Bundesrat **Drucksache 136/02**
14.02.02

EU - In - Vk

Unterrichtung
durch die Bundesregierung

Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Richtlinie 96/48/EG des Rates und der Richtlinie 2001/16/EG über die Interoperabilität des transeuropäischen Eisenbahnnetzes

KOM(2002) 22 endg.; Ratsdok. 5723/02

Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Postfach 1320, 53003 Bonn
Telefon: 0228/3820840, Telefax: 0228/3820844
ISSN 0720-2946

Übermittelt vom Bundesministerium der Finanzen am 14. Februar 2002 gemäß § 2 des Gesetzes über die Zusammenarbeit von Bund und Ländern in Angelegenheiten der Europäischen Union (BGBl. I 1993 S. 313 ff.).

Die Vorlage ist von der Kommission der Europäischen Gemeinschaften am 25. Januar 2002 dem Generalsekretär/Hohen Vertreter des Rates der Europäischen Union übermittelt worden.

Der Wirtschafts- und Sozialausschuss und der Ausschuss der Regionen werden an den Beratungen beteiligt.

Hinweis: vgl. Drucksache 496/94 = AE-Nr. 941613 und
Drucksache 737/99 = AE-Nr. 993697.

BEGRÜNDUNG

EINLEITUNG

Interoperabilität des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems

Gemäß den Artikeln 154 und 155 EG-Vertrag trägt die Gemeinschaft zum Auf- und Ausbau transeuropäischer Netze im Bereich der Verkehrsinfrastruktur bei. Zur Erreichung dieser Ziele ergreift die Gemeinschaft sämtliche Maßnahmen, die sich als notwendig erweisen, um die Interoperabilität der Netze zu gewährleisten, insbesondere im Bereich der Harmonisierung der technischen Normen.

Für den Eisenbahnsektor hat der Rat am 23. Juli 1996 mit der Annahme der Richtlinie 96/48/EG über die Interoperabilität des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems eine erste Maßnahme getroffen.

Zur Erreichung der Ziele dieser Richtlinie arbeitet die Europäische Vereinigung für die Interoperabilität im Bereich der Bahn (AEIF) als das in der Richtlinie vorgesehene gemeinsame Gremium, in dem die Betreiber der Infrastruktur, die Eisenbahnunternehmen und die Industrie vertreten sind, Entwürfe technischer Spezifikationen für die Interoperabilität (TSI) aus.

Für die Ausarbeitung dieser TSI war es nötig, eine Reihe von Instrumenten und Methoden zu entwickeln. Für die Zeit bis zur Annahme der TSI hat die Kommission zur Unterstützung bei technischen Entscheidungen, die im Rahmen von in mehreren Mitgliedstaaten laufenden Projekten zu treffen sind, zwei Instrumente erlassen: die Entscheidung 2001/260/EG über die ERTMS-Daten[1] und die Empfehlung 2001/290/EG zu den Parametern für das transeuropäische Hochgeschwindigkeitsbahnsystem.

1998 wurde ein Programm für die Erarbeitung der entsprechenden europäischen Normen auf den Weg gebracht, das auf der Grundlage der Arbeiten zur Ausarbeitung der TSI regelmäßig aktualisiert wird.

Die meisten Mitgliedstaaten haben mitgeteilt, welche Maßnahmen sie zur Umsetzung der Richtlinie in innerstaatliches Recht getroffen haben und welche unabhängigen Stellen mit der Durchführung der Konformitätsbewertung und/oder Gebrauchstauglichkeitsbewertung der Interoperabilitätskomponenten und der EG-Prüfung der Teilsysteme betraut sind.

Die Kommission unternimmt beträchtliche Anstrengungen, um Anfang 2002 eine Entscheidung über die TSI zu erlassen, damit **ab 2002** Neubau- und Ausbaustrecken für Hochgeschwindigkeitszüge nach dem neuen Interoperabilitätsstandard gebaut bzw. ausgebaut werden können.

Interoperabilität des konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystems

Mit der am 19. März 2001 erlassenen Richtlinie 2001/16/EG über die Interoperabilität des konventionellen Eisenbahnsystems werden wie mit der Richtlinie über das

---

[1] European Rail Traffic Management System.

Hochgeschwindigkeitsbahnsystem gemeinschaftliche Verfahren für die Erarbeitung und Annahme von TSI sowie gemeinsame Vorschriften für die Bewertung der Konformität mit diesen Spezifikationen eingeführt.

Gemäß der Richtlinie ist eine erste Gruppe von vorrangigen TSI innerhalb von drei Jahren, das heißt bis 2004, zu erlassen. Betroffen sind die folgenden Bereiche: Zugsteuerung, Zugsicherung und Signalgebung; Telematikanwendungen für den Güterverkehr; Verkehrsbetrieb und Verkehrssteuerung (einschließlich Qualifikation des Personals für den grenzüberschreitenden Verkehr); Güterwagen; von Fahrzeugen und Infrastruktur ausgehende Lärmemissionen.

Sechs Monate nach Veröffentlichung der Richtlinie hat die Kommission bereits eine formelle Zustimmung des Regelungsausschusses zum ersten Arbeitsprogramm, zur Benennung der AEIF als gemeinsames Gremium und zur Erteilung des Auftrags zur Erstellung der ersten Gruppe von TSI an die AEIF erhalten.

WARUM IST EINE ÄNDERUNG DER INTEROPERABILITÄTSRICHTLINIEN ANGEZEIGT?

Forderungen des Europäischen Parlaments

Die Kommission hat am 10. September 1999 den Bericht über die Umsetzung und die Auswirkungen der Richtlinie 96/48/EG (KOM(1999) 414 endg.) angenommen. Dieser Bericht an den Rat und das Europäische Parlament wurde gemäß Artikel 24 der Richtlinie 96/48/EG erstellt und enthielt eine erste Bewertung der Fortschritte bei der Verwirklichung der Interoperabilität des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems.

In seiner Entschließung vom 17. Mai 2000 fordert das Europäische Parlament die Kommission auf, "im nächsten Bericht über die Umsetzung und die Auswirkungen der Richtlinie 96/48/EG Vorschläge zur Änderung dieser Richtlinie auf der Grundlage des von der künftigen Richtlinie über die Interoperabilität des konventionellen Eisenbahnsystems herangezogenen Modells vorzulegen, insbesondere in Bezug auf die Festsetzung der Reihenfolge der Prioritäten, eines Zeitplans und der sozialen Bestimmungen".

Nutzung gesammelter Erfahrungen

Aus den Arbeiten zur Erstellung der TSI für den Hochgeschwindigkeitsverkehr, der Anwendung der Richtlinie auf konkrete Projekte und den Arbeiten des nach Artikel 21 der Richtlinie 96/48/EG eingesetzten Ausschusses lassen sich eine Reihe von Lehren für das künftige Vorgehen ziehen, so dass die Kommission sich veranlasst sieht, Änderungen an beiden Richtlinien über die Interoperabilität im Eisenbahnverkehr vorzuschlagen.

Diese Änderungen betreffen vor allem die folgenden Aspekte: genaue Zielsetzung der Richtlinien, geografischer Anwendungsbereich, technischer Anwendungsbereich, Anwendungsweise der europäischen Spezifikationen, Koordinierung der benannten Stellen, Anwendung der Richtlinien und der TSI bei Ausbau-, Erneuerungs- und Instandhaltungsarbeiten, in den TSI zu präzisierende Umsetzungsstrategie, Prüfungen nach der Inbetriebnahme, nicht alle grundlegenden Anforderungen abdeckende TSI, Notwendigkeit der Infrastrukturregister und der Fahrzeugregister, Unabhängigkeit der benannten Stellen.

Vorschlag zur Einrichtung einer Agentur und Vorschlag für eine Richtlinie über die Sicherheit im Eisenbahnverkehr

Die Einrichtung einer Agentur und die Annahme einer Richtlinie über die Sicherheit, die gleichzeitig mit dem vorliegenden Vorschlag vorgeschlagen werden, machen eine Umformulierung einzelner Bestimmungen der beiden Richtlinien über die Interoperabilität im Eisenbahnverkehr erforderlich.

Insbesondere ergingen die Aufträge zur Erstellung und Überarbeitung der TSI nicht mehr an das gemeinsame Gremium, sondern an die Agentur, die die Verantwortung für die TSI-Entwürfe übernehmen, sich dabei jedoch auf die vom gemeinsamen Gremium vorgeschlagenen gemischten Arbeitsgruppen stützen würde. Die Beziehungen zwischen der Agentur und dem gemeinsamen Gremium werden in beiliegendem Vorschlag für eine Verordnung zur Einrichtung der Agentur geregelt. In diesem Vorschlag für eine Verordnung ist auch vorgesehen, dass die Agentur die Konsultation der Sozialpartner und der Verbraucherverbände übernimmt.

Annahme des "Infrastrukturpakets" (Richtlinien 2001/12/13/14/EG)

Auch das Inkrafttreten dieser neuen Richtlinien hat Auswirkungen auf die Verwirklichung der Interoperabilität.

Insbesondere vor dem Hintergrund der in der Richtlinie 2001/12/EG für 2008 vorgesehenen vollständigen Öffnung des Eisenbahnnetzes für grenzüberschreitende Güterverkehrsleistungen ist die Verwirklichung der Interoperabilität auf dem gesamten Netz erforderlich. Daher ist der geografische Anwendungsbereich auszuweiten, zumal in beiliegendem Vorschlag für eine Richtlinie zur Änderung der Richtlinie 91/440/EG eine beschleunigte Öffnung vorgesehen ist.

