

Ausgabe
in deutscher Sprache

Rechtsvorschriften

Inhalt

I *Veröffentlichungsbedürftige Rechtsakte*

- ★ **Richtlinie 2001/16/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 19. März 2001 über die Interoperabilität des konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystems** 1
- ★ **Richtlinie 2001/17/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 19. März 2001 über die Sanierung und Liquidation von Versicherungsunternehmen** 28

I

(Veröffentlichungsbedürftige Rechtsakte)

RICHTLINIE 2001/16/EG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES**vom 19. März 2001****über die Interoperabilität des konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystems**

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION —

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

auf Vorschlag der Kommission ⁽¹⁾,

nach Stellungnahme des Wirtschafts- und Sozialausschusses ⁽²⁾,

nach Stellungnahme des Ausschusses der Regionen ⁽³⁾,

gemäß dem Verfahren des Artikels 251 des Vertrags ⁽⁴⁾,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) 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 Eisenbahnnetze sowie der Zugang zu diesen Netzen gefördert werden; dabei ist nach Artikel 155 des Vertrags jede Aktion durchzuführen, die sich gegebenenfalls im Bereich der Harmonisierung der technischen Normen als notwendig erweist.
- (2) Mit der Unterzeichnung des am 12. Dezember 1997 in Kyoto angenommenen Protokolls hat sich die Europäische Union verpflichtet, ihre gasförmigen Emissionen zu verringern. Diese Zielsetzung erfordert eine Neugewichtung der Verkehrsarten und daher eine bessere Wettbewerbsfähigkeit des Eisenbahnverkehrs.

(3) Aus der Strategie des Rates zur Einbeziehung der Umweltbelange und der nachhaltigen Entwicklung in die Verkehrspolitik der Gemeinschaft ergibt sich die Notwendigkeit, auf eine Verringerung der Umweltauswirkungen des Verkehrs hinzuwirken.

(4) Voraussetzung für den kommerziellen Zugbetrieb im transeuropäischen Eisenbahnnetz ist insbesondere eine hervorragende Kohärenz von Infrastruktur- und Fahrzeugkennwerten, jedoch auch eine effiziente Verknüpfung der Informations- und Kommunikationssysteme der verschiedenen Fahrwegbetreiber und Eisenbahnunternehmen. Von dieser Kohärenz und Verknüpfung hängen das Leistungsniveau, die Sicherheit und die Qualität der angebotenen Verkehrsdienste sowie deren Kosten ab, und auf dieser Kohärenz und Verknüpfung beruht vor allem die Interoperabilität des konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystems.

(5) Zur Erreichung dieser Ziele hat der Rat am 23. Juli 1996 mit der Annahme der Richtlinie 96/48/EG über die Interoperabilität des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems ⁽⁵⁾ eine erste Maßnahme getroffen.

(6) Die Kommission hat in ihrem Weißbuch von 1996 über eine „Strategie zur Revitalisierung der Eisenbahn in der Gemeinschaft“ eine zweite Maßnahme im Bereich des konventionellen Eisenbahnverkehrs angekündigt und eine Studie über die Integration der einzelstaatlichen Eisenbahnsysteme in Auftrag gegeben, deren Ergebnisse im Mai 1998 bekannt gegeben wurden und in der der Erlass einer Richtlinie mit demselben Konzept wie im Bereich des Hochgeschwindigkeitsbahnsystems empfohlen wurde. In dieser Studie wurde auch empfohlen, die der Interoperabilität entgegenstehenden Hindernisse nicht auf einmal anzugehen, sondern die Schwierigkeiten schrittweise in einer Rangfolge zu überwinden, die nach dem Kosten-Nutzen-Verhältnis einer jeden vorgeschlagenen Maßnahme festzulegen ist. Die Studie hat gezeigt, dass die Harmonisierung der verwendeten Verfahren und Regeln sowie die Verknüpfung der Informations- und Kommunikationssysteme größere Vorteile mit sich bringt als beispielsweise Maßnahmen, die die Infrastruktur betreffen.

⁽¹⁾ ABl. C 89 E vom 28.3.2000, S. 11.

⁽²⁾ ABl. C 204 vom 18.7.2000, S. 13.

⁽³⁾ ABl. C 317 vom 6.11.2000, S. 22.

⁽⁴⁾ Stellungnahme des Europäischen Parlaments vom 17. Mai 2000 (AbI. C 59 vom 23.2.2001, S. 106), Gemeinsamer Standpunkt des Rates vom 10. November 2000 (AbI. C 23 vom 24.1.2001, S. 15) und Beschluss des Europäischen Parlaments vom 13. Februar 2001.

⁽⁵⁾ ABl. L 235 vom 17.9.1996, S. 6.

- (7) In der Mitteilung der Kommission über die „Integration konventioneller Eisenbahnsysteme“ wird die Annahme der vorliegenden Richtlinie empfohlen und es werden die Ähnlichkeiten und Hauptunterschiede gegenüber der Richtlinie 96/48/EG begründet. Die Hauptunterschiede bestehen in der Anpassung des geographischen Geltungsbereichs, in der Ausdehnung des technischen Geltungsbereichs, womit insbesondere der vorgenannten Studie Rechnung getragen wird, sowie in der schrittweisen Beseitigung der Hindernisse, die der Interoperabilität des Eisenbahnsystems entgegenstehen; zu diesem Konzept zählt die Aufstellung einer Rangfolge und eines Zeitplans für die Umsetzung.
- (8) Wegen dieses Stufenkonzepts und der deshalb erforderlichen Zeit für die Anpassung aller technischen Spezifikationen für die Interoperabilität (TSI) muss vermieden werden, dass die Mitgliedstaaten neue einzelstaatliche Regelungen erlassen oder Projekte in Angriff nehmen, die die Uneinheitlichkeit des bestehenden Systems noch verstärken.
- (9) Das Stufenkonzept entspricht den besonderen Erfordernissen der angestrebten Interoperabilität für das konventionelle Eisenbahnsystem, das sich durch einen alten Fahrweg- und Fahrzeugbestand in den Mitgliedstaaten auszeichnet, dessen Umrüstung oder Erneuerung mit erheblichen Investitionen verbunden ist; es ist besonders darauf zu achten, dass die Eisenbahn gegenüber anderen Verkehrsträgern wirtschaftlich nicht benachteiligt wird.
- (10) Das Europäische Parlament hat in seiner Entschließung vom 10. März 1999 über das Eisenbahnpaket gefordert, dass die schrittweise Öffnung des Eisenbahnsektors mit möglichst wirksamen technischen Harmonisierungsmaßnahmen einhergehen muss, die so rasch wie möglich ergriffen werden sollten.
- (11) Der Rat hat die Kommission am 6. Oktober 1999 ersucht, eine Strategie zur Verbesserung der Interoperabilität des Eisenbahnverkehrs und zum Abbau der Engpässe vorzuschlagen, damit technische, administrative und wirtschaftliche Hindernisse für die Interoperabilität der Netze schnell beseitigt werden können und gleichzeitig ein hohes Sicherheitsniveau sowie die Ausbildung und Qualifikation des Personals gewährleistet werden.
- (12) Aus der Richtlinie 91/440/EWG des Rates vom 29. Juli 1991 zur Entwicklung der Eisenbahnunternehmen der Gemeinschaft ⁽¹⁾ ergibt sich, dass die Eisenbahnunternehmen einen besseren Zugang zu den Eisenbahnnetzen der Mitgliedstaaten erhalten müssen, was die Interoperabilität der Fahrwege, Anlagen und Fahrzeuge sowie der Steuerungs- und Betriebssysteme erfordert; dies schließt die beruflichen Qualifikationen und die Bedingungen für Arbeitshygiene und Sicherheit am Arbeitsplatz ein, die für den Betrieb und die Wartung der betroffenen Teilsysteme sowie für die Umsetzung jeder TSI erforderlich sind. Mit der vorliegenden Richtlinie wird jedoch keine direkte oder indirekte Harmonisierung der Arbeitsbedingungen im Eisenbahnsektor bezweckt.
- (13) 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.
- (14) Die einzelstaatlichen Rechtsvorschriften sowie die internen Regelungen der Eisenbahnunternehmen und die von ihnen angewandten technischen Spezifikationen weisen große Unterschiede auf, da sie Ausdruck der technischen Besonderheiten der Industrie des jeweiligen Landes sind und ganz bestimmte Abmessungen, Vorkehrungen und besondere Merkmale vorschreiben. Dieser Sachverhalt steht einem flüssigen Zugverkehr im gesamten Gebiet der Gemeinschaft entgegen.
- (15) Aufgrund dessen 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 einen offenen und wettbewerbsorientierten Markt in Europa, damit sie ihre Wettbewerbsfähigkeit auf dem Weltmarkt verbessern können.
- (16) Für die gesamte Gemeinschaft sind daher grundlegende Anforderungen für das konventionelle transeuropäische Eisenbahnsystem festzulegen.
- (17) Aus praktischen Gründen hat es sich als notwendig erwiesen, das konventionelle transeuropäische Eisenbahnsystem aufgrund seines Umfangs und seiner komplexen Struktur in Teilsysteme zu untergliedern. Für jedes dieser Teilsysteme müssen die gemeinschaftsweit geltenden grundlegenden Anforderungen und die technischen Spezifikationen vorgeschrieben werden, insbesondere für die Komponenten und Schnittstellen, mit denen die grundlegenden Anforderungen erfüllt werden.
- (18) Die Durchführung der Bestimmungen über die Interoperabilität des konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystems 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 am Ziel der Interoperabilität festgehalten werden.
- (19) Die technischen Spezifikationen für die Interoperabilität wirken sich auch auf die Bedingungen für die Inanspruchnahme der Eisenbahn durch die Benutzer aus; die Benutzer müssen daher zu den sie betreffenden Aspekten gehört werden.
- (20) In besonderen Fällen ist den betroffenen Mitgliedstaaten die Möglichkeit einzuräumen, bestimmte technische Spezifikationen für die Interoperabilität nicht anzuwenden, und es sind Verfahren vorzusehen, mit denen sichergestellt wird, dass diese Abweichungen gerechtfertigt sind. Nach Artikel 155 des Vertrags ist die Gemeinschaft gehalten, bei ihren Maßnahmen im Bereich der Interoperabilität die potentielle wirtschaftliche Lebensfähigkeit der Vorhaben zu berücksichtigen.

⁽¹⁾ ABl. L 237 vom 24.8.1991, S. 25.

- (21) Die Ausarbeitung und Anwendung der TSI für das konventionelle Eisenbahnsystem darf die technologische Innovation nicht behindern; diese wiederum muss auf eine Verbesserung der wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit ausgerichtet sein.
- (22) Es gilt, die Interoperabilität des konventionellen Eisenbahnsystems — insbesondere im Güterverkehr — zu nutzen, um die Voraussetzungen für eine bessere Interoperabilität zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern zu schaffen.
- (23) 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.
- (24) Die Gemeinschaft hat ein Interesse an einem den Anforderungen der Gemeinschaftspolitik entsprechenden internationalen Normungssystem, mit dem Normen aufgestellt werden können, die von den internationalen Handelspartnern tatsächlich angewendet werden. Die europäischen Normungsorganisationen müssen daher ihre Zusammenarbeit mit den internationalen Normungsorganisationen fortsetzen.
- (25) Die Auftraggeber bestimmen die zusätzlichen Spezifikationen, die zur Ergänzung der europäischen Spezifikationen oder anderer Normen erforderlich sind. Diese Spezifikationen müssen die grundlegenden Anforderungen einhalten, die auf Gemeinschaftsebene harmonisiert worden sind und denen das konventionelle transeuropäische Eisenbahnsystem entsprechen muss.
- (26) Die Verfahren der Konformitäts- oder Gebrauchstauglichkeitsbewertung von Komponenten müssen auf den 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.
- (27) 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. Die Bewertung der Gebrauchstauglichkeit erstreckt sich auf Komponenten, die für die Sicherheit, die Funktionstüchtigkeit oder die Wirtschaftlichkeit des Systems von besonders kritischer Bedeutung sind. 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 vorgenommen worden ist.
- (28) Die Verpflichtung der Hersteller, auf bestimmten Komponenten die CE-Kennzeichnung anzubringen, die die Konformität mit anderen Gemeinschaftsvorschriften bestätigt, bleibt davon unberührt.
- (29) Die Teilsysteme des konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystems sind einer Prüfung zu unterziehen; diese muss den für die Inbetriebnahmegenehmigung zuständigen Behörden die Gewähr bieten, dass die Ergebnisse auf der Planungs-, Bau- und Inbetriebnahmestufe den geltenden ordnungsrechtlichen, technischen und betrieblichen Vorschriften entsprechen. Die Hersteller müssen auch von der Gleichbehandlung in allen Ländern ausgehen können. Daher ist ein Modul mit den Grundsätzen und Bedingungen der EG-Prüfung von Teilsystemen festzulegen.
- (30) Das EG-Prüfverfahren muss auf den TSI beruhen. 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.
- (31) Diese TSI werden im Auftrag der Kommission von einem gemeinsamen Gremium ausgearbeitet, in dem die Infrastrukturbetreiber der Eisenbahnunternehmen und die Industrie vertreten sind. Vertreter von Drittländern, insbesondere der Beitrittskandidaten, könnten von Anfang an zu den Sitzungen des gemeinsamen Gremiums als Beobachter zugelassen werden.
- (32) Die Richtlinie 91/440/EWG des Rates 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.
- (33) Die zur Anwendung dieser Richtlinie erforderlichen Maßnahmen sollten gemäß dem Beschluss 1999/468/EG des Rates vom 28. Juni 1999 zur Festlegung der Modalitäten für die Ausübung der der Kommission übertragenen Durchführungsbefugnisse⁽³⁾ erlassen werden.

⁽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. L 199 vom 9.8.1993, S. 84). Zuletzt geändert durch die Richtlinie 98/4/EG (ABl. L 101 vom 1.4.1998, S. 1).

⁽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. L 220 vom 30.8.1993, S. 23).

⁽³⁾ ABl. L 184 vom 17.7.1999, S. 23.

- (34) Die Interoperabilität des konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystems hat eine Gemeinschaftsdimension. Die Mitgliedstaaten sind für sich allein nicht in der Lage, die erforderlichen Maßnahmen zur Verwirklichung dieser Interoperabilität zu treffen. Entsprechend dem Subsidiaritätsprinzip können die Ziele der in Betracht gezogenen Maßnahmen daher auf der Ebene der Mitgliedstaaten nicht ausreichend erreicht werden; sie können wegen ihres Umfangs oder ihrer Wirkungen besser auf Gemeinschaftsebene erreicht werden.

HABEN FOLGENDE RICHTLINIE ERLASSEN:

KAPITEL I

Allgemeine Bestimmungen

Artikel 1

(1) Mit dieser Richtlinie sollen die Bedingungen festgelegt werden, die im Gebiet der Gemeinschaft für die Verwirklichung der Interoperabilität des konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystems, wie es in Anhang I beschrieben ist, erfüllt sein müssen. Diese Bedingungen betreffen die Planung, den Bau, die Inbetriebnahme, die Umrüstung, die Erneuerung, den Betrieb und die Instandhaltung von Bestandteilen dieses Systems, die nach Inkrafttreten dieser Richtlinie in Betrieb genommen werden, und darüber hinaus die beruflichen Qualifikationen und die Gesundheits- und Sicherheitsbedingungen in Bezug auf das für seinen Betrieb eingesetzte Personal.

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

- Erleichterung, Verbesserung und Entwicklung grenzüberschreitender Eisenbahnverkehrsdienste in der Europäischen Union und mit Drittländern;
- Beitrag zur schrittweisen Verwirklichung des Binnenmarkts für Ausrüstungen und Dienstleistungen für den Bau, die Erneuerung, die Umrüstung und die Funktionsfähigkeit des konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystems;
- Beitrag zur Interoperabilität des konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystems.

