



**RAT DER  
EUROPÄISCHEN UNION**

**Brüssel, den 7. März 2014  
(OR. en)**

**6821/14**

---

**Interinstitutionelles Dossier:  
2013/0015 (COD)**

---

**CODEC 523  
TRANS 82  
PE 110**

### **INFORMATORISCHER VERMERK**

---

des	Generalsekretariats
für den	Ausschuss der Ständigen Vertreter / Rat
Betr.:	Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems in der Europäischen Union (Neufassung) – Ergebnis der ersten Lesung des Europäischen Parlaments (Straßburg, 24. bis 27. Februar 2014)

---

### **I. EINLEITUNG**

Die Berichterstatterin, Frau Izaskun BILBAO BARANDICA (ALDE – ES), hat im Namen des Ausschusses für **Verkehr** und Fremdenverkehr (TRAN) einen Bericht zu dem obengenannten Vorschlag vorgelegt. Der Bericht enthielt 153 Abänderungen (Abänderungen 1-153).

Zudem wurden zwei weitere Abänderungen eingebracht: die Abänderung 154 von einer Gruppe von mindestens 40 Mitgliedern des Europäischen Parlaments und die Abänderung 155 von der S&D-Fraktion.

## **II. AUSSPRACHE**

Die Aussprache über den Vorschlag fand am 25. Februar 2014 im Rahmen einer gemeinsamen Aussprache über die sechs Vorschläge des Vierten Eisenbahnpakets statt (ein einheitlicher europäischer Eisenbahnraum; Öffnung des Marktes für inländische Schienenpersonenverkehrsdienste; Interoperabilität des Eisenbahnsystems; Eisenbahnsicherheit; die Eisenbahnagentur der Europäischen Union (ERA) und gemeinsame Regeln für die Konten der Eisenbahnunternehmen). Eine Zusammenfassung der Aussprache ist in Dokument 6815/14<sup>1</sup> enthalten.

## **III. ABSTIMMUNG**

Die Abstimmung über den Vorschlag fand am 26. Februar 2014 statt. Das Europäische Parlament hat 153 Abänderungen an dem Vorschlag angenommen.

Es wurden alle 153 Abänderungen des Ausschusses angenommen. Weitere Abänderungen wurden nicht angenommen.

Die angenommenen Abänderungen und die legislative Entschließung sind in der Anlage wiedergegeben.

---

<sup>1</sup> Siehe auch Dok. 6821/14, 6822/14, 6829/14 und 6830/14.

## **Interoperabilität des Eisenbahnsystems \*\*\*I**

**Legislative Entschließung des Europäischen Parlaments vom 26. Februar 2014 zu dem Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems in der Europäischen Union (Neufassung) (COM(2013)0030 – C7-0027/2013 – 2013/0015(COD))**

**(Ordentliches Gesetzgebungsverfahren – Neufassung)**

*Das Europäische Parlament,*

- in Kenntnis des Vorschlags der Kommission an das Europäische Parlament und den Rat (COM(2013)0030),
  - gestützt auf Artikel 294 Absatz 2 und die Artikel 91 Absatz 1, 170 und 171 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union, auf deren Grundlage ihm der Vorschlag der Kommission unterbreitet wurde (C7-0027/2013),
  - gestützt auf Artikel 294 Absatz 3 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union,
  - in Kenntnis der vom Seimas der Republik Litauen und vom schwedischen Reichstag im Rahmen des Protokolls Nr. 2 über die Anwendung der Grundsätze der Subsidiarität und der Verhältnismäßigkeit vorgelegten begründeten Stellungnahmen, in denen geltend gemacht wird, dass der Entwurf eines Gesetzgebungsakts nicht mit dem Subsidiaritätsprinzip vereinbar ist,
  - in Kenntnis der Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses vom 11. Juli 2013<sup>1</sup>,
  - in Kenntnis der Stellungnahme des Ausschusses der Regionen vom 7. Oktober 2013<sup>2</sup>,
  - gestützt auf die Interinstitutionelle Vereinbarung vom 28. November 2001 über die systematischere Neufassung von Rechtsakten<sup>3</sup>,
  - unter Hinweis auf das Schreiben des Rechtsausschusses vom 16. Dezember 2013 an den Ausschuss für Verkehr und Fremdenverkehr gemäß Artikel 87 Absatz 3 seiner Geschäftsordnung,
  - gestützt auf Artikel 87 und 55 seiner Geschäftsordnung,
  - in Kenntnis des Berichts des Ausschusses für Verkehr und Fremdenverkehr sowie der Stellungnahme des Ausschusses für regionale Entwicklung (A7-0033/2014),
- A. in der Erwägung, dass der vorliegenden Vorschlag nach Auffassung der beratenden Gruppe der

---

<sup>1</sup> ABl. C 327 vom 12.11.2013, S. 122..

<sup>2</sup> ABl. C 356 vom 5.12.2013, S. 92.

<sup>3</sup> ABl. C 77 vom 28.3.2002, S. 1.

Juristischen Dienste des Europäischen Parlaments, des Rates und der Kommission keine anderen inhaltlichen Änderungen enthält als diejenigen, die im Vorschlag als solche ausgewiesen sind, und dass sich der Vorschlag in Bezug auf die Kodifizierung der unveränderten Bestimmungen der bisherigen Rechtsakte mit jenen Änderungen auf eine reine Kodifizierung der bestehenden Rechtstexte ohne inhaltliche Änderungen beschränkt;

1. legt unter Berücksichtigung der Empfehlungen der beratenden Gruppe der Juristischen Dienste des Europäischen Parlaments, des Rates und der Kommission den folgenden Standpunkt in erster Lesung fest;
2. fordert die Kommission auf, es erneut zu befassen, falls sie beabsichtigt, ihren Vorschlag entscheidend zu ändern oder durch einen anderen Text zu ersetzen;
3. beauftragt seinen Präsidenten, den Standpunkt des Parlaments dem Rat und der Kommission sowie den nationalen Parlamenten zu übermitteln.

## Abänderung 1

### Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 2

#### *Vorschlag der Kommission*

(2) Um den Bürgern der Union, den Wirtschaftsteilnehmern sowie den regionalen und lokalen Behörden in vollem Umfang die Vorteile zugute kommen zu lassen, die sich aus der Schaffung eines Raums ohne Binnengrenzen ergeben, müssen insbesondere die Verknüpfung und Interoperabilität der nationalen Eisenbahnnetze sowie der Zugang zu diesen Netzen gefördert werden; dabei ist jede Aktion durchzuführen, die sich gegebenenfalls im Bereich der Harmonisierung der technischen Normen als notwendig erweist.

#### *Geänderter Text*

(2) Um den Bürgern der Union, den Wirtschaftsteilnehmern sowie den regionalen und lokalen Behörden in vollem Umfang die Vorteile zugutekommen zu lassen, die sich aus der Schaffung eines Raums ohne Binnengrenzen **und aus der Verwirklichung des Ziels des territorialen Zusammenhalts** ergeben, müssen insbesondere die Verknüpfung und Interoperabilität der nationalen Eisenbahnnetze sowie der Zugang zu diesen Netzen **auch für Fahrgäste mit Behinderungen** gefördert werden; dabei ist jede Aktion durchzuführen, die sich gegebenenfalls im Bereich der Harmonisierung der technischen Normen als notwendig erweist.

## Abänderung 2

### Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 3

#### *Vorschlag der Kommission*

(3) Das Ziel der Interoperabilität des Eisenbahnsystems in der Union sollte zur Bestimmung eines optimalen Niveaus der technischen Harmonisierung führen und es ermöglichen, **grenzüberschreitende** Eisenbahnverkehrsdienste in der Union und mit Drittländern zu erleichtern, zu verbessern und auszubauen sowie zur schrittweisen Verwirklichung des Binnenmarkts für Ausrüstungen und Dienstleistungen für den Bau, die Erneuerung, die Umrüstung und den Betrieb des Eisenbahnsystems in der Union beizutragen.

#### *Geänderter Text*

(3) Das Ziel der Interoperabilität des Eisenbahnsystems in der Union sollte zur Bestimmung eines optimalen Niveaus der technischen Harmonisierung führen und es ermöglichen, Eisenbahnverkehrsdienste in der Union und mit Drittländern zu erleichtern, zu verbessern und auszubauen sowie zur schrittweisen Verwirklichung des Binnenmarkts für Ausrüstungen und Dienstleistungen für den Bau, die Erneuerung, die Umrüstung und den Betrieb des Eisenbahnsystems in der Union beizutragen.

### Abänderung 3

#### Vorschlag für eine Richtlinie

#### Erwägung 4

##### *Vorschlag der Kommission*

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

##### *Geänderter Text*

(4) Voraussetzung für den kommerziellen Zugbetrieb im gesamten Eisenbahnnetz ist insbesondere eine hervorragende Kompatibilität zwischen Infrastruktur- und Fahrzeugkennwerten, jedoch auch eine effiziente Verknüpfung der Informations-, Kommunikations- **und** **Fahrausweissysteme** der verschiedenen Infrastrukturbetreiber und Eisenbahnunternehmen. Von dieser Kompatibilität und Verknüpfung hängen das Leistungsniveau, die Sicherheit und die Qualität der angebotenen Verkehrsdienste sowie deren Kosten ab, und auf dieser Kompatibilität und Verknüpfung beruht vor allem die Interoperabilität des Eisenbahnsystems.

### Abänderung 4

#### Vorschlag für eine Richtlinie

#### Erwägung 5

##### *Vorschlag der Kommission*

(5) In den Rechtsvorschriften für den Eisenbahnsektor sollten die Verantwortlichkeiten klar geregelt werden, um sicherzustellen, dass die für Eisenbahnnetze geltenden Sicherheits-, Gesundheits- und Verbraucherschutzvorschriften beachtet werden.

##### *Geänderter Text*

(5) In den Rechtsvorschriften für den Eisenbahnsektor sollten die Verantwortlichkeiten klar geregelt werden, um sicherzustellen, dass die für Eisenbahnnetze geltenden Sicherheits-, **Sozial**-, Gesundheits- und Verbraucherschutzvorschriften beachtet werden.

## Abänderung 5

### Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 6

#### *Vorschlag der Kommission*

(6) Die für Eisenbahnsysteme, Teilsysteme und Bauteile geltenden nationalen Rechtsvorschriften, internen Regelungen und technischen Spezifikationen weisen große Unterschiede auf, da sie Ausdruck der technischen Besonderheiten der Industrie des jeweiligen Landes sind und ganz bestimmte Abmessungen, Vorrichtungen und besondere Merkmale vorschreiben. Dieser Sachverhalt steht einem flüssigen Zugverkehr im gesamten Gebiet der Union entgegen.