Diese Ausweitung erfordert jedoch keine vollständige und unbedingte technische Harmonisierung des Systems. Vielmehr ist die Verwirklichung der Interoperabilität ein Prozess, der verschiedene Teilaspekte umfasst:

- Anwendung eines einheitlichen Rechtsrahmens. Es gibt keine Abgrenzung zwischen dem konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystem und dem übrigen Netz: auf dem gesamten Netz muss ein sicherer und durchgehender Verkehr aller Züge gewährleistet sein. Die Zugrundelegung einheitlicher grundlegender Anforderungen ist der kleinste erstrebenswerte gemeinsame Nenner.

- Anwendung eines einheitlichen Verfahrens für die Inbetriebnahme. Eine Anwendung unterschiedlicher Verfahren für die Inbetriebnahme von Zügen, die für den Verkehr auf ein und derselben Infrastruktur bestimmt sind, wäre diskriminierend.

- Erreichung eines für den Verkehr verschiedenartiger Fahrzeuge notwendigen und hinreichenden Grades technischer Kompatibilität durch die Konformität der Teilsysteme mit den TSI. Natürlich geht es nicht darum, eine TSI aufzustellen, die für alle Fahrzeuge gilt, unabhängig davon, ob sie im Lokal- oder Regionalverkehr, landes- oder gemeinschaftsweit eingesetzt werden. Die Bestimmungen von Artikel 5 Absatz 3 (a und c), Artikel 23 und Anhang I der Richtlinie 2001/16/EG, nach denen die TSI nach Dringlichkeit auszuarbeiten sind, die für den grenzüberschreitenden Verkehr bestimmten Fahrzeuge Vorrang haben, die Fahrzeuge in mehrere Kategorien zu unterteilen sind und

die Spezifikationen der TSI je nach Fahrzeugkategorien voneinander abweichen können, bedürfen vielmehr einer umsichtigen Anwendung.

– Erreichung eines Grades technischer Harmonisierung, der zur schrittweisen Verwirklichung des Binnenmarkts für Ausrüstungen und Dienstleistungen für den Bau, die Erneuerung, die Umrüstung und die Funktionsfähigkeit des Eisenbahnsystems beiträgt. Dies würde auch die Erarbeitung harmonisierter Normen umfassen, deren Anwendung nicht zwingend ist.

BEMERKUNGEN ZU DEN ARTIKELN

Artikel 1 Absätze 1 und 2

Die Artikel 1 und 2 der Richtlinie 96/48/EG sind den Artikeln 1 und 2 der Richtlinie 2001/16/EG anzugleichen. Diese Änderung erlaubt außerdem die Präzisierung, dass Interoperabilitätsbedingungen auch für Umrüstungs- und Erneuerungsarbeiten gelten.

Artikel 1 Absatz 3

Artikel 3 der Richtlinie 96/48/EG ist Artikel 3 der Richtlinie 2001/16/EG anzugleichen.

In Absatz 1 werden Beispiele für zusätzliche TSI genannt.

Darüber hinaus wird ein neuer Absatz eingefügt, um den Erfahrungen Rechnung zu tragen, die bei der Erstellung der TSI für den Hochgeschwindigkeitsverkehr in Bezug darauf gesammelt werden konnten, welches Verhältnis zwischen den grundlegenden Anforderungen der Richtlinie und den TSI einerseits und den europäischen Normen und anderen Schriftstücken normativen Charakters andererseits besteht. Insbesondere ist klar zu unterscheiden zwischen Normen oder Teilen von Normen, deren Verbindlichkeitserklärung zur Erreichung des Richtlinienziels unerlässlich ist, und "harmonisierten" Normen, die nach den Grundsätzen des neuen Konzepts für die technische Harmonisierung[2] erstellt sind.

Artikel 1 Absatz 4

Für die etwaige Erstellung neuer TSI und die Überarbeitung bereits angenommener TSI wird die Agentur zuständig sein.

Außerdem ist Artikel 6 der Richtlinie 96/48/EG Artikel 6 der Richtlinie 2001/16/EG anzugleichen. Dies gilt vor allem für die Berücksichtigung der Auffassung der Benutzer und der Sozialpartner zu den TSI-Entwürfen.

Artikel 1 Absatz 5

Artikel 9 der Richtlinie 96/48/EG ist Artikel 9 der Richtlinie 2001/16/EG anzugleichen.

Artikel 1 Absatz 6

---

[2] Die Grundsätze des neuen Konzepts für die technische Harmonisierung und Normung wurden 1985 festgelegt (ABl. C 136 vom 04.06.1985). Nach diesem Konzept wird in den Richtlinien festgelegt, welche grundlegenden Anforderungen Erzeugnisse erfüllen müssen, wenn sie in Verkehr gebracht werden, nicht jedoch bestimmt, auf welchem Weg die Einhaltung dieser Anforderungen technisch zu erreichen ist.

Sämtliche Bedingungen, denen eine Interoperabilitätskomponente genügen muss, sowie das bei der Konformitätsbewertung einzuhaltende Verfahren werden in den TSI festgelegt.

Die Absätze 3 bis 5 werden entbehrlich, da in Artikel 5 der Richtlinie 96/48/EG das Verhältnis zwischen TSI und Normen eindeutig definiert wird. Dagegen ist darauf hinzuweisen, dass jede Komponente dem in den TSI angegebenen Verfahren zur Bewertung der Konformität oder Gebrauchstauglichkeit zu unterziehen und mit einer entsprechenden Bescheinigung zu versehen ist.

Artikel 1 Absatz 7

Die Präzisierung erfolgt im Zusammenhang mit der Frage, welches Verhältnis zwischen TSI und Normen besteht. Die andere Änderung dient der Angleichung an die Richtlinie 2001/16/EG.

Artikel 1 Absatz 8

Artikel 14 der Richtlinie 96/48/EG ist dem im Rahmen der Richtlinie 2001/16/EG gewählten Wortlaut anzugleichen.

Außerdem wird eine Bestimmung eingefügt, mit der die Mitgliedstaaten verpflichtet werden, jedem in Betrieb zu nehmenden Fahrzeug einen Kennzeichnungscode zuzuweisen und es anschließend in ein nationales Einstellungsregister aufzunehmen. Diese nationalen Einstellungsregister müssen allen Mitgliedstaaten und bestimmten Wirtschaftsakteuren der EU zur Abfrage zugänglich sein. Aufgrund der Notwendigkeit eines einheitlichen Datenformats müssen für die Register gemeinsame funktionelle und technische Spezifikationen aufgestellt werden. Außerdem wird vorgeschlagen, dass die Agentur einen Vorschlag für die Spezifikationen vorlegt.

Artikel 1 Absätze 9, 10 und 11

Die Artikel 15 bis 18 der Richtlinie 96/48/EG sind der Richtlinie 2001/16/EG anzugleichen.

Angesichts der Erfahrungen, die die Kommission und der Ausschuss bei der Erstellung der TSI "Fahrzeuge" gesammelt haben, wird außerdem vorgeschlagen zu klären, wie bei grundlegenden Anforderungen an ein Teilsystem vorzugehen ist, für die in der entsprechenden TSI noch keine ausführlichen Spezifikationen festgelegt worden sind.

In einem solchen Fall wird folgendes Vorgehen vorgeschlagen:

- die betreffenden Aspekte werden in einem Anhang der TSI benannt;

- jeder Mitgliedstaat listet den anderen Mitgliedstaaten und der Kommission die nationalen technischen Vorschriften auf, mit denen die Anwendung der grundlegenden Anforderungen bei diesen Aspekten sichergestellt wird, und teilt außerdem mit, welche Konformitätsbewertungs- und Prüfverfahren anzuwenden sind und welche Stellen er für die Durchführung der Konformitätsbewertungs- und Prüfverfahren benennt, da die Anwendbarkeit der Richtlinie davon nicht berührt wird.

Artikel 1 Absatz 13

Angesichts der mit der Koordinierung der benannten Stellen gesammelten Erfahrungen ist es erforderlich, Artikel 20 Absatz 5 der Richtlinie 96/48/EG auf den neuesten Stand zu bringen.

Artikel 1 Absätze 14 und 15

Aktualisierung der Richtlinie 96/48/EG hinsichtlich des Ausschussverfahrens und Angleichung an die Richtlinie 2001/16/EG.

In Analogie zu der im Rahmen der Richtlinie 2001/12/EG vorgesehenen Bestimmung wird vorgeschlagen, den Ausschuss zu ermächtigen, sich mit praktischen Fragen zur Durchführung einzelner Bestimmungen der Richtlinie 96/48/EG zu befassen, ohne auf schwerfällige Verfahren wie die Änderung der Richtlinie angewiesen zu sein. In den meisten Fällen handelt es sich dabei um Fragestellungen, die aufgrund ihres hochgradig technischen Charakters in der Richtlinie zwar nicht ausdrücklich behandelt werden, deren einheitliche Behandlung auf dem gesamten Netz jedoch für die uneingeschränkte Erreichung des Richtlinienziels unerlässlich ist.

Artikel 1 Absatz 16

Der Wortlaut der Richtlinie 96/48/EG ist hinsichtlich der Infrastruktur- und Fahrzeugregister dem Wortlaut der Richtlinie 2001/16/EG anzugleichen.

Artikel 1 Absätze 17 und 18

Die Anhänge I und II sind der Richtlinie 2001/16/EG anzugleichen.

In Anhang I wird die Definition der Fahrzeuge eindeutiger formuliert: die Richtlinie 96/48/EG gilt auch für Fahrzeuge, die für den ausschließlichen Fahrbetrieb auf für Hochgeschwindigkeitszüge ausgebauten Strecken bei Geschwindigkeiten von rund 200 km/h ausgelegt sind. Dies macht eine Änderung der TSI "Fahrzeuge" erforderlich, die das gemeinsame Gremium unter Zugrundelegung einer engen Auslegung der derzeitigen Richtlinie ausgearbeitet hat, nach der die Richtlinie nur für Fahrzeuge gilt, die dafür ausgelegt sind, bei mindestens 250 km/h auf eigens für Hochgeschwindigkeitszüge gebauten Strecken und zusätzlich bei rund 200 km/h auf ausgebauten Strecken zu verkehren.

