird die Zulassung des betreffenden Zusatzstoffs per Verordnung gemäß dem Verfahren nach Artikel 23 entzogen und seine Eintragung in Anhang B Kapitel I gelöscht.

(5) Die Kommission trifft alle zweckdienlichen Maßnahmen, damit die erneute Dossierbeurteilung gemäß Absatz 4 spätestens 3 Jahre nach Vorlage des Dossiers abgeschlossen ist. Gemäß dem Verfahren des Artikels 23 werden die Zulassungen der Zusatzstoffe nach Absatz 1

- a) zurückgezogen und die Eintragungen in Anhang B Kapitel I per Verordnung gelöscht oder
- b) per Verordnung, die spätestens am 1. Oktober 2003 wirksam wird, für einen Zeitraum von 10 Jahren durch Zulassungen, die an den Verantwortlichen für das Inverkehrbringen gebunden sind, ersetzt und werden die entsprechenden Zusatzstoffe in Kapitel I des Verzeichnisses nach Artikel 9t Buchstabe b) eingetragen.

(6) Artikel 9b Absatz 3 gilt sinngemäß.

Nach dem 31. Dezember 1987 in Anhang I eingetragene Zusatzstoffe

Artikel 9b

(1) Zusatzstoffe gemäß Artikel 2 Buchstabe aaa), die nach dem 31. Dezember 1987 in Anhang I

eingetragen wurden, werden ab 1. April 1998 vorläufig zugelassen und im Hinblick auf eine zehnjährige Zulassung gemäß den Absätzen 2 und 3 als Zusatzstoffe, die an einen für das Inverkehrbringen Verantwortlichen gebunden sind, in Anhang B Kapitel II übertragen.

(2) Für die Zusatzstoffe nach Absatz 1 ist vor dem 1. Oktober 1998 ein neuer Zulassungsantrag einzureichen; der Verantwortliche des Dossiers, auf dessen Grundlage die frühere Zulassung erteilt wurde, oder sein bzw. seine Rechtsnachfolger haben diesen Antrag zusammen mit der Monographie nach Artikel 9n und der technischen Spezifikation nach Artikel 9o über den berichterstattenden Mitgliedstaat an die Kommission zu richten und eine Kopie dieser Dokumente an die übrigen Mitgliedstaaten zu übermitteln, die den Empfang der Unterlagen bestätigen.

(3) Nach dem Verfahren des Artikels 23 werden die vorläufigen Zulassungen der Zusatzstoffe nach Absatz 1

- a) zurückgezogen und die Eintragungen in Anhang B Kapitel II per Verordnung gelöscht, wenn die nach Absatz 2 vorgeschriebenen Dokumente nicht fristgerecht übermittelt worden sind oder wenn nach Überprüfung der Dokumente feststeht, daß die Monographie oder die technische Spezifikation nicht den Daten des Dossiers entspricht, auf dessen Grundlage die Erstzulassung erteilt worden ist, oder
- b) durch für 10 Jahre gewährte Zulassungen, die an den Verantwortlichen für das Inverkehrbringen gebunden sind, per Verordnung, die spätestens am 1. Oktober 1999 wirksam wird, ersetzt und werden die entsprechenden Zusatzstoffe in Kapitel I des Verzeichnisses nach Artikel 9t Buchstabe b) eingetragen.

(4) Artikel 9b Absatz 3 gilt entsprechend.

Vor dem 1. April 1998 in Anhang II eingetragene Zusatzstoffe

Artikel 9i

(1) Zusatzstoffe gemäß Artikel 2 Buchstabe aaa), die vor dem 1. April 1998 in Anhang II eingetragen wurden, dürfen weiter von den Mitgliedstaaten vorläufig zugelassen werden; sie werden mit Bindung an den für das Inverkehrbringen Verantwortlichen zugelassen und in Anhang B Kapitel III übertragen; diese Zusatzstoffe dürfen unter Anrechnung der Dauer ihrer Eintragung in Anhang II höchstens für einen Zeitraum von 5 Jahren vorläufig zugelassen werden.

(2) Für die Zusatzstoffe nach Absatz 1 ist — vor dem 1. Oktober 1998 — ein neuer Zulassungsantrag einzureichen; der Verantwortliche des Dossiers, auf dessen Grundlage die frühere Zulassung erteilt wurde, oder sein bzw. seine Rechtsnachfolger haben diesen Antrag zusammen mit der Monographie nach Artikel 9n und der technischen Spezifikation nach

Artikel 9o über den berichterstattenden Mitgliedstaat an die Kommission zu richten und eine Kopie dieser Dokumente an die übrigen Mitgliedstaaten zu übermitteln, die den Empfang der Unterlagen bestätigen.

(3) Nach dem Verfahren des Artikels 23 werden die vorläufigen Zulassungen der Zusatzstoffe nach Absatz 1

- a) zurückgezogen und werden die Eintragungen in Anhang B Kapitel III per Verordnung gestrichen, wenn die nach Absatz 2 vorgeschriebenen Dokumente nicht fristgerecht übermittelt werden oder wenn nach Überprüfung der Dokumente feststeht, daß die Monographie oder die technische Spezifikation nicht den Daten des Dossiers entspricht, auf dessen Grundlage die Erstzulassung erteilt worden ist, oder
- b) durch vorläufige Zulassungen im Sinne des Absatzes 1, die an den Verantwortlichen für das Inverkehrbringen gebunden sind, per Verordnung, die spätestens am 1. Oktober 1999 wirksam wird, ersetzt und werden die entsprechenden Zusatzstoffe in Kapitel II des Verzeichnisses nach Artikel 9t Buchstabe b) eingetragen.

(4) Artikel 9b Absatz 3 gilt entsprechend.

Artikel 9i

Anträge auf Zulassung für das Inverkehrbringen, die zwischen dem 1. April 1998 und dem 30. September 1999 gestellt wurden und über die die Kommission zu diesem Zeitpunkt noch nicht entschieden hat, werden ja nach Lage des Falles gemäß den Artikeln 3, 3a, 7, 7a, 9, 9a, 9b, 9c, 9d, 9e, 9n und 9o geprüft.

INVERKEHRBRINGEN UND VERWENDUNG VON ZUSATZSTOFFEN

Artikel 9k

(1) Die Mitgliedstaaten schreiben vor, daß zu Tierernährungszwecken nur die gemäß dieser Richtlinie zugelassenen Zusatzstoffe in den Verkehr gebracht werden dürfen; sie dürfen nur als Beigabe zu Futtermitteln unter den in der Zulassungsverordnung vorgesehenen Bedingungen verabreicht werden.

(2) Abweichend von Absatz 1 dürfen die Zusatzstoffe, die nicht zu den Gruppen „Antibiotika“, „Kokzidiostatika und andere Arzneimittel“ oder „Wachstumsförderer“ gehören, in anderer Form als in Futtermitteln verabreicht werden, sofern diese Verabreichungsform in der Zulassungsverordnung vorgesehen ist.

(3) Die Mitgliedstaaten tragen insbesondere dafür Sorge, daß Zusatzstoffe Futtermittel-Ausgangserzeugnissen und Einzelfuttermitteln nur zugesetzt werden dürfen, wenn dies in der Zulassungsverordnung ausdrücklich vorgesehen ist.

REGISTRIERUNG

Artikel 9l

(1) Bei der Zulassung von Zusatzstoffen nach Artikel 2 Buchstabe aaa) wird (werden) dem (den) für das Inverkehrbringen Verantwortlichen jeweils eine Matrikelnummer (Matrikelnummern) und dem Zusatzstoff eine EG-Registernummer zugeteilt.

(2) Bei der Zulassung von Zusatzstoffen nach Artikel 2 Buchstabe aaaa) wird diesen eine EG-Registernummer zugeteilt.

ENTZUG DER ZULASSUNG

Artikel 9m

Die Zulassung eines Zusatzstoffs wird per Verordnung entzogen,

- auf Antrag des für das Inverkehrbringen des Zusatzstoffs Verantwortlichen, wenn es sich um einen Zusatzstoff im Sinne von Artikel 2 Buchstabe aaa) handelt;
- wenn eine der in Artikel 3a genannten Bedingungen für seine Zulassung nicht mehr erfüllt ist;
- wenn den amtlichen Stellen eine von ihnen angeforderte Standardprobe des Zusatzstoffs nicht zur Verfügung gestellt wird oder der in Verkehr gebrachte Zusatzstoff nicht der Standardprobe des zugelassenen Zusatzstoffs entspricht;
- wenn den amtlichen Stellen eine von ihnen angeforderte Referenzprobe des Wirkstoffes nicht zur Verfügung gestellt wird;
- wenn der für das Inverkehrbringen des Zusatzstoffs Verantwortliche die von einer zuständigen Person der Kommission angeforderten Informationen nicht innerhalb einer bestimmten Frist erteilt.

Allerdings kann dieser Zusatzstoff für einen Zeitraum von höchstens einem Jahr zu Absatzzwecken weiter zugelassen bleiben, wenn zumindest die Bedingungen des Artikels 3a Buchstaben b) und e) weiterhin erfüllt sind.

MONOGRAPHIE UND TECHNISCHE SPEZIFIKATION

Artikel 9n

(1) Nach den Bestimmungen der Richtlinie 87/153/EWG sorgen die Mitgliedstaaten dafür, daß der Antragsteller für die Zusatzstoffe nach Artikel 2 Buchstabe aaa) eine Monographie vorlegt.

(2) Bei dem Verfahren der Zulassung von Zusatzstoffen nach Artikel 2 Buchstabe aaa) nimmt der Ständige Futtermittelausschuß Stellung zu der mit dem Dossier gemäß Artikel 4 vorgelegten Monographie des Zusatzstoffs, nachdem er gegebenenfalls die erforderlichen Änderungen vorgenommen hat.

Die Kommission stimmt nach dem Verfahren des Artikels 23 der Stellungnahme des Ständigen Futtermittelausschusses zur Monographie sowie den Änderungen daran zu.

(3) Monographien können auch für andere als die in Absatz 1 genannten Zusatzstoffe nach dem Verfahren des Absatzes 2 gebilligt werden.

(4) Die zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten ziehen die Monographie heran,

- a) um festzustellen, ob ein Zusatzstoff, für den ein Antrag auf Zulassung zum Inverkehrbringen gestellt wurde, Neuheitswert besitzt oder als Nachahmung einzustufen ist;
- b) um zu prüfen, ob der in Verkehr gebrachte Zusatzstoff tatsächlich den Angaben des Dossiers, das Grundlage der gemeinschaftlichen Zulassung war, entspricht.

(5) Nachträgliche Änderungen der Monographie, die aufgrund des wissenschaftlich-technischen Fortschritts vorgenommen werden sollen, sind nach dem Verfahren des Artikels 23 dem Ständigen Futtermittelausschuß zur Stellungnahme vorzulegen.

Artikel 9o

(1) Die Mitgliedstaaten tragen dafür Sorge, daß der Antragsteller eine technische Spezifikation gemäß der Richtlinie 87/153/EWG vorlegt, welche die wichtigsten Merkmale und Eigenschaften des Zusatzstoffs zusammenfaßt. Handelt es sich um Zusatzstoffe nach Artikel 2 Buchstabe aaa) oder ist Artikel 9n Absatz 3 anwendbar, so werden die wichtigsten der in der Monographie nach Artikel 9n beschriebenen Merkmale und Eigenschaften in der technischen Spezifikation zusammengefaßt.

(2) Nach dem Verfahren des Artikels 23 sind festzulegen:

- die technische Spezifikation;
- die nachträglichen Änderungen dieser Spezifikation, die aufgrund des wissenschaftlich-technischen Fortschritts erforderlich sind.

(3) Zur Erleichterung des Nachweises von Zusatzstoffen nach Artikel 1 bei der amtlichen Überwachung wird die technische Spezifikation nach Absatz 1 im *Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften* veröffentlicht.

STANDARDPROBE

Artikel 9p

(1) Für die Zusatzstoffe nach Artikel 2 Buchstabe aaa) muß der für das Inverkehrbringen Verantwortliche den innerstaatlichen Überwachungsbehörden der Mitgliedstaaten auf Verlangen eine Standardprobe mit den Merkmalen und Eigenschaften des Zusatzstoffs nach der in Artikel 9n vorgesehenen

Monographie und eine Referenzprobe des Wirkstoffes zur Verfügung stellen.

(2) Im Falle einer Änderung der Merkmale oder der Eigenschaften des Zusatzstoffs ist eine Standardprobe zu hinterlegen, die der neuen Monographie des Zusatzstoffs entspricht.

(3) Die Modalitäten der Hinterlegung und Verwahrung der Standardproben werden nach dem Verfahren des Artikels 23 festgelegt.

GEMISCHE UND GEHALT AN ZUSATZSTOFFEN

Artikel 9q

(1) Die für bestimmte Zusatzstoffe festgelegten Höchst- und Mindestgehalte beziehen sich auf Alleinfuttermittel mit einem Feuchtigkeitsgehalt von 12 v. H., soweit die Zulassungsverordnung keine Sonderbestimmungen enthält.

Kommt der als Zusatzstoff zugelassene Stoff in einigen Bestandteilen des Futtermittels auch natürlicherweise vor, so wird der Teil des Zusatzstoffs, der hinzugefügt werden darf, so berechnet, daß die Summe aus der hinzugefügten Menge und der natürlicherweise enthaltenen Menge den in der betreffenden Zulassungsverordnung vorgesehenen Höchstgehalt nicht überschreitet.

(2) Das Mischen von Zusatzstoffen in Vormischungen und Futtermitteln ist nur zulässig bei chemisch-physikalischer und biologischer Verträglichkeit der Bestandteile des Gemisches im Hinblick auf das Zustandekommen der angestrebten Wirkung.