#### *Geänderter Text*

(6) Die für Eisenbahnsysteme, Teilsysteme und Bauteile geltenden nationalen Rechtsvorschriften, internen Regelungen und technischen Spezifikationen weisen große Unterschiede auf, da sie Ausdruck der technischen Besonderheiten der Industrie des jeweiligen Landes sind und ganz bestimmte Abmessungen, Vorrichtungen und besondere Merkmale vorschreiben. Dieser Sachverhalt steht einem flüssigen Zugverkehr im gesamten Gebiet der Union entgegen ***und verhindert, dass die Vorteile genutzt werden, die die Harmonisierung und größenbedingte Kosteneinsparungen im Binnenmarkt bieten.***

## Abänderung 6

### Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 23

#### *Vorschlag der Kommission*

(23) Aus praktischen Gründen hat es sich als notwendig erwiesen, das Eisenbahnsystem aufgrund seines Umfangs und seiner komplexen Struktur in die folgenden Teilsysteme zu untergliedern: Infrastruktur, streckenseitige Zugsteuerung/Zugsicherung und Signalgebung, fahrzeugseitige Zugsteuerung/Zugsicherung und Signalgebung, Energie, Fahrzeuge, Verkehrsbetrieb und Verkehrssteuerung, Instandhaltung sowie Telematikanwendungen für den Personen- und Güterverkehr. Für jedes dieser Teilsysteme müssen die grundlegenden Anforderungen und die technischen Spezifikationen vorgeschrieben werden,

#### *Geänderter Text*

(23) Aus praktischen Gründen hat es sich als notwendig erwiesen, das Eisenbahnsystem aufgrund seines Umfangs und seiner komplexen Struktur in die folgenden Teilsysteme zu untergliedern: Infrastruktur, streckenseitige Zugsteuerung/Zugsicherung und Signalgebung, fahrzeugseitige Zugsteuerung/Zugsicherung und Signalgebung, Energie, Fahrzeuge, Verkehrsbetrieb und Verkehrssteuerung, Instandhaltung sowie Telematikanwendungen für den Personen- und Güterverkehr. Für jedes dieser Teilsysteme müssen die grundlegenden Anforderungen und die technischen Spezifikationen vorgeschrieben werden,

insbesondere für die Komponenten und Schnittstellen, mit denen die grundlegenden Anforderungen erfüllt werden. Jedes System wird in ortsfeste und mobile Komponenten aufgeteilt: zum einen das Netz, das aus den Strecken, Bahnhöfen, Terminals und ortsfesten Einrichtungen jeglicher Art besteht, die für die Gewährleistung des sicheren und durchgehenden Betriebs des Systems erforderlich sind, und zum anderen alle Fahrzeuge, die auf diesem Netz verkehren. Daher besteht ein Fahrzeug für die Zwecke dieser Richtlinie aus einem Teilsystem („Fahrzeuge“) und gegebenenfalls anderen Teilsystemen (in erster Linie „fahrzeugseitige Zugsteuerung/Zugsicherung und Signalgebung“).

insbesondere für die Komponenten und Schnittstellen, mit denen die grundlegenden Anforderungen erfüllt werden. Jedes System wird in ortsfeste und mobile Komponenten aufgeteilt: zum einen das Netz, das aus den Strecken, Bahnhöfen, Terminals und ortsfesten Einrichtungen jeglicher Art besteht, die für die Gewährleistung des sicheren und durchgehenden Betriebs des Systems erforderlich sind, und zum anderen alle Fahrzeuge, die auf diesem Netz verkehren. Daher besteht ein Fahrzeug für die Zwecke dieser Richtlinie aus einem Teilsystem („Fahrzeuge“) und gegebenenfalls anderen Teilsystemen (in erster Linie „fahrzeugseitige Zugsteuerung/Zugsicherung und Signalgebung“). ***Obgleich das System in mehrere Bestandteile untergliedert ist, sollte die Eisenbahnagentur der Europäischen Union („die Agentur“) einen Gesamtüberblick über das System behalten, um Sicherheit und Interoperabilität zu gewährleisten.***

## Abänderung 7

### Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 24

#### *Vorschlag der Kommission*

(24) Einer der allgemeinen Grundsätze des Übereinkommens der Vereinten Nationen über die Rechte von Menschen mit Behinderungen, dem die Union als Vertragspartei angehört, ist die Barrierefreiheit, und die Vertragsstaaten werden zur Ergreifung geeigneter Maßnahmen verpflichtet, um Menschen mit Behinderungen gleichberechtigten Zugang zu ermöglichen, unter anderem durch die Entwicklung, Verbreitung und Überwachung der Einhaltung entsprechender Mindeststandards und Leitlinien. ***Barrierefreiheit*** ist somit eine wichtige Voraussetzung für die

#### *Geänderter Text*

(24) Einer der allgemeinen Grundsätze des Übereinkommens der Vereinten Nationen über die Rechte von Menschen mit Behinderungen, dem die Union als Vertragspartei angehört, ist die Barrierefreiheit, und die Vertragsstaaten werden zur Ergreifung geeigneter Maßnahmen verpflichtet, um Menschen mit Behinderungen gleichberechtigten Zugang zu ermöglichen, unter anderem durch die Entwicklung, Verbreitung und Überwachung der Einhaltung entsprechender Mindeststandards und Leitlinien. ***Ein barrierefreier Zugang für Menschen mit Behinderungen oder Personen mit eingeschränkter Mobilität***



Interoperabilität des Eisenbahnsystems.

ist somit eine wichtige Voraussetzung für die Interoperabilität des Eisenbahnsystems, **die im Einklang mit der Gesetzgebung der Union im Bereich der Rechte von Fahrgästen mit eingeschränkter Mobilität steht.**

## Abänderung 8

### Vorschlag für eine Richtlinie

#### Erwägung 26

##### *Vorschlag der Kommission*

(26) TSI wirken sich auch auf die Bedingungen für die Inanspruchnahme der Eisenbahn durch die Benutzer aus; die Benutzer müssen daher zu den sie betreffenden Aspekten gehört werden.

##### *Geänderter Text*

(26) TSI wirken sich auch auf die Bedingungen für die Inanspruchnahme der Eisenbahn durch die Benutzer aus; die Benutzer, **beispielsweise Behindertenverbände**, müssen daher zu den sie betreffenden Aspekten gehört werden.

## Abänderung 9

### Vorschlag für eine Richtlinie

#### Erwägung 39 a (neu)

##### *Vorschlag der Kommission*

##### *Geänderter Text*

**(39a) Damit der einheitliche europäische Eisenbahnraum geschaffen, Kosten und Dauer der Genehmigungsverfahren gesenkt und die Eisenbahnsicherheit verbessert werden können, müssen die Genehmigungsverfahren auf der Ebene der EU gestrafft und vereinheitlicht werden. Dazu bedarf es einer klaren Verteilung von Aufgaben und Zuständigkeiten zwischen der Agentur und den nationalen Sicherheitsbehörden während des Übergangszeitraums.**

**Die Agentur sollte das wertvolle Fachwissen, die Ortskenntnis und die Erfahrung der einzelstaatlichen Sicherheitsbehörden nutzen. Dabei sollte**

*sie spezielle Aufgaben und Zuständigkeiten auf der Grundlage der vertraglichen Vereinbarungen, auf die in Artikel 22a verwiesen wird, an die einzelstaatlichen Sicherheitsbehörden delegieren, jedoch in sämtlichen Genehmigungsverfahren die endgültige Entscheidung treffen.*

## Abänderung 10

### Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 40

#### *Vorschlag der Kommission*

(40) Um die Rückverfolgung von Fahrzeugen und ihrer Vorgeschichte zu ermöglichen, sollten die Angaben zu den **Genehmigungen für das Inverkehrbringen von Fahrzeugen** zusammen mit den übrigen Fahrzeugdaten dokumentiert werden.

#### *Geänderter Text*

(40) Um die Rückverfolgung von Fahrzeugen und ihrer Vorgeschichte zu ermöglichen, sollten die Angaben zu den **Fahrzeuggenehmigungen** zusammen mit den übrigen Fahrzeugdaten dokumentiert werden.

## Abänderung 11

### Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 41

#### *Vorschlag der Kommission*

(41) In den TSI sollten die Verfahren zur Prüfung der Kompatibilität zwischen Fahrzeugen und Netz spezifiziert werden, **die nach Erteilung der Genehmigung für das Inverkehrbringen und vor der Entscheidung über die Inbetriebnahme von Fahrzeugen durchzuführen sind.**

#### *Geänderter Text*

(41) In den TSI sollten die Verfahren zur Prüfung der Kompatibilität zwischen Fahrzeugen und Netz **vor Aufnahme eines neuen Dienstes** spezifiziert werden.

## Abänderung 12

### Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 46 a (neu)

**(46a) Regulierungsmaßnahmen sollten durch Initiativen ergänzt werden, die dazu dienen, innovativen und interoperablen Technologien im Eisenbahnsektor, wie z.B. das "Shift2Rail"-Projekt, finanzielle Unterstützung zukommen zu lassen.**

## Abänderung 13

### Vorschlag für eine Richtlinie

#### Erwägung 48

(48) Zur Änderung nicht wesentlicher Teile dieser Richtlinie sollte die Kommission gemäß Artikel 290 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union die Befugnis zum Erlass von Rechtsakten erhalten, um Anhang II in Bezug auf die Unterteilung des Eisenbahnsystems in Teilsysteme, die Beschreibung dieser Teilsysteme, den Inhalt der TSI und die Änderung von TSI, einschließlich Änderungen zur Behebung von Mängeln, an den technischen Fortschritt anzupassen. Es ist von besonderer Bedeutung, dass die Kommission im Zuge ihrer Vorbereitungsarbeit geeignete Konsultationen, auch auf Sachverständigenebene, durchführt. Bei der Vorbereitung und Ausarbeitung delegierter Rechtsakte sollte die Kommission gewährleisten, dass die einschlägigen Dokumente dem Europäischen Parlament und dem Rat gleichzeitig, rechtzeitig und auf angemessene Weise übermittelt werden.

(48) Zur Änderung nicht wesentlicher Teile dieser Richtlinie sollte die Kommission gemäß Artikel 290 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union die Befugnis zum Erlass von Rechtsakten erhalten, um Anhang II in Bezug auf die Unterteilung des Eisenbahnsystems in Teilsysteme, die Beschreibung dieser Teilsysteme, den Inhalt der TSI und die Änderung von TSI, einschließlich Änderungen zur Behebung von Mängeln der TSI, **des Geltungsbereichs und des Inhalts der EG-Konformitätserklärung und der Gebrauchstauglichkeit von Interoperabilitätskomponenten, der Prüfverfahren für Teilsysteme, einschließlich Grundsätzen, Inhalt, Verfahren und Unterlagen im Zusammenhang mit dem EG-Prüfverfahren und dem Prüfverfahren für nationale Vorschriften**, an den technischen Fortschritt anzupassen. Es ist von besonderer Bedeutung, dass die Kommission im Zuge ihrer Vorbereitungsarbeit geeignete Konsultationen, auch auf Sachverständigenebene, durchführt. Bei der Vorbereitung und Ausarbeitung delegierter Rechtsakte sollte die Kommission gewährleisten, dass die einschlägigen Dokumente dem

Europäischen Parlament und dem Rat  
gleichzeitig, rechtzeitig und auf  
angemessene Weise übermittelt werden.