Artikel 1 Absatz 19

In Anhang VII ist der Begriff der Unabhängigkeit der benannten Stellen zu präzisieren, um die Kohärenz mit den Bestimmungen der gleichzeitig mit diesem Vorschlag vorgeschlagenen Richtlinie über die Sicherheit im Eisenbahnverkehr zu gewährleisten.

Artikel 2 Absätze 1 und 2

Die Veröffentlichung des "Infrastrukturpakets" am 15. März 2001 hat Auswirkungen auf die Verwirklichung der Interoperabilität. Insbesondere vor dem Hintergrund der in der Richtlinie 2001/12/EG für 2008 vorgesehenen vollständigen Öffnung des Eisenbahnnetzes für grenzüberschreitende Güterverkehrsleistungen ist die Verwirklichung der Interoperabilität auf dem gesamten Netz erforderlich.

Artikel 2 Absatz 3

Einige Begriffsbestimmungen der Richtlinie 2001/16/EG müssen angesichts der jüngsten Arbeiten im Hinblick auf die Annahme der TSI für den Hochgeschwindigkeitsverkehr überprüft werden. Ein und derselbe Begriff muss für beide Verkehre (also den Hochgeschwindigkeitsverkehr und den konventionellen Eisenbahnverkehr) dieselbe Begriffsbestimmung erhalten.

Artikel 2 Absatz 4

Es wird ein neuer Absatz eingefügt, um den Erfahrungen Rechnung zu tragen, die bei der Erstellung der TSI für den Hochgeschwindigkeitsverkehr in Bezug darauf gesammelt werden konnten, welches Verhältnis zwischen den grundlegenden Anforderungen der Richtlinie und den TSI einerseits und den europäischen Normen und anderen Schriftstücken normativen Charakters andererseits besteht. Insbesondere ist klar zu unterscheiden zwischen Normen oder Teilen von Normen, deren Verbindlichkeitserklärung zur Erreichung des Richtlinienziels unerlässlich ist, und "harmonisierten" Normen, die nach den Grundsätzen des neuen Konzepts für die technische Harmonisierung[3] erstellt sind.

Artikel 2 Absatz 5

Für die etwaige Erstellung neuer TSI und die Überarbeitung bereits angenommener TSI wird die Agentur zuständig sein.

Artikel 2 Absatz 6

Sämtliche Bedingungen, denen eine Interoperabilitätskomponente genügen muss, sowie das bei der Konformitätsbewertung einzuhaltende Verfahren werden in den TSI festgelegt.

Die Absätze 3 bis 5 werden entbehrlich, da in Artikel 5 der Richtlinie 2001/16/EG das Verhältnis zwischen TSI und Normen eindeutig definiert wird. Dagegen ist darauf hinzuweisen, dass jede Komponente dem in den TSI angegebenen Verfahren zur Bewertung der Konformität oder Gebrauchstauglichkeit zu unterziehen und mit einer entsprechenden Bescheinigung zu versehen ist.

Artikel 2 Absatz 7

Änderung des Artikels 11 der Richtlinie 2001/16/EG im Zusammenhang mit der Frage, welches Verhältnis zwischen TSI und Normen besteht.

Artikel 2 Absatz 8

Wie bei der Änderung der Richtlinie 96/48/EG wird auch in Artikel 14 der Richtlinie 2001/16/EG eine Bestimmung eingefügt, mit der die Mitgliedstaaten verpflichtet werden, jedem in Betrieb zu nehmenden Fahrzeug einen Kennzeichnungscode zuzuweisen und es anschließend in ein nationales Einstellungsregister aufzunehmen. Diese nationalen Einstellungsregister müssen allen Mitgliedstaaten und bestimmten Wirtschaftsakteuren der EU zur Abfrage zugänglich sein. Aufgrund der Notwendigkeit eines einheitlichen Datenformats müssen für die Register gemeinsame funktionelle und technische Spezifikationen aufgestellt werden. Außerdem wird vorgeschlagen, dass die Agentur einen Vorschlag für die Spezifikationen vorlegt.

Artikel 2 Absätze 9 und 10

---

[3] Die Grundsätze des neuen Konzepts für die technische Harmonisierung und Normung wurden 1985 festgelegt (ABl. C 136 vom 04.06.1985). Nach diesem Konzept wird in den Richtlinien festgelegt, welche grundlegenden Anforderungen Erzeugnisse erfüllen müssen, wenn sie in Verkehr gebracht werden, nicht jedoch bestimmt, auf welchem Weg die Einhaltung dieser Anforderungen technisch zu erreichen ist.

Angesichts der Erfahrungen, die die Kommission und der Ausschuss bei der Erstellung der TSI "Fahrzeuge" gesammelt haben, wird vorgeschlagen, in den Artikeln 16 Absatz 3 und 17 der Richtlinie 2001/16/EG zu präzisieren, wie bei grundlegenden Anforderungen an ein Teilsystem vorzugehen ist, für die in der entsprechenden TSI noch keine ausführlichen Spezifikationen festgelegt worden sind.

Artikel 2 Absatz 11

Angesichts der mit der Koordinierung der benannten Stellen gesammelten Erfahrungen ist es erforderlich, Artikel 20 Absatz 5 der Richtlinie 2001/16/EG auf den neuesten Stand zu bringen.

Artikel 2 Absatz 12

In Analogie zu der im Rahmen der Richtlinie 2001/12/EG vorgesehenen Bestimmung wird vorgeschlagen, den Ausschuss zu ermächtigen, sich mit praktischen Fragen zur Durchführung einzelner Bestimmungen der Richtlinie 2001/16/EG zu befassen, ohne auf schwerfällige Verfahren wie die Änderung der Richtlinie angewiesen zu sein.

Artikel 2 Absatz 13

In Anhang VII ist der Begriff der Unabhängigkeit der benannten Stellen zu präzisieren, um die Kohärenz mit den Bestimmungen der gleichzeitig mit dem vorliegenden Vorschlag vorgeschlagenen Richtlinie über die Sicherheit im Eisenbahnverkehr zu gewährleisten.

Artikel 3

Es sind alle erforderlichen Maßnahmen zu treffen, damit die Anwendung der Bestimmungen der vorliegenden Richtlinie möglichst

- die im Rahmen der Richtlinien 96/48/EG und 2001/16/EG bereits in Auftrag gegebenen Arbeiten nicht in Frage stellt. Dies bedeutet zum Beispiel, dass das Inkrafttreten der vorliegenden Richtlinie zur Änderung der Richtlinie 2001/16/EG die Erstellung der vorrangigen TSI durch die AEIF im Rahmen der Richtlinie 2001/16/EG nicht beeinträchtigen darf.

- die Anwendung der Richtlinien 96/48/EG und 2001/16/EG durch die Mitgliedstaaten im Rahmen von Projekten nicht in Frage stellt, die sich zum Zeitpunkt des Inkrafttretens der vorliegenden Richtlinie in einem fortgeschrittenen Entwicklungsstadium befinden.

2002/0023 (COD)

Vorschlag für eine

RICHTLINIE DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

zur Änderung der Richtlinie 96/48/EG des Rates und der Richtlinie 2001/16/EG über die Interoperabilität des transeuropäischen Eisenbahnsystems

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION -

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

auf Vorschlag der Kommission[4],

nach Stellungnahme des Wirtschafts- und Sozialausschusses[5],

nach Stellungnahme des Ausschusses der Regionen[6],

gemäß dem Verfahren nach Artikel 251 EG-Vertrag[7],

in Erwägung nachstehender Gründe:

(1) Gemäß den Artikeln 154 und 155 EG-Vertrag trägt die Gemeinschaft zum Auf- und Ausbau transeuropäischer Netze im Bereich der Verkehrsinfrastruktur bei. Zur Erreichung dieser Ziele ergreift die Gemeinschaft sämtliche Maßnahmen, die sich als notwendig erweisen, um die Interoperabilität der Netze zu gewährleisten, insbesondere im Bereich der Harmonisierung der technischen Normen.

(2) Für den Eisenbahnsektor wurde mit der Annahme der Richtlinie 96/48/EG des Rates vom 23. Juli 1996 über die Interoperabilität des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems[8] eine erste Maßnahme getroffen. Zur Erreichung der Ziele dieser Richtlinie arbeitet die in ihrem Rahmen als gemeinsames Gremium benannte Europäische Vereinigung für die Interoperabilität im Bereich der Bahn (AEIF) Entwürfe technischer Spezifikationen für die Interoperabilität (TSI) aus.

(3) Die Kommission nahm am 10. September 1999 einen Bericht[9] an den Rat und das Europäische Parlament an, der eine erste Bewertung der Fortschritte bei der Verwirklichung der Interoperabilität des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems enthielt. In seiner Entschließung vom 17. Mai 2000[10] forderte das

---

4 ABl. C [...] vom [...], S. [...].
5 ABl. C [...] vom [...], S. [...].
6 ABl. C [...] vom [...], S. [...].
7 ABl. C [...] vom [...], S. [...].
8 ABl. L 235 vom 17.09.1996, S. 6.
9 Bericht KOM(1999) 414, ABl. .... .
10

Europäische Parlament die Kommission auf, Vorschläge zur Änderung der Richtlinie 96/48/EG auf der Grundlage des für die Richtlinie über die Interoperabilität des konventionellen Eisenbahnsystems herangezogenen Modells vorzulegen.

(4) Mit der Richtlinie 2001/16/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 19. März 2001 über die Interoperabilität des konventionellen Eisenbahnsystems[11] werden wie mit der Richtlinie über das Hochgeschwindigkeitsbahnsystem gemeinschaftliche Verfahren für die Erarbeitung und Annahme von TSI sowie gemeinsame Vorschriften für die Bewertung der Konformität mit diesen Spezifikationen eingeführt. Ein Auftrag zur Erstellung der ersten Gruppe von TSI ist an die AEIF ergangen, die auch als gemeinsames Gremium benannt worden ist.

