



Brüssel, den 9.6.2017  
COM(2017) 324 final

2017/0132 (NLE)

Vorschlag für einen

**BESCHLUSS DES RATES**

**über die Unterzeichnung – im Namen der Europäischen Union – und die vorläufige  
Anwendung des Vertrags über die Verkehrsgemeinschaft**

## BEGRÜNDUNG

### 1. KONTEXT DES VORSCHLAGS

#### • Gründe und Ziele des Vorschlags

Ein reibungslos funktionierendes Verkehrssystem zwischen der Union und ihren Nachbarländern ist von wesentlicher Bedeutung für ein nachhaltiges Wirtschaftswachstum und das Wohlergehen aller Bürgerinnen und Bürger. Die Zusammenarbeit mit den Ländern des westlichen Balkans im Verkehrsbereich findet gegenwärtig auf der Ebene einer Beobachtungsstelle für den Verkehr in Südosteuropa und auf der Grundlage einer Absichtserklärung vom 11. Juni 2004 der Regierungen Albaniens, Bosniens und Herzegowinas, Kroatiens, der ehemaligen jugoslawischen Republik Mazedonien, Montenegros und Serbiens sowie der Mission der Vereinten Nationen im Kosovo und der Europäischen Kommission statt, deren wichtigstes Ziel in der Ausdehnung des TEN-V-Netzes und der damit zusammenhängenden Maßnahmen auf die südosteuropäischen Länder besteht.

Da die Absichtserklärung jedoch an ihre Grenzen stieß, wurde im Anschluss an eine Bewertung durch die Kommission im Jahr 2008 ein umfassenderes Konzept für die Zusammenarbeit, das auch andere verkehrspolitische Maßnahmen und verkehrsbezogene Bereiche umfasst, vorgeschlagen. Im Lichte der positiven Erfahrungen mit der Energiegemeinschaft hat die Kommission in diesem Zusammenhang vorgeschlagen, diesem Beispiel für die Zwecke des Verkehrssektors zu folgen und ein Übereinkommen zu schließen, mit dem gewährleistet wird, dass die Rechtsvorschriften, Normen und technischen Spezifikationen unserer wichtigsten Partner in der Region mit denen der Union vereinbar sind.

Der Rat ermächtigte die Kommission am 12. Juni 2008 und am 9. Oktober 2009, im Namen der Europäischen Union Verhandlungen mit Albanien, Bosnien und Herzegowina, der ehemaligen jugoslawischen Republik Mazedonien, dem Kosovo\*, Montenegro und Serbien über einen Vertrag zur Gründung einer Verkehrsgemeinschaft aufzunehmen.

Die Beratungen auf fachlicher Ebene wurden im Juli 2010 erfolgreich abgeschlossen. Da jedoch über die angemessene Bezeichnung einer Vertragspartei, namentlich des Kosovo, keine Einigung erzielt werden konnte, standen die Verhandlungen zum Abschluss des Vertrags über die Verkehrsgemeinschaft für fast drei Jahre still. Die Gespräche wurden 2013 fortgesetzt, und eine Einigung über die endgültige Fassung des Vertrags wurde im Jahr 2016 erzielt. Das Übereinkommen sollte nun im Namen der Europäischen Union und von den anderen Parteien unterzeichnet werden.

Mit dem Vertrag wird ein Ministerausschuss eingerichtet, der dafür Sorge trägt, dass die Ziele dieses Vertrags erreicht werden. Der im Namen der EU in diesem Ministerausschuss beim Erlass rechtswirksamer Akte zu vertretende Standpunkt basiert auf dem besonderen Verfahren der EU, insbesondere auf Artikel 218 Absatz 9 AEUV.

Im Wortlaut des bereits paraphierten Übereinkommens hat Artikel 33, der sich auf den Sitz des ständigen Sekretariats bezieht, keinen Inhalt, da es zum damaligen Zeitpunkt nicht möglich war, einen Standort festzulegen. In einem solchen Fall wird der zur Unterzeichnung

---

\* Diese Bezeichnung berührt nicht die Standpunkte zum Status und steht im Einklang mit der Resolution 1244/1999 des VN-Sicherheitsrates und dem Gutachten des Internationalen Gerichtshofs zur Unabhängigkeitserklärung des Kosovo.

vorzulegende Wortlaut leicht geändert, damit der Ministerausschuss auf der Grundlage einer Vereinbarung zwischen den Vertragsparteien einen solchen Beschluss erlassen kann. Allerdings ist nicht ausgeschlossen, dass am Rande des Gipfeltreffens der sechs Länder des westlichen Balkans, das am 12. Juli 2017 in Triest stattfinden wird, noch ein politischer Konsens über den Sitz erzielt werden kann. Der förmliche Beschluss des Ministerausschusses ergeht dann zu einem späteren Zeitpunkt und der Standpunkt der EU wird gemäß Artikel 218 Absatz 9 AEUV festgelegt.

- **Allgemeiner Kontext**

Die Stärkung der regionalen Zusammenarbeit in den Ländern des westlichen Balkans ist ein entscheidender Faktor für politische Stabilität, Sicherheit, wirtschaftlichen Wohlstand und soziale Entwicklung in der Region. In diesem Zusammenhang wird sich die Verkehrsgemeinschaft positiv auf das Rahmenwerk für den Beitritt der Länder des westlichen Balkans auswirken, da die Anpassung ihrer nationalen Rechtsvorschriften an die Unionsvorschriften für den Verkehrssektor und andere relevante Bereiche beschleunigt wird. Die Verkehrsgemeinschaft wird auch ein wichtiges Instrument zur Förderung des von der Initiative der sechs Länder des westlichen Balkans angestoßenen Reformprozesses sowie der Errichtung und Finanzierung von Infrastrukturen (TEN-V) in der Region darstellen.

- **Kohärenz mit den bestehenden Vorschriften in diesem Bereich**

Der Vertrag zur Gründung einer Verkehrsgemeinschaft steht vollständig mit den bestehenden Verkehrsvorschriften im Einklang und wird an die Stelle des bestehenden Kooperationsrahmens, der seit 2004 existierenden Beobachtungsstelle für den **Verkehr** in Südosteuropa (SEETO) treten.

- **Kohärenz mit anderen Politikbereichen und Zielen der Union**

Der Vertrag zur Gründung einer Verkehrsgemeinschaft steht vollständig mit den im Rahmen der Zusammenarbeit mit den südosteuropäischen Partnern oder im Rahmen des Erweiterungsprozesses festgelegten Strategien und Zielen im Einklang. Der Vertrag wird eine entscheidende Rolle bei der Unterstützung dieser Strategien spielen, indem er den Ländern des westlichen Balkans eine weitere Annäherung an die Unionsvorschriften für den Verkehrssektor ermöglicht.

Zudem befindet sich die Verkehrsgemeinschaft voll und ganz im Einklang mit den relevanten verkehrsbezogenen Politikbereichen, wie Umwelt- oder Sozialpolitik.

## **2. ERGEBNISSE DER KONSULTATIONEN DER INTERESSIERTEN KREISE UND DER FOLGENABSCHÄTZUNGEN**

- **Konsultation der interessierten Kreise**

Der vom Rat benannte Sonderausschuss wurde während der gesamten Verhandlungen über den Vertrag konsultiert.

### **3. RECHTLICHE ASPEKTE DES VORSCHLAGS**

- **Rechtsgrundlage**

Die Rechtsgrundlage für den Vorschlag bilden Artikel 91 und Artikel 100 Absatz 2 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union in Verbindung mit Artikel 218 Absatz 5.

- **Wahl des Instruments**

Gemäß Artikel 218 Absatz 5 ist für die Unterzeichnung und vorläufige Anwendung internationaler Übereinkünfte ein Beschluss des Rates erforderlich.

### **4. AUSWIRKUNGEN AUF DEN HAUSHALT**

Die Auswirkungen auf den Unionshaushalt sind sehr begrenzt, da die Haushaltsmittel der Verkehrsgemeinschaft lediglich die Betriebsausgaben decken, die für das Funktionieren ihrer Organe erforderlich sind. Die Finanzierung erfolgt aus den Mitteln der folgenden Haushaltslinie: IPA 2017/039-402.20/MC/Verkehrsgemeinschaft.

Vorschlag für einen

## BESCHLUSS DES RATES

### über die Unterzeichnung – im Namen der Europäischen Union – und die vorläufige Anwendung des Vertrags über die Verkehrsgemeinschaft

DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union, insbesondere auf Artikel 91 und Artikel 100 Absatz 2 in Verbindung mit Artikel 218 Absatz 5,

auf Vorschlag der Europäischen Kommission,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Der Rat ermächtigte die Kommission am 12. Juni 2008 und am 9. Oktober 2009, im Namen der Union Verhandlungen mit der Republik Albanien, Bosnien und Herzegowina, der ehemaligen jugoslawischen Republik Mazedonien, dem Kosovo\*, der Republik Montenegro und der Republik Serbien über einen Vertrag zur Gründung einer Verkehrsgemeinschaft aufzunehmen.
- (2) Die Verhandlungen wurden mit der Paraphierung des Übereinkommens durch vier südosteuropäische Vertragsparteien erfolgreich abgeschlossen. Es wird davon ausgegangen, dass die beiden verbleibenden südosteuropäischen Vertragsparteien das Übereinkommen bis zum 12. Juli 2017 paraphieren.
- (3) Das Übereinkommen fördert die Entwicklung des Verkehrs zwischen der Union und den südosteuropäischen Vertragsparteien auf der Grundlage der Bestimmungen des Besitzstands der Union.
- (4) Das Übereinkommen sollte — vorbehaltlich seines späteren Abschlusses — im Namen der Union unterzeichnet werden.
- (5) Damit die Vorteile des Übereinkommens so früh wie möglich zum Tragen kommen, sollte das Abkommen vorläufig angewandt werden —

HAT FOLGENDEN BESCHLUSS ERLASSEN:

#### *Artikel 1*

Die Unterzeichnung des Vertrags über die Verkehrsgemeinschaft wird – vorbehaltlich des Abschlusses des genannten Übereinkommens – im Namen der Union genehmigt. Der Wortlaut des zu unterzeichnenden Übereinkommens ist diesem Beschluss beigelegt.

---

\* Diese Bezeichnung berührt nicht die Standpunkte zum Status und steht im Einklang mit der Resolution 1244/1999 des VN-Sicherheitsrates und dem Gutachten des Internationalen Gerichtshofs zur Unabhängigkeitserklärung des Kosovo.

*Artikel 2*

Vorbehaltlich des Abschlusses des Übereinkommens stellt das Generalsekretariat des Rates die zu seiner Unterzeichnung erforderliche Bevollmächtigungsurkunde für die vom Verhandlungsführer des Übereinkommens benannte(n) Person(en) aus.

*Artikel 3*

Bis zu seinem Inkrafttreten wird das Übereinkommen in Einklang mit seinem Artikel 41 Absatz 3 ab dem Unterzeichnungsdatum vorläufig angewandt.

*Artikel 4*

Dieser Beschluss tritt am Tag seiner Annahme in Kraft.

Geschehen zu Brüssel am

*Im Namen des Rates  
Der Präsident*



Brüssel, den 9.6.2017  
COM(2017) 324 final

ANNEX 1

**ANHANG**

*des*

**Vorschlags für einen Beschluss des Rates**

**über die Unterzeichnung, im Namen der Europäischen Union, und die vorläufige  
Anwendung des Vertrags über die Verkehrsgemeinschaft**

**10. Februar 2017 (Rev. 2. Juni 2017 endgültig)**

**VERTRAG ZUR GRÜNDUNG DER VERKEHRSGEMEINSCHAFT**



Die Parteien, nämlich

DIE EUROPÄISCHE UNION, im Folgenden die „Union“ oder die „Europäische Union“ genannt,

und

DIE SÜDOSTEUROPÄISCHEN PARTEIEN Albanien, Bosnien und Herzegowina, die ehemalige jugoslawische Republik Mazedonien, das Kosovo\* (im Folgenden das „Kosovo“), Montenegro und Serbien,

alle zusammen im Folgenden die „Vertragsparteien“ genannt –

AUFBAUEND auf der Arbeit im Rahmen der am 11. Juni 2004 in Luxemburg unterzeichneten Vereinbarung über den Ausbau des südosteuropäischen regionalen Kernverkehrsnetzes und UNTER HINWEIS DARAUF, dass diese Vereinbarung nicht mehr maßgebend sein wird,

IN ANERKENNUNG DESSEN, dass der internationale Verkehr seinem Wesen nach integriert ist, und in dem Wunsch, eine auf dem einschlägigen Besitzstand der Union und einer schrittweisen Integration des Verkehrsmarktes der Vertragsparteien beruhende Verkehrsgemeinschaft zwischen der Europäischen Union und den südosteuropäischen Parteien zu gründen,

IN DER ERWÄGUNG, dass die für die Verkehrsgemeinschaft geltenden Regeln auf multilateraler Grundlage anwendbar sein müssen und es daher notwendig ist, diesbezüglich besondere Regeln festzulegen,

UNTER HINWEIS AUF das Interimsabkommen und die Vereinbarung über praktische Maßnahmen, die Griechenland und die ehemalige jugoslawische Republik Mazedonien 1995 unterzeichnet haben,

IN DER GEMEINSAMEN ÜBERZEUGUNG, dass diesen Regeln der Verkehrsgemeinschaft das in Anhang I dieses Vertrags aufgeführte geltende europäische Recht gemäß dem Vertrag über die Europäische Union und dem Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union, einschließlich der darin enthaltenen Änderungen früherer Verträge und der Ersetzung von „Europäische Gemeinschaft“ durch „Europäische Union“, zugrunde gelegt werden sollte,

IN DEM BEWUSSTSEIN, dass eine Integration der Verkehrsmärkte nicht in einem Zug, sondern nur schrittweise und mit besonderen, den Übergang erleichternden befristeten Regelungen erreicht werden kann,

\* Diese Bezeichnung berührt nicht die Standpunkte zum Status und steht im Einklang mit der Resolution 1244/1999 des Sicherheitsrates der Vereinten Nationen und dem Gutachten des Internationalen Gerichtshofs zur Unabhängigkeitserklärung des Kosovos.

UNTER HERVORHEBUNG, dass die Verkehrsunternehmen in Bezug auf den Zugang zu Verkehrsinfrastrukturen diskriminierungsfrei behandelt werden sollten,

IN DEM BEWUSSTSEIN, dass allen südosteuropäischen Parteien daran gelegen ist, ihr Verkehrsrecht und damit zusammenhängende Angelegenheiten mit denen der Europäischen Union in Einklang zu bringen, auch im Hinblick auf künftige Entwicklungen des Besitzstands in der Union,

IN ANERKENNUNG der Bedeutung, die hierbei der technischen Unterstützung zukommt,

IN DEM BEWUSSTSEIN um die Notwendigkeit, die Umwelt zu schützen, den Klimawandel zu bekämpfen und bei der Entwicklung des Verkehrssektors die Nachhaltigkeit zu gewährleisten,

IN DEM BEWUSSTSEIN um die Notwendigkeit, die soziale Dimension der Verkehrsgemeinschaft zu berücksichtigen und in den südosteuropäischen Parteien Strukturen für den sozialen Dialog zu schaffen,

IN DEM BEWUSSTSEIN um die europäische Perspektive der südosteuropäischen Parteien, die jüngst auf mehreren europäischen Gipfeltreffen bekräftigt wurde,

UNTER HINWEIS DARAUF, dass die ehemalige jugoslawische Republik Mazedonien, Montenegro, die Republik Serbien und die Republik Albanien Kandidatenländer für den Beitritt zur Europäischen Union sind und dass Bosnien und Herzegowina ebenfalls einen Beitrittsantrag gestellt hat,

UNTER HINWEIS DARAUF, dass unter Umständen die internen Verfahren der Mitgliedstaaten der Europäischen Union zur Anwendung kommen, wenn von den Behörden des Kosovos stammende Dokumente im Rahmen dieses Vertrags entgegengenommen werden,

UNTER HINWEIS auf die Entschlossenheit der Kandidatenländer und potenziellen Kandidatenländer, sich der Europäischen Union anzunähern und insbesondere im Verkehrsbereich den Besitzstand der Union anzuwenden –

HABEN BESCHLOSSEN, eine Verkehrsgemeinschaft zu gründen:

## ZIELE UND GRUNDSÄTZE

### ARTIKEL 1

1. Ziel dieses Vertrags ist die Schaffung einer Verkehrsgemeinschaft im Bereich des Straßen-, Schienen-, Binnenschiffs- und Seeverkehrs und die Entwicklung des Verkehrsnetzes zwischen der Europäischen Union und den südosteuropäischen Parteien (im Folgenden die „Verkehrsgemeinschaft“). Die Verkehrsgemeinschaft gründet sich auf die schrittweise Integration der Verkehrsmärkte der südosteuropäischen Parteien in den Verkehrsmarkt der Europäischen Union auf der Grundlage des einschlägigen Besitzstandes, einschließlich der Bereiche technische Normen, Interoperabilität, Sicherheit, Verkehrsmanagement, Sozialpolitik, öffentliche Aufträge und Umwelt, und zwar für alle Verkehrsarten mit Ausnahme des Luftverkehrs. Zu diesem Zweck werden in diesem Vertrag die Regeln festgelegt, die zwischen den Vertragsparteien unter den nachstehenden Bedingungen gelten. Zu diesen Regeln gehören auch die Bestimmungen der in Anhang I aufgeführten Rechtsakte.
2. Die Bestimmungen dieses Vertrags finden Anwendung auf die Bereiche Straßenverkehr, Schienenverkehr, Binnenschiffsverkehr, Seeverkehr und Verkehrsnetze, einschließlich Flughafeninfrastrukturen, sowie auf die in Anhang I genannten damit zusammenhängenden Angelegenheiten.
3. Dieser Vertrag umfasst Artikel über die allgemeine Arbeitsweise der Verkehrsgemeinschaft (im Folgenden „Hauptvertrag“) sowie Anhänge – wobei Anhang I die Rechtsvorschriften der Europäischen Union enthält, die zwischen den Vertragsparteien im Rahmen des Hauptvertrags gelten – und Protokolle, von denen mindestens je eines die für die jeweilige südosteuropäische Partei geltenden Übergangsbestimmungen enthält.

## Artikel 2

### 1. Im Sinne dieses Vertrags

- a) bezeichnet der Ausdruck „Vertrag“ den Hauptvertrag, seine Anhänge, die in Anhang I aufgeführten Rechtsakte sowie seine Protokolle;
- b) bezeichnet der Ausdruck „südosteuropäische Parteien“ die Republik Albanien, Bosnien und Herzegowina, die ehemalige jugoslawische Republik Mazedonien, das Kosovo, Montenegro und die Republik Serbien;
- c) stellen die in diesem Vertrag, einschließlich der Anhänge und Protokolle, verwendeten Ausdrücke, Formulierungen oder Begriffsbestimmungen weder eine Anerkennung des Kosovos als unabhängiger Staat durch die EU noch eine derartige Anerkennung des Kosovos durch einzelne Mitgliedstaaten dar, sofern diese nicht zuvor einen solchen Schritt unternommen haben;
- d) bezeichnet der Ausdruck „Konvention“ jede internationale Konvention oder Übereinkunft über den internationalen Verkehr, die zur Unterzeichnung aufliegt und bei der es sich nicht um diesen Vertrag handelt;
- e) bezeichnet der Ausdruck „EU-Mitgliedstaat“ einen Mitgliedstaat der Europäischen Union;
- f) bezeichnet der Ausdruck „Besitzstand“ den Bestand der von der Europäischen Union zur Verwirklichung ihrer Ziele erlassenen Rechtsvorschriften;

### 2. Die Ausdrücke „Staat“, „national“, „Staatsangehörige“, „Hoheitsgebiet“ oder „Flagge“ werden ungeachtet des völkerrechtlichen Status einer jeden Vertragspartei verwendet.

## ARTIKEL 3

1. Die anwendbaren Bestimmungen von Rechtsakten, die entweder in dem gemäß Anhang II geänderten Anhang I oder in Beschlüssen des regionalen Lenkungsausschusses genannt werden oder enthalten sind, sind für die Vertragsparteien verbindlich.
2. Diese Bestimmungen sind oder werden wie folgt Teil der internen Rechtsordnung der südosteuropäischen Parteien:
  - a) Ein Rechtsakt, der einer Verordnung der Europäischen Union entspricht, wird innerhalb einer vom regionalen Lenkungsausschuss für die südosteuropäischen Parteien festgelegten Frist Teil der internen Rechtsordnung der betreffenden südosteuropäischen Partei.
  - b) Ein Rechtsakt, der einer Richtlinie der Europäischen Union entspricht, lässt den zuständigen Behörden der betreffenden südosteuropäischen Partei die Wahl im Hinblick auf die Form und Methode der Umsetzung.
  - c) Ein Rechtsakt, der einem Beschluss der Europäischen Union entspricht, wird innerhalb einer Frist und in einer Weise, die vom regionalen Lenkungsausschuss für die südosteuropäischen Parteien festgelegt werden, Teil der internen Rechtsordnung der betreffenden südosteuropäischen Partei.
3. Erwachsen den EU-Mitgliedstaaten Verpflichtungen aus den in Absatz 1 genannten anwendbaren Bestimmungen, so gelten diese Verpflichtungen für die EU-Mitgliedstaaten, nachdem gemäß den in der Europäischen Union geltenden Vorschriften ein Beschluss gefasst wurde, der sich auf eine Bewertung stützt, in der die Kommission die vollständige Umsetzung der in Anhang I genannten EU-Rechtsakte durch die südosteuropäischen Parteien geprüft hat.

## ARTIKEL 4

Die Vertragsparteien treffen alle geeigneten Maßnahmen allgemeiner oder besonderer Art, um die Erfüllung der sich aus diesem Vertrag ergebenden Verpflichtungen zu gewährleisten, und enthalten sich aller Maßnahmen, die die Erreichung der mit diesem Vertrag verfolgten Ziele gefährden könnten.

## SOZIALES

### ARTIKEL 5

Die südosteuropäischen Parteien wenden den in Anhang I aufgeführten einschlägigen Besitzstand im Bereich Soziales in Bezug auf den Verkehr an. Die Verkehrsgemeinschaft intensiviert und fördert auf geeigneter Ebene den sozialen Dialog und die soziale Dimension durch die Bezugnahme auf den Besitzstand im Bereich Soziales, die Grundrechte von Arbeitnehmern sowie die Einbindung des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses und der nationalen und europäischen Sozialpartner im Verkehrssektor.

## UMWELT

### ARTIKEL 6

Die südosteuropäischen Parteien wenden in Bezug auf den Verkehr den einschlägigen Besitzstand im Bereich Umweltschutz an, insbesondere strategische Umweltprüfungen, Umweltverträglichkeitsprüfungen und die in Anhang I.6 aufgeführten Naturschutz-, Wasserschutz- und Luftqualitätsrichtlinien.

## ÖFFENTLICHE AUFTRÄGE

### ARTIKEL 7

Die südosteuropäischen Parteien wenden in Bezug auf den Verkehr den einschlägigen Besitzstand im Bereich öffentliche Aufträge gemäß Anhang I.7 an.

## INFRASTRUKTUR

### ARTIKEL 8

1. Die Karten der indikativen Ausdehnung des Gesamt- und Kernnetzes des transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN-V) auf den westlichen Balkan sind diesem Vertrag als Anhang I.1 beigefügt. Der regionale Lenkungsausschuss erstattet dem Ministerrat jährlich Bericht über die Umsetzung des in diesem Vertrag beschriebenen Netzes. Die Fachausschüsse unterstützen den regionalen Lenkungsausschuss bei der Erstellung des Berichts.
2. Die Verkehrsgemeinschaft unterstützt die Entwicklung der indikativen Ausdehnung des Gesamt- und Kernnetzes des transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN-V) auf den westlichen Balkan gemäß der Delegierten Verordnung (EU) 2016/758 der Kommission vom 4. Februar 2016, die in Anhang I.1 aufgeführt ist. Die Verkehrsgemeinschaft trägt den damit verbundenen bilateralen und multilateralen Übereinkünften zwischen den Vertragsparteien Rechnung, unter anderem dem Ausbau von Ver- und Anbindungen, die für die Beseitigung von Engpässen und die Förderung der Verknüpfung der nationalen Netze untereinander sowie dieser Netze mit den TEN-V-Netzen der EU erforderlich sind.