(3) Außer für Gemische, die Gegenstand einer spezifischen Zulassung als Zusatzstoff sind, schreiben die Mitgliedstaaten folgendes vor:

- a) „Antibiotika“ und „Wachstumsförderer“ dürfen weder innerhalb der Gruppe noch zwischen den beiden Gruppen gemischt werden.
- b) „Kokzidiostatika und andere Arzneimittel“ dürfen nicht mit „Antibiotika“ und „Wachstumsförderern“ gemischt werden, wenn sie für die gleiche Tierkategorie auch wie „Antibiotika“ oder „Wachstumsförderer“ wirken.
- c) „Kokzidiostatika und andere Arzneimittel“ dürfen nicht untereinander gemischt werden, wenn sie ähnliche Wirkungen haben.

(4) Das Mischen von „Antibiotika“, „Wachstumsförderern“, „Kokzidiostatika und anderen Arzneimitteln“ mit Mikroorganismen ist untersagt, sofern eine solche Mischung in der Verordnung über die Zulassung des Mikroorganismus nicht zugelassen ist.

(5) Abweichend von Artikel 3 und von den Absätzen 2 und 3 des vorliegenden Artikels können die Mitgliedstaaten zulassen, daß für praxisbezogene Versuche zu wissenschaftlichen Zwecken und nicht-

gewerblichen Zwecken als Zusatzstoffe Erzeugnisse verwendet werden, die nicht auf Gemeinschaftsebene zugelassen sind, oder daß Zusatzstoffe unter anderen Bedingungen als in der Zulassungsverordnung festgelegt verwendet werden, sofern

- die Versuche nach den im Rahmen der Richtlinie 87/153/EWG festzulegenden Grundsätzen und Bedingungen durchgeführt werden und
- eine ausreichende amtliche Überwachung gewährleistet ist.

ÄNDERUNG DER ANHÄNGE

Artikel 9r

Die Änderungen der Anhänge werden nach dem Verfahren des Artikels 23 erlassen.

AUSKÜNFTEN ÜBER DIE HERSTELLER DER ZUSATZSTOFFE

Artikel 9s

Die Mitgliedstaaten sorgen dafür, daß die für das Inverkehrbringen von Zusatzstoffen Verantwortlichen nach Artikel 2 Buchstabe aaa) der Kommission unverzüglich Name oder Firma sowie Anschrift oder Geschäftssitz der Hersteller mitteilen, denen sie ein Recht auf Herstellung der Zusatzstoffe eingeräumt haben; sind diese Hersteller in einem Drittland niedergelassen, müssen außerdem Name oder Firma sowie Anschrift oder Geschäftssitz ihrer Vertreter in der Gemeinschaft angegeben werden.

VERÖFFENTLICHUNG IM AMTSBLATT

Artikel 9t

Die Kommission veröffentlicht alljährlich bis spätestens 30. November im *Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften*, Reihe C,

- a) das Verzeichnis der für das Inverkehrbringen Verantwortlichen gemäß Artikel 9s, den Namen der Hersteller, denen sie ein Recht auf Herstellung der Zusatzstoffe eingeräumt haben, sowie ihrer Vertreter in der Gemeinschaft, wenn diese Hersteller in einem Drittland niedergelassen sind;
- b) das Verzeichnis der zugelassenen Zusatzstoffe mit folgender Einteilung:
 - Kapitel I: Verzeichnis der Zusatzstoffe, die für einen Zeitraum von zehn Jahren mit Bindung an einen für das Inverkehrbringen Verantwortlichen zugelassen wurden,
 - Kapitel II: Verzeichnis der Zusatzstoffe, die (für einen Zeitraum von höchstens vier Jahren bzw. fünf Jahren bei Zusatzstoffen, die vor dem 1. April 1998 vorläufig zugelassen wurden) mit Bindung an einen für das Inverkehrbringen Verantwortlichen vorläufig zugelassen wurden,

- Kapitel III: Verzeichnis der sonstigen, für unbegrenzte Zeit zugelassenen Zusatzstoffe,
- Kapitel IV: Verzeichnis der sonstigen (für einen Zeitraum von höchstens vier Jahren bzw. fünf Jahren bei Zusatzstoffen, die vor dem 1. April 1998 vorläufig zugelassen wurden) vorläufig zugelassenen Zusatzstoffe.“

5. Zwischen den Artikeln 9t und 10 wird folgender Titel eingefügt:

„VERPACKUNG“.

6. Zwischen den Artikeln 10 und 11 wird folgender Titel eingefügt:

„SCHUTZKLAUSEL“.

7. In Artikel 11 Absatz 1 wird „in Anhang I aufgeführten“ durch „zugelassenen“ ersetzt.

8. Zwischen den Artikeln 11 und 12 wird folgender Titel eingefügt:

„ZUSATZSTOFFGEHALT VON ERGÄNZUNGSFUTTERMITTELEN“.

9. Zwischen den Artikeln 12 und 13 wird folgender Titel eingefügt:

„VORSCHRIFTEN FÜR DEN VERTRIEB VON ZUSATZSTOFFEN ODER VORMISCHUNGEN UND FÜR IHRE VERWENDUNG ALS BEIGABE IN FUTTERMITTELEN“.

10. Artikel 13 erhält folgende Fassung:

„Artikel 13

(1) Die Mitgliedstaaten schreiben vor, daß bestimmte Zusatzstoffe im Sinne dieser Richtlinie, die mit diesen Zusatzstoffen zubereiteten Vormischungen, die Mischfuttermitteln beigegeben werden sollen, sowie die mit diesen Vormischungen versetzten Mischfuttermittel nur von Betrieben oder zwischengeschalteten Personen, die jeweils den Bedingungen der Richtlinie 95/69/EG des Rates vom 22. Dezember 1995 zur Festlegung der Bedingungen und Einzelheiten für die Zulassung und Registrierung bestimmter Betriebe und zwischengeschalteter Personen des Futtermittelsektors entsprechen, in den Verkehr gebracht oder verwendet werden dürfen.⁽¹⁾

(2) Die Mitgliedstaaten schreiben vor,

- a) daß Zusatzstoffe im Sinne des Anhangs A Teil A nur von zugelassenen Betrieben abgegeben werden dürfen, und zwar
 - i) an zwischengeschaltete Personen oder Betriebe, die Vormischungen herstellen, sofern sie nach Artikel 3 Absatz 1 oder Artikel 2 Absatz 2 Buchstabe b) der Richtlinie 95/69/EG zugelassen worden sind, und

- ii) in Form von Vormischungen nur an zwischengeschaltete Personen oder Betriebe, die im Hinblick auf das Inverkehrbringen oder ausschließlich für die eigene Tierhaltung Mischfuttermittel herstellen, sofern sie nach Artikel 3 Absatz 1 oder Artikel 2 Absatz 2 Buchstabe c) bzw. e) der genannten Richtlinie zugelassen worden sind;
- b) daß Zusatzstoffe im Sinne von Anhang A Teil B nur von zugelassenen Betrieben abgegeben werden dürfen, und zwar
- i) an zwischengeschaltete Personen oder Betriebe, die Vormischungen herstellen, sofern sie nach Artikel 3 Absatz 1 oder Artikel 2 Absatz 2 Buchstabe b) der genannten Richtlinie zugelassen worden sind, und
- ii) in Form von Vormischungen
- nur an zwischengeschaltete Personen, die nach Artikel 3 der genannten Richtlinie zugelassen worden sind, oder
 - nur an Betriebe, die im Hinblick auf das Inverkehrbringen oder ausschließlich für die eigene Tierhaltung Mischfuttermittel herstellen und nach Artikel 7 Absatz 2 Buchstabe c) bzw. d) der genannten Richtlinie registriert bzw. nach Artikel 2 Absatz 2 Buchstabe c) bzw. e) der genannten Richtlinie zugelassen worden sind.

(3) Die Mitgliedstaaten schreiben vor, daß Zusatzstoffe im Sinne von Anhang A Teile A und B nur dann Mischfuttermitteln beigegeben werden dürfen, wenn sie zuvor von Betrieben, die den Bedingungen des Artikels 2 Absatz 2 Buchstabe b) der Richtlinie 95/69/EG genügen, in Form von Vormischungen, die einen Trägerstoff enthalten, zubereitet worden sind. Diese Vormischungen dürfen nur mit einem Anteil von mindestens 0,2 Gewichtshundertteilen den Mischfuttermitteln beigegeben werden.

Abweichend von Unterabsatz 1 Satz 2 können die Mitgliedstaaten zulassen, daß Mischfuttermitteln auch Vormischungen mit einem geringeren Anteil, der bis auf 0,05 % Gewichtshundertteile sinken darf, beigegeben werden, sofern die quantitative und qualitative Zusammensetzung der Vormischung dies erlaubt und sie zuvor festgestellt haben, daß die Hersteller die Voraussetzungen im Sinne des Kapitels I.2.b des Anhangs der Richtlinie 95/69/EG erfüllen, um die Vormischungen gleichmäßig zu verteilen und die für das Alleinfuttermittel vorgeschriebenen Gehalte an Zusatzstoffen einzuhalten.

Die Eintragung der Hersteller im Sinne von Absatz 2 in das nationale Verzeichnis erfolgt unter einer wie folgt betitelten Sonderrubrik: „Hersteller von Mischfuttermitteln, die zur Verwendung von Vormischungen mit einem Mindestanteil von 0,05 Gewichtshundertteilen berechtigt sind.“

(4) Abweichend von Absatz 2 schreiben die Mitgliedstaaten vor, daß

- a) Zusatzstoffe im Sinne des Anhangs A Teil B an zugelassene zwischengeschaltete Personen oder an registrierte Betriebe abgegeben werden dürfen, die Mischfuttermittel für Heimtiere herstellen und den Bedingungen von Artikel 3 Absatz 1 bzw. Artikel 3 Absatz 2 Buchstabe c) bzw. d) der Richtlinie 95/69/EG entsprechen;
- b) Zusatzstoffe im Sinne von Anhang A Teil A oder B auf der letzten Stufe des Inverkehrbringens an Betriebe abgegeben werden dürfen, die Mischfuttermittel herstellen, sofern
- in der Verordnung über die Gemeinschaftszulassung des Zusatzstoffs für eine bestimmte Zubereitung des Zusatzstoffs eine direkte Beigabe zu den Mischfuttermitteln vorgesehen ist und
 - der Mischfuttermittelhersteller gemäß Artikel 2 Absatz 2 Buchstabe c) der genannten Richtlinie in bezug auf Zusatzstoffe im Sinne von Anhang A Teil A zugelassen ist oder gemäß Artikel 7 Absatz 2 Buchstabe c) der genannten Richtlinie in bezug auf Zusatzstoffe im Sinne von Anhang A Teil B registriert ist und
 - vor Ort festgestellt worden ist, daß der Hersteller über die geeignete Technologie im Sinne des Anhangs Kapitel I.3.b bzw. II.c der genannten Richtlinie verfügt, um die betreffende Zubereitung direkt dem Mischfuttermittel beizugeben.

Die Eintragung der Hersteller im Sinne von Buchstabe b) in das nationale Verzeichnis erfolgt unter einer wie folgt betitelten Sonderrubrik: „Hersteller von Mischfuttermitteln, die berechtigt sind, den Mischfuttermitteln unmittelbar ‚Antibiotika‘, ‚Kokzidiostatika und andere Arzneimittel‘ und ‚Wachstumsförderer‘ beizugeben“ oder „Hersteller von Mischfuttermitteln, die berechtigt sind, den Mischfuttermitteln unmittelbar Kupfer, Selen, Vitamin A und Vitamin D beizugeben“.

(5) Abweichend von Artikel 7 der Richtlinie 95/69/EG und den Absätzen 1 und 2 des vorliegenden Artikels können Finnland sowie — hinsichtlich des Teils des Hoheitsgebiets nördlich von 60° nördlicher Breite — Schweden aufgrund der besonderen Ernährungsbedingungen in ihren Tierhaltungen bis zum 1. Juli 2000 zulassen, daß Vormischungen von Vitaminen, Provitaminen und chemisch eindeutig beschriebenen Stoffen mit ähnlicher Wirkung an Tierhalter abgegeben werden, um unmittelbar Ausgangsstoffen pflanzlichen Ursprungs beigegeben zu werden, sofern:

- in der Gebrauchsanweisung genau die Dosierung angegeben ist, die je nach Tierart bzw. -kategorie und der Art des verwendeten Futters einzuhalten ist, und

— Finnland und Schweden besondere Maßnahmen treffen, um die Verwendung dieser Vormischungen zu kontrollieren.

(¹) ABl. Nr. L 332 vom 30. 12. 1995, S. 15.“

11. Zwischen den Artikeln 13 und 14 wird folgender Titel eingefügt:

„KENNZEICHNUNG VON ZUSATZSTOFFEN“.