Artikel 2

Im Sinne dieser Richtlinie bezeichnet der Ausdruck

- „konventionelles transeuropäisches Eisenbahnsystem“ den in Anhang I beschriebenen Komplex, der durch die Strecken und ortsfeste Anlagen umfassenden Eisenbahninfra-

strukturen des transeuropäischen Verkehrsnetzes, die für den konventionellen Eisenbahnverkehr und den kombinierten Eisenbahnverkehr gebaut oder ausgebaut sind, und durch die für die Benutzung dieser Infrastrukturen ausgelegten Fahrzeuge gebildet wird;

- „Interoperabilität“ die Eignung des konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystems für den sicheren und durchgehenden Zugverkehr, indem den für diese Strecken erforderlichen Leistungskennwerten entsprochen wird. Diese Eignung beruht auf den gesamten ordnungsrechtlichen, technischen und betrieblichen Voraussetzungen, die zur Erfüllung der grundlegenden Anforderungen gegeben sein müssen;
- „Teilsysteme“ die in Anhang II aufgeführten Unterteilungen des konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystems. Diese Teilsysteme, für die grundlegende Anforderungen festgelegt werden müssen, sind struktureller oder funktioneller Art;
- „Interoperabilitätskomponenten“ Bauteile, Bauteilgruppen, Unterbaugruppen oder komplette Materialbaugruppen, die in ein Teilsystem eingebaut sind oder eingebaut werden sollen und von denen die Interoperabilität des konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystems direkt oder indirekt abhängt. Unter „Komponenten“ sind materielle, aber auch immaterielle Produkte wie Software zu verstehen.
- „grundlegende Anforderungen“ die Gesamtheit der in Anhang III beschriebenen Bedingungen, die das konventionelle transeuropäische Eisenbahnsystem, die Teilsysteme und die Interoperabilitätskomponenten einschließlich der Schnittstellen erfüllen müssen;
- „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;
- „technische Spezifikationen für die Interoperabilität, nachstehend ‚TSI‘ genannt,“ die Spezifikationen, die für jedes Teilsystem oder Teile davon im Hinblick auf die Erfüllung der grundlegenden Anforderungen gelten und die Interoperabilität des konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystems gewährleisten;
- „gemeinsames Gremium“ das mit der Ausarbeitung der TSI beauftragte Gremium, in dem die Betreiber der Infrastruktur, die Eisenbahnunternehmen und die Industrie vertreten sind; „Betreiber der Infrastruktur“ bezeichnet die in den Artikeln 3 und 7 der Richtlinie 91/440/EWG genannten Betreiber;
- „benannte Stellen“ die Stellen, die damit betraut sind, die Konformität oder die Gebrauchstauglichkeit der Interoperabilitätskomponenten zu bewerten oder das EG-Prüfverfahren für Teilsysteme durchzuführen;

- j) „Eckwerte“ alle ordnungsrechtlichen, technischen oder betrieblichen Bedingungen, die für die Interoperabilität von kritischer Bedeutung sind und vor der Ausarbeitung von TSI-Entwürfen durch das gemeinsame Gremium Gegenstand einer Entscheidung nach dem Verfahren des Artikels 21 Absatz 2 sein müssen;
- k) „Sonderfall“ jeden Teil des konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystems, der in den TSI besonderer Vorkehrungen vorübergehender oder endgültiger Art bedarf, da geographische, topographische, städtebauliche oder die Kohärenz mit dem bestehenden System betreffende Zwänge vorliegen. Hierzu können insbesondere die Fälle von Eisenbahnstrecken und -netzen zählen, die vom Netz des übrigen Gebiets der Gemeinschaft abgeschnitten sind, das Lichtraumprofil, die Spurweite oder der Gleisabstand sowie Fahrzeuge ausschließlich für den lokal oder regional begrenzten Einsatz oder ausschließlich für historische Zwecke und Fahrzeuge aus Drittländern oder mit Zielort in Drittländern, sofern diese die Grenze zwischen zwei Mitgliedstaaten nicht queren.
- l) „Umrüstung“ umfangreiche Arbeiten zur Änderung eines Teilsystems oder eines Teils davon, die eine neue Inbetriebnahmegenehmigung im Sinne von Artikel 14 Absatz 1 erforderlich machen;
- m) „Erneuerung“ umfangreiche Arbeiten zum Ersatz eines Teilsystems oder eines Teils davon, die eine neue Inbetriebnahmegenehmigung im Sinne von Artikel 14 Absatz 1 erforderlich machen;
- n) „vorhandenes Eisenbahnsystem“ den Komplex, der durch die Strecken und ortsfeste Anlagen umfassenden Eisenbahninfrastrukturen des vorhandenen Eisenbahnnetzes und durch die auf diesen Infrastrukturen verkehrenden Fahrzeuge jeglicher Kategorie und Herkunft gebildet wird.

Artikel 3

- (1) Diese Richtlinie enthält für jedes Teilsystem die Bestimmungen über Interoperabilitätskomponenten, Schnittstellen und Verfahren sowie die Bedingungen für die Gesamtkohärenz des konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystems, die zur Verwirklichung der Interoperabilität erforderlich sind.
- (2) Diese Richtlinie gilt unbeschadet anderer einschlägiger Gemeinschaftsbestimmungen. Im Fall der Interoperabilitätskomponenten einschließlich der Schnittstellen kann es jedoch zur Erfüllung der grundlegenden Anforderungen dieser Richtlinie erforderlich sein, auf eigens hierzu festgelegte europäische Spezifikationen zurückzugreifen.

Artikel 4

- (1) Das konventionelle transeuropäische Eisenbahnsystem, die Teilsysteme und die Interoperabilitätskomponenten einschließlich der Schnittstellen 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. Falls notwendig, insbesondere zur getrennten Behandlung von Kategorien von Strecken, Knotenpunkten oder Fahrzeugen oder zur Lösung bestimmter Interoperabilitätsprobleme, kann ein Teilsystem Gegenstand mehrerer TSI sein. In diesem Fall gelten die Bestimmungen dieses Artikels auch für den betreffenden Teil des Teilsystems.
- (2) Die Teilsysteme müssen mit den TSI übereinstimmen; diese Übereinstimmung ist während der Verwendung jedes Teilsystems ständig aufrechtzuerhalten.
- (3) In jeder TSI werden, soweit dies für die Verwirklichung der in Artikel 1 genannten Ziele erforderlich ist,
- der jeweilige Geltungsbereich (Teil des Netzes oder der Fahrzeuge gemäß Anhang I; Teilsystem oder Teile davon gemäß Anhang II) angegeben;
 - für das betreffende Teilsystem und seine Schnittstellen mit anderen Teilsystemen die grundlegenden Anforderungen genannt;
 - die funktionellen und technischen Spezifikationen festgelegt, denen das Teilsystem und seine Schnittstellen mit anderen Teilsystemen entsprechen muss. Erforderlichenfalls können die Spezifikationen je nach Einsatz des Teilsystems, zum Beispiel in Abhängigkeit von den in Anhang I vorgesehenen Kategorien von Strecken, Knotenpunkten und/oder Fahrzeugen voneinander abweichen;
 - die Interoperabilitätskomponenten und Schnittstellen bestimmt, die Gegenstand von europäischen Spezifikationen sowie dazugehörigen europäischen Normen sein müssen, die zur Verwirklichung der Interoperabilität des konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystems erforderlich sind;
 - für jeden in Betracht kommenden Fall die Verfahren zur Bewertung der Konformität oder der Gebrauchstauglichkeit angegeben. Dies umfasst insbesondere die Module gemäß dem Beschluss 93/465/EWG oder gegebenenfalls die spezifischen Verfahren, die entweder zur Konformitätsbewertung oder zur Gebrauchstauglichkeitsbewertung der Interoperabilitätskomponenten sowie zur EG-Prüfung der Teilsysteme verwendet werden müssen.

- f) die Strategie zur Umsetzung der TSI angeben. Insbesondere sind die zu erreichenden Etappen festzulegen, damit sich schrittweise ein Übergang vom gegebenen Zustand zum Endzustand, in dem die TSI allgemein eingehalten werden, ergibt.
- g) für das betreffende Personal die Bedingungen in Bezug auf die berufliche Qualifikation sowie die Arbeitshygiene und Sicherheit am Arbeitsplatz, die für den Betrieb und die Wartung des betreffenden Teilsystems sowie für die Umsetzung der TSI erforderlich sind, angeben.

(4) Jede TSI wird auf der Grundlage einer Prüfung des vorhandenen Teilsystems erarbeitet und gibt ein Teilsystem als Ziel an, das schrittweise und innerhalb einer angemessenen Frist erreicht werden kann. Die schrittweise Annahme von TSI und deren Einhaltung ermöglichen es auf diese Weise, die Interoperabilität des konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystems Schritt für Schritt zu verwirklichen.

(5) Die TSI wahren in geeigneter Weise die Kohärenz des im jeweiligen Mitgliedstaat vorhandenen Eisenbahnsystems. Zu diesem Zweck können für jede TSI Sonderfälle sowohl hinsichtlich der Infrastruktur als auch hinsichtlich der Fahrzeuge vorgesehen werden; dem Lichtraumprofil, der Spurweite oder dem Gleisabstand und den Wagen aus Drittländern oder mit Zielort in Drittländern ist besondere Aufmerksamkeit zu schenken. Für jeden Sonderfall sind in der TSI die Einzelheiten der Anwendung der in Absatz 3 Buchstaben c bis g genannten TSI-Bestimmungen anzugeben.

(6) Die TSI stehen den Entscheidungen der Mitgliedstaaten über die Nutzung der Infrastrukturen für den Verkehr von Fahrzeugen, die nicht unter die TSI fallen, nicht entgegen.

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 *Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften* veröffentlicht.

(2) Das gemeinsame Gremium wird nach dem Verfahren des Artikels 21 Absatz 2 bestimmt. Es beachtet die Regeln nach Anhang VIII. Falls das gemeinsame Gremium diese Regeln nicht mehr einhält oder nicht über die notwendige Kompetenz für die Erarbeitung einer bestimmten TSI verfügt, wird ein anderer Beauftragter nach demselben Verfahren bestimmt. Im letztgenannten Fall ist das gemeinsame Gremium an den Arbeiten des anderen Beauftragten zu beteiligen.

(3) Das gemeinsame Gremium oder gegebenenfalls der betreffende Beauftragte 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.

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

Als Erstes bestimmt das gemeinsame Gremium die Eckwerte der betreffenden TSI und die Schnittstellen mit den anderen Teilsystemen sowie jeden gegebenenfalls erforderlichen Sonderfall. Für jeden dieser Eckwerte und jede dieser Schnittstellen werden die vorteilhaftesten Alternativlösungen zusammen mit den technischen und wirtschaftlichen Begründungen vorgelegt. Es wird eine Entscheidung nach dem Verfahren des Artikels 21 Absatz 2 getroffen; erforderlichenfalls sind Sonderfälle zu berücksichtigen.

Das gemeinsame Gremium erarbeitet daraufhin den TSI-Entwurf unter Zugrundelegung dieser Eckwerte. Gegebenenfalls berücksichtigt das gemeinsame Gremium den technischen Fortschritt, bereits durchgeführte Normungsarbeiten, die Arbeit bereits eingesetzter Arbeitsgruppen und anerkannte Forschungsarbeiten. Eine Gesamtbewertung der absehbaren Kosten und des absehbaren Nutzens der Anwendung der TSI wird zusammen mit dem TSI-Entwurf vorgelegt; in dieser Bewertung sind die zu erwartenden Auswirkungen auf alle betroffenen Betreiber und Wirtschaftsbeteiligten anzugeben.

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

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

(7) Bei der Annahme jeder TSI wird der Zeitpunkt für das Inkrafttreten dieser TSI nach dem Verfahren des Artikels 21 Absatz 2 festgelegt. Wenn aus Gründen der technischer Kompatibilität mehrere Teilsysteme gleichzeitig in Betrieb genommen werden müssen, müssen die Termine für das Inkrafttreten der entsprechenden TSI miteinander übereinstimmen.

(8) Die Auffassung der Benutzer hinsichtlich der Merkmale, die unmittelbare Auswirkungen auf die Bedingungen für die Nutzung der Teilsysteme durch diese Benutzer haben, wird bei der Ausarbeitung und Überarbeitung der TSI berücksichtigt.

Zu diesem Zweck konsultiert das gemeinsame Gremium oder gegebenenfalls der betreffende Beauftragte während der Ausarbeitung oder Überarbeitung der TSI die Benutzerverbände und -organisationen.

Das gemeinsame Gremium fügt dem TSI-Entwurf einen Bericht mit den Ergebnissen dieser Konsultation bei.

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

(9) Die Auffassung der Sozialpartner hinsichtlich der in Artikel 5 Absatz 3 Buchstabe g genannten Bedingungen wird bei der Ausarbeitung und Überarbeitung der TSI berücksichtigt.

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

Die Sozialpartner werden im Rahmen des „Ausschusses für den sektoralen Dialog“ gehört, der mit dem Beschluss 98/500/EG der Kommission⁽¹⁾ eingesetzt wurde.

Die Sozialpartner geben ihre Stellungnahme innerhalb von drei Monaten ab.

Artikel 7

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

- a) bei Vorhaben, die den Neubau einer Strecke oder die Umrüstung einer bestehenden Strecke betreffen, oder bei den von Artikel 1 Absatz 1 erfassten Bestandteilen, die zum Zeitpunkt der Veröffentlichung der TSI in einem fortgeschrittenen Entwicklungsstadium oder Gegenstand eines in der Durchführung befindlichen Vertrages sind;
- b) bei Vorhaben, die die Erneuerung oder die Umrüstung einer bestehenden Strecke betreffen, falls das Lichtraumprofil, die Spurweite, der Gleisabstand oder die elektrische Spannung dieser TSI mit den Werten der vorhandenen Strecke unvereinbar sind;
- c) bei Vorhaben, die den Neubau einer Strecke oder die Erneuerung bzw. die Umrüstung einer bestehenden Strecke betreffen, die im Gebiet des betreffenden Mitgliedstaats durchgeführt werden, wenn dessen Eisenbahnnetz ein Binnennetz ist oder durch das Meer vom Eisenbahnnetz der übrigen Gemeinschaft abgeschnitten ist;
- d) bei Vorhaben, die die Erneuerung, die Erweiterung oder die Umrüstung einer bestehenden Strecke betreffen, wenn die Anwendung dieser TSI die wirtschaftliche Lebensfähigkeit des Vorhabens und/oder die Kohärenz des Eisenbahnsystems des Mitgliedstaats beeinträchtigt;

- e) wenn die Bedingungen für eine rasche Wiederherstellung des Netzes nach einem Unfall oder einer Naturkatastrophe eine teilweise oder vollständige Anwendung der entsprechenden TSI wirtschaftlich oder technisch nicht erlauben;
- f) bei Wagen aus Drittländern oder mit Zielort in Drittländern, deren Spurweite sich vom Haupteisenbahnnetz der Gemeinschaft unterscheidet.

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

KAPITEL III

Interoperabilitätskomponenten

Artikel 8

Die Mitgliedstaaten treffen alle gebotenen Maßnahmen, damit die Interoperabilitätskomponenten

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

Diese Bestimmungen stehen einem Inverkehrbringen dieser Komponenten für andere Anwendungen nicht entgegen.

Artikel 9

Die Mitgliedstaaten dürfen in ihrem Hoheitsgebiet das Inverkehrbringen von Interoperabilitätskomponenten zur Verwendung im konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystem nicht unter Berufung auf diese Richtlinie verbieten, beschränken oder behindern, wenn diese Komponenten den Bestimmungen dieser Richtlinie entsprechen. Insbesondere dürfen sie keine Prüfungen vorschreiben, die bereits im Rahmen des Verfahrens zur Ausstellung der EG-Konformitäts- oder Gebrauchstauglichkeitserklärung gemäß Anhang IV erfolgt sind.

⁽¹⁾ Beschluss 98/500/EG der Kommission vom 20. Mai 1998 über die Einsetzung von Ausschüssen für den sektoralen Dialog zur Förderung des Dialogs zwischen den Sozialpartnern auf europäischer Ebene (ABl. L 255 vom 12.8.1998, S. 27).

