Bundesrat **Drucksache 137/02**
13.02.02

EU - In - Vk

Unterrichtung
durch die Bundesregierung

Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Einrichtung einer Europäischen Eisenbahnagentur

KOM(2002) 23 endg.; Ratsdok. 5724/02

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

Übermittelt vom Bundesministerium der Finanzen am 13. 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 835/98 = AE-Nr. 983215,
Drucksache 737/99 = AE-Nr. 993697,
Drucksache 26/01 = AE-Nr. 010061 und
Drucksache 25/01 = AE-Nr. 010126.

BEGRÜNDUNG

1. EINFÜHRUNG

Im Eisenbahnsektor hat die Verwirklichung des Binnenmarktes gerade erst begonnen. Die Richtlinien 2001/12/13/14/EG sehen vor, dass bis März 2003 ein gemeinsamer Rahmen für den Zugang zur Eisenbahninfrastruktur, für Genehmigungen und Sicherheitsbescheinigungen, die Zuweisung von Fahrwegkapazität und die Entgeltregelungen für deren Nutzung geschaffen wird. Unter diesen neuen Rahmenbedingungen wird der grenzüberschreitende Güterverkehr ab März 2003 für den Wettbewerb geöffnet.

Damit dieser integrierte Eisenbahnraum verwirklicht werden kann, erscheint es angezeigt, die Frage technischer Vorschriften und Normen zu behandeln. Charakteristisch für den Eisenbahnsektor ist nämlich dass es auf internationaler Ebene keine technische Regulierung durch die Behörden gibt. In den einzelnen Mitgliedstaaten wurden Normen und Verfahren festgelegt, und zwar häufig direkt durch die Eisenbahnunternehmen selbst, die auch eine Zusammenarbeit im Rahmen der UIC organisiert haben. Dadurch wurde zwar ein Mindestmaß an Einheitlichkeit geschaffen, allerdings konnten die verschiedenen nationalen Systeme dadurch nicht wirklich zusammengeführt werden.

Die Schaffung eines integrierten Eisenbahnraums auf europäischer Ebene setzt also voraus, dass die Behörden — wie für die anderen Sektoren der Wirtschaft auch — ein gemeinsames System zur technischen Regulierung einführen und kontrollieren.

Die Gemeinschaft hat in einem ersten Schritt den Rahmen für die progressive Ausarbeitung von Interoperabilitätsnormen für die Eisenbahnsysteme geschaffen (Richtlinien 96/48/EG und 2001/16/EG).

Im Rahmen des zweiten Maßnahmenpakets für den Eisenbahnsektor wird vorgeschlagen, diesen Ansatz dadurch zu erweitern, dass ebenfalls Sicherheitsaspekte behandelt werden, indem die Arbeiten auf dem Gebiet der Interoperabilität auf neue Themenkreise ausgedehnt werden und dabei der Gesamtkomplex in einem umfassenden, klar abgegrenzten und kohärenten Rahmen behandelt wird.

Für diese Arbeiten und die Ausarbeitung von Vorschlägen muss ein Ausgleich erfolgen zwischen den Behörden, die der demokratischen Kontrolle unterliegen, und den Marktteilnehmern, deren Kompetenz für den Gesamtprozess entscheidend ist. Dieser Ausgleich, der innerhalb der Mitgliedstaaten bereits in unterschiedlichem Maße erfolgt, ist auch auf europäischer Ebene sicherzustellen. Zu diesem Zweck ist auf Gemeinschaftsebene seitens der Behörden ein Fachzentrum einzurichten, in dem Expertenwissen gebündelt wird.

Die Spezialisierung und das erforderliche Expertenwissen sprechen jedoch nicht für ein direktes Engagement der Kommissionsdienststellen. In dem Weißbuch „Europäisches Regieren“[1] wird erneut darauf hingewiesen, dass die Kommission sich auf die Aufgaben konzentrieren soll, die ihr in den Verträgen übertragen wurden, und es vermeiden sollte, Ressourcen auf zu technische Aktivitäten zu verwenden. Diese Ausrichtung wird ebenfalls in einer im Auftrag der Generaldirektion Energie und Verkehr durchgeführten Studie über die

---

[1] KOM(2001) 428 vom 25. Juli 2001.

Auslagerung verschiedener Aufgaben empfohlen, die im Wesentlichen die Ausarbeitung technischer Normen im Eisenbahnsektor untersucht hat.

In Anbetracht dessen scheint das geeignetste Instrument für die Durchführung dieser technischen Arbeiten mit den Sachverständigen des Sektors eine Agentur zu sein. Diese Lösung wurde bereits 1996[2] in der im Auftrag der Kommission durchgeführten NERA-Studie über die Sicherheit im Eisenbahnsektor[3] vorgeschlagen. Dieser Ansatz wurde im Weißbuch „Die europäische Verkehrspolitik bis 2010: Weichenstellungen für die Zukunft"[4] vom September 2001 bestätigt.

Der vorliegende Verordnungsvorschlag stützt sich auf die Pläne zur Einrichtung von Agenturen in den Bereichen See[5]- und Luftverkehr[6] sowie auf die Überlegungen der Kommission zur „Gouvernance".

In dem Weißbuch „Europäisches Regieren" sind die Bedingungen für die Schaffung von Agenturen auf EU-Ebene genau festgelegt. Es wird darauf hingewiesen, dass die Verträge es zulassen, den Agenturen unmittelbar einige Aufgaben zu übertragen. Dabei muss das institutionelle Gleichgewicht gewahrt werden und die Aufgaben und Befugnisse der Organe dürfen nicht beeinträchtigt werden. Folgende Bedingungen sind zu beachten:

- „Agenturen können die Befugnis erhalten, Einzelentscheidungen in bestimmten Bereichen zu treffen, dürfen jedoch keine allgemeinen Regelungen erlassen. Ihnen können insbesondere Entscheidungsbefugnisse in Bereichen zugewiesen werden, in denen ein bestimmtes öffentliches Interesse vorherrscht und die zu erfüllenden Aufgaben besonderes Fachwissen erfordern (...).

- Agenturen dürfen keine Zuständigkeiten zugewiesen werden, für die der Vertrag eine unmittelbare Entscheidungsbefugnis der Kommission vorsieht (z. B. in der Wettbewerbspolitik).

- Agenturen darf keine Entscheidungsbefugnis in Bereichen zugewiesen werden, in denen sie zwischen kollidierenden öffentlichen Interessen vermitteln, in politischen Ermessensfragen entscheiden oder komplizierte wirtschaftliche Bewertungen vornehmen müssen.

- Agenturen müssen wirksam beaufsichtigt und kontrolliert werden."[7]

---

2 Weißbuch der Kommission „Eine Strategie zur Revitalisierung der Eisenbahn in der Gemeinschaft" (KOM(96) 421 endg.). In dem Weißbuch wird eindeutig festgestellt, dass die mangelnde Interoperabilität und die Inkompatibilität der nationalen Sicherheitsvorschriften die Entwicklung des Eisenbahnsektors behindern. Im Maßnahmenkatalog wird auf S. 47 vorgeschlagen, dass die Kommission verschiedene Optionen für die Verbesserung des institutionellen Rahmens für die künftige Entwicklung der Eisenbahnen (u. a. die Einrichtung einer europäischen Eisenbahnagentur) prüfen soll.

3 NERA-Abschlussbericht „Safety regulations and standards for european railways", Februar 2000. Empfohlen wird die Schaffung einer Eisenbahnagentur als EU-Institution, die als Exekutivschnittstelle zwischen der GD TREN und der Industrie fungieren sollte. Die NERA-Analyse kommt zu dem Schluss, dass diese Agentur ein Instrument für die Entwicklung der Interoperabilität darstellen und gemeinsame Lösungen auf dem Gebiet der Sicherheit im Eisenbahnverkehr suchen sollte, um Fortschritte in Richtung auf einen integrierten europäischen Eisenbahnraum zu erzielen.

4 KOM(2001) 370.

5 KOM(2000) 802.

6 KOM(2000) 595.

7 KOM(2001) 428, S. 23.

Die Abgrenzung der Zuständigkeiten der Eisenbahnagentur, deren Einrichtung Gegenstand des nachstehenden Verordnungsvorschlags ist, stützt sich demnach unmittelbar auf die Leitlinien des Weißbuchs.

2. EUROPÄISCHE AGENTUR FÜR SICHERHEIT UND INTEROPERABILITÄT IM EISENBAHNVERKEHR

2.1. Ziel

Ziel der Verordnung ist die Einrichtung einer Europäischen Agentur für Sicherheit und Interoperabilität im Eisenbahnverkehr.

2.2. Die Agentur

2.2.1. Aufgaben

Die Agentur wird Teil des Gemeinschaftssystems sein. Als technische Einrichtung soll sie der Gemeinschaft die Mittel an die Hand geben, effiziente Maßnahmen auf dem Gebiet der Interoperabilität und Sicherheit im Eisenbahnverkehr zu ergreifen. Die Aufgaben der Agentur sind in dem Abschnitt „Bemerkungen zu den Artikeln" eingehender beschrieben.

2.2.2. Arbeitsweise

a) Verwaltungsgremien

Damit die Agentur ihre Aufgaben angemessen erfüllen kann, muss ihr leitender Direktor über ein hohes Maß an Unabhängigkeit und Flexibilität bei der internen Organisation der Agentur verfügen. Er ist außerdem für die Erstellung und Ausführung des Haushaltsplans und des Arbeitsprogramms der Agentur sowie für Personalfragen zuständig.

Die notwendige Legitimität soll der leitende Direktor dadurch erhalten, dass er auf Vorschlag der Kommission vom Verwaltungsrat ernannt wird.

Als Aufsichtsorgan der Agentur wird ein Verwaltungsrat eingesetzt. Diesem gehören einerseits sechs von der Kommission und sechs vom Rat ernannte Vertreter sowie andererseits drei wegen ihres Sachverstands auf diesem Gebiet anerkannte Experten an; letztere haben kein Stimmrecht. Diese Zusammensetzung wird entsprechend den Leitlinien des Weißbuchs „Europäisches Regieren"[8] vom 25. Juli 2001 vorgeschlagen. Der Verwaltungsrat verabschiedet das Arbeitsprogramm der Agentur, den Tätigkeitsbericht und zu Beginn des Haushaltsjahres den Haushaltsplan, den er ggf. an die eingegangenen Beiträge und Gebühren anpasst.

Die Zuständigkeiten des leitenden Direktors und des Verwaltungsrates sind in dem Abschnitt „Bemerkungen zu den Artikeln" eingehend beschrieben.

b) Personal

---

[8] KOM(2001) 428, siehe Seite 7 Anmerkung 2.

Zur Ausführung der genannten Aufgaben muss die Agentur über eine ausreichende Anzahl hochqualifizierter Mitarbeiter verfügen. Die Anzahl der Mitarbeiter wird auf rund 100 veranschlagt.

Für das Personal der Agentur gelten die Verordnungen und Regelungen für die Beamten und sonstigen Bediensteten bei den Europäischen Gemeinschaften. Nur wenige Mitarbeiter sollen von den Gemeinschaftsorganen abgestellt werden. Das übrige Personal wird auf der Grundlage von Erfahrung und Qualifikation rekrutiert. Auch wenn die Agentur über einen festen Bestand qualifizierter Mitarbeiter in ausreichender Zahl verfügen muss, sollen mit diesen Zeitverträge mit einer Vertragsdauer von höchstens fünf Jahren abgeschlossen werden, so dass fortlaufend neue Mitarbeiter eingestellt werden können, die über die neuesten technologischen Entwicklungen informiert sind, gleichzeitig jedoch der Fortbestand des gewonnenen Erfahrungsschatzes gesichert ist.

c) Haushalt

Der Agentur müssen Finanzmittel in ausreichender Höhe zugewiesen werden, so dass sie das oben genannte Personal einstellen, ihre Aufgaben erfüllen und eine reibungslose und effiziente Arbeit gewährleisten kann. Für das erste Jahr können die Haushaltsmittel auf 5 Mio. EUR veranschlagt werden, während bei vollem Betrieb etwa 14,5 Mio. EUR erforderlich sein werden.

Der Haushalt der Agentur wird im Wesentlichen durch einen Zuschuss der Gemeinschaft bestritten. Die Agentur ist ermächtigt, für Veröffentlichungen, Ausbildungsmaßnahmen oder andere Dienstleistungen Gebühren zu erheben. Diese Gebühren werden jedoch im Verhältnis zum Gesamthaushalt der Agentur kaum ins Gewicht fallen.

Die Gemeinschaft stellt jährlich etwa 2,6 Mrd. EUR zur Finanzierung von Eisenbahnprojekten bereit (TEN, Kohäsionsfonds, Strukturfonds, ISPA, Forschung, ...). Das jährliche Budget der Agentur, das sich auf weniger als 0,6 % dieses Betrags beläuft, ermöglicht eine wesentlich effizientere Verwendung der für den Eisenbahnsektor bereitgestellten Gemeinschaftsmittel. Der Haushalt der Agentur beläuft sich auf weniger als 0,04 % der jährlich von den Mitgliedstaaten für den Eisenbahnsektor bereitgestellten Mittel in Höhe von 35 Mrd. EUR.

d) Sitz

Der Sitz der Agentur muss an einem Ort gewählt werden, der es ihr u.a. ermöglicht, mit den zuständigen Gemeinschaftsorganen Arbeitsbeziehungen zu unterhalten und problemlos Sitzungen mit Experten aus den Mitgliedstaaten einzuberufen. Unter Berücksichtigung dieser Anforderungen wird die Kommission nach Prüfung der eingegangenen Bewerbungen den zuständigen Stellen einen oder mehrere Standorte vorschlagen. Auf der Grundlage dieses Vorschlags legen die zuständigen Stellen spätestens sechs Monate nach Annahme dieser Verordnung einen Standort fest.

e) Transparenz

Gemäß Artikel 255 des EG-Vertrags legt die Agentur interne Bestimmungen hinsichtlich der Transparenz und des Zugangs zu Dokumenten fest, die im Einklang mit den Beschlüssen des Europäischen Parlaments und des Rates stehen.

3. RECHTSGRUNDLAGE

Rechtsgrundlage für die vorgeschlagene Verordnung ist Artikel 71 Absatz 1. Dies entspricht dem Ziel des Vorschlags und sämtlichen Vorschriften, die bisher für den Eisenbahnverkehr, insbesondere im Bereich Sicherheit, erlassen oder vorgeschlagen wurden, mit Ausnahme der auf der Grundlage von Artikel 156 erlassenen Richtlinien über die Interoperabilität.