### ARTIKEL 9

1. Alle zwei Jahre erstellt die Verkehrsgemeinschaft einen fortlaufenden Fünfjahresplan für die Entwicklung der indikativen Ausdehnung des Gesamt- und Kernnetzes des TEN-V auf den westlichen Balkan und die Festlegung vorrangiger Projekte von regionalem Interesse im Einklang mit den bewährten Verfahren der Union; dieser Fünfjahresplan trägt zu einer ausgewogenen nachhaltigen Entwicklung im Hinblick auf Wirtschaftlichkeit, räumliche Integration, Umweltverträglichkeit sowie soziale Auswirkungen und soziale Kohäsion bei.
2. Der fortlaufende Fünfjahresplan
  - a) steht im Einklang mit den in Anhang I aufgeführten einschlägigen Rechtsvorschriften der Europäischen Union, insbesondere was die finanzielle Förderung durch die Europäische Union angeht,
  - b) zeigt – in Übereinstimmung mit den Finanzierungsregeln der Geber und den bewährten internationalen Standards und Verfahren – das beste Preis-Leistungsverhältnis und weiterreichende sozioökonomische Auswirkungen auf,

- c) widmet dem globalen Klimawandel und der ökologischen Nachhaltigkeit in der Phase der Projektdefinition und -analyse besondere Aufmerksamkeit,
  - d) umfasst die Finanzierungsangebote von Gebern und internationalen Finanzinstitutionen (IFI), insbesondere im Rahmen des Investitionsrahmens für den westlichen Balkan (WBIF).
3. Die Verkehrsgemeinschaft fördert die nötigen Studien und Analysen, insbesondere im Hinblick auf wirtschaftliche Tragfähigkeit, technische Spezifikationen, Umweltverträglichkeit, soziale Folgen und Finanzierungsmechanismen.
  4. Das ständige Sekretariat richtet ein Informationssystem ein, das die Entscheidungsträger bei der Überwachung und Überprüfung des Zustands und der Leistungsfähigkeit der indikativen Ausdehnung des Gesamt- und Kernnetzes des TEN-V auf den westlichen Balkan nutzen.

#### ARTIKEL 10

Die südosteuropäischen Parteien entwickeln effiziente Verkehrsmanagementsysteme, einschließlich intermodaler Systeme und intelligenter Verkehrssysteme.

### SCHIENENVERKEHR

#### ARTIKEL 11

1. Innerhalb des Geltungsbereichs und der Bedingungen dieses Vertrags und innerhalb des Geltungsbereichs und der Bedingungen der in Anhang I aufgeführten einschlägigen Rechtsakte haben Eisenbahnunternehmen mit einer für einen EU-Mitgliedstaat oder eine südosteuropäische Partei geltenden Genehmigung das Recht, Zugang zur Infrastruktur aller EU-Mitgliedstaaten und südosteuropäischen Parteien zu erhalten, um internationale Schienenpersonenverkehrsdienste oder Schienengüterverkehrsdienste zu betreiben.
2. Innerhalb des Geltungsbereichs und der Bedingungen dieses Vertrags und innerhalb des Geltungsbereichs und der Bedingungen der in Anhang I aufgeführten einschlägigen Rechtsakte gibt es keine Geltungsbeschränkungen bei Genehmigungen für Eisenbahnunternehmen und deren Sicherheitszeugnissen, bei Zertifizierungsdokumenten von Triebfahrzeugführern und bei Fahrzeuggenehmigungen, die von der EU oder einer zuständigen Behörde eines Mitgliedstaats oder einer südosteuropäischen Partei erteilt wurden.



## STRASSENVERKEHR

### ARTIKEL 12

Die südosteuropäischen Parteien fördern einen effizienten und sicheren Kraft- und Straßenverkehr. Die Zusammenarbeit der Vertragsparteien zielt auf eine Annäherung an die Betriebsstandards und die Politik der Europäischen Union im Straßenverkehr ab, insbesondere durch die Umsetzung des in Anhang I aufgeführten Besitzstands im Bereich Straßenverkehr.

## BINNENSCHIFFSVERKEHR

### ARTIKEL 13

Die Vertragsparteien fördern einen effizienten und sicheren Binnenschiffsverkehr. Die Zusammenarbeit der Vertragsparteien zielt auf eine Annäherung an die Betriebsstandards und die Politik der Europäischen Union im Binnenschiffsverkehr ab, insbesondere durch die Umsetzung der in Anhang I aufgeführten Rechtsakte durch die südosteuropäischen Parteien.

## SEEVERKEHR

### ARTIKEL 14

Die Vertragsparteien fördern einen effizienten und sicheren Seeverkehr. Die Zusammenarbeit der Vertragsparteien zielt auf eine Annäherung an die Betriebsstandards und die Politik der Europäischen Union im Seeverkehr ab, insbesondere durch die Umsetzung der in Anhang I aufgeführten Rechtsakte durch die südosteuropäischen Parteien.

## ERLEICHTERUNG VON FORMALITÄTEN

### ARTIKEL 15

1. Die Vertragsparteien erleichtern die für die Überschreitung der Grenzen zwischen Zollgebieten festgelegten Verwaltungsverfahren (Formalitäten) gemäß den geltenden

Bestimmungen der zwischen der Europäischen Union und den einzelnen südosteuropäischen Parteien geschlossenen Übereinkünfte über die Zusammenarbeit im Zollbereich.

2. Auf der Grundlage derselben Ziele erleichtern die südosteuropäischen Parteien die für die Überschreitung der Grenzen zwischen Zollgebieten geltenden Verwaltungsverfahren gemäß den Bestimmungen der zwischen ihnen geschlossenen Übereinkünfte über die Zusammenarbeit im Zollbereich.

## NICHTDISKRIMINIERUNG

### ARTIKEL 16

Unbeschadet etwaiger besonderer Bestimmungen verbietet dieser Vertrag in seinem Anwendungsbereich jede Diskriminierung aus Gründen der Staatsangehörigkeit.

## WETTBEWERB

### ARTIKEL 17

1. Im Anwendungsbereich dieses Vertrags gelten die Bestimmungen des Anhangs III. Sind in anderen Übereinkünften zwischen zwei oder mehr Vertragsparteien, beispielsweise in Assoziierungsabkommen, Regeln für den Wettbewerb und staatliche Beihilfen enthalten, so gelten diese Regeln zwischen den betreffenden Vertragsparteien.
2. Artikel 18, 19 und 20 gelten nicht in Bezug auf die Bestimmungen des Anhangs III, die den Wettbewerb betreffen. Auf staatliche Beihilfen sind sie anwendbar.

## RECHTSDURCHSETZUNG

### ARTIKEL 18

1. Unbeschadet des Absatzes 2 gewährleistet jede Vertragspartei, dass die Rechte, die aus diesem Vertrag und insbesondere den in Anhang I aufgeführten Rechtsakten abgeleitet werden, vor nationalen Gerichten geltend gemacht werden können.

2. In allen Fragen der Rechtmäßigkeit der von den Organen der Europäischen Union erlassenen und in Anhang I aufgeführten Rechtsakte, ist ausschließlich der Gerichtshof der Europäischen Union, im Folgenden der „Gerichtshof“, zuständig.

## AUSLEGUNG

### ARTIKEL 19

1. Soweit die Bestimmungen dieses Vertrags und die Bestimmungen der in Anhang I aufgeführten Rechtsakte im Wesentlichen mit den entsprechenden Vorschriften des Vertrags über die Europäische Union und des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union und den gemäß diesen Verträgen erlassenen Rechtsvorschriften übereinstimmen, sind die Bestimmungen hinsichtlich ihrer Umsetzung und Anwendung in Übereinstimmung mit den vor dem Tag der Unterzeichnung dieses Vertrags erlassenen Urteilen des Gerichtshofs und den Beschlüssen und Entscheidungen der Europäischen Kommission auszulegen. Die nach dem Tag der Unterzeichnung dieses Vertrags erlassenen Urteile und Beschlüsse werden den anderen Vertragsparteien mitgeteilt. Auf Verlangen einer Vertragspartei stellt der regionale Lenkungsausschuss mit Unterstützung der Fachausschüsse fest, welche Auswirkungen solche später erlassenen Urteile und Beschlüsse auf die ordnungsgemäße Durchführung dieses Vertrags haben. Bereits bestehende Auslegungen werden den südosteuropäischen Parteien vor dem Tag der Unterzeichnung des Vertrags mitgeteilt. Beschlüsse des regionalen Lenkungsausschusses nach diesem Verfahren müssen der ständigen Rechtsprechung des Gerichtshofs entsprechen.
2. Ergibt sich in einer Rechtssache vor einem Gericht einer südosteuropäischen Partei eine Frage der Auslegung dieses Vertrags, der Bestimmungen der in Anhang I aufgeführten Rechtsakte oder der in deren Anwendung erlassenen Rechtsvorschriften, die im Wesentlichen mit den entsprechenden Vorschriften des Vertrags über die Europäische Union und des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union sowie mit gemäß diesen Verträgen erlassenen Rechtsvorschriften übereinstimmen, legt das Gericht diese Frage dem Gerichtshof gemäß Anhang IV zur Entscheidung vor, falls es dies für den Erlass seines Urteils für erforderlich hält. Eine südosteuropäische Partei kann gemäß Anhang IV im Wege einer Entscheidung festlegen, in welchem Umfang und auf welche Weise ihre Gerichte diese Bestimmung anwenden. Eine solche Entscheidung ist der Verwahrstelle und dem Gerichtshof mitzuteilen. Die Verwahrstelle setzt die anderen Vertragsparteien davon in Kenntnis. Die

Vorabentscheidung des Gerichtshofs ist für die Gerichte der südosteuropäischen Parteien, die sich mit dem Fall befassen, in dessen Rahmen sich die Vorabentscheidungsfrage stellte, rechtsverbindlich.

## NEUE RECHTSVORSCHRIFTEN

### ARTIKEL 20

1. Nach diesem Vertrag bleibt es den südosteuropäischen Parteien, vorbehaltlich der Einhaltung des Grundsatzes der Nichtdiskriminierung und der Bestimmungen dieses Artikels, unbenommen, im Verkehrsbereich oder einem damit zusammenhängenden, in Anhang I aufgeführten Bereich einseitig neue Rechtsvorschriften zu erlassen oder ihre geltenden Rechtsvorschriften zu ändern. Die südosteuropäischen Parteien erlassen keine derartigen Rechtsvorschriften, wenn diese nicht mit diesem Vertrag vereinbar sind.
2. Erlässt eine südosteuropäische Partei neue Rechtsvorschriften oder ändert sie ihre Rechtsvorschriften, so setzt sie die anderen Vertragsparteien innerhalb eines Monats nach Erlass der Rechtsvorschriften über den regionalen Lenkungsausschuss davon in Kenntnis. Auf Antrag einer Vertragspartei führt der einschlägige Fachausschuss danach innerhalb von zwei Monaten einen Meinungs austausch über die Auswirkungen solcher neuen oder geänderten Rechtsvorschriften auf die ordnungsgemäße Durchführung dieses Vertrags durch.
3. In Bezug auf neu erlassene rechtsverbindliche Rechtsakte der Europäischen Union fasst der regionale Lenkungsausschuss
  - a) entweder einen Beschluss zur Änderung des Anhangs I, um darin erforderlichenfalls auf der Grundlage der Gegenseitigkeit, den betreffenden neuen Rechtsakt aufzunehmen, oder
  - b) einen Beschluss, dass der betreffende Rechtsakt als mit diesem Vertrag vereinbar anzusehen ist, oder
  - c) eine andere Maßnahme zum Schutz der ordnungsgemäßen Durchführung dieses Vertrags.
4. Bezüglich der neuen rechtsverbindlichen Unionsvorschriften, die zwischen dem Tag der Unterzeichnung dieses Vertrags und seinem Inkrafttreten erlassen wurden und von denen die

anderen Vertragsparteien unterrichtet wurden, gilt der Tag, an dem der Ausschuss mit der Angelegenheit befasst wurde, als der Tag, an dem die Unterrichtung stattgefunden hat. Beschlüsse des regionalen Lenkungsausschusses dürfen frühestens sechzig Tage nach Inkrafttreten dieses Vertrags gefasst werden.

## DER MINISTERRAT

### ARTIKEL 21

Der Ministerrat gewährleistet die Verwirklichung der in diesem Vertrag genannten Ziele. Er

- a) gibt allgemeine politische Leitlinien vor,
- b) prüft die Fortschritte bei der Umsetzung des Vertrags; dies umfasst auch die Weiterverfolgung der Vorschläge des Sozialforums,
- c) gibt Stellungnahmen zur Ernennung des Direktors des ständigen Sekretariats ab,
- d) beschließt einstimmig über den Sitz des ständigen Sekretariats.

### ARTIKEL 22

Der Ministerrat setzt sich aus je einem Vertreter jeder Vertragspartei zusammen. Alle EU-Mitgliedstaaten können als Beobachter beiwohnen.

### ARTIKEL 23

Der Ministerrat tritt einmal im Jahr zusammen.

## DER REGIONALE LENKUNGS AUSSCHUSS

### ARTIKEL 24

1. Es wird ein regionaler Lenkungsausschuss eingesetzt, der für die Verwaltung dieses Vertrags zuständig ist und – unbeschadet des Artikels 19 – dessen ordnungsgemäße Durchführung gewährleistet. Dazu macht er in den im Vertrag vorgesehenen Fällen Vorschläge und fasst Beschlüsse. Die Vertragsparteien verschaffen den Beschlüssen des regionalen Lenkungsausschusses gemäß ihren eigenen Regeln Wirkung.

2. Der regionale Lenkungsausschuss setzt sich aus einem Vertreter und einem Stellvertreter der einzelnen Vertragsparteien zusammen. Alle EU-Mitgliedstaaten können als Beobachter beiwohnen.
3. Der regionale Lenkungsausschuss beschließt einstimmig.
4. Die Vertragsparteien tauschen zur ordnungsgemäßen Durchsetzung des Vertrags Informationen, unter anderem über alle neuen Rechtsvorschriften oder Entscheidungen, die für diesen Vertrag von Bedeutung sind, aus und führen auf Verlangen einer Vertragspartei Konsultationen innerhalb des regionalen Lenkungsausschusses, einschließlich zu Sozialfragen, durch.
5. Der regionale Lenkungsausschuss gibt sich eine Geschäftsordnung.
6. Den Vorsitz im regionalen Lenkungsausschuss führen die südosteuropäischen Parteien im Wechsel gemäß den in der Geschäftsordnung des Ausschusses festzulegenden Regeln.
7. Der Vorsitz des regionalen Lenkungsausschusses beruft mindestens zweimal jährlich eine Sitzung des Ausschusses ein, um das allgemeine Funktionieren des Vertrags zu überprüfen, sowie auf Verlangen einer Vertragspartei, wann immer die Umstände dies erfordern. Der regionale Lenkungsausschuss verfolgt ständig die Entwicklung der Rechtsprechung des Gerichtshofs. Dazu übermittelt die Europäische Union den südosteuropäischen Parteien alle Urteile des Gerichtshofs, die für das Funktionieren dieses Vertrags von Belang sind. Der regionale Lenkungsausschuss wird innerhalb von drei Monaten tätig, damit die einheitliche Auslegung dieses Vertrags gewahrt bleibt.
8. Der regionale Lenkungsausschuss bereitet die Arbeit des Ministerrats vor.

## ARTIKEL 25

1. Die Beschlüsse des regionalen Lenkungsausschusses sind für die Vertragsparteien bindend. Enthält ein Beschluss des regionalen Lenkungsausschusses die an eine Vertragspartei gerichtete Aufforderung, Maßnahmen zu ergreifen, so ergreift die betreffende Partei die erforderlichen Maßnahmen und setzt den regionalen Lenkungsausschuss davon in Kenntnis.
2. Die Beschlüsse des regionalen Lenkungsausschusses werden im *Amtsblatt der Europäischen Union* und dem Amtsblättern der südosteuropäischen Parteien veröffentlicht. Zu jedem Beschluss wird das Datum seiner Umsetzung durch die Vertragsparteien zusammen mit

anderen Informationen, die für die Wirtschaftsbeteiligten voraussichtlich von Belang sind, angegeben.

## FACHAUSSCHÜSSE

### ARTIKEL 26

1. Der regionale Lenkungsausschuss beschließt über die Einrichtung von Fachausschüssen in Form von Ad-hoc-Arbeitsgruppen. Jeder Fachausschuss kann dem regionalen Lenkungsausschuss Vorschläge in seinem Fachbereich zur Beschlussfassung unterbreiten. Die Fachausschüsse setzen sich aus Vertretern der Vertragsparteien zusammen. Alle EU-Mitgliedstaaten können als Beobachter beiwohnen.

Einschlägige Organisationen der Zivilgesellschaft und insbesondere Umweltorganisationen werden ad hoc als Beobachter eingeladen.

2. Die Fachausschüsse geben sich Geschäftsordnungen.
3. Den Vorsitz in den Fachausschüssen führen die südosteuropäischen Parteien im Wechsel gemäß den in den Geschäftsordnungen der Ausschüsse festzulegenden Regeln.

## SOZIALFORUM

### ARTIKEL 27

1. Alle Vertragsparteien tragen der sozialen Dimension gebührend Rechnung und erkennen die Notwendigkeit an, die Sozialpartner auf allen geeigneten Ebenen durch die Förderung des sozialen Dialogs im Bereich der Überwachung und Umsetzung des Vertrags und seiner Auswirkungen einzubeziehen.
2. Sie wissen um die Bedeutung der folgenden Hauptbereiche, auf die sie ihr Hauptaugenmerk richten:
  - a) Grundrechte der Arbeitnehmer in Übereinstimmung mit der Europäischen Konvention zum Schutze der Menschenrechte und Grundfreiheiten, der Europäischen Sozialcharta, der Gemeinschaftscharta der sozialen Grundrechte der Arbeitnehmer und der Charta der Grundrechte der Europäischen Union;
  - b) Arbeitsrecht, im Hinblick auf die Förderung besserer Arbeitsbedingungen und Lebensstandards;

- c) Sicherheit und Gesundheit am Arbeitsplatz, im Hinblick auf die Verbesserung des Arbeitsumfelds im Bereich der Gesundheit und Sicherheit der Arbeitnehmer im Verkehrssektor;
  - d) Chancengleichheit, mit Schwerpunkt auf der Einführung des Grundsatzes, dass Männer und Frauen gleiches Entgelt für gleiche Arbeit erhalten sollten.
3. Zur Behandlung dieser sozialen Fragen einigen sich die Parteien darauf, ein Sozialforum zu gründen. Die Vertreter, die an den Treffen des Sozialforums teilnehmen können, werden von den einzelnen Vertragsparteien nach ihren internen Verfahren benannt. Die Vertretung umfasst die Regierungen, die Organisationen der Sozialpartner sowie weitere, jeweils für das zu behandelnde Thema als geeignet erachtete einschlägige Gremien. Die Ausschüsse für den europäischen sozialen Dialog im Verkehrssektor und Vertreter des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses sind in den Sitzungen zugegen und nehmen an ihnen teil. Das Sozialforum gibt sich eine Geschäftsordnung.

## DAS STÄNDIGE SEKRETARIAT

### ARTIKEL 28

#### Das ständige Sekretariat

- a) leistet dem Ministerrat, dem regionalen Lenkungsausschuss, den Fachausschüssen und dem Sozialforum administrative Unterstützung,
- b) fungiert als Beobachtungsstelle zur Überwachung der Fortschritte der indikativen Ausdehnung des Gesamt- und Kernnetzes des TEN-V auf den westlichen Balkan,
- c) unterstützt die Umsetzung der WB6-Konnektivitätsagenda, um die Verbindungen innerhalb der Länder des westlichen Balkans und zwischen dieser Region und der Europäischen Union zu verbessern.



## ARTIKEL 29

Das ständige Sekretariat ist mit einem Direktor und mit Personal nach Maßgabe der Erfordernisse der Verkehrsgemeinschaft besetzt. Das ständige Sekretariat kann einen oder mehrere stellvertretende Direktoren haben. Arbeitssprache ist Englisch.

## ARTIKEL 30

Der Direktor des ständigen Sekretariats wird vom regionalen Lenkungsausschuss nach Konsultation des Ministerrats ernannt. Seine Amtszeit darf drei Jahre nicht überschreiten. Die Amtszeit kann verlängert werden. Der regionale Lenkungsausschuss legt die Regeln für das ständige Sekretariat, insbesondere für die Einstellung, die Arbeitsbedingungen und die geografische Ausgewogenheit des Sekretariatspersonals fest. Der regionale Lenkungsausschuss kann auch einen oder mehrere stellvertretende Direktoren ernennen. Der Direktor ist für die Auswahl und Ernennung des Personals – nach Konsultation des regionalen Lenkungsausschusses – zuständig.

## ARTIKEL 31

Der Direktor und das Personal des ständigen Sekretariats üben ihre Funktion unparteiisch aus und dürfen von den Vertragsparteien weder Anweisungen einholen noch entgegennehmen. Sie fördern die Interessen der Verkehrsgemeinschaft.

## ARTIKEL 32

Der Direktor des ständigen Sekretariats oder ein benannter Vertreter leistet Unterstützung bei den Sitzungen des Ministerrats, des regionalen Lenkungsausschusses, der Fachausschüsse und des Sozialforums.

## ARTIKEL 33

Der Sitz des ständigen Sekretariats wird im Einklang mit Artikel 21 Buchstabe d festgelegt.

## HAUSHALT

### ARTIKEL 34

Jede Vertragspartei leistet gemäß Anhang V ihren Beitrag zum Haushalt der Verkehrsgemeinschaft. Die Höhe der Beiträge kann alle drei Jahre auf Ersuchen einer Vertragspartei durch einen Beschluss des regionalen Lenkungsausschusses neu festgesetzt werden.

### ARTIKEL 35

Der regionale Lenkungsausschuss verabschiedet jährlich den Haushaltsplan der Verkehrsgemeinschaft. Der Haushalt deckt die für das Funktionieren der Verkehrsgemeinschaft und ihrer Organe nötigen Betriebsausgaben ab. Die Ausgaben der einzelnen Organe werden jeweils in eigenen Teilen des Haushalts festgelegt. Der regionale Lenkungsausschuss fasst einen Beschluss zur Festlegung des Verfahrens für die Ausführung des Haushaltsplans sowie für Rechnungslegung, Rechnungsprüfung und Inspektion.

### ARTIKEL 36

Der Direktor des ständigen Sekretariats führt den Haushaltsplan aus und erstattet dem regionalen Lenkungsausschuss jährlich Bericht über den Haushaltsvollzug. Der regionale Lenkungsausschuss kann gegebenenfalls beschließen, unabhängige Rechnungsprüfer mit der Überprüfung des ordnungsgemäßen Haushaltsvollzugs zu beauftragen.

## STREITBEILEGUNG

### ARTIKEL 37

1. Jede Vertragspartei kann den regionalen Lenkungsausschuss mit Streitigkeiten befassen, die die Anwendung oder Auslegung dieses Vertrags betreffen, es sei denn, im Vertrag sind hierfür besondere Verfahren vorgesehen.
2. Wurde der regionale Lenkungsausschuss nach Absatz 1 mit einer streitigen Angelegenheit befasst, werden unverzüglich Konsultationen zwischen den Streitparteien aufgenommen. In

Fällen, in denen die Europäische Union nicht Streitpartei ist, kann ein Vertreter der Europäischen Union von einer der Streitparteien zu den Konsultationen hinzugezogen werden. Die Streitparteien können einen Lösungsvorschlag ausarbeiten, der unverzüglich dem regionalen Lenkungsausschuss vorgelegt wird. Beschlüsse des regionalen Lenkungsausschusses nach diesem Verfahren müssen der ständigen Rechtsprechung des Gerichtshofs entsprechen.

3. Hat der regionale Lenkungsausschuss vier Monate nach dem Tag, an dem ihm die Angelegenheit vorgelegt wurde, keinen Beschluss zur Streitbeilegung gefasst, können die Streitparteien den Gerichtshof anrufen, dessen Entscheidung abschließend und bindend ist. Die Modalitäten, nach denen eine solche Anrufung des Gerichtshofs erfolgen kann, sind in Anhang IV festgelegt.

## OFFENLEGUNG VON INFORMATIONEN

### ARTIKEL 38

1. Alle durch diesen Vertrag oder in Anwendung dieses Vertrags eingerichteten Stellen gewährleisten im Rahmen ihrer Arbeit die größtmögliche Transparenz. Unbeschadet der gemäß Absatz 2 festzulegenden Grundsätze und Bedingungen haben die Bürger der Vertragsparteien sowie natürliche oder juristische Personen, die im Hoheitsgebiet einer Vertragspartei ihren Wohnsitz haben bzw. dort niedergelassen sind, zu diesem Zweck das Recht auf Zugang zu Dokumenten, die sich im Besitz der durch diesen Vertrag oder in dessen Anwendung eingerichteten Stellen befinden.
2. Allgemeine Grundsätze sowie Beschränkungen aus Gründen des öffentlichen oder privaten Interesses, die dieses Zugangsrecht regeln, werden vom regionalen Lenkungsausschuss in Regeln festgelegt, die sich auf die in der Verordnung (EG) Nr. 1049/2001<sup>1</sup> genannten Vorschriften der EU über den Zugang zu Dokumenten stützen. Die vom regionalen Lenkungsausschuss beschlossenen Regeln sehen ein Verwaltungsverfahren vor, das im Falle der Ablehnung eines Antrags auf Zugang zu einem Dokument eine Nachprüfung oder erneute Prüfung ermöglicht.

---

<sup>1</sup> Verordnung (EG) Nr. 1049/2001 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 30. Mai 2001 über den Zugang der Öffentlichkeit zu Dokumenten des Europäischen Parlaments, des Rates und der Kommission (ABl. L 145 vom 31.5.2001, S. 43).

3. Enthalten die Dokumente, die sich im Besitz der durch diesen Vertrag oder in dessen Anwendung eingerichteten Stellen befinden, Informationen über die Umwelt im Sinne des Artikels 2 Nummer 3 des Übereinkommens über den Zugang zu Informationen, die Öffentlichkeitsbeteiligung an Entscheidungsverfahren und den Zugang zu Gerichten in Umweltangelegenheiten, so ist gemäß Artikel 4 dieses Übereinkommens der Zugang zu diesen Informationen zu gewährleisten.