Artikel 10

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

(2) Die Konformität einer Interoperabilitätskomponente mit den sie betreffenden grundlegenden Anforderungen und gegebenenfalls ihre Gebrauchstauglichkeit werden anhand der von der entsprechenden TSI vorgesehenen Bedingungen, einschließlich der einschlägigen europäischen Spezifikationen, sofern solche vorhanden sind, festgestellt.

(3) Die Fundstellen der europäischen Spezifikationen werden im *Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften* veröffentlicht und sind in der entsprechenden TSI anzugeben. Bei einer Änderung der TSI sind die nach Erlass der TSI publizierten europäischen Spezifikationen, die die zu ändernden TSI betreffen, zu berücksichtigen.

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

(5) Liegen vor der Herausgabe einer TSI keine europäischen Spezifikationen vor, so übermitteln die Mitgliedstaaten unbeschadet des Artikels 20 Absatz 5 den anderen Mitgliedstaaten und der Kommission ein Verzeichnis der für die Anwendung der grundlegenden Anforderungen gebräuchlichen Normen und technischen Spezifikationen. Diese Übermittlung erfolgt bis zum 20. April 2002.

(6) Ist eine europäische Spezifikation zum Zeitpunkt der Annahme einer TSI noch nicht verfügbar und ist die Einhaltung dieser Spezifikation eine unabdingbare Voraussetzung für die Gewährleistung der Interoperabilität, so kann die TSI auf die verfügbare am weitesten fortgeschrittene Entwurfsfassung der einzuhaltenden europäischen Spezifikation verweisen oder übernimmt diesen Entwurf vollständig oder in Teilen.

Article 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 98/34/EG⁽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.

⁽¹⁾ Richtlinie 98/34/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 22. Juni 1998 über ein Informationsverfahren auf dem Gebiet der Normen und technischen Vorschriften und der Vorschriften für die Dienste der Informationsgesellschaft (ABl. L 204 vom 21.7.1998, S. 37). Geändert durch die Richtlinie 98/48/EG (ABl. L 217 vom 5.8.1998, S. 18).

Artikel 12

(1) Stellt ein Mitgliedstaat fest, dass eine Interoperabilitätskomponente, für die eine EG-Konformitäts- oder Gebrauchstauglichkeitserklärung vorliegt und die in Verkehr gebracht worden ist und die bestimmungsgemäß verwendet wird, die Einhaltung der grundlegenden Anforderungen zu beeinträchtigen droht, 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

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

(2) Die Kommission konsultiert die betroffenen Parteien umgehend. 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.

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) Die Konformität oder Gebrauchstauglichkeit einer Interoperabilitätskomponente wird 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 unberechtigterweise 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

(1) Jeder Mitgliedstaat entscheidet über die Genehmigung für die Inbetriebnahme von strukturellen Teilsystemen, die Bestandteil des konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystems sind und in seinem Hoheitsgebiet installiert oder 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 werden, dass die einschlägigen grundlegenden Anforderungen erfüllt werden, wenn sie in das konventionelle transeuropäische Eisenbahnsystem einbezogen werden. Insbesondere überprüfen sie die Kohärenz dieser Teilsysteme mit dem System, in das sie sich einfügen.

(2) Es obliegt jedem Mitgliedstaat, bei der Inbetriebnahme und anschließend regelmäßig zu prüfen, dass diese Teilsysteme gemäß den sie betreffenden grundlegenden Anforderungen betrieben und instandgehalten werden.

(3) Bei einer Erneuerung oder Umrüstung reicht der Infrastrukturbetreiber bzw. das Eisenbahnunternehmen bei dem jeweiligen Mitgliedstaat ein Dossier mit der Beschreibung des Projekts ein. Der Mitgliedstaat prüft dieses Dossier und entscheidet unter Berücksichtigung der in der anzuwendenden TSI aufgeführten Umsetzungsstrategie, ob der Arbeitsumfang die Notwendigkeit einer neuen Inbetriebnahmegenehmigung im Sinne dieser Richtlinie rechtfertigt. Diese Inbetriebnahmegenehmigung ist immer dann erforderlich, wenn durch die geplanten Arbeiten die Gefahr einer Beeinträchtigung des Sicherheitsniveaus besteht.

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 konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystems sind, nicht unter Berufung auf diese Richtlinie verbieten, beschränken oder behindern, wenn diese den grundlegenden Anforderungen entsprechen. Insbesondere dürfen sie keine Prüfungen vorschreiben, die bereits im Rahmen des Verfahrens zur Ausstellung der EG-Prüferklärung gemäß Anhang V erfolgt sind.

Artikel 16

(1) Die Mitgliedstaaten gehen davon aus, dass strukturelle Teilsysteme, die Bestandteil des konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystems 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 konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystems ist, wird im Hinblick auf die Erfüllung der grundlegenden Anforderungen anhand der TSI überprüft, sofern es solche gibt.

(3) Vor Herausgabe der TSI übermitteln die Mitgliedstaaten den anderen Mitgliedstaaten und der Kommission für jedes Teilsystem ein Verzeichnis der für die Anwendung der grundlegenden Anforderungen gebräuchlichen technischen Vorschriften. Diese Übermittlung erfolgt bis zum 20. April 2002.

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 gemäß Anhang VI 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. Er umfasst auch die Prüfung der Schnittstellen des betreffenden Teilsystems mit dem System, dessen Teil es bildet, und zwar auf der Grundlage der in der jeweiligen TSI und in den in Artikel 24 vorgesehenen Registern verfügbaren Informationen.

(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, Betrieb 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 und die zuvor von der Kommission erteilte Kennnummer an. 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 unverzüglich die Kommission und die übrigen Mitgliedstaaten.

(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 den Artikeln 21 und 22 durchgeführt.

KAPITEL VI

Ausschuss und Arbeitsprogramm*Artikel 21*

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

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

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

(3) Der Ausschuss gibt sich eine Geschäftsordnung.

Artikel 22

Ab Inkrafttreten dieser Richtlinie kann der Ausschuss alle Fragen behandeln, die die Interoperabilität des konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystems betreffen, einschließlich Fragen in Bezug auf die Interoperabilität zwischen dem transeuropäischen Eisenbahnsystem und dem von Drittländern.

Artikel 23

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

- a) Die erste Gruppe von TSI betrifft folgende Aspekte: Zugsteuerung, Zugsicherung und Signalgebung; Telematikanwendungen für den Güterverkehr; Verkehrsbetrieb und Verkehrssteuerung (einschließlich Qualifikation des Personals für den grenzüberschreitenden Verkehr unter Einhaltung der in den Anhängen II und III festgelegten Kriterien); Güterwagen; von Fahrzeugen und Infrastruktur ausgehende Lärmemissionen.

Für die Fahrzeuge gilt, dass zuerst diejenigen entwickelt werden, die für den internationalen Verkehr bestimmt sind.

- b) Ferner sind je nach Mittelausstattung der Kommission und des gemeinsamen Gremiums folgende Aspekte zu behandeln: Telematikanwendungen für den Personenverkehr, Instandhaltung unter besonderer Berücksichtigung der Sicherheit, Personenwagen, Triebfahrzeuge und Triebwagenzüge, Infrastruktur, Energie, Luftverschmutzung.

Für die Fahrzeuge gilt, dass zuerst diejenigen entwickelt werden, die für den internationalen Verkehr bestimmt sind.

- c) Auf Antrag der Kommission, eines Mitgliedstaats oder des gemeinsamen Gremiums kann der Ausschuss nach dem Verfahren des Artikels 21 Absatz 2 beschließen, unbeschadet der oben genannten Rangfolge eine TSI für einen zusätzlichen Aspekt auszuarbeiten, sofern diese ein in Anhang II genanntes Teilsystem betrifft.

(2) Der Ausschuss gibt sich nach dem Verfahren des Artikels 21 Absatz 2 ein Arbeitsprogramm, das sich nach der vorstehend in Absatz 1 genannten Rangfolge und den sonstigen ihm mit dieser Richtlinie übertragenen Aufgaben richtet.

Die unter die erste Gruppe nach Absatz 1 Buchstabe a fallenden TSI werden bis zum 20. April 2004 ausgearbeitet.

(3) Das Arbeitsprogramm umfasst insbesondere folgende Stufen:

- a) Benennung des gemeinsamen Gremiums;
- b) ausgehend von einem Entwurf des gemeinsamen Gremiums Ausarbeitung einer repräsentativen Architektur des konventionellen Eisenbahnsystems auf der Grundlage des Verzeichnisses der Teilsysteme (Anhang II), mit der die Kohärenz zwischen den TSI gewährleistet werden kann; diese Architektur muss insbesondere die verschiedenen Bestandteile des Systems sowie deren Schnittstellen umfassen; sie dient als Bezugsrahmen für die Abgrenzung der Anwendungsbereiche jeder TSI;

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

KAPITEL VII

Infrastruktur- und Fahrzeugregister*Artikel 24*

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

(2) Ein Exemplar dieser Register wird den betreffenden Mitgliedstaaten und dem gemeinsamen Gremium übermittelt und muss der Öffentlichkeit zugänglich gemacht werden.

KAPITEL VIII

Übergangsbestimmungen*Artikel 25*

(1) Das gemeinsame Gremium entwickelt anhand der von den Mitgliedstaaten nach Artikel 10 Absatz 5 und Artikel 16 Absatz 3 übermittelten Angaben sowie der technischen Unterlagen der entsprechenden Fachkreise und des Wortlauts der einschlägigen internationalen Übereinkünfte den Entwurf eines Bezugsrahmens für die technischen Vorschriften zur Gewährleistung des gegenwärtigen Grades an Interoperabilität des konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystems. Der Ausschuss prüft diesen Entwurf und entscheidet, ob er bis zum Erlass der TSI als Bezugsrahmen dienen kann.

(2) Nach Annahme des Bezugsrahmens unterrichten die Mitgliedstaaten den Ausschuss über ihre Absichten in Bezug auf den Erlass innerstaatlicher Vorschriften oder über die Entwicklung von Projekten in ihrem Hoheitsgebiet, die vom Bezugsrahmen abweichen.

KAPITEL IX

Schlussbestimmungen

Artikel 26

Entscheidungen aufgrund dieser Richtlinie über die Konformitäts- oder Gebrauchstauglichkeitsbewertung von Interoperabilitätskomponenten, die Prüfung von Teilsystemen, die Bestandteil des konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystems 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 27

Die Mitgliedstaaten setzen die Rechts- und Verwaltungsvorschriften in Kraft, die erforderlich sind, um dieser Richtlinie bis zum 20. April 2003 nachzukommen; hiervon ausgenommen sind die Bestimmungen innerhalb jeder einzelnen TSI, die nach den besonderen Vorgaben jeder einzelnen TSI umgesetzt werden müssen. Die Mitgliedstaaten setzen die Kommission unverzüglich davon in Kenntnis.

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

Artikel 28

Alle zwei Jahre, erstmals jedoch am 20. April 2005 berichtet die Kommission dem Europäischen Parlament und dem Rat über die Fortschritte bei der Herbeiführung der Interoperabilität des konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystems. Dieser Bericht umfasst auch eine Analyse der Fälle nach Artikel 7.

Das gemeinsame Gremium erarbeitet und aktualisiert regelmäßig ein Instrument, das auf Anfrage eines Mitgliedstaats oder der Kommission einen Überblick über das Interoperabilitätsniveau des konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystems liefern kann. Bei diesem Instrument werden die in den Registern gemäß Artikel 24 verfügbaren Informationen verwendet.

Artikel 29

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

Artikel 30

Diese Richtlinie ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

Geschehen zu Brüssel am 19. März 2001.

*Im Namen des
Europäischen Parlaments*

Die Präsidentin

N. FONTAINE

Im Namen des Rates

Der Präsident

A. LINDH

ANHANG I

DAS KONVENTIONELLE TRANSEUROPÄISCHE EISENBAHNSYSTEM

1. INFRASTRUKTUREN

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

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

- für den Personenverkehr vorgesehene Strecken;
- für den gemischten Verkehr (Personen- und Güterverkehr) vorgesehene Strecken;
- speziell für den Güterverkehr konzipierte oder ausgebaute Strecken;
- Personenverkehrsknoten;
- Güterverkehrsknoten einschließlich Terminals für kombinierten Verkehr;
- Verbindungswege zwischen den oben genannten Bestandteilen.

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

2. FAHRZEUGE

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

- Diesel-Triebzüge oder elektrische Triebzüge;
- Diesel-Triebfahrzeuge oder elektrische Triebfahrzeuge;
- Personenwagen;
- Güterwagen, einschließlich Fahrzeuge für die Beförderung von Lastwagen.

Jede einzelne dieser Kategorien ist wie folgt zu unterteilen:

- Fahrzeuge für den grenzüberschreitenden Verkehr,
- Hierbei wird ein lokal oder regional begrenzter Einsatz oder ein Einsatz im Fernverkehr gebührend berücksichtigt.

Hierbei wird ein lokal oder regional begrenzter Einsatz oder ein Einsatz im Fernverkehr gebührend berücksichtigt.

3. KOHÄRENZ DES KONVENTIONELLEN TRANSEUROPÄISCHEN EISENBAHNSYSTEMS

Ein hochwertiger europäischer Eisenbahnverkehr setzt unter anderem eine hervorragende Kohärenz zwischen den Infrastrukturmerkmalen (im weiteren Sinne, d.h. unter Einschluss der ortsfesten Teile aller betreffenden Teilsysteme) und den Fahrzeugmerkmalen (unter Einschluss der nicht ortsfesten Teile aller betreffenden Teilsysteme) voraus. Von dieser Kohärenz hängen das Leistungs-, Sicherheits- und Qualitätsniveau sowie die Kosten der Verkehrsdienste ab.

⁽¹⁾ ABl. L 228 vom 9.9.1996, S. 1.

ANHANG II

TEILSYSTEME

1. VERZEICHNIS DER TEILSYSTEME

Für die Zwecke dieser Richtlinie wird das konventionelle transeuropäische Eisenbahnsystem wie folgt in Teilsysteme untergliedert:

a) Strukturelle Bereiche:

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

b) Funktionelle Bereiche:

- Instandhaltung
- Telematikanwendungen für den Personen- und Güterverkehr

2. BESCHREIBUNG DER TEILSYSTEME

Für jedes Teilsystem oder jeden Teil von Teilsystemen wird vom gemeinsamen Gremium bei der Erarbeitung des entsprechenden TSI-Entwurfs die Liste der mit der Interoperabilität verbundenen Elemente und Aspekte vorgeschlagen.

Unbeschadet der Festlegung dieser Aspekte oder der Interoperabilitätskomponenten und unbeschadet der Reihenfolge, in der die Teilsysteme in die TSI einbezogen werden, umfassen die Teilsysteme insbesondere:

2.1. Infrastruktur

Gleise, Weichen, Kunstbauten (Brücken, Tunnel usw.), zugehörige Infrastruktur in den Bahnhöfen (Bahnsteige, Zugangsbereiche unter Berücksichtigung der Bedürfnisse von Personen mit eingeschränkter Mobilität usw.), Sicherheits- und Schutzausrüstung.

2.2. Energie

Elektrifizierungssystem, Oberleitungen und Stromabnahmeeinrichtungen.

2.3. Zugsteuerung, Zugsicherung und Signalgebung

Alle erforderlichen Ausrüstungen zur Gewährleistung der Sicherheit, Steuerung und Kontrolle der Bewegung von Zügen, die zum Verkehr im Netz zugelassen sind.

2.4. Verkehrsbetrieb und Verkehrssteuerung

Verfahren und zugehörige Ausrüstungen, die eine kohärente Ausnützung der verschiedenen strukturellen Teilsysteme erlauben, und zwar sowohl im Normalbetrieb als auch bei Betriebsstörungen, einschließlich insbesondere der Zugführung, der Planung und der Abwicklung des Verkehrsbetriebs.

Die Gesamtheit der erforderlichen beruflichen Qualifikationen für die Durchführung von grenzüberschreitenden Verkehrsdiensten.