## Abänderung 14

### Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 51

#### *Vorschlag der Kommission*

(51) Damit einheitliche Bedingungen für die Durchführung dieser Richtlinie sichergestellt sind, sollten der Kommission Durchführungsbefugnisse für folgende Bereiche übertragen werden: Inhalt des Dossiers, das dem Antrag auf Nichtanwendung einer oder mehrerer TSI oder Teilen davon beizufügen ist, sowie Einzelheiten, Format und Modalitäten der Übermittlung des Dossiers; ***Umfang und Inhalt*** der EG-Konformitäts- und der Gebrauchstauglichkeitserklärung für Interoperabilitätskomponenten, ***ihr Format und Angaben zu den darin enthaltenen Informationen***; Einstufung der notifizierten nationalen Vorschriften in verschiedene Gruppen, um die Prüfung der Kompatibilität zwischen ortsfester und mobiler Ausrüstung zu erleichtern; ***Prüfverfahren für Teilsysteme, einschließlich Grundsätzen, Inhalt, Verfahren und Unterlagen im Zusammenhang mit dem EG-Prüfverfahren und dem Prüfverfahren für nationale Vorschriften***; Muster der EG-Prüferklärung und der Prüferklärung bezüglich nationaler Vorschriften sowie Muster für Unterlagen des der Prüferklärung beizufügenden technischen Dossiers; gemeinsame Spezifikationen für das Infrastrukturregister bezüglich Inhalt, Datenformat, funktioneller und technischer Architektur, Betriebsweise sowie Regeln für die Dateneingabe und -abfrage. Diese Befugnisse sollten im Einklang mit der Verordnung (EU) Nr. 182/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. Februar 2011 zur Festlegung der allgemeinen Regeln und Grundsätze, nach denen die Mitgliedstaaten die Wahrnehmung der Durchführungsbefugnisse durch die Kommission kontrollieren, ausgeübt

#### *Geänderter Text*

(51) Damit einheitliche Bedingungen für die Durchführung dieser Richtlinie sichergestellt sind, sollten der Kommission Durchführungsbefugnisse für folgende Bereiche übertragen werden: Inhalt des Dossiers, das dem Antrag auf Nichtanwendung einer oder mehrerer TSI oder Teilen davon beizufügen ist, sowie Einzelheiten, Format und Modalitäten der Übermittlung des Dossiers; ***Format und Angaben zu den in*** der EG-Konformitäts- und der Gebrauchstauglichkeitserklärung für Interoperabilitätskomponenten ***enthaltenen Informationen***; Einstufung der notifizierten nationalen Vorschriften in verschiedene Gruppen, um die Prüfung der Kompatibilität zwischen ortsfester und mobiler Ausrüstung zu erleichtern; Muster der EG-Prüferklärung und der Prüferklärung bezüglich nationaler Vorschriften sowie Muster für Unterlagen des der Prüferklärung beizufügenden technischen Dossiers; gemeinsame Spezifikationen für das Infrastrukturregister bezüglich Inhalt, Datenformat, funktioneller und technischer Architektur, Betriebsweise sowie Regeln für die Dateneingabe und -abfrage. Diese Befugnisse sollten gemäß der Verordnung (EU) Nr. 182/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. Februar 2011 zur Festlegung der allgemeinen Regeln und Grundsätze, nach denen die Mitgliedstaaten die Wahrnehmung der Durchführungsbefugnisse durch die Kommission kontrollieren, ausgeübt werden<sup>13</sup>.

werden<sup>13</sup>.

---

<sup>13</sup> ABl. L 55 vom 28.2.2011, S.13.

---

<sup>13</sup> ABl. L 55 vom 28.2.2011, S.13.

## Abänderung 15

### Vorschlag für eine Richtlinie

#### Artikel 1 – Absatz 1

##### *Vorschlag der Kommission*

1. Mit dieser Richtlinie werden die Bedingungen festgelegt, die für die Verwirklichung der Interoperabilität des Eisenbahnsystems in der Union im Einklang mit der Richtlinie .../... [über die Sicherheit des Eisenbahnsystems in der Union] erfüllt sein müssen. Diese Bedingungen betreffen die Planung, den Bau, die Inbetriebnahme, die Umrüstung, die Erneuerung, den Betrieb und die Instandhaltung von Bestandteilen dieses Systems und darüber hinaus die Qualifikationen sowie die Gesundheits- und Sicherheitsbedingungen in Bezug auf das für seinen Betrieb und seine Instandhaltung eingesetzte Personal.

##### *Geänderter Text*

1. Mit dieser Richtlinie werden die Bedingungen festgelegt, die für die Verwirklichung der Interoperabilität des Eisenbahnsystems in der Union im Einklang mit der Richtlinie .../... [über die Sicherheit des Eisenbahnsystems in der Union] erfüllt sein müssen. Diese Bedingungen betreffen die Planung, den Bau, die Inbetriebnahme, die Umrüstung, die Erneuerung, den Betrieb und die Instandhaltung von Bestandteilen dieses Systems und darüber hinaus die Qualifikationen sowie die Gesundheits- und Sicherheitsbedingungen in Bezug auf das für seinen Betrieb und seine Instandhaltung eingesetzte Personal. ***Die Verfolgung dieses Ziels führt zwangsläufig zur Bestimmung eines optimalen Niveaus der technischen Harmonisierung und ermöglicht es, zur schrittweisen Verwirklichung des Binnenmarkts für Ausrüstungen und Dienstleistungen für den Bau, die Erneuerung, die Umrüstung und den Betrieb des Eisenbahnsystems in der Union beizutragen.***

## Abänderung 16

### Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 1 – Absatz 3 – Einleitung

*Vorschlag der Kommission*

3. *Vom Anwendungsbereich* dieser Richtlinie *ausgenommen sind*

*Geänderter Text*

3. **Die Mitgliedstaaten können von den Maßnahmen, die sie zur Durchführung dieser Richtlinie treffen, Folgendes ausnehmen:**

## Abänderung 17

### Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 1 – Absatz 3 – Buchstabe a

*Vorschlag der Kommission*

(a) Untergrundbahnen, Straßenbahnen sowie Stadt- und Regionalbahnsysteme,

*Geänderter Text*

(a) Untergrundbahnen, Straßenbahnen, **Regionalstadtbahnen („Tram-Trains“)** sowie Stadt- und Regionalbahnsysteme,

## Abänderung 19

### Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 1 – Absatz 3 – Buchstabe b a (neu)

*Vorschlag der Kommission*

**(ba) Eisenbahninfrastrukturen im Privateigentum und ausschließlich auf diesen Infrastrukturen genutzte Fahrzeuge, die ausschließlich zur Nutzung durch den Eigentümer für den eigenen Güterverkehr bestehen;**

*Geänderter Text*

## Abänderung 20

### Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 1 – Absatz 3 – Buchstabe b b (neu)

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

***(bb) Infrastrukturen und Fahrzeuge, die ausschließlich für den lokal begrenzten Einsatz oder ausschließlich für historische oder touristische Zwecke genutzt werden.***

## Abänderung 21

### Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 1 – Absatz 4

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

***4. Die Mitgliedstaaten können von den Maßnahmen, die sie zur Durchführung dieser Richtlinie treffen, Folgendes ausnehmen:***

***entfällt***

***(a) Eisenbahninfrastrukturen im Privateigentum und ausschließlich auf diesen Infrastrukturen genutzte Fahrzeuge, die ausschließlich zur Nutzung durch den Eigentümer für den eigenen Güterverkehr bestehen;***

***(b) Infrastrukturen und Fahrzeuge, die ausschließlich für den lokal begrenzten Einsatz oder ausschließlich für historische oder touristische Zwecke genutzt werden.***

## Abänderung 22

### Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 2 – Nummer 1

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

(1) „Eisenbahnsystem der Union“ die in

(1) „Eisenbahnsystem der Union“ die in Anhang I ***Nummern 1 und 2*** aufgeführten



Anhang I aufgeführten Bestandteile ;

Bestandteile *des konventionellen Eisenbahnsystems und des Eisenbahnsystems für den Hochgeschwindigkeitsverkehr*;

## Abänderung 23

### Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 2 – Nummer 2

#### *Vorschlag der Kommission*

(2) „Interoperabilität“ die Eignung eines Eisenbahnsystems für den sicheren und durchgehenden Zugverkehr, indem den für diese Strecken erforderlichen Leistungskennwerten entsprochen wird;

#### *Geänderter Text*

(2) „Interoperabilität“ die Eignung eines Eisenbahnsystems für den sicheren und durchgehenden Zugverkehr, indem den für diese Strecken erforderlichen Leistungskennwerten entsprochen wird; ***diese Eignung hängt von den gesamten ordnungsrechtlichen, technischen und betrieblichen Voraussetzungen ab, die zur Erfüllung der grundlegenden Anforderungen gegeben sein müssen***;

## Abänderung 24

### Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 2 – Nummer 3

#### *Vorschlag der Kommission*

(3) „Fahrzeug“ ein Eisenbahnfahrzeug mit oder ohne Antrieb, ***das in fester oder variabler Zusammensetzung*** auf eigenen Rädern auf Eisenbahn-Schienenwegen verkehren kann. Ein Fahrzeug besteht aus einem oder mehreren strukturellen ***und funktionellen*** Teilsystemen ;

#### *Geänderter Text*

(3) "Fahrzeug" ein Eisenbahnfahrzeug mit oder ohne Antrieb, das auf Rädern auf Eisenbahn-Schienenwegen verkehren kann. Ein Fahrzeug besteht aus einem oder mehreren strukturellen Teilsystemen;

## Abänderung 25

### Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 2 – Nummer 5 a (neu)

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

***(5a) "mobiles Teilsystem" das Fahrzeug-  
Teilsystem, das fahrzeugseitige Teilsystem  
für Zugsteuerung/Zugsicherung und  
Signalgebung und das Fahrzeug, wenn es  
aus einem Teilsystem besteht***

## Abänderung 27

### Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 2 – Nummer 9 a (neu)

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

***(9a) "Konformitätsbewertungsstelle" eine  
Stelle, die als zuständige Stelle für  
Konformitätsbewertungstätigkeiten  
einschließlich Kalibrierungen,  
Prüfungen, Zertifizierungen und  
Inspektionen notifiziert oder benannt  
wurde. Eine  
Konformitätsbewertungsstelle gilt im  
Anschluss an die Notifizierung ihrer  
Existenz durch einen Mitgliedstaat als  
"notifizierte Stelle". Eine  
Konformitätsbewertungsstelle gilt im  
Anschluss an die Benennung durch einen  
Mitgliedstaat als „benannte Stelle“;***

## Abänderung 28

### Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 2 – Nummer 12

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

(12) „Umrüstung“ Änderungsarbeiten an einem Teilsystem oder einem Teil davon, die eine Änderung des der EG-Prüferklärung beigefügten technischen

(12) „Umrüstung“ ***umfangreiche*** Änderungsarbeiten an einem Teilsystem oder einem Teil davon, die eine Änderung des der EG-Prüferklärung beigefügten