Der regionale Lenkungsausschuss beschließt die Regeln, die für die Durchführung dieses Absatzes erforderlich sind. Diese Durchführungsbestimmungen sehen ein Verwaltungsverfahren vor, das im Falle der Ablehnung eines Antrags auf Zugang zu Informationen über die Umwelt eine erneute Prüfung ermöglicht.

4. Die Vertreter, Delegierten und Sachverständigen der Vertragsparteien sowie Beamte und sonstige Bedienstete, die im Rahmen dieses Vertrags tätig werden, sind verpflichtet, auch nach Beendigung ihrer Amtstätigkeit Auskünfte, die ihrem Wesen nach unter das Berufsgeheimnis fallen, nicht preiszugeben; dies gilt insbesondere für Auskünfte über Unternehmen sowie deren Geschäftsbeziehungen oder Kostenelemente.

## DRITTSTAATEN UND INTERNATIONALE ORGANISATIONEN

### ARTIKEL 39

1. Die Vertragsparteien beraten sich auf Antrag einer Vertragspartei im Rahmen des regionalen Lenkungsausschusses
  - a) zu Verkehrsangelegenheiten, die in internationalen Organisationen und regionalen Initiativen behandelt werden, und
  - b) zu den verschiedenen Aspekten möglicher Entwicklungen in den Beziehungen zwischen den Vertragsparteien und Drittstaaten im Verkehrsbereich sowie zum Funktionieren wesentlicher Elemente bilateraler oder multilateraler Übereinkünfte auf diesem Gebiet.
2. Die in Absatz 1 vorgesehenen Beratungen finden in dringenden Fällen so rasch wie möglich und jedenfalls innerhalb von drei Monaten nach Antragstellung statt.

## ÜBERGANGSBESTIMMUNGEN

### ARTIKEL 40

1. In den Protokollen I bis VI sind die Übergangsbestimmungen sowie entsprechende Fristen festgelegt, die zwischen der Europäischen Union einerseits und der betreffenden südosteuropäischen Partei andererseits gelten.
2. Der schrittweise Übergang der einzelnen südosteuropäischen Parteien zur vollständigen Anwendung der Regeln der Verkehrsgemeinschaft ist Bewertungen unterworfen. Die Bewertungen werden von der Europäischen Union in Zusammenarbeit mit der betreffenden südosteuropäischen Partei durchgeführt. Die Europäische Kommission kann eine Bewertung von Amts wegen oder auf Antrag der betreffenden südosteuropäischen Partei einleiten.
3. Stellt die Europäische Union fest, dass die Bedingungen erfüllt sind, unterrichtet sie den regionalen Lenkungsausschuss und beschließt anschließend, dass die betreffende südosteuropäische Partei zur Aufnahme in die nächste Stufe der Verkehrsgemeinschaft berechtigt ist.
4. Stellt die Europäische Union fest, dass die Bedingungen nicht erfüllt sind, unterrichtet sie den regionalen Lenkungsausschuss davon. Die Europäische Union empfiehlt der betreffenden südosteuropäischen Partei konkrete Verbesserungsmöglichkeiten.

## INKRAFTTRETEN, ÜBERPRÜFUNG, KÜNDIGUNG UND SONSTIGE BESTIMMUNGEN

### ARTIKEL 41

#### Inkrafttreten

1. Dieser Vertrag wird von den Unterzeichnern nach ihren eigenen Verfahren ratifiziert oder genehmigt. Die Ratifikations- beziehungsweise Genehmigungsurkunden werden beim Generalsekretariat des Rates der Europäischen Union hinterlegt, das die übrigen Unterzeichner davon in Kenntnis setzt und alle anderen Verwahrerfunktionen übernimmt.
2. Dieser Vertrag tritt am ersten Tag des zweiten Monats in Kraft, der auf die Hinterlegung der Ratifikations- oder Genehmigungsurkunden durch die Europäische Union und mindestens vier südosteuropäische Parteien folgt. Für jeden Unterzeichner, der diesen Vertrag zu einem

späteren Zeitpunkt ratifiziert oder genehmigt, tritt dieser Vertrag am ersten Tag des zweiten Monats in Kraft, der auf die Hinterlegung der Ratifikations- oder Genehmigungsurkunde durch diesen Unterzeichner folgt.

3. Ungeachtet der Absätze 1 und 2 können die Europäische Union und mindestens drei südosteuropäische Parteien beschließen, diesen Vertrag in Einklang mit der Anwendung innerstaatlicher Rechtsvorschriften ab dem Tag der Unterzeichnung vorläufig untereinander anzuwenden, indem sie den Verwahrer hiervon in Kenntnis setzen, der seinerseits die anderen Vertragsparteien davon benachrichtigt.

## ARTIKEL 42

### Überprüfung

Dieser Vertrag wird auf Antrag einer Vertragspartei und in jedem Fall fünf Jahre nach seinem Inkrafttreten überprüft.

## ARTIKEL 43

### Kündigung

1. Jede Vertragspartei kann den Vertrag durch Notifizierung an den Verwahrer kündigen; dieser setzt die anderen Vertragsparteien davon in Kenntnis. Wird dieser Vertrag von der Europäischen Union gekündigt, tritt er ein Jahr nach dem Tag der Notifizierung außer Kraft. Wird dieser Vertrag von einer südosteuropäischen Partei gekündigt, tritt er nur bezüglich dieser Vertragspartei ein Jahr nach dem Tag der Notifizierung außer Kraft.
2. Tritt eine südosteuropäische Partei der Europäischen Union bei, so gilt diese Vertragspartei ab dem Zeitpunkt ihres Beitritts automatisch nicht mehr als südosteuropäische Partei im Sinne dieses Vertrags, sondern als EU-Mitgliedstaat.

## ARTIKEL 44

### Sprachen

Dieser Vertrag ist in je einer Urschrift in den Amtssprachen der Organe der Europäischen Union und der südosteuropäischen Parteien abgefasst, wobei jeder Wortlaut gleichermaßen verbindlich ist.

Zu URKUND DESSEN haben die unterzeichneten, hierzu gehörig befugten Bevollmächtigten ihre Unterschriften unter diesen Vertrag gesetzt.

Geschehen zu

Für die Europäische Union:

Für die Republik Albanien:

Für Bosnien und Herzegowina:

Für die ehemalige jugoslawische Republik Mazedonien:

Für das Kosovo\*:

Für Montenegro:

Für die Republik Serbien:

\* Diese Bezeichnung berührt nicht die Standpunkte zum Status und steht im Einklang mit der Resolution 1244/1999 des Sicherheitsrates der Vereinten Nationen und dem Gutachten des Internationalen Gerichtshofs zur Unabhängigkeitserklärung des Kosovos.



## ANHANG I

### ANWENDBARE BESTIMMUNGEN FÜR DEN VERKEHRSSSEKTOR UND DAMIT VERBUNDENE FRAGEN

#### ANHANG I.1

### ANWENDBARE BESTIMMUNGEN FÜR DIE VERKEHRSSINFRASTRUKTUREN, DIE DAS SÜDOSTEUROPÄISCHE KERNNETZ BILDEN

<p>Die „anwendbaren Bestimmungen“ der nachstehenden Rechtsakte der Europäischen Union sind gemäß dem Vertrag und Anhang II über die horizontalen Anpassungen anzuwenden, sofern im vorliegenden Anhang oder in den Protokollen I bis VI nichts anderes bestimmt ist. Gegebenenfalls sind im Folgenden bestimmte Anpassungen für die einzelnen Rechtsakte aufgeführt. Die nachstehend aufgeführten Rechtsakte der Europäischen Union beziehen sich jeweils auf die zuletzt geänderte Fassung.</p>	
<b>Regelungsbereich</b>	<b>Rechtsvorschriften</b>
<b><u>Aufbau des transeuropäischen Verkehrsnetzes</u></b>	<p><b>Verordnung (EU) Nr. 1315/2013</b> des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Dezember 2013 über Leitlinien der Union für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes und zur Aufhebung des Beschlusses Nr. 661/2010/EU (ABl. L 348 vom 20.12.2013, S. 1).</p> <p><b>Delegierte Verordnung (EU) 2016/758 der Kommission</b> vom 4. Februar 2016 zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 1315/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates hinsichtlich der Anpassung des Anhangs III (ABl. L 126 vom 14.5.2016, S. 3.).</p>

# KARTE DER INDIKATIVEN TEN-V-AUSDEHNUNG (KERNNETZ UND GESAMTNETZ) AUF DEN WESTLICHEN BALKAN

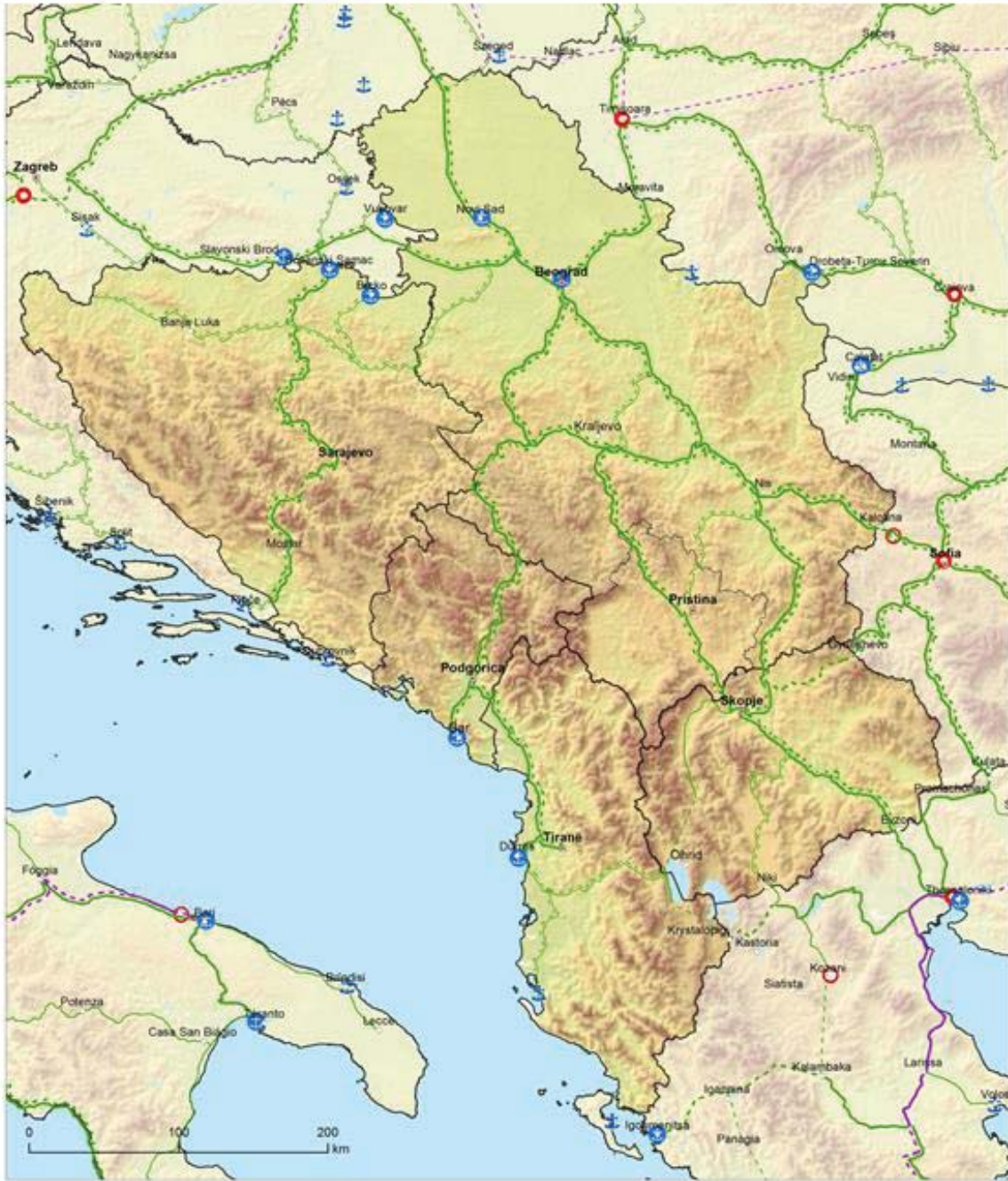


Indikative Ausdehnung auf Nachbarländer  
Gesamtnetz und Kernnetz: Binnenwasserstraßen und Häfen  
**Westlicher Balkan**

13



Kernnetz	Gesamtnetz	Kernnetz
<ul style="list-style-type: none"> <li><span style="color: blue;">——</span> Binnenwasserstraßen / fertiggestellt</li> <li><span style="color: blue;">- - - -</span> Binnenwasserstraßen / auszubauen</li> <li><span style="color: blue;">■ ■ ■ ■</span> Binnenwasserstraßen / geplant</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li> Häfen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li> Häfen</li> </ul>



Gesamtnetz		Kernnetz		Gesamtnetz		Kernnetz	
	Konventionelle Bahnstrecken / fertiggestellt		Konventionelle Bahnstrecken / auszubauen		Hochgeschwindigkeitsstrecke / fertiggestellt		Häfen
	Konventionelle Bahnstrecken / auszubauen		Hochgeschwindigkeitsstrecke / auszubauen		RRT		RRT
	Konventionelle Bahnstrecken / geplant		Hochgeschwindigkeitsstrecke / geplant				



Gesamtnetz		Kernnetz		Gesamtnetz		Kernnetz	
	Konventionelle Bahnstrecke / fertiggestellt		Konventionelle Bahnstrecke / in Ausbaustadium		Hochgeschwindigkeitsstrecke / fertiggestellt		Flughäfen
	Konventionelle Bahnstrecke / geplant		Hochgeschwindigkeitsstrecke / geplant		Flughäfen		Flughäfen



Indikative Ausdehnung auf Nachbarländer  
 Gesamtnetz und Kernnetz: Straßen, Häfen, Schienen-Straßen-Terminals und Flughäfen  
**Westlicher Balkan**



Gesamtnetz		Kernnetz		Gesamtnetz		Kernnetz	
	Straße / fertiggestellt		Häfen		Flughäfen		RRT
	Straße / auszubauen						
	Straße / geplant						

TENtec

## ANHANG I.2

### ANWENDBARE BESTIMMUNGEN FÜR DEN SCHIENENVERKEHR

<p>Die „anwendbaren Bestimmungen“ der nachstehenden Rechtsakte der Europäischen Union sind gemäß dem Vertrag und Anhang II über die horizontalen Anpassungen anzuwenden, sofern im vorliegenden Anhang oder in den Protokollen I bis VI nichts anderes bestimmt ist. Gegebenenfalls sind im Folgenden bestimmte Anpassungen für die einzelnen Rechtsakte aufgeführt. Die nachstehend aufgeführten Rechtsakte der Europäischen Union beziehen sich jeweils auf die zuletzt geänderte Fassung.</p>	
Regelungsbereich	Rechtsvorschriften
<p><b><u>Marktzugang</u></b></p>	<p><b>Verordnung Nr. 11</b> über die Beseitigung von Diskriminierungen auf dem Gebiet der Frachten und Beförderungsbedingungen gemäß Artikel 79 Absatz 3 des Vertrags zur Gründung der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft (ABl. 52 vom 16.8.1960, S. 1121).</p> <p><b>Richtlinie 2012/34/EU</b> des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. November 2012 zur Schaffung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraums (Neufassung) (ABl. L 343 vom 14.12.2012, S. 32).</p> <p><b>Durchführungsverordnung (EU) Nr. 869/2014 der Kommission</b> vom 11. August 2014 über neue Schienenpersonenverkehrsdienste (ABl. L 239 vom 12.8.2014, S. 1).</p> <p><b>Durchführungsverordnung (EU) 2015/10 der Kommission</b> vom 6. Januar 2015 über Kriterien für Antragsteller hinsichtlich der Zuweisung von Eisenbahn-Fahrwegkapazität und zur Aufhebung der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 870/2014 (ABl. L 3 vom 7.1.2015, S. 34).</p> <p><b>Durchführungsverordnung (EU) 2015/171 der Kommission</b> vom 4. Februar 2015 über bestimmte Aspekte des Verfahrens der Genehmigung von Eisenbahnunternehmen (ABl. L 29 vom 5.2.2015, S. 3).</p> <p><b>Durchführungsverordnung (EU) 2015/909 der Kommission</b> vom 12. Juni 2015 über die Modalitäten für die Berechnung der Kosten, die unmittelbar aufgrund des Zugbetriebs anfallen (ABl. L 148 vom 13.6.2015, S. 17).</p> <p><b>Durchführungsverordnung (EU) 2015/1100 der Kommission</b> vom 7. Juli 2015 über die Berichtspflichten der Mitgliedstaaten im Rahmen der Überwachung des Schienenverkehrsmarkts (ABl. L 181 vom 9.7.2015, S. 1).</p> <p><b>Durchführungsverordnung (EU) 2016/545 der Kommission</b> vom 7. April 2016 über Verfahren und Kriterien in Bezug auf Rahmenverträge für die Zuweisung von Fahrwegkapazität (ABl. L 94 vom 8.4.2016, S. 1).</p> <p><b>Verordnung (EU) Nr. 913/2010</b> des Europäischen Parlaments und des</p>

	<p>Rates vom 22. September 2010 zur Schaffung eines europäischen Schienennetzes für einen wettbewerbsfähigen Güterverkehr (ABl. L 276 vom 20.10.2010, S. 22).</p> <p><b>Durchführungsverordnung (EU) 2016/545 der Kommission</b> vom 7. April 2016 über Verfahren und Kriterien in Bezug auf Rahmenverträge für die Zuweisung von Fahrwegkapazität (ABl. L 94 vom 8.4.2016, S. 1).</p>
<p><b><u>Erteilung der Fahrerlaubnis für Triebfahrzeugführer</u></b></p>	<p><b>Richtlinie 2007/59/EG</b> des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 über die Zertifizierung von Triebfahrzeugführern, die Lokomotiven und Züge im Eisenbahnsystem in der Gemeinschaft führen (ABl. L 315 vom 3.12.2007, S. 51).</p> <p><b>Verordnung (EU) Nr. 36/2010 der Kommission</b> vom 3. Dezember 2009 über Gemeinschaftsmodelle für die Fahrerlaubnis der Triebfahrzeugführer, Zusatzbescheinigungen, beglaubigte Kopien von Zusatzbescheinigungen und Formulare für den Antrag auf Erteilung einer Fahrerlaubnis für Triebfahrzeugführer gemäß der Richtlinie 2007/59/EG des Europäischen Parlaments und des Rates (ABl. L 13 vom 19.1.2010, S. 1).</p> <p><b>Entscheidung 2010/17/EG der Kommission</b> vom 29. Oktober 2009 zur Festlegung der Eckdaten der Register der Fahrerlaubnisse und Zusatzbescheinigungen für Triebfahrzeugführer gemäß Richtlinie 2007/59/EG des Europäischen Parlaments und des Rates (ABl. L 8 vom 13.1.2010, S. 17).</p> <p><b>Beschluss 2011/765/EU der Kommission</b> vom 22. November 2011 zu den Kriterien der Anerkennung von Ausbildungseinrichtungen, die an der Ausbildung von Triebfahrzeugführern beteiligt sind, den Kriterien der Anerkennung von Triebfahrzeugführer-Prüfern und den Kriterien für die Organisation von Prüfungen gemäß der Richtlinie 2007/59/EG des Europäischen Parlaments und des Rates (ABl. L 314 vom 29.11.2011, S. 36).</p>
<p><b><u>Interoperabilität</u></b></p>	<p><b>Richtlinie (EU) 2016/797</b> des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Mai 2016 über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems in der Europäischen Union (Neufassung) (ABl. L 138 vom 26.5.2016, S. 44).</p> <p><b>Richtlinie 2008/57/EG</b> des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. Juni 2008 über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems in der Gemeinschaft (Neufassung) (ABl. L 191 vom 18.7.2008, S. 1).  [Richtlinie (EU) 2016/797 Artikel 58: „Artikel 58 – <b>Aufhebung</b> – Die Richtlinie 2008/57/EG in der Fassung der in Anhang V Teil A genannten Richtlinien wird mit Wirkung vom 16. Juni 2020 aufgehoben, ohne dass davon die Pflichten der Mitgliedstaaten hinsichtlich der Fristen für die Umsetzung der in Anhang V Teil B aufgeführten Richtlinien in nationales Recht berührt werden. Verweisungen auf die aufgehobene Richtlinie gelten als Verweisungen auf die vorliegende Richtlinie und sind nach Maßgabe der Entsprechungstabelle in Anhang VI zu lesen.“]</p>

**Entscheidung 2009/965/EG der Kommission vom 30. November 2009** über das Referenzdokument gemäß Artikel 27 Absatz 4 der Richtlinie 2008/57/EG des Europäischen Parlaments und des Rates über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems in der Gemeinschaft (ABl. L 341 vom 22.12.2009, S. 1).

**Verordnung (EU) Nr. 1299/2014 der Kommission** vom 18. November 2014 über die technische Spezifikation für die Interoperabilität des Teilsystems „Infrastruktur“ des Eisenbahnsystems in der Europäischen Union (ABl. L 356 vom 12.12.2014, S. 1).

**Verordnung (EU) Nr. 1300/2014 der Kommission** vom 18. November 2014 über die technischen Spezifikationen für die Interoperabilität bezüglich der Zugänglichkeit des Eisenbahnsystems der Union für Menschen mit Behinderungen und Menschen mit eingeschränkter Mobilität (ABl. L 356 vom 12.12.2014, S. 110).

**Verordnung (EU) Nr. 1301/2014 der Kommission** vom 18. November 2014 über die technischen Spezifikationen für die Interoperabilität des Teilsystems „Energie“ des Eisenbahnsystems in der Europäischen Union (ABl. L 356 vom 12.12.2014, S. 179).

**Verordnung (EU) Nr. 1302/2014 der Kommission** vom 18. November 2014 über eine technische Spezifikation für die Interoperabilität des Teilsystems „Fahrzeuge — Lokomotiven und Personenwagen“ des Eisenbahnsystems in der Europäischen Union (ABl. L 356 vom 12.12.2014, S. 228).

**Verordnung (EU) Nr. 1303/2014 der Kommission** vom 18. November 2014 über die technische Spezifikation für die Interoperabilität bezüglich der „Sicherheit in Eisenbahntunneln“ im Eisenbahnsystem der Europäischen Union (ABl. L 356 vom 12.12.2014, S. 394).

**Verordnung (EU) Nr. 1304/2014 der Kommission** vom 26. November 2014 über die technische Spezifikation für die Interoperabilität des Teilsystems „Fahrzeuge — Lärm“ sowie zur Änderung der Entscheidung 2008/232/EG und Aufhebung des Beschlusses 2011/229/EU (ABl. L 356 vom 12.12.2014, S. 421).

**Verordnung (EU) Nr. 1305/2014 der Kommission** vom 11. Dezember 2014 über die technische Spezifikation für die Interoperabilität zum Teilsystem „Telematikanwendungen für den Güterverkehr“ des Eisenbahnsystems in der Europäischen Union und zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 62/2006 der Kommission (ABl. L 356 vom 12.12.2014, S. 438).

**Durchführungsbeschluss 2011/665/EU der Kommission** vom 4. Oktober 2011 über das Europäische Register genehmigter Schienenfahrzeugtypen (ABl. L 64 vom 8.10.2011, S. 32).

**Durchführungsbeschluss 2014/880/EU der Kommission** vom 26. November 2014 zu gemeinsamen Spezifikationen für das Eisenbahn-



Infrastrukturregister und zur Aufhebung des Durchführungsbeschlusses 2011/633/EU der Kommission (ABl. L 356 vom 12.12.2014, S. 489).

**Beschluss 2012/757/EU der Kommission** vom 14. November 2012 über die technische Spezifikation für die Interoperabilität des Teilsystems Verkehrsbetrieb und Verkehrssteuerung des Eisenbahnsystems in der Europäischen Union und zur Änderung der Entscheidung 2007/756/EG (ABl. L 345 vom 15.12.2012, S. 1).

**Beschluss 2011/229/EU der Kommission** vom 4. April 2011 über die Technische Spezifikation für die Interoperabilität (TSI) zum Teilsystem „Fahrzeuge – Lärm“ des konventionellen transeuropäischen Bahnsystems (ABl. L 99 vom 13.4.2011, S. 1).

**Beschluss 2011/291/EU der Kommission vom 26. April 2011** über eine technische Spezifikation für die Interoperabilität des Fahrzeug-Teilsystems „Lokomotiven und Personenwagen“ des konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystems (ABl. L 139 vom 26.5.2011, S. 1).

**Verordnung (EU) Nr. 454/2011 der Kommission** vom 5. Mai 2011 über die Technische Spezifikation für die Interoperabilität (TSI) zum Teilsystem „Telematikanwendungen für den Personenverkehr“ des transeuropäischen Eisenbahnsystems (ABl. L 123 vom 12.5.2011, S. 11).

**Beschluss 2011/314/EU der Kommission vom 12. Mai 2011** über die technische Spezifikation für die Interoperabilität zum Teilsystem „Verkehrsbetrieb und Verkehrssteuerung“ des konventionellen transeuropäischen Bahnsystems (ABl. L 144 vom 31.5.2011, S. 1).