4. BEGRÜNDUNG

Welche Ziele werden angesichts der Verpflichtungen der Gemeinschaft mit der geplanten Maßnahme verfolgt? Inwieweit betrifft das Problem die Gemeinschaft (z. B. wie viele Mitgliedstaaten sind betroffen und wie wurde bisher vorgegangen)?

Der Vertrag sieht eine gemeinsame Verkehrspolitik vor. Die geplanten Maßnahmen zur Umsetzung einer solchen Politik umfassen u.a. die Festlegung von Gemeinschaftsvorschriften für den grenzüberschreitenden Verkehr und zur Erhöhung der Verkehrssicherheit gemäß Artikel 71 Absatz 1. Die Einrichtung der Agentur wird durch die Schaffung eines Eisenbahnraums ohne technische Hemmnisse und durch die Erhöhung des Sicherheitsniveaus zur Erreichung der Ziele der gemeinsamen Verkehrspolitik beitragen.

Ist die Gemeinschaft für die geplante Maßnahme ausschließlich oder gemeinsam mit den Mitgliedstaaten zuständig?

Die Agentur wird sich mit Fragen aus dem Zuständigkeitsbereich der Gemeinschaft befassen, da sie die Anwendung der Gemeinschaftsvorschriften unterstützen soll. Die Agentur wird ebenfalls zu einer dauerhaften Vernetzung der für die Sicherheit im Eisenbahnverkehr und die Interoperabilität zuständigen nationalen Behörden führen und sich bei der Erfüllung ihrer Aufgaben auf deren Erfahrungen stützen.

Sind Maßnahmen auf Gemeinschaftsebene oder auf einzelstaatlicher Ebene am erfolgversprechendsten?

Gemeinschaftsvorschriften für die Interoperabilität und die Sicherheit im Eisenbahnverkehr können nur auf Gemeinschaftsebene festgelegt werden. Da es sich um eine eindeutig definierte technische Aufgabe in einem Bereich handelt, der einem stetigen technologischen Wandel unterliegt, ist das am besten geeignete Instrument eine Agentur und nicht ein Organ mit allgemeinen Zuständigkeiten wie die Kommission.

Welchen Nutzen bringt die geplante Gemeinschaftsmaßnahme und was wäre der Preis eines Nichttätigwerdens?

Der Niedergang des Eisenbahnsektors und sein Unvermögen, Marktanteile zurückzugewinnen, ist im Wesentlichen auf die Vielzahl von inkompatiblen nationalen Vorschriften zurückzuführen. Die Einrichtung der Agentur ist eine von mehreren Maßnahmen, die zur Schaffung eines integrierten und wettbewerbsfähigen Eisenbahnraums beitragen.

Da in diesem Bereich nicht schnell und entschlossen genug reagiert wurde, konnte der Niedergang des Eisenbahnsektors, insbesondere was den Güterverkehr anbetrifft,

nicht gestoppt werden, obwohl der Ausbau dieses Verkehrszweigs Voraussetzung für die dauerhafte Mobilität ist.

Welche Handlungsmöglichkeiten hat die Gemeinschaft (Empfehlung, finanzielle Unterstützung, Rechtsvorschriften, gegenseitige Anerkennung...)?

Angesichts des Ziels der Maßnahme ist eine Verordnung das einzig mögliche Instrument. Eine Agentur wird in der Gemeinschaft normalerweise durch eine Verordnung ins Leben gerufen.

Ist eine einheitliche Regelung erforderlich, oder genügt eine Richtlinie mit allgemeinen Zielen, wobei die Einzelheiten der Umsetzung den Mitgliedstaaten überlassen bleiben?

Wie oben bereits angeführt, ergibt sich die Art des Rechtsaktes aus dem Ziel der Maßnahme.

5. BEMERKUNGEN ZU DEN ARTIKELN

Kapitel I: Grundsätze

Artikel 1

In diesem Artikel geht es um die Errichtung der Agentur. Die Ziele der Agentur, nämlich die Unterstützung der Kommission und der Mitgliedstaaten im Hinblick auf die Verbesserung der Interoperabilität und der Sicherheit des europäischen Eisenbahnsystems, werden festgelegt. Die Agentur muss bei der Erledigung all ihrer Aufgaben die anstehende Unionserweiterung sowie die Eisenbahnverbindungen zu Drittländern berücksichtigen.

Artikel 2

In diesem Artikel wird die Art der Maßnahmen festgelegt, die die Agentur treffen kann, und zwar handelt es sich entweder um Empfehlungen oder um Stellungnahmen. Mit anderen Worten: Die Agentur verfügt über keine eigenständige Entscheidungsbefugnis, sondern ihre Aufgabe besteht lediglich in der Durchführung technischer Arbeiten im Auftrag der Kommission und der Mitgliedstaaten.

Artikel 3

Dieser Artikel besagt, dass prinzipiell Sachverständige des Eisenbahnsektors in die Arbeit der Agentur einzubeziehen sind. Ferner werden die Einzelheiten hierfür festgelegt.

Artikel 4

In diesem Artikel wird der Grundsatz der Konsultation der Sozialpartner bei allen sie direkt betreffenden Arbeiten im Rahmen des Ausschusses für den sektoralen Dialog festgeschrieben.

Artikel 5

In diesem Artikel wird der Grundsatz der Konsultation der Fahrgäste und Güterverkehrskunden bei allen sie direkt betreffenden Arbeiten festgeschrieben.

Kapitel 2: Sicherheit

Artikel 6

Gemäß Artikel 5 der Richtlinie über die Sicherheit im Eisenbahnverkehr sind gemeinsame Sicherheitsziele und -methoden festzulegen. Die Agentur soll bei der technischen Ausarbeitung dieser Texte eine führende Rolle spielen.

Artikel 7

In Artikel 14 der Richtlinie über die Sicherheit im Eisenbahnverkehr ist die Harmonisierung der Sicherheitsbescheinigungen vorgesehen. Die Agentur wird beauftragt, ein einheitliches Muster für die Sicherheitsbescheinigung und den Antrag auf Ausstellung einer Sicherheitsbescheinigung zu erstellen.

Artikel 8

Dieser Artikel ist auf Artikel 8 des Entwurfs einer Richtlinie über die Sicherheit im Eisenbahnverkehr zurückzuführen, in dem es um die Prüfung der einzelstaatlichen Sicherheitsmaßnahmen geht. Präzisiert wird die Rolle, die die Agentur auf technischem Gebiet bei dieser Prüfung spielen soll.

Die Agentur prüft im Auftrag der Kommission die betreffenden Maßnahmen und legt der Kommission eine Stellungnahme vor.

Artikel 9

Dieser Artikel, in dem es um die Rolle der Agentur bei der Überwachung der Sicherheit geht, ist auf Artikel 6 des Vorschlags für eine Richtlinie über die Sicherheit im Eisenbahnverkehr zurückzuführen.

Die Agentur ist für die Festlegung gemeinsamer Indikatoren und die Sammlung und Aufbereitung der verfügbaren Daten zuständig. Um eine größtmögliche Transparenz zu gewährleisten, legt die Agentur alle zwei Jahre einen Bericht über die Sicherheit im Eisenbahnverkehr vor. Bei diesen Aufgaben arbeitet die Agentur mit Eurostat zusammen.

Artikel 10

Die nach Maßgabe der Richtlinie 2001/14/EG eingerichteten Regulierungsstellen gewährleisten die Öffnung des Zugangs zur Infrastruktur für den grenzüberschreitenden Güterverkehr und die Tätigkeit von Verkehrsunternehmen außerhalb des Mitgliedstaates, in dem sie ihren Sitz haben. In der genannten Richtlinie ist ebenso wie in der Richtlinie 2001/12/EG die Einsetzung eines Ausschusses vorgesehen, der über jedes einzelne Problem des Zugangs zur Infrastruktur informiert sein soll.

Diese Regulierungsstellen sind weder entsprechend konzipiert noch angemessen ausgestattet, um selbst technische Fragen im Zusammenhang mit der Sicherheit

prüfen zu können. Nun kann es aber vorkommen, das Sicherheitsaspekte in den ihnen vorgelegten Fällen zu untersuchen sind.

Daher müssen die Regulierungsstellen der Mitgliedstaaten wie auch die oben genannten Ausschüsse die Möglichkeit haben, unabhängige technische Stellungnahmen einzuholen. Die Agentur gibt diese technischen Stellungnahmen innerhalb von zwei Monaten ab.

Im Interesse der Transparenz wird die Stellungnahme der Agentur in einer Fassung veröffentlicht, die keinerlei Daten enthält, die das Betriebsgeheimnis berühren.

Artikel 11

Es ist im Kontext der Marktöffnung von Bedeutung, dass solche Dokumente wie Genehmigungen, deren Gültigkeit sich auf die gesamte Union erstrecken, und Sicherheitsbescheinigungen jeder interessierten Partei direkt und auf unkomplizierte und transparente Weise zugänglich sind, wobei gleichzeitig die Vertraulichkeit von kommerziellen Daten und das geistige Eigentum gewahrt bleiben.

Besonders wichtig ist dies für die einzelstaatlichen Behörden, die ggf. die Konformität der in ihrem Hoheitsgebiet operierenden Betreiber überprüfen müssen.

Daher muss die Agentur alle einschlägigen Dokumente sammeln und der Öffentlichkeit über eine Website zugänglich machen. Zu diesem Zweck baut die Agentur ein Netzwerk mit den für die Ausstellung der betreffenden Dokumente zuständigen Stellen und mit den betroffenen Behörden der Mitgliedstaaten auf.

Kapitel 3: Interoperabilität

Artikel 12

Die Agentur ist die wichtigste Instanz zur Umsetzung der Richtlinien 96/48/EG und 2001/16/EG über die Interoperabilität im Eisenbahnverkehr. Dazu wird sie bei der Ausarbeitung von Technischen Spezifikationen für die Interoperabilität eine führende Rolle spielen. Dabei gewährleistet sie die Berücksichtigung des technischen Fortschritts und die Konformität mit den anderen europäischen Normen.

In den Richtlinien 96/48/EG und 2001/16/EG ist vorgesehen, dass die Mitgliedstaaten Stellen benennen, die für die Konformitätsbewertung oder die Gebrauchstauglichkeitsbewertung der Interoperabilitätskomponenten sowie für die EG-Prüfung der Teilsysteme zuständig sind. Diese Stellen müssen einen gemeinsamen Ansatz verfolgen und gemeinsame Verfahren anwenden sowie Erfahrungen austauschen. Wichtig ist ferner, dass diese Stellen über die jüngsten Entwicklungen auf dem Gebiet der Interoperabilität informiert sind und dass sie umgekehrt auf mögliche Probleme im Zusammenhang mit der Anwendung spezieller Spezifikationen hinweisen können. Die Agentur koordiniert die Zusammenarbeit zwischen den benannten Stellen.

Artikel 13

In bestimmten Fällen kann es angezeigt sein, die Qualität der Arbeit der benannten Stellen durch eine neutrale Instanz zu bewerten. Erste Kontrollinstanz ist der Mitgliedstaat, der die benannten Stellen zugelassen hat. Darüber hinaus kann die

Agentur im Einzelfall die benannte Stelle direkt überprüfen. Sie ist dabei der benannten Stelle gegenüber nicht weisungsbefugt, kann jedoch der Kommission Bericht erstatten, die wiederum den in den Interoperabilitätsrichtlinien vorgesehenen Ausschuss aus Vertretern der Mitgliedstaaten einschalten kann.

Artikel 14

Es ist unverzichtbar, dass regelmäßig überprüft wird, welche Erfolge bei der Interoperabilität erzielt wurden. Die Agentur ist für diese Prüfung zuständig und legt alle zwei Jahre einen entsprechenden Bericht vor.

Artikel 15

Im Hinblick auf die Kohärenz der EU-Verkehrspolitik muss sichergestellt werden, dass die Infrastrukturprojekte, für die ein Gemeinschaftszuschuss beantragt wird, in technischer Hinsicht den Vorschriften und Zielen auf dem Gebiet der Interoperabilität entsprechen. Die Agentur handelt im Auftrag der Kommission als technischer Bewerter solcher Projekte.

Artikel 16

In diesem Artikel geht es um die Ausarbeitung einer Regelung für die Zertifizierung von Ausbesserungswerken. Um Leerfahrten und Wartungskosten zu begrenzen, müssen die Nutzer von Eisenbahnfahrzeugen Wartungsarbeiten dort vornehmen lassen können, wo sich die Fahrzeuge befinden, d. h. gelegentlich auch außerhalb des Mitgliedstaates, in dem das Fahrzeug eingestellt ist. Aus diesem Grund muss eine korrekte Durchführung der Wartungsarbeiten sowohl unter Qualitäts- wie auch unter Sicherheitsaspekten sichergestellt sein. Daher ist ein europäisches System für die Zertifizierung von Ausbesserungswerken einzuführen. Aufgabe der Agentur ist es, die vorbereitenden technischen Arbeiten durchzuführen und Empfehlungen abzugeben.

Artikel 17

Die berufliche Qualifikation von Triebfahrzeugführern variiert heutzutage ganz erheblich je nach Mitgliedstaat und hängt im Wesentlichen von den Unternehmen selbst ab. Um Fortschritte in Richtung auf die Interoperabilität zu erzielen, aber auch um die Freizügigkeit der Arbeitnehmer in diesem Sektor zu gewährleisten, müssen nach und nach gemeinsame und gegenseitig anerkennte Grundlagen in den Ausbildungssystemen geschaffen werden. Diese wichtige Aufgabe auf dem Gebiet der Erfassung, Analyse und Annäherung von Ausbildungssystemen und Diplomen wird die Agentur in Zusammenarbeit mit den Sozialpartnern übernehmen. Die Agentur muss zusammen mit den betroffenen Wirtschaftsakteuren ein System für die Akkreditierung von Ausbildungsinstituten und Befähigungsnachweisen für Triebfahrzeugführer ausarbeiten, damit deren Anerkennung in der gesamten EU gewährleistet ist. Sie erarbeitet diesbezügliche Empfehlungen. Ferner fördert die Agentur auf Betreiben des Europäischen Parlaments[9] den Austausch von

---

[9] Legislative Entschließung des Europäischen Parlaments über den Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates über die Interoperabilität des konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystems (KOM(1999) 617 - C5 - 0301/1999 - 1999/0252(COD)).

Eisenbahnpersonal, insbesondere Triebfahrzeugführern, zwischen den Mitgliedstaaten.