Dossiers, soweit vorhanden, zur Folge haben und mit denen die Gesamtleistung des Teilsystems verbessert wird;

technischen Dossiers, soweit vorhanden, zur Folge haben und mit denen die Gesamtleistung des Teilsystems verbessert wird. **Werden Änderungsarbeiten an einem Teilsystem oder Fahrzeug durchgeführt, spezifiziert die einschlägige TSI, ob die betreffende Arbeit als umfangreich einzustufen ist oder nicht, und falls ja die Gründe für eine solche Einstufung.**

## Abänderung 29

### Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 2 – Nummer 13

#### *Vorschlag der Kommission*

(13) „Erneuerung“ Arbeiten zum Austausch eines Teilsystems oder eines Teils davon, mit denen die Gesamtleistung des Teilsystems nicht verändert wird;

#### *Geänderter Text*

(13) „Erneuerung“ **umfangreiche** Arbeiten zum Austausch eines Teilsystems oder eines Teils davon, mit denen die Gesamtleistung des Teilsystems nicht verändert wird. **Werden Erneuerungsarbeiten an einem Teilsystem oder Fahrzeug durchgeführt, spezifiziert die einschlägige TSI, ob die betreffende Arbeit als umfangreich einzustufen ist oder nicht, und falls ja die Gründe für eine solche Einstufung.**

## Abänderung 30

### Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 2 – Nummer 17

#### *Vorschlag der Kommission*

(17) „Auftraggeber“ eine öffentliche oder private Stelle, die den Entwurf und/oder den Bau oder die Erneuerung oder Umrüstung eines Teilsystems in Auftrag gibt. Bei dieser Stelle kann es sich um ein Eisenbahnunternehmen, einen Infrastrukturbetreiber, einen Halter oder einen mit der Durchführung eines Vorhabens beauftragten Auftragnehmer

#### *Geänderter Text*

(17) „Auftraggeber“ eine öffentliche oder private Stelle, die den Entwurf und/oder den Bau oder die Erneuerung oder Umrüstung eines Teilsystems in Auftrag gibt. Bei dieser Stelle kann es sich um ein Eisenbahnunternehmen, einen Infrastrukturbetreiber, einen Halter, **eine für die Instandhaltung zuständige Stelle** oder einen mit der Durchführung eines Vorhabens beauftragten Auftragnehmer

handeln;

handeln;

**Abänderung 31**  
**Vorschlag für eine Richtlinie**  
**Artikel 2 – Nummer 18**

*Vorschlag der Kommission*

(18) „Halter“ die Person oder Stelle, die als Eigentümer oder Verfügungsberechtigter **ein Fahrzeug** als Beförderungsmittel nutzt und als solcher **im nationalen** Einstellungsregister gemäß Artikel 43 registriert ist;

*Geänderter Text*

(18) „Halter“ die Person oder Stelle, die als Eigentümer oder Verfügungsberechtigter **eines Fahrzeugs dieses** als Beförderungsmittel nutzt und als solcher in **den Einstellungsregistern** gemäß Artikel 43 **und 43a** registriert ist;

**Abänderung 32**

**Vorschlag für eine Richtlinie**  
**Artikel 2 – Nummer 18 a (neu)**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

**(18a) „Eigentümer“ die Person oder Stelle, in deren Eigentum ein Fahrzeug steht und die als Eigentümer in den Einstellungsregistern gemäß Artikel 43 und 43a registriert ist;**

**Abänderung 33**

**Vorschlag für eine Richtlinie**  
**Artikel 2 – Nummer 26**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

(26) „nationale Vorschriften“ alle auf Ebene der Mitgliedstaaten erlassenen Vorschriften, die die Eisenbahnsicherheit betreffende oder technische Anforderungen enthalten und für **Eisenbahnunternehmen** gelten, unabhängig davon, welche Stelle diese Vorschriften erlässt;

(26) „nationale Vorschriften“ alle auf Ebene der Mitgliedstaaten erlassenen **verbindlichen** Vorschriften, **die von den Mitgliedstaaten mitgeteilt worden sind** und die die Eisenbahnsicherheit betreffende oder technische Anforderungen enthalten und für **Akteure im Eisenbahnsektor** gelten, unabhängig davon, welche Stelle diese Vorschriften

erlässt;

### Abänderung 34

#### Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 2 – Nummer 27 a (neu)

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

***(27a) „Verwendungsgebiet“ ein Netz oder Netze innerhalb in der Union, entweder in einem Mitgliedstaat oder in einer Gruppe von Mitgliedstaaten, in dem ein Fahrzeug nach seinem technischen Dossier technisch kompatibel ist;***

### Abänderung 35

#### Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 2 – Nummer 27 b (neu)

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

***(27b) „isoliertes Eisenbahnnetz“ ein Schienennetz eines Mitgliedstaats oder ein Teilnetz mit einer Spurweite von 1520 mm, das geographisch oder technisch von der Regelspurweite (1435 mm - im Folgenden „Normalspur“) abweicht und in das Eisenbahnnetz mit 1520 mm Spurweite zusammen mit Drittstaaten gut integriert ist, jedoch von dem Normalschienennetz der Union isoliert ist.***

### Abänderung 36

#### Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 2 – Nummer 28

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

(28) „annehmbarer Konformitätsnachweis“ nicht verbindliche Stellungnahmen der

(28) „annehmbarer Konformitätsnachweis“ nicht verbindliche Stellungnahmen der

Agentur, die aufzeigen, wie die Erfüllung der grundlegenden Anforderungen festgestellt werden kann;

Agentur, die aufzeigen, wie die Erfüllung der grundlegenden Anforderungen festgestellt werden kann, *um im Fall einer mangelhaften TSI vorübergehend – d. h. bis zur Änderung dieser TSI – Abhilfe zu schaffen;*

### Abänderung 37

#### Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 2 – Nummer 28 a (neu)

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

*(28a) „annehmbarer nationaler Konformitätsnachweis“ im Fall der Erfüllung der Bedingungen eines anderen, in einem Mitgliedstaat ausgestellten Konformitätsnachweises eine Konformitätsvermutung im Hinblick auf den betreffenden Teil der nationalen Vorschriften. Der betreffende annehmbare nationale Konformitätsnachweis wird der Agentur übermittelt.*

### Abänderung 38

#### Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 2 – Nummer 31

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

(31) „Bevollmächtigter“ jede in der Union ansässige natürliche oder juristische Person, die von einem Hersteller schriftlich beauftragt wurde, in seinem Namen bestimmte Aufgaben wahrzunehmen;

(31) „Bevollmächtigter“ jede in der Union ansässige natürliche oder juristische Person, die von einem Hersteller *oder Auftraggeber* schriftlich beauftragt wurde, in seinem Namen bestimmte Aufgaben wahrzunehmen;

### Abänderung 39

#### Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 2 – Nummer 32

*Vorschlag der Kommission*

(32) „technische Spezifikation“ ein Dokument, in dem die technischen Anforderungen vorgeschrieben sind, denen ein Produkt, ein Verfahren oder eine Dienstleistung genügen müssen;

*Geänderter Text*

(32) „technische Spezifikation“ ein Dokument, in dem die technischen Anforderungen vorgeschrieben sind, denen ein Produkt, **ein Teilsystem**, ein Verfahren oder eine Dienstleistung genügen müssen;

**Abänderung 40**

**Vorschlag für eine Richtlinie  
Artikel 2 – Nummer 37**

*Vorschlag der Kommission*

(37) „**behinderte** Menschen und Personen mit eingeschränkter Mobilität“ Personen mit dauerhaften oder vorübergehenden körperlichen, geistigen, intellektuellen oder sensorischen Beeinträchtigungen, die in Wechselwirkung mit verschiedenen Hindernissen der vollen, tatsächlichen und gleichberechtigten Benutzung von Beförderungsmitteln entgegenstehen können, oder Personen, die aufgrund ihres Alters bei der Benutzung von Beförderungsmitteln nur eingeschränkt mobil sind;

*Geänderter Text*

(37) „Menschen **mit Behinderungen** oder Personen mit eingeschränkter Mobilität“ Personen mit dauerhaften oder vorübergehenden körperlichen, geistigen, intellektuellen oder sensorischen Beeinträchtigungen, die in Wechselwirkung mit verschiedenen Hindernissen der vollen, tatsächlichen und gleichberechtigten Benutzung von Beförderungsmitteln entgegenstehen können, oder Personen, die aufgrund ihres Alters bei der Benutzung von Beförderungsmitteln nur eingeschränkt mobil sind **und daher auf eine Anpassung der Dienste angewiesen sind**;

**Abänderung 41**

**Vorschlag für eine Richtlinie  
Artikel 3 – Absatz 2 a (neu)**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

**2a. Kein Mensch darf auf Grund einer Behinderung unmittelbar oder mittelbar diskriminiert werden. Um allen Bürgern der Union die Vorteile zugute kommen zu lassen, die sich aus der Schaffung eines Raums ohne Binnengrenzen ergeben, stellen die Mitgliedstaaten sicher, dass das**

## Abänderung 42

### Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 4 – Absatz 3

#### *Vorschlag der Kommission*

3. **Die** Teilsysteme müssen **im Einklang mit dieser Richtlinie** mit den zum Zeitpunkt **ihrer Inbetriebnahme, ihrer Erneuerung oder ihrer Umrüstung geltenden** TSI übereinstimmen; diese Übereinstimmung ist während der Verwendung jedes Teilsystems ständig aufrechtzuerhalten.

#### *Geänderter Text*

3. **Ortsfeste** Teilsysteme müssen mit den TSI übereinstimmen, **die** zum Zeitpunkt **der Erstbenennung einer notifizierten Stelle und spätestens zum Zeitpunkt der Erteilung der Baugenehmigung gelten; Fahrzeuge müssen mit den TSI und den nationalen Vorschriften übereinstimmen, die zum Zeitpunkt der Erstbenennung einer notifizierten Stelle gelten.** Diese **Konformität und Übereinstimmung sind** während der Verwendung jedes Teilsystems ständig aufrechtzuerhalten.