(5) Die bei den Arbeiten zur Erstellung der TSI für den Hochgeschwindigkeitsverkehr, der Anwendung der Richtlinie 96/48/EG auf konkrete Projekte und den Arbeiten des mit ihr eingesetzten Ausschusses gewonnenen Erfahrungen haben die Kommission veranlasst, Änderungen an beiden Richtlinien über die Interoperabilität im Eisenbahnverkehr vorzuschlagen.

(6) Die Annahme der Verordnung xxx[12] zur Einrichtung einer europäischen Agentur für Sicherheit und Interoperabilität im Eisenbahnverkehr einerseits und die Annahme der Richtlinie xxx[13] über die Sicherheit im Eisenbahnverkehr andererseits machen eine Umformulierung einzelner Bestimmungen der beiden Richtlinien über die Interoperabilität im Eisenbahnverkehr erforderlich. Insbesondere wird die Kommission Aufträge zur Ausarbeitung von Entwürfen zur Erstellung neuer TSI oder zur Überarbeitung bestehender TSI nach ihrer Einrichtung der neu geschaffenen Agentur erteilen.

(7) Das Inkrafttreten der Richtlinien 2001/12/EG[14], 2001/13/EG[15] und 2001/14/EG[16] hat Auswirkungen auf die Verwirklichung der Interoperabilität. Insbesondere ist in der Richtlinie 2001/12/EG für 2008 eine vollständige Öffnung des Eisenbahnnetzes für grenzüberschreitende Güterverkehrsdienste vorgesehen. Die Erweiterung der Zugangsrechte muss ebenso wie bei den anderen Verkehrsträgern unter gleichzeitiger Durchführung der erforderlichen Begleitmaßnahmen zur Harmonisierung erfolgen. Daher ist die Interoperabilität auf dem gesamten Netz zu verwirklichen, indem der geografische Anwendungsbereich der Richtlinie 2001/16/EG ausgeweitet wird. Außerdem ist die Rechtsgrundlage der Richtlinie 2001/16/EG auf Artikel 71 EG-Vertrag auszudehnen, auf den die Richtlinie 2001/12/EG gründet.

(8) Im Weißbuch über die europäische Verkehrspolitik[17] wird die vorliegende Richtlinie als ein Element der Strategie der Kommission angekündigt, mit der die Eisenbahn neu belebt und mithin ein ausgewogeneres Verhältnis zwischen den Verkehrsträgern geschaffen werden soll, um somit dem obersten Ziel der Entlastung der Straßen Europas näher zu kommen.

---

11 ABl. L 110 vom 20.04.2001, S. 1.
12 ABl. ... .
13 ABl. ... .
14 ABl. L 75 vom 15.03.2001, S. 1.
15 ABl. L 75 vom 15.03.2001, S. 26.
16 ABl. L 75 vom 15.03.2001, S. 29.
17 ABl. ... .

(9) Die im Rahmen der Richtlinie 96/48/EG erstellten TSI beziehen sich nicht ausdrücklich auf Erneuerungsarbeiten an Infrastrukturen und Fahrzeugen oder die Ersetzung von Teilen im Zuge der Wartung. Da dies bei der Richtlinie 2001/16/EG über das konventionelle Eisenbahnsystem jedoch der Fall ist, sollten die beiden Richtlinien in diesem Punkt angeglichen werden.

(10) Die Erstellung der TSI für den Hochgeschwindigkeitsverkehr hat gezeigt, dass es einer Klarstellung bedarf, welches Verhältnis zwischen den grundlegenden Anforderungen der Richtlinie 96/48/EG und den TSI einerseits und den europäischen Normen und anderen Schriftstücken normativen Charakters andererseits besteht. Insbesondere ist klar zu unterscheiden zwischen Normen oder Teilen von Normen, deren Verbindlichkeitserklärung zur Erreichung des Richtlinienziels unerlässlich ist, und "harmonisierten" Normen, die nach den Grundsätzen des neuen Konzepts für die technische Harmonisierung[18] erstellt sind.

(11) Im Allgemeinen werden europäische Spezifikationen nach den Grundsätzen des neuen Konzepts für die technische Harmonisierung und Normung erstellt. Ihre Anwendung begründet insbesondere bei Interoperabilitätskomponenten und Schnittstellen die Vermutung der Konformität mit bestimmten grundlegenden Anforderungen der vorliegenden Richtlinie. Diese europäischen Spezifikationen (beziehungsweise die anwendbaren Teile) sind nicht verbindlich, und in den TSI ist kein ausdrücklicher Verweis vorzusehen. Die Fundstellen dieser europäischen Spezifikationen werden im Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften veröffentlicht, und die Mitgliedstaaten veröffentlichen die Fundstellen der nationalen Normen, mit denen die europäischen Normen umgesetzt werden.

(12) In bestimmten Fällen können die TSI, sofern dies für die Erreichung der Ziele der vorliegenden Richtlinie unabdingbar ist, ausdrücklich auf europäische Normen oder Spezifikationen verweisen. Ein solcher ausdrücklicher Verweis hat bestimmte Folgen, die näher zu bezeichnen sind; insbesondere werden diese europäischen Normen und Spezifikationen mit Beginn der Gültigkeit der TSI verbindlich.

(13) Sämtliche Bedingungen, denen eine Interoperabilitätskomponente genügen muss, sowie das bei der Konformitätsbewertung einzuhaltende Verfahren werden in den TSI festgelegt. Außerdem ist darauf hinzuweisen, dass jede Komponente dem in den TSI angegebenen Verfahren zur Bewertung der Konformität oder Gebrauchstauglichkeit zu unterziehen und mit einer entsprechenden Bescheinigung zu versehen ist.

(14) Aus Gründen der Sicherheit sind die Mitgliedstaaten zu verpflichten, jedem in Betrieb zu nehmenden Fahrzeug einen Kennzeichnungscode zuzuweisen. Anschließend hat die Aufnahme des Fahrzeugs in ein nationales Einstellungsregister zu erfolgen. Diese nationalen Einstellungsregister müssen allen Mitgliedstaaten und bestimmten Wirtschaftsakteuren der Gemeinschaft zur Abfrage zugänglich sein. Sie müssen ein einheitliches Datenformat aufweisen. Daher müssen für die Register gemeinsame funktionelle und technische Spezifikationen aufgestellt werden.

---

[18] Die Grundsätze des neuen Konzepts für die technische Harmonisierung und Normung wurden 1985 festgelegt (ABl. C 136 vom 04.06.1985). Nach diesem Konzept wird in den Richtlinien festgelegt, welche grundlegenden Anforderungen Erzeugnisse erfüllen müssen, wenn sie in Verkehr gebracht werden, nicht jedoch bestimmt, auf welchem Weg die Einhaltung dieser Anforderungen technisch zu erreichen ist.

(15) Es ist zu klären, wie bei grundlegenden Anforderungen an ein Teilsystem vorzugehen ist, für die in der entsprechenden TSI noch keine ausführlichen Spezifikationen festgelegt worden sind. In einem solchen Fall wäre es sinnvoll, wenn es sich bei den Stellen, die mit den Konformitätsbewertungs- und Prüfverfahren beauftragt sind, um die Stellen handeln würde, die bereits im Rahmen des Artikels 20 der Richtlinien 96/48/EG und 2001/16/EG benannt worden sind.

(16) Die zur Durchführung der vorliegenden Richtlinie erforderlichen Maßnahmen sind gemäß dem Beschluss 1999/468/EG des Rates vom 28. Juni 1999 zur Festlegung der Modalitäten für die Ausübung der der Kommission übertragenen Durchführungsbefugnisse[19] zu erlassen.

(17) Die Definition der Fahrzeuge in Anhang I der Richtlinie 96/48/EG ist eindeutiger zu formulieren. Diese Richtlinie muss auch für Fahrzeuge gelten, die für den ausschließlichen Fahrbetrieb auf für Hochgeschwindigkeitszüge ausgebauten Strecken bei Geschwindigkeiten von rund 200 km/h ausgelegt sind.

(18) Die Anwendung der vorliegenden Richtlinie darf möglichst weder die im Rahmen der Richtlinien 96/48/EG und 2001/16/EG bereits durchgeführten Arbeiten noch die Anwendung dieser Richtlinien durch die Mitgliedstaaten im Rahmen von Projekten in Frage stellen, die sich zum Zeitpunkt des Inkrafttretens der vorliegenden Richtlinie in einem fortgeschrittenen Entwicklungsstadium befinden.

(19) Da das Ziel der vorgeschlagenen Maßnahme, nämlich die Interoperabilität des transeuropäischen Eisenbahnsystems, auf Ebene der Mitgliedstaaten nicht ausreichend verwirklicht werden kann und sich daher wegen seines im EG-Vertrag anerkannten transeuropäischen Charakters besser auf Gemeinschaftsebene erreichen lässt, kann die Gemeinschaft im Einklang mit dem in Artikel 5 EG-Vertrag niedergelegten Subsidiaritätsprinzip tätig werden. Entsprechend dem in demselben Artikel genannten Verhältnismäßigkeitsprinzip geht die vorliegende Richtlinie nicht über das für die Erreichung dieses Ziels erforderliche Maß hinaus.

(20) Die Richtlinien 96/48/EG und 2001/16/EG sind entsprechend zu ändern -

HABEN FOLGENDE RICHTLINIE ERLASSEN:

Artikel 1

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

1) Artikel 1 erhält folgende Fassung:

"Artikel 1

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

---

[19] ABl. L 184 vom 17.07.1999, S. 23.

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 Qualifikationen und die Gesundheits- und Sicherheitsbedingungen in Bezug auf das für seinen Betrieb eingesetzte Personal.