Artikel 18

Verkehren in einem offenen Netz verschiedene Betreiber über die Landesgrenzen hinaus, erfordert dies ein einheitliches System für die Einstellung von Fahrzeugen, anhand dessen die nationalen Behörden und Infrastrukturbetreiber überprüfen können, ob die Fahrzeuge den geltenden Vorschriften entsprechen, und das ihnen Zugang zu Angaben über diese Fahrzeuge verschafft (Eigentümer, Tag der Erstzulassung und ausführende Dienststelle, technische Daten, Wartungszustand, ...).

Dieses System muss nicht unbedingt zentralisiert sein, allerdings ist durch ein einheitliches Format und eine Verbindung zwischen Datenbanken zu gewährleisten, dass die Fahrzeuge leicht zu identifizieren sind und die relevanten Daten schnell abgerufen werden können.

Die Agentur ist für die Entwicklung eines einheitlichen Musters für die Einstellung von Fahrzeugen zuständig. Sie richtet eine Empfehlung an die Kommission, die nach Maßgabe des Artikels 14 der Richtlinie 96/48/EG und des Artikels 14 der Richtlinie 2001/16/EG einen Beschluss fasst.

Artikel 19

Es ist im Kontext der Marktöffnung von Bedeutung, dass die Bescheinigungen über die Einstellung von Fahrzeugen jeder interessierten Partei direkt und auf unkomplizierte und transparente Weise zugänglich sind, wobei gleichzeitig die Vertraulichkeit von kommerziellen Daten und das geistige Eigentum gewahrt bleiben. Besonders wichtig ist dies für die einzelstaatlichen Behörden, die ggf. die Konformität der in ihrem Hoheitsgebiet verkehrenden Fahrzeuge überprüfen müssen.

Daher muss die Agentur ein öffentliches Register alle einschlägigen Dokumente führen. Zu diesem Zweck baut die Agentur ein Netzwerk mit den für die Ausstellung der betreffenden Dokumente zuständigen Stellen und mit den betroffenen Behörden der Mitgliedstaaten auf.

Kapitel 4: Studien und Förderung der Innovation

Artikel 20

Dieser Artikel bestimmt, dass die Agentur Studien in Auftrag geben kann, soweit ihre Aufgaben es verlangen.

Artikel 21

Dieser Artikel versetzt die Agentur in den Stand, die Innovation in den Bereichen der Sicherheit und Interoperabilität im Eisenbahnverkehr unter besonderer Berücksichtigung des Einsatzes der neuen Technologien zu fördern.

Kapitel 5: Interne Organisation und Arbeitsweise

Artikel 22

In diesem Artikel ist festgeschrieben, dass die Agentur eine Gemeinschaftseinrichtung ist und in jedem Mitgliedstaat weitestgehende Rechts- und Geschäftsfähigkeit besitzt. Die zuständigen Stellen müssen spätestens sechs Monate nach Annahme der Verordnung auf der Grundlage eines Kommissionsvorschlags über den Sitz der Agentur entscheiden. Die Agentur wird durch ihren leitenden Direktor vertreten.

Artikel 23

Gemäß diesem Artikel gelten für die Agentur die Vorrechte und Befreiungen gemäß dem Protokoll über die Vorrechte und Befreiungen der Europäischen Gemeinschaften.

Artikel 24

Die Verordnungen und Regelungen für die Beamten und sonstigen Bediensteten bei den Europäischen Gemeinschaften gelten auch für das Personal der Agentur. Nur wenige Mitarbeiter sollen von den Gemeinschaftsorganen abgestellt werden. Im Wesentlichen umfasst das Personal der Agentur Zeitbedienstete, die aufgrund ihrer Qualifikationen und Erfahrungen eingestellt werden. Wichtig ist ein reger Austausch von Fachwissen zwischen der Agentur, den nationalen Behörden und dem Eisenbahnsektor, um zu gewährleisten, dass die Sachverständigen über die neuesten technologischen Entwicklungen informiert sind. Aus diesem Grunde soll die Vertragsdauer der Mitarbeiter der Agentur fünf Jahre nicht überschreiten (mit Ausnahme des leitenden Direktors, s. Artikel 26).

Artikel 25

In diesem Artikel werden die Aufgaben und Befugnisse des leitenden Direktors festgelegt, der keine Anweisungen von Regierungen oder anderen Stellen entgegennehmen darf. Er muss dagegen alle Anweisungen der Kommission ausführen bzw. allen Bitten um Unterstützung nachkommen. Der leitende Direktor ist u. a. verantwortlich für die Verwaltung der Agentur und daher für die Erstellung und Ausführung des Haushaltsplans und des Arbeitsprogramms zuständig, ebenso für alle Personalfragen.

Artikel 26

In diesem Artikel sind die Vorschriften für Ernennungen innerhalb der Agentur festgelegt.

Artikel 27

Im Zuge der direkten demokratischen Kontrolle und der Ausführung der Haushaltsbefugnisse kann das Europäische Parlament anlässlich der Vorstellung des Tätigkeitsberichts oder bei jeder anderen Gelegenheit den leitenden Direktor der Agentur anhören.

Artikel 28

In Artikel 27 sind die Aufgaben des Verwaltungsrates festgelegt. Er ernennt den leitenden Direktor und verabschiedet seine Geschäftsordnung, den Haushalt, das

Arbeitsprogramm und den Tätigkeitsbericht. Ferner trägt er dafür Sorge, dass die Agentur mit der erforderlichen Transparenz und Neutralität tätig wird.

Artikel 29

In diesem Artikel ist festgelegt, dass sich der Verwaltungsrat aus sechs vom Rat ernannten Vertretern der Mitgliedstaaten, sechs Vertretern der Kommission sowie drei wegen ihres Sachverstands auf diesem Gebiet anerkannten Experten zusammensetzt, wobei letztere von der Kommission ausgewählt werden.

Die Zusammensetzung des Verwaltungsrates spiegelt einerseits den Grundsatz der Trennung von Exekutive und Legislative wider. Das Europäische Parlament, das die demokratische Kontrolle ausübt, kann nicht an den Entscheidungen des Verwaltungsrates einer Agentur mitwirken, die Teil der von ihm zu kontrollierenden Exekutive ist. Zum anderen spiegelt die Zusammensetzung des Verwaltungsrates den Grundsatz der Parität der Exekutiven auf Gemeinschaftsebene wider.

Damit der Verwaltungsrat diese Funktionen effizient und verantwortungsvoll erfüllen kann, muss die Zahl seiner Mitglieder beschränkt bleiben.

Artikel 30

In diesem Artikel wird verfügt, dass der Verwaltungsrat aus seinen Mitgliedern einen Vorsitzenden und einen stellvertretenden Vorsitzenden wählt, deren Amtszeit drei Jahre beträgt und die einmal wiederernannt werden können.

Artikel 31

Gegenstand dieses Artikels sind die ordentlichen und außerordentlichen Sitzungen des Verwaltungsrates, an denen der leitende Direktor teilnehmen muss.

Artikel 32

Der Verwaltungsrat trifft seine Entscheidungen mit Zweidrittelmehrheit der stimmberechtigten Mitglieder, mit Ausnahme der drei unabhängigen Persönlichkeiten, die kein Stimmrecht haben.

Artikel 33

In diesem Artikel werden die Bedingungen festgelegt, unter denen die Mitarbeiter der Agentur zur Erfüllung der ihnen übertragenen Aufgaben Besuche in den Mitgliedstaaten durchführen können.

Artikel 34

Die Regelung der vertraglichen und außervertraglichen Haftung der Agentur entspricht Artikel 288 EG-Vertrag (Regelung für die Gemeinschaft).

Artikel 35

Als Arbeitssprachen wählt die Agentur die im Eisenbahnsektor am meisten verwendeten Sprachen. Im Einzelnen entspricht dies den derzeit auf dem Gebiet der Interoperabilität verwendeten Arbeitssprachen. Der Effizienz wegen wird daher

vorgeschlagen, diese Arbeitssprachen für die agenturinternen Arbeiten beizubehalten.

Artikel 36

Gemäß diesem Artikel können in der Agentur alle europäischen Drittländer mitwirken, die mit der Europäischen Gemeinschaft ein Abkommen geschlossen haben, das die Übernahme und Anwendung des Gemeinschaftsrechts auf dem von dieser Verordnung betroffenen Gebiet durch diese Länder vorsieht.

Artikel 37

Gemäß diesem Artikel wendet die Agentur die Verordnung (EG) Nr. 1049/2001 über den Zugang der Öffentlichkeit zu Dokumenten des Europäischen Parlaments, des Rates und der Kommission an.

Kapitel 6: Finanzvorschriften

Artikel 38

Der Haushalt der Agentur wird im wesentlichen durch einen Beitrag der Gemeinschaft bestritten. Für geleistete Dienste (Veröffentlichungen, Ausbildungsmaßnahmen u. a.) können Gebühren erhoben werden. Darüber hinaus ist ein Beitrag von Drittländern möglich, die sich nach Maßgabe von Artikel 36 an den Arbeiten der Agentur beteiligen.

Der Agentur müssen ausreichende Mittel zur Verfügung gestellt werden, um den obigen Ausführungen entsprechend Mitarbeiter einstellen, ihre Aufgaben erfüllen und eine reibungslose und effiziente Arbeit sicherstellen zu können.

Der leitende Direktor erstellt einen vorläufigen Entwurf des Haushaltsplans, der vom Verwaltungsrat zu verabschieden ist und dann der Kommission übermittelt wird. Die Kommission behandelt ihn im Rahmen der üblichen Haushaltsverfahren.

Artikel 39

In diesem Artikel ist niedergelegt, dass der leitende Direktor für die Ausführung des Haushaltsplans zuständig ist. Die Finanzkontrolle obliegt dem Finanzkontrolleur der Kommission. Der Rechnungshof prüft die Bücher der Agentur und veröffentlicht einen Jahresbericht. Das Europäische Parlament erteilt dem leitenden Direktor der Agentur auf Empfehlung des Verwaltungsrates Entlastung für die Ausführung des Haushaltsplans.

Artikel 40

Gemäß diesem Artikel nimmt der Verwaltungsrat zur Unterstützung der Agentur bei der Aufstellung und Ausführung eines Haushaltsplans im Einvernehmen mit der Kommission und nach Stellungnahme des Rechnungshofes die Finanzvorschriften der Agentur an.

Artikel 41

Auf die Agentur, ihre Mitarbeiter sowie auf eventuelle Auftragnehmer finden sämtliche geltenden Betrugsbekämpfungsvorschriften Anwendung.

Kapitel 7: Allgemeine Bestimmungen und Schlussbestimmungen

Artikel 42

In diesem Artikel ist festgelegt, dass die Agentur ihre Tätigkeiten innerhalb von zwei Jahren nach und nach aufnimmt.

Artikel 43

Gemäß diesem Artikel muss die Kommission vor Ablauf von fünf Jahren, nachdem die Agentur ihre Arbeit aufgenommen hat, eine unabhängige Bewertung der Durchführung dieser Verordnung vornehmen.

Artikel 44

Dieser Artikel enthält den Zeitpunkt des Inkrafttretens der Verordnung.

6. SCHLUSSBEMERKUNG

Diesem Vorschlag ist ein Finanzbogen beigefügt. Ein Folgenabschätzungsbogen wurde nicht erstellt, da der Vorschlag keine Auswirkungen auf die Unternehmen hat.

Vorschlag für eine

VERORDNUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

zur Einrichtung einer Europäischen Eisenbahnagentur

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION -

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft, insbesondere auf Artikel 71 Absatz 1,

auf Vorschlag der Kommission[1],

nach Stellungnahme des Wirtschafts- und Sozialausschusses[2],

nach Stellungnahme des Ausschusses der Regionen[3],

gemäß dem Verfahren nach Artikel 251 EG-Vertrag[4],

in Erwägung nachstehender Gründe:

(1) Die schrittweise Errichtung eines europäischen Eisenbahnraums ohne Grenzen erfordert eine Regelung der technischen und sicherheitstechnischen Aspekte der Eisenbahn durch die Gemeinschaft; beide Aspekte sind untrennbar miteinander verbunden.

(2) In der Richtlinie 91/440/EWG des Rates zur Entwicklung der Eisenbahnunternehmen der Gemeinschaft, geändert durch die Richtlinie 2001/12/EG des Europäischen Parlaments und des Rates[5], ist vorgesehen, dass jedem zugelassenen Eisenbahnunternehmen der Gemeinschaft, das grenzüberschreitende Güterverkehrsleistungen erbringen will, Zugangsrechte zur Infrastruktur eingeräumt werden.

(3) Gemäß der Richtlinie 95/18/EG des Rates über die Erteilung von Genehmigungen an Eisenbahnunternehmen[6], geändert durch die Richtlinie 2001/13/EG des Europäischen Parlaments und des Rates[7], muss jedes Eisenbahnunternehmen eine Genehmigung besitzen; diese wird in einem Mitgliedstaat ausgestellt und gilt im gesamten Gemeinschaftsgebiet.

(4) Mit der Richtlinie 2001/14/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 26. Februar 2001 über die Zuweisung von Fahrwegkapazität der Eisenbahn, die Erhebung

---

1 ABl. C vom , S. .
2 ABl. C vom , S. .
3 ABl. C vom , S. .
4 ABl. C vom , S. .
5 ABl. L 75 vom 15.03.2001, S. 1.
6 ABl. L 143 vom 27.06.1995, S. 70.
7 ABl. L 75 vom 15.03.2001, S. 26.

von Entgelten für die Nutzung von Eisenbahninfrastruktur und die Sicherheitsbescheinigung wird ein neuer Rahmen geschaffen, mit dem ein europäischer Eisenbahnraum ohne Grenzen begründet werden soll.

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

(6) Das gleichzeitige Verfolgen von Sicherheits- und Interoperabilitätszielen erfordert umfangreiche fachliche Arbeiten, die von einer Facheinrichtung geleitet werden sollten. Daher ist im Rahmen der Gemeinschaftsinstitutionen und unter Beachtung des innerhalb der Gemeinschaft bestehenden Gleichgewichts der Kräfte eine Europäische Agentur für Sicherheit und Interoperabilität im Eisenbahnverkehr einzurichten. Durch eine solche Agentur lassen sich die Sicherheits- und Interoperabilitätsziele für das europäische Eisenbahnnetz gleichzeitig auf hoher fachlicher Ebene angehen, wodurch ein Beitrag zur Wiederankurbelung des Eisenbahnsektors und zur Erreichung der allgemeinen Ziele der gemeinsamen Verkehrspolitik geleistet wird.