2.5. Telematikanwendungen

Dieses Teilsystem umfasst im Einklang mit Anhang I zwei Teile:

- a) die Anwendungen im Personenverkehr, einschließlich der Systeme zur Information der Fahrgäste vor und während der Fahrt, Buchungssysteme, Zahlungssysteme, Reisegepäckabfertigung, Anschlüsse zwischen Zügen und zwischen der Eisenbahn und anderen Verkehrsträgern;
- b) die Anwendungen im Güterverkehr, einschließlich der Informationssysteme (Verfolgung der Güter und der Züge in Echtzeit), Rangier- und Zugbildungssysteme, Buchungssysteme, Zahlungs- und Fakturierungssysteme, Anschlüsse zu anderen Verkehrsträgern, Erstellung elektronischer Begleitdokumente.

2.6. Fahrzeuge

Struktur, System der Zugsteuerung und Zugsicherung sowie die dazugehörigen Einrichtungen des Zuges, Traktions- und Energieumwandlungseinrichtungen, Bremsanlagen, Kupplungen, Laufwerk (Drehgestelle, Achsen) und Aufhängung, Türen, Mensch-Maschine-Schnittstellen (Zugführer, Fahrpersonal, Fahrgäste unter Berücksichtigung der Bedürfnisse von Personen mit eingeschränkter Mobilität), aktive und passive Sicherheitseinrichtungen, für die Gesundheit der Fahrgäste und des Fahrpersonals erforderliche Einrichtungen.

2.7. Instandhaltung

Verfahren, zugehörige Ausrüstungen, logistische Instandhaltungseinrichtungen, Reserven zur Durchführung vorgeschriebener Instandsetzungsarbeiten und vorbeugender Instandhaltung im Hinblick auf die Gewährleistung der Interoperabilität des Eisenbahnsystems und der erforderlichen Leistungsfähigkeit.

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 für das Rad-Schiene-System 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 der 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 das sichere Funktionieren der Einrichtungen oder die Gesundheit und Sicherheit der Benutzer nicht beeinträchtigt werden, 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 gesundheitsschädliche 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 konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystems 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.
- 1.4.4. Beim Betrieb des konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystems müssen die vorgeschriebenen Lärmgrenzen eingehalten werden.

- 1.4.5. Der Betrieb des konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystems darf in normalem Instandhaltungszustand für die in der Nähe des Fahrwegs gelegenen Einrichtungen und Bereiche keine unzulässigen Bodenschwingungen verursachen.

1.5. Technische Kompatibilität

Die technischen Merkmale der Infrastrukturen und ortsfesten Anlagen müssen untereinander und mit denen der Züge, die im konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystem 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 oder deren unbefugtes Betreten zu verhindern.

Es müssen Vorkehrungen getroffen werden, um die Gefahren für Personen, besonders bei der Durchfahrt der Züge 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. Energie

2.2.1. Sicherheit

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

2.2.2. Umweltschutz

Der Betrieb der Energieversorgungsanlagen (elektrisch oder thermisch) darf keine über die festgelegten Grenzwerte hinausgehenden Umweltbelastungen verursachen.

2.2.3. Technische Kompatibilität

Die Energieversorgungssysteme (elektrisch oder thermisch) müssen

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

2.3. Zugsteuerung, Zugsicherung und Signalgebung

2.3.1. Sicherheit

Die Anlagen und Verfahren der Zugsteuerung und Zugsicherung und der Signalgebung müssen einen Zugverkehr entsprechend den Sicherheitsvorgaben für das Netz ermöglichen. Die Zugsteuerungs-, Zugsicherungs- und Signalgebungssysteme sollten weiterhin den sicheren Verkehr von Zügen ermöglichen, deren Weiterfahrt unter vorgegebenen Einschränkungen gestattet ist.

2.3.2. Technische Kompatibilität

Alle neuen Infrastruktureinrichtungen und alle neuen Fahrzeuge, 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 Zugsicherung und die Signalgebung müssen unter den vorgegebenen Bedingungen einen flüssigen Betrieb im konventionellen trans-europäischen Eisenbahnsystem 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 Führerandräume 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 Zugführer zu melden, und dem Zugbegleitpersonal ermöglichen, sich mit dem Zugführer 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 Lautsprecheranlage ausgestattet sein, damit das Fahrpersonal und das Personal in den Betriebsleitstellen Mitteilungen an die Reisenden durchgeben können.

2.4.2. Zuverlässigkeit und Betriebsbereitschaft

Laufwerk, Traktionseinrichtungen, 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.

Bei elektrischem Antrieb müssen die Stromabnahmeeinrichtungen den Zugverkehr mit den Stromsystemen des konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystems ermöglichen.

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

2.5. **Instandhaltung**

2.5.1. Gesundheit und Sicherheit

Die technischen Anlagen und Arbeitsverfahren in den Instandhaltungswerken müssen den sicheren Betrieb des betreffenden Teilsystems gewährleisten, und sie dürfen keine Gefahr für Gesundheit und Sicherheit darstellen.

2.5.2. Umweltschutz

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

2.5.3. Technische Kompatibilität

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

2.6. **Verkehrsbetrieb und Verkehrssteuerung**

2.6.1. Sicherheit

Die Angleichung der Betriebsvorschriften der Netze und die Qualifikation der Zugführer und des Fahrpersonals und des Personals der Leitstellen müssen einen sicheren Betrieb gewährleisten, wobei die unterschiedlichen Anforderungen für den grenzüberschreitenden Verkehr und den Inlandsverkehr zu berücksichtigen sind.

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

2.6.2. Zuverlässigkeit und Betriebsbereitschaft

Die Art und Häufigkeit der Instandhaltungsarbeiten, die Ausbildung und Qualifikation des Instandhaltungspersonals und des Personals der Prüfstellen sowie das von den betreffenden Betreibern eingerichtete Qualitätssicherungssystem in den Prüfstellen und Instandhaltungswerken müssen ein hohes Niveau der Zuverlässigkeit und Betriebsbereitschaft gewährleisten.

2.6.3. Technische Kompatibilität

Die Angleichung der Betriebsvorschriften der Netze und die Qualifikation der Zugführer, des Fahrpersonals und des Personals der Betriebsleitstellen müssen einen effizienten Betrieb des konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystems gewährleisten, wobei die unterschiedlichen Anforderungen für den grenzüberschreitenden Verkehr und den Inlandsverkehr zu berücksichtigen sind.

2.7. Telematikanwendungen im Personen- und Güterverkehr

2.7.1. Technische Kompatibilität

Die grundlegenden Anforderungen für den Bereich der Telematikanwendungen, die eine Mindestqualität der Dienstleistung für die Reisenden und die Güterverkehrskunden gewährleisten, betreffen insbesondere die technische Kompatibilität.

Bei diesen Anwendungen ist sicherzustellen,

- dass die Datenbanken, die Software und die Datenübertragungsprotokolle so erstellt werden, dass ein möglichst vielfältiger Datenaustausch zwischen verschiedenen Anwendungen und zwischen verschiedenen Betreibern gewährleistet ist, wobei vertrauliche Geschäftsdaten hiervon ausgeschlossen sind,
- dass die Benutzer einen leichten Zugriff zu den Informationen haben.

2.7.2. Zuverlässigkeit und Betriebsbereitschaft

Die Methoden der Nutzung, Verwaltung, Aktualisierung und Pflege dieser Datenbanken, Software und Datenübertragungsprotokolle müssen die Effizienz der Systeme und die Leistungsqualität gewährleisten.

2.7.3. Gesundheit

Die Benutzerschnittstellen dieser Systeme müssen den Mindestregeln für Ergonomie und Gesundheitsschutz entsprechen.

2.7.4. Sicherheit

Im Hinblick auf die Speicherung oder Übertragung sicherheitsrelevanter Daten ist für angemessene Integrität und Zuverlässigkeit zu sorgen.

ANHANG IV

KONFORMITÄT UND GEBRAUCHSTAUGLICHKEIT DER INTEROPERABILITÄTSKOMPONENTEN

1. INTEROPERABILITÄTSKOMPONENTEN

Die EG-Erklärung gilt für die Interoperabilitätskomponenten, die gemäß Artikel 3 für die Interoperabilität des konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystems 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 nicht nur in der Eisenbahntechnik verwendet werden, aber besondere Leistungskennwerte 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

- entweder die Bewertung der Konformität einer einzelnen Interoperabilitätskomponente für sich betrachtet mit den einschlägigen technischen Spezifikationen durch eine oder mehrere benannte Stellen;
- oder die Bewertung bzw. Beurteilung der Gebrauchstauglichkeit einer einzelnen Interoperabilitätskomponente durch eine oder mehrere benannte Stellen, wobei diese Komponente in ihrer eisenbahntechnischen Umgebung und — insbesondere dann, wenn Schnittstellen betroffen sind — anhand der technischen Spezifikationen, vor allem funktioneller Art, 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 vorgesehenen Module nach Maßgabe der 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 der Firma des Herstellers oder des Fertigungsbetriebs);
- Beschreibung der Interoperabilitätskomponente (Marke, Typ usw.);

-
- Angabe des Verfahrens, das zur Erklärung der Konformität oder 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 zur Ausstellung 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 rechtsverbindlich handeln kann.
-

ANHANG V

EG-PRÜFERKLÄRUNG FÜR TEILSYSTEME

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

PRÜFVERFAHREN FÜR TEILSYSTEME

1. EINLEITUNG

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 übereinstimmt

2. STUFEN

Die Prüfung des Teilsystems umfasst folgende Stufen:

- Gesamtkonzeption;
- Bau des Teilsystems, d. h. insbesondere Tiefbauarbeiten, Montage der Komponenten und Abstimmung des gesamten Teilsystems;
- Abnahmeprüfung des fertig gestellten Teilsystems.

3. BESCHEINIGUNG

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. TECHNISCHES DOSSIER

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 das Projekt 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 Nummern 5.3 und 5.4.

5. ÜBERWACHUNG

- 5.1. Der Zweck der EG-Überwachung besteht darin, sich zu vergewissern, dass die sich aus dem technischen Dossier ergebenden Pflichten bei der Verwirklichung des Teilsystems erfüllt wurden.

- 5.2. Der benannten Stelle, die mit der Prüfung der Ausführung 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 der Ausführung 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. HINTERLEGUNG

Das vollständige Dossier im Sinne von Nummer 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 beigefügt, die der Auftraggeber an die Aufsichtsbehörde des betreffenden Mitgliedstaats richtet.

Der Auftraggeber bewahrt während der gesamten Lebensdauer des Teilsystems ein Exemplar des Dossiers auf. Das Dossier wird anderen Mitgliedstaaten auf Verlangen übermittelt.

7. VERÖFFENTLICHUNG

Jede benannte Stelle veröffentlicht regelmäßig einschlägige Informationen über

- die eingegangenen Anträge auf EG-Prüfung;
- die ausgestellten Konformitätsbescheinigungen;
- die verweigerten Konformitätsbescheinigungen.

8. SPRACHE

Die Unterlagen und der Schriftwechsel im Zusammenhang mit den EG-Prüfverfahren 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 MINDESKRITERIEN FÜR DIE BENENNUNG 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 Prüfungen verfügen.
 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) in Bezug auf alle Informationen, von denen es bei der Durchführung seiner Aufgaben im Rahmen dieser Richtlinie oder einer innerstaatlichen Vorschrift zur Umsetzung dieser Richtlinie Kenntnis erlangt, durch das Berufsgeheimnis gebunden.
-

ANHANG VIII

ALLGEMEINE REGELN FÜR DAS GEMEINSAME GREMIUM

1. Das gemeinsame Gremium übt seine Tätigkeiten gemäß den allgemeinen Normungsverfahren der Gemeinschaft in offener und transparenter Weise und auf der Grundlage des Konsenses und der Unabhängigkeit von Partikularinteressen aus. Dazu muss jeder Wirtschaftsbeteiligte der drei Kategorien (Infrastrukturbetreiber, Eisenbahnunternehmen, Industrie), die das gemeinsame Gremium repräsentiert, in der Lage sein, im Rahmen der Ausarbeitung der TSI gemäß der Geschäftsordnung des gemeinsamen Gremiums und vor Fertigstellung des TSI-Entwurfs durch das gemeinsame Gremium eine Stellungnahme abzugeben.
 2. Falls das gemeinsame Gremium nicht über die notwendige Kompetenz für die Erarbeitung des Entwurfs einer bestimmten TSI verfügt, setzt es die Kommission unverzüglich davon in Kenntnis.
 3. Das gemeinsame Gremium setzt die erforderlichen Arbeitsgruppen für die Erarbeitung der TSI-Entwürfe ein. Diese müssen eine flexible und effiziente Struktur aufweisen. Zu diesem Zweck wird die Zahl der Sachverständigen begrenzt. Die Infrastrukturbetreiber und Eisenbahnunternehmen einerseits sowie die Industrie andererseits sind ausgewogen vertreten; hierbei ist auf ein ausgewogenes Verhältnis zwischen den Nationalitäten zu achten. Sachverständige aus Drittländern können in den Arbeitsgruppen als Beobachter teilnehmen.
 4. Etwaige Schwierigkeiten, die sich hinsichtlich dieser Richtlinie ergeben und von den Arbeitsgruppen des gemeinsamen Gremiums nicht gelöst werden können, sind unverzüglich der Kommission zu melden.
 5. Der Kommission und dem in Artikel 21 genannten Ausschuss sind alle Arbeitsunterlagen zu übermitteln, die für die Verfolgung der Arbeiten des gemeinsamen Gremiums erforderlich sind.
 6. Das gemeinsame Gremium ergreift alle erforderlichen Maßnahmen, um die Vertraulichkeit aller kritischen Informationen zu gewährleisten, von denen es im Rahmen seiner Tätigkeit Kenntnis erlangt.
 7. Das gemeinsame Gremium trifft alle erforderlichen Maßnahmen, damit die Beratungsergebnisse des in Artikel 21 genannten Ausschusses sowie die Empfehlungen des Ausschusses und der Kommission allen seinen Mitgliedern und allen an den Arbeitsgruppen beteiligten Sachverständigen übermittelt werden.
-

RICHTLINIE 2001/17/EG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

vom 19. März 2001

über die Sanierung und Liquidation von Versicherungsunternehmen

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION —

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaften, insbesondere auf Artikel 47 Absatz 2 und Artikel 55,

auf Vorschlag der Kommission ⁽¹⁾,

nach Stellungnahme des Wirtschafts- und Sozialausschusses ⁽²⁾,

gemäß dem Verfahren des Artikels 251 des Vertrags ⁽³⁾,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Die Erste Richtlinie 73/239/EWG des Rates vom 24. Juli 1973 zur Koordinierung der Rechts- und Verwaltungsvorschriften betreffend die Aufnahme und Ausübung der Tätigkeit der Direktversicherung (mit Ausnahme der Lebensversicherung) ⁽⁴⁾, ergänzt durch die Richtlinie 92/49/EWG ⁽⁵⁾, und die Erste Richtlinie 79/267/EWG des Rates vom 5. März 1979 zur Koordinierung der Rechts- und Verwaltungsvorschriften betreffend die Aufnahme und Ausübung der Tätigkeit der Direktversicherung (Lebensversicherung) ⁽⁶⁾, ergänzt durch die Richtlinie 92/96/EWG ⁽⁷⁾, sehen eine einzige Zulassung vor, die einem Versicherungsunternehmen von der Aufsichts-

behörde seines Herkunftsmitgliedstaats erteilt wird. Aufgrund dieser einzigen Zulassung darf ein Versicherungsunternehmen seine Tätigkeit in der Gemeinschaft über Zweigniederlassungen oder im freien Dienstleistungsverkehr ausüben, ohne dass es einer weiteren Zulassung durch den Aufnahmemitgliedstaat bedarf, wobei das Versicherungsunternehmen ausschließlich der Aufsicht durch die Aufsichtsbehörden des Herkunftsmitgliedstaats unterliegt.