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

a) Erleichterung, Verbesserung und Entwicklung grenzüberschreitender Eisenbahnverkehrsdienste in der Europäischen Union und mit Drittländern;

b) Beitrag zur schrittweisen Verwirklichung des Binnenmarkts für Ausrüstungen und Dienstleistungen für den Bau, die Erneuerung, die Umrüstung und die Funktionsfähigkeit des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems;

c) Beitrag zur Interoperabilität des Hochgeschwindigkeitsbahnsystems."

2) In Artikel 2 werden die folgenden Buchstaben eingefügt:

"j) "Eckwert" alle ordnungsrechtlichen, technischen oder betrieblichen Bedingungen, die für die Interoperabilität von kritischer Bedeutung sind und vor der Erstellung der vollständigen TSI-Entwürfe Gegenstand einer Entscheidung oder Empfehlung nach dem Verfahren des Artikels 21 Absatz 2 sein müssen;

k) "Sonderfall" jeden Teil des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems, der in den TSI besonderer Vorkehrungen vorübergehender oder endgültiger Art bedarf, da geografische, topografische, städtebauliche oder die Kohärenz mit dem bestehenden System betreffende Zwänge vorliegen. Hierzu können insbesondere vom Netz des übrigen Gemeinschaftsgebiets abgeschnittene Eisenbahnstrecken und -netze, das Lichtraumprofil, die Spurweite und der Gleisabstand zählen;

l) "Umrüstung" umfangreiche Änderungsarbeiten an einem Teilsystem oder einem Teil davon, mit denen die Leistungen des Teilsystems verändert werden;

m) "Austausch im Zuge von Instandhaltungsarbeiten" die Ersetzung von Bauteilen im Rahmen von Wartungs- oder Reparaturarbeiten durch Teile gleicher Funktion und Leistung;

n) "Erneuerung" umfangreiche Arbeiten zum Austausch eines Teilsystems oder eines Teils davon, mit denen die Leistungen des Teilsystems nicht verändert werden;

o) "vorhandenes Eisenbahnsystem" den Komplex, der durch die Strecken und ortsfeste Anlagen umfassenden Eisenbahninfrastrukturen des vorhandenen Eisenbahnnetzes und durch die auf diesen Infrastrukturen verkehrenden Fahrzeuge jeglicher Kategorie und Herkunft gebildet wird;

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

3) Artikel 5 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 erhält folgende Fassung:

«1. Für jedes Teilsystem werden eine oder mehrere TSI erstellt. Für die umwelt- und fahrgastbezogenen Teilsysteme sind TSI nur zu erstellen, soweit sich dafür eine Notwendigkeit ergibt. Es kann sich die Notwendigkeit einer zusätzlichen TSI ergeben, insbesondere zur Förderung der Nutzung des Hochgeschwindigkeitsbahnsystems zur Beförderung von Waren mit hohem Mehrwert oder für Anwendungen, die zur Anbindung des Hochgeschwindigkeitsbahnsystems an Flughäfen erforderlich sind."

b) Absatz 3 wird wie folgt geändert:

– Buchstabe f) erhält folgende Fassung:

"f) für jeden in Betracht kommenden Fall die Verfahren angegeben, die entweder zur Konformitätsbewertung oder zur Gebrauchstauglichkeitsbewertung der Interoperabilitätskomponenten oder zur EG-Prüfung der Teilsysteme angewendet werden müssen. Diese Verfahren stützen sich auf die Module des Beschlusses 93/465/EWG;"

– Folgende Buchstaben g) und h) werden angefügt:

"g) die Strategie zur Umsetzung der TSI, insbesondere die zu erreichenden Etappen, angegeben, damit sich schrittweise ein Übergang vom gegebenen Zustand zum Endzustand, in dem die TSI allgemein eingehalten werden, ergibt;

h) für das betreffende Personal die Bedingungen in Bezug auf die berufliche Qualifikation sowie die Arbeitshygiene und Sicherheit am Arbeitsplatz angegeben, die für den Betrieb und die Instandhaltung des betreffenden Teilsystems sowie für die Umsetzung der TSI erforderlich sind."

c) Folgender Absatz 6 wird eingefügt:

«6. Die TSI können ausdrücklich auf europäische Normen oder Spezifikationen verweisen, sofern dies für die Erreichung der Ziele dieser Richtlinie unabdingbar ist. In einem solchen Fall werden diese europäischen Normen oder Spezifikationen (beziehungsweise die betroffenen Teile) als Anhang der entsprechenden TSI betrachtet und mit Beginn der Gültigkeit der TSI verbindlich. Liegen keine europäischen Spezifikationen vor, so kann bis zu deren Erstellung auf andere Schriftstücke normativen Charakters verwiesen werden; diese müssen leicht zugänglich und frei verfügbar sein."

4) Artikel 6 erhält folgende Fassung:

"Artikel 6

1. Die TSI-Entwürfe werden im Auftrag der Kommission, der nach dem Verfahren des Artikels 21 Absatz 2 festzulegen ist, von der europäischen Eisenbahnagentur, nachstehend "die Agentur" genannt, ausgearbeitet.

   Die TSI werden nach dem Verfahren des Artikels 21 Absatz 2 erlassen und überarbeitet. Sie werden von der Kommission im *Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften* veröffentlicht.

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

3. Bei der Ausarbeitung, Annahme und Überarbeitung der TSI werden die absehbaren Kosten der in Frage kommenden technischen Lösungen mit dem Ziel berücksichtigt, die rentabelsten Lösungen zu ermitteln und zu verwirklichen. Hierzu ergänzt die Agentur jeden TSI-Entwurf durch eine Bewertung der absehbaren Kosten und des absehbaren Nutzens dieser technischen Lösungen für alle betroffenen Wirtschaftsteilnehmer und -akteure.

4. Der in Artikel 21 genannte Ausschuss wird von der Agentur regelmäßig über die Arbeiten zur Ausarbeitung der TSI unterrichtet. Der Ausschuss kann sich mit allen Aufträgen und Empfehlungen, die für die Gestaltung der TSI auf der Grundlage der grundlegenden Anforderungen sowie für die Bewertung der Kosten zweckdienlich sind, an die Agentur wenden.

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

6. Die Auffassung der Benutzer hinsichtlich der Merkmale, die unmittelbare Auswirkungen auf die Bedingungen der Nutzung der Teilsysteme durch diese Benutzer haben, wird bei der Annahme und Überarbeitung der TSI berücksichtigt. Zu diesem Zweck konsultiert die Agentur während der Ausarbeitung oder Überarbeitung der TSI die Benutzerverbände und -organisationen. Die Agentur fügt dem TSI-Entwurf einen Bericht mit den Ergebnissen dieser Konsultation bei.

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

7. Die Auffassung der Sozialpartner hinsichtlich der in Artikel 5 Absatz 3 Buchstabe g) genannten Bedingungen wird bei der Annahme 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 Überarbeitung unterbreitet wird. Die Sozialpartner werden im Rahmen des "Ausschusses für den sektoralen Dialog" gehört, der gemäß dem Beschluss 98/500/EG der Kommission* eingesetzt wurde. Die Sozialpartner geben ihre Stellungnahme innerhalb von drei Monaten ab.

   * ABl. L 255 vom 12.08.1998, S. 27."

5) Dem Artikel 9 wird folgender Absatz angefügt:

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

6) Artikel 10 wird wie folgt geändert:

'a) Absatz 2 erhält folgende Fassung:

"2. Jede Komponente wird dem in der jeweiligen TSI angegebenen Verfahren zur Bewertung der Konformität oder Gebrauchstauglichkeit unterzogen und mit einer entsprechenden Bescheinigung versehen."

b) Die Absätze 3, 4 und 5 werden gestrichen.

7) Artikel 11 erhält folgende Fassung:

"Artikel 11

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

* ABl. L 217 vom 05.08.1998, S. 18."

8) Artikel 14 erhält folgende Fassung:

"Artikel 14

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

   Hierzu 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 ohne Einschränkung erfüllt werden, wenn sie in das transeuropäische Hochgeschwindigkeitsbahnsystem einbezogen werden.

   Insbesondere überprüfen die Mitgliedstaaten die Kohärenz dieser Teilsysteme mit dem System, in das sie eingefügt werden.

2. Es obliegt jedem Mitgliedstaat, bei der Inbetriebnahme und anschließend regelmäßig zu prüfen, dass diese Teilsysteme gemäß den sie betreffenden grundlegenden Anforderungen betrieben und instand gehalten werden. Dabei sind die in den

jeweiligen strukturellen und funktionellen TSI vorgesehenen Bewertungs- und Prüfverfahren anzuwenden.

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

   Eine neue Inbetriebnahmegenehmigung ist immer dann erforderlich, wenn durch die geplanten Arbeiten die Gefahr einer Beeinträchtigung der Sicherheit besteht.

4. Bei der Erteilung der Genehmigung für die Inbetriebnahme von Fahrzeugen weisen die Mitgliedstaaten jedem einzelnen Fahrzeug einen alphanumerischen Kennzeichnungscode zu. Dieser Code ist an dem jeweiligen Fahrzeug anzubringen und muss in einem nationalen Einstellungsregister geführt werden, das folgende Bedingungen erfüllt:

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

   b) das nationale Einstellungsregister wird von einer vom Infrastrukturbetreiber und allen Eisenbahnunternehmen unabhängigen Stelle geführt;

   c) das nationale Einstellungsregister ist den im Rahmen der Artikel 12 und 18 der Richtlinie xxx/EG des Europäischen Parlaments und des Rates* benannten Stellen in Bezug auf Informationen zugänglich, die die Sicherheit im Eisenbahnverkehr berühren; darüber hinaus ist es bei berechtigtem Interesse den im Rahmen des Artikels 30 der Richtlinie 2001/14/EG** benannten Stellen, der Agentur, Eisenbahnunternehmen und Infrastrukturbetreibern zugänglich.