## Abänderung 43

### Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 4 – Absatz 4 – Buchstabe d

#### *Vorschlag der Kommission*

(d) die Interoperabilitätskomponenten und Schnittstellen bestimmt, die Gegenstand von europäischen Spezifikationen sowie dazugehörigen europäischen Normen sein müssen, die zur Verwirklichung der Interoperabilität des Eisenbahnsystems erforderlich sind;

#### *Geänderter Text*

(d) die Interoperabilitätskomponenten und Schnittstellen bestimmt, die Gegenstand von europäischen Spezifikationen sowie dazugehörigen europäischen Normen sein müssen, die zur Verwirklichung der Interoperabilität des Eisenbahnsystems erforderlich sind. **Dies beinhaltet die zu normenden Eisenbahnersatzteile gemäß Artikel 41 der Verordnung (EU) Nr.... des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>1a</sup>. Das Verzeichnis der zu normenden Ersatzteile einschließlich der bestehenden Bauteile wird in jede TSI aufgenommen.**

---

<sup>1a</sup> **Verordnung (EU) Nr.... des Europäischen Parlaments und des Rates**



*vom.... über die Eisenbahnagentur der Europäischen Union und zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 881/2004 (ABL. L...)*

## Abänderung 44

### Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 4 – Absatz 4 – Buchstabe f

#### *Vorschlag der Kommission*

(f) die Strategie zur Anwendung der TSI angeben. Insbesondere sind die zu erreichenden Etappen und erforderlichenfalls Fristen für deren Abschluss festzulegen, damit sich schrittweise ein Übergang vom gegebenen Zustand zum Endzustand, in dem die TSI allgemein eingehalten werden, ergibt;

#### *Geänderter Text*

(f) die Strategie zur Anwendung der TSI angeben. Insbesondere sind die zu erreichenden Etappen und Fristen für deren Abschluss festzulegen, damit sich schrittweise ein Übergang vom gegebenen Zustand zum Endzustand, in dem die TSI allgemein eingehalten werden, ergibt. ***Der Zeitplan, durch den die Etappen festgelegt werden, ist mit einer Bewertung verknüpft, in der die absehbaren Kosten und der absehbare Nutzen seiner Umsetzung und die voraussichtlichen Auswirkungen auf die betroffenen Betreiber und Wirtschaftsbeteiligten analysiert werden;***

## Abänderung 45

### Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 4 – Absatz 4 – Buchstabe i

#### *Vorschlag der Kommission*

(i) die ***vom Eisenbahnunternehmen nach Erteilung der Genehmigung für das Inverkehrbringen und vor der Entscheidung über die Inbetriebnahme des Fahrzeugs*** zu kontrollierenden Parameter ***sowie die für diese Kontrolle anzuwendenden Verfahren*** angeben, um die Kompatibilität zwischen Fahrzeugen und den Strecken, für die sie bestimmt sind, sicherzustellen.

#### *Geänderter Text*

(i) die zu kontrollierenden Parameter angeben, um die Kompatibilität zwischen Fahrzeugen und den Strecken, für die sie bestimmt sind, sicherzustellen.

## Abänderung 46

### Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 4 – Absatz 4 – Buchstabe i a (neu)

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

***(ia) die spezifischen Parameter, die geprüft werden müssen, sowie Beschreibungen für die Erneuerung, die Verbesserung und den Austausch von Ersatzteilen oder Interoperabilitätskomponenten im Rahmen der Bestimmungen von Artikel 21 Absatz 3 angeben.***

## Abänderung 47

### Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 5 – Absatz 1 a (neu)

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

***Ia. Bei der Ausarbeitung, Annahme und Überarbeitung jeder TSI, einschließlich der Eckwerte, werden die absehbaren Kosten und der absehbare Nutzen aller geprüften technischen Lösungen sowie der Schnittstellen zwischen ihnen mit dem Ziel berücksichtigt, die vorteilhaftesten Lösungen zu ermitteln und zu verwirklichen.***

## Abänderung 48

### Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 5 – Absatz 2 – Buchstabe b

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

(b) Die Agentur erarbeitet den TSI-Entwurf unter Zugrundelegung dieser Eckwerte. Gegebenenfalls berücksichtigt die Agentur den technischen Fortschritt, bereits durchgeführte Normungsarbeiten, bereits eingesetzte Arbeitsgruppen und anerkannte

(b) Die Agentur erarbeitet den TSI-Entwurf unter Zugrundelegung dieser Eckwerte. Gegebenenfalls berücksichtigt die Agentur den technischen Fortschritt, bereits durchgeführte Normungsarbeiten, bereits eingesetzte Arbeitsgruppen und anerkannte

Forschungsarbeiten.

Eine Gesamtbewertung der absehbaren Kosten und des absehbaren Nutzens der Anwendung der TSI wird dem TSI-Entwurf beigelegt. In dieser Bewertung sind die zu erwartenden Auswirkungen auf alle betroffenen Betreiber und Wirtschaftsbeteiligten anzugeben.

Forschungsarbeiten.

Eine Gesamtbewertung der absehbaren Kosten und des absehbaren Nutzens der Anwendung der TSI wird dem TSI-Entwurf beigelegt. In dieser Bewertung sind die zu erwartenden Auswirkungen auf alle betroffenen Betreiber und Wirtschaftsbeteiligten anzugeben **und die Anforderungen der Richtlinie .../... über die Sicherheit des Eisenbahnsystems in der Europäischen Union zu berücksichtigen. Die Mitgliedstaaten beteiligen sich an dieser Bewertung, indem sie gegebenenfalls die verlangten Angaben übermitteln.**

## Abänderung 49

### Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 5 – Absatz 4

#### *Vorschlag der Kommission*

4. Die Kommission kann während **der** Ausarbeitung der TSI alle Aufträge erteilen oder alle Empfehlungen abgeben, die für die Gestaltung der TSI sowie für die Kosten-Nutzen-Analyse zweckdienlich sind. Insbesondere kann die Kommission verlangen, dass Alternativlösungen geprüft und die Bewertung der Kosten und des Nutzens dieser Alternativlösungen in den dem TSI-Entwurf beizufügenden Bericht aufgenommen werden.

#### *Geänderter Text*

4. **Der in Artikel 48 genannte Ausschuss wird regelmäßig über die Arbeiten zur** Ausarbeitung der TSI **unterrichtet**. Die Kommission kann **auf Antrag des Ausschusses** während **dieser Arbeiten** alle Aufträge erteilen oder alle Empfehlungen abgeben, die für die Gestaltung der TSI sowie für die Kosten-Nutzen-Analyse zweckdienlich sind. Insbesondere kann die Kommission **auf Antrag eines Mitgliedstaats** verlangen, dass Alternativlösungen geprüft und die Bewertung der Kosten und Nutzen dieser Alternativlösungen in den dem TSI-Entwurf beizufügenden Bericht aufgenommen werden.

## Abänderung 50

### Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 5 – Absatz 7

#### *Vorschlag der Kommission*

(7) Die Agentur erstellt gemäß Artikel 6

#### *Geänderter Text*

(7) Die Agentur erstellt gemäß Artikel 6

der Verordnung (EU) Nr. .../...  
[Agenturverordnung] die Liste der zu konsultierenden Nutzerverbände und Organisationen und hält sie regelmäßig auf dem neuesten Stand. Auf Antrag eines Mitgliedstaats oder auf Betreiben der Kommission kann diese Liste überprüft und aktualisiert werden.

der Verordnung (EU) Nr. .../...  
[Agenturverordnung] die Liste der zu konsultierenden Nutzerverbände und Organisationen und hält sie regelmäßig auf dem neuesten Stand. Auf Antrag eines Mitgliedstaats oder auf Betreiben der Kommission kann diese Liste, **die repräsentative Verbände und Organisationen aller Mitgliedstaaten umfassen muss**, überprüft und aktualisiert werden.

## Abänderung 51

### Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 5 – Absatz 8

#### *Vorschlag der Kommission*

(8) Bei der Ausarbeitung, Annahme und Überarbeitung der TSI wird die Meinung der Sozialpartner hinsichtlich der in Artikel 4 Absatz 4 Buchstabe g **genannten** Bedingungen berücksichtigt. Zu diesem Zweck konsultiert die Agentur die Sozialpartner, bevor sie der Kommission Empfehlungen zu den TSI und ihren Änderungen übermittelt. Die Sozialpartner werden im Rahmen des Ausschusses für den sektoralen Dialog gehört, der mit dem Beschluss 98/500/EG der Kommission vom 20. Mai 1998 über die Einsetzung von Ausschüssen für den sektoralen Dialog zur Förderung des Dialogs zwischen den Sozialpartnern auf europäischer Ebene<sup>15</sup> eingesetzt wurde. Die Sozialpartner geben ihre Stellungnahme innerhalb von drei Monaten ab.

---

<sup>15</sup> ABl. L 225 vom 12.08.98, S. 27. Beschluss, zuletzt geändert durch die Verordnung (EG) Nr. 1792/2006 der Kommission (ABl. L 362 vom 20.12.06, S.

#### *Geänderter Text*

(8) Bei der Ausarbeitung, Annahme und Überarbeitung der TSI wird die Meinung der **repräsentativen** Sozialpartner **in allen Mitgliedstaaten** hinsichtlich der Bedingungen berücksichtigt, **die** in Artikel 4 Absatz 4 Buchstabe g **sowie in jeder anderen TSI genannt sind, die unmittelbar oder mittelbar das beteiligte Personal betrifft**. Zu diesem Zweck konsultiert die Agentur die Sozialpartner, bevor sie der Kommission Empfehlungen zu den TSI und ihren Änderungen übermittelt. Die Sozialpartner werden im Rahmen des Ausschusses für den sektoralen Dialog gehört, der mit dem Beschluss 98/500/EG der Kommission vom 20. Mai 1998 über die Einsetzung von Ausschüssen für den sektoralen Dialog zur Förderung des Dialogs zwischen den Sozialpartnern auf europäischer Ebene<sup>15</sup> eingesetzt wurde. Die Sozialpartner geben ihre Stellungnahme innerhalb von drei Monaten ab.

---

<sup>15</sup> ABl. L 225, 12.08.98, S. 27. Beschluss, zuletzt geändert durch die Verordnung (EG) Nr. 1792/2006 (ABl. L 362 vom 20.12.2006, S. 1).

1).

## Abänderung 52

### Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 6 – Absatz 3 a (neu)

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

***3a. Mitglieder des Netzes von Vertretungsgremien können über die Kommission Berichte über Mängel in den TSI beantragen. Der Antragsteller wird über diese Entscheidung unterrichtet. Die Kommission gibt eine ordnungsgemäße Erklärung für jegliche Ablehnung ab.***

## Änderungsantrag 53

### Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 7 – Absatz 1 – Buchstabe c

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

(c) bei Vorhaben, die die Erneuerung, Erweiterung oder Umrüstung eines bestehenden Teilsystems oder eines Teils davon betreffen, wenn die Anwendung dieser TSI die Wirtschaftlichkeit des Vorhabens beeinträchtigen würde.

(c) bei Vorhaben, die die Erneuerung, Erweiterung oder Umrüstung eines bestehenden Teilsystems oder eines Teils davon betreffen, wenn die Anwendung dieser TSI die Wirtschaftlichkeit des Vorhabens ***erheblich*** beeinträchtigen würde.

## Abänderung 54

### Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 8 – Absatz 1 – Unterabsatz 1 – Buchstabe b

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

(b) in ihrem Einsatzbereich bestimmungsgemäß verwendet sowie ordnungsgemäß installiert und instand gehalten werden.

(b) in ihrem Einsatzbereich ***im Sinne von Artikel 2 (Nummer 27a)*** bestimmungsgemäß verwendet sowie ordnungsgemäß installiert und instand

gehalten werden.