- (2) Die Richtlinien im Versicherungsbereich, die eine einzige gemeinschaftsweite Zulassung für Versicherungsunternehmen vorsehen, enthalten keine Vorschriften für eine Koordinierung im Falle eines Liquidationsverfahrens. Versicherungsunternehmen sind ebenso wie andere Finanzinstitute ausdrücklich aus dem Anwendungsbereich der Verordnung (EG) Nr. 1346/2000 des Rates vom 29. Mai 2000 über Insolvenzverfahren ⁽⁸⁾ ausgenommen. Es liegt im Interesse sowohl des ordnungsgemäßen Funktionierens des Binnenmarktes als auch des Gläubigerschutzes, dass auf Gemeinschaftsebene koordinierte Vorschriften für die Liquidation von Versicherungsunternehmen erlassen werden.

- (3) Es sollten auch Koordinierungsvorschriften erlassen werden, um sicherzustellen, dass Sanierungsmaßnahmen, die von der zuständigen Behörde eines Mitgliedstaates angeordnet werden, um die finanzielle Stabilität eines Versicherungsunternehmens zu sichern oder wiederherzustellen und, wenn möglich, eine Liquidation zu verhindern, gemeinschaftsweit uneingeschränkt wirksam sind. Sanierungsmaßnahmen im Sinne dieser Richtlinie sind Maßnahmen, die bestehende Rechte von Parteien mit Ausnahme des Versicherungsunternehmens selbst beeinträchtigen. Die Maßnahmen gemäß Artikel 20 der Richtlinie 73/239/EWG und Artikel 24 der Richtlinie 79/267/EWG sollten in den Anwendungsbereich dieser Richtlinie fallen, sofern sie die in der Definition des Begriffs „Sanierungsmaßnahmen“ genannten Voraussetzungen erfüllen.

- (4) Diese Richtlinie hat einen gemeinschaftsweiten Geltungsbereich, der sich auf Versicherungsunternehmen im Sinne der Richtlinien 73/239/EWG und 79/267/EWG mit Sitz in der Gemeinschaft, Gemeinschaftszweigniederlassungen eines Versicherungsunternehmens mit Sitz in einem Drittland und in der Gemeinschaft ansässige Gläubiger erstreckt. Diese Richtlinie sollte nicht die Wirkungen von Sanierungsmaßnahmen und Liquidationsverfahren in Bezug auf Drittländer regeln.

⁽¹⁾ ABl. C 71 vom 19.3.1987, S. 5, und ABl. C 253 vom 6.10.1989, S. 3.

⁽²⁾ ABl. C 319 vom 30.11.1987, S. 10.

⁽³⁾ Stellungnahme des Europäischen Parlaments vom 15. März 1989 (AbI. C 96 vom 17.4.1989, S. 99), bestätigt am 27. Oktober 1999, Gemeinsamer Standpunkt des Rates vom 9. Oktober 2000 (AbI. C 344 vom 1.12.2000, S. 23) und Beschluss des Europäischen Parlaments vom 15. Februar 2001.

⁽⁴⁾ ABl. L 228 vom 16.8.1973, S. 3. Zuletzt geändert durch die Richtlinie 95/26/EG des Europäischen Parlaments und des Rates (AbI. L 168 vom 18.7.1995, S. 7).

⁽⁵⁾ Richtlinie 92/49/EWG des Rates vom 18. Juni 1992 zur Koordinierung der Rechts- und Verwaltungsvorschriften für die Direktversicherung (mit Ausnahme der Lebensversicherung) sowie zur Änderung der Richtlinien 73/239/EWG und 88/357/EWG (Dritte Richtlinie Schadenversicherung) (AbI. L 228 vom 11.8.1992, S. 1).

⁽⁶⁾ ABl. L 63 vom 13.3.1979, S. 1. Zuletzt geändert durch die Richtlinie 95/26/EG.

⁽⁷⁾ Richtlinie 92/96/EWG des Rates vom 10. November 1992 zur Koordinierung der Rechts- und Verwaltungsvorschriften für die Direktversicherung (Lebensversicherung) sowie zur Änderung der Richtlinien 79/267/EWG und 90/619/EWG (Dritte Richtlinie Lebensversicherung) (AbI. L 360 vom 9.12.1992, S. 1).

⁽⁸⁾ ABl. L 160 vom 30.6.2000, S. 1.

- (5) Diese Richtlinie sollte Liquidationsverfahren betreffen, unabhängig davon, ob das betreffende Verfahren infolge Zahlungsunfähigkeit eröffnet wurde, und unabhängig davon, ob es freiwillig oder zwangsweise eingeleitet worden ist. Sie sollte gemäß Artikel 9 für Gesamtverfahren im Sinne des Rechts des Herkunftsmitgliedstaats gelten, bei denen das Vermögen eines Versicherungsunternehmens verwertet und der Erlös verteilt wird. Liquidationsverfahren, die nicht infolge Zahlungsunfähigkeit eröffnet werden, in denen jedoch Versicherungsforderungen Anspruch auf bevorrechtigte Befriedigung gemäß Artikel 10 haben, sollten ebenfalls in den Geltungsbereich dieser Richtlinie fallen. Forderungen von Arbeitnehmern eines Versicherungsunternehmens aufgrund eines Arbeitsvertrags bzw. Arbeitsverhältnisses sollten auf ein nationales Lohnsicherungssystem übergehen können. Solche übergegangenen Forderungen sollten im Einklang mit den Grundsätzen dieser Richtlinie nach dem Recht des Herkunftsmitgliedstaats (*lex concursus*) behandelt werden. Diese Richtlinie sollte für die verschiedenen Fälle von Liquidationsverfahren gelten, soweit dies jeweils in Betracht kommt.
- (6) Die Anordnung von Sanierungsmaßnahmen schließt die Eröffnung eines Liquidationsverfahrens nicht aus. Ein Liquidationsverfahren kann eröffnet werden, ohne dass bzw. nachdem Sanierungsmaßnahmen beschlossen wurden; es kann durch einen Vergleich oder durch eine ähnliche Maßnahme, einschließlich Sanierungsmaßnahmen, abgeschlossen werden.
- (7) Im Einklang mit den Grundsätzen der Insolvenzverfahren sollte die Definition des Begriffs „Zweigniederlassung“ berücksichtigen, dass nur das Versicherungsunternehmen Rechtspersönlichkeit hat. Die Frage, wie im Falle der Liquidation des Versicherungsunternehmens das Vermögen und die Verbindlichkeiten einer unabhängigen Person zu behandeln sind, die befugt ist, auf Dauer für das Versicherungsunternehmen als Bevollmächtigter zu handeln, sollte nach dem Recht des Herkunftsmitgliedstaats entschieden werden.
- (8) Es sollte zwischen den für Sanierungsmaßnahmen und Liquidationsverfahren zuständigen Behörden und den Versicherungsaufsichtsbehörden unterschieden werden. Je nach dem Recht der Mitgliedstaaten kann es sich bei den zuständigen Behörden um Behörden oder Gerichte handeln. Diese Richtlinie beabsichtigt nicht die Harmonisierung des einzelstaatlichen Rechts hinsichtlich der Kompetenzverteilung zwischen diesen Behörden.
- (9) Diese Richtlinie hat nicht zum Ziel, das einzelstaatliche Recht in Bezug auf Sanierungsmaßnahmen und Liquidationsverfahren zu harmonisieren; sie zielt vielmehr darauf ab, die gegenseitige Anerkennung der von den Mitgliedstaaten in Bezug auf Versicherungsunternehmen erlassenen Sanierungsmaßnahmen und Liquidationsvorschriften sowie die notwendige Zusammenarbeit sicherzustellen. Diese gegenseitige Anerkennung wird in dieser Richtlinie durch die Grundsätze der Einheit, der Universalität, der Abstimmung, der Publizität, der Gleichbehandlung und des Schutzes der Versicherungsgläubiger verwirklicht.
- (10) Die zuständigen Behörden des Herkunftsmitgliedstaats sollten als Einzige befugt sein, über Verfahren zur Liquidation eines Versicherungsunternehmens zu entscheiden (Einheitsgrundsatz). Ein solches Verfahren sollte seine Wirkung in der gesamten Gemeinschaft entfalten und von allen anderen Mitgliedstaaten anerkannt werden. In der Regel sollten alle Vermögenswerte und Verbindlichkeiten des Versicherungsunternehmens in das Liquidationsverfahren einbezogen werden (Universalitätsgrundsatz).
- (11) Das Recht des Herkunftsmitgliedstaats sollte maßgebend sein für die Entscheidung zur Liquidation eines Versicherungsunternehmens, das Liquidationsverfahren selbst und seine materiell- und verfahrensrechtlichen Wirkungen auf die betroffenen Personen und rechtlichen Beziehungen, sofern diese Richtlinie nichts anderes bestimmt. Das Recht des Herkunftsmitgliedstaats sollte daher grundsätzlich regeln, welches die Voraussetzungen für die Eröffnung, Durchführung und Beendigung eines Liquidationsverfahrens sind. Um die Anwendung dieser Richtlinie zu erleichtern, sollte sie eine nicht erschöpfende Aufzählung der wichtigsten Bereiche enthalten, für die generell das Recht des Herkunftsmitgliedstaats maßgebend ist.
- (12) Die Aufsichtsbehörden des Herkunftsmitgliedstaats und aller anderen Mitgliedstaaten sollten unverzüglich von der Eröffnung des Liquidationsverfahrens unterrichtet werden (Abstimmungsgrundsatz).
- (13) Es ist äußerst wichtig, dass Forderungen, die Versicherten, Versicherungsnehmern, Begünstigten und geschädigten Dritten, die einen Direktanspruch gegen das Versicherungsunternehmen haben, aufgrund von Versicherungsgeschäften zustehen, im Liquidationsverfahren geschützt sind. Dieser Schutz sollte sich nicht auf Forderungen erstrecken, die nicht aufgrund von Verpflichtungen aus Versicherungsverträgen oder sonstigen Versicherungsgeschäften bestehen, sondern aufgrund der zivilrechtlichen Haftung, die ein Bevollmächtigter im Zuge der Vertragsverhandlungen ausgelöst hat, ohne nach dem für den Versicherungsvertrag oder das sonstige Versicherungsgeschäft maßgebenden Recht aufgrund des betreffenden Vertrags oder Geschäfts dafür selbst einstehen zu müssen. Um dies zu erreichen, sollten die Mitgliedstaaten die besondere Behandlung von Versicherungsgläubigern wahlweise nach einer der beiden in dieser Richtlinie vorgesehenen Methoden sicherstellen. Die Mitgliedstaaten können den Versicherungsforderungen entweder ein absolutes Vorrecht auf Befriedigung aus den Vermögenswerten zur Deckung der versicherungstechnischen Rückstellungen oder ein Rangvorrecht auf Befriedigung aus dem gesamten Unternehmensvermögen einräumen, dem nur Lohn- und Gehaltsforderungen, Forderungen der Sozialversicherung, Steuerforderungen und dinglich gesicherte Forderungen vorgehen dürfen.

- Keine der beiden in dieser Richtlinie vorgesehenen Methoden hindert einen Mitgliedstaat daran, einen Rangunterschied zwischen verschiedenen Kategorien von Versicherungsforderungen vorzusehen.
- (14) Diese Richtlinie sollte ein angemessenes Gleichgewicht zwischen dem Schutz der Versicherungsgläubiger und dem Schutz anderer gemäß dem Recht der Mitgliedstaaten bevorzogter Gläubiger sicherstellen und nicht die verschiedenen Systeme von Gläubigervorrechten in den Mitgliedstaaten harmonisieren.
- (15) Die beiden zur Wahl stehenden Methoden für die Behandlung von Versicherungsforderungen werden als im wesentlichen gleichwertig betrachtet. Durch die erste Methode wird die Verwendung der Vermögenswerte zur Deckung der versicherungstechnischen Rückstellungen zur Befriedigung der Versicherungsforderungen sichergestellt, durch die zweite wird den Versicherungsforderungen vorrangige Befriedigung vor anderen Gläubigern nicht nur aus den Vermögenswerten zur Deckung der versicherungstechnischen Rückstellungen, sondern aus dem gesamten Unternehmensvermögen eingeräumt.
- (16) Die Mitgliedstaaten, die sich aus Gründen des Schutzes der Versicherungsgläubiger für die Methode entschieden haben, bei der Versicherungsforderungen ein absolutes Vorrecht auf Befriedigung aus den Vermögenswerten zur Deckung der versicherungstechnischen Rückstellungen eingeräumt wird, müssen ihren Versicherungsunternehmen die Erstellung und regelmäßige Aktualisierung eines besonderen Verzeichnisses dieser Vermögenswerte vorschreiben. Ein solches Register ist ein sinnvolles Mittel, um die Vermögenswerte auszuweisen, die zur Befriedigung derartiger Forderungen herangezogen werden.
- (17) Um die Gleichwertigkeit der beiden Methoden der Behandlung von Versicherungsforderungen zu verstärken, sollte diese Richtlinie die Mitgliedstaaten, die die Methode nach Artikel 10 Absatz 1 Buchstabe b anwenden, verpflichten, jedem Versicherungsunternehmen vorzuschreiben, dass die Forderungen, die nach dieser Methode Vorrang vor Versicherungsforderungen haben können und von dem Versicherungsunternehmen verbucht wurden, jederzeit und unabhängig von einem etwaigen Liquidationsverfahren durch Vermögenswerte gedeckt sein müssen, die gemäß den geltenden Versicherungsrichtlinien zur Deckung der versicherungstechnischen Rückstellungen verwendet werden können.
- (18) Der Herkunftsmitgliedstaat sollte vorsehen können, dass die Behandlung von Versicherungsforderungen gemäß dieser Richtlinie nicht für Forderungen eines in dem Herkunftsmitgliedstaat errichteten Sicherungssystems gilt, das in die Rechte der Versicherungsgläubiger eingetreten ist.
- (19) Die Eröffnung eines Liquidationsverfahrens sollte den Widerruf der Zulassung des Versicherungsunternehmens zur Geschäftstätigkeit zur Folge haben, sofern die Zulassung nicht bereits zuvor widerrufen wurde.
- (20) Eine Entscheidung zur Eröffnung eines Liquidationsverfahrens, das gemäß dem Universalitätsgrundsatz in der gesamten Gemeinschaft Wirkung entfalten kann, sollte innerhalb der Gemeinschaft angemessen bekannt gemacht werden. Zum Schutze der Betroffenen sollte die Entscheidung entsprechend den Bestimmungen des Herkunftsmitgliedstaats sowie durch Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften* und außerdem in jeder anderen Form, die die Aufsichtsbehörden der Mitgliedstaaten für ihr jeweiliges Hoheitsgebiet festlegen, öffentlich bekannt gemacht werden. Zusätzlich zu der öffentlichen Bekanntmachung der Entscheidung sollten in der Gemeinschaft ansässige bekannte Gläubiger einzeln von der Entscheidung unterrichtet werden; diese Unterrichtung sollte zumindest die in dieser Richtlinie genannten Angaben enthalten. Die Liquidatoren sollten ferner die Gläubiger regelmäßig über den Fortgang der Liquidation unterrichten.
- (21) Die Gläubiger sollten das Recht haben, in einem Liquidationsverfahren ihre Forderungen anzumelden oder schriftlich zu erläutern. Forderungen von Gläubigern, die in anderen Mitgliedstaaten als dem Herkunftsmitgliedstaat ansässig sind, sollten ohne Unterschied nach Staatsangehörigkeit oder Wohnsitz genauso behandelt werden wie gleichwertige Forderungen von Gläubigern des Herkunftsmitgliedstaats (Gleichbehandlungsgrundsatz).
- (22) Nach dieser Richtlinie sollten auf Sanierungsmaßnahmen, die von einer zuständigen Behörde eines Mitgliedstaats angeordnet werden, Grundsätze Anwendung finden, die denen für Liquidationsverfahren entsprechen. Eine öffentliche Bekanntmachung derartiger Sanierungsmaßnahmen sollte nur dann erfolgen, wenn andere Beteiligte als das Versicherungsunternehmen selbst im Herkunftsmitgliedstaat Rechtsbehelfe dagegen einlegen können. Wenn durch die Sanierungsmaßnahmen ausschließlich die Rechte von Anteilseignern, Mitgliedern oder Arbeitnehmern des Versicherungsunternehmens in einer dieser Eigenschaften beeinträchtigt werden, sollte die Art und Weise, in der die betroffenen Parteien im Einklang mit den einschlägigen Rechtsvorschriften unterrichtet werden, von den zuständigen Behörden festgelegt werden.
- (23) Diese Richtlinie sieht koordinierte Regeln vor, anhand deren entschieden wird, welches Recht auf Sanierungsmaßnahmen und Verfahren zur Liquidation eines Versicherungsunternehmens Anwendung findet. Diese Richtlinie legt keine Regeln des internationalen Privatrechts fest, anhand deren entschieden wird, welches Recht auf Verträge und sonstige Rechtsbeziehungen Anwendung findet. Diese Richtlinie regelt insbesondere nicht, welche Vorschriften für das Bestehen des Vertrags, die Rechte und Pflichten der Parteien und die Feststellung der Schulden maßgeblich sind.
- (24) Um den Vertrauensschutz und die Rechtssicherheit in Bezug auf bestimmte Transaktionen in anderen Mitgliedstaaten als dem Herkunftsmitgliedstaat sicherzustellen, sollten einige Ausnahmen von der allgemeinen Regel

dieser Richtlinie vorgesehen werden, der zufolge das Recht des Herkunftsmitgliedstaats für die Sanierungsmaßnahmen und die Liquidationsverfahren maßgeblich ist. Diese Ausnahmen betreffen die Wirkungen solcher Sanierungsmaßnahmen und Liquidationsverfahren auf bestimmte Verträge und Rechte, die dinglichen Rechte Dritter, Eigentumsvorbehalte, Aufrechnungen, geregelte Märkte, benachteiligende Rechtshandlungen, Dritterwerber und anhängige Rechtsstreitigkeiten.