(7) In der Richtlinie .../.../EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom ... [über die Sicherheit im Eisenbahnverkehr][10] ist die Entwicklung gemeinsamer Sicherheitsindikatoren, gemeinsamer Sicherheitsziele und gemeinsamer Sicherheitsverfahren vorgesehen. Für die Erarbeitung dieser Instrumente bedarf es des technischen Sachverstands einer unabhängigen Stelle.

(8) Zur Erleichterung der Ausstellung von Sicherheitsbescheinigungen an Eisenbahnunternehmen und im Hinblick auf die schließlich gegenseitige Anerkennung dieser Bescheinigungen ist es erforderlich, auf die gegenseitige Anerkennung einer möglichst großen und beständig zunehmenden Zahl ihrer Bestandteile hinzuarbeiten.

(9) In der Richtlinie .../.../EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom ... [über die Sicherheit im Eisenbahnverkehr][11] ist vorgesehen, einzelstaatliche Sicherheitsmaßnahmen unter dem Aspekt der Interoperabilität zu prüfen. Dazu bedarf es einer auf unabhängigem und neutralem Sachverstand beruhenden Stellungnahme.

(10) Im Bereich der Sicherheit müssen größtmögliche Transparenz und ein zuverlässiger Informationsfluss gewährleistet sein. Eine Analyse des hier erreichten Standes auf der Grundlage gemeinsamer Indikatoren, die einen Vergleich aller Marktbeteiligten erlauben würde, gibt es bisher nicht, so dass ein solches Instrument geschaffen werden sollte. Bei die Statistik berührenden Aspekten ist eine enge Zusammenarbeit mit EUROSTAT angezeigt.

---

8 ABl. L 235 vom 17.09.1996, S. 6.
9 ABl. L 110 vom 20.04.2001, S. 1.
10 ABl. L. .
11 ABl. L. .

(11) Die für die Sicherheit im Eisenbahnverkehr zuständigen Stellen, Regulierungsstellen und anderen Stellen in den Mitgliedstaaten müssen in mehrere Mitgliedstaaten betreffenden Angelegenheiten unabhängige technische Stellungnahmen einholen können.

(12) Die Fahrzeuginstandhaltung ist ein wichtiger sicherheitsrelevanter Faktor. Es gibt keinen echten europäischen Markt für die Instandhaltung von Eisenbahnfahrzeugen, da eine Regelung für die Zertifizierung von Ausbesserungswerken fehlt. Dies verursacht Mehrkosten für den Sektor und führt zu Leerfahrten. Daher ist es erforderlich, nach und nach eine europäische Regelung für die Zertifizierung von Ausbesserungswerken zu erarbeiten.

(13) Gemäß der Richtlinie 2001/16/EG ist eine erste Gruppe technischer Spezifikationen für die Interoperabilität bis zum 20. April 2004 auszuarbeiten. Mit der Ausarbeitung der entsprechenden Entwürfe hat die Kommission die Europäische Vereinigung für die Interoperabilität im Bereich der Bahn (AEIF) beauftragt, der Fahrzeughersteller, Eisenbahnunternehmen und Infrastrukturbetreiber angehören. Die im Rahmen der AEIF gesammelten Erfahrungen des Eisenbahnsektors müssen gewahrt werden. Die Kontinuität der Arbeiten und die Weiterentwicklung der TSI im Laufe der Zeit erfordern einen ständigen fachlichen Rahmen.

(14) Die Interoperabilität des transeuropäischen Netzes ist zu verbessern, und bei der Auswahl neuer Investitionsvorhaben für eine Unterstützung durch die Gemeinschaft ist dem Interoperabilitätsziel gemäß der Entscheidung Nr. 1692/96/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Juli 1996 über gemeinschaftliche Leitlinien für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes[12] Rechnung zu tragen.

(15) Die Anforderungen an die berufliche Qualifikation von Triebfahrzeugführern sind sowohl für die Sicherheit als auch für die Interoperabilität in Europa von grundlegender Bedeutung. Darüber hinaus sind sie Voraussetzung für die Freizügigkeit der Arbeitnehmer im Eisenbahnsektor. Diese Frage ist unter Berücksichtigung des bestehenden sozialen Dialogs anzugehen. Die Agentur muss die für die Berücksichtigung dieses Aspekts auf europäischer Ebene erforderliche technische Unterstützung leisten.

(16) Die Einstellung eines Eisenbahnfahrzeugs bedeutet zunächst die Anerkennung seiner Fahrtauglichkeit unter bestimmten Bedingungen. Für die Einstellung von Fahrzeugen sind staatliche Stellen zuständig, die diese nach transparenten und diskriminierungsfreien Kriterien vornehmen. Die Agentur muss technische Unterstützung bei der Einführung eines Systems für die Einstellung von Fahrzeugen leisten.

(17) Zur Sicherstellung größtmöglicher Transparenz und eines gleichberechtigten Zugangs aller Beteiligten zu den einschlägigen Informationen müssen die mit Blick auf die Interoperabilität erstellten Schriftstücke der Öffentlichkeit zugänglich sein. Gleiches gilt für Genehmigungen und Sicherheitsbescheinigungen. Die Agentur muss die Mittel für einen effizienten Informationsaustausch in diesem Bereich bereit stellen.

(18) Die Förderung der Innovation im Bereich der Sicherheit und Interoperabilität im Eisenbahnverkehr unter besonderer Berücksichtigung des Einsatzes der neuen Technologien ist eine wichtige Aufgabe, die die Agentur fördern muss.

---

[12] ABl. L 228 vom 09.09.1996, S. 1, geändert durch die Entscheidung Nr. 1346/2001/EG (ABl. L 185 vom 06.07.2001, S. 1.).

(19) Um ihren Aufgaben gerecht werden zu können, muss die Agentur Rechtspersönlichkeit besitzen und über einen eigenen Haushaltsplan verfügen, der im Wesentlichen auf einem Beitrag der Gemeinschaft beruht. Zur Sicherstellung der Unabhängigkeit der Agentur in ihrem Tagesgeschäft und in ihren Stellungnahmen und Empfehlungen ist es erforderlich, dass ihr leitender Direktor allein verantwortlich handeln kann und dass die Mitarbeiter der Agentur unabhängig sind.

(20) Das Gleichgewicht zwischen den beiden Teilen der Gemeinschaftsexekutive muss sich in der Zusammensetzung des Verwaltungsrates der Agentur widerspiegeln, und der Grundsatz der Rechenschaftspflicht der Exekutive gegenüber dem Europäischen Parlament muss gewahrt sein. Aufgrund der Leitlinien des Weißbuchs "Europäisches Regieren"[13] vom 25. Juli 2001 müssen Kommission und Mitgliedstaaten daher paritätisch in einem Verwaltungsrat vertreten sein, der mit den nötigen Befugnissen für die Aufstellung des Haushaltsplans, die Prüfung seiner Ausführung, die Verabschiedung entsprechender Finanzvorschriften, die Festlegung transparenter Arbeitsverfahren für Entscheidungen der Agentur und die Ernennung des leitenden Direktors ausgestattet ist. Zur Gewährleistung der Transparenz bei den Entscheidungen des Verwaltungsrates nehmen Vertreter der betreffenden Industriezweige an den Beratungen teil, ohne jedoch über ein Stimmrecht zu verfügen, da dieses den Vertretern der öffentlichen Hand vorbehalten ist, die den demokratischen Kontrollinstanzen Rechenschaft ablegen müssen. Die Vertreter der betreffenden Industriezweige werden von der Kommission aufgrund ihrer persönlichen Qualifikation und ihrer Erfahrung im Eisenbahnbereich und nicht als Vertreter bestimmter Fachverbände ernannt.

(21) Die Agentur muss ihre Arbeiten in aller Transparenz durchführen und ihre Geschäftsführung muss den bestehenden Bestimmungen über ordnungsgemäße Geschäftsführung und Betrugsbekämpfung verpflichtet sein. Das Europäische Parlament muss seine Kontrollfunktionen tatsächlich ausüben können, weswegen ihm die Möglichkeit einer Anhörung des leitenden Direktors der Agentur offen stehen muss.

(22) Da das Ziel der vorgeschlagenen Maßnahme, nämlich die Schaffung einer Facheinrichtung zur Entwicklung gemeinsamer Lösungen auf dem Gebiet der Sicherheit und Interoperabilität im Eisenbahnverkehr, auf Ebene der Mitgliedstaaten nicht ausreichend verwirklicht werden kann und sich daher wegen des Gemeinschaftscharakters der anstehenden Aufgaben 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 Verordnung nicht über das für die Erreichung dieses Ziels erforderliche Maß hinaus -

---

[13] KOM(2001) 428

HABEN FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

Kapitel 1 – Grundsätze

Artikel 1
Errichtung und Ziele der Agentur

1. Mit dieser Verordnung wird eine Europäische Eisenbahnagentur errichtet (nachstehend "die Agentur" genannt).

2. Die Agentur soll die Durchführung der gemeinschaftlichen Rechtsvorschriften zur Verbesserung der Interoperabilität der Eisenbahnsysteme und zur Entwicklung eines gemeinsamen Konzepts für die Sicherheit des europäischen Eisenbahnsystems technisch unterstützen, um somit zur Begründung eines europäischen Eisenbahnraums ohne Grenzen beizutragen, in dem eine hohe Sicherheit gewährleistet ist.

3. Die Agentur verfolgt diese Ziele unter gebührender Berücksichtigung der anstehenden Unionserweiterung und der besonderen Sachzwänge im Zusammenhang mit Eisenbahnverbindungen zu Drittländern.

Artikel 2
Art der Erklärungen der Agentur

Die Agentur kann

a) Empfehlungen hinsichtlich der Anwendung der Artikel 6, 7, 12, 14, 16, 17 und 18 an die Kommission aussprechen und

b) in Anwendung der Artikel 8, 10, 13 und 15 Stellungnahmen an die Kommission oder die betreffenden Behörden der Mitgliedstaaten richten.

Artikel 3
Mitwirkung des Eisenbahnsektors

1. Bei der Ausarbeitung der in den Artikeln 6, 7, 12, 14, 16, 17 und 18 vorgesehenen Empfehlungen stützt sich die Agentur auf die Sachkenntnisse des Eisenbahnsektors, insbesondere auf die im Rahmen der Europäischen Vereinigung für die Interoperabilität im Bereich der Bahn (AEIF) gesammelten Erfahrungen.

2. Dazu legt die Agentur nach Verabschiedung des Arbeitsprogramms für das jeweilige Jahr im Einvernehmen mit den Fachverbänden des Eisenbahnsektors, die ihr entsprechende Vorschläge unterbreiten, die Zusammensetzung der Arbeitsgruppen fest. Die Agentur stellt sicher, dass die Arbeitsgruppen repräsentativ zusammengesetzt sind und transparent arbeiten.

3. Den Vorsitz der Arbeitsgruppen führt ein Vertreter der Agentur.

Artikel 4
Konsultation der Sozialpartner

Bei den in den Artikeln 6, 12 und 17 vorgesehenen Arbeiten konsultiert die Agentur, sofern die Arbeiten direkte Auswirkungen auf das soziale Umfeld oder die Arbeitsbedingungen von Beschäftigen des Sektors haben, die Sozialpartner im Ausschuss für den sozialen Dialog.

Diese Konsultation findet statt, bevor die Agentur der Kommission ihre Empfehlungen vorlegt. Die Stellungnahmen des Ausschusses für den sozialen Dialog übermittelt die Agentur der Kommission, die sie wiederum an den in Artikel 21 der Richtlinie 2001/16/EG genannten Ausschuss weiterleitet.

Artikel 5
Konsultation der Nutzer

Bei in den Artikeln 6 und 12 vorgesehenen Arbeiten konsultiert die Agentur, sofern die Arbeiten direkte Auswirkungen auf die Kunden haben, die Vertreterverbände der Fahrgäste und Güterverkehrskunden. Das Verzeichnis der zu konsultierenden Verbände wird von dem in Artikel 21 der Richtlinie 2001/16/EG genannten Ausschuss aufgestellt.

Diese Konsultation findet statt, bevor die Agentur der Kommission ihre Vorschläge unterbreitet. Die Stellungnahmen der betreffenden Verbände übermittelt die Agentur der Kommission, die sie wiederum an den in Artikel 21 der Richtlinie 2001/16/EG genannten Ausschuss weiterleitet.

Kapitel 2 – Sicherheit

Artikel 6
Technische Unterstützung

1. Die Agentur empfiehlt der Kommission die in Artikel 5 der Richtlinie 200./../EG [über die Sicherheit im Eisenbahnverkehr] vorgesehenen gemeinsamen Sicherheitsziele und gemeinsamen Sicherheitsverfahren.

2. Die Agentur empfiehlt auf Verlangen der Kommission oder des in Artikel 21 der Richtlinie 200./../EG [über die Sicherheit im Eisenbahnverkehr] genannten Ausschusses oder von sich aus weitere Sicherheitsmaßnahmen.

3. Während der Übergangszeit bis zur Verabschiedung der gemeinsamen Sicherheitsziele (CST), der gemeinsamen Sicherheitsverfahren (CSM) und der technischen Spezifikationen für die Interoperabilität (TSI) sowie in Bezug auf Fahrzeuge und Infrastruktureinrichtungen, die nicht in den Anwendungsbereich der TSI fallen, kann die Agentur der Kommission zweckmäßige Empfehlungen aussprechen. Die Agentur stellt sicher, dass diese Empfehlungen mit den vorhandenen und in Vorbereitung befindlichen TSI vereinbar sind.

4. Die Agentur legt eine Kosten-Nutzen-Analyse vor, um die von ihr nach diesem Artikel vorgelegten Empfehlungen zu stützen.

5. Die Agentur koordiniert und erleichtert die Zusammenarbeit zwischen den einzelstaatlichen Sicherheitsbehörden und den in der Richtlinie 200./../EG [über die Sicherheit im Eisenbahnverkehr] genannten Inspektionsstellen.

Artikel 7
Sicherheitsbescheinigungen

Im Hinblick auf die Anwendung des Artikels 14 der Richtlinie über die Sicherheit im Eisenbahnverkehr, in dem es um die Harmonisierung der Sicherheitsbescheinigungen geht, erstellt die Agentur ein einheitliches Muster für die Sicherheitsbescheinigung einschließlich einer elektronischen Fassung und ein einheitliches Muster für den Sicherheitsbescheinigungsantrag einschließlich einer Liste der wichtigsten zu liefernden Informationen und Unterlagen und spricht entsprechende Empfehlungen aus.