5. Die gemeinsamen Spezifikationen für das Einstellungsregister werden nach dem Verfahren des Artikels 21 Absatz 2 auf der Grundlage eines Entwurfs der Agentur festgelegt. Das Register enthält mindestens folgende Angaben:

   a) Angaben zur EG-Prüferklärung und zur ausstellenden Stelle;

   b) Angaben zum in Artikel 22a genannten Fahrzeugregister;

   c) Angaben zum Fahrzeugeigner und zum Eisenbahnunternehmen, das das Fahrzeug einsetzt;

   d) etwaige Betriebsbeschränkungen des Fahrzeugs;

   e) Angaben zum Instandhaltungszustand des Fahrzeugs.

   * ABl. ... .

   * ABl. L 75 vom 15.03.2001, S. 29."

9) Dem Artikel 15 wird folgender Absatz angefügt:

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

10) Dem Artikel 16 Absatz 3 wird folgender Unterabsatz angefügt:

"Gleichzeitig benennen die Mitgliedstaaten auch die Stellen, die bei diesen technischen Vorschriften mit den Verfahren der Konformitäts- oder Gebrauchstauglichkeitsbewertung nach Artikel 13 und dem Prüfverfahren nach Artikel 18 beauftragt sind."

11) Dem Artikel 17 wird folgender Absatz angefügt:

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

12) Dem Artikel 18 Absatz 2 wird folgender Unterabsatz angefügt:

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

13) Artikel 20 Absatz 5 erhält folgende Fassung:

"5. Die Kommission setzt eine Gruppe zur Koordinierung der benannten Stellen ein, die Fragen im Zusammenhang mit der Anwendung der Verfahren der Konformitäts- oder Gebrauchstauglichkeitsbewertung nach Artikel 13 und des Prüfverfahrens nach Artikel 18 oder der Anwendung der TSI in diesem Bereich erörtert (nachstehend "die Koordinierungsgruppe" genannt).

Die Kommission unterrichtet den in Artikel 21 Absatz 1 genannten Ausschuss über die Arbeiten der Koordinierungsgruppe. Die Vertreter der Mitgliedstaaten können als Beobachter an den Arbeiten der Koordinierungsgruppe teilnehmen."

14) Artikel 21 erhält folgende Fassung[[20]]:

"Artikel 21

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

[[20] Die Absätze 1 bis 3 dieses Artikels sind zu streichen, sollte der Vorschlag des Generalsekretariats zur Vereinheitlichung aller Ausschüsse vor diesem Vorschlag angenommen werden.]

2. Wird auf diesen Absatz Bezug genommen, so gilt Artikel 5 des Beschlusses 1999/468/EG unter Beachtung von dessen Artikeln 7 und 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."

15) Die folgenden Artikel 21a, 21b und 21c werden eingefügt:

"Artikel 21a

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

2. Der Ausschuss kann alle Fragen im Zusammenhang mit der Durchführung dieser Richtlinie erörtern. Erforderlichenfalls gibt die Kommission nach dem Verfahren des Artikels 21 Absatz 2 eine Empfehlung zu ihrer Durchführung ab.

Artikel 21b

1. Die Kommission kann nach dem Verfahren des Artikels 21 Absatz 2 auf Antrag eines Mitgliedstaats oder von sich aus die Ausarbeitung einer TSI für einen zusätzlichen Aspekt beschließen, 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 mit den Zielen dieser Richtlinie und der Richtlinie 2001/16/EG im Einklang steht.

Artikel 21c

Die Anhänge können nach dem Verfahren des Artikels 21 Absatz 2 geändert werden."

16) Folgender Artikel 22a wird eingefügt:

"Artikel 22a

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

2. Ein Exemplar dieser Register wird den betreffenden Mitgliedstaaten und der Agentur übermittelt und der Öffentlichkeit zugänglich gemacht."

17) Anhang I erhält die Fassung des Anhangs I der vorliegenden Richtlinie.

18) Anhang II erhält die Fassung des Anhangs II der vorliegenden Richtlinie.

19) Der Ziffer 2 des Anhangs VII wird folgender Absatz angefügt:

"Insbesondere müssen die Stelle und das mit den Prüfungen beauftragte Personal in vertraglicher, hierarchischer und betrieblicher Hinsicht von den Stellen unabhängig sein, die für die Erteilung von Inbetriebnahmegenehmigungen im Rahmen dieser Richtlinie, die Erteilung von Genehmigungen an Eisenbahnunternehmen im Rahmen der Richtlinie 2001/13/EG, die Ausstellung von Sicherheitsbescheinigungen im Rahmen der Richtlinie xxx/EG über die Sicherheit im Eisenbahnverkehr sowie die Untersuchung von Unfällen zuständig sind."

Artikel 2

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

1) Der Titel erhält folgende Fassung: "Richtlinie 2001/16/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 19. März 2001 über die Interoperabilität des konventionellen Eisenbahnsystems".

2) Dem Artikel 1 wird folgender Absatz 3 angefügt:

"3. Ab dem 1. Januar 2008 wird der Anwendungsbereich dieser Richtlinie auf das gesamte Eisenbahnsystem mit Ausnahme der Infrastrukturen und Fahrzeuge ausgeweitet, die ausschließlich für den lokal begrenzten Einsatz oder ausschließlich für historische oder touristische Zwecke genutzt werden und vom übrigen Eisenbahnsystem abgeschnitten sind. "

3) Artikel 2 wird wie folgt geändert:

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

« l) "Umrüstung" umfangreiche Änderungsarbeiten an einem Teilsystem oder einem Teil davon, mit denen die Leistungen des Teilsystems verändert werden;

m) "Erneuerung" umfangreiche Arbeiten zum Austausch eines Teilsystems oder eines Teils davon, mit denen die Leistungen des Teilsystems nicht verändert werden;"

b) Folgende Buchstaben o) und p) werden angefügt:

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

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

4) Artikel 5 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 3 Buchstabe e) erhält folgende Fassung:

"e) für jeden in Betracht kommenden Fall die Verfahren angegeben, die entweder zur Konformitätsbewertung oder zur Gebrauchstauglichkeitsbewertung der Interoperabilitätskomponenten oder zur EG-Prüfung der Teilsysteme angewendet werden müssen. Diese Verfahren stützen sich auf die Module des Beschlusses 93/465/EWG;"

b) Folgender Absatz 7 wird eingefügt:

"Die TSI können ausdrücklich auf europäische Normen oder Spezifikationen verweisen, sofern dies für die Erreichung der Ziele dieser Richtlinie unabdingbar ist. In einem solchen Fall werden diese europäischen Normen oder Spezifikationen (beziehungsweise die betroffenen Teile) als Anhang der entsprechenden TSI betrachtet und mit Beginn der Gültigkeit der TSI verbindlich. Liegen keine europäischen Spezifikationen vor, so kann bis zu deren Erstellung auf andere Schriftstücke normativen Charakters verwiesen werden; diese müssen leicht zugänglich und frei verfügbar sein."

5) Artikel 6 erhält folgende Fassung:

"Artikel 6

1. Die TSI-Entwürfe werden im Auftrag der Kommission, der nach dem Verfahren des Artikels 21 Absatz 2 festzulegen ist, von der Agentur ausgearbeitet. Die TSI werden nach demselben Verfahren erlassen und überarbeitet. Sie werden von der Kommission im *Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften* veröffentlicht.

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

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

Zunächst bestimmt die Agentur die Eckwerte der 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.

Die Agentur erarbeitet daraufhin den TSI-Entwurf unter Zugrundelegung dieser Eckwerte. Gegebenenfalls berücksichtigt die Agentur 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 Wirtschaftsteilnehmer und -akteure 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 Bewertung, indem sie die erforderlichen Daten bereit stellen.

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 für die Bewertung der Kosten und des Nutzens zweckdienlich sind. Insbesondere kann der Ausschuss auf Antrag eines Mitgliedstaats verlangen, dass Alternativlösungen geprüft werden und dass die Bewertung 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 technischen 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 die Agentur während der Ausarbeitung oder Überarbeitung der TSI die Benutzerverbände und -organisationen. Die Agentur 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 Überarbeitung unterbreitet wird.

   Die Sozialpartner werden im Rahmen des "Ausschusses für den sektoralen Dialog" gehört, der mit dem Beschluss 98/500/EG der Kommission[21] eingesetzt wurde. Die Sozialpartner geben ihre Stellungnahme innerhalb von drei Monaten ab."

6) Artikel 10 wird wie folgt geändert:

   a) Absatz 2 erhält folgende Fassung:

---

[21] 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 12.08.1998, S. 27).

"Jede Komponente wird dem in der jeweiligen TSI angegebenen Verfahren zur Bewertung der Konformität oder Gebrauchstauglichkeit unterzogen und mit einer entsprechenden Bescheinigung versehen."

b) Die Absätze 4, 5 und 6 werden gestrichen.

7) Artikel 11 erhält folgende Fassung:

"Artikel 11

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

* ABl. L 204 vom 21.07.1998, S. 37."

8) Artikel 14 wird wie folgt geändert:

a) Dem Absatz 2 wird folgender Unterabsatz angefügt:

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

b) Die folgenden Absätze 4 und 5 werden angefügt.

"4. Bei der Erteilung der Genehmigung für die Inbetriebnahme von Fahrzeugen weisen die Mitgliedstaaten jedem einzelnen Fahrzeug einen alphanumerischen Kennzeichnungscode zu. Dieser Code ist an dem jeweiligen Fahrzeug anzubringen und muss in einem nationalen Einstellungsregister geführt werden, das folgende Bedingungen erfüllt:

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

b) das nationale Einstellungsregister wird von einer vom Infrastrukturbetreiber und allen Eisenbahnunternehmen unabhängigen Stelle geführt;

c) das nationale Einstellungsregister ist den im Rahmen der Artikel 12 und 18 der Richtlinie xxx/EG [des Europäischen Parlaments und des Rates?]* benannten Stellen in Bezug auf Informationen zugänglich, die die Sicherheit im Eisenbahnverkehr berühren. Darüber hinaus ist es bei berechtigtem Interesse den im Rahmen des Artikels 30 der Richtlinie 2001/14/EG** benannten Stellen, der Agentur, Eisenbahnunternehmen und Infrastrukturbetreibern zugänglich.