- (25) Die Ausnahme nach Artikel 19 betreffend die Wirkungen von Sanierungsmaßnahmen oder Liquidationsverfahren auf bestimmte Verträge und Rechte sollte sich auf die dort aufgeführten Wirkungen beschränken und nicht für andere Aspekte der Sanierungsmaßnahmen oder des Liquidationsverfahrens gelten wie die Anmeldung, Prüfung und Feststellung der Forderungen im Zusammenhang mit diesen Verträgen und Rechten und die Festlegung ihrer Rangfolge; für diese sollte das Recht des Herkunftsmitgliedstaats maßgeblich sein.
- (26) Für die Wirkungen der Sanierungsmaßnahmen oder des Liquidationsverfahrens auf einen anhängigen Rechtsstreit über einen Vermögensgegenstand oder ein Recht des Versicherungsunternehmens, der/das unter Vermögensbeschlagnahme steht, sollte ausnahmsweise nicht das Recht des Herkunftsmitgliedstaats, sondern das Recht der Mitgliedstaaten maßgeblich sein, in denen der Rechtsstreit anhängig ist. Für die Wirkungen der Maßnahmen oder des Verfahrens auf Einzelvollstreckungsmaßnahmen im Zusammenhang mit diesen Rechtsstreitigkeiten ist gemäß der allgemeinen Regel dieser Richtlinie das Recht des Herkunftsmitgliedstaats maßgeblich.
- (27) Alle Personen, die im Rahmen der Unterrichtsverfahren dieser Richtlinie zur Entgegennahme oder Erteilung von Informationen verpflichtet sind, sollten dem Berufsgeheimnis in derselben Weise unterliegen, wie dies in Artikel 16 der Richtlinie 92/49/EWG und in Artikel 15 der Richtlinie 92/96/EWG vorgesehen ist; hiervon ausgenommen sind die Gerichte, für die das jeweilige einzelstaatliche Recht gilt.
- (28) Ausschließlich für die Zwecke der Anwendung dieser Richtlinie auf Sanierungsmaßnahmen und Liquidationsverfahren, die eine in einem Mitgliedstaat bestehende Zweigniederlassung eines Versicherungsunternehmens mit Sitz außerhalb der Gemeinschaft betreffen, sollte als Herkunftsmitgliedstaat der Mitgliedstaat der Zweigniederlassung und als Aufsichtsbehörden bzw. zuständige Behörden die Behörden dieses Mitgliedstaats definiert werden.
- (29) Wenn ein Versicherungsunternehmen mit Sitz außerhalb der Gemeinschaft Zweigniederlassungen in mehr als einem Mitgliedstaat hat, so sollte jede Zweigniederlassung bei der Anwendung dieser Richtlinie als unabhängiges Unternehmen behandelt werden. Die zuständigen Behörden und die Aufsichtsbehörden sowie die Verwalter und Liquidatoren sollten sich in diesem Fall um eine Abstimmung ihres Vorgehens bemühen —

HABEN FOLGENDE RICHTLINIE ERLASSEN:

TITEL I

ANWENDUNGSBEREICH UND BEGRIFFSBESTIMMUNGEN

Artikel 1

Anwendungsbereich

- (1) Diese Richtlinie findet Anwendung auf Sanierungsmaßnahmen und Liquidationsverfahren betreffend Versicherungsunternehmen.
- (2) Diese Richtlinie findet nach Maßgabe des Artikels 30 auch Anwendung auf Sanierungsmaßnahmen und Liquidationsverfahren, die Gemeinschaftszweigniederlassungen eines Versicherungsunternehmens mit Sitz außerhalb der Gemeinschaft betreffen.

Artikel 2

Begriffsbestimmungen

Für die Zwecke dieser Richtlinie gelten folgende Begriffsbestimmungen:

- a) „Versicherungsunternehmen“ ist ein Unternehmen, dem eine behördliche Zulassung gemäß Artikel 6 der Richtlinie 73/239/EWG oder Artikel 6 der Richtlinie 79/267/EWG erteilt worden ist.
- b) „Zweigniederlassung“ ist jede ständige Präsenz eines Versicherungsunternehmens im Gebiet eines anderen Mitgliedstaats als des Herkunftsmitgliedstaats, die den Betrieb von Versicherungsgeschäften zum Gegenstand hat.
- c) „Sanierungsmaßnahmen“ sind alle Maßnahmen, die das Tätigwerden einer Behörde oder eines Gerichts mit dem Ziel beinhalten, die finanzielle Lage eines Versicherungsunternehmens zu sichern oder wiederherzustellen und die die bestehenden Rechte anderer Beteiligter als des Versicherungsunternehmens selbst beeinträchtigen; dazu zählen unter anderem auch Maßnahmen, die die Aussetzung der Zahlungen, die Aussetzung der Vollstreckungsmaßnahmen oder eine Kürzung der Forderungen erlauben.
- d) „Liquidationsverfahren“ sind Gesamtverfahren, bei denen das Vermögen eines Versicherungsunternehmens verwertet und der Erlös in angemessener Weise unter den Gläubigern, Anteilseignern oder Mitgliedern verteilt wird, wozu in jedem Fall das Tätigwerden einer Behörde oder eines Gerichts eines Mitgliedstaates erforderlich ist; dazu zählen auch Gesamtverfahren, die durch einen Vergleich oder eine ähnliche Maßnahme abgeschlossen werden; es ist unerheblich, ob die Verfahren infolge Zahlungsunfähigkeit eröffnet werden oder nicht oder ob sie freiwillig oder zwangsweise eingeleitet werden.

- e) „Herkunftsmitgliedstaat“ ist der Mitgliedstaat, in dem ein Versicherungsunternehmen gemäß Artikel 6 der Richtlinie 73/239/EWG oder Artikel 6 der Richtlinie 79/267/EWG zugelassen wurde.
- f) „Aufnahmemitgliedstaat“ ist jeder andere Mitgliedstaat als der Herkunftsmitgliedstaat, in dem ein Versicherungsunternehmen eine Zweigniederlassung hat.
- g) „Zuständige Behörden“ sind die Behörden oder Gerichte der Mitgliedstaaten, die für Sanierungsmaßnahmen oder Liquidationsverfahren zuständig sind.
- h) „Aufsichtsbehörden“ sind die zuständigen Behörden im Sinne von Artikel 1 Buchstabe k der Richtlinie 92/49/EWG und Artikel 1 Buchstabe l der Richtlinie 92/96/EWG.
- i) „Verwalter“ ist jede Person oder Stelle, die von den zuständigen Behörden zur Durchführung von Sanierungsmaßnahmen bestellt wird.
- j) „Liquidator“ ist jede Person oder Stelle, die von den zuständigen Behörden oder gegebenenfalls von den Leitungsorganen eines Versicherungsunternehmens zur Abwicklung eines Liquidationsverfahrens bestellt wird.
- k) „Versicherungsforderung“ ist jeder Betrag, den ein Versicherungsunternehmen Versicherten, Versicherungsnehmern, Begünstigten oder geschädigten Dritten, die einen Direktanspruch gegen das Versicherungsunternehmen haben, aufgrund eines Versicherungsvertrags oder eines in Artikel 1 Absätze 2 und 3 der Richtlinie 79/267/EWG genannten Geschäfts im Rahmen der Direktversicherung schuldet; hierzu gehören auch für die genannten Personen zurückgestellte Beträge, wenn einzelne Elemente der Forderung noch ungewiss sind. Prämien, die ein Versicherungsunternehmen schuldet, weil ein derartiger Vertrag oder ein derartiges Geschäft im Einklang mit dem für diese Verträge und Geschäfte maßgeblichen Recht vor der Eröffnung des Liquidationsverfahrens nicht zustande gekommen ist oder aufgehoben wurde, gelten ebenfalls als Versicherungsforderungen.

TITEL II

SANIERUNGSMASSENNAHMEN

Artikel 3

Anwendungsbereich

Dieser Titel findet Anwendung auf die Sanierungsmaßnahmen im Sinne von Artikel 2 Buchstabe c.

Artikel 4

Entscheidung über Sanierungsmaßnahmen —
Maßgebliches Recht

(1) Die zuständigen Behörden des Herkunftsmitgliedstaats sind als Einzige befugt, über Sanierungsmaßnahmen im Zusammenhang mit einem Versicherungsunternehmen, einschließlich seiner Zweigniederlassungen in anderen Mitgliedstaaten, zu entscheiden. Die Sanierungsmaßnahmen schließen die Eröffnung eines Liquidationsverfahrens durch den Herkunftsmitgliedstaat nicht aus.

(2) Die Sanierungsmaßnahmen werden gemäß den im Herkunftsmitgliedstaat geltenden Rechtsvorschriften und Verfahren durchgeführt, sofern in den Artikeln 19 bis 26 nichts anderes bestimmt ist.

(3) Die Sanierungsmaßnahmen sind nach den Rechtsvorschriften des Herkunftsmitgliedstaats in der gesamten Gemeinschaft ohne weitere Formalität uneingeschränkt wirksam, und zwar auch gegenüber Dritten in anderen Mitgliedstaaten, selbst wenn nach den Rechtsvorschriften dieser anderen Mitgliedstaaten solche Maßnahmen nicht vorgesehen sind oder aber ihre Durchführung von Voraussetzungen abhängig gemacht wird, die nicht erfüllt sind.

(4) Die Sanierungsmaßnahmen sind in der gesamten Gemeinschaft wirksam, sobald sie in dem Mitgliedstaat, in dem sie getroffen wurden, wirksam sind.

Artikel 5

Unterrichtung der Aufsichtsbehörden

Die zuständigen Behörden des Herkunftsmitgliedstaats setzen die Aufsichtsbehörden des Herkunftsmitgliedstaats unverzüglich — möglichst vor Einleitung der betreffenden Maßnahme, ansonsten unmittelbar danach — von ihrer Entscheidung, Sanierungsmaßnahmen einzuleiten, in Kenntnis. Die Aufsichtsbehörden des Herkunftsmitgliedstaats unterrichten die Aufsichtsbehörden aller anderen Mitgliedstaaten unverzüglich von der Entscheidung, Sanierungsmaßnahmen einzuleiten, sowie den etwaigen konkreten Wirkungen dieser Maßnahmen.

Artikel 6

Öffentliche Bekanntmachung

(1) Können in dem Herkunftsmitgliedstaat Rechtsbehelfe gegen eine Sanierungsmaßnahme eingelegt werden, so geben die zuständigen Behörden des Herkunftsmitgliedstaats, der Verwalter oder jede andere im Herkunftsmitgliedstaat dazu ermächtigte Person die Entscheidung betreffend eine Sanierungsmaßnahme gemäß den Bekanntmachungsverfahren des Herkunftsmitgliedstaats sowie außerdem durch raschestmöglich

che Veröffentlichung eines Auszugs aus dem die Sanierungsmaßnahme anordnenden Schriftstück im *Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften* bekannt. Die Aufsichtsbehörden aller anderen Mitgliedstaaten, die gemäß Artikel 5 von der Entscheidung zur Einleitung einer Sanierungsmaßnahme unterrichtet worden sind, können die Entscheidung in ihrem Hoheitsgebiet in der Form, die sie für angezeigt halten, bekannt machen.

(2) In der Bekanntmachung nach Absatz 1 ist ferner anzugeben, welches die zuständige Behörde des Herkunftsmitgliedstaates ist, welches Recht gemäß Artikel 4 Absatz 2 maßgeblich ist und welcher Verwalter gegebenenfalls bestellt wurde. Die Bekanntmachung erfolgt in der Amtssprache oder in einer der Amtssprachen des Mitgliedstaates, in dem sie veröffentlicht wird.

(3) Die Sanierungsmaßnahmen finden unabhängig von den Bestimmungen über die Bekanntmachung in den Absätzen 1 und 2 Anwendung und sind gegenüber den Gläubigern uneingeschränkt wirksam, sofern die zuständigen Behörden des Herkunftsmitgliedstaats oder dessen Rechtsvorschriften nicht etwas anderes bestimmen.

(4) Sofern das für die Sanierungsmaßnahmen maßgebende Recht nichts anderes bestimmt, findet dieser Artikel keine Anwendung, wenn durch die Sanierungsmaßnahmen ausschließlich die Rechte von Anteilseignern, Mitgliedern oder Arbeitnehmern eines Versicherungsunternehmens in einer dieser Eigenschaften beeinträchtigt werden. Die Art und Weise, in der die von solchen Sanierungsmaßnahmen betroffenen Parteien im Einklang mit den einschlägigen Rechtsvorschriften unterrichtet werden, wird von den zuständigen Behörden festgelegt.

Artikel 7

Unterrichtung der bekannten Gläubiger und Recht auf Forderungsanmeldung

(1) Sehen die Rechtsvorschriften des Herkunftsmitgliedstaats vor, dass eine Forderung angemeldet werden muss, um anerkannt zu werden, oder dass die Maßnahme den Gläubigern, die ihren gewöhnlichen Aufenthalt, ihren Wohnsitz oder ihren Sitz in diesem Staat haben, mitgeteilt werden muss, so werden von den zuständigen Behörden des Herkunftsmitgliedstaats oder dem Verwalter außerdem die bekannten Gläubiger, die ihren gewöhnlichen Aufenthalt, ihren Wohnsitz oder ihren Sitz in anderen Mitgliedstaaten haben, nach den in Artikel 15 und Artikel 17 Absatz 1 vorgesehenen Modalitäten informiert.

(2) Steht den Gläubigern, die ihren gewöhnlichen Aufenthalt, ihren Wohnsitz oder ihren Sitz im Herkunftsmitgliedstaat haben, gemäß den Rechtsvorschriften dieses Staates das Recht zu, ihre Forderungen anzumelden oder zu erläutern, so können die Gläubiger, die ihren gewöhnlichen Aufenthalt, ihren Wohnsitz oder ihren Sitz in anderen Mitgliedstaaten haben, das Recht, ihre Forderungen anzumelden oder zu erläutern, nach den in Artikel 16 und Artikel 17 Absatz 2 vorgesehenen Modalitäten ebenfalls in Anspruch nehmen.