Artikel 8
Sicherheitsmaßnahmen der Mitgliedstaaten

1. Die Agentur nimmt auf Verlangen der Kommission die fachliche Prüfung der neuen einzelstaatlichen Sicherheitsmaßnahmen vor, die der Kommission gemäß Artikel 8 der Richtlinie 200./../EG [über die Sicherheit im Eisenbahnverkehr] übermittelt worden sind.

2. Die Agentur prüft diese Maßnahmen auf ihre Vereinbarkeit mit den in der Richtlinie 200./../EG [über die Sicherheit im Eisenbahnverkehr] festgelegten CST und CSM sowie mit den geltenden TSI.

3. Kommt die Agentur nach Berücksichtigung der von dem Mitgliedstaat mitgeteilten Beweggründe zu dem Schluss, dass eine dieser Maßnahmen nicht mit den in Absatz 2 genannten Vorschriften vereinbar ist, richtet sie innerhalb von zwei Monaten, nachdem sie ihr von der Kommission übermittelt wurden, eine Stellungnahme an die Kommission.

Artikel 9
Überwachung der Sicherheit

1. Die Agentur errichtet ein Netz mit den Sicherheitsbehörden der Mitgliedstaaten und den Behörden der Mitgliedstaaten, die für die in der Richtlinie ../../EG [über die Sicherheit im Eisenbahnverkehr] vorgesehenen Untersuchungen zuständig sind, um den Inhalt der in Anhang I der Richtlinie .../.../EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom ... [über die Sicherheit im Eisenbahnverkehr][14] aufgelisteten gemeinsamen Indikatoren festzulegen und alle verfügbaren Informationen über die Sicherheit im Eisenbahnverkehr zusammenzutragen.

2. Auf der Grundlage der Sicherheitsindikatoren, der Sicherheits- und der Unfallberichte der Mitgliedstaaten sowie eigener Informationen erstellt die Agentur alle zwei Jahre einen Bericht über die Sicherheit, der veröffentlicht wird. Erstmals wird dieser Bericht im dritten Jahr veröffentlicht, nachdem die Agentur ihre Arbeit aufgenommen hat.

---

14 ABl. L. .

3. Die Agentur stützt sich dabei auf die von EUROSTAT erhobenen Daten und arbeitet mit EUROSTAT zusammen, um jedwede Doppelarbeit zu vermeiden und die Vergleichbarkeit der Sicherheitsindikatoren für den Eisenbahnverkehr mit den für die anderen Verkehrsträger verwendeten Indikatoren sicherzustellen.

Artikel 10
Technische Stellungnahmen

1. Die nach Artikel 30 der Richtlinie 2001/14/EG eingerichteten Regulierungsstellen der Mitgliedstaaten können die Agentur in Angelegenheiten, für die sie zuständig sind, um eine technische Stellungnahme zu sicherheitsrelevanten Aspekten bitten.

2. Die nach Artikel 35 der Richtlinie 2001/14/EG und Artikel 11a der geänderten Richtlinie 91/440/EWG eingerichteten Ausschüsse können die Agentur innerhalb ihres jeweiligen Zuständigkeitsbereichs um eine technische Stellungnahme zu sicherheitsrelevanten Aspekten bitten.

3. Die Agentur gibt ihre Stellungnahme innerhalb von zwei Monaten ab. Die Agentur veröffentlicht diese Stellungnahme in einer Fassung, die keinerlei Angaben enthält, die das Geschäfts- oder Betriebsgeheimnis berühren.

Artikel 11
Öffentliches Register für Schriftstücke

1. Die Agentur führt ein öffentliches Verzeichnis der folgenden Schriftstücke:

   a) gemäß der Richtlinie 95/18/EG erteilte Genehmigungen,

   b) gemäß der Richtlinie 200./../EG [über die Sicherheit im Eisenbahnverkehr] ausgestellte Sicherheitsbescheinigungen,

   c) der Agentur nach Artikel 23 der Richtlinie 200./../EG [über die Sicherheit im Eisenbahnverkehr] übermittelte Untersuchungsberichte,

   d) der Kommission nach Artikel 8 der Richtlinie 200./../EG [über die Sicherheit im Eisenbahnverkehr] notifizierte einzelstaatliche Vorschriften.

2. Die für die Anfertigung der in Absatz 1 genannten Schriftstücke zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten melden der Agentur innerhalb eines Monats jede Einzelentscheidung über eine Erteilung, eine Verweigerung oder einen Widerruf. Die Agentur kann die Übermittlung des Vorgangs verlangen, der einer Erteilung, einer Verweigerung oder einem Widerruf eines dieser Schriftstücke zu Grunde liegt. Die betreffenden Behörden kommen diesem Verlangen innerhalb von fünfzehn Arbeitstagen nach.

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

Kapitel 3 – Interoperabilität

Artikel 12
Technische Unterstützung durch die Agentur

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

   a) arbeitet sie im Auftrag der Kommission die TSI-Entwürfe aus und übermittelt sie der Kommission,

   b) gewährleistet sie die Überarbeitung der TSI zur Anpassung an den technischen Fortschritt, die Entwicklungen des Marktes und der gesellschaftlichen Anforderungen und legt der Kommission die Entwürfe zur Änderung der TSI vor, die sie für notwendig hält,

   c) gewährleistet sie die Koordinierung zwischen Aufstellung und Aktualisierung der TSI auf der einen und Aufstellung der für die Interoperabilität erforderlichen europäischen Normen auf der anderen Seite und unterhält die nötigen Beziehungen zu den europäischen Normenorganisationen,

   d) koordiniert und fördert sie die Zusammenarbeit der benannten Stellen.

Artikel 13
Inspektion und Kontrolle der benannten Stellen

Unbeschadet der Verantwortung der Mitgliedstaaten im Hinblick auf die von ihnen benannten Stellen kann die Agentur auf Verlangen der Kommission oder von sich aus die Qualität der Arbeit der benannten Stellen inspizieren. Gegebenenfalls übermittelt sie der Kommission eine Stellungnahme.

Artikel 14
Überwachung der Interoperabilität

1. Die Agentur spricht auf Verlangen der Kommission Empfehlungen zu den Einzelheiten der Verwirklichung der Interoperabilität aus und fördert die Koordinierung zwischen Eisenbahnunternehmen und zwischen Infrastrukturbetreibern insbesondere im Hinblick auf die Umstellung der Systeme.

2. Die Agentur prüft regelmäßig, inwieweit bei der Interoperabilität der Eisenbahnsysteme Fortschritte erzielt wurden. Sie legt alle zwei Jahre einen Fortschrittsbericht über die Interoperabilität vor und veröffentlicht ihn. Erstmals wird dieser Bericht im zweiten Jahr erstellt, nachdem die Agentur ihre Arbeit aufgenommen hat.

Artikel 15
Interoperabilität des transeuropäischen Netzes

Auf Verlangen der Kommission prüft die Agentur jedes Infrastrukturprojekt, für das ein Gemeinschaftszuschuss beantragt wird, unter dem Gesichtspunkt der Interoperabilität. Die Agentur gibt ihre Stellungnahme innerhalb eines Monats ab.

Artikel 16
Zertifizierung der Ausbesserungswerke

Die Agentur arbeitet eine europäische Regelung für die Zertifizierung von Fahrzeugausbesserungswerken aus und spricht Empfehlungen für deren Einführung aus.

Artikel 17
Berufliche Qualifikationen

1. Die Agentur stellt ein Verzeichnis der grundlegenden Anforderungen an die berufliche Qualifikation von Triebfahrzeugführern sowie der Ausbildungssysteme auf. Dabei unterscheidet sie zwischen den allgemeinen Qualifikationen, die für die verschiedenen großen Fahrzeugkategorien erforderlich sind, und den besonderen Qualifikationen für einzelne Strecken und Fahrzeuge.

2. Bei den allgemeinen Qualifikationen stellt die Agentur ein Verzeichnis der Mindestanforderungen an die Triebfahrzeugführer und der erforderlichen Ausbildung zur Gewährleistung einer sicheren Fahrzeugführung nach großen Fahrzeugkategorien auf.

3. Die Agentur spricht Empfehlungen für die Einführung einer Regelung für die Zulassung von Ausbildungsinstituten und die Anerkennung der von ihnen ausgestellten Befähigungsnachweise aus.

4. Die Agentur fördert und unterstützt den Austausch von Triebfahrzeugführern und Ausbildern zwischen Eisenbahnunternehmen verschiedener Mitgliedstaaten.

Artikel 18
Einstellung von Fahrzeugen

Die Agentur erstellt ein einheitliches Muster für die Einstellung von Fahrzeugen nach Maßgabe des Artikels 14 der Richtlinie 96/48/EG und des Artikels 14 der Richtlinie 2001/16/EG und spricht der Kommission eine entsprechende Empfehlung aus.

Artikel 19
Register der Interoperabilitätsschriftstücke

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

   a) Prüferklärungen für Teilsysteme,

   b) Konformitätserklärungen für Komponenten,

c) Genehmigungen zur Inbetriebnahme einschließlich der zugehörigen Einstellungsnummern,

d) Infrastruktur- und Fahrzeugregister.

2. Die betreffenden Stellen übermitteln diese Schriftstücke der Agentur, die die praktischen Einzelheiten der Übermittlung festlegt.

3. Die Agentur baut eine elektronische Datenbank für diese Schriftstücke auf. Die Datenbank ist der Öffentlichkeit über eine Webseite zugänglich.

Kapitel 4 – Studien und Förderung der Innovation

Artikel 20
Studien

Soweit die ihr mit dieser Verordnung übertragenen Aufgaben es verlangen, kann die Agentur Studien in Auftrag geben, die sie aus ihrem eigenen Haushalt finanziert.

Artikel 21
Förderung der Innovation

Die Kommission kann der Agentur die Aufgabe der Förderung von Innovationen übertragen, deren Ziel die Verbesserung der Interoperabilität und Sicherheit im Eisenbahnverkehr unter besonderer Berücksichtigung des Einsatzes neuer Informationstechnologien und von Ortungs- und Navigationssystemen ist.

Kapitel 5 – Interne Organisation und Arbeitsweise

Artikel 22
Rechtsform und Sitz

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

2. Über den Sitz der Agentur entscheiden die zuständigen Stellen auf Vorschlag der Kommission spätestens sechs Monate nach Erlass dieser Verordnung.

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

4. Die Agentur wird durch ihren leitenden Direktor vertreten.

Artikel 23
Vorrechte und Befreiungen

Für die Agentur und ihre Bediensteten gilt das Protokoll über die Vorrechte und Befreiungen der Europäischen Gemeinschaften.

Artikel 24
Personal

1. Das Personal der Agentur untersteht den für die Beamten und sonstigen Bediensteten der Europäischen Gemeinschaften geltenden Vorschriften. Der Verwaltungsrat legt im Einvernehmen mit der Kommission die erforderlichen Durchführungsbestimmungen fest.

2. Unbeschadet des Artikels 26 übt die Agentur gegenüber ihrem Personal die der Anstellungsbehörde und der Einstellungsbehörde im Statut und in den Beschäftigungsbedingungen für die sonstigen Bediensteten der Europäischen Gemeinschaften übertragenen Befugnisse aus.

3. Unbeschadet des Artikels 26 Absatz 1 setzt sich das Personal der Agentur aus Zeitbediensteten zusammen, die sie für die Dauer von höchstens fünf Jahren einstellt. Bei den Zeitbediensteten handelt es sich um

   - Eisenbahnfachleute, die aufgrund ihrer Qualifikation und Erfahrung im Bereich der Sicherheit und Interoperabilität im Eisenbahnverkehr ausgewählt werden,

   - von der Kommission für Leitungs- oder Verwaltungsaufgaben eingewiesene oder abgeordnete Beamte,

   - sonstige Bedienstete im Sinne der Beschäftigungsbedingungen für die sonstigen Bediensteten der Europäischen Gemeinschaften für ausführende Tätigkeiten oder Sekretariatsarbeiten.

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

Artikel 25
Aufgaben und Befugnisse des leitenden Direktors

1. Die Agentur wird von ihrem leitenden Direktor geleitet. Der leitende Direktor ist für die laufende Geschäftsführung der Agentur verantwortlich und handelt völlig unabhängig. Er erbittet weder Anweisungen von Regierungen oder sonstigen Stellen oder Unternehmen noch nimmt er solche entgegen.

2. Der leitende Direktor

   a) stellt das Arbeitsprogramm auf und legt es nach Zustimmung der Kommission dem Verwaltungsrat vor,

b) ergreift die erforderlichen Maßnahmen zur Durchführung des Arbeitsprogramms. Er kommt etwaigen Bitten der Kommission um Unterstützung nach,

c) unternimmt die erforderlichen Schritte, einschließlich des Erlasses interner Verwaltungsvorschriften und der Veröffentlichung von Mitteilungen, um zu gewährleisten, dass die Agentur ihren Aufgaben im Sinne dieser Verordnung nachkommt,

d) führt ein effizientes Überwachungssystem ein, um die der von der Agentur erzielten Ergebnisse an den gesetzten Zielen messen zu können, und erstellt, gestützt auf diesen Vergleich, jedes Jahr den Entwurf eines Gesamtberichts, den er dem Verwaltungsrat vorlegt,

e) führt regelmäßige Evaluierungen entsprechend den anerkannten fachspezifischen Normen ein,

f) übt gegenüber den Bediensteten die in Artikel 23 Absatz 2 festgelegten Befugnisse aus,

g) stellt den Voranschlag der Einnahmen und Ausgaben der Agentur gemäß Artikel 38 auf und führt den Haushaltsplan gemäß Artikel 39 aus.

3. Der leitende Direktor kann von einem oder mehreren Direktoren unterstützt werden. Die ihm erteilten Befugnisse sind nicht übertragbar.

Artikel 26
Ernennungen

1. Der leitende Direktor der Agentur wird auf Vorschlag der Kommission vom Verwaltungsrat ernannt. Der Verwaltungsrat ist zur Entlassung des leitenden Direktors auf Vorschlag der Kommission befugt. Die Amtszeit des leitenden Direktors beträgt fünf Jahre. Eine einmalige Wiederernennung für eine Dauer von höchstens zwei Jahren ist zulässig.

2. Der leitende Direktor der Agentur ernennt die anderen Bediensteten der Agentur gemäß den Grundsätzen des Artikels 23 dieser Verordnung.