12. Die Artikel 14 bis 16 erhalten folgende Fassung:

„Artikel 14

(1) Die Mitgliedstaaten schreiben vor, daß die zugelassenen Zusatzstoffe nur dann im Hinblick auf ihre Verwendung in der Tierernährung in den Verkehr gebracht werden dürfen, wenn folgende Angaben, für die der in der Gemeinschaft ansässige Hersteller, Verpacker, Importeur oder Verkäufer oder Verteiler verantwortlich ist, gut sichtbar, deutlich lesbar und unverwischbar auf der Verpackung, dem Behältnis oder einem daran befestigten Etikett angebracht sind:

A. bei allen Zusatzstoffen, ausgenommen Enzyme und Mikroorganismen:

- a) dem Zusatzstoff bei der Zulassung gegebene spezifische Bezeichnung, EG-Registernummer des Zusatzstoffs und — im Falle eines Zusatzstoffs im Sinne von Artikel 2 Buchstabe aaa) — Handelsbezeichnung und Matrikelnummer des für das Inverkehrbringen Verantwortlichen;
- b) Name und Firma und Anschrift oder Sitz des für die in diesem Absatz genannten Angaben Verantwortlichen;
- c) Nettogewicht und bei flüssigen Zusatzstoffen entweder Nettovolumen oder Nettogewicht;
- d) gegebenenfalls die dem Betrieb bzw. der zwischengeschalteten Person nach Artikel 5 der Richtlinie 95/69/EG zugeteilte Zulassungs-Kennnummer bzw. die dem Betrieb oder der zwischengeschalteten Person nach Artikel 10 der genannten Richtlinie zugeteilte Registrierungs-Kennnummer;

B. zusätzlich bei:

- a) Antibiotika, Wachstumsförderern, Kokzidiostatika und anderen Arzneimitteln: Name oder Firma und Anschrift oder Sitz des Herstellers, wenn dieser für die Angaben nicht verantwortlich ist, und Wirkstoffgehalt, Endtermin der Garantie des Gehalts oder Haltbarkeitsdauer vom Herstellungsdatum an, Kontrollnummer der Warenpartie und Herstellungsdatum, Gebrauchsanweisung und gegebenenfalls Empfehlungen für einen sicheren Gebrauch, wenn diese Zusatzstoffe bei ihrer Zulassung Gegenstand besonderer Bestimmungen sind;

- b) Vitamin E: Gehalt an Alpha-Tocopherol und Endtermin und Garantie des Gehalts oder die Haltbarkeitsdauer vom Herstellungsdatum an;

- c) anderen Vitaminen als Vitamin E, Provitaminen und ähnlich wirkenden Stoffen: Wirkstoffgehalt und Endtermin der Garantie des Gehalts oder Haltbarkeitsdauer vom Herstellungsdatum an;

- d) Spurenelementen, färbenden Stoffen einschließlich Pigmenten, konservierenden Stoffen und anderen Zusatzstoffen mit Ausnahme der den Gruppen der Enzyme und Mikroorganismen angehörenden Zusatzstoffe: Wirkstoffgehalt;

C. bei Zusatzstoffen, die folgenden Gruppen angehören:

- a) Enzyme: spezifische Bezeichnung des wirksamen Bestandteils bzw. der wirksamen Bestandteile nach seiner bzw. ihrer Enzymaktivität gemäß der erteilten Zulassung, EG-Klassifikationsnummer nach der Nomenklatur der „International Union of Biochemistry and Molecular Biology“ (IUBMB), Einheiten der Wirksamkeit (¹) (Einheiten der Wirksamkeit je Gramm oder Einheiten der Wirksamkeit je Milliliter), EG-Registernummer des Zusatzstoffs, Name oder Firma und Anschrift oder Sitz des für die Angaben Verantwortlichen, Name oder Firma und Anschrift oder Sitz des Herstellers, wenn dieser für die Angaben nicht verantwortlich ist, dem Betrieb bzw. der zwischengeschalteten Person gemäß Artikel 5 der Richtlinie 95/69/EG zugeteilte Zulassungs-Kennnummer, Endtermin der Garantie oder Haltbarkeitsdauer vom Herstellungsdatum an, Kontrollnummer der Warenpartie und Herstellungsdatum, Gebrauchsanweisung, insbesondere mit Angabe der empfohlenen Dosis — gegebenenfalls in Form einer Spanne — entsprechend dem jeweiligen Gewichtsprozentsatz des bzw. der Ziel-Futtermittel-Ausgangserzeugnisse je Kilogramm Alleinfuttermittel nach den jeweils in der Zulassung für den Zusatzstoff vorgesehenen Vorschriften und gegebenenfalls in der Zulassung für den Zusatzstoff vorgesehene Empfehlungen für einen sicheren Gebrauch, Nettogewicht und — bei flüssigen Zusatzstoffen — entweder das Nettovolumen oder das Nettogewicht, gegebenenfalls Angabe der auf das Herstellungsverfahren zurückzuführenden wesentlichen besonderen Merkmale gemäß den Kennzeichnungsbestimmungen in der Zulassung des Zusatzstoffs;

- b) Mikroorganismen: Bezeichnung des Stamms bzw. der Stämme gemäß der erteilten Zulassung, Hinterlegungsnummer des Stamms bzw. der Stämme, Anzahl der kolonienbil-

denden Einheiten (kBE je Gramm), EG-Registernummer des Zusatzstoffs, Name oder Firma und Anschrift oder Sitz des für die Angaben Verantwortlichen, Name oder Firma und Anschrift oder Sitz des Herstellers, wenn dieser für die Angaben nicht verantwortlich ist, dem Betrieb bzw. der zwischengeschalteten Person nach Artikel 5 der Richtlinie 95/69/EWG zugeteilte Zulassungskennnummer, Endtermin der Garantie bzw. Haltbarkeitsdauer vom Herstellungsdatum an, Kontrollnummer der Warenpartie und Herstellungsdatum, Gebrauchsanweisung sowie gegebenenfalls in der Zulassung für den Zusatzstoff vorgesehene Empfehlungen für einen sicheren Gebrauch, Nettogewicht und — bei flüssigen Zusatzstoffen — Nettovolumen oder Nettogewicht, gegebenenfalls Angabe der auf das Herstellungsverfahren zurückzuführenden wesentlichen besonderen Merkmale gemäß den Kennzeichnungsbestimmungen in der Zulassung des Zusatzstoffes.

(2) Die Mitgliedstaaten schreiben für den Fall, daß die nachstehenden Angaben nicht aufgrund von Absatz 1 verlangt werden, vor, daß der spezifischen Bezeichnung des Zusatzstoffes folgende Angaben hinzugefügt werden können:

- a) Handelsbezeichnung;
- b) Name oder Firma und Anschrift oder Sitz des Herstellers, wenn dieser für die Angaben nicht verantwortlich ist, sowie Gebrauchsanweisung und gegebenenfalls Empfehlungen für einen sicheren Gebrauch.

(3) Die Mitgliedstaaten schreiben vor, daß auf den Verpackungen, Behältnissen oder Etiketten andere Angaben als die aufgrund der Absätze 1 und 2 vorgeschriebenen oder zugelassenen angebracht werden können, sofern sie von den in diesen Absätzen genannten Kennzeichnungen deutlich getrennt sind.

(¹) Einheiten der Wirksamkeit, ausgedrückt in Mikromol des freigesetzten Erzeugnisses je Minute, je Gramm des Enzympräparats.

Artikel 15

(1) Die Mitgliedstaaten schreiben vor, daß Vormischungen nur in den Verkehr gebracht werden dürfen, wenn auf der Verpackung, dem Behältnis oder einem daran befestigten Etikett folgende gut sichtbare, deutlich lesbare und unverwischbare Angaben angebracht sind, für die der in der Gemeinschaft niedergelassene Hersteller, Verpacker, Importeur, Verkäufer oder Verteiler verantwortlich ist:

A. bei allen Vormischungen:

- a) Bezeichnung „Vormischung“;

- b) Gebrauchsanweisung und gegebenenfalls Empfehlungen für einen sicheren Gebrauch der Vormischungen;
- c) die Tierart oder Tierkategorie, für die die Vormischung bestimmt ist;
- d) Name oder Firma und Anschrift oder Sitz des für die unter diesen Absatz fallenden Angaben Verantwortlichen;
- e) Nettogewicht, bei Flüssigkeiten entweder Nettovolumen oder Nettogewicht;
- f) je nach Lage des Falls der Zulassungskennnummer, die dem Betrieb oder der zwischengeschalteten Person nach Artikel 5 der Richtlinie 95/69/EG zugeteilt worden ist, oder Registrierungs-Kennnummer, die dem Betrieb oder der zwischengeschalteten Person nach Artikel 10 der vorgenannten Richtlinie zugeteilt worden ist.

B. bei Vormischungen, denen die nachstehend aufgeführten Zusatzstoffe zugesetzt worden sind, zusätzlich:

- a) Antibiotika, Wachstumsförderer, Kokzidiostatika und andere Arzneimittel: Name oder Firma und Anschrift oder Sitz des Herstellers, wenn dieser für die Angaben nicht verantwortlich ist, und spezifische Bezeichnung des Zusatzstoffs gemäß Zulassung, Gehalt an Wirkstoffen, Endtermin der Garantie des Gehalts oder Haltbarkeitsdauer vom Herstellungsdatum an;
- b) Stoffe mit antioxidierender Wirkung: spezifische Bezeichnung des Zusatzstoffs gemäß Zulassung und Gehalt an Wirkstoffen, soweit für Alleinfuttermittel bei der Zulassung des Zusatzstoffs ein Höchstgehalt festgesetzt worden ist;
- c) färbende Stoffe, einschließlich Pigmente: spezifische Bezeichnung des Zusatzstoffs gemäß Zulassung und Gehalt an Wirkstoffen, soweit für Alleinfuttermittel bei der Zulassung des Zusatzstoffs ein Höchstgehalt festgesetzt worden ist;
- d) Vitamin E: spezifische Bezeichnung des Zusatzstoffs gemäß Zulassung, Gehalt an Alpha-Tocopherol und Endtermin der Garantie des Gehalts oder Haltbarkeitsdauer vom Herstellungsdatum an;
- e) andere Vitamine als Vitamin E, Provitamine und ähnlich wirkende Stoffe: spezifische Bezeichnung des Zusatzstoffs gemäß Zulassung, Gehalt an Wirkstoffen und Endtermin der Garantie des Gehalts oder Haltbarkeitsdauer vom Herstellungsdatum an;

- f) Spurenelemente: spezifische Bezeichnung des Zusatzstoffs gemäß Zulassung und Gehalt an den einzelnen Elementen, soweit für Alleinfuttermittel bei der Zulassung des Zusatzstoffs ein Höchstgehalt festgesetzt worden ist;
- g) Konservierungsstoffe: spezifische Bezeichnung des Zusatzstoffs gemäß Zulassung und Gehalt an Wirkstoffen, soweit für Alleinfuttermittel bei der Zulassung des Zusatzstoffs ein Höchstgehalt festgesetzt worden ist;
- h) Enzyme: spezifische Bezeichnung des oder der aktiven Bestandteils(e) nach Enzymaktivität gemäß Zulassung, International Union of Biochemistry-Identifikationsnummer, Einheiten der Aktivität (je Gramm oder je Milliliter), EG-Registernummer des Zusatzstoffs, Name oder Firma und Anschrift oder Sitz des Herstellers, wenn dieser für die Angaben nicht verantwortlich ist, Endtermin der Garantie oder Haltbarkeitsdauer ab Herstellungsdatum, Kontrollnummer der Warenpartie und Herstellungsdatum; Gebrauchsanweisung, insbesondere mit Angabe der empfohlenen Dosis — gegebenenfalls in Form einer Spanne — entsprechend dem jeweiligen Gewichtshundertteil des bzw. der Ziel-Futtermittel-Ausgangserzeugnisse im Alleinfuttermittel nach den jeweils in der Zulassung für den Zusatzstoff vorgesehenen Vorschriften; gegebenenfalls Angabe besonderer, auf das Herstellungsverfahren zurückzuführender signifikanter Eigenschaften gemäß den in der Zulassung des Zusatzstoffs vorgesehenen Kennzeichnungsvorschriften;
- i) Mikroorganismen: Angabe des Stamms (der Stämme) gemäß Zulassung, Stammhinterlegungsnummer(n), Anzahl koloniebildender Einheiten (KBE/g), EG-Registernummer des Zusatzstoffs, Name oder Firma und Anschrift oder Sitz des Herstellers, wenn dieser für die Angaben nicht verantwortlich ist; Endtermin der Garantie oder Haltbarkeitsdauer ab Herstellungsdatum; gegebenenfalls Angabe besonderer, auf das Herstellungsverfahren zurückzuführender signifikanter Eigenschaften gemäß den in der Zulassung des Zusatzstoffs vorgesehenen Kennzeichnungsvorschriften;
- j) sonstige Zusatzstoffe der unter den Buchstaben b) bis i) genannten Gruppen, für die kein Höchstgehalt vorgesehen ist, sowie Zusatzstoffe anderer zugelassener Gruppen: spezifische Bezeichnung des Zusatzstoffs gemäß Zulassung und Gehalt an Wirkstoffen, sofern diese Zusatzstoffe eine Funktion in bezug auf das Futtermittel erfüllen und sich mit amtlichen oder — falls nicht vorhanden — mit wissenschaftlich anerkannten Analysemethoden feststellen lassen.
- (2) Die Mitgliedstaaten schreiben vor, daß
- a) bei den Zusatzstoffen außer der spezifischen Bezeichnung die Handelsbezeichnung angegeben werden kann;
- b) bei den in Absatz 1 Unterabsatz B Buchstabe a) genannten Zusatzstoffen der Name des Herstellers auf der Etikettierung der Vormischung angegeben werden kann. Sie können jedoch vorschreiben, daß diese Angabe zwingend ist;
- c) bei den zugelassenen Zusatzstoffen außer der spezifischen Bezeichnung die EG-Registernummer angegeben werden kann.
- (3) Sind nach Absatz 1 für mehrere Zusatzstoffe der gleichen oder verschiedener Gruppen der Endtermin der Garantie oder die Haltbarkeitsdauer vom Zeitpunkt der Herstellung an anzugeben, so schreiben die Mitgliedstaaten vor, daß für alle Zusatzstoffe ein einziger Endtermin der Garantie oder eine einzige Haltbarkeitsdauer angegeben werden kann, und zwar der Termin oder die Frist, die als erste abläuft.
- (4) Die Mitgliedstaaten schreiben vor, daß auf den Verpackungen, Behältnissen oder Etiketten andere Angaben als die aufgrund der Absätze 1, 2 und 3 vorgeschriebenen oder zugelassenen angebracht werden können, sofern sie von den in diesen Absätzen genannten Kennzeichnungen deutlich getrennt sind.
- Artikel 16*
- (1) Die Mitgliedstaaten schreiben vor, daß Futtermittel, denen den nachstehend aufgeführten Gruppen angehörende Zusatzstoffe zugesetzt worden sind, nur in den Verkehr gebracht werden dürfen, wenn auf der Verpackung, dem Behältnis oder einem daran befestigten Etikett folgende gut sichtbare deutlich lesbare und unverwischbare Angaben angebracht sind, für die der in der Gemeinschaft niedergelassene Hersteller, Verpacker, Importeur, Verkäufer oder Verteiler verantwortlich ist;
- a) Antibiotika, Kokzidiostatika und andere Arzneimittel sowie Wachstumsförderer: spezifische Bezeichnung des Zusatzstoffs gemäß Zulassung, Gehalt an Wirkstoffen und Endtermin der Garantie des Gehalts oder Haltbarkeitsdauer vom Zeitpunkt der „Herstellung“ an, dem Betrieb gemäß Artikel 5 der Richtlinie 95/59/EG zugeteilten Zulassungs-Kennnummer;
- b) Stoffe mit antioxidierender Wirkung:
- in Futtermitteln für Heimtiere: Angabe „mit Antioxidans“; daran anschließend die spezifische Bezeichnung des Zusatzstoffs gemäß Zulassung;
- in nicht für Heimtiere bestimmten Mischfuttermitteln: spezifische Bezeichnung des Zusatzstoffs gemäß Zulassung;