## Abänderung 55

### Vorschlag für eine Richtlinie

#### Artikel 8 – Absatz 2 – Unterabsatz 1

##### *Vorschlag der Kommission*

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

##### *Geänderter Text*

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

***Ein Mitgliedstaat darf die Inbetriebnahme von Interoperabilitätskomponenten weder verbieten, beschränken noch erschweren, die für einen Bereich anerkannt sind, für den sie bestimmt ist, wenn sich dieser Bereich in seinem Hoheitsgebiet befindet.***

## Abänderung 56

### Vorschlag für eine Richtlinie

#### Artikel 8 – Absatz 2 – Unterabsatz 2

##### *Vorschlag der Kommission*

Die Kommission ***legt im Wege von Durchführungsrechtsakten*** den Umfang und Inhalt der EG-Konformitäts- und der Gebrauchstauglichkeitserklärung für Interoperabilitätskomponenten, ***ihr Format sowie Einzelheiten zu den darin enthaltenen Informationen fest. Diese Durchführungsrechtsakte werden nach dem in Artikel 48 Absatz 3 genannten Prüfverfahren erlassen.***

##### *Geänderter Text*

Die Kommission ***wird ermächtigt, gemäß Artikel 46 Durchführungsrechtsakte betreffend*** den Umfang und Inhalt der EG-Konformitäts- und der Gebrauchstauglichkeitserklärung für Interoperabilitätskomponenten ***zu erlassen.***

## Abänderung 57

### Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 8 – Absatz 2 a (neu)

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

**2a. Die Kommission legt im Wege von Durchführungsrechtsakten Format und Angaben zu den in der EG-Konformitäts- und der Gebrauchstauglichkeitserklärung für Interoperabilitätskomponenten enthaltenen Informationen fest. Diese Durchführungsrechtsakte werden nach dem in Artikel 48 Absatz 3 genannten Prüfverfahren erlassen.**

## Abänderung 58

### Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 11 – Absatz 2

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

2. Die **Kommission konsultiert die betroffenen Parteien umgehend. Stellt die Kommission nach dieser Konsultation fest, dass die Maßnahme begründet ist, so unterrichtet sie davon unverzüglich den Mitgliedstaat, der die Maßnahme getroffen hat. Stellt die Kommission** nach dieser Konsultation **fest, dass die** Maßnahme **unbegründet ist, so** unterrichtet **sie** davon unverzüglich den Mitgliedstaat, der die Maßnahme getroffen hat, sowie den Hersteller oder seinen in der Union ansässigen Bevollmächtigten.

2. Die **Agentur eröffnet im Auftrag der Kommission unverzüglich und auf jeden Fall innerhalb von 20 Tagen das Konsultationsverfahren mit den betroffenen Parteien. Nach dieser** Konsultation stellt die **Agentur fest, ob** die Maßnahme **begründet** ist. **Die Agentur** unterrichtet **die Kommission**, den Mitgliedstaat, der die **diesbezügliche** Maßnahme getroffen hat, sowie den Hersteller oder seinen in der Union ansässigen Bevollmächtigten unverzüglich davon.

## Abänderung 59

### Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 11 – Absatz 4

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

**4. Die Kommission stellt sicher, dass die Mitgliedstaaten über den Verlauf und die Ergebnisse dieses Verfahrens unterrichtet werden.**

**entfällt**

## **Abänderung 60**

### **Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 13 – Absatz 1**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

1. Die Mitgliedstaaten und die Agentur gehen davon aus, dass strukturelle Teilsysteme, die Bestandteil des Eisenbahnsystems sind und für die eine EG-Prüferklärung vorliegt, interoperabel sind und den grundlegenden Anforderungen entsprechen.

1. Die Mitgliedstaaten und die Agentur gehen davon aus, dass strukturelle Teilsysteme, die Bestandteil des Eisenbahnsystems sind und für die **gegebenenfalls** eine EG-Prüferklärung vorliegt, **die gemäß Artikel 15 unter Bezugnahme auf die TSI oder die gemäß Artikel 15a unter Bezugnahme auf notifizierte nationale Vorschriften ausgestellte Prüferklärung oder in Bezug auf beide ausgestellt wurde**, interoperabel sind und den grundlegenden Anforderungen entsprechen.

## **Abänderung 61**

### **Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 13 – Absatz 2**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

**2. Die Interoperabilität eines strukturellen Teilsystems, das Bestandteil des Eisenbahnsystems ist, wird im Hinblick auf die Erfüllung der grundlegenden Anforderungen anhand der TSI und der gemäß Absatz 3 notifizierte nationalen Vorschriften überprüft.**

**entfällt**



## Abänderung 62

### Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 13 – Absatz 2 a (neu)

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

***2a. Der Entscheidung zur Erteilung einer Genehmigung liegen diejenigen TSI und notifizierten nationalen Vorschriften zugrunde, die zum Zeitpunkt der Antragsstellung anwendbar sind.***

## Abänderung 63

### Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 13 – Absatz 3 – Einleitung

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

3. Die Mitgliedstaaten erstellen in den folgenden Fällen für jedes Teilsystem ein Verzeichnis der für die Anwendung der grundlegenden Anforderungen gebräuchlichen nationalen Vorschriften :

3. Die Mitgliedstaaten erstellen in den folgenden Fällen für jedes Teilsystem ein Verzeichnis der für die Anwendung der grundlegenden Anforderungen gebräuchlichen nationalen Vorschriften ***und/oder annehmbaren nationalen Konformitätsnachweisen:***

## Abänderung 64

### Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 13 – Absatz 3 – Buchstabe d a (neu)

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

***(da) bei Netzen und Fahrzeugen, die nicht von den TSI abgedeckt werden;***

## Abänderung 65

### Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 13 – Absatz 3 – Buchstabe d b (neu)

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

**(db) aus Gründen, welche die Sicherheit eines oder mehrerer Mitgliedstaaten betreffen, sofern diese Gründe nachgewiesen werden und vorbehaltlich der Vorrechte der Agentur.**

## **Abänderung 66**

### **Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 14 – Absatz 1 – Einleitung**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

1. Die Mitgliedstaaten notifizieren der Kommission das in Artikel 13 Absatz 3 genannte Verzeichnis nationaler Vorschriften **entweder**

1. Die Mitgliedstaaten notifizieren der Kommission **und der Agentur** das in Artikel 13 Absatz 3 genannte **verwendete** Verzeichnis nationaler Vorschriften **in folgenden Fällen:**

## **Abänderung 67**

### **Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 14 – Absatz 1 – Buchstabe a**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

(a) bei jeder Änderung des Verzeichnisses der Vorschriften, **oder**

(a) bei jeder Änderung des Verzeichnisses der Vorschriften,

## **Abänderung 68**

### **Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 14 – Absatz 1 – Buchstabe b**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

(b) **nach der Beantragung der** Nichtanwendung der TSI gemäß Artikel 7, **oder**

(b) **wenn die** Nichtanwendung der TSI gemäß Artikel 7 **beantragt wird,**

**Abänderung 69**  
**Vorschlag für eine Richtlinie**  
**Artikel 14 – Absatz 1 – Buchstabe c a (neu)**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

***(ca) wenn die nationale(n) Vorschrift(en) bis zum Inkrafttreten dieser Richtlinie noch nicht notifiziert worden ist/sind;***

**Abänderung 70**

**Vorschlag für eine Richtlinie**  
**Artikel 14 – Absatz 1 a (neu)**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

***1a. Innerhalb eines Monats nach dem Inkrafttreten dieser Richtlinie notifizieren die Mitgliedstaaten der Kommission jede bestehende nationale Vorschrift, die zum Zeitpunkt des Inkrafttretens dieser Richtlinie noch nicht notifiziert worden war.***

**Abänderung 71**

**Vorschlag für eine Richtlinie**  
**Artikel 14 – Absatz 2**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

2. Die Mitgliedstaaten melden ***der Agentur und der Kommission*** mit Hilfe des geeigneten IT-Systems den vollständigen Wortlaut der geltenden nationalen Vorschriften gemäß Artikel 23 der Verordnung (EU) Nr. .../... [Agenturverordnung].

2. Die Mitgliedstaaten melden mit Hilfe des geeigneten IT-Systems den vollständigen Wortlaut der geltenden nationalen Vorschriften gemäß Artikel 23 der Verordnung (EU) Nr. .../... [Agenturverordnung].

**Abänderung 72**

**Vorschlag für eine Richtlinie**  
**Artikel 14 – Absatz 4**

*Vorschlag der Kommission*

4. Beabsichtigt ein Mitgliedstaat die Einführung einer neuen nationalen Vorschrift, so **übermittelt** er der Agentur und der Kommission mit Hilfe des geeigneten IT-Systems den entsprechenden Entwurf gemäß Artikel 23 der Verordnung (EU) Nr. .../... [Agenturverordnung].

*Geänderter Text*

4. Beabsichtigt ein Mitgliedstaat die Einführung einer neuen nationalen Vorschrift, so **unterbreitet** er der Agentur und der Kommission **mindestens drei Monate vor dem geplanten Inkrafttreten der vorgeschlagenen neuen Vorschrift unter Angabe des Grundes für ihre Einführung gemäß Artikel 21 der Verordnung (EU) Nr. .../... [Agenturverordnung]** mit Hilfe des geeigneten IT-Systems den entsprechenden Entwurf gemäß Artikel 23 der Verordnung (EU) Nr. .../... [Agenturverordnung].

**Abänderung 73**

**Vorschlag für eine Richtlinie  
Artikel 14 – Absatz 4 a (neu)**

*Vorschlag der Kommission*

***4a. Notifizieren die Mitgliedstaaten eine bestehende oder neue Vorschrift, weisen sie die Notwendigkeit dieser Vorschrift nach, um eine grundlegende Anforderung zu erfüllen, die noch nicht von der einschlägigen TSI abgedeckt wird. Den Mitgliedstaaten ist nicht gestattet, irgendeine nationale Vorschrift zu notifizieren, ohne diese Notwendigkeit zu begründen.***

***Innerhalb von zwei Monaten prüft die Agentur den Entwurf der Vorschrift und richtet eine Empfehlung an die Kommission. Die Kommission billigt den Entwurf der Vorschrift oder lehnt ihn ab. Nur im Rahmen dringender Präventivmaßnahmen können die Mitgliedstaaten unverzüglich eine neue Vorschrift annehmen und anwenden; diese gilt dann für einen Zeitraum von zwei Monaten. Betrifft eine solche Vorschrift mehrere Mitgliedstaaten, so ist die Kommission in Zusammenarbeit mit der Agentur und den nationalen***

*Geänderter Text*

## Abänderung 74

### Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 14 – Absatz 8 – Unterabsatz 1

#### *Vorschlag der Kommission*

1. Die Kommission legt im Wege von Durchführungsrechtsakten eine Einstufung der notifizierten nationalen Vorschriften in verschiedene Gruppen fest, um die Prüfung der Kompatibilität zwischen ortsfester und mobiler Ausrüstung zu erleichtern. Diese Durchführungsrechtsakte werden nach dem in Artikel 48 Absatz 3 genannten Prüfverfahren erlassen.