**Verordnung (EU) Nr. 201/2011 der Kommission** vom 1. März 2011 über das Muster der Konformitätserklärung für genehmigte Schienenfahrzeugtypen (ABl. L 57 vom 2.3.2011, S. 8).

**Verordnung (EU) 2016/919 der Kommission** vom 27. Mai 2016 über die technische Spezifikation für die Interoperabilität der Teilsysteme „Zugsteuerung, Zugsicherung und Signalgebung“ des Eisenbahnsystems in der Europäischen Union (ABl. L 158 vom 15.6.2016, S. 158).

**Verordnung (EU) Nr. 321/2013 der Kommission** vom 13. März 2013 über die Technische Spezifikation für die Interoperabilität des Teilsystems „Fahrzeuge — Güterwagen“ des Eisenbahnsystems in der Europäischen Union und zur Aufhebung der Entscheidung 2006/861/EG der Kommission (ABl. L 104 vom 12.4.2013, S. 1).

**Beschluss 2010/713/EU der Kommission** vom 9. November 2010 über Module für die Verfahren der Konformitäts- und Gebrauchstauglichkeitsbewertung sowie der EG-Prüfung, die in den gemäß Richtlinie 2008/57/EG des Europäischen Parlaments und des Rates angenommenen technischen Spezifikationen für die Interoperabilität zu verwenden sind (ABl. L 319 vom 4.12.2010, S. 1).

<p><b><u>Europäische Eisenbahnagentur</u></b></p>	<p><b>Verordnung (EU) 2016/796</b> des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Mai 2016 über die Eisenbahnagentur der Europäischen Union und zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 881/2004 (ABl. L 138 vom 26.5.2016, S. 1).</p>
<p><b><u>Eisenbahnsicherheit</u></b></p>	<p><b>Richtlinie (EU) 2016/798</b> des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Mai 2016 über Eisenbahnsicherheit (Neufassung) (ABl. L 138 vom 26.5.2016, S. 102).</p> <p><b>Richtlinie 2004/49/EG</b> des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. April 2004 über Eisenbahnsicherheit in der Gemeinschaft und zur Änderung der Richtlinie 95/18/EG des Rates über die Erteilung von Genehmigungen an Eisenbahnunternehmen und der Richtlinie 2001/14/EG über die Zuweisung von Fahrwegkapazität der Eisenbahn, die Erhebung von Entgelten für die Nutzung von Eisenbahninfrastruktur und die Sicherheitsbescheinigung (Richtlinie über die Eisenbahnsicherheit) (ABl. L 164 vom 30.4.2004, S. 44). [Siehe jedoch auch Richtlinie (EU) 2016/798 Artikel 34: „Artikel 34 – Aufhebung – Die Richtlinie 2004/49/EG in der Fassung der in Anhang IV Teil A angeführten Richtlinien wird unbeschadet der Verpflichtungen der Mitgliedstaaten hinsichtlich der Fristen für die Umsetzung der in Anhang IV Teil B genannten Richtlinien in nationales Recht und der Zeitpunkte ihrer Anwendung mit Wirkung vom 16. Juni 2020 aufgehoben. Verweisungen auf die aufgehobene Richtlinie gelten als Verweisungen auf die vorliegende Richtlinie und sind nach Maßgabe der Entsprechungstabelle in Anhang V zu lesen.“]</p> <p><b>Verordnung (EG) Nr. 653/2007 der Kommission</b> vom 13. Juni 2007 zur Verwendung eines einheitlichen europäischen Formats für Sicherheitsbescheinigungen und Antragsunterlagen gemäß Artikel 10 der Richtlinie 2004/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates und zur Gültigkeit von gemäß der Richtlinie 2001/14/EG des Europäischen Parlaments und des Rates ausgestellten Sicherheitsbescheinigungen (ABl. L 153 vom 14.6.2007, S. 9).</p> <p><b>Verordnung (EU) Nr. 445/2011 der Kommission</b> vom 10. Mai 2011 über ein System zur Zertifizierung von für die Instandhaltung von Güterwagen zuständigen Stellen und zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 653/2007 (ABl. L 122 vom 11.5.2011, S. 22).</p> <p><b>Verordnung (EU) Nr. 1158/2010 der Kommission</b> vom 9. Dezember 2010 über eine gemeinsame Sicherheitsmethode für die Konformitätsbewertung in Bezug auf die Anforderungen an die Ausstellung von Eisenbahnsicherheitsbescheinigungen (ABl. L 326 vom 10.12.2010, S. 11).</p> <p><b>Verordnung (EU) Nr. 1169/2010 der Kommission</b> vom 10. Dezember 2010 über eine gemeinsame Sicherheitsmethode für die Konformitätsbewertung in Bezug auf die Anforderungen an die Erteilung von Eisenbahnsicherheitsgenehmigungen (ABl. L 327 vom 11.12.2010, S. 13).</p>

	<p><b>Verordnung (EU) Nr. 1078/2012 der Kommission</b> vom 16. November 2012 über eine gemeinsame Sicherheitsmethode für die Kontrolle, die von Eisenbahnunternehmen und Fahrwegbetreibern, denen eine Sicherheitsbescheinigung beziehungsweise Sicherheitsgenehmigung erteilt wurde, sowie von den für die Instandhaltung zuständigen Stellen anzuwenden ist (ABl. L 320 vom 17.11.2012, S. 8).</p> <p><b>Verordnung (EU) Nr. 1077/2012 der Kommission</b> vom 16. November 2012 über eine gemeinsame Sicherheitsmethode für die Überwachung durch die nationalen Sicherheitsbehörden nach Erteilung einer Sicherheitsbescheinigung oder Sicherheitsgenehmigung (ABl. L 320 vom 17.11.2012, S. 3).</p> <p><b>Entscheidung 2009/460/EG der Kommission</b> vom 5. Juni 2009 über den Erlass einer gemeinsamen Sicherheitsmethode zur Bewertung der Erreichung gemeinsamer Sicherheitsziele gemäß Artikel 6 der Richtlinie 2004/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates (ABl. L 150 vom 13.6.2009, S. 11).</p>
<p><b><u>Beförderung gefährlicher Güter im Binnenland</u></b></p>	<p><b>Richtlinie 2008/68/EG</b> des Europäischen Parlaments und des Rates vom 24. September 2008 über die Beförderung gefährlicher Güter im Binnenland (ABl. L 260 vom 30.9.2008, S. 13).</p>

<p><b><u>Ortsbewegliche Druckgeräte</u></b></p>	<p><b>Richtlinie 2010/35/EU</b> des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. Juni 2010 über ortsbewegliche Druckgeräte und zur Aufhebung der Richtlinien des Rates 76/767/EWG, 84/525/EWG, 84/526/EWG, 84/527/EWG und 1999/36/EG (ABl. L 165 vom 30.6.2010, S. 1).</p>
<p><b><u>Arbeitszeiten und Soziales</u></b></p>	<p><b>Richtlinie 2003/88/EG</b> des Europäischen Parlaments und des Rates vom 4. November 2003 über bestimmte Aspekte der Arbeitszeitgestaltung (ABl. L 299 vom 18.11.2003, S. 9).</p> <p><b>Richtlinie 2005/47/EG des Rates</b> vom 18. Juli 2005 betreffend die Vereinbarung zwischen der Gemeinschaft der Europäischen Bahnen (CER) und der Europäischen Transportarbeiter-Föderation (ETF) über bestimmte Aspekte der Einsatzbedingungen des fahrenden Personals im interoperablen grenzüberschreitenden Verkehr im Eisenbahnsektor – Vereinbarung zwischen der Gemeinschaft der Europäischen Bahnen (CER) und der Europäischen Transportarbeiter-Föderation (ETF) über bestimmte Aspekte der Einsatzbedingungen des fahrenden Personals im interoperablen grenzüberschreitenden Verkehr (ABl. L 195 vom 27.7.2005, S. 15).</p>
<p><b><u>Fahrgastrechte</u></b></p>	<p><b>Verordnung (EG) Nr. 1371/2007</b> des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 über die Rechte und Pflichten der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr (ABl. L 315 vom 3.12.2007, S. 14).</p>

### ANHANG I.3

#### ANWENDBARE BESTIMMUNGEN FÜR DEN KRAFTVERKEHR

Die „anwendbaren Bestimmungen“ der nachstehenden Rechtsakte der Europäischen Union sind gemäß dem Vertrag und Anhang II über die horizontalen Anpassungen anzuwenden, sofern im vorliegenden Anhang oder in den Protokollen I bis VI nichts anderes bestimmt ist. Gegebenenfalls sind im Folgenden bestimmte Anpassungen für die einzelnen Rechtsakte aufgeführt.

Die nachstehend aufgeführten Rechtsakte der Europäischen Union beziehen sich jeweils auf die zuletzt geänderte Fassung.

<b>Regelungsbereich</b>	<b>Rechtsvorschriften</b>
<b><u>Infrastruktur für die Erhebung von Straßenbenutzungsgebühren – Jährliche Kraftfahrzeugsteuern</u></b>	<b>Richtlinie 1999/62/EG</b> über die Erhebung von Gebühren für die Benutzung bestimmter Verkehrswege durch schwere Nutzfahrzeuge in der Fassung der Richtlinie 2006/38/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. Mai 2006 (ABl. L 187 vom 20.7.1999, S. 42).
<b><u>Zulassung zum Beruf des Kraftverkehrsunternehmers</u></b>	<b>Verordnung (EG) Nr. 1071/2009</b> des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. Oktober 2009 zur Festlegung gemeinsamer Regeln für die Zulassung zum Beruf des Kraftverkehrsunternehmers und zur Aufhebung der Richtlinie 96/26/EG des Rates (ABl. L 300 vom 14.11.2009, S. 51).
<b><u>Sozialvorschriften – Lenk- und Ruhezeiten</u></b>	<b>Verordnung (EG) Nr. 561/2006</b> des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. März 2006 zur Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im Straßenverkehr und zur Aufhebung der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 des Rates (ABl. L 102 vom 11.4.2006, S. 1).  <b>Verordnung (EU) Nr. 581/2010 der Kommission</b> vom 1. Juli 2010 zur Festlegung der Höchstzeiträume für das Herunterladen relevanter Daten von Fahrzeugeinheiten und Fahrerkarten (ABl. L 168 vom 2.7.2010, S. 16).
<b><u>Fahrtenschreiber</u></b>	<b>Verordnung (EU) Nr. 165/2014</b> des Europäischen Parlaments und des Rates vom 4. Februar 2014 über Fahrtenschreiber im Straßenverkehr, zur Aufhebung der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 des Rates über das Kontrollgerät im Straßenverkehr und zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 des Europäischen Parlaments und des Rates zur Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im Straßenverkehr (ABl. L 60 vom 28.2.2014, S. 1). [Siehe „Artikel 46 – Übergangsmaßnahmen: Sofern die Durchführungsrechtsakte, auf die in dieser Verordnung Bezug genommen wird, nicht rechtzeitig erlassen wurden, dass sie zum Zeitpunkt der Anwendung dieser Verordnung angewendet werden können, gelten weiter vorübergehend die Vorschriften der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 einschließlich des Anhangs IB bis zum Zeitpunkt der

	<p><i>Anwendung der Durchführungsrechtsakte, auf die in dieser Verordnung Bezug genommen wird.“]</i></p> <p><b>Durchführungsverordnung (EU) 2016/68 der Kommission</b> vom 21. Januar 2016 über die für die Vernetzung der elektronischen Register von Fahrerkarten notwendigen gemeinsamen Verfahren und Spezifikationen (ABl. L 15 vom 22.1.2016, S. 51).</p> <p><b>Durchführungsverordnung (EU) 2016/799 der Kommission</b> vom 18. März 2016 zur Durchführung der Verordnung (EU) Nr. 165/2014 des Europäischen Parlaments und des Rates zur Festlegung der Vorschriften über Bauart, Prüfung, Einbau, Betrieb und Reparatur von Fahrtenschreibern und ihren Komponenten (ABl. L 139 vom 26.5.2016, S. 1).</p> <p><b>Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 des Rates</b> vom 20. Dezember 1985 über das Kontrollgerät im Straßenverkehr (ABl. L 370 vom 31.12.1985, S. 8).</p> <p>[Siehe „Artikel 46 – Übergangsmaßnahmen“ der Verordnung (EU) Nr. 165/2014 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 4. Februar 2014 über Fahrtenschreiber im Straßenverkehr, zur Aufhebung der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 des Rates über das Kontrollgerät im Straßenverkehr und zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 des Europäischen Parlaments und des Rates zur Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im Straßenverkehr:</p> <p><i>„Sofern die Durchführungsrechtsakte, auf die in dieser Verordnung Bezug genommen wird, nicht rechtzeitig erlassen wurden, dass sie zum Zeitpunkt der Anwendung dieser Verordnung angewendet werden können, gelten weiter vorübergehend die Vorschriften der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 einschließlich des Anhangs IB bis zum Zeitpunkt der Anwendung der Durchführungsrechtsakte, auf die in dieser Verordnung Bezug genommen wird.“]</i></p>
<p><b><u>Durchsetzung von Sozialvorschriften</u></b></p>	<p><b>Richtlinie 2006/22/EG</b> des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. März 2006 über Mindestbedingungen für die Durchführung der Verordnungen (EWG) Nr. 3820/85 und (EWG) Nr. 3821/85 des Rates über Sozialvorschriften für Tätigkeiten im Kraftverkehr sowie zur Aufhebung der Richtlinie 88/599/EWG des Rates (ABl. L 102 vom 11.4.2006, S. 35).</p>
<p><b><u>Formblatt für die Bescheinigung von Tätigkeiten</u></b></p>	<p><b>Entscheidung 2007/230/EG der Kommission</b> vom 12. April 2007 über ein Formblatt betreffend die Sozialvorschriften für Tätigkeiten im Kraftverkehr (ABl. L 99 vom 14.4.2007, S. 14).</p>
<p><b><u>Arbeitszeiten</u></b></p>	<p><b>Richtlinie 2002/15/EG</b> des Europäischen Parlaments und des</p>

	Rates vom 11. März 2002 zur Regelung der Arbeitszeit von Personen, die Fahrtätigkeiten im Bereich des Straßentransports ausüben (ABl. L 80 vom 23.3.2002, S. 35).
<b><u>Ortsbewegliche Druckgeräte</u></b>	<b>Richtlinie 2010/35/EU</b> des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. Juni 2010 über ortsbewegliche Druckgeräte und zur Aufhebung der Richtlinien des Rates 76/767/EWG, 84/525/EWG, 84/526/EWG, 84/527/EWG und 1999/36/EG (ABl. L 165 vom 30.6.2010, S. 1).
<b><u>Technische Überwachung</u></b>	<p><b>Richtlinie 2009/40/EG</b> des Europäischen Parlaments und des Rates vom 6. Mai 2009 über die technische Überwachung der Kraftfahrzeuge und Kraftfahrzeuganhänger (ABl. L 141 vom 6.6.2009, S. 12).</p> <p><b>Richtlinie 2014/45/EU</b> des Europäischen Parlaments und des Rates vom 3. April 2014 über die regelmäßige technische Überwachung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern und zur Aufhebung der Richtlinie 2009/40/EG (ABl. L 127 vom 29.4.2014, S. 51 (siehe Artikel 24 „Aufhebung“ der Richtlinie 2014/45/EU: „Die Richtlinie 2009/40/EG wird mit Wirkung vom 20. Mai 2018 aufgehoben.“))</p>
<b><u>Unterwegskontrolle</u></b>	<p><b>Richtlinie 2000/30/EG</b> des Europäischen Parlaments und des Rates vom 6. Juni 2000 über die technische Unterwegskontrolle von Nutzfahrzeugen, die in der Gemeinschaft am Straßenverkehr teilnehmen (ABl. L 203 vom 10.8.2000, S. 1).</p> <p><b>Richtlinie 2014/47/EU</b> des Europäischen Parlaments und des Rates vom 3. April 2014 über die technische Unterwegskontrolle der Verkehrs- und Betriebssicherheit von Nutzfahrzeugen, die in der Union am Straßenverkehr teilnehmen, und zur Aufhebung der Richtlinie 2000/30/EG (ABl. L 127 vom 29.4.2014, S. 134). (Siehe Artikel 27 „Aufhebung“ der Richtlinie 2014/47/EU: „Die Richtlinie 2000/30/EG wird mit Wirkung vom 20. Mai 2018 aufgehoben.“)</p>
<b><u>Geschwindigkeitsbegrenzer</u></b>	<b>Richtlinie 92/6/EWG des Rates</b> vom 10. Februar 1992 über Einbau und Benutzung von Geschwindigkeitsbegrenzern für bestimmte Kraftfahrzeugklassen in der Gemeinschaft (ABl. L 57 vom 2.3.1992, S. 27).
<b><u>Sicherheitsgurte</u></b>	<b>Richtlinie 91/671/EWG des Rates</b> vom 16. Dezember 1991 über die Gurtanlegepflicht und die Pflicht zur Benutzung von Kinderrückhalteeinrichtungen in Kraftfahrzeugen (ABl. L 373 vom 31.12.1991, S. 26).

<p><b><u>Spiegel</u></b></p>	<p><b>Richtlinie 2007/38/EG</b> des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Juli 2007 über die Nachrüstung von in der Gemeinschaft zugelassenen schweren Lastkraftwagen mit Spiegeln (ABl. L 184 vom 14.7.2007, S. 25).</p>
<p><b><u>Zulassungsdokumente</u></b></p>	<p><b>Richtlinie 1999/37/EG des Rates</b> vom 29. April 1999 über Zulassungsdokumente für Fahrzeuge (ABl. L 138 vom 1.6.1999, S. 57).</p> <p><b>Richtlinie 2006/103/EG des Rates</b> vom 20. November 2006 (ABl. L 363 vom 20.12.2006, S. 344).</p>



<p><b><u>Fahrausbildung</u></b></p>	<p><b>Richtlinie 2003/59/EG</b> des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. Juli 2003 über die Grundqualifikation und Weiterbildung der Fahrer bestimmter Kraftfahrzeuge für den Güter- oder Personenkraftverkehr und zur Änderung der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 des Rates und der Richtlinie 91/439/EWG des Rates sowie zur Aufhebung der Richtlinie 76/914/EWG des Rates (ABl. L 226 vom 10.9.2003, S. 4).</p>
<p><b><u>Führerschein</u></b></p>	<p><b>Richtlinie 2006/126/EG</b> des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Dezember 2006 über den Führerschein (Neufassung) (ABl. L 403 vom 30.12.2006, S. 18).</p> <p><b>Verordnung (EU) Nr. 383/2012 der Kommission</b> vom 4. Mai 2012 zur Festlegung technischer Anforderungen in Bezug auf Führerscheine, die ein Speichermedium (einen Mikrochip) enthalten (ABl. L 120 vom 5.5.2012, S. 1).</p>
<p><b><u>Grenzüberschreitender Austausch von Informationen</u></b></p>	<p><b>Richtlinie (EU) 2015/413</b> des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. März 2015 zur Erleichterung des grenzüberschreitenden Austauschs von Informationen über die Straßenverkehrssicherheit gefährdende Verkehrsdelikte (ABl. L 68 vom 13.3.2015, S. 9).</p>
<p><b><u>Beförderung gefährlicher Güter im Binnenland</u></b></p>	<p><b>Richtlinie 2008/68/EG</b> des Europäischen Parlaments und des Rates vom 24. September 2008 über die Beförderung gefährlicher Güter im Binnenland (ABl. L 260 vom 30.9.2008, S. 13).</p>
<p><b><u>Kontrolle von Gefahrguttransporten</u></b></p>	<p><b>Richtlinie 95/50/EG des Rates</b> vom 6. Oktober 1995 über einheitliche Verfahren für die Kontrolle von Gefahrguttransporten auf der Straße (ABl. L 249 vom 17.10.1995, S. 35).</p>
<p><b><u>Tunnel</u></b></p>	<p><b>Richtlinie 2004/54/EG</b> des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. April 2004 über Mindestanforderungen an die Sicherheit von Tunneln im transeuropäischen Straßennetz (ABl. L 201 vom 7.6.2004, S. 56).</p>
<p><b><u>Sicherheitsmanagement für die Straßenverkehrsinfrastruktur</u></b></p>	<p><b>Richtlinie 2008/96/EG</b> des Europäischen Parlaments und des Rates vom 19. November 2008 über ein Sicherheitsmanagement für die Straßenverkehrsinfrastruktur (ABl. L 319 vom 29.11.2008, S. 59).</p>
<p><b><u>Abmessungen und Gewichte</u></b></p>	<p><b>Richtlinie 96/53/EG des Rates</b> vom 25. Juli 1996 zur Festlegung</p>

<p><b><u>von Fahrzeugen</u></b></p>	<p>der höchstzulässigen Abmessungen für bestimmte Straßenfahrzeuge im innerstaatlichen und grenzüberschreitenden Verkehr in der Gemeinschaft sowie zur Festlegung der höchstzulässigen Gewichte im grenzüberschreitenden Verkehr (ABl. L 235 vom 17.9.1996, S. 59).</p>
<p><b><u>Fahrgastrechte</u></b></p>	<p><b>Verordnung (EU) Nr. 181/2011</b> des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. Februar 2011 über die Fahrgastrechte im Kraftomnibusverkehr und zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 2006/2004 (ABl. L 55 vom 28.2.2011, S. 1).</p>
<p><b><u>Infrastruktur für saubere Fahrzeuge und/oder alternative Kraftstoffe</u></b></p>	<p><b>Richtlinie 2009/33/EG</b> des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. April 2009 über die Förderung sauberer und energieeffizienter Straßenfahrzeuge (ABl. L 120 vom 15.5.2009, S. 5).</p> <p><b>Richtlinie 2014/94/EU</b> des Europäischen Parlaments und des Rates vom 22. Oktober 2014 über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe (ABl. L 307 vom 28.10.2014, S. 1).</p>
<p><b><u>Intelligente Verkehrssysteme (IVS)</u></b></p>	<p><b>Richtlinie 2010/40/EU</b> des Europäischen Parlaments und des Rates vom 7. Juli 2010 zum Rahmen für die Einführung intelligenter Verkehrssysteme im Straßenverkehr und für deren Schnittstellen zu anderen Verkehrsträgern (ABl. L 207 vom 6.8.2010, S. 1).</p> <p><b>Durchführungsbeschluss 2011/453/EU der Kommission</b> vom 13. Juli 2011 zur Annahme von Leitlinien für die Berichterstattung durch die Mitgliedstaaten nach Richtlinie 2010/40/EU des Europäischen Parlaments und des Rates (ABl. L 193 vom 23.7.2011, S. 48).</p> <p><b>Durchführungsbeschluss (EU) 2016/209 der Kommission</b> vom 12. Februar 2016 über einen Normungsauftrag an die europäischen Normungsorganisationen in Bezug auf intelligente Verkehrssysteme (IVS) in städtischen Gebieten zur Unterstützung der Richtlinie 2010/40/EU des Europäischen Parlaments und des Rates zum Rahmen für die Einführung intelligenter Verkehrssysteme im Straßenverkehr und für deren Schnittstellen zu anderen Verkehrsträgern (ABl. L 39 vom 16.2.2016, S. 48).</p> <p><b>Delegierte Verordnung (EU) Nr. 305/2013 der Kommission</b> vom 26. November 2012 zur Ergänzung der Richtlinie 2010/40/EU des Europäischen Parlaments und des Rates in Bezug auf die harmonisierte Bereitstellung eines interoperablen EU-weiten eCall-Dienstes (ABl. L 91 vom 3.4.2013, S. 1).</p> <p><b>Delegierte Verordnung (EU) Nr. 885/2013 der Kommission</b> vom 15. Mai 2013 zur Ergänzung der Richtlinie 2010/40/EU des</p>

	<p>Europäischen Parlaments und des Rates in Bezug auf die Bereitstellung von Informationsdiensten für sichere Parkplätze für Lastkraftwagen und andere gewerbliche Fahrzeuge (ABl. L 247 vom 18.9.2013, S. 1).</p> <p><b>Delegierte Verordnung (EU) Nr. 886/2013 der Kommission</b> vom 15. Mai 2013 zur Ergänzung der Richtlinie 2010/40/EU des Europäischen Parlaments und des Rates in Bezug auf Daten und Verfahren für die möglichst unentgeltliche Bereitstellung eines Mindestniveaus allgemeiner für die Straßenverkehrssicherheit relevanter Verkehrsinformationen für die Nutzer (ABl. L 247 vom 18.9.2013, S. 6).</p> <p><b>Delegierte Verordnung (EU) 2015/962 der Kommission</b> vom 18. Dezember 2014 zur Ergänzung der Richtlinie 2010/40/EU des Europäischen Parlaments und des Rates hinsichtlich der Bereitstellung EU-weiter Echtzeit-Verkehrsinformationsdienste (ABl. L 157 vom 23.6.2015, S. 21).</p> <p><b>Beschluss Nr. 585/2014/EU</b> des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. Mai 2014 über die Einführung des interoperablen EU-weiten eCall-Dienstes (ABl. L 164 vom 3.6.2014, S. 6).</p>
<p><b><u>Mautsysteme</u></b></p>	<p><b>Richtlinie 2004/52/EG</b> des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. April 2004 über die Interoperabilität elektronischer Mautsysteme in der Gemeinschaft (ABl. L 200 vom 7.6.2004, S. 50).</p> <p><b>Entscheidung 2009/750/EG der Kommission</b> vom 6. Oktober 2009 über die Festlegung der Merkmale des europäischen elektronischen Mautdienstes und seiner technischen Komponenten (ABl. L 268 vom 13.10.2009, S. 11).</p>
<p><b><u>Typgenehmigung</u></b></p>	<p><b>Richtlinie 2007/46/EG</b> des Europäischen Parlaments und des Rates vom 5. September 2007 zur Schaffung eines Rahmens für die Genehmigung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern sowie von Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge (Rahmenrichtlinie) (ABl. L 263 vom 9.10.2007, S. 1).</p>

## ANHANG I.4

### ANWENDBARE BESTIMMUNGEN FÜR DEN SEEVERKEHR

Die „anwendbaren Bestimmungen“ der nachstehenden Rechtsakte der Europäischen Union sind gemäß dem Vertrag und Anhang II über die horizontalen Anpassungen anzuwenden, sofern im vorliegenden Anhang oder in den Protokollen I bis VI nichts anderes bestimmt ist. Gegebenenfalls sind im Folgenden bestimmte Anpassungen für die einzelnen Rechtsakte aufgeführt. Die nachstehend aufgeführten Rechtsakte der Europäischen Union beziehen sich jeweils auf die zuletzt geänderte Fassung.