TITEL III

LIQUIDATIONSVERFAHREN

Artikel 8

Eröffnung eines Liquidationsverfahrens — Unterrichtung der Aufsichtsbehörden

(1) Die zuständigen Behörden des Herkunftsmitgliedstaats sind als Einzige befugt, über die Eröffnung eines Verfahrens zur Liquidation eines Versicherungsunternehmens, einschließlich seiner Zweigniederlassungen in anderen Mitgliedstaaten, zu entscheiden. Diese Entscheidung kann ergehen, ohne dass bzw. nachdem Sanierungsmaßnahmen beschlossen wurden.

(2) Eine nach dem Recht des Herkunftsmitgliedstaats ergangene Entscheidung zur Eröffnung eines Verfahrens zur Liquidation eines Versicherungsunternehmens einschließlich seiner Zweigniederlassungen in anderen Mitgliedstaaten wird im Hoheitsgebiet aller anderen Mitgliedstaaten ohne weitere Formalität anerkannt und ist dort wirksam, sobald die Entscheidung in dem Mitgliedstaat, in dem das Verfahren eröffnet wurde, wirksam wird.

(3) Die Aufsichtsbehörden des Herkunftsmitgliedstaats sind unverzüglich — möglichst vor der Verfahrenseröffnung, ansonsten unmittelbar danach — von der Entscheidung zur Eröffnung des Liquidationsverfahrens in Kenntnis zu setzen. Die Aufsichtsbehörden des Herkunftsmitgliedstaats unterrichten die Aufsichtsbehörden aller anderen Mitgliedstaaten unverzüglich von der Entscheidung zur Eröffnung des Liquidationsverfahrens sowie den etwaigen konkreten Wirkungen dieses Verfahrens.

Artikel 9

Maßgebliches Recht

(1) Für die Entscheidung über die Eröffnung eines Verfahrens zur Liquidation eines Versicherungsunternehmens, das Liquidationsverfahren und dessen Wirkungen sind die Rechts- und Verwaltungsvorschriften des Herkunftsmitgliedstaats maßgebend, soweit in den Artikeln 19 bis 26 nicht etwas anderes bestimmt ist.

(2) Das Recht des Herkunftsmitgliedstaats regelt insbesondere,

- a) welche Vermögenswerte zur Masse gehören und wie die nach der Verfahrenseröffnung von dem Versicherungsunternehmen erworbenen Vermögenswerte zu behandeln sind,
- b) die jeweiligen Befugnisse des Versicherungsunternehmens und des Liquidators,
- c) die Voraussetzungen für die Wirksamkeit einer Aufrechnung,

- d) wie sich das Liquidationsverfahren auf laufende Verträge des Versicherungsunternehmens auswirkt,
- e) wie sich die Eröffnung eines Liquidationsverfahrens auf Rechtsverfolgungsmaßnahmen einzelner Gläubiger auswirkt; ausgenommen sind die Wirkungen auf anhängige Rechtsstreitigkeiten gemäß Artikel 26,
- f) welche Forderungen gegen das Vermögen des Versicherungsunternehmens anzumelden sind und wie Forderungen zu behandeln sind, die nach der Eröffnung des Liquidationsverfahrens entstehen,
- g) die Anmeldung, Prüfung und Feststellung der Forderungen,
- h) die Verteilung des Erlöses aus der Verwertung der Vermögenswerte, den Rang der Forderungen und die Rechte der Gläubiger, die nach der Eröffnung des Liquidationsverfahrens aufgrund eines dinglichen Rechts oder infolge einer Aufrechnung teilweise befriedigt wurden,
- i) die Voraussetzungen und Wirkungen der Beendigung des Insolvenzverfahrens, insbesondere durch Vergleich,
- j) die Rechte der Gläubiger nach der Beendigung des Liquidationsverfahrens,
- k) wer die Kosten des Insolvenzverfahrens einschließlich der Auslagen zu tragen hat;
- l) welche Rechtshandlungen nichtig, anfechtbar oder relativ unwirksam sind, weil sie die Gesamtheit der Gläubiger benachteiligen.

Artikel 10

Behandlung von Versicherungsforderungen

- (1) Die bevorrechtigte Behandlung von Versicherungsforderungen gegenüber anderen Forderungen gegen das Versicherungsunternehmen wird von den Mitgliedstaaten nach einer der beiden oder den beiden nachstehenden Methoden sichergestellt:
- m) Versicherungsforderungen haben ein absolutes Vorrecht auf Befriedigung aus den Vermögenswerten zur Deckung der versicherungstechnischen Rückstellungen vor allen anderen Forderungen gegen das Versicherungsunternehmen;
 - n) Versicherungsforderungen haben ein Vorrecht auf Befriedigung aus dem gesamten Unternehmensvermögen vor allen anderen Forderungen gegen das Versicherungsunternehmen; hiervon ausgenommen werden können nur
 - i) Forderungen von Arbeitnehmern aufgrund eines Arbeitsvertrags bzw. eines Arbeitsverhältnisses,
 - ii) Steuerforderungen öffentlicher Körperschaften,

- iii) Forderungen der Sozialversicherungsträger,
- iv) dinglich gesicherte Forderungen in Bezug auf Vermögensgegenstände.

(2) Unbeschadet des Absatzes 1 können die Mitgliedstaaten vorsehen, dass die Auslagen des Liquidationsverfahrens im Sinne ihrer innerstaatlichen Rechtsvorschriften ganz oder teilweise Vorrang vor den Versicherungsforderungen haben.

(3) Die Mitgliedstaaten, die sich für die Methode gemäß Absatz 1 Buchstabe a entschieden haben, schreiben den Versicherungsunternehmen die Erstellung und regelmäßige Aktualisierung eines besonderen Verzeichnisses vor, das gemäß den Bestimmungen des Anhangs zu führen ist.

Artikel 11

Eintreten eines Sicherungssystems

Der Herkunftsmitgliedstaat kann vorsehen, dass Artikel 10 Absatz 1 nicht für Forderungen eines in diesem Mitgliedstaat errichteten Sicherungssystems gilt, das in die Rechte der Versicherungsgläubiger eingetreten ist.

Artikel 12

Deckung bevorzogter Forderungen durch Vermögenswerte

Abweichend von Artikel 18 der Richtlinie 73/239/EWG und Artikel 21 der Richtlinie 79/267/EWG schreiben die Mitgliedstaaten, die die Methode nach Artikel 10 Absatz 1 Buchstabe b der vorliegenden Richtlinie anwenden, jedem Versicherungsunternehmen vor, dass die Forderungen, die gemäß Artikel 10 Absatz 1 Buchstabe b Vorrang vor Versicherungsforderungen haben können und von dem Versicherungsunternehmen verbucht wurden, jederzeit und unabhängig von einem etwaigen Liquidationsverfahren durch in Artikel 21 der Richtlinie 92/49/EWG und Artikel 21 der Richtlinie 92/96/EWG genannte Vermögenswerte gedeckt sein müssen.

Artikel 13

Widerruf der Zulassung

(1) Wird gegen ein Versicherungsunternehmen die Eröffnung eines Liquidationsverfahrens beschlossen, so wird die Zulassung des Versicherungsunternehmens gemäß dem Verfahren des Artikels 22 der Richtlinie 73/239/EWG und des Artikels 26 der Richtlinie 79/267/EWG widerrufen, soweit sie nicht für die Zwecke von Absatz 2 erforderlich ist und sofern die Zulassung nicht bereits zuvor widerrufen wurde.

(2) Der Widerruf der Zulassung gemäß Absatz 1 steht dem nicht entgegen, dass bestimmte Geschäfte des Versicherungs-

unternehmens vom Liquidator und etwaigen anderen, von den zuständigen Behörden beauftragten Personen weiterbetrieben werden, soweit dies für die Zwecke der Liquidation erforderlich oder angezeigt ist. Der Herkunftsmitgliedstaat kann vorsehen, dass diese Geschäfte mit Zustimmung und unter Aufsicht der Aufsichtsbehörden des Herkunftsmitgliedstaats weiter betrieben werden.

Artikel 14

Öffentliche Bekanntmachung

(1) Die zuständige Behörde, der Liquidator oder jede andere von der zuständigen Behörde zu diesem Zweck benannte Person veranlasst die Bekanntmachung der Entscheidung zur Eröffnung des Liquidationsverfahrens entsprechend den Bestimmungen des Herkunftsmitgliedstaates für öffentliche Bekanntmachungen sowie außerdem durch Veröffentlichung eines Auszugs aus der Entscheidung im *Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften*. Die Aufsichtsbehörden aller anderen Mitgliedstaaten, die gemäß Artikel 8 Absatz 3 von der Entscheidung zur Eröffnung des Liquidationsverfahrens unterrichtet worden sind, können diese Entscheidung in ihrem Hoheitsgebiet in der Form, die sie für angezeigt halten, bekannt machen.

(2) In der Bekanntmachung der Entscheidung zur Eröffnung des Liquidationsverfahrens nach Absatz 1 ist ferner anzugeben, welches die zuständige Behörde des Herkunftsmitgliedstaates ist, welches Recht maßgeblich ist und welcher Liquidator bestellt wurde. Die Bekanntmachung erfolgt in der Amtssprache oder in einer der Amtssprachen des Mitgliedstaates, in dem sie veröffentlicht wird.

Artikel 15

Unterrichtung der bekannten Gläubiger

(1) Wenn ein Liquidationsverfahren eröffnet wird, unterrichten die zuständigen Behörden des Herkunftsmitgliedstaats, der Liquidator oder jede andere von den zuständigen Behörden zu diesem Zweck benannte Person davon unverzüglich schriftlich und einzeln jeden bekannten Gläubiger, der seinen gewöhnlichen Aufenthalt, seinen Wohnsitz oder seinen Sitz in einem anderen Mitgliedstaat hat.

(2) In der Unterrichtung nach Absatz 1 ist insbesondere anzugeben, welche Fristen einzuhalten sind, welche Folgen deren Versäumung hat, welche Stelle oder Behörde für die Entgegennahme der Anmeldung einer Forderung bzw. der Erläuterung einer Forderung zuständig ist und welche weiteren Maßnahmen vorgeschrieben sind. In dieser Unterrichtung ist auch anzugeben, ob die bevorrechtigten oder dinglich gesicherten Gläubiger ihre Forderungen anmelden müssen. Im Falle von Versicherungsforderungen enthält die Unterrichtung des weiteren Angaben zu den allgemeinen Wirkungen des Liquidationsverfahrens auf die Versicherungsverträge; insbesondere gibt sie den Zeitpunkt an, ab dem Versicherungsverträge oder -geschäfte keine Rechtswirkung mehr entfalten, und nennt die Rechte und Pflichten des Versicherten in Bezug auf den betreffenden Vertrag bzw. das betreffende Geschäft.

Artikel 16

Recht auf Forderungsanmeldung

(1) Jeder Gläubiger, der seinen gewöhnlichen Aufenthalt, seinen Wohnsitz oder seinen Sitz in einem anderen Mitgliedstaat als dem Herkunftsmitgliedstaat hat, einschließlich öffentlich-rechtlicher Stellen in den Mitgliedstaaten, hat das Recht, seine Forderung anzumelden oder schriftlich zu erläutern.

(2) Die Forderungen aller Gläubiger, die ihren gewöhnlichen Aufenthalt, ihren Wohnsitz oder ihren Sitz in einem anderen Mitgliedstaat als dem Herkunftsmitgliedstaat haben, einschließlich der vorstehend genannten Stellen, werden genauso behandelt und erhalten denselben Rang wie gleichartige Forderungen, die von den Gläubigern angemeldet werden könnten, die ihren gewöhnlichen Aufenthalt, ihren Wohnsitz oder ihren Sitz in dem Herkunftsmitgliedstaat haben.

(3) Sofern das Recht des Herkunftsmitgliedstaats nicht etwas anderes zulässt, übersendet der Gläubiger eine Kopie der etwaigen Belege, teilt die Art, den Entstehungszeitpunkt und den Betrag der Forderung mit und gibt an, ob er für die Forderung ein Vorrecht, eine dingliche Sicherheit oder einen Eigentumsvorbehalt geltend macht und welche Vermögenswerte Gegenstand seiner Sicherheit sind. Das Versicherungsforderungen durch Artikel 10 eingeräumte Vorrecht braucht nicht angegeben zu werden.

Artikel 17

Sprachen und Formblatt

(1) Die Unterrichtung nach Artikel 15 erfolgt in der Amtssprache oder einer der Amtssprachen des Herkunftsmitgliedstaats. Hierfür ist ein Formblatt zu verwenden, das in sämtlichen Amtssprachen der Europäischen Union mit den Worten „Aufforderung zur Anmeldung einer Forderung. Fristen beachten!“ oder, wenn das Recht des Herkunftsmitgliedstaats eine Erläuterung der Forderung vorsieht, mit den Worten „Aufforderung zur Erläuterung einer Forderung. Fristen beachten!“ überschrieben ist.

Ist jedoch ein bekannter Gläubiger Inhaber einer Versicherungsforderung, so erfolgt die Unterrichtung nach Artikel 15 in der Amtssprache oder einer der Amtssprachen des Mitgliedstaats, in dem der Gläubiger seinen gewöhnlichen Aufenthalt, seinen Wohnsitz oder seinen Sitz hat.

(2) Jeder Gläubiger, der seinen gewöhnlichen Aufenthalt, seinen Wohnsitz oder seinen Sitz in einem anderen Mitgliedstaat als dem Herkunftsmitgliedstaat hat, kann seine Forderung in der Amtssprache oder einer der Amtssprachen dieses anderen Mitgliedstaates anmelden oder erläutern. In diesem Fall muss die Anmeldung bzw. die Erläuterung jedoch die Überschrift „Anmeldung einer Forderung“ bzw. „Erläuterung einer Forderung“ in der Amtssprache oder einer der Amtssprachen des Herkunftsmitgliedstaats tragen.

*Artikel 18***Regelmäßige Unterrichtung der Gläubiger**

(1) Die Liquidatoren unterrichten die Gläubiger regelmäßig in geeigneter Form, insbesondere über den Fortgang der Liquidation.

(2) Die Aufsichtsbehörden der Mitgliedstaaten können von den Aufsichtsbehörden des Herkunftsmitgliedstaates Informationen über den Verlauf des Liquidationsverfahrens verlangen.

TITEL IV

**GEMEINSAME VORSCHRIFTEN FÜR
SANIERUNGSMASSNAHMEN***Artikel 19***Wirkungen auf bestimmte Verträge und Rechte**

Abweichend von den Artikeln 4 und 9 gelten für die Wirkungen der Einleitung einer Sanierungsmaßnahme oder der Eröffnung eines Liquidationsverfahrens auf die nachstehend genannten Verträge und Rechte folgende Bestimmungen:

- a) für Arbeitsverträge und Arbeitsverhältnisse ist ausschließlich das Recht des Mitgliedstaats maßgeblich, das auf den Arbeitsvertrag oder das Arbeitsverhältnis anzuwenden ist;
- b) für einen Vertrag, der zur Nutzung oder zum Erwerb eines unbeweglichen Gegenstands berechtigt, ist ausschließlich das Recht des Mitgliedstaats maßgeblich, in dessen Gebiet dieser Gegenstand belegen ist;
- c) für Rechte des Versicherungsunternehmens an einem unbeweglichen Gegenstand, einem Schiff oder einem Luftfahrzeug, die der Eintragung in ein öffentliches Register unterliegen, ist das Recht des Mitgliedstaats maßgeblich, unter dessen Aufsicht das Register geführt wird.

*Artikel 20***Dingliche Rechte Dritter**

(1) Das dingliche Recht eines Gläubigers oder eines Dritten an körperlichen oder unkörperlichen, beweglichen oder unbeweglichen Gegenständen des Versicherungsunternehmens — sowohl an bestimmten Gegenständen als auch an einer Mehrheit von nicht bestimmten Gegenständen mit wechselnder Zusammensetzung —, die sich zum Zeitpunkt der Einleitung von Sanierungsmaßnahmen bzw. der Eröffnung des Liquidationsverfahrens im Gebiet eines anderen Mitgliedstaates befinden, wird von der Einleitung von Sanierungsmaßnahmen bzw. der Verfahrenseröffnung nicht berührt.