#### *Geänderter Text*

1. Die Kommission legt im Wege von Durchführungsrechtsakten eine Einstufung der notifizierten nationalen Vorschriften in verschiedene Gruppen fest, um **die länderübergreifende Anerkennung in den einzelnen Mitgliedstaaten** und die Prüfung der Kompatibilität zwischen ortsfester und mobiler Ausrüstung zu erleichtern. Diese Durchführungsrechtsakte werden nach dem in Artikel 48 Absatz 3 genannten Prüfverfahren erlassen. **Die Agentur klassifiziert im Einklang mit diesen Durchführungsrechtsakten die nationalen Vorschriften, die nach diesem Artikel notifiziert wurden, und veröffentlicht sie in dem entsprechenden Register. In diesem Register wird auch jedes annehmbare nationale Nachweisverfahren aufgelistet.**

## Abänderung 75

### Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 15 – Absatz 2

#### *Vorschlag der Kommission*

2. Der Auftrag der mit der EG-Prüfung eines Teilsystems betrauten benannten Konformitätsbewertungsstelle erstreckt sich über den gesamten Zeitraum von der Planung über den Bau bis hin zur Abnahme vor Inbetriebnahme des Teilsystems. Er **kann** auch die Prüfung der Schnittstellen des betreffenden Teilsystems mit dem System, dessen Teil es bildet, **umfassen**, und zwar auf der Grundlage der in der jeweiligen TSI und in den Registern gemäß den Artikeln 44 und 45 verfügbaren Informationen.

#### *Geänderter Text*

2. Der Auftrag der mit der EG-Prüfung eines Teilsystems betrauten benannten Konformitätsbewertungsstelle erstreckt sich über den gesamten Zeitraum von der Planung über den Bau bis hin zur Abnahme vor Inbetriebnahme des Teilsystems. Er **umfasst** auch die Prüfung der Schnittstellen des betreffenden Teilsystems mit dem System, dessen Teil es bildet, und zwar auf der Grundlage der in der jeweiligen TSI und in den Registern gemäß den Artikeln 44 und 45 verfügbaren Informationen.

## Abänderung 76

### Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 15 – Absatz 4

#### *Vorschlag der Kommission*

4. **Änderungen des in Absatz 3 genannten technischen Dossiers, die Auswirkungen auf die durchgeführten Prüfungen haben**, erfordern die Ausstellung einer neuen EG-Prüferklärung.

#### *Geänderter Text*

4. **Umrüstungen** erfordern die Ausstellung einer neuen EG-Prüferklärung.

## Abänderung 77

### Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 15 a (neu)

#### *Vorschlag der Kommission*

#### *Geänderter Text*

#### **Artikel 15 a**

**Verfahren zur Erstellung der  
Prüferklärung bei nationalen  
Vorschriften**

*Die Verfahren zur Erstellung der in Artikel 15 genannten EG-Prüferklärung gelten gegebenenfalls auch für die Erstellung der Prüferklärung für nationale Vorschriften.*

*Die Mitgliedstaaten ernennen die Stellen, die für die Durchführung des Prüfverfahrens für nationale Vorschriften zuständig sind, im Einklang mit Kapitel VI.*

## **Abänderung 78**

### **Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 15 – Absatz 7**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

*7. Die Kommission legt im Wege von Durchführungsrechtsakten Folgendes fest:*

*entfällt*

*(a) die Prüfverfahren für Teilsysteme, einschließlich Grundsätzen, Inhalt, Verfahren und Unterlagen im Zusammenhang mit dem EG-Prüfverfahren und dem Prüfverfahren für nationale Vorschriften;*

*(b) die Muster der EG-Prüferklärung und der Prüferklärung für nationale Vorschriften sowie Muster für Unterlagen des der Prüferklärung beizufügenden technischen Dossiers.*

*Diese Durchführungsrechtsakte werden nach dem in Artikel 48 Absatz 3 genannten Prüfverfahren erlassen.*

## **Abänderung 79**

### **Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 15 – Absatz 7 a (neu)**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

*7a. Die Kommission wird ermächtigt, gemäß Artikel 46*

*Durchführungsrechtsakte zu erlassen, um die Prüfverfahren für Teilsysteme einschließlich Grundsätzen, Inhalt, Verfahren und Unterlagen im Zusammenhang mit dem EG-Prüfverfahren und dem Prüfverfahren für nationale Vorschriften festzulegen.*

## Abänderung 80

### Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 15 – Absatz 7 b (neu)

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

*7b. Die Kommission legt im Wege von Durchführungsrechtsakten die Muster der EG-Prüferklärung und der Prüferklärung für nationale Vorschriften sowie Muster für Unterlagen, die in dem der Prüferklärung beizufügenden technischen Dossier enthalten sein müssen, fest.*

*Diese Durchführungsrechtsakte werden nach dem in Artikel 48 Absatz 3 genannten Prüfverfahren erlassen.*

## Abänderung 81

### Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 18 – Absatz 2 – Unterabsatz 1

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

2. Die nationalen Sicherheitsbehörden genehmigen die Inbetriebnahme der in ihrem Hoheitsgebiet installierten oder betriebenen Teilsysteme „Energie“ und „Infrastruktur“.

2. Die nationalen Sicherheitsbehörden genehmigen die Inbetriebnahme der **nicht im ERTMS** oder in ihrem Hoheitsgebiet installierten oder betriebenen Teilsysteme „Energie“ und „Infrastruktur“ **sowie die Inbetriebnahme der Teilsysteme „streckenseitige Zugsteuerung/Zugsicherung und Signalgebung“**. Die nationalen Sicherheitsbehörden berücksichtigen die **Stellungnahme der Agentur, wenn TEN-**



*T-Korridore oder grenzübergreifende Abschnitte betroffen sind.*

*Die Agentur genehmigt grenzüberschreitende Infrastrukturen mit einem einzigen Infrastrukturbetreiber.*

## Abänderung 82

### Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 18 – Absatz 2 – Unterabsatz 2

#### *Vorschlag der Kommission*

Die Agentur erteilt Genehmigungen *für die Inbetriebnahme der* in der Union installierten oder betriebenen Teilsysteme „streckenseitige Zugsteuerung/Zugsicherung und Signalgebung“.

#### *Geänderter Text*

Die Agentur erteilt Genehmigungen für *das ERTMS in enger Zusammenarbeit mit den Sicherheitsbehörden. Bevor die Agentur das ERTMS genehmigt, ist die nationale Sicherheitsbehörde zuständig, die betriebliche Kompatibilität mit den nationalen Netzen zu überprüfen. Die Agentur sorgt für die einheitliche Anwendung des ERTMS* in der Union.

## Abänderung 83

### Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 18 – Absatz 2 – Unterabsatz 2 a (neu)

#### *Vorschlag der Kommission*

#### *Geänderter Text*

*2a. Im Falle des ERTMS konsultiert die Agentur die zuständige nationale Sicherheitsbehörde innerhalb eines Monats nach Eingang des vollständigen Antrags, um einen kohärenten Ausbau des ERTMS in der Union zu gewährleisten. Die nationale Sicherheitsbehörde gibt innerhalb von zwei Monaten gegenüber der Agentur eine Stellungnahme zur technischen und operativen Kompatibilität des Teilsystems mit den Fahrzeugen ab, die auf dem relevanten Teilstück dieses Netzes betrieben werden sollen. Die Agentur trägt dieser Stellungnahme vor einer Erteilung der Genehmigung so weit wie*

*möglich Rechnung; stimmt sie der  
Stellungnahme nicht zu, so teilt sie dies  
unter Angabe der Gründe der nationalen  
Sicherheitsbehörde mit. Die  
Verpflichtungen der Agentur als  
Systembehörde im Sinne des Kapitels 6  
der Verordnung (EU) Nr. .../... [Agentur-  
Verordnung] werden durch diesen Artikel  
nicht berührt.*

*Stimmt die Agentur einer negativen  
Bewertung seitens einer nationalen  
Sicherheitsbehörde nicht zu, so teilt sie  
dies der betreffenden Behörde unter  
Angabe der Gründe mit. Die Agentur und  
die nationale Sicherheitsbehörde arbeiten  
zusammen, um zu einer für alle Seiten  
annehmbaren Lösung zu gelangen.  
Erforderlichenfalls wird auch der  
Antragsteller in den Prozess einbezogen,  
wenn die Agentur und die nationale  
Sicherheitsbehörde dies beschließen.  
Kann nicht innerhalb eines Monats,  
nachdem die Agentur die nationale  
Sicherheitsbehörde über ihre  
Nichtzustimmung unterrichtet hat, eine  
für alle Seiten annehmbare Bewertung  
erzielt werden, so trifft die Agentur die  
endgültige Entscheidung, es sei denn, die  
nationale Sicherheitsbehörde hat die  
Angelegenheit zur Streitbeilegung an die  
gemäß Artikel 51 der Verordnung (EU)  
Nr. .../...[Agenturverordnung]  
eingeschickte Beschwerdekammer  
verwiesen. Die Beschwerdekammer  
entscheidet innerhalb eines Monats nach  
dem Antrag der nationalen  
Sicherheitsbehörde, ob der Entwurf der  
Entscheidung der Agentur bestätigt wird.*

*Jede Entscheidung, mit der eine  
Genehmigung der Inbetriebnahme  
ortsfester Einrichtungen versagt wird, ist  
von der Agentur gebührend zu  
begründen. Der Antragsteller kann  
innerhalb eines Monats nach Eingang  
einer ablehnenden Entscheidung einen  
Antrag stellen, dass die Agentur ihre  
Entscheidung überprüfen möge. Diesem  
Antrag wird eine Begründung beigelegt.  
Die Agentur verfügt nach dem Zeitpunkt  
des Eingangs des Antrags auf*

*Überprüfung über eine Frist von zwei Monaten, um ihre Entscheidung zu bestätigen oder zu widerrufen. Wird die ablehnende Entscheidung der Agentur bestätigt, so kann der Antragsteller bei der gemäß Artikel 51 der Verordnung (EU) Nr. .../... [Agenturverordnung] benannten Beschwerdekammer Widerspruch einlegen.*

#### **Abänderung 84**

**Vorschlag für eine Richtlinie  
Artikel 18 – Absatz 3 – Buchstabe c a (neu)**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

*(ca) die Prüferklärung bei nationalen Vorschriften*

#### **Abänderung 85**

**Vorschlag für eine Richtlinie  
Artikel 18 – Absatz 3 – Unterabsatz 1 a (neu)**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

*Innerhalb eines Monats nach Eingang des Antrags des Antragstellers teilt die Agentur oder die nationale Sicherheitsbehörde, je nachdem, welche Behörde zuständig ist, dem Antragsteller mit, dass das Dossier vollständig ist, oder sie fordert unter Setzung einer angemessenen Frist die Übermittlung dieser Informationen an.*

#### **Abänderung 86**

**Vorschlag für eine Richtlinie  
Artikel 18 – Absatz 4**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

4. Bei einer Erneuerung oder Umrüstung

4. Bei einer Erneuerung oder Umrüstung

bestehender Teilsysteme reicht der Antragsteller bei der nationalen Sicherheitsbehörde (für die Teilsysteme „Energie“ und „Infrastruktur“) oder der Agentur (für die Teilsysteme „streckenseitige Zugsteuerung/Zugsicherung und Signalgebung“) ein Dossier mit der Beschreibung des Projekts ein. Die nationale Sicherheitsbehörde oder die Agentur prüft dieses Dossier und entscheidet anhand der Kriterien in Absatz 5, ob eine neue Inbetriebnahmegenehmigung erforderlich ist. Die nationale Sicherheitsbehörde und die Agentur treffen ihre Entscheidungen innerhalb einer angemessenen, im Voraus festgelegten Frist, spätestens jedoch **vier** Monate nach Eingang aller erforderlichen Informationen.

bestehender Teilsysteme reicht der Antragsteller bei der nationalen Sicherheitsbehörde (für die Teilsysteme „Energie“ und „Infrastruktur“ **und für streckenseitige Teilsysteme für die Zugsteuerung, Zugsicherung und Signalgebung, die nicht ERTMS sind**) oder der Agentur (für **ERTMS und für grenzüberschreitende Infrastrukturen mit einem einzigen Infrastrukturbetreiber**) ein Dossier mit der Beschreibung des Projekts ein. Die nationale Sicherheitsbehörde oder die Agentur prüft dieses Dossier und entscheidet anhand der Kriterien in Absatz 5, ob eine neue Inbetriebnahmegenehmigung erforderlich ist. Die nationale Sicherheitsbehörde und die Agentur treffen ihre Entscheidungen innerhalb einer angemessenen, im Voraus festgelegten Frist, spätestens jedoch **drei** Monate nach Eingang aller erforderlichen Informationen.