Artikel 27
Anhörung des leitenden Direktors durch das Europäische Parlament

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

Artikel 28
Einsetzung und Aufgaben des Verwaltungsrates

1. Die Agentur verfügt über einen Verwaltungsrat.

2. Dieser

a) ernennt den leitenden Direktor gemäß Artikel 26,

b) verabschiedet vor dem 31. März jeden Jahres den Gesamtbericht der Agentur für das vorangegangene Jahr und übermittelt ihn der Kommission, dem Rat und dem Europäischen Parlament,

c) verabschiedet vor dem 30. Oktober jeden Jahres das Arbeitsprogramm der Agentur für das darauffolgende Jahr und übermittelt es der Kommission, dem Rat und dem Europäischen Parlament,

d) verabschiedet den endgültigen Haushaltsplan der Agentur vor Beginn des jeweiligen Haushaltsjahres auf der Grundlage des Gemeinschaftsbeitrags und der sonstigen Einnahmen der Agentur,

e) nimmt seine Aufgaben in Bezug auf den Haushalt der Agentur gemäß den Bestimmungen des Kapitels 6 wahr,

f) verfügt über die Disziplinargewalt gegenüber dem leitenden Direktor und trägt dafür Sorge, dass die Agentur mit der erforderlichen Transparenz und Neutralität tätig wird.

Artikel 29
Zusammensetzung des Verwaltungsrates

1. Dem Verwaltungsrat gehören an

- sechs Vertreter des Rates,
- sechs Vertreter der Kommission,
- drei unabhängige Persönlichkeiten ohne Stimmrecht, die aufgrund ihres anerkannten branchenspezifischen Sachverstands von der Kommission ernannt werden.

2. Rat und Kommission benennen ihre jeweiligen Vertreter sowie einen Stellvertreter für jeden Vertreter, der sie bei dessen Abwesenheit stimmberechtigt vertreten kann. Die Amtszeit der Mitglieder des Verwaltungsrates beträgt fünf Jahre. Eine einmalige Wiederernennung ist zulässig.

Artikel 30
Vorsitz des Verwaltungsrates

1. Der Verwaltungsrat wählt aus seinen Mitgliedern einen Vorsitzenden und einen stellvertretenden Vorsitzenden. Der stellvertretende Vorsitzende tritt bei Verhinderung des Vorsitzenden von Amts wegen an dessen Stelle.

2. Die Amtszeit des Vorsitzenden und des stellvertretenden Vorsitzenden beträgt drei Jahre; sie endet in jedem Fall, wenn der Vorsitzende bzw. stellvertretende

Vorsitzende dem Verwaltungsrat nicht mehr angehört. Eine einmalige Wiederernennung ist zulässig.

Artikel 31
Sitzungen

1. Der Vorsitzende beruft die Sitzungen des Verwaltungsrates ein. Der leitende Direktor der Agentur nimmt an den Beratungen teil.

2. Der Verwaltungsrat tritt mindestens zweimal jährlich zusammen. Darüber hinaus tritt er auf Betreiben seines Vorsitzenden, auf Verlangen der Kommission oder auf Antrag der Mehrheit seiner Mitglieder zusammen.

Artikel 32
Abstimmungen

Der Verwaltungsrat trifft seine Entscheidungen mit Zweidrittelmehrheit der stimmberechtigten Mitglieder. Jedes Mitglied besitzt eine Stimme, mit Ausnahme der drei unabhängigen Persönlichkeiten und des leitenden Direktors, die kein Stimmrecht haben.

Artikel 33
Besuche in den Mitgliedstaaten

1. Zur Erfüllung der ihr durch die Artikel 8, 9, 10, 13 und 15 übertragenen Aufgaben kann die Agentur auf Verlangen der Kommission Besuche in den Mitgliedstaaten durchführen. Die Behörden der Mitgliedstaaten erleichtern die Arbeit der Bediensteten der Agentur im Interesse eines reibungslosen Ablaufs der Besuche. Die Bediensteten der Agentur sind befugt,

   a) Unterlagen, Daten, Berichte und andere für die Anwendung der Gemeinschaftsvorschriften über Interoperabilität und Sicherheit im Eisenbahnverkehr relevante Schriftstücke zu prüfen,

   b) Kopien oder Auszüge solcher Unterlagen, Daten, Berichte und Schriftstücke anzufertigen,

   c) unmittelbar mündliche Erklärungen zu verlangen,

   d) Räumlichkeiten, Grundstücke oder Verkehrsmittel zu betreten.

2. Die Agentur unterrichtet den betroffenen Mitgliedstaat von dem geplanten Besuch und gibt die Namen der beauftragen Bediensteten sowie den Zeitpunkt des Beginns des Besuchs bekannt. Die mit der Durchführung der Besuche beauftragten Bediensteten der Agentur üben ihre Befugnisse unter Vorlage einer Entscheidung des leitenden Direktors aus, in der Gegenstand und Ziel des Besuchs genannt sind.

3. Im Anschluss an jeden Besuch und nachdem die besuchten Einrichtungen gehört wurden, fertigt die Agentur einen Bericht an, den sie der Kommission und dem betreffenden Mitgliedstaat übermittelt.

Artikel 34
Haftung

1. Für die vertragliche Haftung der Agentur gilt das auf den jeweiligen Vertrag anwendbare Recht.

2. In Streitfällen entscheidet der Gerichtshof der Europäischen Gemeinschaften aufgrund der Schiedsklausel in dem von der Agentur geschlossenen Vertrag.

3. Bei außervertraglicher Haftung ersetzt die Agentur den durch ihre Dienststellen oder Bediensteten in Ausübung ihres Dienstes verursachten Schaden nach den allgemeinen Rechtsgrundsätzen, die den Rechtsordnungen der Mitgliedstaaten gemeinsam sind.

4. Für Streitigkeiten über den in Absatz 3 vorgesehenen Schadensersatz ist der Gerichtshof der Europäischen Gemeinschaften zuständig.

5. Für die persönliche Haftung der Bediensteten gegenüber der Agentur gelten die Vorschriften des Statuts bzw. der für sie geltenden Beschäftigungsbedingungen.

Artikel 35
Sprachregelung

1. Die agenturinternen Arbeitssprachen sind Englisch, Französisch und Deutsch. Die Mitgliedstaaten können sich in einer Gemeinschaftssprache ihrer Wahl an die Agentur wenden.

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

Artikel 36
Mitwirkung von Drittländern

1. In der Agentur können europäische Drittländer mitwirken, die mit der Europäischen Gemeinschaft ein Abkommen geschlossen haben, das die Übernahme und Anwendung des Gemeinschaftsrechts auf dem von dieser Verordnung betroffenen Gebiet durch diese Länder vorsieht.

2. Im Einklang mit diesen Abkommen werden Vereinbarungen getroffen, um vor allem Art und Umfang der Mitwirkung dieser Staaten an den Arbeiten der Agentur im Einzelnen zu regeln. Diese Vereinbarungen werden insbesondere Bestimmungen über Finanzbeiträge und Personalfragen enthalten. Sie können eine Vertretung ohne Stimmrecht im Verwaltungsrat vorsehen.

Artikel 37
Transparenz

Für die von der Agentur verwahrten Schriftstücke gilt die Verordnung (EG) Nr. 1049/2001 über den Zugang der Öffentlichkeit zu Dokumenten des Europäischen Parlaments, des Rates und der Kommission.

Der Verwaltungsrat legt die praktischen Einzelheiten der Anwendung der Verordnung (EG) Nr. 1049/2001 fest.

Kapitel 6 - Finanzvorschriften

Artikel 38
Haushalt

1. Die Einnahmen der Agentur setzen sich zusammen aus

   - einem Beitrag der Gemeinschaft,

   - einem etwaigen Beitrag von Drittländern, die nach Maßgabe von Artikel 35 an den Arbeiten der Agentur mitwirken,

   - Gebühren für Veröffentlichungen, Schulungen und sonstige von der Agentur erbrachte Leistungen.

2. Die Ausgaben der Agentur umfassen die Personal-, Verwaltungs-, Infrastruktur- und Betriebskosten.

3. Der leitende Direktor erstellt einen Voranschlag der Einnahmen und Ausgaben der Agentur für das darauffolgende Haushaltsjahr und übermittelt diesen zusammen mit einem Stellenplan dem Verwaltungsrat.

4. Die Einnahmen und Ausgaben müssen ausgeglichen sein.

5. Der Verwaltungsrat verabschiedet den vorläufigen Haushaltsplan für das darauffolgende Jahr spätestens am 31. März und übermittelt ihn der Kommission, die auf dieser Grundlage die veranschlagten Beträge in den Vorentwurf des Gesamthaushaltsplans der Europäischen Gemeinschaften aufnimmt, den sie gemäß Artikel 272 EG-Vertrag dem Rat vorlegt.

6. Der Verwaltungsrat verabschiedet spätestens am 15. Januar des betreffenden Haushaltsjahres den Haushaltsplan der Agentur auf der Grundlage des von der Haushaltsbehörde festgelegten Beitrags der Gemeinschaft.

Artikel 39
Ausführung und Kontrolle des Haushaltsplans

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

2. Der Finanzkontrolleur der Kommission kontrolliert die Mittelbindungen und die Zahlung aller Ausgaben sowie die Feststellung und Einziehung aller Einnahmen der Agentur.

3. Spätestens am 31. März jeden Jahres legt der leitende Direktor der Kommission, dem Verwaltungsrat und dem Rechnungshof eine detaillierte Einnahmen- und Ausgabenrechnung für das vorangegangene Haushaltsjahr vor.

Der Rechnungshof prüft diese gemäß Artikel 248 EG-Vertrag. Er veröffentlicht jährlich einen Bericht über die Tätigkeiten der Agentur.

4. Das Europäische Parlament erteilt dem leitenden Direktor der Agentur auf Empfehlung des Verwaltungsrates Entlastung für die Ausführung des Haushaltsplans.

Artikel 40
Finanzvorschriften

Der Verwaltungsrat erlässt im Einvernehmen mit der Kommission und nach Stellungnahme des Rechnungshofs die Haushaltsordnung der Agentur, die insbesondere das Verfahren für die Aufstellung und Ausführung des Haushaltsplans der Agentur im Einklang mit Artikel 142 der Haushaltsordnung für den Gesamthaushaltsplan der Europäischen Union genau festlegt.

Artikel 41
Betrugsbekämpfung

1. Zur Bekämpfung von Betrug, Korruption und sonstigen rechtswidrigen Handlungen wird die Verordnung (EG) Nr. 1073/1999[15] des Europäischen Parlaments und des Rates vom 25. Mai 1999 über die Untersuchungen des Europäischen Amtes für Betrugsbekämpfung (OLAF) ohne Einschränkung angewendet.

2. Die Agentur tritt der Interinstitutionellen Vereinbarung[16] vom 25. Mai 1999 über die internen Untersuchungen des Europäischen Amtes für Betrugsbekämpfung (OLAF) bei und erlässt unverzüglich die entsprechenden Vorschriften, die für sämtliche Bedienstete der Agentur gelten.

3. Die Finanzierungsbeschlüsse sowie die sich daraus ergebenden Durchführungsverträge und -instrumente sehen ausdrücklich vor, dass der Rechnungshof und das OLAF erforderlichenfalls eine direkte Kontrolle bei den Empfängern der Mittel der Agentur durchführen können.

Kapitel 7 - Allgemeine Bestimmungen und Schlussbestimmungen

Artikel 42
Beginn der Tätigkeit der Agentur

Die Agentur kann ihre Aufgaben innerhalb von 24 Monaten nach Inkrafttreten dieser Verordnung wahrnehmen.

---

15 ABl. L 136 vom 31. Mai 1999.
16 ABl. L 136 vom 31. Mai 1999.

Artikel 43
Bewertung

Vor Ablauf von fünf Jahren, nachdem die Agentur ihre Arbeit aufgenommen hat, nimmt die Kommission eine Bewertung der Durchführung dieser Verordnung, der von der Agentur erzielten Ergebnisse und ihrer Arbeitsmethoden vor. Dabei werden die Standpunkte des Eisenbahnsektors, der Sozialpartner und der Verbraucherverbände berücksichtigt. Die Ergebnisse der Bewertung werden veröffentlicht. Erforderlichenfalls schlägt die Kommission eine Änderung dieser Verordnung vor.

Artikel 44

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

Diese Verordnung ist in allen ihren Teilen verbindlich und gilt unmittelbar in jedem Mitgliedstaat.

Geschehen zu Brüssel am [...]

Im Namen des Europäischen Parlaments	*Im Namen des Rates*
Die Präsidentin	*Der Präsident*

FINANZBOGEN ZU RECHTSAKTEN

Energie und Verkehr

Tätigkeit(en): Landverkehr, Seeverkehr und Luftverkehr

BEZEICHNUNG DER MAßNAHME: SCHAFFUNG EINER EUROPÄISCHEN AGENTUR FÜR SICHERHEIT UND INTEROPERABILITÄT IM EISENBAHNVERKEHR

1. HAUSHALTSLINIE (NUMMER UND BEZEICHNUNG)

Unter dem Titel B2-7 „Verkehr" wird die neue Haushaltslinie B2-703 eingerichtet.

In diese Haushaltslinie werden die unter „Interoperabilität" in den Haushaltslinien B2-704 und B5-700 aufgeführten Mittel eingestellt (Zuschüsse an die AEIF).

2. ALLGEMEINE ZAHLENANGABEN

2.1 Gesamtmittelausstattung der Maßnahme (Teil B) : entfällt

2.2 Geltungsdauer: ab 2004

2.3 Mehrjährige Gesamtvorausschätzung der Ausgaben

a) Fälligkeitsplan für Verpflichtungsermächtigungen/Zahlungsermächtigungen (finanzielle Intervention) *(vgl. Ziffer 6.1.1)*

in Mio. EUR *(bis zur 3. Dezimalstelle)*

	Jahr n	n + 1	n + 2	n + 3 und Folge-jahre	Insge-samt
Verpflichtungs-ermächtigungen	4.9	13	14.5	14.5	Entfällt
Zahlungs-ermächtigungen	4.9	13	14.5	14.5	Entfällt

b) Technische und administrative Hilfe und Unterstützungsausgaben *(vgl. Ziffer 6.1.2)*

VE							
ZE							

Zwischensumme a+b							
VE							
ZE							

Entfällt

c) Gesamtaufwand für Humanressourcen und sonstige Verwaltungsausgaben*(vgl. Ziffer 7.2 und 7.3)*

VE/ZE							

a+b+c insgesamt							
VE							
ZE							

2.4 Vereinbarkeit mit der Finanzplanung und der Finanziellen Vorausschau

X Der Vorschlag ist mit der derzeitigen Finanzplanung vereinbar.