- c) färbende Stoffe, einschließlich Pigmente, soweit diese im Hinblick auf die Färbung des Futtermittels oder der tierischen Erzeugnisse verwendet werden:
- Futtermittel für Heimtiere: Bezeichnung „mit Farbstoff oder gefärbt mit“, daran anschließend die spezifische Bezeichnung des Zusatzstoffs gemäß Zulassung;
 - nicht für Heimtiere bestimmte Mischfuttermittel: spezifische Bezeichnung des Zusatzstoffs gemäß Zulassung;
- d) E-Vitamine: spezifische Bezeichnung des Zusatzstoffs gemäß Zulassung, Gehalt an Alpha-Tocopherol und Endtermin der Garantie des Gehalts oder Haltbarkeitsdauer vom Zeitpunkt der Herstellung an;
- e) A- und D-Vitamine: spezifische Bezeichnung des Zusatzstoffs gemäß Zulassung, Gehalt an Wirkstoffen und Endtermin der Garantie des Gehalts oder Haltbarkeitsdauer vom Zeitpunkt der Herstellung an;
- f) Kupfer: spezifische Bezeichnung des Zusatzstoffs gemäß Zulassung und in Cu ausgedrückter Gehalt;
- g) Konservierungsstoffe:
- Futtermittel für Heimtiere: Bezeichnung „mit Konservierungsstoff“ oder „konserviert mit“, daran anschließend die spezifische Bezeichnung des Zusatzstoffs gemäß Zulassung;
 - nicht für Heimtiere bestimmte Mischfuttermittel: spezifische Bezeichnung des Zusatzstoffs gemäß Zulassung;
- h) Enzyme: spezifische Bezeichnung des oder der aktiven Bestandteile nach Enzymaktivität gemäß der erteilten Zulassung, International Union of Biochemistry — Identifikationsnummer, Einheiten der Aktivität (je kg oder je l), EG-Registernummer des Zusatzstoffs, Endtermin der Garantie oder Haltbarkeitsdauer ab Herstellungsdatum; gegebenenfalls Angabe besonderer, auf das Herstellungsverfahren zurückzuführender signifikanter Eigenschaften gemäß den Kennzeichnungsvorschriften in der Zulassung des Zusatzstoffs;
- i) Mikroorganismen: Angabe des Stamms (der Stämme) gemäß der erteilten Zulassung, Stammhinterlegungsnummer(n), Anzahl koloniebildender Einheiten (KBE/kg), EG-Registernummer des Zusatzstoffs, Endtermin der Garantie oder Haltbarkeitsdauer ab Herstellungsdatum; gegebenenfalls Angabe besonderer, auf das Herstellungsverfahren zurückzuführender signifikanter Eigenschaften gemäß den Kennzeichnungsvorschriften in der Zulassung des Zusatzstoffs.
- (2) Nach dem Verfahren des Artikels 23 können zusätzlich zu den Angaben nach Absatz 1 in der Zulassung des Zusatzstoffs Angaben vorgeschrieben werden, die insbesondere die sachgerechte Verwendung der Futtermittel betreffen.
- Die Mitgliedstaaten schreiben vor, daß diese Angaben auf der Verpackung, dem Behältnis oder dem daran befestigten Etikett angebracht werden müssen.
- (3) Auf das Vorhandensein von Spurenelementen, ausgenommen Kupfer, sowie von Vitaminen, ausgenommen die Vitamine A, D und E, von Provitaminen und ähnlich wirkenden Stoffen kann hingewiesen werden, soweit sich diese Zusatzstoffe mit amtlichen oder — falls nicht vorhanden — mit wissenschaftlich anerkannten Analysemethoden feststellen lassen. In diesem Fall sind folgende Angaben zu machen:
- a) Spurenelemente mit Ausnahme von Kupfer: spezifische Bezeichnung des Zusatzstoffs gemäß der erteilten Zulassung und Gehalt, bezogen auf die jeweiligen Elemente;
 - b) Vitamine mit Ausnahme der Vitamine A, D und E, Provitamine und ähnlich wirkende Stoffe: spezifische Bezeichnung des Zusatzstoffs gemäß der erteilten Zulassung, Gehalt an Wirkstoffen und Endtermin der Garantie des Gehalts oder Haltbarkeitsdauer vom Zeitpunkt der Herstellung an.
- (4) Die Mitgliedstaaten schreiben vor, daß
- a) die in den Absätzen 1 bis 3 genannten Angaben in unmittelbarer Nähe der Angaben, die sich nach der Gemeinschaftsregelung über Futtermittel auf der Verpackung, dem Behältnis oder dem daran befestigten Etikett befinden müssen, angebracht werden;
 - b) sofern nach den Absätzen 1 bis 3 ein Gehalt oder eine Menge angegeben wird, sich diese Angabe auf den dem Futtermittel zugesetzten Teil an Zusatzstoffen bezieht;
 - c) bei den in den Absätzen 1 bis 3 genannten Zusatzstoffen außerdem die EG-Registernummer des Zusatzstoffs oder die Handelsbezeichnung angegeben werden kann, sofern dies nicht aufgrund des Absatzes 1 verlangt wird.
- (5) Ist nach Absatz 1 für mehrere Zusatzstoffe der gleichen oder verschiedener Gruppen der Endtermin der Garantie oder die Haltbarkeitsdauer vom Zeitpunkt der Herstellung anzugeben, so präzisieren die Mitgliedstaaten, daß für alle Zusatzstoffe ein einziger Endtermin der Garantie oder eine einzige Haltbarkeitsdauer vom Zeitpunkt der Herstellung angegeben werden kann, und zwar der Termin oder die Frist, die als erste abläuft.

(6) Bei Futtermitteln, die in Tankwagen, gleichartigen Fahrzeugen oder lose in den Verkehr gebracht werden, werden die in den Absätzen 1 bis 3 genannten Angaben auf einem Begleitpapier eingetragen.

Bei für den Endverbraucher bestimmten kleinen Mengen von Futtermitteln reicht es aus, wenn diese Angaben dem Käufer durch entsprechende Bekanntmachung zur Kenntnis gebracht werden.

(7) Die Mitgliedstaaten schreiben vor, daß für Heimtierfuttermittel in Verpackungen mit einem Gewicht des Inhalts von nicht mehr als 10 kg bei Verwendung von färbenden Stoffen, Konservierungsstoffen oder Stoffen mit antioxidierender Wirkung die entsprechende auf der Verpackung angebrachte Angabe ‚mit Farbstoff‘ oder ‚gefärbt mit‘, ‚konserviert mit‘ oder ‚mit Antioxidans‘ vor den Worten ‚EG-Zusatzstoffe‘ genügt, sofern

- a) eine Kontrollnummer zur Kennzeichnung des Futtermittels auf der Verpackung, dem Behältnis oder dem Etikett angeführt ist und
- b) der Hersteller auf Anfrage die spezifische Bezeichnung des oder der verwendeten Zusatzstoffe mitteilt.

(8) Andere als in dieser Richtlinie vorgesehene Hinweise auf Zusatzstoffe sind unzulässig.“

13. In Artikel 17 Absatz 1 erhält Unterabsatz 2 folgende Fassung:

„Diese Angabe muß den bei der Zulassung des Zusatzstoffs vorgesehenen Verwendungsbedingungen entsprechen.“

14. Zwischen den Artikeln 20 und 21 wird folgender Titel eingefügt:

„KONTROLLMASSNAHMEN“.

15. Nach Artikel 21 wird folgender Wortlaut angefügt:

„ÜBERWACHUNG BEI UNVERTRÄGLICHKEIT

Artikel 21a

Die Mitgliedstaaten schreiben vor, daß der für das Inverkehrbringen Verantwortliche oder — bei Zusatzstoffen mit Ursprung in Drittländern — dessen Vertreter in der Gemeinschaft bei unvorhergesehener Unverträglichkeit von Zusatzstoffen gemäß Artikel 2 Buchstabe aaa) mit anderen Zusatzstoffen oder Tierarzneimitteln sämtliche Informationen darüber beschafft und sie den zuständigen Behörden übermittelt.“

16. Zwischen den Artikeln 21a und 22 wird folgender Titel eingefügt:

„AUSFUHR IN DRITTLÄNDER“.

17. Zwischen den Artikeln 22 und 23 wird folgender Titel eingefügt:

„DURCHFÜHRUNGSBEFUGNISSE DER KOMMISSION“.

18. Zwischen den Artikeln 24 und 25 wird folgender Titel eingefügt:

„SCHLUSSBESTIMMUNGEN“.

19. Die Anhänge I, II und III werden gestrichen.

20. Die im Anhang zur vorliegenden Richtlinie enthaltenen Anhänge A, B und C werden angefügt.

Artikel 2

- (1) Die Mitgliedstaaten erlassen die erforderlichen Rechts- und Verwaltungsvorschriften, um

- a) den folgenden Vorschriften von Artikel 1:

— Nummer 4: Artikel 6 Absatz 1, Artikel 9d Absatz 2, Artikel 9e Absatz 3, Artikel 9f, Artikel 9g, Artikel 9h, Artikel 9i, Artikel 9j, Artikel 9n, Artikel 9o,

— Nummer 10, Nummer 12, Nummer 19 und Nummer 20

am 1. April 1998 nachzukommen;

- b) den anderen Bestimmungen dieser Richtlinie bis zum 1. Oktober 1999 nachzukommen.

Sie setzen die Kommission unverzüglich davon in Kenntnis.

Wenn die Mitgliedstaaten die Vorschriften nach Unterabsatz 1 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.

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

Artikel 3

Diese Richtlinie ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

Geschehen zu Brüssel am 23. Juli 1996.

Im Namen des Rates
Der Präsident
I. YATES

*ANHANG**„ANHANG A*

nach Artikel 13

TEIL A

- Antibiotika: alle Zusatzstoffe der Gruppe
- Kokzidiostatika und andere Arzneimittel: alle Zusatzstoffe der Gruppe
- Wachstumsförderer: alle Zusatzstoffe der Gruppe

TEIL B

- Spurenelemente: Kupfer und Selen
 - Vitamine, Provitamine und ähnlich wirkende Stoffe, die chemisch eindeutig beschrieben sind: Vitamine A und D.“
-

ANHANG B

KAPITEL I

An einen für das Inverkehrbringen Verantwortlichen gebundene Zusatzstoffe, die vor dem 1. Januar 1988 in Anhang I aufgenommen wurden

Registernummer	Name des für das Inverkehrbringen Verantwortlichen (*)	Zusatzstoff	Chemische Bezeichnung, Beschreibung	Tierart oder Tierkategorie	Höchstalter	Mindestgehalt	Höchstgehalt	Sonstige Bestimmungen
						mg/kg Alleinfuttermittel		
		A. Antibiotika						
		B. Kokzidiostatika und andere Arzneimittel						
		C. Wachstumsförderer						

(*) An den Verantwortlichen zu bindende Zulassung wird am 1. Oktober 1999 wirksam.

KAPITEL II

An einen für das Inverkehrbringen Verantwortlichen gebundene Zusatzstoffe, die nach dem 31. Dezember 1987 in Anhang I aufgenommen wurden

Registernummer	Name des für das Inverkehrbringen Verantwortlichen (*)	Zusatzstoff	Chemische Bezeichnung, Beschreibung	Tierart oder Tierkategorie	Höchstalter	Mindestgehalt	Höchstgehalt	Sonstige Bestimmungen
						mg/kg Alleinfuttermittel		
		A. Antibiotika						
		B. Kokzidiostatika und andere Arzneimittel						
		C. Wachstumsförderer						

(*) An den Verantwortlichen gebundene Zulassung wird am 1. Oktober 1999 wirksam.

KAPITEL III

An einen für das Inverkehrbringen Verantwortlichen gebundene Zusatzstoffe, die vor dem 1. April 1998 in Anhang II aufgenommen werden

Registernummer	Name des für das Inverkehrbringen Verantwortlichen (*)	Zusatzstoff	Chemische Bezeichnung, Beschreibung	Tierart oder Tierkategorie	Höchstalter	Mindestgehalt	Höchstgehalt	Sonstige Bestimmungen	Zulassungsdauer
						mg/kg Alleinfuttermittel			
		A. Antibiotika							
		B. Kokzidiostatika und andere Arzneimittel							
		C. Wachstumsförderer							

(*) An den Verantwortlichen gebundene Zulassung wird am 1. Oktober 1999 wirksam.

ANHANG C

TEIL I:

Zusatzstoffe nach Artikel 2 Buchstabe aaa) der Richtlinie, deren Zulassung an einen für das Inverkehrbringen Verantwortlichen gebunden ist:

- Antibiotika: alle Zusatzstoffe dieser Gruppe;
- Kokzidiostatika und andere Arzneimittel: alle Zusatzstoffe dieser Gruppe;
- Wachstumsförderer: alle Zusatzstoffe dieser Gruppe.