<b>Regelungsbereich</b>	<b>Rechtsvorschriften</b>
<b><u>Meerespolitik</u></b>	<b>Verordnung (EU) Nr. 1255/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 30. November 2011</b> zur Schaffung eines Programms zur Unterstützung der Weiterentwicklung der integrierten Meerespolitik (ABl. L 132 vom 5.12.2011, S. 1).
<b><u>Marktzugang</u></b>	<b>Verordnung (EWG) Nr. 3577/92 des Rates</b> vom 7. Dezember 1992 zur Anwendung des Grundsatzes des freien Dienstleistungsverkehrs auf den Seeverkehr in den Mitgliedstaaten (Seekabotage) (ABl. L 364 vom 12.12.1992, S. 7).  <b>Verordnung (EWG) Nr. 4055/86 des Rates</b> vom 22. Dezember 1986 zur Anwendung des Grundsatzes des freien Dienstleistungsverkehrs auf die Seeschifffahrt zwischen Mitgliedstaaten sowie zwischen Mitgliedstaaten und Drittländern (ABl. L 378 vom 31.12.1986, S. 1).  <b>Verordnung (EG) Nr. 789/2004</b> des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. April 2004 zur Umregistrierung von Fracht- und Fahrgastschiffen innerhalb der Gemeinschaft und zur Aufhebung der Verordnung (EWG) Nr. 613/91 des Rates (ABl. L 138 vom 30.4.2004, S. 19).  <b>Verordnung (EWG) Nr. 4058/86 des Rates</b> vom 22. Dezember 1986 für ein koordiniertes Vorgehen zum Schutz des freien Zugangs zu Ladungen in der Seeschifffahrt (ABl. L 378 vom 31.12.1986, S. 21).
<b><u>Internationale Beziehungen</u></b>	<b>Verordnung (EWG) Nr. 4057/86 des Rates</b> vom 22. Dezember 1986 über unlautere Preisbildungspraktiken in der Seeschifffahrt (ABl. L 378 vom 31.12.1986, S. 14).
<b><u>Internationale Übereinkünfte</u></b>	<b>Beschluss 2012/22/EU des Rates</b> vom 12. Dezember 2011 über den Beitritt der Europäischen Union zum Protokoll von

2002 zum Athener Übereinkommen von 1974 über die Beförderung von Reisenden und ihrem Gepäck auf See, mit Ausnahme der Artikel 10 und 11 (ABl. L 8 vom 12.1.2012, S. 1).

**Beschluss 2012/23/EU des Rates** vom 12. Dezember 2011 über den Beitritt der Europäischen Union zum Protokoll von 2002 zum Athener Übereinkommen von 1974 über die Beförderung von Reisenden und ihrem Gepäck auf See in Bezug auf Artikel 10 und 11 (ABl. L 8 vom 12.1.2012, S. 13).

<p><b><u>Schiffsüberprüfungs- und -besichtigungsorganisationen – Anerkannte Organisationen</u></b></p>	<p><b>Richtlinie 2009/15/EG</b> des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. April 2009 über gemeinsame Vorschriften und Normen für Schiffsüberprüfungs- und -besichtigungsorganisationen und die einschlägigen Maßnahmen der Seebehörden (ABl. L 131 vom 28.5.2009, S. 47).</p> <p><b>Entscheidung 2009/491/EG der Kommission</b> vom 16. Juni 2009 über die Kriterien, anhand derer entschieden wird, wann die Leistungsfähigkeit einer Organisation, die für einen Flaggenstaat tätig ist, eine unannehmbare Bedrohung für die Sicherheit und die Umwelt bedeutet (ABl. L 162 vom 25.6.2009, S. 6).</p> <p><b>Verordnung (EG) Nr. 391/2009</b> des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. April 2009 über gemeinsame Vorschriften und Normen für Schiffsüberprüfungs- und -besichtigungsorganisationen (Neufassung)(ABl. L 131 vom 28.5.2009, S. 11).</p> <p><b>Verordnung (EU) Nr. 788/2014 der Kommission</b> vom 18. Juli 2014 mit Bestimmungen für die Verhängung von Geldbußen und Zwangsgeldern und den Entzug der Anerkennung von Schiffsüberprüfungs- und -besichtigungsorganisationen gemäß den Artikeln 6 und 7 der Verordnung (EG) Nr. 391/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates (ABl. L 214 vom 19.7.2014, S. 12). Berichtigung: ABl. L 234 vom 7.8.2014, S. 15.</p>
<p><b><u>Flaggenstaat</u></b></p>	<p><b>Richtlinie 2009/21/EG</b> des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. April 2009 über die Erfüllung der Flaggenstaatspflichten (ABl. L 131 vom 28.5.2009, S. 132).</p>
<p><b><u>Hafenstaatkontrolle</u></b></p>	<p><b>Richtlinie 2009/16/EG</b> des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. April 2009 über die Hafenstaatkontrolle (ABl. L 131 vom 28.5.2009, S. 57).</p>
<p><b><u>Schiffsverkehrsüberwachung</u></b></p>	<p><b>Richtlinie 2002/59/EG</b> des Europäischen Parlaments und des Rates vom 27. Juni 2002 über die Einrichtung eines gemeinschaftlichen Überwachungs- und Informationssystems für den Schiffsverkehr und zur Aufhebung der Richtlinie 93/75/EWG des Rates (ABl. L 208 vom 5.8.2002, S. 10).</p>
<p><b><u>Internationaler Code für einen sicheren Schiffsbetrieb</u></b></p>	<p><b>Verordnung (EG) Nr. 336/2006</b> des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. Februar 2006 zur Umsetzung des Internationalen Codes für Maßnahmen zur</p>

	<p>Organisation eines sicheren Schiffsbetriebs innerhalb der Gemeinschaft und zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 3051/95 des Rates (ABl. L 64 vom 4.3.2006, S. 1).</p>
<p><b><u>Meldeformalitäten</u></b></p>	<p><b>Richtlinie 2010/65/EU</b> vom 20. Oktober 2010 über Meldeformalitäten für Schiffe beim Einlaufen in und/oder Auslaufen aus Häfen der Mitgliedstaaten und zur Aufhebung der Richtlinie 2002/6/EG (ABl. L 35 vom 6.2.2010, S. 18).</p>

<p><b><u>Schiffsausrüstung</u></b></p>	<p><b>Richtlinie 2014/90/EU</b> des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Juli 2014 über Schiffsausrüstung und zur Aufhebung der Richtlinie 96/98/EG des Rates (ABl. L 257 vom 28.8.2014, S. 146).</p>
<p><b><u>Fahrgastschiffe</u></b></p>	<p><b>Richtlinie 2003/25/EG</b> des Europäischen Parlaments und des Rates vom 14. April 2003 über besondere Stabilitätsanforderungen für Ro-Ro-Fahrgastschiffe (ABl. L 123 vom 17.5.2003, S. 22).</p> <p><b>Verordnung (EG) Nr. 392/2009</b> des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. April 2009 über die Unfallhaftung von Beförderern von Reisenden auf See (ABl. L 131 vom 28.5.2009, S. 24).</p> <p><b>Richtlinie 98/41/EG des Rates</b> vom 18. Juni 1998 über die Registrierung der an Bord von Fahrgastschiffen im Verkehr nach oder von einem Hafen eines Mitgliedstaates der Gemeinschaft befindlichen Personen (ABl. L 188 vom 2.7.1998, S. 35).</p> <p><b>Richtlinie 2009/45/EG</b> des Europäischen Parlaments und des Rates vom 6. Mai 2009 über Sicherheitsvorschriften und -normen für Fahrgastschiffe (Neufassung)(ABl. L 163 vom 25.6.2009, S. 1).</p> <p><b>Richtlinie 1999/35/EG des Rates</b> vom 29. April 1999 über ein System verbindlicher Überprüfungen im Hinblick auf den sicheren Betrieb von Ro-Ro-Fahrgastschiffen und Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeugen im Linienverkehr (ABl. L 138 vom 1.6.1999, S. 1).</p>
<p><b><u>Sicherheit von Fischereifahrzeugen</u></b></p>	<p><b>Richtlinie 97/70/EG des Rates</b> vom 11. Dezember 1997 über eine harmonisierte Sicherheitsregelung für Fischereifahrzeuge von 24 Meter Länge und mehr (ABl. L 34 vom 9.2.1998, S. 1).</p>
<p><b><u>Öltankschiffe</u></b></p>	<p><b>Verordnung (EU) Nr. 530/2012</b> des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. Juni 2012 zur beschleunigten Einführung von Doppelhüllen oder gleichwertigen Konstruktionsanforderungen für Einhüllen-Öltankschiffe (Neufassung)(ABl. L 172 vom 30.6.2012, S. 3).</p>
<p><b><u>Massengutschiffe</u></b></p>	<p><b>Richtlinie 2001/96/EG</b> des Europäischen Parlaments und des Rates vom 4. Dezember 2001 zur Festlegung von harmonisierten Vorschriften und Verfahrensregeln für das sichere Be- und Entladen von Massengutschiffen (ABl. L 13</p>



	vom 16.1.2002, S. 9).
<b><u>Untersuchung von Unfällen</u></b>	<p><b>Richtlinie 2009/18/EG</b> des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. April 2009 zur Festlegung der Grundsätze für die Untersuchung von Unfällen im Seeverkehr und zur Änderung der Richtlinie 1999/35/EG des Rates und der Richtlinie 2002/59/EG des Europäischen Parlaments und des Rates (ABl. L 131 vom 28.5.2009, S. 114).</p> <p><b>Durchführungsverordnung (EU) Nr. 651/2011 der Kommission</b> vom 5. Juli 2011 zur Annahme der Verfahrensordnung für den von den Mitgliedstaaten im Einvernehmen mit der Kommission festgelegten Rahmen für die ständige Zusammenarbeit gemäß Artikel 10 der Richtlinie 2009/18/EG des Europäischen Parlaments und des Rates (ABl. L 177 vom 6.7.2011, S. 18).</p> <p><b>Verordnung (EU) Nr. 1286/2011 der Kommission</b> vom 9. Dezember 2011 über die Festlegung einer gemeinsamen Methodik zur Untersuchung von Unfällen und Vorkommnissen auf See gemäß Artikel 5 Absatz 4 der Richtlinie 2009/18/EG des Europäischen Parlaments und des Rates (ABl. L 328 vom 10.12.2011, S. 36).</p>
<b><u>Versicherung</u></b>	<b>Richtlinie 2009/20/EG</b> des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. April 2009 über die Versicherung von Schiffseigentümern für Seeforderungen (ABl. L 131 vom 28.5.2009, S. 128).
<b><u>Meeresverschmutzung durch Schiffe</u></b>	<b>Richtlinie 2005/35/EG</b> des Europäischen Parlaments und des Rates vom 7. September 2005 über Meeresverschmutzung durch Schiffe und die Einführung von Sanktionen, einschließlich strafrechtlicher Sanktionen, für Verschmutzungsdelikte (ABl. L 255 vom 30.9.2005, S. 11).
<b><u>Schiffsabfälle</u></b>	<b>Richtlinie 2000/59/EG</b> des Europäischen Parlaments und des Rates vom 27. November 2000 über Hafenauffangeinrichtungen für Schiffsabfälle und Ladungsrückstände (ABl. L 332 vom 28.12.2000, S. 81).
<b><u>Zinnorganische Verbindungen</u></b>	<b>Verordnung (EG) Nr. 782/2003</b> des Europäischen Parlaments und des Rates vom 14. April 2003 über das Verbot zinnorganischer Verbindungen auf Schiffen (ABl. L 115 vom 9.5.2003, S. 1).
<b><u>Gefahrenabwehr im Seeverkehr</u></b>	<b>Verordnung (EG) Nr. 725/2004</b> des Europäischen

	<p>Parlaments und des Rates vom 31. März 2004 zur Erhöhung der Gefahrenabwehr auf Schiffen und in Hafenanlagen (ABl. L 129 vom 29.4.2004, S. 6).</p> <p><b>Richtlinie 2005/65/EG</b> des Europäischen Parlaments und des Rates vom 26. Oktober 2005 zur Erhöhung der Gefahrenabwehr in Häfen (ABl. L 310 vom 25.11.2005, S. 28).</p> <p><b>Verordnung (EG) Nr. 324/2008 der Kommission</b> vom 9. April 2008 zur Festlegung geänderter Verfahren für die Durchführung von Kommissionsinspektionen zur Gefahrenabwehr in der Schifffahrt (ABl. L 98 vom 10.4.2008, S. 5).</p>
<p><b><u>Ausbildung von Seeleuten</u></b></p>	<p><b>Richtlinie 2008/106/EG</b> des Europäischen Parlaments und des Rates vom 19. November 2008 über Mindestanforderungen für die Ausbildung von Seeleuten (Neufassung) (ABl. L 323 vom 3.12.2008, S. 33).</p> <p><b>Richtlinie 2005/45/EG</b> des Europäischen Parlaments und des Rates vom 7. September 2005 über die gegenseitige Anerkennung von Befähigungszeugnissen der Mitgliedstaaten für Seeleute (ABl. L 255 vom 30.9.2005, S. 160).</p>
<p><b><u>Soziale Aspekte</u></b></p>	<p><b>Richtlinie 2013/54/EU</b> des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. November 2013 über bestimmte Verantwortlichkeiten der Flaggenstaaten für die Einhaltung und Durchsetzung des Seearbeitsübereinkommens 2006 (ABl. L 329 vom 10.12.2013, S. 1).</p> <p><b>Richtlinie 1999/63/EG des Rates</b> vom 21. Juni 1999 zu der vom Verband der Reeder in der Europäischen Gemeinschaft (European Community Shipowners' Association ECSA) und dem Verband der Verkehrsgewerkschaften in der Europäischen Union (Federation of Transport Workers' Unions in the European Union FST) getroffenen Vereinbarung über die Regelung der Arbeitszeit von Seeleuten (ABl. L 167 vom 2.7.1999, S. 33). – Rechtsgrundlage dieser Richtlinie ist Artikel 139, da sie der Durchführung von zwischen den Sozialpartnern auf europäischer Ebene geschlossenen Vereinbarungen dient.</p> <p><b>Richtlinie 1999/95/EG</b> des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. Dezember 1999 zur Durchsetzung der Arbeitszeitregelung für Seeleute an Bord von Schiffen, die Gemeinschaftshäfen anlaufen (ABl. L 14 vom 20.1.2000, S. 29).</p> <p><b>Richtlinie 2009/13/EG des Rates</b> vom 16. Februar 2009 zur</p>

	<p>Durchführung der Vereinbarung zwischen dem Verband der Reeder in der Europäischen Gemeinschaft (ECSA) und der Europäischen Transportarbeiter-Föderation (ETF) über das Seearbeitsübereinkommen 2006 und zur Änderung der Richtlinie 1999/63/EG (ABl. L 124 vom 20.5.2009, S. 30).</p> <p><b>Richtlinie 92/29/EWG des Rates</b> vom 31. März 1992 über Mindestvorschriften für die Sicherheit und den Gesundheitsschutz zum Zweck einer besseren medizinischen Versorgung auf Schiffen (ABl. L 113 vom 30.4.1992, S. 19).</p>
<b><u>See- und Binnenschiffsverkehr</u></b>	<p><b>Verordnung (EU) Nr. 1177/2010</b> des Europäischen Parlaments und des Rates vom 24. November 2010 über die Fahrgastrechte im See- und Binnenschiffsverkehr und zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 2006/2004 (ABl. L 334 vom 17.12.2010, S. 1).</p>
<b><u>Ortsbewegliche Druckgeräte</u></b>	<p><b>Richtlinie 2010/35/EU</b> des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. Juni 2010 über ortsbewegliche Druckgeräte und zur Aufhebung der Richtlinien des Rates 76/767/EWG, 84/525/EWG, 84/526/EWG, 84/527/EWG und 1999/36/EG (ABl. L 165 vom 30.6.2010, S. 1).</p>
<b><u>EMSA</u></b>	<p><b>Verordnung (EG) Nr. 1406/2002</b> des Europäischen Parlaments und des Rates vom 27. Juni 2002 zur Errichtung einer Europäischen Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs (ABl. L 208 vom 5.8.2002, S. 1).</p>
<b><u>COSS</u></b>	<p><b>Verordnung (EG) Nr. 2099/2002</b> des Europäischen Parlaments und des Rates vom 5. November 2002 zur Einsetzung eines Ausschusses für die Sicherheit im Seeverkehr und die Vermeidung von Umweltverschmutzung durch Schiffe (COSS) sowie zur Änderung der Verordnungen über die Sicherheit im Seeverkehr und die Vermeidung von Umweltverschmutzung durch Schiffe (ABl. L 324 vom 29.11.2002, S. 1).</p>

## ANHANG I.5

### ANWENDBARE BESTIMMUNGEN FÜR DEN BINNENSCHIFFSVERKEHR

Die „anwendbaren Bestimmungen“ der nachstehenden Rechtsakte der Europäischen Union sind gemäß dem Vertrag und Anhang II über die horizontalen Anpassungen anzuwenden, sofern im vorliegenden Anhang oder in den Protokollen I bis VI nichts anderes bestimmt ist. Gegebenenfalls sind im Folgenden bestimmte Anpassungen für die einzelnen Rechtsakte aufgeführt.

Die nachstehend aufgeführten Rechtsakte der Europäischen Union beziehen sich jeweils auf die zuletzt geänderte Fassung.

Regelungsbereich	Rechtsvorschriften
<u>Marktzugang</u>	<p><b>Verordnung (EG) Nr. 1356/96 des Rates</b> vom 8. Juli 1996 über gemeinsame Regeln zur Verwirklichung der Dienstleistungsfreiheit im Binnenschiffsgüter- und -personenverkehr zwischen Mitgliedstaaten (ABl. L 175 vom 13.7.1996, S. 7).</p> <p><b>Verordnung (EWG) Nr. 3921/91 des Rates</b> vom 16. Dezember 1991 über die Bedingungen für die Zulassung von Verkehrsunternehmen zum Binnenschiffsgüter- und -personenverkehr innerhalb eines Mitgliedstaats, in dem sie nicht ansässig sind (ABl. L 373 vom 31.12.1991, S. 1).</p> <p><b>Verordnung (EG) Nr. 718/99 des Rates</b> vom 29. März 1999 über kapazitätsbezogene Maßnahmen für die Binnenschiffahrtsflotten der Gemeinschaft zur Förderung des Binnenschiffsverkehrs (ABl. L 90 vom 2.4.1999, S. 1).</p> <p><b>Richtlinie 96/75/EG des Rates</b> vom 19. November 1996 über die Einzelheiten der Befrachtung und der Frachtratenbildung im innerstaatlichen und grenzüberschreitenden Binnenschiffsgüterverkehr in der Gemeinschaft (ABl. L 304 vom 27.11.1996, S. 12).</p> <p><b>Verordnung (EWG) Nr. 2919/85 des Rates</b> vom 17. Oktober 1985 zur Festlegung der Bedingungen für die Inanspruchnahme der Regelung, die aufgrund der Revidierten Rheinschifffahrtsakte den Schiffen der Rheinschiffahrt vorbehalten ist (ABl. L 280 vom 22.10.1985, S. 4).</p>
<u>Zugang zum Beruf</u>	<p><b>Richtlinie 87/540/EWG des Rates</b> vom 9. November 1987 über den Zugang zum Beruf des Unternehmers im innerstaatlichen und grenzüberschreitenden Binnenschiffsgüterverkehr und über die gegenseitige Anerkennung der Diplome, Prüfungszeugnisse und sonstigen Befähigungsnachweise für diesen Beruf (ABl.</p>

	L 322 vom 12.11.1987, S. 20).
<b><u>Schifferpatente</u></b>	<p><b>Richtlinie 91/672/EWG des Rates</b> vom 16. Dezember 1991 über die gegenseitige Anerkennung der einzelstaatlichen Schifferpatente für den Binnenschiffsgüter- und -personenverkehr (ABl. L 377 vom 31.12.1991, S. 48).</p> <p><b>Richtlinie 96/50/EG des Rates</b> vom 23. Juli 1996 über die Harmonisierung der Bedingungen für den Erwerb einzelstaatlicher Schifferpatente für den Binnenschiffsgüter- und -personenverkehr in der Gemeinschaft (ABl. L 235 vom 17.9.1996, S. 31).</p>
<b><u>Sicherheitsanforderungen / Technische Anforderungen</u></b>	<p><b>Richtlinie 2009/100/EG</b> des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. September 2009 über die gegenseitige Anerkennung von Schiffsattesten für Binnenschiffe (ABl. L 259 vom 2.10.2009, S. 8).</p> <p><b>Richtlinie 2006/87/EG</b> des Europäischen Parlaments und des Rates vom 12. Dezember 2006 über die technischen Vorschriften für Binnenschiffe und zur Aufhebung der Richtlinie 82/714/EWG des Rates (ABl. L 389 vom 30.12.2006, S. 1). Siehe jedoch Artikel 38 der Richtlinie (EU) 2016/1629: „Artikel 38 – Aufhebung: Die Richtlinie 2006/87/EG wird mit Wirkung vom 7. Oktober 2018 aufgehoben. Bezugnahmen auf die aufgehobene Richtlinie gelten als Bezugnahmen auf die vorliegende Richtlinie und sind nach Maßgabe der Entsprechungstabelle in Anhang VII zu lesen.“</p> <p><b>Richtlinie (EU) 2016/1629</b> des Europäischen Parlaments und des Rates vom 14. September 2016 zur Festlegung technischer Vorschriften für Binnenschiffe, zur Änderung der Richtlinie 2009/100/EG und zur Aufhebung der Richtlinie 2006/87/EG (ABl. L 252 vom 16.9.2016, S. 118). Siehe jedoch Artikel 38: „Artikel 38 – Aufhebung: Die Richtlinie 2006/87/EG wird mit Wirkung vom 7. Oktober 2018 aufgehoben. Bezugnahmen auf die aufgehobene Richtlinie gelten als Bezugnahmen auf die vorliegende Richtlinie und sind nach Maßgabe der Entsprechungstabelle in Anhang VII zu lesen.“</p>
<b><u>Beförderung gefährlicher Güter im Binnenland</u></b>	<b>Richtlinie 2008/68/EG</b> des Europäischen Parlaments und des Rates vom 24. September 2008 über die Beförderung gefährlicher Güter im Binnenland (ABl. L 260 vom 30.9.2008, S. 13).

**Binnenschifffahrtsinformationsdienste  
(RIS)**

**Richtlinie 2005/44/EG** des Europäischen Parlaments und des Rates vom 7. September 2005 über harmonisierte Binnenschifffahrtsinformationsdienste (RIS) auf den Binnenwasserstraßen der Gemeinschaft (ABl. L 255 vom 30.9.2005, S. 152).

**Durchführungsverordnung (EU) Nr. 909/2013 der Kommission** vom 10. September 2013 zu den technischen Spezifikationen für das System zur elektronischen Darstellung von Binnenschifffahrtskarten und von damit verbundenen Informationen (Inland ECDIS) gemäß der Richtlinie 2005/44/EG des Europäischen Parlaments und des Rates (ABl. L 258 vom 28.9.2013, S. 1).

**Verordnung (EU) Nr. 164/2010 der Kommission** vom 25. Januar 2010 zu den technischen Spezifikationen für elektronische Meldungen in der Binnenschifffahrt gemäß Artikel 5 der Richtlinie 2005/44/EG des Europäischen Parlaments und des Rates über harmonisierte Binnenschifffahrtsinformationsdienste (RIS) auf den Binnenwasserstraßen der Gemeinschaft (ABl. L 57 vom 6.3.2010, S. 1).

**Verordnung (EG) Nr. 416/2007 der Kommission** vom 22. März 2007 über die technischen Spezifikationen für Nachrichten für die Binnenschifffahrt gemäß Artikel 5 der Richtlinie 2005/44/EG des Europäischen Parlaments und des Rates über harmonisierte Binnenschifffahrtsinformationsdienste (RIS) auf den Binnenwasserstraßen der Gemeinschaft (ABl. L 105 vom 23.4.2007, S. 88).