☐ Der Vorschlag macht eine Anpassung der betreffenden Rubrik der Finanziellen Vorausschau

☐ sowie gegebenenfalls einen Rückgriff auf die Bestimmungen der Interinstitutionellen Vereinbarung erforderlich.

2.5 Finanzielle Auswirkungen auf die Einnahmen

☐ Keinerlei finanzielle Auswirkungen (betrifft die technischen Aspekte der Durchführung einer Maßnahme)

ODER

X Folgende finanzielle Auswirkungen auf die Einnahmen sind zu erwarten:

Einnahmen aufgrund der Mitwirkung von Drittländern oder aus der Veröffentlichung von Schriftstücken sind möglich, derzeit jedoch nicht bezifferbar. Im Vergleich zum Haushalt der Agentur dürften sie nur von geringer Bedeutung sein, so dass im Folgenden vorgesehen ist, dass die Gesamtheit der Kosten durch einen Beitrag der Gemeinschaft abgedeckt wird.

- N.B.: Einzelangaben und Anmerkungen zur Berechnungsmethode sind diesem Finanzbogen auf einem getrennten Blatt beizufügen.

in Mio. EUR *(bis zur 1.Dezimalstelle)*

		Stand vor der Maß-nahme (Jahr n-1)	Stand nach der Maßnahme					
Haushalts-linie	Einnahmen		Jahr n[3]	n+1	n+2	n+3	n+4	N+5
	a) Einnahmen nominal[1]							
	b)Veränderung bei den Einnahmen[2]	Δ						

(Beschreibung für jede einzelne Haushaltslinie; die Tabelle ist um die entsprechende Zeilenzahl zu verlängern, wenn die Wirkung der Maßnahme sich über mehrere Haushaltslinien erstreckt).

3. HAUSHALTSTECHNISCHE MERKMALE

Art der Ausgaben		Neu	Mit EFTA-Beteiligung	Beteiligung von Beitrittsländern	Rubrik der FV
NOA	GM	JA	NEIN	NEIN	N°

4. RECHTSGRUNDLAGE

Artikel 71 Absatz 1 EG-Vertrag

5. BESCHREIBUNG UND BEGRÜNDUNG

5.1 Notwendigkeit einer Maßnahme der Gemeinschaft[1]

In ihrem Weißbuch „Die europäische Verkehrspolitik bis 2010: Weichenstellungen für die Zukunft“[2] hat die Kommission angekündigt, dass sie im Jahr 2001 im Rahmen eines neuen Maßnahmenpakets die Schaffung einer gemeinschaftlichen Einrichtung für Sicherheit und Interoperabilität vorschlagen wird.

Die Kommission hat im Jahr 2001 eine Studie[3] über die Externalisierung bestimmter Aufgaben aus dem Tätigkeitsbereich der Generaldirektion Energie und Verkehr in Auftrag gegeben. In dieser Studie geht es vornehmlich um die Ausarbeitung von technischen und Sicherheitsnormen für den Eisenbahnsektor. Sie kommt zu dem Schluss, dass diese Aufgaben, die nicht zu den Kernkompetenzen der Kommission zählen, jedoch für die öffentliche Verwaltung relevant sind, einer Spezialagentur übertragen werden sollten.

Die Schaffung der Agentur ist vor allem durch die Notwendigkeit gerechtfertigt, auf Gemeinschaftsebene im Bereich der Sicherheit im Eisenbahnverkehr tätig zu werden. Die vorgeschlagenen Einzelheiten der Maßnahme basieren auf dem Richtlinienvorschlag über die Sicherheit im Eisenbahnverkehr sowie auf dem vorliegenden Vorschlag für die Einrichtung einer Agentur. In der Richtlinie über die Sicherheit im Eisenbahnverkehr werden die Grundsätze und der Rahmen für eine Vereinheitlichung der Sicherheitssysteme festgelegt und der Agentur die technischen Einzelheiten der Analyse und Ausarbeitung von Gemeinschaftsmaßnahmen übertragen. Die Kommission könnte ohne die Unterstützung durch eine unabhängige, mit den technischen Einzelheiten vertraute Einrichtung, die über fundierte Sachkenntnis verfügt und gleichzeitig gegenüber den Marktteilnehmern wie auch den nationalen Behörden für die Neutralität dieses Fachwissens bürgt, auf diesem Gebiet nicht tätig werden.

In der Vergangenheit fiel die Sicherheit im Eisenbahnverkehr ausschließlich in die Zuständigkeit der Mitgliedstaaten. Die allmähliche Öffnung des Zugangs zur Eisenbahninfrastruktur für andere Länder erfordert aus zwei Gründen die Entwicklung

---

1 Weitere Informationen sind den getrennt beigefügten Leitlinien zu entnehmen.
2 KOM(2001) 370, S. 31.
3 Studie 3EC.

gemeinsamer Ansätze auf dem Gebiet der Sicherheit. Zunächst einmal ist es angezeigt, in einem für eine größere Zahl von Marktteilnehmern offenen Markt ein größeres Maß an Sicherheit zu gewährleisten. Ferner muss die effiziente Nutzung des Zugangs zur Infrastruktur ermöglicht werden, ohne dass nationale Sicherheitsvorschriften, die untereinander inkompatibel sind, neue Zugangsbehinderungen darstellen.

Ein weiterer Grund für die Schaffung der Agentur ist die Notwendigkeit, den Prozess der Interoperabilität zu beschleunigen, indem dieser Einrichtung stabile und ausreichende Mittel an die Hand gegeben werden. Nach der Anlaufphase erscheint es angesichts des Umfangs der Arbeiten im Zusammenhang mit der Umsetzung der Richtlinie 2001/16/EG über die Interoperabilität der konventionellen Eisenbahnsysteme unumgänglich, eine permanente technische Einrichtung zu schaffen, die über ausreichende Mittel verfügt, um gemeinsam mit der Industrie, den Wirtschaftsteilnehmern und den Infrastrukturbetreibern technische Spezifikationen für die Interoperabilität auszuarbeiten und umzusetzen.

Derzeit beruht die Umsetzung der Richtlinien 96/48/EG und 2001/16/EG über die Interoperabilität auf Einzelaufträgen an die Europäische Vereinigung für die Interoperabilität im Bereich der Bahn (AEIF). Diese Formel mag zwar für die Anfangsphase geeignet gewesen sein, nunmehr ist jedoch eine permanentere Struktur erforderlich, die eine größere Zahl von Akteuren einbezieht. Der Grundsatz einer direkten Einbeziehung der Industrie und der Wirtschaftsteilnehmer in die Ausarbeitung technischer Spezifikationen für die Interoperabilität wird beibehalten, allerdings wurden die Mittel aufgestockt.

Im übrigen ist es durchaus begründet, Interoperabilität und Sicherheit im Eisenbahnverkehr gemeinsam zu behandeln, da beide Bereiche eng miteinander verknüpft sind. Die Sicherheit bildet eine wesentliche Voraussetzung für technische Spezifikationen für die Interoperabilität und muss daher bei deren Ausarbeitung unmittelbar berücksichtigt werden. Umgekehrt können Sicherheitsvorschriften, die untereinander inkompatibel sind, ein erhebliches Hindernis für die Interoperabilität von Fahrzeugen sein. In beiden Fällen werden die Anforderungen im übrigen in der gleichen Form präsentiert, nämlich als technische Spezifikationen und als europäische Normen.

Die vorgeschlagenen Maßnahmen betreffen sämtliche Bürger Europas, da sie zur Politik einer dauerhaften und umweltgerechten Mobilität beitragen. Sie betreffen insbesondere private und industrielle Kunden der Eisenbahnen, indem sie die Wettbewerbsfähigkeit des Sektors garantieren und das Sicherheitsniveau anheben. Und schließlich haben sie unmittelbare Auswirkungen auf Eisenbahnunternehmen, Infrastrukturbetreiber und Fahrzeughersteller.

Für letztere wird die Vereinheitlichung von technischen und Sicherheitsnormen langfristig die Kosten für Eisenbahnfahrzeuge und deren Wartung reduzieren und damit die Wettbewerbsfähigkeit des europäischen Eisenbahnsektors erheblich verbessern. Der europäische Markt für Eisenbahnausrüstungen beläuft sich auf 13 Mrd. EUR jährlich. Aufgrund unterschiedlicher nationaler Technologien ist der Binnenmarkt für diese Ausrüstungen jedoch noch nicht vollständig verwirklicht. Die Agentur wird dadurch, dass sie der Interoperabilität deutliche Impulse verleiht, zur Beschleunigung des Prozesses beitragen und die Kosten für Fahrzeuge senken. Die in diesem Sektor Tätigen (UNIFE) befürworten den Vorschlag, denn sie betrachten die Agentur als unverzichtbares Instrument zur Verwirklichung des Binnenmarktes für Eisenbahnausrüstungen.

Ferner wird eine größere Standardisierung von Fahrzeugen aufgrund der von der Agentur ausgearbeiteten Spezifikationen die Wettbewerbsfähigkeit des europäischen Eisenbahnsektors auf den Weltmärkten verbessern. Europäische Hersteller halten 60 % des Weltmarktes und

beschäftigen in Europa rund 130 000 Mitarbeiter. Der Sektor spielt also für die Exportwirtschaft der europäischen Industrie eine enorm große Rolle.

Schließlich wird die Agentur dafür Sorge tragen, dass die in den Eisenbahnsektor investierten öffentlichen Mittel (mehr als 35 Mrd. EUR pro Jahr) einschließlich der Gemeinschaftsmittel in Projekte fließen, die mit den Zielen der gemeinsamen Verkehrspolitik, insbesondere auf dem Gebiet der Sicherheit und Interoperabilität, vereinbar sind.

Bessere Verwendung der für den Eisenbahnsektor bestimmten Gemeinschaftsmittel

Die Gemeinschaft stellt jährlich etwa 2,6 Mrd. EUR zur Finanzierung von Eisenbahnprojekten bereit (TEN, Kohäsionsfonds, Strukturfonds, ISPA, Forschung, ...).

Das jährliche Budget der Agentur, das sich auf weniger als 0,6 % dieses Betrags beläuft, ermöglicht durch die Gewährleistung der Interoperabilität der finanzierten Projekte eine wesentlich effizientere Verwendung der Gemeinschaftsmittel.

5.2 Geplante Einzelmaßnahmen und Modalitäten der Intervention zu Lasten des Gemeinschaftshaushalts

Geschaffen werden soll eine Gemeinschaftsagentur, die für die Durchführung von Arbeiten auf dem Gebiet der Interoperabilität und der Sicherheit im Eisenbahnverkehr zuständig ist. Diese Agentur dürfte im Jahr 2005, nach einem Jahr der Einrichtung und Anlaufzeit, ihre Arbeit aufnehmen.

5.3 Durchführungsmodalitäten

Entfällt

6. FINANZIELLE BELASTUNG

6.1 Finanzielle Gesamtbelastung für Teil B des Haushalts (während des gesamten Planungszeitraums)

(Die Berechnungsweise der Gesamtbeträge in der nachstehenden Tabelle ist anhand der Aufschlüsselung in Tabelle 6.2 zu erläutern.)

6.1.1 Finanzielle Intervention *VE in Mio. EUR (bis zur 3. Dezimalstelle)*

Tätigkeitsbereich	Jahr n	n + 1	n + 2	n + 3	n+ 4	n + 5 und Folge-jahre	Insge-samt
Beitrag des Gemeinschafts-haushalts	4.9	13	14.5	14.5	14.5	14.5	Entfällt
INSGESAMT	4.9	13.	14.5	14.5	14.5	14.5	Entfällt

6.1.2 Technische und administrative Hilfe, Unterstützungsausgaben und IT-Ausgaben (Verpflichtungsermächtigungen)

	Jahr n	n + 1	n + 2	n + 3	n + 4	n + 5 und Folge-jahre	Insge-samt
1) Technische und administrative Hilfe:							
a) Büros für technische Hilfe							
b) Sonstige Formen der technischen und administrativen Hilfe: - intra-muros: - extra-muros: *davon für Aufbau und Wartung rechnergestützter Verwaltungssysteme:*							
Zwischensumme 1							
2) Unterstützungsausgaben:							
a) Studien							
b) Sachverständigensitzungen							
c) Information und Veröffentlichungen							
Zwischensumme 2							
INSGESAMT							

Entfällt

6.2. Berechnung der Kosten für jede einzelne der vorgesehenen Maßnahmen zu Lasten von Teil B (während des gesamten Planungszeitraums)[4]

Die Agentur wird in drei Schritten eingerichtet: Die Maßnahmen in den ersten sechs Monaten (erstes Halbjahr 2004) umfassen die Einrichtung der Agentur, die Anmietung von Büros, die Einstellung eines Teils der Mitarbeiter, den Einbau notwendiger Anlagen und die Schaffung einer geeigneten Informatikinfrastruktur für die Verwaltung der Datenbanken.

---

[4] Weitere Informationen sind den getrennt beigefügten Leitlinien zu entnehmen.

Im zweiten Schritt (zweites Halbjahr 2004) wird die Agentur die Verantwortung für die Ausarbeitung von Technischen Spezifikationen für die Interoperabilität übernehmen und ein System für die Überwachung der Eisenbahnsicherheit und der Fortschritte auf dem Gebiet der Interoperabilität einführen.

Die Agentur wird vor Ende 2005 die Arbeit aufnehmen und sämtliche in der Verordnung vorgesehenen Aufgaben übernehmen.

Bewertung der Kosten (bei vollem Betrieb der Agentur)

a) Personalkosten

Bei den Mitarbeitern der Agentur wird es sich um Vollzeitbeschäftigte handeln, für die das Statut der Beamten der Europäischen Gemeinschaften gilt.

Diese Mitarbeiter werden auf der Grundlage von Zeitverträgen eingestellt, damit die Agentur über Experten verfügt, die nachweislich Erfahrungen auf dem Eisenbahnsektor gesammelt haben und über die jüngsten technologischen Entwicklungen informiert sind.

Ferner ist vorgesehen, dass die Kommission einige Bedienstete abstellt, die die für die Agentur notwendige administrative und juristische Erfahrung mitbringen und eine effiziente Zusammenarbeit gewährleisten sollen.

Die erforderliche Anzahl von Bediensteten wird auf 98[5] geschätzt (s. Tabelle). Diese Zahl wurde anhand der Erfahrungen im Verlauf der ersten Arbeiten auf dem Gebiet der Interoperabilität[6] sowie im Vergleich mit anderen Einrichtungen (z. B. der Agentur für Flugsicherheit) ermittelt.