TEIL II:

Sonstige Zusatzstoffe nach Artikel 2 Buchstabe aaaa) dieser Richtlinie;

- Stoffe mit antioxydierender Wirkung: alle Zusatzstoffe dieser Gruppe;
 - Aromastoffe und appetitanregende Stoffe;
 - Emulgatoren, Stabilisatoren, Verdickungs- und Geliermittel: alle Zusatzstoffe dieser Gruppe;
 - färbende Stoffe, einschließlich Pigmenten; alle Zusatzstoffe dieser Gruppe;
 - Konservierungsstoffe;
 - Vitamine, Provitamine und chemisch eindeutig beschriebene Stoffe mit ähnlicher Wirkung: alle Zusatzstoffe dieser Gruppe;
 - Spurenelemente: alle Zusatzstoffe dieser Gruppe;
 - Bindemittel, Fließhilfsstoffe und Gerinnungshilfsstoffe: alle Zusatzstoffe dieser Gruppe;
 - Säureregulatoren: alle Zusatzstoffe dieser Gruppe;
 - Enzyme: alle Zusatzstoffe dieser Gruppe;
 - Mikroorganismen: alle Zusatzstoffe dieser Gruppe.
-

RICHTLINIE 96/53/EG DES RATES

vom 25. Juli 1996

zur Festlegung der höchstzulässigen Abmessungen für bestimmte Straßenfahrzeuge im innerstaatlichen und grenzüberschreitenden Verkehr in der Gemeinschaft sowie zur Festlegung der höchstzulässigen Gewichte im grenzüberschreitenden Verkehr

DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION –

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft, insbesondere auf Artikel 75,

auf Vorschlag der Kommission⁽¹⁾,

nach Stellungnahme des Wirtschafts- und Sozialausschusses⁽²⁾,

gemäß dem Verfahren des Artikels 189c des Vertrags⁽³⁾,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Mit der Richtlinie 85/3/EWG des Rates vom 19. Dezember 1984 über die Gewichte, Abmessungen und bestimmte andere technische Merkmale bestimmter Straßenfahrzeuge⁽⁴⁾ wurden im Rahmen der gemeinsamen Verkehrspolitik gemeinsame Vorschriften festgelegt, damit diese Fahrzeuge im Verkehr zwischen den Mitgliedstaaten besser eingesetzt werden können.
- (2) Die Richtlinie 85/3/EWG wurde mehrfach in wesentlichen Punkten geändert. Anlässlich ihrer erneuten Änderung empfiehlt sich aus Gründen der Klarheit und Wirtschaftlichkeit eine Neufassung; gleichzeitig sollte sie mit der Richtlinie 86/364/EWG des Rates vom 24. Juli 1986 über den Nachweis der Übereinstimmung von Fahrzeugen mit der Richtlinie 85/3/EWG⁽⁵⁾ in einem einzigen Text zusammengefaßt werden.
- (3) Die Unterschiede zwischen den Vorschriften der Mitgliedstaaten über Gewichte und Abmessungen von Nutzkraftfahrzeugen könnten sich nachteilig auf die Wettbewerbsbedingungen auswirken und den Verkehr zwischen den Mitgliedstaaten erschweren.

- (4) Nach dem Subsidiaritätsprinzip sind auf Gemeinschaftsebene Maßnahmen zu ergreifen, um solche Hindernisse zu beseitigen.
- (5) Die vorstehend genannten Vorschriften werden sowohl dem rationellen und wirtschaftlichen Einsatz dieser Nutzkraftfahrzeuge als auch den Erfordernissen der Unterhaltung des Straßennetzes, der Verkehrssicherheit und des Schutzes von Umwelt und Lebensbedingungen gerecht.
- (6) Die gemeinsamen Vorschriften für die Abmessungen der Güterkraftfahrzeuge sollten langfristig unverändert gelten können.
- (7) Auf die in einem Mitgliedstaat zugelassenen oder in Betrieb genommenen Nutzkraftfahrzeuge können weitere technische Bedingungen im Zusammenhang mit den Gewichten und Abmessungen Anwendung finden. Diese Bedingungen dürfen dem Verkehr der Nutzkraftfahrzeuge zwischen den Mitgliedstaaten nicht entgegenstehen.
- (8) Die in Artikel 2 der Richtlinie 85/3/EWG in der Fassung der Richtlinie 89/338/EWG⁽⁶⁾ enthaltene Definition des Begriffs „dickwandiges Isotherm-Fahrzeug“ sollte erweitert werden, damit die Mitgliedstaaten in ihrem Gebiet den Verkehr von Isotherm-Fahrzeugen genehmigen können, die den in diesem Artikel festgelegten Voraussetzungen an die Isolierung nicht mehr genügen.
- (9) Es ist erforderlich, eine Definition des Begriffs „unteilbare Ladung“ zu geben, um eine einheitliche Anwendung dieser Richtlinie in bezug auf die Genehmigung für Fahrzeuge oder Fahrzeugkombinationen, die solche Ladungen befördern, zu gewährleisten.
- (10) Da die Tonne als Maßeinheit für das Fahrzeuggewicht allgemein verwendet und verstanden wird, wird diese Einheit auch in dieser Richtlinie angewendet, obwohl die formale Gewichtseinheit das Newton ist.
- (11) Im Rahmen der Verwirklichung des Binnenmarktes sollte der Geltungsbereich dieser Richtlinie auf den innerstaatlichen Verkehr ausgedehnt werden, soweit Merkmale betroffen sind, die die Wettbewerbsbedingungen im Verkehrsbereich maßgeblich berühren, insbesondere die höchstzulässige Länge und

⁽¹⁾ ABl. Nr. C 38 vom 8. 2. 1994, S. 3, und ABl. Nr. C 247 vom 23. 9. 1995, S. 1.

⁽²⁾ ABl. Nr. C 295 vom 22. 10. 1994, S. 72.

⁽³⁾ Stellungnahme des Europäischen Parlaments vom 15. November 1994 (ABl. Nr. C 341 vom 5. 12. 1994, S. 39), gemeinsamer Standpunkt des Rates vom 8. Dezember 1995 (ABl. Nr. C 356 vom 30. 12. 1995, S. 13) und Beschluß des Europäischen Parlaments vom 14. März 1996 (ABl. Nr. C 96 vom 4. 4. 1996, S. 233).

⁽⁴⁾ ABl. Nr. L 2 vom 3. 1. 1985, S. 14. Richtlinie zuletzt geändert durch die Richtlinie 92/7/EWG (ABl. Nr. L 57 vom 2. 3. 1992, S. 29).

⁽⁵⁾ ABl. Nr. L 221 vom 7. 8. 1986, S. 48.

⁽⁶⁾ ABl. Nr. L 142 vom 25. 5. 1989, S. 3.

- Breite der Fahrzeuge und Fahrzeugkombinationen, die für den Güterverkehr bestimmt sind.
- (12) Was die anderen Merkmale der Fahrzeuge angeht, dürfen die Mitgliedstaaten in ihrem Hoheitsgebiet nur für Fahrzeuge, die im innerstaatlichen Verkehr eingesetzt werden, andere Werte als in dieser Richtlinie vorgeschrieben gestatten.
- (13) Die Höchstlänge von Lastzügen mit ausschiebbaren Kupplungssystemen erreicht in der Praxis bei maximalem Ausschub 18,75 m. Für Lastzüge mit starren Kupplungssystemen sollte dieselbe Höchstlänge gestattet werden.
- (14) Bei der höchstzulässigen Breite von 2,50 m für Güterkraftfahrzeuge bleibt mitunter nicht genügend Freiraum für eine effiziente Beladung mit Paletten; dies hat dazu geführt, daß in den Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten für den innerstaatlichen Verkehr verschiedentlich zusätzliche Toleranzen gelten. Daher ist eine generelle Anpassung an die derzeitige Lage erforderlich, um klare technische Anforderungen zu schaffen, wobei die mit der Verkehrssicherheit zusammenhängenden Aspekte dieser Merkmale berücksichtigt werden müssen.
- (15) Wird die höchstzulässige Fahrzeugbreite von Güterkraftfahrzeugen auf 2,55 m angehoben, so sollte die Anwendung dieser Vorschrift auf Kraftomnibusse ausgeweitet werden. Für diese Fahrzeuge empfiehlt sich jedoch eine Übergangszeit, damit die betreffenden Hersteller ihre Produktionsanlagen umstellen können.
- (16) Bei der Zulassung und beim Einsatz von Fahrzeugen ist zur Verhütung unangemessen hoher Straßenschäden und zur Gewährleistung der Manövrierbarkeit der Anbringung von Luftfederungen oder gleichwertigen Federungen gegenüber mechanischen Federungen der Vorzug zu geben. Eine Überschreitung der betreffenden höchstzulässigen Achslasten muß verhütet werden, und das Fahrzeug muß sich im Rahmen sicherer Grenzwerte in einer Kreisringfläche bewegen können.
- (17) Die Mitgliedstaaten sollten über die Möglichkeit verfügen, in ihrem Hoheitsgebiet im innerstaatlichen Güterverkehr Fahrzeuge und Fahrzeugkombinationen zuzulassen, deren Abmessungen von den mit dieser Richtlinie festgelegten Abmessungen abweichen, sofern nach dieser Richtlinie die von diesen Fahrzeugen durchgeführten Beförderungsleistungen keine maßgeblichen Auswirkungen auf den internationalen Wettbewerb im Verkehrssektor haben, das heißt, sofern die Leistungen mit Spezialfahrzeugen oder nach einem modularen Konzept erbracht werden.
- (18) Für die nach einem modularen Konzept erbrachten Leistungen sollte ein Übergangszeitraum vorgesehen werden, damit die betreffenden Mitgliedstaaten ihre Straßeninfrastrukturen anpassen können.
- (19) Während eines Versuchszeitraums, der es gestattet, Nutzen aus dem technischen Fortschritt zu ziehen, sollte die Durchführung örtlicher Transporte durch Fahrzeuge und Fahrzeugkombinationen möglich sein, deren Herstellung unter Rückgriff auf neue Technologien oder Konzepte erfolgt, die von den mit dieser Richtlinie festgelegten Vorschriften abweichen.
- (20) Fahrzeuge, die vor der Anwendung dieser Richtlinie in Betrieb genommen wurden und aufgrund früherer unterschiedlicher einzelstaatlicher Vorschriften oder Meßverfahren den in dieser Richtlinie festgelegten Abmessungsmerkmalen nicht entsprechen, sollten während einer Übergangszeit weiterhin innerhalb des Zulassungsmitgliedstaats Beförderungsdienste bereitstellen dürfen.
- (21) Im Hinblick auf die Annahme der Richtlinien über die Typgenehmigung für fünf- oder sechssachsige Fahrzeugkombinationen sind Fortschritte erzielt worden. Daher sollten die Vorschriften über die Einhaltung der in Anhang II der Richtlinie 85/3/EWG festgelegten Vorschriften über andere Merkmale als die Gewichte und Abmessungen gestrichen werden.
- (22) Eine solche Änderung empfiehlt sich ferner, um Regeln zu vermeiden, die im Widerspruch zu internationalen Übereinkünften über den Straßenverkehr stehen.
- (23) Zur leichteren Überwachung der Übereinstimmung der Fahrzeuge mit den Vorschriften dieser Richtlinie muß sichergestellt werden, daß den Fahrzeugen ein Nachweis dieser Übereinstimmung beigegeben wird.
- (24) Die Verpflichtungen der Mitgliedstaaten in bezug auf die Fristen für die Umsetzung der mit dieser Richtlinie ersetzten Richtlinien in innerstaatliches Recht und für deren Anwendung werden von der vorliegenden Richtlinie nicht berührt —

HAT FOLGENDE RICHTLINIE ERLASSEN:

Artikel 1

- (1) Diese Richtlinie gilt für
- a) die Abmessungen der in Anhang II der Richtlinie 70/156/EWG des Rates vom 6. Februar 1970 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über die Betriebserlaubnis für Kraftfahrzeuge und Kraftfahrzeuganhänger⁽¹⁾ definierten Kraftfahrzeuge der Klassen M2, M3 sowie N2 und N3 und die Kraftfahrzeuganhänger der Klassen O3 und O4;

⁽¹⁾ ABl. Nr. L 42 vom 23. 2. 1970, S. 1. Richtlinie zuletzt geändert durch die Beitrittsakte von 1994.

b) die Gewichte und bestimmte andere technische Merkmale der unter Buchstabe a) bezeichneten und in Anhang I Nummer 2 der vorliegenden Richtlinie im einzelnen genannten Fahrzeuge.

(2) Alle in Anhang I angegebenen Werte für die Gewichte gelten als Verkehrsnormen und betreffen daher die Beladungsbedingungen und nicht die Produktionsnormen, die in einer späteren Richtlinie festgelegt werden.

Artikel 2

Im Sinne dieser Richtlinie gilt als

- „Kraftfahrzeug“ jedes Fahrzeug mit Antriebsmotor, das aus eigener Kraft auf Straßen verkehrt;
- „Anhänger“ jedes zum Anhängen an ein Kraftfahrzeug bestimmte Fahrzeug, ausgenommen Sattelanhänger, das aufgrund seiner Bauart und seiner Ausrüstung im Güterverkehr eingesetzt wird;
- „Sattelanhänger“ jedes Fahrzeug, das dazu bestimmt ist, an ein Kraftfahrzeug so angekuppelt zu werden, daß es teilweise auf diesem aufliegt und daß ein wesentlicher Teil seines Gewichts und des Gewichts seiner Ladung von diesem getragen wird, und das aufgrund seiner Bauart und seiner Ausrüstung im Güterverkehr eingesetzt wird;
- „Fahrzeugkombination“ entweder
 - ein Lastzug, bestehend aus einem Kraftfahrzeug und einem Anhänger, oder
 - ein Sattelkraftfahrzeug, bestehend aus einem Kraftfahrzeug und einem Sattelanhänger;
- „klimatisiertes Fahrzeug“ jedes Fahrzeug, dessen feste oder abnehmbare Aufbauten besonders für die Beförderung von Gütern in temperaturgeführtem Zustand ausgerüstet sind und dessen Seitenwände einschließlich der Wärmedämmung mindestens 45 mm dick sind;
- „Kraftomnibus“ ein Kraftfahrzeug mit mehr als neun Sitzplätzen, einschließlich Führersitz, das aufgrund seiner Bauart und seiner Ausrüstung dazu bestimmt ist, Personen und deren Gepäck zu befördern. Es kann eine oder zwei Fahrgastebenen haben und auch einen Gepäckanhänger ziehen;
- „Gelenkbus“ ein Kraftomnibus, der sich aus zwei starren Teilfahrzeugen zusammensetzt, die durch einen Gelenkabschnitt miteinander verbunden sind. Bei diesem Fahrzeugtyp besteht eine Verbindung zwischen den Fahrgasträumen in den beiden starren Teilfahrzeugen. Aufgrund der Gelenkverbindung können sich die Fahrgäste zwischen den starren Teilfahrzeugen frei bewegen. Die beiden Teilfahrzeuge können nur in einer Werkstatt miteinander verbunden bzw. voneinander getrennt werden;
- „höchstzulässige Abmessungen“ die in Anhang I vorgesehenen Höchstabmessungen für ein verwendetes Fahrzeug;

— „höchstzulässiges Gewicht“ das Höchstgewicht für ein im grenzüberschreitenden Verkehr eingesetztes beladenes Fahrzeug;

— „höchstzulässige Achslast“ das Höchstgewicht auf einer belasteten Achse oder Achsgruppe im grenzüberschreitenden Verkehr;

— „unteilbare Ladung“ eine Ladung, die für die Zwecke der Beförderung auf der Straße nicht ohne unverhältnismäßig hohe Kosten oder Schadensrisiken in zwei oder mehr Einzelladungen geteilt werden kann und die aufgrund ihrer Abmessungen oder Massen nicht von einem Kraftfahrzeug, Anhänger, Lastzug oder Gelenkfahrzeug, das in jeder Hinsicht den Vorschriften dieser Richtlinie entspricht, befördert werden kann;

— „Tonne“ das von der Masse einer Tonne aufgebrachte Gewicht, das 9,8 Kilo-Newtons (kN) entspricht.