**Verordnung (EG) Nr. 415/2007 der Kommission** vom 13. März 2007 zu den technischen Spezifikationen für Schiffsverfolgungs- und -aufspürungssysteme nach Artikel 5 der Richtlinie 2005/44/EG des Europäischen Parlaments und des Rates über harmonisierte Binnenschifffahrtsinformationsdienste (RIS) auf den Binnenwasserstraßen der Gemeinschaft (ABl. L 105 vom 23.4.2007, S. 35).

**Verordnung (EG) Nr. 414/2007 der Kommission** vom 13. März 2007 über die technischen Leitlinien für die Planung, die Einführung und den Betrieb der Binnenschifffahrtsinformationsdienste gemäß Artikel 5 der Richtlinie 2005/44/EG des Europäischen Parlaments und des Rates über harmonisierte Binnenschifffahrtsinformationsdienste (RIS) auf den Binnenwasserstraßen der Gemeinschaft (ABl. L 105

<p><b><u>Umwelt</u></b></p>	<p>vom 23.4.2007, S. 1).</p> <p><b>Richtlinie 2009/30/EG</b> des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. April 2009 zur Änderung der Richtlinie 98/70/EG im Hinblick auf die Spezifikationen für Otto-, Diesel- und Gasölkraftstoffe und die Einführung eines Systems zur Überwachung und Verringerung der Treibhausgasemissionen sowie zur Änderung der Richtlinie 1999/32/EG des Rates im Hinblick auf die Spezifikationen für von Binnenschiffen gebrauchte Kraftstoffe (ABl. L 140 vom 5.6.2009, S. 88).</p> <p><b>Richtlinie 97/68/EG</b> des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. Dezember 1997 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über Maßnahmen zur Bekämpfung der Emission von gasförmigen Schadstoffen und luftverunreinigenden Partikeln aus Verbrennungsmotoren für mobile Maschinen und Geräte (ABl. L 59 vom 27.2.1998, S. 1).</p> <p><b>Richtlinie 2004/26/EG</b> des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. April 2004 zur Änderung der Richtlinie 97/68/EG zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über Maßnahmen zur Bekämpfung der Emission von gasförmigen Schadstoffen und luftverunreinigenden Partikeln aus Verbrennungsmotoren für mobile Maschinen und Geräte (<i>hiermit werden Motoren für Binnenschiffe in den Geltungsbereich mit einbezogen</i>) (ABl. L 146 vom 30.4.2004, S. 1).</p> <p><b>Verordnung (EU) 2016/1628</b> des Europäischen Parlaments und des Rates vom 14. September 2016 über die Anforderungen in Bezug auf die Emissionsgrenzwerte für gasförmige Schadstoffe und luftverunreinigende Partikel und die Typgenehmigung für Verbrennungsmotoren für nicht für den Straßenverkehr bestimmte mobile Maschinen und Geräte, zur Änderung der Verordnungen (EU) Nr. 1024/2012 und (EU) Nr. 167/2013 und zur Änderung und Aufhebung der Richtlinie 97/68/EG (ABl. L 252 vom 16.9.2016, S. 53).</p>
<p><b><u>See- und Binnenschiffsverkehr</u></b></p>	<p><b>Verordnung (EU) Nr. 1177/2010</b> des Europäischen Parlaments und des Rates vom 24. November 2010 über die Fahrgastrechte im See- und Binnenschiffsverkehr und zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 2006/2004 (ABl. L 334 vom 17.12.2010, S. 1).</p>

## ANHANG I.6

### ANWENDBARE UMWELTBESTIMMUNGEN FÜR DEN VERKEHRSSSEKTOR

Die „anwendbaren Bestimmungen“ der nachstehenden Rechtsakte der Europäischen Union sind gemäß dem Vertrag und Anhang II über die horizontalen Anpassungen anzuwenden, sofern im vorliegenden Anhang oder in den Protokollen I bis VI nichts anderes bestimmt ist. Gegebenenfalls sind im Folgenden bestimmte Anpassungen für die einzelnen Rechtsakte aufgeführt. Die nachstehend aufgeführten Rechtsakte der Europäischen Union beziehen sich jeweils auf die zuletzt geänderte Fassung.

<b>Regelungsbereich</b>	<b>Rechtsvorschriften</b>
<b><u>Verträglichkeitsprüfungen</u></b>	<p><b>Richtlinie 2011/92/EU</b> des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. Dezember 2011 über die Umweltverträglichkeitsprüfung bei bestimmten öffentlichen und privaten Projekten (ABl. L 26 vom 28.1.2012, S. 1).</p> <p>und <b>ESPOO-Konvention</b>.</p> <p><i>„Für alle in den Geltungsbereich des Vertrags fallende Projekte wird eine den EU-Standards entsprechende Umweltverträglichkeitsprüfung vorgenommen. Darüber hinaus sollten grenzüberschreitende Aspekte gemäß den Bestimmungen der Espoo-Konvention behandelt werden.“</i></p> <p><b>Richtlinie 2001/42/EG</b> des Europäischen Parlaments und des Rates vom 27. Juni 2001 über die Prüfung der Umweltauswirkungen bestimmter Pläne und Programme (ABl. L 197 vom 21.7.2001, S. 30).</p> <p><b>SUP-Protokoll zur ESPOO-Konvention</b>.</p> <p><i>„Für alle Pläne und Programme im Verkehrsbereich wird gegebenenfalls eine Umweltverträglichkeitsprüfung der in der SUP-Richtlinie vorgesehenen Art vorgenommen. Darüber hinaus sollten grenzüberschreitende Aspekte gemäß den Bestimmungen des SUP-Protokolls zur Espoo-Konvention behandelt werden.“</i></p>
<b><u>Erhaltung</u></b>	<p><b>Richtlinie 92/43/EWG des Rates</b> vom 21. Mai 1992 zur Erhaltung der natürlichen Lebensräume sowie der wildlebenden Tiere und Pflanzen (ABl. L 206 vom 22.7.1992, S. 7).</p> <p><i>„Wenn Auswirkungen eines Projekts auf naturschutzrelevante Gebiete wahrscheinlich sind, ist eine Verträglichkeitsprüfung durchzuführen, wie sie in Artikel 6 der Habitat-Richtlinie vorgesehen ist.“</i></p>
<b><u>Kraftstoffe</u></b>	<p><b>Richtlinie 98/70/EG</b> des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. Oktober 1998 über die Qualität von Otto- und Dieselmotoren und zur Änderung der Richtlinie 93/12/EWG des</p>



	<p>Rates (ABl. L 350 vom 28.12.1998, S. 58).</p> <p><b>Richtlinie (EU) 2016/802</b> des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Mai 2016 über eine Verringerung des Schwefelgehalts bestimmter flüssiger Kraft- oder Brennstoffe (ABl. L 132 vom 21.5.2016, S. 58).</p>
<p><b><u>Wasserpolitik</u></b></p>	<p><b>Richtlinie 2000/60/EG</b> des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2000 zur Schaffung eines Ordnungsrahmens für Maßnahmen der Gemeinschaft im Bereich der Wasserpolitik (ABl. L 327 vom 22.12.2000, S. 1).</p> <p><i>„Alle die Schifffahrt betreffenden Verkehrsprojekte, die in den Geltungsbereich des Vertrags fallen, sollten gemäß Artikel 4 Absatz 7 der Wasserrahmenrichtlinie entwickelt und durchgeführt werden.“</i></p> <p><i>Alle die Schifffahrt betreffenden Verkehrsprojekte, die in den Geltungsbereich des Vertrags fallen, sollten, soweit anwendbar, in Einklang mit dem von der Internationalen Kommission zum Schutz der Donau (IKSD), der Donaukommission und der Save-Kommission gebilligten Gemeinsamen Standpunkt zur Binnenschifffahrt und zur ökologischen Nachhaltigkeit im Donaueinzugsgebiet durchgeführt werden.</i></p>

**ANHANG I.7**  
**ANWENDBARE BESTIMMUNGEN FÜR DIE AUFTRAGSVERGABE IM**  
**VERKEHRSSSEKTOR**

<p>Die „anwendbaren Bestimmungen“ der nachstehenden Rechtsakte der Europäischen Union sind gemäß dem Vertrag und Anhang II über die horizontalen Anpassungen anzuwenden, sofern im vorliegenden Anhang oder in den Protokollen I bis VI nichts anderes bestimmt ist. Gegebenenfalls sind im Folgenden bestimmte Anpassungen für die einzelnen Rechtsakte aufgeführt. Die nachstehend aufgeführten Rechtsakte der Europäischen Union beziehen sich jeweils auf die zuletzt geänderte Fassung.</p>	
<b>Regelungsbereich</b>	<b>Rechtsvorschriften</b>
<b><u>Nachprüfungsverfahren</u></b>	<p><b>Richtlinie 89/665/EWG des Rates</b> vom 21. Dezember 1989 zur Koordinierung der Rechts- und Verwaltungsvorschriften für die Anwendung der Nachprüfungsverfahren im Rahmen der Vergabe öffentlicher Liefer- und Bauaufträge (ABl. L 395 vom 30.12.1989, S. 33).</p> <p><b>Richtlinie 92/13/EWG des Rates</b> vom 25. Februar 1992 zur Koordinierung der Rechts- und Verwaltungsvorschriften für die Anwendung der Gemeinschaftsvorschriften über die Auftragsvergabe durch Auftraggeber im Bereich der Wasser-, Energie- und Verkehrsversorgung sowie im Telekommunikationssektor (ABl. L 76 vom 23.3.1992, S. 14).</p>
<b><u>Vergabeverfahren</u></b>	<p><b>Richtlinie 2014/23/EU</b> des Europäischen Parlaments und des Rates vom 26. Februar 2014 über die Konzessionsvergabe (ABl. L 94 vom 28.3.2014, S. 1).</p> <p><b>Richtlinie 2014/24/EU</b> des Europäischen Parlaments und des Rates vom 26. Februar 2014 über die öffentliche Auftragsvergabe und zur Aufhebung der Richtlinie 2004/18/EG (ABl. L 94 vom 28.3.2014, S. 65).</p> <p><b>Richtlinie 2014/25/EU</b> des Europäischen Parlaments und des Rates vom 26. Februar 2014 über die Vergabe von Aufträgen durch Auftraggeber im Bereich der Wasser-, Energie- und Verkehrsversorgung sowie der Postdienste und zur Aufhebung der Richtlinie 2004/17/EG (ABl. L 94 vom 28.3.2014, S. 243).</p> <p><b>Durchführungsverordnung (EU) 2015/1986 der Kommission</b> vom 11. November 2015 zur Einführung von Standardformularen für die Veröffentlichung von Vergabebekanntmachungen für öffentliche Aufträge und zur Aufhebung der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 842/2011 (ABl. L 296 vom 12.11.2015, S. 1).</p>
<b><u>Öffentliche Dienste</u></b>	<p><b>Verordnung (EG) Nr. 1370/2007</b> des Europäischen Parlaments und</p>

	des Rates vom 23. Oktober 2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße und zur Aufhebung der Verordnungen (EWG) Nr. 1191/69 und (EWG) Nr. 1107/70 des Rates (ABl. L 315 vom 3.12.2007, S. 1).
--	--

---

## ANHANG II

### **Horizontale Anpassungen und bestimmte Verfahrensregeln**

Die Bestimmungen der in Anhang I aufgeführten Rechtsakte gelten gemäß dem Vertrag und den Nummern 1 bis 3 dieses Anhangs, sofern in Anhang I nichts anderes bestimmt ist. Bestimmte für einzelne Rechtsvorschriften erforderliche Anpassungen sind in Anhang I aufgeführt.

Dieser Vertrag wird entsprechend den Verfahrensregeln der Nummern 4 und 6 dieses Anhangs angewendet.

#### **1. EINLEITENDER TEIL DER RECHTSVORSCHRIFTEN**

Die Präambeln der angegebenen Rechtsakte werden für die Zwecke dieses Vertrags nicht angepasst. Sie sind in dem Umfang von Belang, der für die ordnungsgemäße Auslegung und Durchführung der in den Rechtsakten enthaltenen Bestimmungen im Rahmen dieses Vertrags erforderlich ist.

#### **2. BESONDERE TERMINOLOGIE DER RECHTSAKTE**

Die folgenden Ausdrücke, die in den in Anhang I genannten Rechtsakten verwendet werden, sind wie folgt zu verstehen:

- a) die Ausdrücke „Europäische Gemeinschaft“, „Gemeinschaft“, „Europäische Union“ und „Union“ als Bezugnahmen auf das „Gebiet der Verkehrsgemeinschaft“;
- b) die Ausdrücke „Gemeinschaftsrecht“, „gemeinschaftliche Rechtsvorschriften“, „Gemeinschaftsinstrumente“, „Unionsrecht“, „Rechtsvorschriften der Union“, „Instrumente der Union“ und „Vertrag“, wenn damit der Vertrag über die Europäische Union oder der Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union gemeint ist, als Bezugnahmen auf den „Vertrag über die Verkehrsgemeinschaft“;
- c) der Ausdruck „Eisenbahninfrastruktur“ als Bezugnahme auf die „Eisenbahninfrastruktur im Gebiet der Verkehrsgemeinschaft“;
- d) der Ausdruck „Straßeninfrastruktur“ als Bezugnahme auf die „Straßeninfrastruktur im Gebiet der Verkehrsgemeinschaft“;

- e) der Ausdruck „Flughafeninfrastruktur“ als Bezugnahme auf die „Flughafeninfrastruktur im Gebiet der Verkehrsgemeinschaft“;
- f) der Ausdruck „Binnenschifffahrtsinfrastruktur“ als Bezugnahme auf die „Binnenschifffahrtsinfrastruktur im Gebiet der Verkehrsgemeinschaft“;
- g) der Ausdruck „Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften“ oder „Amtsblatt der Europäischen Union“ als Bezugnahme auf die „Amtsblätter der Vertragsparteien“.

### **3. BEZUGNAHMEN AUF MITGLIEDSTAATEN**

Unbeschadet der Nummer 4 dieses Anhangs sind Bezugnahmen auf „Mitgliedstaat(en)“ in den in Anhang I aufgeführten Rechtsakten so zu verstehen, dass sie außer den EU-Mitgliedstaaten auch die südosteuropäischen Parteien umfassen.

### **4. BESTIMMUNGEN ZU AUSSCHÜSSEN DER EUROPÄISCHEN UNION UND KONSULTATION DER SÜDOSTEUROPÄISCHEN PARTEIEN**

Sachverständige der südosteuropäischen Parteien werden von der Europäischen Kommission konsultiert und erhalten die Möglichkeit zur Stellungnahme, wann immer die in Anhang I angegebenen Rechtsakte die Konsultation von Ausschüssen der Europäischen Union durch die Europäische Kommission und die Möglichkeit zur Stellungnahme vorsehen.

Jede Konsultation umfasst eine Sitzung unter Vorsitz der Europäischen Kommission und findet im Rahmen des regionalen Lenkungsausschusses auf Einladung der Europäischen Kommission vor der Konsultation des einschlägigen Ausschusses der Europäischen Union statt. Die Europäische Kommission übermittelt jeder südosteuropäischen Partei alle nötigen Informationen mindestens zwei Wochen vor der Sitzung, sofern nicht besondere Umstände eine kürzere Einberufungsfrist erfordern.

Die südosteuropäischen Parteien werden aufgefordert, ihre Stellungnahmen der Europäischen Kommission zu übermitteln. Die Europäische Kommission berücksichtigt die Stellungnahmen der südosteuropäischen Parteien gebührend.

Die obigen Bestimmungen gelten nicht für die Anwendung der Wettbewerbsvorschriften dieses Vertrags, die den besonderen Konsultationsverfahren nach Anhang III unterliegen.

## **5. ZUSAMMENARBEIT UND INFORMATIONSAUSTAUSCH**

Um die Ausübung der einschlägigen Befugnisse der zuständigen Behörden der Vertragsparteien zu erleichtern, tauschen die zuständigen Behörden auf Antrag untereinander alle Informationen aus, die für die ordnungsgemäße Durchführung dieses Vertrags erforderlich sind.

## **6. SPRACHEN**

Die Vertragsparteien sind berechtigt, in den im Rahmen dieses Vertrags durchgeführten Verfahren unbeschadet des Anhangs IV jede Amtssprache der Organe der Europäischen Union oder einer anderen Vertragspartei zu verwenden. Die Vertragsparteien sind sich jedoch bewusst, dass die Verwendung des Englischen diese Verfahren vereinfacht. Wird in einem amtlichen Dokument eine Sprache verwendet, die keine Amtssprache der Organe der Europäischen Union ist, wird gleichzeitig eine Übersetzung in eine Amtssprache der Organe der Europäischen Union vorgelegt, wobei dem vorstehenden Satz Rechnung getragen wird. Beabsichtigt eine Vertragspartei, in einem mündlichen Verfahren eine Sprache zu verwenden, die keine Amtssprache der Organe der Europäischen Union ist, so gewährleistet diese Vertragspartei die simultane Verdolmetschung in das Englische.

## ANHANG III

### **Regeln für den Wettbewerb und staatliche Beihilfen gemäß Artikel 17 des Hauptvertrags**

#### Artikel 1

##### Staatliche Monopole

Eine südosteuropäische Partei passt etwaige staatliche Monopole kommerzieller Art schrittweise so an, dass spätestens bei Ablauf der zweiten Übergangsfrist gemäß dem Protokoll zu diesem Vertrag, in dem die Übergangsmaßnahmen bezüglich der betreffenden südosteuropäischen Vertragspartei festgelegt sind, keine Diskriminierung zwischen Staatsangehörigen der Vertragsparteien hinsichtlich der Bedingungen erfolgt, unter denen Güter beschafft und vermarktet werden. Der regionale Lenkungsausschuss wird über die zur Erreichung dieses Ziels angenommenen Maßnahmen unterrichtet.

#### Artikel 2

##### Angleichung der Rechtsvorschriften für den Wettbewerb und staatliche Beihilfen

1. Die Vertragsparteien erkennen die Bedeutung an, die der Angleichung der geltenden Rechtsvorschriften der südosteuropäischen Parteien für den Wettbewerb und staatliche Beihilfen an die Rechtsvorschriften der Europäischen Union zukommt. Die südosteuropäischen Parteien bemühen darum, dass ihre geltenden und künftigen Rechtsvorschriften für den Wettbewerb und staatliche Beihilfen schrittweise mit dem Besitzstand in Einklang gebracht werden.
2. Diese Angleichung beginnt mit Inkrafttreten dieses Vertrags und wird schrittweise bis zum Ablauf der zweiten Übergangsfrist gemäß dem Protokoll zu diesem Vertrag, in dem Übergangsmaßnahmen bezüglich der betreffenden südosteuropäischen Partei festgelegt sind, auf alle Teile der in diesem Anhang aufgeführten Rechtsvorschriften der Europäischen Union für den Wettbewerb und staatliche Beihilfen ausgedehnt. Die südosteuropäische Partei legt in Vereinbarungen mit der Europäischen Kommission auch die Modalitäten für die Überwachung der Angleichung der Rechtsvorschriften und der zur Durchsetzung der Rechtsvorschriften zu ergreifenden Maßnahmen fest.

## Artikel 3

### Regeln für den Wettbewerb und sonstige wirtschaftliche Bestimmungen

1. Soweit sie geeignet sind, den Handel zwischen zwei oder mehr Vertragsparteien zu beeinträchtigen, sind folgende Praktiken mit dem ordnungsgemäßen Funktionieren dieses Vertrags unvereinbar:
  - i) alle Vereinbarungen zwischen Unternehmen, Beschlüsse von Unternehmensvereinigungen und aufeinander abgestimmte Verhaltensweisen, die eine Verhinderung, Einschränkung oder Verfälschung des Wettbewerbs bezwecken oder bewirken;
  - ii) die missbräuchliche Ausnutzung einer beherrschenden Stellung im Gebiet der Vertragsparteien oder auf einem wesentlichen Teil desselben durch ein oder mehrere Unternehmen;
  - iii) jede staatliche Beihilfe, die durch die Begünstigung bestimmter Unternehmen oder bestimmter Waren den Wettbewerb verfälscht oder zu verfälschen droht.
2. Praktiken, die diesem Artikel zuwiderlaufen, werden auf der Grundlage von Kriterien bewertet, die sich aus der Anwendung der in der Europäischen Union geltenden Wettbewerbsvorschriften ergeben, insbesondere aus den Artikeln 93, 101, 102, 106, 107 und 108 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union und aus Auslegungsinstrumenten, die von den Organen der Europäischen Union erlassen wurden.
3. Jede südosteuropäische Partei stellt sicher, dass einer unabhängig arbeitenden öffentlichen Stelle die Befugnisse übertragen werden, die für die uneingeschränkte Anwendung von Absatz 1 Ziffern i und ii auf private und öffentliche Unternehmen und Unternehmen, denen besondere Rechte gewährt worden sind, erforderlich sind.
4. Jede südosteuropäische Partei benennt oder errichtet eine unabhängig arbeitende Behörde, der die Befugnisse übertragen werden, die für die uneingeschränkte Anwendung von Absatz 1 Ziffer iii erforderlich sind. Diese Behörde muss unter anderem befugt sein, staatliche Beihilferegulungen und individuelle Beihilfen gemäß Absatz 2 zu genehmigen sowie die Rückforderung rechtswidrig gewährter staatlicher Beihilfen anzuordnen.



5. Jede Vertragspartei sorgt für Transparenz im Bereich der staatlichen Beihilfen, indem sie u. a. den anderen Vertragsparteien einen regelmäßigen Jahresbericht oder einen gleichwertigen Bericht vorlegt, der in Methodik und Aufbau dem Beihilfebericht der Europäischen Union entspricht. Jede Vertragspartei erteilt auf Verlangen einer anderen Vertragspartei Auskunft über bestimmte Einzelfälle öffentlicher Beihilfen.
6. Jede südosteuropäische Partei erstellt ein vollständiges Verzeichnis der Beihilferegelungen, die vor Errichtung der in Absatz 4 genannten Behörde eingeführt wurden, und passt diese Beihilferegelungen an die in Absatz 2 genannten Kriterien an.
7.
  - a) Für die Zwecke der Anwendung von Absatz 1 Ziffer iii erkennen die Vertragsparteien an, dass während der Fristen gemäß dem Protokoll zu diesem Vertrag, in dem die Übergangsmaßnahmen hinsichtlich einer südosteuropäischen Partei festgelegt sind, jede von dieser südosteuropäischen Partei gewährte öffentliche Beihilfe unter Berücksichtigung der Tatsache bewertet wird, dass die betreffende südosteuropäische Partei als Gebiet betrachtet wird, das mit den Gebieten der Europäischen Union, in denen die Lebenshaltung außergewöhnlich niedrig ist oder eine erhebliche Unterbeschäftigung herrscht und auf die in Artikel 107 Absatz 3 Buchstabe a des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union Bezug genommen wird, gleichgestellt ist.
  - b) Zum Ende der ersten Frist gemäß dem Protokoll zu diesem Vertrag, in dem die Übergangsmaßnahmen bezüglich einer südosteuropäischen Partei festgelegt sind, legt diese Partei der Europäischen Kommission auf NUTS-II-Ebene harmonisierte Zahlen zum Bruttoinlandsprodukt pro Kopf vor. Die in Absatz 4 genannte Behörde und die Europäische Kommission bewerten daraufhin gemeinsam die Förderungswürdigkeit der Regionen der betreffenden südosteuropäischen Partei sowie die entsprechende Höchstintensität der Beihilfen und erstellen anhand der einschlägigen Leitlinien der Europäischen Union eine Fördergebietskarte.
8. Ist eine Vertragspartei der Auffassung, dass bestimmte Praktiken mit Absatz 1 unvereinbar sind, so kann sie nach Konsultation im regionalen Lenkungsausschuss oder dreißig Arbeitstage nach dem Ersuchen um derartige Konsultationen geeignete Maßnahmen ergreifen.
9. Die Vertragsparteien tauschen unter Beachtung der Beschränkungen zur Wahrung des Berufs- und Geschäftsgeheimnisses untereinander Informationen aus.

## ANHANG IV

### **Anrufung des Gerichtshofs der Europäischen Union**

#### 1. Allgemeine Grundsätze für die Anwendung von Artikel 19 des Vertrags

1. Für Vorabentscheidungsersuchen eines Gerichts einer südosteuropäischen Partei nach Artikel 19 des Vertrags gelten, soweit angemessen, die Bestimmungen der Satzung des Gerichtshofs der Europäischen Union, im Folgenden der „Gerichtshof“, und seiner Verfahrensordnung bezüglich Vorlagen zur Vorabentscheidung.
2. In solchen Fällen haben die südosteuropäischen Parteien im Rahmen dieses Vertrags dieselben Rechte zur Abgabe von Stellungnahmen an den Gerichtshof wie die EU-Mitgliedstaaten.

#### 2. Umfang und Modalitäten der Verfahren nach Artikel 19 des Vertrags

1. Erlässt eine südosteuropäische Partei gemäß Artikel 19 Absatz 2 eine Entscheidung darüber, in welchem Umfang und auf welche Weise der Gerichtshof angerufen werden kann, so ist in dieser Entscheidung festzulegen, dass entweder
  - a) jedes Gericht der südosteuropäischen Partei, dessen Entscheidungen nicht mehr mit Rechtsmitteln des innerstaatlichen Rechts angefochten werden können, den Gerichtshof um eine Vorabentscheidung zu einer Frage in der ihm vorgelegten Rechtssache betreffend die Geltung oder Auslegung dieses Vertrags oder einer der in Artikel 19 genannten Bestimmungen ersuchen muss, wenn das Gericht eine Entscheidung in der Frage für den Erlass seines Urteils für erforderlich hält, oder
  - b) jedes Gericht dieser südosteuropäischen Partei den Gerichtshof um eine Vorabentscheidung zu einer Frage in der ihm vorgelegten Rechtssache betreffend die Geltung oder Auslegung dieses Vertrags oder einer der in Artikel 19 genannten Bestimmungen ersuchen kann, wenn das Gericht eine Entscheidung in der Frage für den Erlass seines Urteils für erforderlich hält.