5. Die gemeinsamen Spezifikationen für das Einstellungsregister werden nach dem Verfahren des Artikels 21 Absatz 2 auf der Grundlage eines

Entwurfs der Agentur festgelegt. Das nationale Einstellungsregister enthält mindestens folgende Angaben:

a) Angaben zur EG-Prüferklärung und zur ausstellenden Stelle;

b) Angaben zum in Artikel 24 genannten Fahrzeugregister;

c) Angaben zum Fahrzeugeigner und zum Eisenbahnunternehmen, das das Fahrzeug einsetzt;

d) etwaige Betriebsbeschränkungen des Fahrzeugs;

e) Angaben zum Instandhaltungszustand des Fahrzeugs.

* ABl. .... .

* ABl. L 75 vom 15.03.2001, S. 29."

9) Dem Artikel 16 Absatz 3 wird folgender Unterabsatz angefügt:

"Gleichzeitig benennen die Mitgliedstaaten auch die Stellen, die bei diesen technischen Vorschriften mit den Verfahren der Konformitäts- oder Gebrauchstauglichkeitsbewertung nach Artikel 13 und dem Prüfverfahren nach Artikel 18 beauftragt sind."

10) Dem Artikel 17 wird folgender Absatz angefügt:

"In einem solchen Fall werden die TSI gemäß Artikel 6 Absatz 2 überarbeitet. Werden einzelne technische Aspekte, die grundlegenden Anforderungen entsprechen, nicht ausdrücklich in einer TSI behandelt, so werden sie in einem Anhang der TSI eindeutig benannt.

Auf diese Aspekte findet Artikel 16 Absatz 3 Anwendung."

11) Artikel 20 Absatz 5 erhält folgende Fassung:

"5. Die Kommission setzt eine Gruppe zur Koordinierung der benannten Stellen ein, die Fragen im Zusammenhang mit der Anwendung der Verfahren der Konformitäts- oder Gebrauchstauglichkeitsbewertung nach Artikel 13 und des Prüfverfahrens nach Artikel 18 oder der Anwendung der TSI in diesem Bereich erörtert. Die Kommission unterrichtet den in Artikel 21 Absatz 1 genannten Ausschuss über die Arbeiten der Koordinierungsgruppe. Die Vertreter der Mitgliedstaaten können als Beobachter an den Arbeiten der Koordinierungsgruppe teilnehmen."

12) Die folgenden Artikel 21a und 21b werden eingefügt:

"Artikel 21a

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

Artikel 21b

Die Anhänge können nach dem Verfahren des Artikels 21 Absatz 2 geändert werden."

13) Der Ziffer 2 des Anhangs VII wird folgender Absatz angefügt:

"Insbesondere müssen die Stelle und das mit den Prüfungen beauftragte Personal in vertraglicher, hierarchischer und betrieblicher Hinsicht von den Stellen unabhängig sein, die für die Erteilung von Inbetriebnahmegenehmigungen im Rahmen dieser Richtlinie, die Erteilung von Genehmigungen an Eisenbahnunternehmen im Rahmen der Richtlinie 2001/13/EG, die Ausstellung von Sicherheitsbescheinigungen im Rahmen der Richtlinie xxx/EG über die Sicherheit im Eisenbahnverkehr sowie die Untersuchung von Unfällen zuständig sind."

14) Anhang VIII wird gestrichen.

Artikel 3

Die Kommission trifft alle erforderlichen Maßnahmen, damit die Anwendung der Bestimmungen der vorliegenden Richtlinie möglichst weder die im Rahmen der Richtlinien 96/48/EG und 2001/16/EG bereits in Auftrag gegebenen Arbeiten zur Erstellung von TSI noch die Anwendung dieser Richtlinien durch die Mitgliedstaaten im Rahmen von Projekten in Frage stellt, die sich zum Zeitpunkt des Inkrafttretens der vorliegenden Richtlinie in einem fortgeschrittenen Entwicklungsstadium befinden.

Artikel 4

Die Mitgliedstaaten erlassen die erforderlichen Rechts- und Verwaltungsvorschriften, um dieser Richtlinie spätestens am [...][22] nachzukommen. Sie unterrichten die Kommission unverzüglich davon.

Bei Erlass dieser Vorschriften nehmen die Mitgliedstaaten in den Vorschriften selbst oder durch einen Hinweis bei der amtlichen Veröffentlichung auf diese Richtlinie Bezug. Die Mitgliedstaaten regeln die Einzelheiten der Bezugnahme.

Artikel 5

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

Artikel 6

Diese Richtlinie ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

---

[22] 24 Monate nach Inkrafttreten dieser Richtlinie.

Geschehen zu Brüssel am [...]

Im Namen des Europäischen Parlaments	*Im Namen des Rates*
Die Präsidentin	*Der Präsident*
[...]	*[...]*

ANHANG I

DAS TRANSEUROPÄISCHE HOCHGESCHWINDIGKEITSBAHNSYSTEM

1. INFRASTRUKTUREN

Die Infrastrukturen des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems 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[23] ausgewiesen oder in jedweder Aktualisierung dieser Entscheidung aufgrund der nach Artikel 21 dieser Leitlinien vorgesehenen Überprüfung aufgeführt sind.

Strecken für Hochgeschwindigkeitszüge umfassen

- eigens für Hochgeschwindigkeitszüge gebaute oder zu bauende Strecken, die für Geschwindigkeiten von im Allgemeinen mindestens 250 km/h ausgelegt sind;

- eigens für Hochgeschwindigkeitszüge ausgebaute oder auszubauende Strecken, die für Geschwindigkeiten von rund 200 km/h ausgelegt sind;

- eigens für Hochgeschwindigkeitszüge ausgebaute oder auszubauende Strecken, die aufgrund der sich aus der Topografie, der Oberflächengestalt oder der städtischen Umgebung ergebenden Zwänge von spezifischer Beschaffenheit sind und deren Geschwindigkeit im Einzelfall festgelegt werden muss.

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

2. FAHRZEUGE

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

- entweder bei mindestens 250 km/h auf eigens für Hochgeschwindigkeitszüge gebauten Strecken verkehren und unter günstigen Bedingungen Geschwindigkeiten von mehr als 300 km/h erzielen können;

- oder bei rund 200 km/h auf eigens für Hochgeschwindigkeitszüge ausgebauten bestehenden Strecken verkehren können.

3. KOHÄRENZ DES EUROPÄISCHEN HOCHGESCHWINDIGKEITSBAHN-SYSTEMS

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

---

[23] ABl. L 228 vom 09.09.1996, S. 1.

Teile aller betreffenden Teilsysteme) voraus. Von dieser Kohärenz hängen das Leistungsniveau, die Sicherheit und die Qualität der Verkehrsdienste sowie deren Kosten ab.

ANHANG II

TEILSYSTEME

1. VERZEICHNIS DER TEILSYSTEME

Für die Zwecke dieser Richtlinie wird das transeuropäische Hochgeschwindigkeitsbahnsystem 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. RELEVANTE BEREICHE

Für jedes einzelne Teilsystem wird in den Aufträgen an die Agentur zur Ausarbeitung der TSI-Entwürfe die Liste der mit der Interoperabilität verbundenen Aspekte angegeben.

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

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

3. ECKWERTE

Als Eckwerte für die Verwirklichung der Interoperabilität im Sinne des Artikels 5 Absatz 3 Buchstabe b) gelten insbesondere folgende Parameter[24]:

– Mindestlichtraumprofil

– Mindestbogenhalbmesser

---

[24] Vgl. Empfehlung der Kommission 2001/290/EG.

- Spurweite
- Maximale Gleisbeanspruchungen
- Mindestbahnsteiglänge
- Bahnsteighöhe
- Speisespannung
- Geometrie der Fahrleitung
- ERTMS-Daten[25]
- Achsfahrmasse
- Maximale Zuglänge
- Fahrzeugbegrenzungslinie
- Mindestbremswerte
- Elektrische Grenzwerte der Fahrzeuge
- Mechanische Grenzwerte der Fahrzeuge
- Betriebliche Besonderheiten im Zusammenhang mit der Sicherheit der Zugförderung
- Grenzwerte für Außengeräusche
- Grenzwerte für Außenschwingungen
- Grenzwerte für äußere elektromagnetische Störungen
- Grenzwerte für Innengeräusche
- Grenzwerte für Klimaanlagen
- Besondere Merkmale für die Beförderung von behinderten Menschen

---

[25] European Rail Traffic Management System: vgl. Entscheidungen der Kommission 1999/569/EG und 2001/260/EG.