Alle in Anhang I aufgeführten höchstzulässigen Abmessungen sind entsprechend Anhang I der Richtlinie 70/156/EWG zu messen, wobei keine Toleranz nach oben gestattet ist.

Artikel 3

(1) Die Mitgliedstaaten dürfen in ihrem Gebiet den Einsatz von

- Fahrzeugen, die in einem der Mitgliedstaaten zugelassen oder in Betrieb genommen sind, im grenzüberschreitenden Verkehr nicht aus Gründen, die die Gewichte und Abmessungen betreffen,
- Fahrzeugen für die Güterbeförderung, die in einem der Mitgliedstaaten zugelassen oder in Betrieb genommen sind, im innerstaatlichen Verkehr nicht aus Gründen, die die Abmessungen betreffen,

verweigern oder verbieten, wenn diese Fahrzeuge mit den in Anhang I festgelegten Grenzwerten übereinstimmen.

Dies gilt auch dann, wenn

- a) die betreffenden Fahrzeuge in bezug auf bestimmte, in Anhang I nicht aufgeführte Gewichts- und Abmessungsmerkmale nicht den Anforderungen dieses Mitgliedstaats entsprechen;
- b) die zuständige Behörde des Mitgliedstaats, in dem die Fahrzeuge zugelassen bzw. in Betrieb genommen sind, Grenzwerte zugelassen hat, die in Artikel 4 Absatz 1 nicht genannt sind und die in Anhang I festgelegten Grenzwerte überschreiten.

(2) Von der Vorschrift in Absatz 1 Unterabsatz 2 Buchstabe a) wird jedoch nicht das Recht der Mitgliedstaaten berührt, unter entsprechender Beachtung der gemeinschaftlichen Rechtsvorschriften vorzuschreiben, daß die in ihrem Gebiet zugelassenen oder in Betrieb genommenen Fahrzeuge in Anhang I nicht aufgeführte Gewichts- und Abmessungsmerkmale aufweisen müssen, die den innerstaatlichen Anforderungen entsprechen.

(3) Bei klimatisierten Fahrzeugen können die Mitgliedstaaten verlangen, daß ein Dokument oder eine Plakette mitgeführt wird, das bzw. die als Nachweis der Übereinstimmung dieses Fahrzeugs mit dem ATP (Übereinkommen vom 1. September 1970 über internationale Beförderungen leicht verderblicher Lebensmittel und über die besonderen Beförderungsmittel, die für diese Beförderungen zu verwenden sind) dient.

Artikel 4

(1) Die Mitgliedstaaten dürfen in ihrem Hoheitsgebiet den normalen Verkehr von Fahrzeugen oder Fahrzeugkombinationen, die den Merkmalen des Anhangs I Nummern 1.1, 1.2, 1.4 bis 1.8, 4.2 und 4.4 nicht entsprechen, für die innerstaatliche Güterbeförderung nicht zulassen.

(2) Die Mitgliedstaaten dürfen jedoch in ihrem Hoheitsgebiet den Verkehr von Fahrzeugen oder Fahrzeugkombinationen, die den Merkmalen des Anhangs I Nummern 1.3, 2, 3, 4.1 und 4.3 nicht entsprechen, für die innerstaatliche Güterbeförderung zulassen.

(3) Fahrzeuge oder Fahrzeugkombinationen, die die Höchstabmessungen überschreiten, dürfen nur mit Sondergenehmigungen, die von den zuständigen Behörden ohne Diskriminierung ausgestellt werden, oder auf der Grundlage nichtdiskriminierender Bedingungen, die mit diesen Behörden von Fall zu Fall vereinbart werden, für den Verkehr zugelassen werden, wenn diese Fahrzeuge oder Fahrzeugkombinationen unteilbare Ladungen befördern oder für deren Beförderung bestimmt sind.

(4) Die Mitgliedstaaten dürfen zulassen, daß Fahrzeuge oder Fahrzeugkombinationen für die Güterbeförderung im Rahmen bestimmter Tätigkeiten im innerstaatlichen Verkehr, die den internationalen Wettbewerb im Bereich des Verkehrs nicht maßgeblich beeinträchtigen, in ihrem Hoheitsgebiet auch dann verkehren können, wenn sie Abmessungen aufweisen, die von den Werten des Anhangs I Nummern 1.1, 1.2, 1.4 bis 1.8, 4.2 und 4.4 abweichen.

Es wird davon ausgegangen, daß Verkehrstätigkeiten den internationalen Wettbewerb im Bereich des Verkehrs nicht maßgeblich beeinträchtigen, wenn zumindest eine der unter den Buchstaben a) und b) aufgeführten Bedingungen erfüllt ist:

- a) Die Verkehrstätigkeiten werden im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats mit Spezialfahrzeugen oder -fahrzeugkombinationen unter solchen Gegebenheiten durchgeführt, daß sie normalerweise nicht von Fahrzeugen aus anderen Mitgliedstaaten durchgeführt werden, z. B. Tätigkeiten in der Holzgewinnung und Forstwirtschaft.
- b) Der Mitgliedstaat, der in seinem Hoheitsgebiet Beförderungen durch Fahrzeuge oder Fahrzeugkombinationen gestattet, die von den in Anhang I festgelegten Abmessungen abweichen, gestattet auch die Verwendung von Kraftfahrzeugen, Anhängern und Sattelanhängern, die den in Anhang I aufgeführten Höchstab-

messungen entsprechen, in Kombinationen, mit denen zumindest die in diesem Mitgliedstaat erlaubte Ladelänge erreicht werden kann, damit für jeden Unternehmer gleiche Wettbewerbsbedingungen gegeben sind (modulares Konzept).

Der betreffende Mitgliedstaat, der seine Straßeninfrastrukturen anpassen muß, um die unter Buchstabe b) genannte Bedingung erfüllen zu können, kann in einer solchen Situation jedoch den Verkehr von Fahrzeugen oder Fahrzeugkombinationen, welche die innerstaatlichen Normen für die Abmessungen überschreiten, in seinem Hoheitsgebiet in der innerstaatlichen Güterbeförderung bis längstens 31. Dezember 2003 verbieten, sofern die innerstaatlichen Rechtsvorschriften in nichtdiskriminierender Weise weiterhin für alle Gemeinschaftsunternehmer gelten.

Die Mitgliedstaaten unterrichten die Kommission über die aufgrund dieses Absatzes getroffenen Maßnahmen.

(5) Die Mitgliedstaaten dürfen zulassen, daß Fahrzeuge oder Fahrzeugkombinationen, die auf neuen Technologien oder Konzepten beruhen und eine oder mehrere Anforderungen dieser Richtlinie nicht einhalten können, während eines Versuchszeitraums in bestimmten örtlichen Verkehrsbereichen eingesetzt werden. Die Mitgliedstaaten unterrichten hiervon die Kommission.

(6) Die Mitgliedstaaten dürfen den Verkehr von Fahrzeugen oder Fahrzeugkombinationen für die Güterbeförderung, die vor der Anwendung dieser Richtlinie zugelassen oder in Betrieb genommen wurden und deren Abmessungen aufgrund unterschiedlicher einzelstaatlicher Vorschriften oder Meßverfahren die Werte des Anhangs I Nummern 1.1, 1.2, 1.4 bis 1.8, 4.2 und 4.4 überschreiten, in ihrem Hoheitsgebiet bis zum 31. Dezember 2006 gestatten.

Artikel 5

Unbeschadet des Artikels 4 Absatz 6 gilt folgendes:

- a) Für die Zwecke des Artikels 3 gelten Sattelkraftfahrzeuge, die vor dem 1. Januar 1991 in Betrieb genommen wurden und nicht mit den Bestimmungen des Anhangs I Nummern 1.6 und 4.4 in Einklang stehen, als mit diesen Bestimmungen vereinbar, sofern ihre Gesamtlänge nicht mehr als 15,50 m beträgt.
- b) Für die Zwecke des Artikels 3 gelten Lastzüge, deren Kraftfahrzeug vor dem 31. Dezember 1991 in Betrieb genommen wurde und die nicht mit den Bestimmungen des Anhangs I Nummern 1.7 und 1.8 in Einklang stehen, bis zum 31. Dezember 1998 als mit diesen Bestimmungen vereinbar, sofern ihre Gesamtlänge nicht mehr als 18,00 m beträgt.

Artikel 6

(1) Die Mitgliedstaaten treffen die erforderlichen Maßnahmen, um sicherzustellen, daß die in Artikel 1 genann-

ten Fahrzeuge, die mit dieser Richtlinie übereinstimmen, mit einem der unter den Buchstaben a), b) und c) genannten Nachweise versehen sind:

a) einer Kombination aus den folgenden beiden Schildern:

- dem „Fabrikschild“, das gemäß der Richtlinie 76/114/EWG⁽¹⁾ erstellt und angebracht wird,
- dem dem Anhang III entsprechenden und gemäß der Richtlinie 76/114/EWG erstellten und angebrachten Abmessungsschild;

b) einem einzigen, gemäß der Richtlinie 76/114/EWG erstellten und angebrachten Schild, das die Angaben der beiden unter Buchstabe a) genannten Schilder enthält;

c) einem einzigen Dokument, das von der zuständigen Behörde des Mitgliedstaats ausgestellt wird, in dem das Fahrzeug zugelassen oder in Betrieb genommen wurde. Dieses Dokument muß die gleichen Rubriken und die gleichen Angaben wie die unter Buchstabe a) genannten Schilder aufweisen. Es muß an einer für die Kontrolle leicht zugänglichen und gut geschützten Stelle mitgeführt werden.

(2) Wenn die Merkmale des Fahrzeugs nicht mehr denjenigen entsprechen, die auf dem Nachweis der Übereinstimmung angegeben sind, trifft der Mitgliedstaat, in dem das Fahrzeug zugelassen ist, die erforderlichen Maßnahmen, um sicherzustellen, daß der Nachweis der Übereinstimmung geändert wird.

(3) Die in Absatz 1 genannten Schilder und Dokumente werden von den Mitgliedstaaten als Nachweis für die Übereinstimmung der Fahrzeuge gemäß dieser Richtlinie anerkannt.

(4) Fahrzeuge, die mit einem Nachweis der Übereinstimmung versehen sind, können unterzogen werden:

- Stichprobenkontrollen hinsichtlich der gemeinsamen Normen für die Gewichte;
- Kontrollen hinsichtlich der gemeinsamen Normen für die Abmessungen lediglich im Falle eines Verdachts auf Nichtübereinstimmung mit dieser Richtlinie.

(5) In der mittleren Spalte des Nachweises der Übereinstimmung hinsichtlich der Gewichte werden gegebenenfalls die für das betreffende Fahrzeug geltenden Gemeinschaftswerte für die Gewichte aufgeführt. Für in Anhang I Nummer 2.2.2 Buchstabe c) genannte Fahrzeug wird unter dem höchstzulässigen Gewicht der Fahrzeugkombination in Klammern die Eintragung „44 t“ hinzugefügt.

(6) Jeder Mitgliedstaat kann für jedes Fahrzeug, das in seinem Hoheitsgebiet zugelassen ist oder in Betrieb genommen wurde, beschließen, daß die aufgrund seiner innerstaatlichen Rechtsvorschriften zulässigen Höchstge-

wichte in der linken Spalte und die technisch zulässigen Gewichte in der rechten Spalte des Nachweises der Übereinstimmung angegeben werden.

Artikel 7

Diese Richtlinie steht der Anwendung der einschlägigen einzelstaatlichen Bestimmungen für die Begrenzung des Gewichts und/oder der Abmessungen der Fahrzeuge auf bestimmten Straßen oder Ingenieurbauten — unabhängig vom Land der Zulassung oder Inbetriebnahme derartiger Fahrzeuge — nicht entgegen.

Artikel 8

Artikel 3 gilt bis zum 31. Dezember 1998 nicht in Irland und im Vereinigten Königreich, und zwar

- a) hinsichtlich der Vorschriften des Anhangs I Nummern 2.2, 2.3.1, 2.3.3, 2.4 und 3.3.2
- mit Ausnahme der unter Nummer 2.2.2 genannten Sattelkraftfahrzeuge, deren
 - i) Gesamtgewicht 38 Tonnen nicht überschreitet,
 - ii) Gewicht auf jede Dreifachachse mit einem Achsenstand nach Nummer 3.3.2 22,5 Tonnen nicht überschreitet,
 - mit Ausnahme der unter den Nummern 2.2.3, 2.2.4, 2.3 und 2.4 genannten Fahrzeuge, deren Gesamtgewicht folgende Höchstwerte nicht überschreitet:
 - i) 35 Tonnen für die unter den Nummern 2.2.3 und 2.2.4 genannten Fahrzeuge,
 - ii) 17 Tonnen für die unter Nummer 2.3.1 genannten Fahrzeuge,
 - iii) 30 Tonnen für die unter Nummer 2.3.3 genannten Fahrzeuge, vorbehaltlich der Einhaltung der unter dieser Nummer und unter Nummer 4.3 genannten Bedingungen,
 - iv) 27 Tonnen für die unter Nummer 2.4 genannten Fahrzeuge;
- b) hinsichtlich der Vorschrift des Anhangs I Nummer 3.4, mit Ausnahme der unter den Nummern 2.2, 2.3 und 2.4 genannten Fahrzeuge, deren Gewicht auf der Antriebsachse 10,5 Tonnen nicht überschreitet.