2. Die Modalitäten der Anwendung von Artikel 19 beruhen auf den Grundsätzen, die in den Rechtsvorschriften für den Gerichtshof, einschließlich der einschlägigen Bestimmungen des Vertrags über die Europäische Union und des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union, der Satzung und der Verfahrensordnung des Gerichtshofs, sowie in dessen Rechtsprechung festgelegt sind. Falls die südosteuropäische Partei eine Entscheidung zu den Modalitäten der Anwendung dieser Bestimmung erlässt, berücksichtigt sie auch die Empfehlungen des Gerichtshofs an die nationalen Gerichte bezüglich der Vorlage von Vorabentscheidungsersuchen.

### 3. Dem Gerichtshof nach Artikel 37 Absatz 3 des Vertrags vorgelegte Streitigkeiten

Für Streitigkeiten, die dem Gerichtshof nach Artikel 37 Absatz 3 des Vertrags vorgelegt werden, gelten, soweit angemessen, die Bestimmungen der Satzung des Gerichtshofs der Europäischen Union und seiner Verfahrensordnung bezüglich Streitigkeiten, die ihm nach Artikel 273 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union vorgelegt werden.

### 4. Sprachenregelung bei Vorlagen an den Gerichtshof

Die südosteuropäischen Parteien sind berechtigt, in den im Rahmen dieses Vertrags durchgeführten Verfahren vor dem Gerichtshof jede Amtssprache der Organe der Europäischen Union oder einer südosteuropäischen Partei zu verwenden. Amtliche Dokumente, die nicht in einer Amtssprache der Organe der Europäischen Union abgefasst sind, sind gleichzeitig in französischer Übersetzung vorzulegen. Beabsichtigt eine südosteuropäische Partei, in einem mündlichen Verfahren eine Sprache zu verwenden, die keine Amtssprache der Organe der Europäischen Union ist, gewährleistet die südosteuropäische Partei die simultane Verdolmetschung in das Französische.

## ANHANG V

### BEITRAG ZUM HAUSHALT DER VERKEHRSGEMEINSCHAFT

Vertragsparteien	Beitrag in Prozent
Europäische Union	80,00
Republik Albanien	3,20
Bosnien und Herzegowina	3,55
Ehemalige jugoslawische Republik Mazedonien	2,88
das Kosovo	2,57
Montenegro	2,38
Republik Serbien	5,42

Auf der nächsten Regionalkonferenz soll der Vorschlag diskutiert werden, den Beitrag in zwei Teile wie folgt aufzuschlüsseln: 80 % für die Europäische Union und 20 % für die sechs südosteuropäischen Partner.

Die auf die sechs südosteuropäischen Partner entfallenden 20 % werden ihrerseits wie folgt aufgeteilt: Jeder Partner leistet einen Haushaltsbeitrag von 2 %. Die übrigen 8 % werden auf die sechs südosteuropäischen Partner entsprechend dem Anteil ihres jeweiligen Bruttoinlandsprodukts (BIP) am Gesamt-BIP der südosteuropäischen Parteien aufgeteilt.

---

## **PROTOKOLL I**

### **ÜBERGANGSVEREINBARUNGEN ZWISCHEN DER EUROPÄISCHEN UNION UND DER REPUBLIK ALBANIEN**

#### **I. Bedingungen für den Übergang im Schienenverkehr**

##### Artikel 1

1. Die erste Übergangsfrist erstreckt sich vom Inkrafttreten dieses Vertrags bis zu dem Zeitpunkt, zu dem gemäß einer Bewertung, die von der Europäischen Kommission nach dem in Artikel 40 des Hauptvertrags genannten Verfahren durchgeführt wird, alle in Artikel 2 Absatz 1 dieses Protokolls genannten Bedingungen von der Republik Albanien, im Folgenden „Albanien“, erfüllt werden.
2. Die zweite Übergangsfrist erstreckt sich vom Ende der ersten Übergangsfrist bis zu dem Zeitpunkt, zu dem gemäß einer Bewertung, die von der Europäischen Kommission nach dem in Artikel 40 des Hauptvertrags genannten Verfahren durchgeführt wird, alle in Artikel 2 Absatz 2 dieses Protokolls genannten Bedingungen von Albanien erfüllt werden.
3. Am Ende der ersten Übergangsfrist kann Albanien die Europäische Kommission um eine Bewertung der Fortschritte nach Artikel 40 des Hauptvertrags ersuchen, um unmittelbar zu einer Integration der Märkte gemäß Artikel 11 des Hauptvertrags überzugehen.

##### Artikel 2

1. Zum Ende der ersten Übergangsfrist muss Albanien
  - i) alle der in Anhang I aufgeführten Rechtsvorschriften für den Eisenbahnverkehr umgesetzt haben;
  - ii) bei der Umsetzung der Regeln für den Wettbewerb und staatliche Beihilfen, die in einer Übereinkunft nach Artikel 17 des Hauptvertrags oder nach Anhang III festgelegt sind, ausreichende Fortschritte vorzuweisen haben.
2. Zum Ende der zweiten Übergangsfrist wendet Albanien diesen Vertrag einschließlich aller Rechtsvorschriften für den Eisenbahnverkehr und Regeln für den Wettbewerb und staatliche Beihilfen, auf die in Absatz 1 Bezug genommen wird, an.

## Artikel 3

1. Unbeschadet des Artikels 1 Absatz 1 des Hauptvertrags
  - i) erhalten in Albanien zugelassene Eisenbahnunternehmen während der ersten Übergangsfrist Zugang zur Eisenbahninfrastruktur in Albanien;
  - ii) dürfen in Albanien zugelassene Eisenbahnunternehmen während der zweiten Übergangsfrist die Verkehrsrechte, die in den in Anhang I aufgeführten Rechtsvorschriften für den Eisenbahnverkehr vorgesehen sind, auf der Eisenbahninfrastruktur jeder anderen südosteuropäischen Partei ausüben.

## **II. Bedingungen für den Übergang im Seeverkehr**

### Artikel 1

1. Die erste Übergangsfrist erstreckt sich vom Inkrafttreten dieses Vertrags bis zu dem Zeitpunkt, zu dem gemäß einer Bewertung, die von der Europäischen Kommission nach dem in Artikel 40 des Hauptvertrags genannten Verfahren durchgeführt wird, alle in Artikel 2 Absatz 1 dieses Protokolls genannten Bedingungen von Albanien erfüllt werden.
2. Die zweite Übergangsfrist erstreckt sich vom Ende der ersten Übergangsfrist bis zu dem Zeitpunkt, zu dem gemäß einer Bewertung, die von der Europäischen Kommission nach dem in Artikel 40 des Hauptvertrags genannten Verfahren durchgeführt wird, alle in Artikel 2 Absatz 2 dieses Protokolls genannten Bedingungen von Albanien erfüllt werden.

### Artikel 2

1. Zum Ende der ersten Übergangsfrist
  - i) muss Albanien alle in Anhang I aufgeführten Rechtsvorschriften für den Seeverkehr mit Ausnahme der Verordnung (EWG) Nr. 3577/92 umgesetzt haben;
  - ii) haben albanische Staatsangehörige und in Albanien niedergelassene Schifffahrtsunternehmen das Recht, Personen oder Güter auf dem Seeweg zwischen jedem Hafen eines Mitgliedstaats und jedem Hafen oder jeder Offshore-Anlage eines

anderen Mitgliedstaats oder eines Landes, das nicht Mitglied der Europäischen Union ist, zu befördern. Dasselbe gilt auch für albanische Staatsangehörige, die außerhalb Albaniens ansässig sind, und für Schifffahrtsunternehmen mit Sitz außerhalb Albaniens, die von albanischen Staatsangehörigen kontrolliert werden, sofern ihre Schiffe in Albanien nach den dort geltenden Rechtsvorschriften registriert sind.

Im Gegenzug haben EU-Schiffseigner das Recht, Personen oder Güter auf dem Seeweg zwischen jedem Hafen oder jeder Offshore-Anlage eines EU-Mitgliedstaats und Albanien sowie jedem Hafen oder jeder Offshore-Anlage eines Landes, das nicht Mitglied der Europäischen Union ist, und Albanien zu befördern. Dasselbe gilt auch für Staatsangehörige von EU-Mitgliedstaaten, die außerhalb der Europäischen Union ansässig sind, und für Schifffahrtsunternehmen mit Sitz außerhalb der Europäischen Union, die von Staatsangehörigen eines EU-Mitgliedstaats kontrolliert werden, sofern ihre Schiffe in dem betreffenden EU-Mitgliedstaat nach den dort geltenden Rechtsvorschriften registriert sind.

## 2. Zum Ende der zweiten Übergangsfrist

- i) wendet Albanien diesen Vertrag einschließlich aller in Anhang I aufgeführten Rechtsvorschriften an;
- ii) wird EU-Schiffseignern, die in einem EU-Mitgliedstaat oder in Albanien registrierte und unter der Flagge dieses Mitgliedstaats oder Albaniens fahrende Schiffe betreiben, die Freiheit gewährt, innerhalb Albaniens Seeverkehrsdienstleistungen unter den in der Verordnung (EWG) Nr. 3577/92 festgelegten Bedingungen zu erbringen.

Im Gegenzug wird albanischen Schiffseignern, die in einem EU-Mitgliedstaat oder in Albanien registrierte und unter der Flagge dieses Mitgliedstaats oder Albaniens fahrende Schiffe betreiben, die Freiheit gewährt, innerhalb aller EU-Mitgliedstaaten Seeverkehrsdienstleistungen unter den in der Verordnung (EWG) Nr. 3577/92 festgelegten Bedingungen zu erbringen.

### **III. Bedingungen für den Übergang im Binnenschiffsverkehr**

#### Artikel 1

1. Die Übergangsfrist erstreckt sich vom Inkrafttreten dieses Vertrags bis zu dem Zeitpunkt, zu dem gemäß einer Bewertung, die von der Europäischen Kommission nach dem in Artikel 40 des Hauptvertrags genannten Verfahren durchgeführt wird, alle in Artikel 2 dieses Protokolls genannten Bedingungen von Albanien erfüllt werden.

## Artikel 2

1. Zum Ende der Übergangsfrist
  - i) wendet Albanien diesen Vertrag einschließlich aller in Anhang I aufgeführten Rechtsvorschriften an;
  - ii) hat Albanien das Recht, Personen oder Güter auf Binnenwasserstraßen zwischen jedem Hafen eines Mitgliedstaats und jedem Hafen oder jeder Offshore-Anlage eines anderen Mitgliedstaats zu befördern.



## **PROTOKOLL II**

### **ÜBERGANGSVEREINBARUNGEN ZWISCHEN DER EUROPÄISCHEN UNION UND BOSNIEN UND HERZEGOWINA**

#### **I. Bedingungen für den Übergang im Schienenverkehr**

##### Artikel 1

1. Die erste Übergangsfrist erstreckt sich vom Inkrafttreten dieses Vertrags bis zu dem Zeitpunkt, zu dem gemäß einer Bewertung, die von der Europäischen Kommission nach dem in Artikel 40 des Hauptvertrags genannten Verfahren durchgeführt wird, alle in Artikel 2 Absatz 1 dieses Protokolls genannten Bedingungen von Bosnien und Herzegowina erfüllt werden.
2. Die zweite Übergangsfrist erstreckt sich vom Ende der ersten Übergangsfrist bis zu dem Zeitpunkt, zu dem gemäß einer Bewertung, die von der Europäischen Kommission nach dem in Artikel 40 des Hauptvertrags genannten Verfahren durchgeführt wird, alle in Artikel 2 Absatz 2 dieses Protokolls genannten Bedingungen von Bosnien und Herzegowina erfüllt werden.
3. Am Ende der ersten Übergangsfrist kann Bosnien und Herzegowina die Europäische Kommission um eine Bewertung der Fortschritte nach Artikel 40 des Hauptvertrags ersuchen, um unmittelbar zu einer Integration der Märkte gemäß Artikel 11 des Hauptvertrags überzugehen.

## Artikel 2

1. Zum Ende der ersten Übergangsfrist muss Bosnien und Herzegowina
  - i) alle der in Anhang I aufgeführten Rechtsvorschriften für den Eisenbahnverkehr umgesetzt haben;
  - ii) bei der Umsetzung der Regeln für den Wettbewerb und staatliche Beihilfen, die in einer Übereinkunft nach Artikel 17 des Hauptvertrags oder nach Anhang III festgelegt sind, ausreichende Fortschritte vorzuweisen haben.
2. Zum Ende der zweiten Übergangsfrist wendet Bosnien und Herzegowina diesen Vertrag einschließlich aller Rechtsvorschriften für den Eisenbahnverkehr und Regeln für den Wettbewerb und staatliche Beihilfen, auf die in Absatz 1 Bezug genommen wird, an.

## Artikel 3

1. Unbeschadet des Artikels 1 Absatz 1 des Hauptvertrags
  - i) erhalten in Bosnien und Herzegowina zugelassene Eisenbahnunternehmen während der ersten Übergangsfrist Zugang zur Eisenbahninfrastruktur in Bosnien und Herzegowina;
  - ii) dürfen in Bosnien und Herzegowina zugelassene Eisenbahnunternehmen während der zweiten Übergangsfrist die Verkehrsrechte, die in den in Anhang I aufgeführten Rechtsvorschriften für den Eisenbahnverkehr vorgesehen sind, auf der Eisenbahninfrastruktur jeder anderen südosteuropäischen Partei ausüben.

## **II. Bedingungen für den Übergang im Seeverkehr**

### Artikel 1

1. Die erste Übergangsfrist erstreckt sich vom Inkrafttreten dieses Vertrags bis zu dem Zeitpunkt, zu dem gemäß einer Bewertung, die von der Europäischen Kommission nach dem in Artikel 40 des Hauptvertrags genannten Verfahren durchgeführt wird, alle in Artikel 2 Absatz 1 dieses Protokolls genannten Bedingungen von Bosnien und Herzegowina erfüllt werden.
2. Die zweite Übergangsfrist erstreckt sich vom Ende der ersten Übergangsfrist bis zu dem Zeitpunkt, zu dem gemäß einer Bewertung, die von der Europäischen Kommission nach dem in Artikel 40 des Hauptvertrags genannten Verfahren durchgeführt wird, alle in Artikel 2

Absatz 2 dieses Protokolls genannten Bedingungen von Bosnien und Herzegowina erfüllt werden.

## Artikel 2

### 1. Zum Ende der ersten Übergangsfrist

- i) muss Bosnien und Herzegowina alle in Anhang I aufgeführten Rechtsvorschriften für den Seeverkehr mit Ausnahme der Verordnung (EWG) Nr. 3577/92 umgesetzt haben;
- ii) haben bosnisch-herzegowinische Staatsangehörige und in Bosnien und Herzegowina niedergelassene Schifffahrtsunternehmen das Recht, Personen oder Güter auf dem Seeweg zwischen jedem Hafen eines Mitgliedstaats und jedem Hafen oder jeder Offshore-Anlage eines anderen Mitgliedstaats oder eines Landes, das nicht Mitglied der Europäischen Union ist, zu befördern. Dasselbe gilt auch für bosnisch-herzegowinische Staatsangehörige, die außerhalb Bosniens und Herzegowinas ansässig sind, und für Schifffahrtsunternehmen mit Sitz außerhalb Bosniens und Herzegowinas, die von bosnisch-herzegowinischen Staatsangehörigen kontrolliert werden, sofern ihre Schiffe in Bosnien und Herzegowina nach den dort geltenden Rechtsvorschriften registriert sind.

Im Gegenzug haben EU-Schiffseigner das Recht, Personen oder Güter auf dem Seeweg zwischen jedem Hafen oder jeder Offshore-Anlage eines EU-Mitgliedstaats und Bosnien und Herzegowina sowie jedem Hafen oder jeder Offshore-Anlage eines Landes, das nicht Mitglied der Europäischen Union ist, und Bosnien und Herzegowina zu befördern. Dasselbe gilt auch für Staatsangehörige von EU-Mitgliedstaaten, die außerhalb der Europäischen Union ansässig sind, und für Schifffahrtsunternehmen mit Sitz außerhalb der Europäischen Union, die von Staatsangehörigen eines EU-Mitgliedstaats kontrolliert werden, sofern ihre Schiffe in dem betreffenden EU-Mitgliedstaat nach den dort geltenden Rechtsvorschriften registriert sind.

### 2. Zum Ende der zweiten Übergangsfrist

- i) wendet Bosnien und Herzegowina diesen Vertrag einschließlich aller in Anhang I aufgeführten Rechtsvorschriften an;
- ii) wird EU-Schiffseignern, die in einem EU-Mitgliedstaat oder in Bosnien und Herzegowina registrierte und unter der Flagge dieses Mitgliedstaats oder Bosniens und Herzegowinas fahrende Schiffe betreiben, die Freiheit gewährt, innerhalb Bosniens und

Herzegowinas Seeverkehrsdienstleistungen unter den in der Verordnung (EWG) Nr. 3577/92 festgelegten Bedingungen zu erbringen.

Im Gegenzug wird bosnisch-herzegowinischen Schiffseignern, die in einem EU-Mitgliedstaat oder in Bosnien und Herzegowina registrierte und unter der Flagge dieses Mitgliedstaats oder Bosniens und Herzegowinas fahrende Schiffe betreiben, die Freiheit gewährt, innerhalb aller Mitgliedstaaten Seeverkehrsdienstleistungen unter den in der Verordnung (EWG) Nr. 3577/92 festgelegten Bedingungen zu erbringen.

### **III. Bedingungen für den Übergang im Binnenschiffsverkehr**

#### Artikel 1

1. Die Übergangsfrist erstreckt sich vom Inkrafttreten dieses Vertrags bis zu dem Zeitpunkt, zu dem gemäß einer Bewertung, die von der Europäischen Kommission nach dem in Artikel 40 des Hauptvertrags genannten Verfahren durchgeführt wird, alle in Artikel 2 dieses Protokolls genannten Bedingungen von Bosnien und Herzegowina erfüllt werden.

#### Artikel 2

1. Zum Ende der Übergangsfrist
  - i) wendet Bosnien und Herzegowina diesen Vertrag einschließlich aller in Anhang I aufgeführten Rechtsvorschriften an;
  - ii) hat Bosnien und Herzegowina das Recht, Personen oder Güter auf Binnenwasserstraßen zwischen jedem Hafen eines EU-Mitgliedstaats und jedem Hafen oder jeder Offshore-Anlage eines anderen Mitgliedstaats zu befördern.

## **PROTOKOLL III**

### **ÜBERGANGSVEREINBARUNGEN ZWISCHEN DER EUROPÄISCHEN UNION UND DER EHEMALIGEN JUGOSLAWISCHEN REPUBLIK MAZEDONIEN**

#### **I. Bedingungen für den Übergang im Schienenverkehr**

##### Artikel 1

1. Die erste Übergangsfrist erstreckt sich vom Inkrafttreten dieses Vertrags bis zu dem Zeitpunkt, zu dem gemäß einer Bewertung, die von der Europäischen Kommission nach dem in Artikel 40 des Hauptvertrags genannten Verfahren durchgeführt wird, alle in Artikel 2 Absatz 1 dieses Protokolls genannten Bedingungen von der ehemaligen jugoslawischen Republik Mazedonien erfüllt werden.
2. Die zweite Übergangsfrist erstreckt sich vom Ende der ersten Übergangsfrist bis zu dem Zeitpunkt, zu dem gemäß einer Bewertung, die von der Europäischen Kommission nach dem in Artikel 40 des Hauptvertrags genannten Verfahren durchgeführt wird, alle in Artikel 2 Absatz 2 dieses Protokolls genannten Bedingungen von der ehemaligen jugoslawischen Republik Mazedonien erfüllt werden.
3. Am Ende der ersten Übergangsfrist kann die ehemalige jugoslawische Republik Mazedonien die Europäische Kommission um eine Bewertung der Fortschritte nach Artikel 40 des Hauptvertrags ersuchen, um unmittelbar zu einer Integration der Märkte gemäß Artikel 11 des Hauptvertrags überzugehen.

##### Artikel 2

1. Zum Ende der ersten Übergangsfrist muss die ehemalige jugoslawische Republik Mazedonien
  - i) alle der in Anhang I aufgeführten Rechtsvorschriften für den Eisenbahnverkehr umgesetzt haben;
  - ii) bei der Umsetzung der Regeln für den Wettbewerb und staatliche Beihilfen, die in einer Übereinkunft nach Artikel 17 des Hauptvertrags oder nach Anhang III festgelegt sind, ausreichende Fortschritte vorzuweisen haben.
2. Zum Ende der zweiten Übergangsfrist wendet die ehemalige jugoslawische Republik Mazedonien diesen Vertrag einschließlich aller Rechtsvorschriften für den Eisenbahnverkehr

und Regeln für den Wettbewerb und staatliche Beihilfen, auf die in Absatz 1 Bezug genommen wird, an.

### Artikel 3

1. Unbeschadet des Artikels 1 Absatz 1 des Hauptvertrags
  - i) erhalten in der ehemaligen jugoslawischen Republik Mazedonien zugelassene Eisenbahnunternehmen während der ersten Übergangsfrist Zugang zur Eisenbahninfrastruktur in der ehemaligen jugoslawischen Republik Mazedonien;
  - ii) dürfen in der ehemaligen jugoslawischen Republik Mazedonien zugelassene Eisenbahnunternehmen während der zweiten Übergangsfrist die Verkehrsrechte, die in den in Anhang I aufgeführten Rechtsvorschriften für den Eisenbahnverkehr vorgesehen sind, auf der Eisenbahninfrastruktur jeder anderen südosteuropäischen Partei ausüben.

## **II. Bedingungen für den Übergang im Seeverkehr**

### Artikel 1

1. Die erste Übergangsfrist erstreckt sich vom Inkrafttreten dieses Vertrags bis zu dem Zeitpunkt, zu dem gemäß einer Bewertung, die von der Europäischen Kommission nach dem in Artikel 40 des Hauptvertrags genannten Verfahren durchgeführt wird, alle in Artikel 2 Absatz 1 dieses Protokolls genannten Bedingungen von der ehemaligen jugoslawischen Republik Mazedonien erfüllt werden.
2. Die zweite Übergangsfrist erstreckt sich vom Ende der ersten Übergangsfrist bis zu dem Zeitpunkt, zu dem gemäß einer Bewertung, die von der Europäischen Kommission nach dem in Artikel 40 des Hauptvertrags genannten Verfahren durchgeführt wird, alle in Artikel 2 Absatz 2 dieses Protokolls genannten Bedingungen von der ehemaligen jugoslawischen Republik Mazedonien erfüllt werden.

### Artikel 2

1. Zum Ende der ersten Übergangsfrist

- i) muss die ehemalige jugoslawische Republik Mazedonien alle in Anhang I aufgeführten Rechtsvorschriften für den Seeverkehr mit Ausnahme der Verordnung (EWG) Nr. 3577/92 umgesetzt haben;
- ii) haben Staatsangehörige der ehemaligen jugoslawischen Republik Mazedonien und in der ehemaligen jugoslawischen Republik Mazedonien niedergelassene Schifffahrtsunternehmen das Recht, Personen oder Güter auf dem Seeweg zwischen jedem Hafen eines EU-Mitgliedstaats und jedem Hafen oder jeder Offshore-Anlage eines anderen EU-Mitgliedstaats oder eines Landes, das nicht Mitglied der Europäischen Union ist, zu befördern. Dasselbe gilt auch für Staatsangehörige der ehemaligen jugoslawischen Republik Mazedonien, die außerhalb der ehemaligen jugoslawischen Republik Mazedonien ansässig sind, und für Schifffahrtsunternehmen mit Sitz außerhalb der ehemaligen jugoslawischen Republik Mazedonien, die von Staatsangehörigen der ehemaligen jugoslawischen Republik Mazedonien kontrolliert werden, sofern ihre Schiffe in der ehemaligen jugoslawischen Republik Mazedonien nach den dort geltenden Rechtsvorschriften registriert sind.

Im Gegenzug haben EU-Schiffseigner das Recht, Personen oder Güter auf dem Seeweg zwischen jedem Hafen oder jeder Offshore-Anlage eines EU-Mitgliedstaats und der ehemaligen jugoslawischen Republik Mazedonien sowie jedem Hafen oder jeder Offshore-Anlage eines Landes, das nicht Mitglied der Europäischen Union ist, und der ehemaligen jugoslawischen Republik Mazedonien zu befördern. Dasselbe gilt auch für Staatsangehörige von EU-Mitgliedstaaten, die außerhalb der Europäischen Union ansässig sind, und für Schifffahrtsunternehmen mit Sitz außerhalb der Europäischen Union, die von Staatsangehörigen eines EU-Mitgliedstaats kontrolliert werden, sofern ihre Schiffe in dem betreffenden EU-Mitgliedstaat nach den dort geltenden Rechtsvorschriften registriert sind.