	FINANZBOGEN			[...] DATUM. 06.11.01
1.	HAUSHALTSLINIE: Die Erstellung und Überprüfung der Technischen Spezifikationen für die Interoperabilität betrifft die Haushaltslinien B5-700 und B7-040 (Haushaltsplan 2001).			MITTELBETRAG:
2.	BEZEICHNUNG DER MASSNAHME: zur Änderung der Richtlinien 96/48/EG und 2001/16/EG über die Interoperabilität des transeuropäischen Eisenbahnsystems			
3.	RECHTSGRUNDLAGE: Artikel 156 EG-Vertrag			
4.	ZIEL DER MASSNAHME: Änderung der Richtlinien 96/48/EG und 2001/16/EG, um den Erfahrungen bei der Erstellung der TSI, den Vorschlägen in bezug auf die Sicherheit und auf die Agentur Rechnung zu tragen, sowie die Verabschiedung des Infrastrukturpakets.			
5.	FINANZIELLE AUSWIRKUNGEN Die Erstellung und Überprüfung der Technischen Spezifikationen für die Interoperabilität werden schrittweise auf die zusammen mit dem vorliegenden Vorschlag vorgeschlagene Agentur übertragen; zu den finanziellen Auswirkungen siehe den Finanzbogen der Agentur.			
6.0	IST EINE FINANZIERUNG ZU LASTEN DER MITTEL MÖGLICH, DIE IM LAUFENDEN HAUSHALTSJAHR BEI DEM BETREFFENDEN KAPITEL EINGESETZT WURDEN?			NEIN
6.1	IST EINE FINANZIERUNG IM WEGE EINER MITTELÜBERTRAGUNG ZWISCHEN KAPITELN IM LAUFENDEN HAUSHALTSJAHR MÖGLICH?			NEIN
6.2	IST EIN NACHTRAGSHAUSHALT ERFORDERLICH? (siehe Finanzbogen der Agentur)			JA
6.3	SIND ENTSPRECHENDE MITTEL IN KÜNFTIGE HAUSHALTSPLÄNE EINZUSETZEN? (siehe Finanzbogen der Agentur)			JA
BEMERKUNGEN: Keine				

FOLGENABSCHÄTZUNGSBOGEN

AUSWIRKUNGEN DES VORGESCHLAGENEN RECHTSAKTS AUF DIE UNTERNEHMEN UNTER BESONDERER BERÜCKSICHTIGUNG DER KLEINEN UND MITTLEREN UNTERNEHMEN (KMU)

BEZEICHNUNG DES VORGESCHLAGENEN RECHTSAKTS

Richtlinie zur Änderung der Richtlinien 96/48/EG und 2001/16/EG über die Interoperabilität des transeuropäischen Eisenbahnsystems

DOKUMENTENNUMMER

DER VORGESCHLAGENE RECHTSAKT

1. Warum ist ein Rechtsakt der Gemeinschaft unter Berücksichtigung des Subsidiaritätsprinzips in diesem Bereich notwendig und welche Ziele werden in erster Linie verfolgt?

Dieser Vorschlag bezweckt die Änderung der Richtlinien 96/48/EG und 2001/16/EG, um den Erfahrungen bei der Durchführung dieser Richtlinien und den Vorschlägen in bezug auf die Sicherheit und auf die Agentur Rechnung zu tragen, sowie die Verabschiedung des Infrastrukturpakets. Dieses Ziel kann nur durch gemeinschaftliche Rechtsvorschriften erreicht werden.

AUSWIRKUNG AUF DIE UNTERNEHMEN

2. Wer wird durch den vorgeschlagenen Rechtsakt betroffen sein?

Von den zahlreichen vorgeschlagenen Änderungen können sich nur die folgenden spürbar auf die Unternehmen auswirken:

- Übertragung der Aufgabe, die TSI zu erstellen und nach ihrer Annahme zu überarbeiten, vom gemeinsamen repräsentativen Gremium auf die Agentur;

- Ausweitung des "geografischen" Anwendungsbereichs der Richtlinie 2001/16/EG auf das gesamte Eisenbahnnetz.

Hinsichtlich der ersten Änderung wurde die AEIF (Europäische Vereinigung für die Interoperabilität der Eisenbahnen) mit der Erstellung der TSI im Rahmen der Richtlinien 96/48/EG und 2001/16/EG beauftragt. Wie in Artikel 32 des Vorschlags vorgesehen berührt dies nicht bereits in Auftrag gegebene Arbeiten. Für künftige Arbeiten wird die Agentur, wie in dem entsprechenden Vorschlag ausgeführt, so weit wie möglich auf die von den AEIF vorgeschlagenen Sachverständigen zurückgreifen. Die Auswirkungen sind daher weniger wirtschaftlicher als "politischer" Natur. Durch die Annahme der TSI durch einen Rechtsakt der Gemeinschaft wird die Kommission als Gesetzgeber tätig, und es erscheint nur logisch, die Ausarbeitung eines Gesetzesvorschlags eher einer staatlichen Stelle wie der vorgeschlagenen Agentur als einer privaten Einrichtung wir der AEIF zu übertragen.

Hinsichtlich der anderen Änderung sind die gleichen Unternehmen betroffen wie bei der Durchführung der Richtlinie 2001/16/EG über das konventionelle Eisenbahnsystem, d.h. die Hersteller von rollendem Material, die Eisenbahnunternehmen, die Infrastrukturbetreiber, die Bauunternehmen, die Hersteller von Telematikanwendungen.

Welche Unternehmensgrößen (welcher Anteil kleiner, mittlerer, großer Unternehmen)?

Die Herstellung von rollendem Material ist auf einige wenige Grossunternehmen konzentriert, die sich an die technischen Spezifikationen für die Interoperabilität anpassen müssen. Die KMU sind als Zulieferer betroffen.

Befinden sich diese Unternehmen in bestimmten geografischen Gebieten?

Die Hersteller von rollendem Material sind im gesamten Gebiet der Gemeinschaft verteilt, wobei es Standortschwerpunkte in Deutschland, Belgien, Dänemark, Spanien, Frankreich, Italien, dem Vereinigten Königreich und Schweden gibt.

3. Was werden die Unternehmen zu tun haben, um dem Rechtsakt nachzukommen?

Wenn die hier vorgeschlagenen Vorschriften in Kraft treten, mussten die betroffenen Unternehmen bereits die Richtlinien 96/48/EG und 2001/16/EG erfüllen; sie werden aller Wahrscheinlichkeit nach bereits die entsprechenden Maßnahmen getroffen haben, um diesen Richtlinien nachzukommen. Daher dürfte dieser Vorschlag keine neuen Maßnahmen erfordern.

4. Welche wirtschaftlichen Folgen wird der vorgeschlagene Rechtsakt voraussichtlich haben?

- für die Investitionen und die Gründung neuer Unternehmen?

Die Verknüpfung und die Interoperabilität des Eisenbahnsystems ermöglichen einen leichteren Zugang zu diesem System und einen verbesserten Verkehrsfluss; dadurch werden sowohl die Gründung neuer Unternehmen als auch die Verbesserung des Angebots der bestehenden Unternehmen begünstigt, was langfristig einen größeren Marktanteil für den Schienenverkehr sichern wird.

- für die Beschäftigung?

Durch Verknüpfung und Interoperabilität werden die Gründung von KMU und Ausweitung ihrer Aktivitäten begünstigt und so neue Arbeitsplätze geschaffen.

- für die Wettbewerbsposition der Unternehmen?

Die Interoperabilität trägt zur Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit sowohl der großen Unternehmen als auch der KMU in der Gemeinschaft und auf dem Weltmarkt bei. Sie wird insbesondere zur Öffnung der Märkte beitragen, was den KMU die Möglichkeit gibt, ihre Produktionspalette stärker zu spezialisieren und Geschäftsbeziehungen zu verschiedenen Herstellern zu unterhalten, während sie zur Zeit meistens an einen einzigen gebunden sind. So können sie die Vorteile der Serienfertigung besser nutzen und auf diese Weise ihre Wettbewerbsfähigkeit steigern.

5. Enthält der vorgeschlagene Rechtsakt Bestimmungen, die der besonderen Lage kleiner und mittlerer Unternehmen Rechnung tragen (etwa reduzierte oder andersartige Anforderungen usw.)?

Die Veröffentlichung der TSI und der Normen wird sich vorteilhaft auf die KMU auswirken, da ihr Marktzugang durch Transparenz und Öffnung des Marktes erleichtert wird.

ANHÖRUNG

6. Liste der Organisationen, die zu dem vorgeschlagenen Rechtsakt konsultiert wurden, und Darstellung ihrer wichtigsten Auffassungen.

Die Sachverständigen der Regierungen der Mitgliedstaaten und die Vertreter der Industrie, Infrastrukturbetreiber und Eisenbahnunternehmen erkennen an, dass die Richtlinien über die Interoperabilität geändert werden müssen, um insbesondere den Erfahrungen bei der Erstellung der TSI im Bereich des Hochgeschwindigkeitsverkehrs Rechnung zu tragen und die Richtlinie 96/48/EG an die neuere Richtlinie über den konventionellen Schienenverkehr anzugleichen.

Hinsichtlich der Rolle der Agentur bei der Erstellung der TSI gab es keine negative Reaktion, lediglich die UIC (Internationaler Eisenbahnverband) und die GEB (Gemeinschaft der Europäischen Bahnen) vertraten bei den ersten Anhörungen die Ansicht, dass gegenüber der derzeitigen Situation die Agentur ein zusätzlicher Faktor sein könnte, der die Erstellung und Überarbeitung der TSI verzögert. Weiter sind sie der Meinung, dass der Ansatz der gemeinsamen Arbeitsgruppen (Infrastrukturbetreiber, Eisenbahnunternehmen, Industrie) unbedingt beibehalten werden muss. Die Kommission hat diesen Anmerkungen in ihrem zusammen mit dem vorliegenden Vorschlag angenommenen Vorschlag für die Agentur in vollem Umfang Rechnung getragen. Zum Vorschlag für die Agentur wurden die Mitgliedstaaten und die Akteure des Sektors anlässlich der Sitzungen der zuständigen Ausschüsse und Arbeitsgruppen mehrfach angehört; die bei einer Anhörung am 19. November 2001 vorgelegte endgültige Fassung fand breite Zustimmung.

Die Ausweitung der Richtlinie 2001/16/EG auf das gesamte konventionelle Eisenbahnnetz erscheint unumgänglich, da dies eine logische Folge der Verabschiedung der Richtlinie 2001/12/EG am 26. Februar 2001 ist.

Der vorliegende Vorschlag ist Teil eines Paketes, das im Laufe des Jahres 2001 auf zahlreichen Seminaren und Konferenzen vorgestellt wurde und dabei weitgehende Zustimmung fand.