Artikel 9

Was die Vorschrift des Anhangs I Nummer 1.2 Buchstabe a) angeht, dürfen die Mitgliedstaaten in ihrem Hoheitsgebiet bis zum 31. Dezember 1999 den Einsatz von Kraftomnibussen verweigern oder verbieten, die breiter als 2,50 m sind.

Die Mitgliedstaaten unterrichten die Kommission über die aufgrund dieses Artikels getroffenen Maßnahmen. Die Kommission setzt die übrigen Mitgliedstaaten hiervon in Kenntnis.

⁽¹⁾ ABl. Nr. L 24 vom 30. 1. 1976, S. 1. Richtlinie geändert durch die Richtlinie 78/507/EWG der Kommission (ABl. Nr. L 155 vom 13. 6. 1978, S. 31).

Artikel 10

Die in Anhang IV Teil A aufgeführten Richtlinien werden zu dem in Artikel 11 genannten Datum aufgehoben; dies berührt nicht die Verpflichtungen der Mitgliedstaaten hinsichtlich der in Anhang IV Teil B aufgeführten Umsetzungsstermine.

Bezugnahmen auf die aufgehobenen Richtlinien gelten als Bezugnahmen auf die vorliegende Richtlinie und sind entsprechend der in Anhang V enthaltenen Entsprechungstabelle zu verstehen.

Artikel 11

(1) Die Mitgliedstaaten erlassen die Rechts- und Verwaltungsvorschriften, die erforderlich sind, um dieser Richtlinie zum 17. September 1997 nachzukommen. Sie setzen die Kommission unverzüglich davon in Kenntnis.

Wenn die Mitgliedstaaten Vorschriften nach Unterabsatz 1 erlassen, nehmen sie in diesen Vorschriften selbst oder durch einen Hinweis bei der amtlichen Veröffentlichung

auf diese Richtlinie Bezug. Die Mitgliedstaaten regeln die Einzelheiten der Bezugnahme.

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

Artikel 12

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

Artikel 13

Diese Richtlinie ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

Geschehen zu Brüssel am 25. Juli 1996.

Im Namen des Rates

Der Präsident

H. COVENEY

ANHANG I

HÖCHSTZULÄSSIGE GEWICHTE UND ABMESSUNGEN SOWIE DAMIT ZUSAMMENHÄNGENDE
MERKMALE DER FAHRZEUGE

1. **Höchstzulässige Abmessungen für die in Artikel 1 Absatz 1 Buchstabe a) genannten Fahrzeuge**
 - 1.1. *Größte Länge:*

— Kraftfahrzeug	12,00 m
— Anhänger	12,00 m
— Sattelkraftfahrzeug	16,50 m
— Lastzug	18,75 m
— Gelenkbus	18,00 m
 - 1.2. *Größte Breite:*

a) alle Fahrzeuge	2,55 m
b) Aufbauten von klimatisierten Fahrzeugen	2,60 m
 - 1.3. *Größte Höhe (alle Fahrzeuge)* 4,00 m
 - 1.4. Die unter den Nummern 1.1, 1.2, 1.3, 1.6, 1.7, 1.8 und 4.4 genannten Werte umfassen auch die Wechsellaufbauten und genormte Frachtstücke wie z. B. Container.
 - 1.5. Jedes Kraftfahrzeug und jede Fahrzeugkombination im Fahrzustand muß sich in einer Kreisringfläche mit einem Außenradius von 12,50 m und einem Innenradius von 5,30 m bewegen können.
 - 1.6. Größter Abstand zwischen der Achse des Sattelzapfens und der hinteren Begrenzung des Sattelanhängers 12,00 m
 - 1.7. Parallel zur Längsachse des Lastzugs gemessener größter Abstand zwischen dem vordersten äußeren Punkt der Ladefläche hinter dem Fahrerhaus und dem hintersten äußeren Punkt des Anhängers der Fahrzeugkombination, abzüglich des Abstands zwischen der hinteren Begrenzung des Kraftfahrzeugs und der vorderen Begrenzung des Anhängers 15,65 m
 - 1.8. Parallel zur Längsachse des Lastzugs gemessener größter Abstand zwischen dem vordersten äußeren Punkt der Ladefläche hinter dem Fahrerhaus und dem hintersten äußeren Punkt des Anhängers der Fahrzeugkombination 16,40 m
2. **Höchstzulässiges Gewicht der Fahrzeuge (in Tonnen)**
 - 2.1. *Zu einer Kombination gehörende Fahrzeuge*
 - 2.1.1. zweiachsige Anhänger 18 t

2.1.2.	dreiachsige Anhänger	24 t
2.2.	<i>Fahrzeugkombinationen</i>	
2.2.1.	fünf- oder sechsachsige Lastzüge	
	a) zweiachsiges Kraftfahrzeug mit dreiachsigem Anhänger	40 t
	b) dreiachsiges Kraftfahrzeug mit zwei- oder dreiachsigem Anhänger	40 t
2.2.2.	fünf- oder sechsachsige Sattelkraftfahrzeuge	
	a) zweiachsiges Kraftfahrzeug mit dreiachsigem Sattelanhänger	40 t
	b) dreiachsiges Kraftfahrzeug mit zwei- oder dreiachsigem Sattelanhänger	40 t
	c) dreiachsiges Kraftfahrzeug mit zwei- oder dreiachsigem Sattelanhänger, das im kombinierten Verkehr einen ISO-Container von 40 Fuß befördert	44 t
2.2.3.	vierachsige Lastzüge, bestehend aus einem zweiachsigen Kraftfahrzeug und einem zweiachsigen Anhänger	36 t
2.2.4.	vierachsige Sattelkraftfahrzeuge, bestehend aus einem zweiachsigen Kraftfahrzeug und einem zweiachsigen Sattelanhänger bei einem Radstand (Achsabstand) des Sattelanhängers:	
2.2.4.1.	von 1,3 m bis 1,8 m	36 t
2.2.4.2.	von mehr als 1,8 m	36 t + 2 t Gewichtstoleranz, wenn das höchstzulässige Gewicht des Kraftfahrzeugs (18 t) und die höchstzulässige Achslast der Doppelachse des Sattelanhängers (20 t) eingehalten werden und die Antriebsachse mit Doppelbereifung und Luftfederung oder mit einer auf Gemeinschaftsebene als gleichwertig anerkannten Federung gemäß Anhang II ausgerüstet ist.
2.3.	<i>Kraftfahrzeuge</i>	
2.3.1.	zweiachsige Kraftfahrzeuge	18 t
2.3.2.	dreiachsige Kraftfahrzeuge	— 25 t — 26 t wenn die Antriebsachse mit Doppelbereifung und Luftfederung oder mit einer auf Gemeinschaftsebene als gleichwertig anerkannten Federung gemäß Anhang II ausgerüstet ist oder wenn jede Antriebsachse mit Doppelbereifung ausgerüstet ist und die maximale Achslast von 9,5 t je Achse nicht überschritten wird.
2.3.3.	vierachsige Kraftfahrzeuge mit zwei Lenkachsen	32 t wenn die Antriebsachse mit Doppelbereifung und Luftfederung oder mit einer auf Gemeinschaftsebene als gleichwertig anerkannten Federung gemäß Anhang II ausgerüstet ist oder wenn jede Antriebsachse mit Doppelbereifung ausgerüstet ist und die maximale Achslast von 9,5 t je Achse nicht überschritten wird.
2.4.	<i>dreiachsige Gelenkbusse</i>	28 t

3.	Höchstzulässige Achslast für die in Artikel 1 Absatz 1 Buchstabe b) genannten Fahrzeuge (in Tonnen)	
3.1.	<i>Einzelachsen</i>	
	Einzelachse ohne Antrieb	10 t
3.2.	<i>Doppelachsen von Anhängern und Sattelanhängern</i>	
	Die Summe der Achslasten einer Doppelachse darf bei den nachstehenden Achsabständen (= d) jeweils folgende Werte nicht übersteigen:	
3.2.1.	weniger als 1,0 m ($d < 1,0$)	11 t
3.2.2.	1,0 m bis weniger als 1,3 m ($1,0 \leq d < 1,3$)	16 t
3.2.3.	1,3 m bis weniger als 1,8 m ($1,3 \leq d < 1,8$)	18 t
3.2.4.	1,8 m oder mehr ($1,8 \leq d$)	20 t
3.3.	<i>Dreifachachsen von Anhängern und Sattelanhängern</i>	
	Die Summe der Achslasten einer Dreifachachse darf bei den nachstehenden Achsabständen (= d) jeweils folgende Werte nicht übersteigen:	
3.3.1.	1,3 m oder weniger ($d \leq 1,3$)	21 t
3.3.2.	über 1,3 m und bis zu 1,4 m ($1,3 < d \leq 1,4$)	24 t
3.4.	<i>Antriebsachse</i>	
3.4.1.	Antriebsachse der Fahrzeuge der Nummern 2.2.1 und 2.2.2	11,5 t
3.4.2.	Antriebsachse der Fahrzeuge der Nummern 2.2.3, 2.2.4, 2.3 und 2.4	11,5 t
3.5.	<i>Doppelachsen von Kraftfahrzeugen</i>	
	Die Summe der Achslasten einer Doppelachse darf bei den nachstehenden Radständen (Achsabständen) (= d) jeweils folgende Werte nicht übersteigen:	
3.5.1.	weniger als 1,0 m ($d < 1,0$ m)	11,5 t
3.5.2.	1,0 m bis weniger als 1,3 m ($1,0$ m \leq $d < 1,3$ m)	16 t
3.5.3.	1,3 m bis weniger als 1,8 m ($1,3$ m \leq $d < 1,8$ m)	— 18 t — 19 t
	wenn die Antriebsachse mit Doppelbereifung und Luftfederung oder mit einer auf Gemeinschaftsebene als gleichwertig anerkannten Federung gemäß Anhang II ausgerüstet ist oder wenn jede Antriebsachse mit Doppelbereifung ausgerüstet ist und die maximale Achslast von 9,5 t je Achse nicht überschritten wird.	

4. **Mit den Gewichten und Abmessungen zusammenhängende Merkmale der in Artikel 1 Absatz 1 Buchstabe b) genannten Fahrzeuge**
- 4.1. *Alle Fahrzeuge*
Das Gewicht auf der oder den Antriebsachsen eines Fahrzeugs oder einer Fahrzeugkombination darf nicht weniger als 25 % des zulässigen Gesamtgewichts des Fahrzeugs oder der Fahrzeugkombination betragen, wenn es im grenzüberschreitenden Verkehr eingesetzt wird.
- 4.2. *Lastzüge*
Der Abstand zwischen der letzten Achse eines Kraftfahrzeugs und der ersten Achse eines Anhängers beträgt mindestens 3,00 m.
- 4.3. *Höchstzulässiges Gewicht je nach Radstand (Achsabstand)*
Das höchstzulässige Gewicht (in Tonnen) eines vierachsigen Kraftfahrzeugs darf das Fünffache des Abstands (in Metern) zwischen den Mitten der vordersten und der letzten Achse nicht überschreiten.
- 4.4. *Sattelanhänger*
Die horizontal gemessene Entfernung zwischen der Achse des Sattelzapfens und irgendeinem Punkt des Kopfes des Sattelanhängers darf nicht mehr als 2,04 m betragen.
-

ANHANG II

BEDINGUNGEN FÜR DIE GLEICHWERTIGKEIT VON LUFTFEDERUNGEN UND BESTIMMTEN ANDEREN FEDERUNGSSYSTEMEN AN DER (DEN) ANTRIEBSACHSE(N) DES FAHRZEUGS

1. DEFINITION DER LUFTFEDERUNG

Ein Federungssystem gilt als luftgefedert, wenn die Federwirkung zu mindestens 75 % durch pneumatische Vorrichtungen erzeugt wird.

2. GLEICHWERTIGKEIT MIT DER LUFTFEDERUNG

Ein Federungssystem wird als der Luftfederung gleichwertig anerkannt, wenn es folgende Voraussetzungen erfüllt:

- 2.1. Während des kurzzeitigen freien niederfrequenten vertikalen Schwingungsvorgangs der gefederten Masse senkrecht über der Antriebsachse oder einer Achsgruppe dürfen die gemessene Frequenz und Dämpfung der Federung unter Höchstlast die unter den Nummern 2.2 bis 2.5 festgelegten Grenzwerte nicht überschreiten.
- 2.2. Jede Achse muß mit hydraulischen Dämpfern ausgerüstet sein. Bei Doppelachsen müssen die hydraulischen Dämpfer so angebracht sein, daß die Schwingung der Achsgruppe auf ein Mindestmaß reduziert wird.
- 2.3. Das mittlere Dämpfungsverhältnis D muß über 20 % der kritischen Dämpfung der Federung im Normalzustand, d. h. mit funktionstüchtigen hydraulischen Dämpfern, betragen.
- 2.4. Wenn alle hydraulischen Dämpfer entfernt oder außer Funktion gesetzt sind, darf das Dämpfungsverhältnis der Federung nicht mehr als 50 % des mittleren Dämpfungsverhältnisses D betragen.
- 2.5. Die Frequenz der gefederten Masse über der Antriebsachse oder der Achsgruppe während eines kurzzeitigen freien vertikalen Schwingungsvorgangs darf 2,0 Hz nicht überschreiten.
- 2.6. Unter Nummer 3 werden die Frequenz und die Dämpfung der Federung definiert. Unter Nummer 4 werden die Prüfverfahren zur Ermittlung der Frequenz- und der Dämpfungswerte beschrieben.