## 2. Zum Ende der zweiten Übergangsfrist

- i) wendet die ehemalige jugoslawische Republik Mazedonien diesen Vertrag einschließlich aller in Anhang I aufgeführten Rechtsvorschriften an;
- ii) wird EU-Schiffseignern, die in einem EU-Mitgliedstaat oder in der ehemaligen jugoslawischen Republik Mazedonien registrierte und unter der Flagge dieses Mitgliedstaats oder der ehemaligen jugoslawischen Republik Mazedonien fahrende Schiffe betreiben, die Freiheit gewährt, innerhalb der ehemaligen jugoslawischen

Republik Mazedonien Seeverkehrsdienstleistungen unter den in der Verordnung (EWG) Nr. 3577/92 festgelegten Bedingungen zu erbringen.

Im Gegenzug wird Schiffseignern aus der ehemaligen jugoslawischen Republik Mazedonien, die in einem EU-Mitgliedstaat oder in der ehemaligen jugoslawischen Republik Mazedonien registrierte und unter der Flagge dieses Mitgliedstaats oder der ehemaligen jugoslawischen Republik Mazedonien fahrende Schiffe betreiben, die Freiheit gewährt, innerhalb aller Mitgliedstaaten Seeverkehrsdienstleistungen unter den in der Verordnung (EWG) Nr. 3577/92 festgelegten Bedingungen zu erbringen.

### **III. Bedingungen für den Übergang im Binnenschiffsverkehr**

#### Artikel 1

1. Die Übergangsfrist erstreckt sich vom Inkrafttreten dieses Vertrags bis zu dem Zeitpunkt, zu dem gemäß einer Bewertung, die von der Europäischen Kommission nach dem in Artikel 40 des Hauptvertrags genannten Verfahren durchgeführt wird, alle in Artikel 2 dieses Protokolls genannten Bedingungen von der ehemaligen jugoslawischen Republik Mazedonien erfüllt werden.

#### Artikel 2

Zum Ende der Übergangsfrist

- i) wendet die ehemalige jugoslawische Republik Mazedonien diesen Vertrag einschließlich aller in Anhang I aufgeführten Rechtsvorschriften an;
- ii) hat die ehemalige jugoslawische Republik Mazedonien das Recht, Personen oder Güter auf Binnenwasserstraßen zwischen jedem Hafen eines EU-Mitgliedstaats und jedem Hafen oder jeder Offshore-Anlage eines anderen Mitgliedstaats zu befördern.



## **PROTOKOLL IV**

# **ÜBERGANGSVEREINBARUNGEN ZWISCHEN DER EUROPÄISCHEN UNION UND DEM KOSOVO**

### **I. Bedingungen für den Übergang im Schienenverkehr**

#### Artikel 1

1. Die erste Übergangsfrist erstreckt sich vom Inkrafttreten dieses Vertrags bis zu dem Zeitpunkt, zu dem gemäß einer Bewertung, die von der Europäischen Kommission nach dem in Artikel 40 des Hauptvertrags genannten Verfahren durchgeführt wird, alle in Artikel 2 Absatz 1 dieses Protokolls genannten Bedingungen vom Kosovo erfüllt werden.
2. Die zweite Übergangsfrist erstreckt sich vom Ende der ersten Übergangsfrist bis zu dem Zeitpunkt, zu dem gemäß einer Bewertung, die von der Europäischen Kommission nach dem in Artikel 40 des Hauptvertrags genannten Verfahren durchgeführt wird, alle in Artikel 2 Absatz 2 dieses Protokolls genannten Bedingungen vom Kosovo erfüllt werden.
3. Am Ende der ersten Übergangsfrist kann das Kosovo die Europäische Kommission um eine Bewertung der Fortschritte nach Artikel 40 des Hauptvertrags ersuchen, um unmittelbar zu einer Integration der Märkte gemäß Artikel 11 des Hauptvertrags überzugehen.

#### Artikel 2

1. Zum Ende der ersten Übergangsfrist hat das Kosovo
  - i) alle der in Anhang I aufgeführten Rechtsvorschriften für den Eisenbahnverkehr umgesetzt haben;
  - ii) bei der Umsetzung der Regeln für den Wettbewerb und staatliche Beihilfen, die in einer Übereinkunft nach Artikel 17 des Hauptvertrags oder nach Anhang III festgelegt sind, ausreichende Fortschritte vorzuweisen haben.

2. Zum Ende der zweiten Übergangsfrist wendet das Kosovo diesen Vertrag einschließlich aller Rechtsvorschriften für den Eisenbahnverkehr und Regeln für den Wettbewerb und staatliche Beihilfen, auf die in Absatz 1 Bezug genommen wird, an.

### Artikel 3

1. Unbeschadet des Artikels 1 Absatz 1 des Hauptvertrags
  - i) erhalten im Kosovo zugelassene Eisenbahnunternehmen während der ersten Übergangsfrist Zugang zur Eisenbahninfrastruktur im Kosovo;
  - ii) dürfen im Kosovo zugelassene Eisenbahnunternehmen während der zweiten Übergangsfrist die Verkehrsrechte, die in den in Anhang I aufgeführten Rechtsvorschriften für den Eisenbahnverkehr vorgesehen sind, auf der Eisenbahninfrastruktur jeder anderen südosteuropäischen Partei ausüben.

## **II. Bedingungen für den Straßenverkehr**

Die Europäische Union und das Kosovo kommen überein, dass unbeschadet des Artikels 61 Absatz 1 des Stabilisierungs- und Assoziierungsabkommens zwischen der Europäischen Union und der Europäischen Atomgemeinschaft einerseits und dem Kosovo andererseits dessen Kapitel III über den Transitverkehr auch nach dem Inkrafttreten des Vertrags zur Gründung der Verkehrsgemeinschaft gültig bleibt.

### III. Bedingungen für den Übergang im Seeverkehr

#### Artikel 1

1. Die erste Übergangsfrist erstreckt sich vom Inkrafttreten dieses Vertrags bis zu dem Zeitpunkt, zu dem gemäß einer Bewertung, die von der Europäischen Kommission nach dem in Artikel 40 des Hauptvertrags genannten Verfahren durchgeführt wird, alle in Artikel 2 Absatz 1 dieses Protokolls genannten Bedingungen vom Kosovo erfüllt werden.
2. Die zweite Übergangsfrist erstreckt sich vom Ende der ersten Übergangsfrist bis zu dem Zeitpunkt, zu dem gemäß einer Bewertung, die von der Europäischen Kommission nach dem in Artikel 40 des Hauptvertrags genannten Verfahren durchgeführt wird, alle in Artikel 2 Absatz 2 dieses Protokolls genannten Bedingungen vom Kosovo erfüllt werden.

#### Artikel 2

1. Zum Ende der ersten Übergangsfrist
  - i) muss das Kosovo alle in Anhang I aufgeführten Rechtsvorschriften für den Seeverkehr mit Ausnahme der Verordnung (EWG) Nr. 3577/92 umgesetzt haben;
  - ii) haben Bürger des Kosovos und im Kosovo niedergelassene Schifffahrtsunternehmen das Recht, Personen oder Güter auf dem Seeweg zwischen jedem Hafen eines EU-Mitgliedstaats und jedem Hafen oder jeder Offshore-Anlage eines anderen EU-Mitgliedstaats oder eines Landes, das nicht Mitglied der Europäischen Union ist, zu befördern. Dasselbe gilt auch für Bürger des Kosovos, die außerhalb des Kosovos ansässig sind, und für Schifffahrtsunternehmen mit Sitz außerhalb des Kosovos, die von Bürgern des Kosovos kontrolliert werden, sofern ihre Schiffe im Kosovo nach den dort geltenden Rechtsvorschriften registriert sind.

Im Gegenzug haben EU-Schiffseigner das Recht, Personen oder Güter auf dem Seeweg zwischen jedem Hafen oder jeder Offshore-Anlage eines EU-Mitgliedstaats und dem Kosovo sowie jedem Hafen oder jeder Offshore-Anlage eines Landes, das nicht Mitglied der Europäischen Union ist, und dem Kosovo zu befördern. Dasselbe gilt auch für Staatsangehörige von EU-Mitgliedstaaten, die außerhalb der Europäischen Union ansässig sind, und für Schifffahrtsunternehmen mit Sitz außerhalb der Europäischen Union, die von Staatsangehörigen eines EU-Mitgliedstaats kontrolliert werden, sofern ihre Schiffe in dem betreffenden EU-Mitgliedstaat nach den dort geltenden Rechtsvorschriften registriert sind.

## 2. Zum Ende der zweiten Übergangsfrist

- i) wendet das Kosovo diesen Vertrag einschließlich aller in Anhang I aufgeführten Rechtsvorschriften an;
- ii) wird EU-Schiffseignern, die in einem EU-Mitgliedstaat oder im Kosovo registrierte und unter der Flagge dieses Mitgliedstaats oder des Kosovos fahrende Schiffe betreiben, die Freiheit gewährt, innerhalb des Kosovos Seeverkehrsdienstleistungen unter den in der Verordnung (EWG) Nr. 3577/92 festgelegten Bedingungen zu erbringen.

Im Gegenzug wird Schiffseignern aus dem Kosovo, die in einem EU-Mitgliedstaat oder im Kosovo registrierte und unter der Flagge dieses Mitgliedstaats oder des Kosovos fahrende Schiffe betreiben, die Freiheit gewährt, innerhalb aller EU-Mitgliedstaaten Seeverkehrsdienstleistungen unter den in der Verordnung (EWG) Nr. 3577/92 festgelegten Bedingungen zu erbringen.

## **IV. Bedingungen für den Übergang im Binnenschiffsverkehr**

### Artikel 1

1. Die Übergangsfrist erstreckt sich vom Inkrafttreten dieses Vertrags bis zu dem Zeitpunkt, zu dem gemäß einer Bewertung, die von der Europäischen Kommission nach dem in Artikel 40 des Hauptvertrags genannten Verfahren durchgeführt wird, alle in Artikel 2 dieses Protokolls genannten Bedingungen vom Kosovo erfüllt werden.

### Artikel 2

#### Zum Ende der Übergangsfrist

- i) wendet das Kosovo diesen Vertrag einschließlich aller in Anhang I aufgeführten Rechtsvorschriften an;
- ii) hat das Kosovo das Recht, Personen oder Güter auf Binnenwasserstraßen zwischen jedem Hafen eines Mitgliedstaats und jedem Hafen oder jeder Offshore-Anlage eines anderen EU-Mitgliedstaats zu befördern.

## **PROTOKOLL V**

### **ÜBERGANGSVEREINBARUNGEN ZWISCHEN DER EUROPÄISCHEN UNION UND MONTENEGRO**

#### **I. Bedingungen für den Übergang im Schienenverkehr**

##### Artikel 1

1. Die erste Übergangsfrist erstreckt sich vom Inkrafttreten dieses Vertrags bis zu dem Zeitpunkt, zu dem gemäß einer Bewertung, die von der Europäischen Kommission nach dem in Artikel 40 des Hauptvertrags genannten Verfahren durchgeführt wird, alle in Artikel 2 Absatz 1 dieses Protokolls genannten Bedingungen von Montenegro erfüllt werden.
2. Die zweite Übergangsfrist erstreckt sich vom Ende der ersten Übergangsfrist bis zu dem Zeitpunkt, zu dem gemäß einer Bewertung, die von der Europäischen Kommission nach dem in Artikel 40 des Hauptvertrags genannten Verfahren durchgeführt wird, alle in Artikel 2 Absatz 2 dieses Protokolls genannten Bedingungen von Montenegro erfüllt werden.
3. Am Ende der ersten Übergangsfrist kann Montenegro die Europäische Kommission um eine Bewertung der Fortschritte nach Artikel 40 des Hauptvertrags ersuchen, um unmittelbar zu einer Integration der Märkte gemäß Artikel 11 des Hauptvertrags überzugehen.

##### Artikel 2

1. Zum Ende der ersten Übergangsfrist muss Montenegro
  - i) alle der in Anhang I aufgeführten Rechtsvorschriften für den Eisenbahnverkehr umgesetzt haben;
  - ii) bei der Umsetzung der Regeln für den Wettbewerb und staatliche Beihilfen, die in einer Übereinkunft nach Artikel 17 des Hauptvertrags oder nach Anhang III festgelegt sind, ausreichende Fortschritte vorzuweisen haben.
2. Zum Ende der zweiten Übergangsfrist wendet Montenegro diesen Vertrag einschließlich aller Rechtsvorschriften für den Eisenbahnverkehr und Regeln für den Wettbewerb und staatliche Beihilfen, auf die in Absatz 1 Bezug genommen wird, an.

## Artikel 3

1. Unbeschadet des Artikels 1 Absatz 1 des Hauptvertrags
  - i) erhalten in Montenegro zugelassene Eisenbahnunternehmen während der ersten Übergangsfrist Zugang zur Eisenbahninfrastruktur in Montenegro;
  - ii) dürfen in Montenegro zugelassene Eisenbahnunternehmen während der zweiten Übergangsfrist die Verkehrsrechte, die in den in Anhang I aufgeführten Rechtsvorschriften für den Eisenbahnverkehr vorgesehen sind, auf der Eisenbahninfrastruktur jeder anderen südosteuropäischen Partei ausüben.

## II. Bedingungen für den Übergang im Seeverkehr

### Artikel 1

1. Die erste Übergangsfrist erstreckt sich vom Inkrafttreten dieses Vertrags bis zu dem Zeitpunkt, zu dem gemäß einer Bewertung, die von der Europäischen Kommission nach dem in Artikel 40 des Hauptvertrags genannten Verfahren durchgeführt wird, alle in Artikel 2 Absatz 1 dieses Protokolls genannten Bedingungen von Montenegro erfüllt werden.
2. Die zweite Übergangsfrist erstreckt sich vom Ende der ersten Übergangsfrist bis zu dem Zeitpunkt, zu dem gemäß einer Bewertung, die von der Europäischen Kommission nach dem in Artikel 40 des Hauptvertrags genannten Verfahren durchgeführt wird, alle in Artikel 2 Absatz 2 dieses Protokolls genannten Bedingungen von Montenegro erfüllt werden.

### Artikel 2

1. Zum Ende der ersten Übergangsfrist
  - i) muss Montenegro alle in Anhang I aufgeführten Rechtsvorschriften für den Seeverkehr mit Ausnahme der Verordnung (EWG) Nr. 3577/92 umgesetzt haben;
  - ii) haben Staatsangehörige Montenegros und in Montenegro niedergelassene Schifffahrtsunternehmen das Recht, Personen oder Güter auf dem Seeweg zwischen jedem Hafen eines EU-Mitgliedstaats und jedem Hafen oder jeder Offshore-Anlage eines anderen EU-Mitgliedstaats oder eines Landes, das nicht Mitglied der Europäischen Union ist, zu befördern. Dasselbe gilt auch für Staatsangehörige Montenegros, die

außerhalb Montenegros ansässig sind, und für Schifffahrtsunternehmen mit Sitz außerhalb Montenegros, die von Staatsangehörigen Montenegros kontrolliert werden, sofern ihre Schiffe in Montenegro nach den dort geltenden Rechtsvorschriften registriert sind.

Im Gegenzug haben EU-Schiffseigner das Recht, Personen oder Güter auf dem Seeweg zwischen jedem Hafen oder jeder Offshore-Anlage eines EU-Mitgliedstaats und Montenegro sowie jedem Hafen oder jeder Offshore-Anlage eines Landes, das nicht Mitglied der Europäischen Union ist, und Montenegro zu befördern. Dasselbe gilt auch für Staatsangehörige von EU-Mitgliedstaaten, die außerhalb der Europäischen Union ansässig sind, und für Schifffahrtsunternehmen mit Sitz außerhalb der Europäischen Union, die von Staatsangehörigen eines EU-Mitgliedstaats kontrolliert werden, sofern ihre Schiffe in dem betreffenden EU-Mitgliedstaat nach den dort geltenden Rechtsvorschriften registriert sind.

## 2. Zum Ende der zweiten Übergangsfrist

- i) wendet Montenegro diesen Vertrag einschließlich aller in Anhang I aufgeführten Rechtsvorschriften an;
- ii) wird EU-Schiffseignern, die in einem EU-Mitgliedstaat oder in Montenegro registrierte und unter der Flagge dieses Mitgliedstaats oder Montenegros fahrende Schiffe betreiben, die Freiheit gewährt, innerhalb Montenegros Seeverkehrsdienstleistungen unter den in der Verordnung (EWG) Nr. 3577/92 festgelegten Bedingungen zu erbringen.

Im Gegenzug wird Schiffseignern aus Montenegro, die in einem EU-Mitgliedstaat oder in Montenegro registrierte und unter der Flagge dieses Mitgliedstaats oder Montenegros fahrende Schiffe betreiben, die Freiheit gewährt, innerhalb aller EU-Mitgliedstaaten Seeverkehrsdienstleistungen unter den in der Verordnung (EWG) Nr. 3577/92 festgelegten Bedingungen zu erbringen.

### **III. Bedingungen für den Übergang im Binnenschiffsverkehr**

#### Artikel 1

1. Die Übergangsfrist erstreckt sich vom Inkrafttreten dieses Vertrags bis zu dem Zeitpunkt, zu dem gemäß einer Bewertung, die von der Europäischen Kommission nach dem in Artikel 40 des Hauptvertrags genannten Verfahren durchgeführt wird, alle in Artikel 2 dieses Protokolls genannten Bedingungen von Montenegro erfüllt werden.

## Artikel 2

### Zum Ende der Übergangsfrist

- i) wendet Montenegro diesen Vertrag einschließlich aller in Anhang I aufgeführten Rechtsvorschriften an;
- ii) hat Montenegro das Recht, Personen oder Güter auf Binnenwasserstraßen zwischen jedem Hafen eines Mitgliedstaats und jedem Hafen oder jeder Offshore-Anlage eines anderen EU-Mitgliedstaats zu befördern.



## **PROTOKOLL VI**

# **ÜBERGANGSVEREINBARUNGEN ZWISCHEN DER EUROPÄISCHEN UNION UND DER REPUBLIK SERBIEN**

### **I. Bedingungen für den Übergang im Schienenverkehr**

#### Artikel 1

1. Die erste Übergangsfrist erstreckt sich vom Inkrafttreten dieses Vertrags bis zu dem Zeitpunkt, zu dem gemäß einer Bewertung, die von der Europäischen Kommission nach dem in Artikel 40 des Hauptvertrags genannten Verfahren durchgeführt wird, alle in Artikel 2 Absatz 1 dieses Protokolls genannten Bedingungen von der Republik Serbien, im Folgenden „Serbien“, erfüllt werden.
2. Die zweite Übergangsfrist erstreckt sich vom Ende der ersten Übergangsfrist bis zu dem Zeitpunkt, zu dem gemäß einer Bewertung, die von der Europäischen Kommission nach dem in Artikel 40 des Hauptvertrags genannten Verfahren durchgeführt wird, alle in Artikel 2 Absatz 2 dieses Protokolls genannten Bedingungen von Serbien erfüllt werden.
3. Am Ende der ersten Übergangsfrist kann Serbien die Europäische Kommission um eine Bewertung der Fortschritte nach Artikel 40 des Hauptvertrags ersuchen, um unmittelbar zu einer Integration der Märkte gemäß Artikel 11 des Hauptvertrags überzugehen.

#### Artikel 2

1. Zum Ende der ersten Übergangsfrist muss Serbien
  - i) alle der in Anhang I aufgeführten Rechtsvorschriften für den Eisenbahnverkehr umgesetzt haben;
  - ii) bei der Umsetzung der Regeln für den Wettbewerb und staatliche Beihilfen, die in einer Übereinkunft nach Artikel 17 des Hauptvertrags oder nach Anhang III festgelegt sind, ausreichende Fortschritte vorzuweisen haben.
2. Zum Ende der zweiten Übergangsfrist wendet Serbien diesen Vertrag einschließlich aller Rechtsvorschriften für den Eisenbahnverkehr und Regeln für den Wettbewerb und staatliche Beihilfen, auf die in Absatz 1 Bezug genommen wird, an.

## Artikel 3

1. Unbeschadet des Artikels 1 Absatz 1 des Hauptvertrags
  - i) erhalten in Serbien zugelassene Eisenbahnunternehmen während der ersten Übergangsfrist Zugang zur Eisenbahninfrastruktur in Serbien;
  - ii) dürfen in Serbien zugelassene Eisenbahnunternehmen während der zweiten Übergangsfrist die Verkehrsrechte, die in den in Anhang I aufgeführten Rechtsvorschriften für den Eisenbahnverkehr vorgesehen sind, auf der Eisenbahninfrastruktur jeder anderen südosteuropäischen Partei ausüben.

## II. Bedingungen für den Übergang im Seeverkehr

### Artikel 1

1. Die erste Übergangsfrist erstreckt sich vom Inkrafttreten dieses Vertrags bis zu dem Zeitpunkt, zu dem gemäß einer Bewertung, die von der Europäischen Kommission nach dem in Artikel 40 des Hauptvertrags genannten Verfahren durchgeführt wird, alle in Artikel 2 Absatz 1 dieses Protokolls genannten Bedingungen von Serbien erfüllt werden.
2. Die zweite Übergangsfrist erstreckt sich vom Ende der ersten Übergangsfrist bis zu dem Zeitpunkt, zu dem gemäß einer Bewertung, die von der Europäischen Kommission nach dem in Artikel 40 des Hauptvertrags genannten Verfahren durchgeführt wird, alle in Artikel 2 Absatz 2 dieses Protokolls genannten Bedingungen von Serbien erfüllt werden.

### Artikel 2

1. Zum Ende der ersten Übergangsfrist
  - i) muss Serbien alle in Anhang I aufgeführten Rechtsvorschriften für den Seeverkehr mit Ausnahme der Verordnung (EWG) Nr. 3577/92 umgesetzt haben;
  - ii) haben serbische Staatsangehörige und in Serbien niedergelassene Schifffahrtsunternehmen das Recht, Personen oder Güter auf dem Seeweg zwischen jedem Hafen eines EU-Mitgliedstaats und jedem Hafen oder jeder Offshore-Anlage eines anderen EU-Mitgliedstaats oder eines Landes, das nicht Mitglied der Europäischen Union ist, zu befördern. Dasselbe gilt auch für serbische Staatsangehörige, die außerhalb Serbiens ansässig sind, und für

Schiffahrtsunternehmen mit Sitz außerhalb Serbiens, die von serbischen Staatsangehörigen kontrolliert werden, sofern ihre Schiffe in Serbien nach den dort geltenden Rechtsvorschriften registriert sind.

Im Gegenzug haben EU-Schiffseigner das Recht, Personen oder Güter auf dem Seeweg zwischen jedem Hafen oder jeder Offshore-Anlage eines EU-Mitgliedstaats und Serbien sowie jedem Hafen oder jeder Offshore-Anlage eines Landes, das nicht Mitglied der Europäischen Union ist, und Serbien zu befördern. Dasselbe gilt auch für Staatsangehörige von EU-Mitgliedstaaten, die außerhalb der Europäischen Union ansässig sind, und für Schiffahrtsunternehmen mit Sitz außerhalb der Europäischen Union, die von Staatsangehörigen eines Mitgliedstaats kontrolliert werden, sofern ihre Schiffe in dem betreffenden EU-Mitgliedstaat nach den dort geltenden Rechtsvorschriften registriert sind.

2. Zum Ende der zweiten Übergangsfrist

- i) wendet Serbien diesen Vertrag einschließlich aller in Anhang I aufgeführten Rechtsvorschriften an;
- ii) wird EU-Schiffseignern, die in einem Mitgliedstaat oder in Serbien registrierte und unter der Flagge dieses Mitgliedstaats oder Serbiens fahrende Schiffe betreiben, die Freiheit gewährt, innerhalb Serbiens Seeverkehrsdienstleistungen unter den in der Verordnung (EWG) Nr. 3577/92 festgelegten Bedingungen zu erbringen.

Im Gegenzug wird serbischen Schiffseignern, die in einem EU-Mitgliedstaat oder in Serbien registrierte und unter der Flagge dieses Mitgliedstaats oder Serbiens fahrende Schiffe betreiben, die Freiheit gewährt, innerhalb aller EU-Mitgliedstaaten Seeverkehrsdienstleistungen unter den in der Verordnung (EWG) Nr. 3577/92 festgelegten Bedingungen zu erbringen.

### **III. Bedingungen für den Übergang im Binnenschiffsverkehr**

#### Artikel 1

1. Die Übergangsfrist erstreckt sich vom Inkrafttreten dieses Vertrags bis zu dem Zeitpunkt, zu dem gemäß einer Bewertung, die von der Europäischen Kommission nach dem in Artikel 40 des Hauptvertrags genannten Verfahren durchgeführt wird, alle in Artikel 2 dieses Protokolls genannten Bedingungen von Serbien erfüllt werden.

## Artikel 2

### Zum Ende der Übergangsfrist

- i) wendet Serbien diesen Vertrag einschließlich aller in Anhang I aufgeführten Rechtsvorschriften an;
- ii) hat Serbien das Recht, Personen oder Güter auf Binnenwasserstraßen zwischen jedem Hafen eines Mitgliedstaats und jedem Hafen oder jeder Offshore-Anlage eines anderen EU-Mitgliedstaats zu befördern.