Die jährlichen Gesamtausgaben für Vollzeitbeschäftigte und ihre Amtseinführung werden auf 10,584 Mio. EUR veranschlagt, wobei der Durchschnittswert für das Kommissionspersonal (0,108 Mio. EUR jährlich) zugrunde gelegt wird. Dieser schließt die Kosten für Gebäude und Betriebskosten (Post- und Telekommunikationsgebühren, Informationstechnologien usw.) ein.

TABELLE: Geschätzte Anzahl der Stellen - Aufschlüsselung nach Tätigkeitsbereichen und Laufbahngruppen (bei vollem Betrieb der Agentur)

		Laufbahngruppen			
Tätigkeitsbereich	INSGE-SAMT	**A**	**B**	**C**	**D**
Allgemeine Verwaltung davon:	**15**	**5**	**6**	**4**	

[5] Zum Vergleich: Die Agentur für Flugsicherheit soll über 151 Mitarbeiter mit unbefristetem Vertrag verfügen.

[6] Die Kosten für die ständige Einrichtung der AEIF für das Jahr 2001 (15 Mitarbeiter) wurden auf 2 359 200 EUR geschätzt.

Leitender Direktor	1	1			
Finanzeinheit	4	1	3		
Kommunikation	2	1	1		
Personal	1	1			
Informatik	3	1	2		
Sekretariat	4			4	
Abteilung Sicherheit	**35**	**27**	**2**	**6**	
davon:					
Abteilungsleiter	1	1			
Ausarbeitung von CST/CSM und Empfehlungen	10	10			
Prüfung nationaler Sicherheitsvorschriften, von der Agentur erbetene Stellungnahmen	8	8			
Sicherheitsbescheinigungen, öffentliches Register der Schriftstücke	5	4	1		
Überwachung der Fortschritte auf dem Gebiet der Sicherheit, Analyse von Unfällen/Zwischenfällen, Jahresbericht	5	4	1		

Sekretariat	6			6	
Abteilung Interoperabilität davon:	**48**	**32**	**8**	**8**	
Abteilungsleiter	1	1			
Ausarbeitung von TSI und Normen, Einsetzung und Leitung von Arbeitsgruppen	16	15	1		
Koordinierung, Kontrolle und Inspektion der benannten Stellen	3	2	1		
Berufliche Qualifikation und Zulassung von Ausbildungseinrichtungen	8	6	2		
Überprüfung und Klassifizierung von Interoperabilitätsschriftstücken, Einstellung von Fahrzeugen	6	2	4		
Umsetzung und Überwachung der Interoperabilität, Stellungnahmen zu EU-finanzierten Projekten	4	4			
Zertifizierung von Ausbesserungswerken	2	2			
Sekretariat	8			8	

INSGESAMT	**98**	**64**	**16**	**18**	**0**

b) Kosten der Ausrüstung

Die Anschaffung beweglicher Sachen und die damit verbundenen Ausgaben werden in den ersten Jahren erheblich sein. Besonders ins Gewicht fallen die für die Verwaltung der Datenbanken und der Website und deren Öffnung für die Allgemeinheit erforderlichen DV-Geräte.

Die jährlichen Kosten der Ausrüstung (ohne EDV) werden sich im ersten Jahr auf 0,35 Mio. EUR (Einbau von Anlagen, Möbel usw.), im zweiten Jahr auf 0,3 Mio. EUR und vom dritten Jahr an auf 0,1 Mio. EUR belaufen.

Für die Anschaffung und Installation von zentralen EDV-Anlagen[7], die Einrichtung der Datenbanken und den Aufbau der Website der Agentur wurden für das erste Jahr 0,7 Mio. EUR und für das zweite Jahr 0,3 Mio. EUR eingesetzt. Dabei handelt es sich um die Aufbauphase. Die Verwaltung der Datenbanken wird anschließend vom Agenturpersonal übernommen.

c) Betriebskosten

- Veröffentlichungen: Für die Veröffentlichung der Jahresberichte der Agentur (Jahresbericht über die Tätigkeit der Agentur, Berichte über den Fortschritt auf dem Gebiet der Interoperabilität und der Sicherheit) wurden vom zweiten Jahr an 0,2 Mio. EUR eingesetzt.

- Übersetzung: Aus Kosten- und Zeitgründen werden die agenturinternen Arbeiten und Unterlagen für die Kommission nur in der einen oder der anderen Arbeitssprache erstellt. Unterlagen, die aus den Mitgliedstaaten kommen oder für diese bestimmt sind, müssen jedoch übersetzt werden. Die Haushaltsansätze für Übersetzungskosten werden im Verlauf der praktischen Arbeit angepasst. Ab dem zweiten Jahr werden 0,2 Mio. EUR eingesetzt (im ersten Jahr 0,1 Mio. EUR).

- Kommunikation, Konferenzen und Dienstreisen (ohne Website): Die Einsetzung der Agentur stellt eine Lernphase für alle Beteiligten dar, in deren Verlauf sich eine enge und dauerhafte Zusammenarbeit zwischen der Agentur und den für die Sicherheit und Normung zuständigen nationalen Stellen entwickeln kann. Für diese Kosten wurden 0,2 Mio. EUR pro Jahr eingesetzt (im ersten Jahr 0,1 Mio. EUR).

- Wartung der Website der Agentur: Für die Wartung der Website durch ein Dienstleistungsunternehmen wurden ab dem zweiten Jahr 0,2 Mio. EUR eingesetzt.

- Dienstreisen: Für bestimmte, der Agentur übertragene Aufgaben werden Dienstreisen in die Mitgliedstaaten erforderlich sein. Für Reisekosten im Zusammenhang mit solchen Dienstreisen wurden 0,1 Mio. EUR für das erste Jahr und 0,3 Mio. EUR für die folgenden Jahre eingesetzt.

---

7 Hierbei handelt es sich lediglich um Server und andere zentrale EDV-Anlagen. Die PC-Ausstattung der Mitarbeiter ist in den Personalkosten enthalten.

d) Finanzierung von Expertensitzungen

Bei der Ausarbeitung von Vorschlägen für technische Spezifikationen für die Interoperabilität und von Gemeinschaftsmaßnahmen auf dem Gebiet der Sicherheit wird sich die Agentur auf Gruppen von Sachverständigen aus den Mitgliedstaaten stützen. Daher sollte sie selbst das Budget für diese Sitzungen verwalten und direkt darüber verfügen können, um eine transparente und effiziente Mittelverwendung zu gewährleisten. Die Reise- und Aufenthaltskosten der Experten gehen zu Lasten der Agentur und werden nach den vom Verwaltungsrat festgelegten Vorschriften und Sätzen berechnet.

Derzeit werden die AEIF-Expertengruppen zur Interoperabilität von der Europäischen Union durch Zuschüsse an die AEIF im Rahmen einer Kooperationsvereinbarung kofinanziert. Die Kosten für diese Sitzungen wurden mit 19 600 EUR je Sitzung (12 Sachverständige für 2 Tage, einschl. Reise- und Aufenthaltskosten) veranschlagt.

Vom zweiten Jahr an fallen die jährlichen Subventionen an die AEIF weg und an ihre Stelle tritt ein Ansatz von 1,1 Mio. EUR im Haushalt der Agentur.

Für Sachverständigengruppen auf dem Gebiet der Sicherheit wurden ab dem zweiten Jahr 0,6 Mio. EUR eingesetzt.

Für das erste Jahr wurden für alle Sachverständigengruppen zusammen insgesamt 0,35 Mio. EUR eingesetzt.

e) Studien

Zur Deckung des Bedarfs an Studien gemäß Artikel 20 wurde ab dem zweiten Jahr ein Betrag von 1 Mio. EUR in den Haushalt eingestellt.

Tabellarische Zusammenfassung der Kostenentwicklung:

a) nach Tätigkeitsbereich (2006)

EU in Mio. EUR (zu laufenden Preisen)

Tätigkeitsbereich	Vollzeit-beschäf-tigte	Sachverstän-digengruppe n	Betriebs-kosten[8]	Studien	Insgesamt
Management, Kommunikation und Verwaltung	1,62	-	0,4	-	1,92
Sicherheit	3,78	0,6	0,4	0,5	5,28
Interoperabilität	5,184	1,1	0,4	0,5	7,184
Insgesamt	10,584	1,7	1,2	1	14,384

[8] Einschließlich der Erneuerung der DV-Geräte (0,1 Mio. EUR pro Jahr)

b) Art der Ausgaben

EU in Mio. EUR (zu laufenden Preisen)

	2004	2005	2006...
Personalkosten	3,2	8,6	10,6
Anlagen (ohne EDV)	0,35	0,3	0,1
EDV-Anlagen[9]	0,7	0,3	0
Sachverständigengruppen	0,35	1,7	1,7
Betriebskosten			
- Veröffentlichungen	0	0,2	0,2
- Übersetzung	0,1	0,2	0,2
- Kommunikation	0,1	0,2	0,2
- Wartung der Website	0	0,2	0,2
- Dienstreisen	0,1	0,3	0,3
- Studien	0	1	1
Kosten insgesamt	4,9	13	14,5
Beitrag aus dem Gemeinschaftshaushalt	4,9	13	14,5

Die derzeitige Finanzschätzung liefert detaillierte Informationen für die Anfangsphase bis zum Jahr n+3. Die Angemessenheit der derzeitigen und künftigen Mittelausstattung wird Gegenstand einer Überprüfung sein, die im Jahr n+3 stattfindet und sicherstellen soll, dass in den Jahren n+4 und danach die Finanzierung ausreichend ist.

7. AUSWIRKUNGEN AUF PERSONAL- UND VERWALTUNGSAUSGABEN

7.1. Auswirkungen im Bereich der Humanressourcen

Art der Ressourcen		Zur Durchführung der Maßnahme einzusetzendes Personal: vorhandene ~~und/oder zusätzliche~~ Ressourcen		Insgesamt	Beschreibung der Aufgaben, die im Zuge der Durchführung der Maßnahme anfallen
		Zahl der Dauerplanstellen	Zahl der befristeten Planstellen		
Beamte oder Bedienstete auf Zeit	A B C	2	-	2	*Begleitung der Arbeiten der Agentur*

[9] Hierbei handelt es sich lediglich um Server und andere zentrale EDV-Anlagen. Die PC-Ausstattung der Mitarbeiter ist in den Personalkosten enthalten.

Sonstige Humanressourcen		-	-	-
Insgesamt	2		2	

7.2 Finanzielle Gesamtbelastung für Humanressourcen

Art der Humanressourcen	Beträge (in EUR)	Berechnungsweise *
Beamte Bedienstete auf Zeit	0	Es handelt sich um bereits vorhandene Planstellen
Sonstige Humanressourcen (Angabe der Haushaltslinie)		
Insgesamt	0	

Anzugeben sind jeweils die Beträge, die den Gesamtausgaben für 12 Monate entsprechen.

7.3 Sonstige Verwaltungsausgaben im Zusammenhang mit der Maßnahme

Haushaltslinie (Nummer und Bezeichnung)	Beträge (in EUR)	Berechnungsweise
Gesamtmittelausstattung (Titel A-7) A-701 - Dienstreisen A-7030 - Sitzungen A-7031 - Obligatorische Ausschüsse (1) A-7032 - Nichtobligatorische Ausschüsse (1) A-7040 - Konferenzen A-705 - Untersuchungen und Konsultationen Sonstige Ausgaben (im einzelnen anzugeben)	10 000	Ungefähr 6 Dienstreisen pro Jahr, geschätzt in Abhängigkeit vom Sitz der Agentur, der noch nicht festgelegt ist; es handelt sich also um einen indikativen Wert.
Informationssysteme (A-5001/A-4300)		
Andere Ausgaben - Teil A (im einzelnen anzugeben)		
Insgesamt		

Anzugeben sind jeweils die Beträge, die den Gesamtausgaben für 12 Monate entsprechen.

---

(1) Angabe von Kategorie und Gruppe des Ausschusses.

I.	Jährlicher Gesamtbetrag (7.2 + 7.3)	EUR
II.	Dauer der Maßnahme	in Jahren
III.	Gesamtaufwand für die Maßnahme (I x II)	EUR

8. BEGLEITUNG UND BEWERTUNG

8.1 Begleitung

Grundlage für das Follow-up der Agentur sind der Jahresbericht des Verwaltungsrates der Agentur für das vorhergehende Jahr und das Arbeitsprogramm für das kommende Jahr. die

den Mitgliedstaaten, der Kommission, dem Rat und dem Europäischen Parlament übermittelt werden.

8.2 Modalitäten und Periodizität der vorgesehenen Bewertung

Die Arbeitsweise der Agentur wird entsprechend den Normen und Praktiken der Gemeinschaft regelmäßig und eingehend überprüft. Eine erste Bewertung erfolgt 5 Jahre nach Einrichtung der Agentur. Die Bewertung und ihre Ergebnisse liefern Anhaltspunkte und Empfehlungen für eine Überprüfung sowohl der Grundverordnung als auch der Arbeitsweise der Agentur. Die Ergebnisse der Bewertung werden veröffentlicht.

9. BETRUGSBEKÄMPFUNGSMASSNAHMEN

Der leitende Direktor legt der Kommission, dem Verwaltungsrat und dem Rechnungshof jedes Jahr die detaillierte Aufstellung der Einnahmen und Ausgaben des vorausgegangenen Haushaltsjahres vor. Ferner unterstützt die für die interne Finanzkontrolle zuständige Kommissionsdienststelle die Agentur bei der Finanzverwaltung, indem sie die Risiken prüft, ebenso die Einhaltung der Regeln (im Rahmen einer unabhängigen Stellungnahme zur Qualität des Verwaltungs- und Kontrollsystems), und Empfehlungen für eine effizientere Vorgehensweise und eine rationelle Nutzung der Finanzmittel der Agentur ausspricht.

Die Agentur nimmt im Einvernehmen mit der Kommission und dem Rechnungshof die Finanzvorschriften der Agentur an und wendet ein System der internen Rechnungsprüfung an, das demjenigen entspricht, das die Kommission im Rahmen ihrer Umstrukturierung eingeführt hat.

Die unter das Kommissionsstatut fallenden Beschäftigten arbeiten bei der Betrugsbekämpfung mit dem OLAF zusammen.

Der Rechnungshof prüft die Bücher gemäß Artikel 248 des EG-Vertrags und veröffentlicht jährlich einen Bericht über die Tätigkeit der Agentur.