3. DEFINITION VON FREQUENZ UND DÄMPFUNG

In dieser Definition wird von einer gefederten Masse M (kg) über einer Antriebsachse oder einer Achsgruppe ausgegangen. Die Achse oder die Achsgruppe hat einen vertikalen Gesamtdruck zwischen Straßenoberfläche und gefederter Masse von K Newton/Meter (N/m) und einen Gesamtdämpfungskoeffizienten von C Newton pro Meter und Sekunde (N/ms). Z ist der Weg der gefederten Masse in vertikaler Richtung. Die Bewegungsgleichung für die freie Schwingung der gefederten Masse lautet:

$$M \frac{d^2 Z}{dt^2} + C \frac{dZ}{dt} + kZ = 0$$

Die Frequenz der Schwingung der gefederten Masse F rad/s ist:

$$F = \sqrt{\frac{K}{M} - \frac{C^2}{4M^2}}$$

Die Dämpfung ist kritisch, wenn $C = C_0$ ist, wobei

$$C_0 = 2\sqrt{KM}$$

ist.

Das Dämpfungsverhältnis als Bruchteil des kritischen Wertes ist C/C_0 .

Die kurzzeitige freie vertikale Schwingung der gefederten Masse ergibt die in Abbildung 2 dargestellte gedämpfte Sinuskurve. Die Frequenz läßt sich durch Messung der für sämtliche zu beobachtenden Schwingungszyklen benötigten Zeit ermitteln. Die Dämpfung wird durch Messung der aufeinanderfolgenden Schwingungsspeaks, die in derselben Richtung auftreten, ermittelt. Wenn die Amplituden-

peaks des ersten und des zweiten Schwingungszyklus A_1 und A_2 sind, beträgt das Dämpfungsverhältnis D .

$$D = \frac{C}{C_0} = \frac{1}{2\pi} \cdot \ln \frac{A_1}{A_2}$$

Dabei ist \ln der natürliche Logarithmus des Amplitudenverhältnisses.

4. PRÜFVERFAHREN

Um im Test das Dämpfungsverhältnis D , das Dämpfungsverhältnis bei entfernten hydraulischen Dämpfern sowie die Frequenz F der Federung bestimmen zu können, muß das beladene Fahrzeug entweder

- a) mit geringer Geschwindigkeit (5 + 1 km/h) über eine Schwelle von 80 mm Höhe mit dem in Abbildung 1 gezeigten Profil gefahren werden; auf Frequenz und Dämpfung ist die kurzzeitige Schwingung zu untersuchen, die sich ergibt, nachdem die Räder an der Antriebsachse die Schwelle wieder verlassen haben;
- oder
- b) am Fahrgestell heruntergezogen werden, so daß die Antriebsachslast das Anderthalbfache des höchsten statischen Wertes beträgt. Danach wird die auf das Fahrzeug wirkende Zugkraft plötzlich aufgehoben und die daraus resultierende Schwingung untersucht;
- oder
- c) am Fahrgestell hochgezogen werden, so daß die gefederte Masse um 80 mm über die Antriebsachse angehoben wird. Danach wird die auf das Fahrzeug wirkende Zugkraft plötzlich aufgehoben und die daraus resultierende Schwingung untersucht;
- oder
- d) anderen Verfahren unterzogen werden, sofern ihre Gleichwertigkeit vom Hersteller gegenüber der zuständigen technischen Behörde zufriedenstellend nachgewiesen wurde.

Das Fahrzeug muß zwischen Antriebsachse und Fahrgestell senkrecht über der Achse mit einem Schwingungsschreiber versehen werden. Anhand der Zeitspanne zwischen der ersten und der zweiten Kompressionspitze lassen sich einerseits die Frequenz F und andererseits das Amplitudenverhältnis und damit dann die Dämpfung ermitteln. Bei Doppelantriebsachsen sollten Schwingungsschreiber zwischen jeder Antriebsachse und dem Fahrgestell senkrecht über diesen Achsen angebracht werden.

Abbildung 1

Schwelle für Federungsprüfungen

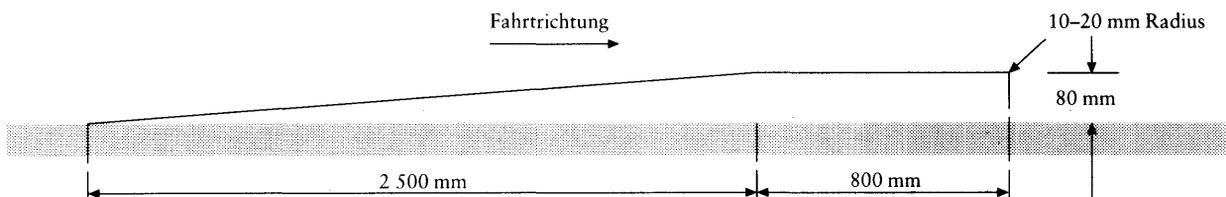
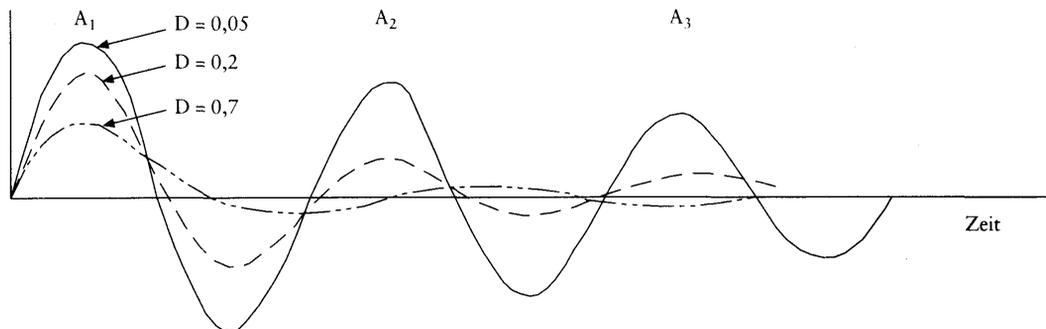


Abbildung 2

Gedämpfte Sinuskurve bei einer kurzzeitigen freien Schwingung



ANHANG III

ABMESSUNGSSCHILD GEMÄSS ARTIKEL 6 ABSATZ 1 BUCHSTABE a)

- I. Das möglichst neben dem in der Richtlinie 76/114/EWG genannten Schild angebrachte Abmessungsschild enthält folgende Angaben:
1. Name des Herstellers⁽¹⁾;
 2. Fahrzeug-Identifizierungsnummer⁽¹⁾;
 3. Länge (L) des Kraftfahrzeugs, des Anhängers oder des Sattelanhängers;
 4. Breite (W) des Kraftfahrzeugs, des Anhängers oder des Sattelanhängers;
 5. Angaben zur Messung der Länge von Fahrzeugkombinationen
 - Abstand (a) zwischen der vorderen Kraftfahrzeugbegrenzung und dem Mittelpunkt der Zugvorrichtung des Zugfahrzeugs (Zughaken oder Sattelkupplung); bei einer Sattelkupplung mit mehreren Zugpunkten sind die Mindest- und Höchstwerte (a_{\min} und a_{\max}) anzugeben;
 - Abstand (b) zwischen dem Mittelpunkt der Zugvorrichtung des Anhängers (Zugöse) bzw. Sattelanhängers (Sattelzapfen) und der hinteren Begrenzung des Anhängers bzw. Sattelanhängers; bei einer Vorrichtung mit mehreren Zugpunkten sind die Mindest- und Höchstwerte (b_{\min} und b_{\max}) anzugeben.
- Die Länge der Fahrzeugkombinationen ist die Länge, die gemessen wird, wenn das Kraftfahrzeug und der Anhänger bzw. Sattelanhänger auf einer geraden Linie stehen.
- II. Die auf dem Nachweis der Übereinstimmung angeführten Werte müssen den direkt am Fahrzeug vorgenommenen Messungen genau entsprechen.

⁽¹⁾ Diese Angaben brauchen nicht wiederholt zu werden, wenn das Fahrzeug mit einem einzigen Schild ausgestattet ist, in dem die Angaben über Gewichte und Abmessungen zusammengefaßt sind.

ANHANG IV

TEIL A

AUFGEHOBENE RICHTLINIEN

(gemäß Artikel 10)

— Richtlinie 85/3/EWG über die Gewichte, Abmessungen und bestimmte andere technische Merkmale bestimmter Straßenfahrzeuge und deren Änderungen:

— Richtlinie 86/360/EWG

— Richtlinie 88/218/EWG

— Richtlinie 89/338/EWG

— Richtlinie 89/460/EWG

— Richtlinie 89/461/EWG

— Richtlinie 91/60/EWG

— Richtlinie 92/7/EWG

— Richtlinie 86/364/EWG über den Nachweis der Übereinstimmung von Fahrzeugen mit der Richtlinie 85/3/EWG über die Gewichte, Abmessungen und bestimmte andere technische Merkmale bestimmter Straßenfahrzeuge.

TEIL B

<i>Richtlinie</i>	<i>Termin für die Umsetzung</i>
85/3/EWG (ABl. Nr. L 2 vom 3. 1. 1985, S. 14)	1. Juli 1986 1. Januar 1990
86/360/EWG (ABl. Nr. L 217 vom 5. 8. 1986, S. 19)	1. Januar 1992
86/364/EWG (ABl. Nr. L 221 vom 7. 8. 1986, S. 48)	29. Juli 1987
88/218/EWG (ABl. Nr. L 98 vom 15. 4. 1988, S. 48)	1. Januar 1989
89/338/EWG (ABl. Nr. L 142 vom 25. 5. 1989, S. 3)	1. Juli 1991 1. Januar 1992 1. Januar 1993
89/460/EWG (ABl. Nr. L 226 vom 3. 8. 1989, S. 5)	
89/461/EWG (ABl. Nr. L 226 vom 3. 8. 1989, S. 7)	1. Januar 1991
91/60/EWG (ABl. Nr. L 37 vom 9. 2. 1991, S. 37)	30. September 1991
92/7/EWG (ABl. Nr. L 57 vom 2. 3. 1992, S. 29)	31. Dezember 1992

ANHANG V
ENTSPRECHUNGSTABELLE

Diese Richtlinie	- 85/3/EWG	86/360/EWG	86/364/EWG	88/218/EWG	89/338/EWG	89/460/EWG	89/461/EWG	91/60/EWG	92/7/EWG
Artikel 1 Absatz 1	Artikel 1 Absatz 1								
Artikel 1 Absatz 1 Buchstabe a)	—								
Artikel 1 Absatz 1 Buchstabe b)	Artikel 1 Absatz 1 Buchstabe b)								
Artikel 1 Absatz 2	Artikel 1 Absatz 2								
Artikel 2 Gedankenstriche 1 bis 4 und 6 bis 10					Artikel 1 Absatz 2				
Artikel 2 Gedankenstriche 5 und 11 bis 12	—								
Artikel 2 letzter Absatz	—								
Artikel 3 Absatz 1	—								
Artikel 3 Absatz 1 Buchstaben a) und b)	Artikel 3 Absatz 1 Buchstaben a) und b)								
Artikel 3 Absatz 2	Artikel 3 Absatz 2								
Artikel 3 Absatz 3	—								
Artikel 4	—								
Artikel 5 Buchstabe a)							Artikel 1 Absatz 1		
Artikel 5 Buchstabe b)								Artikel 1 Absatz 1	
Artikel 6 Absätze 1 bis 4			Artikel 1 Absätze 1 bis 4						

Diese Richtlinie	85/3/EWG	86/360/EWG	86/364/EWG	88/218/EWG	89/338/EWG	89/460/EWG	89/461/EWG	91/60/EWG	92/7/EWG
Artikel 6 Absätze 5 und 6			Artikel 2 Absätze 1 und 2						
Artikel 7	Artikel 6					Artikel 1			
Artikel 8									
Artikel 9 bis 12	—								
Artikel 13	Artikel 9								
Anhang I	Anhang I								
Nummer 1	Nummer 1								
Nummer 1.1 Gedankenstriche 1, 2, 3, 5								Artikel 1 Absatz 2	
Nummer 1.1 Gedankenstrich 4	—								
Nummer 1.2 Buchstabe a)	—								
Nummer 1.2 Buchstabe b)	—								
Nummern 1.3—1.5	Nummern 1.3—1.5								
Nummer 1.6							Artikel 1 Absatz 3		
Nummer 1.7								Artikel 1 Absatz 3	
Nummer 1.8	—								
Nummern 2—2.2.1 Buchstabe b)	Nummern 2—2.2.1 Buchstabe b)								
Nummer 2.2.2 Buchstaben a)—c)	Nummer 2.2.2 Buchstaben a)—c)								
Nummer 2.2.3 Nummer 2.2.4.1					Artikel 1 Absatz 5 Buchstabe b)				
Nummer 2.2.4.2									Artikel 1 Absatz 1 Buchstabe a)

Diese Richtlinie	85/3/EWG	86/360/EWG	86/364/EWG	88/218/EWG	89/338/EWG	89/460/EWG	89/461/EWG	91/60/EWG	92/7/EWG
Nummer 2.3— Nummer 2.3.1					Artikel 1 Absatz 5 Buchstabe c)				
Nummer 2.3.2— Nummer 2.3.3									Artikel 1 Absatz 1 Buchstaben b) und c)
Nummer 2.4					Artikel 1 Absatz 5 Buchstabe c)				
Nummer 3— Nummer 3.3.2	Nummer 3— Nummer 3.3.2								
Nummer 3.4— Nummer 3.4.1		Artikel 1 Absatz 3							
Nummer 3.4.2— Nummer 3.5.2					Artikel 1 Absatz 5 Buchstabe d)				
Nummer 3.5.3									Artikel 1 Absatz 1 Buchstabe d)
Nummer 4— Nummer 4.2	Nummer 4— Nummer 4.2								
Nummer 4.3					Artikel 1 Absatz 5 Buchstabe e)				
Nummer 4.4							Artikel 1 Absatz 4		
Anhang II									Anhang III
Anhang III			Anhang						