(2) Rechte im Sinne von Absatz 1 sind insbesondere

- a) das Recht, den Gegenstand zu verwerten oder verwerten zu lassen und aus dem Erlös oder den Nutzungen dieses Gegenstands befriedigt zu werden, insbesondere aufgrund eines Pfandrechts oder einer Hypothek;
- b) das ausschließliche Recht, eine Forderung einzuziehen, insbesondere aufgrund eines Pfandrechts an einer Forderung oder aufgrund einer Sicherungsabtretung dieser Forderung;
- c) das Recht, die Herausgabe des Gegenstands von jedermann zu verlangen, der diesen gegen den Willen des Berechtigten besitzt oder nutzt;
- d) das dingliche Recht, die Früchte eines Gegenstands zu ziehen.

(3) Das in einem öffentlichen Register eingetragene und gegen jedermann wirksame Recht, ein dingliches Recht im Sinne von Absatz 1 zu erlangen, wird einem dinglichen Recht gleichgestellt.

(4) Absatz 1 steht der Geltendmachung der Nichtigkeit, Anfechtbarkeit oder relativen Unwirksamkeit einer Rechtshandlung nach Artikel 9 Absatz 2 Buchstabe l nicht entgegen.

*Artikel 21***Eigentumsvorbehalt**

(1) Die Einleitung von Sanierungsmaßnahmen bzw. die Eröffnung eines Liquidationsverfahrens in Bezug auf ein Versicherungsunternehmen als Käufer einer Sache lässt die Rechte des Verkäufers aus einem Eigentumsvorbehalt unberührt, wenn sich diese Sache zum Zeitpunkt der Einleitung der Sanierungsmaßnahmen bzw. der Verfahrenseröffnung im Gebiet eines anderen Mitgliedstaates als des Staates befindet, in dem die Sanierungsmaßnahmen eingeleitet werden bzw. das Verfahren eröffnet wird.

(2) Die Einleitung von Sanierungsmaßnahmen bzw. die Eröffnung eines Liquidationsverfahrens in Bezug auf ein Versicherungsunternehmen als Verkäufer einer Sache rechtfertigt, wenn deren Lieferung bereits erfolgt ist, nicht die Auflösung oder Beendigung des Kaufvertrags und steht dem Eigentumserwerb des Käufers nicht entgegen, wenn sich diese Sache zum Zeitpunkt der Einleitung der Sanierungsmaßnahmen bzw. der Verfahrenseröffnung im Gebiet eines anderen Mitgliedstaates als des Staates befindet, in dem die Sanierungsmaßnahmen eingeleitet werden bzw. das Verfahren eröffnet wird.

(3) Die Absätze 1 und 2 stehen der Geltendmachung der Nichtigkeit, Anfechtbarkeit oder relativen Unwirksamkeit einer Rechtshandlung nach Artikel 9 Absatz 2 Buchstabe l nicht entgegen.

*Artikel 22***Aufrechnung**

(1) Das Recht eines Gläubigers, mit seiner Forderung gegen eine Forderung des Versicherungsunternehmens aufzurechnen, wird von der Einleitung von Sanierungsmaßnahmen bzw. der Eröffnung des Liquidationsverfahrens nicht berührt, wenn diese Aufrechnung nach dem für die Forderung des Versicherungsunternehmens maßgeblichen Recht zulässig ist.

(2) Absatz 1 steht der Geltendmachung der Nichtigkeit, Anfechtbarkeit oder relativen Unwirksamkeit einer Rechtshandlung nach Artikel 9 Absatz 2 Buchstabe l nicht entgegen.

*Artikel 23***Geregelte Märkte**

(1) Für die Wirkungen einer Sanierungsmaßnahme oder der Eröffnung eines Liquidationsverfahrens auf die Rechte und Pflichten der Teilnehmer an einem geregelten Markt ist unbeschadet des Artikels 20 ausschließlich das Recht maßgeblich, das für den betreffenden Markt gilt.

(2) Absatz 1 steht der Geltendmachung der Nichtigkeit, Anfechtbarkeit oder relativen Unwirksamkeit nach Artikel 9 Absatz 2 Buchstabe l von Zahlungen oder Transaktionen gemäß dem für den betreffenden Markt geltenden Recht nicht entgegen.

*Artikel 24***Benachteiligende Rechtshandlungen**

Artikel 9 Absatz 2 Buchstabe l findet keine Anwendung, wenn eine Person, die durch eine die Gesamtheit der Gläubiger benachteiligende Rechtshandlung begünstigt wurde, nachweist, dass

- a) für diese Rechtshandlung das Recht eines anderen Mitgliedstaats als des Herkunftsmitgliedstaats maßgeblich ist und
- b) diese Rechtshandlung im vorliegenden Fall in keiner Weise nach diesem Recht angreifbar ist.

*Artikel 25***Schutz des Dritterwerbers**

Verfügt das Versicherungsunternehmen durch eine nach der Einleitung einer Sanierungsmaßnahme oder der Eröffnung des Liquidationsverfahrens vorgenommene Rechtshandlung gegen Entgelt über

- a) einen unbeweglichen Gegenstand,
- b) ein Schiff oder ein Luftfahrzeug, das der Eintragung in ein öffentliches Register unterliegt, oder
- c) Wertpapiere oder andere Geld- und Kapitalmarktpapiere, deren Existenz oder Übertragung die Eintragung in ein gesetzlich vorgeschriebenes Register oder Konto voraussetzt oder die in einer dem Recht eines Mitgliedstaates unterliegenden zentralen Verwahrstelle verwahrt werden,

so richtet sich die Wirksamkeit dieser Rechtshandlung nach dem Recht des Mitgliedstaates, in dessen Gebiet dieser unbewegliche Gegenstand belegen ist oder unter dessen Aufsicht das Register, das Konto oder die Verwahrstelle steht.

*Artikel 26***Anhängige Rechtsstreitigkeiten**

Für die Wirkungen der Sanierungsmaßnahme oder des Liquidationsverfahrens auf einen anhängigen Rechtsstreit über einen Vermögensgegenstand oder ein Recht der Masse ist ausschließlich das Recht des Mitgliedstaats maßgeblich, in dem der Rechtsstreit anhängig ist.

*Artikel 27***Verwalter und Liquidatoren**

(1) Die Bestellung eines Verwalters oder Liquidators wird durch eine beglaubigte Abschrift des Originals der Entscheidung, durch die er bestellt worden ist, oder durch eine andere von den zuständigen Behörden des Herkunftsmitgliedstaats ausgestellte Bescheinigung nachgewiesen.

Es kann eine Übersetzung in die Amtssprache oder eine der Amtssprachen des Mitgliedstaats, in dessen Gebiet der Verwalter oder der Liquidator tätig werden will, verlangt werden. Eine Legalisation oder eine entsprechende andere Förmlichkeit wird nicht verlangt.

(2) Die Verwalter und Liquidatoren können im Hoheitsgebiet aller Mitgliedstaaten sämtliche Befugnisse ausüben, die ihnen im Hoheitsgebiet des Herkunftsmitgliedstaats zustehen. Personen, deren Aufgabe es ist, Verwalter und Liquidatoren zu unterstützen und gegebenenfalls zu vertreten, können im Verlauf der Sanierungsmaßnahme oder des Liquidationsverfahrens nach dem Recht des Herkunftsmitgliedstaats bestellt werden, und zwar insbesondere in den Aufnahmemitgliedstaaten und vor allem zur leichteren Beseitigung etwaiger Schwierigkeiten, auf die die Gläubiger des Aufnahmemitgliedstaats stoßen.

(3) Bei der Ausübung seiner Befugnisse gemäß dem Recht des Herkunftsmitgliedstaats beachtet der Verwalter oder der Liquidator das Recht der Mitgliedstaaten, in deren Gebiet er tätig werden will; dies gilt insbesondere für die Verfahren zur Verwertung von Vermögensgegenständen und zur Unterrich-

tung der Arbeitnehmer. Diese Befugnisse dürfen nicht die Anwendung von Zwangsmitteln oder das Recht einschließen, über Rechtsstreitigkeiten oder andere Auseinandersetzungen zu befinden.

Artikel 28

Eintragung in öffentliche Register

(1) Auf Antrag des Verwalters, des Liquidators oder jeder anderen im Herkunftsmitgliedstaat hierzu befugten Behörde oder Person ist eine Sanierungsmaßnahme oder die Eröffnung eines Liquidationsverfahrens in das Grundbuch, das Handelsregister und alle sonstigen öffentlichen Register in den übrigen Mitgliedstaaten einzutragen.

Sieht ein Mitgliedstaat jedoch die obligatorische Eintragung vor, hat die in Unterabsatz 1 genannte Behörde oder Person die für diese Eintragung erforderlichen Maßnahmen zu treffen.

(2) Die Kosten der Eintragung gelten als Kosten und Auslagen des Verfahrens.

Artikel 29

Berufsgeheimnis

Alle Personen, die im Rahmen der in den Artikeln 5, 8 und 30 vorgesehenen Unterrichtsverfahren zur Entgegennahme oder Erteilung von Informationen verpflichtet sind, unterliegen dem Berufsgeheimnis in derselben Weise, wie in Artikel 16 der Richtlinie 92/49/EWG und Artikel 15 der Richtlinie 92/96/EWG vorgesehen; hiervon ausgenommen sind die Gerichte, auf die die geltenden nationalen Bestimmungen Anwendung finden.

Artikel 30

Zweigniederlassungen von Versicherungsunternehmen aus Drittländern

(1) Ungeachtet der Definitionen in Artikel 2 Buchstaben e, f und g und für die Zwecke der Anwendung dieser Richtlinie auf Sanierungsmaßnahmen und Liquidationsverfahren, die eine in einem Mitgliedstaat bestehende Zweigniederlassung eines Versicherungsunternehmens mit Sitz außerhalb der Gemeinschaft betreffen,

- a) bezeichnet der Ausdruck „Herkunftsmitgliedstaat“ den Mitgliedstaat, in dem der Zweigniederlassung die Zulassung gemäß Artikel 23 der Richtlinie 73/239/EWG und Artikel 27 der Richtlinie 79/267/EWG erteilt wurde und
- b) bezeichnen die Ausdrücke „Aufsichtsbehörden“ und „zuständige Behörden“ die entsprechenden Behörden des Mitgliedstaats, in dem die Zweigniederlassung zugelassen wurde.

(2) Hat ein Versicherungsunternehmen mit Sitz außerhalb der Gemeinschaft Zweigniederlassungen in mehr als einem Mitgliedstaat, so wird jede Zweigniederlassung bei der Anwendung dieser Richtlinie als unabhängiges Unternehmen behandelt. Die zuständigen Behörden und die Aufsichtsbehörden der betroffenen Mitgliedstaaten bemühen sich um ein abgestimmtes Vorgehen. Die gegebenenfalls bestellten Verwalter oder Liquidatoren bemühen sich ebenfalls um eine Abstimmung ihres Vorgehens.

Artikel 31

Umsetzung der Richtlinie

(1) Die Mitgliedstaaten setzen die erforderlichen Rechts- und Verwaltungsvorschriften in Kraft, um dieser Richtlinie vor dem 20. April 2003 nachzukommen. Sie setzen die Kommission unverzüglich davon in Kenntnis.

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

(2) Die gemäß dieser Richtlinie erlassenen einzelstaatlichen Bestimmungen gelten nur für Sanierungsmaßnahmen oder Liquidationsverfahren, die nach dem in Absatz 1 genannten Zeitpunkt ergriffen bzw. eröffnet worden sind. Auf die vor diesem Zeitpunkt ergriffenen Sanierungsmaßnahmen bzw. eröffneten Liquidationsverfahren findet weiterhin das Recht Anwendung, das zum Zeitpunkt der Ergreifung der Maßnahmen bzw. der Verfahrenseröffnung für sie maßgeblich war.

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

Artikel 32

Inkrafttreten

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

Artikel 33

Adressaten

Diese Richtlinie ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

Geschehen zu Brüssel am 19. März 2001.

Im Namen des
Europäischen Parlaments
Die Präsidentin
N. FONTAINE

Im Namen des Rates
Der Präsident
A. LINDH

ANHANG

BESONDERES VERZEICHNIS NACH ARTIKEL 10 ABSATZ 3

1. Versicherungsunternehmen müssen an ihrem Sitz ein besonderes Verzeichnis der Vermögenswerte zur Deckung der gemäß den Rechtsvorschriften des Herkunftsmitgliedstaats errechneten und angelegten versicherungstechnischen Rückstellungen führen.
 2. Betreibt das Versicherungsunternehmen gleichzeitig Tätigkeiten der Schadenversicherung und Tätigkeiten der Lebensversicherung, so hat es an seinem Sitz für jede dieser Tätigkeiten ein getrenntes Vermögensverzeichnis zu führen. Gestattet es jedoch ein Mitgliedstaat Versicherungsunternehmen, Tätigkeiten der Lebensversicherung zu betreiben und zugleich die in Anhang A Nummern 1 und 2 der Richtlinie 73/239/EWG genannten Risiken zu decken, so kann er vorsehen, dass diese Versicherungsunternehmen ein einziges Vermögensverzeichnis für alle ihre Tätigkeiten führen müssen.
 3. Die Summe der eingetragenen und nach den Rechtsvorschriften des Herkunftsmitgliedstaates bewerteten Vermögenswerte muss jederzeit mindestens dem Betrag der versicherungstechnischen Rückstellungen entsprechen.
 4. Ist ein eingetragener Vermögenswert mit einem dinglichen Recht zugunsten eines Gläubigers oder eines Dritten belastet, mit der Folge, dass ein Teil dieses Vermögenswerts nicht für die Erfüllung von Verpflichtungen zur Verfügung steht, so wird dieser Sachverhalt im Vermögensverzeichnis erwähnt und der nicht zur Verfügung stehende Betrag bei der in Nummer 3 genannten Summe nicht berücksichtigt.
 5. Ist ein zur Deckung der versicherungstechnischen Rückstellungen verwendeter Vermögenswert mit einem dinglichen Recht zugunsten eines Gläubigers oder eines Dritten belastet, ohne dass die Voraussetzungen gemäß Nummer 4 erfüllt sind, oder ist ein solcher Vermögenswert Gegenstand eines Eigentumsvorbehalts eines Gläubigers oder eines Dritten oder hat ein Gläubiger das Recht, mit seiner Forderung gegen eine Forderung des Versicherungsunternehmens aufzurechnen, so richtet sich im Falle einer Liquidation des Versicherungsunternehmens die Behandlung dieser Vermögenswerte hinsichtlich der in Artikel 10 Absatz 1 Buchstabe a vorgesehenen Methode nach dem Recht des Herkunftsmitgliedstaats, sofern nicht Artikel 20, 21 oder 22 auf den betreffenden Vermögenswert Anwendung findet.
 6. Die Zusammensetzung der Vermögenswerte, die zum Zeitpunkt der Eröffnung des Liquidationsverfahrens in dem Verzeichnis gemäß den Nummern 1 bis 5 eingetragen sind, kann nicht mehr geändert werden, und es darf, abgesehen von der Korrektur rein technischer Irrtümer, an den Vermögensverzeichnissen ohne Genehmigung der zuständigen Behörde keine Änderung vorgenommen werden.
 7. Ungeachtet der Nummer 6 müssen die Liquidatoren den genannten Vermögenswerten deren Finanzerträge, die im Zeitraum zwischen der Eröffnung des Liquidationsverfahrens und der Begleichung der Versicherungsforderungen oder gegebenenfalls bis zur Übertragung des Vermögensbestandes angefallen sind, sowie den Betrag der in Bezug auf die betreffende Tätigkeit während dieses Zeitraums eingezogenen Nettoprämien hinzufügen.
 8. Ist der Erlös aus der Verwertung der Vermögenswerte niedriger als ihre Bewertung in den Vermögensverzeichnissen, so müssen die Liquidatoren dies gegenüber den zuständigen Behörden des Herkunftsmitgliedstaats rechtfertigen.
 9. Die Aufsichtsbehörden der Mitgliedstaaten treffen die erforderlichen Maßnahmen, um die vollständige Einhaltung der Bestimmungen dieses Anhangs durch die Versicherungsunternehmen sicherzustellen.
-