## Abänderung 87

### Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 19 – Absatz 1

#### *Vorschlag der Kommission*

1. **Die** Teilsysteme „**Fahrzeuge**“ und „**fahrzeugseitige Zugsteuerung/Zugsicherung und Signalgebung**“ dürfen vom Antragsteller nur in **Verkehr** gebracht werden, wenn sie so konstruiert, gebaut und installiert werden, dass die grundlegenden Anforderungen in Anhang III erfüllt sind.

#### *Geänderter Text*

1. **Mobile** Teilsysteme dürfen vom Antragsteller nur in **Verkehr** gebracht werden, wenn sie so konstruiert, gebaut und zusammengesetzt werden, dass die grundlegenden Anforderungen in Anhang III erfüllt sind.

## Abänderung 88

### Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 20 – Absatz 1

#### *Vorschlag der Kommission*

1. Fahrzeuge dürfen erst in **Verkehr**

#### *Geänderter Text*

1. Fahrzeuge dürfen erst in **Verkehr**

gebracht werden, nachdem **die Agentur** die Genehmigung für das Inverkehrbringen gemäß **Absatz 5 erteilt hat**.

gebracht werden, nachdem **sie** die Genehmigung für das Inverkehrbringen gemäß **diesem Artikel erhalten haben**.

## Abänderung 89

### Vorschlag für eine Richtlinie

#### Artikel 20 – Absatz 1 – Unterabsatz 1 a (neu)

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

**Die Fahrzeuggenehmigung muss Folgendes enthalten:**

**(a) das Verwendungsgebiet;**

**(b) die Werte der in den TSI und gegebenenfalls in den nationalen Vorschriften genannten Parameter, die für die Prüfung der technischen Kompatibilität des Fahrzeugs mit dem Verwendungsgebiet von Belang sind;**

**(c) die Einhaltung der einschlägigen TSI und nationalen Vorschriftenwerke in Bezug auf die in Buchstabe b genannten Parameter;**

**(d) die Bedingungen für die Fahrzeugnutzung und alle sonstigen Einschränkungen.**

## Abänderung 90

### Vorschlag für eine Richtlinie

#### Artikel 20 – Absatz 2

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

**2. Die Agentur erlässt Entscheidungen zur Erteilung von Genehmigungen für das Inverkehrbringen von Fahrzeugen. In diesen Genehmigungen werden die Werte der in den TSI genannten Parameter bescheinigt, die für die Prüfung der technischen Kompatibilität des Fahrzeugs mit den ortsfesten Einrichtungen von Belang sind. Die Genehmigung für das Inverkehrbringen von Fahrzeugen enthält**

**2. Die Fahrzeuggenehmigung wird auf der Grundlage eines vom Antragsteller erstellten technischen Dossiers über das Fahrzeug oder den Fahrzeugtyp ausgestellt, das Belege für Folgendes enthält:**

*außerdem Angaben bezüglich der Übereinstimmung des Fahrzeugs mit den einschlägigen TSI und den nationalen Vorschriften, die sich auf diese Parameter beziehen.*

*– in Bezug auf die mobilen Teilsysteme, aus denen das Fahrzeug besteht:*

*(a) die geeignete Prüferklärung gemäß Artikel 19;*

*(b) die technische Kompatibilität in dem Fahrzeug;*

*(c) sichere Integration in dem Fahrzeug;*

*– in Bezug auf das Fahrzeug:*

*die technische Kompatibilität des Fahrzeugs mit den Netzen in dem Verwendungsgebiet.*

## **Abänderung 91**

### **Vorschlag für eine Richtlinie**

#### **Artikel 20 – Absatz 2 – Unterabsatz 1 a (neu)**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

*Die technische Kompatibilität wird auf der Grundlage der einschlägigen TSI und gegebenenfalls nationaler Vorschriften und Register festgelegt. Wenn Prüffahrten erforderlich sind, um die technische Kompatibilität des Fahrzeugs durch Unterlagen nachzuweisen, können die nationalen Sicherheitsbehörden dem Antragsteller befristete Genehmigungen zur Nutzung des Fahrzeugs für praktische Erprobungen im Netz erteilen. Der Infrastrukturbetreiber unternimmt im Benehmen mit dem Antragsteller alle Anstrengungen, um sicherzustellen, dass alle Prüffahrten innerhalb eines Monats nach Eingang des Antrags des Antragstellers stattfinden können. Gegebenenfalls ergreift die nationale Sicherheitsbehörde Maßnahmen, um sicherzustellen, dass Prüffahrten stattfinden können.*

*Die sichere Integration der Teilsysteme in dem Fahrzeug erfolgt auf der Grundlage der einschlägigen TSI, der gemeinsamen Sicherheitsmethoden, wie sie in Artikel 6 der Richtlinie .../... [über die Sicherheit des Eisenbahnsystems in der Europäischen Union] und gegebenenfalls nationaler Vorschriften.*

## **Abänderung 92**

### **Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 20 – Absatz 3**

*Vorschlag der Kommission*

*3. In der Genehmigung für das Inverkehrbringen von Fahrzeugen können einsatzspezifische Auflagen und andere Einschränkungen enthalten sein.*

*Geänderter Text*

*3. Die Agentur erteilt eine Fahrzeuggenehmigung, nachdem sie die in Absatz 2 genannten Bestandteile der Unterlagen innerhalb einer angemessenen, im Voraus festgelegten Frist, spätestens jedoch vier Monate nach Eingang aller erforderlichen Informationen des Antragstellers, geprüft hat. Binnen eines Monats teilt die Agentur dem Antragsteller mit, ob die Unterlagen vollständig sind oder nicht. Jede ablehnende Entscheidung in Bezug auf einen Antrag wird ausreichend begründet.*

*Die Genehmigungen werden in allen Mitgliedstaaten anerkannt.*

*Die Agentur übernimmt die gesamte Verantwortung für die von ihr ausgestellten Genehmigungen.*

## **Abänderung 93**

### **Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 20 – Absatz 4**

*Vorschlag der Kommission*

*4. Die Genehmigung für das*

*Geänderter Text*

*entfällt*

***Inverkehrbringen von Fahrzeugen wird auf der Grundlage eines vom Antragsteller erstellten technischen Dossiers über das Fahrzeug oder den Fahrzeugtyp ausgestellt, das Belege für Folgendes enthält:***

***(i) das Inverkehrbringen der mobilen Teilsysteme gemäß Artikel 19, aus denen das Fahrzeug besteht;***

***(j) die aufgrund der einschlägigen TSI, nationalen Vorschriften und Register festgestellte technische Kompatibilität der unter Buchstabe a genannten Teilsysteme in dem Fahrzeug;***

***(k) die aufgrund der einschlägigen TSI, nationalen Vorschriften und gemeinsamen Sicherheitsmethoden gemäß Artikel 6 der Richtlinie .../... [über die Sicherheit des Eisenbahnsystems in der Union] festgestellte sichere Integration der unter Buchstabe a genannten Teilsysteme in dem Fahrzeug.***

#### **Abänderung 94**

##### **Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 20 – Absatz 3 a (neu)**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

***3a. Während des in Artikel 50a genannten Übergangszeitraums kann der Antragsteller wählen, ob er seinen Antrag für eine Fahrzeuggenehmigung bei der Agentur oder bei der zuständigen nationalen Sicherheitsbehörde einreicht.***

#### **Abänderung 95**

##### **Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 20 – Absatz 5 – Unterabsatz 1**



*Vorschlag der Kommission*

**5. Die Agentur trifft die in Absatz 2 genannten Entscheidungen innerhalb einer angemessenen, im Voraus festgelegten Frist, spätestens jedoch vier Monate nach Eingang aller erforderlichen Informationen. Die Genehmigungen sind in allen Mitgliedstaaten gültig.**

*Geänderter Text*

**5. Jede Entscheidung, mit der die Genehmigung eines Fahrzeugs abgelehnt wird, ist gebührend zu begründen. Der Antragsteller kann innerhalb eines Monats nach Eingang der ablehnenden Entscheidung beantragen, dass die Agentur bzw. die nationale Sicherheitsbehörde die Entscheidung überprüft. Die Agentur bzw. die nationale Sicherheitsbehörde verfügt nach dem Zeitpunkt des Eingangs des Antrags auf Überprüfung über eine Frist von zwei Monaten, um ihre Entscheidung zu bestätigen oder zu widerrufen.**

## **Abänderung 96**

**Vorschlag für eine Richtlinie  
Artikel 20 – Absatz 5 – Unterabsatz 1 a (neu)**

*Vorschlag der Kommission*

**Wird die ablehnende Entscheidung von der Agentur bestätigt, so kann der Antragsteller bei der gemäß Artikel 51 der Verordnung (EU) Nr. .../... [zur Einrichtung einer Europäischen Eisenbahnagentur] benannten Beschwerdekammer Widerspruch einlegen.**

*Geänderter Text*

## **Abänderung 97**

**Vorschlag für eine Richtlinie  
Artikel 20 – Absatz 5 – Unterabsatz 1 b (neu)**

*Vorschlag der Kommission*

**Wird die ablehnende Entscheidung einer nationalen Sicherheitsbehörde bestätigt, kann der Antragsteller bei der Beschwerdestelle, die von dem zuständigen Mitgliedstaat nach Artikel 17**

*Geänderter Text*

*Absatz 3 der Richtlinie .../... [„Richtlinie über die Eisenbahnsicherheit“] benannt wird, Widerspruch einlegen. Die Mitgliedstaaten können ihre in Artikel 56 der Richtlinie 2012/34/EG eingerichtete Regulierungsstelle für die Zwecke dieses Beschwerdeverfahrens benennen.*

## Abänderung 98

### Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 20 – Absatz 6

#### *Vorschlag der Kommission*

6. Die Agentur kann **Genehmigungen für das Inverkehrbringen von Fahrzeugen für Fahrzeugserien erteilen. Diese Genehmigungen sind in allen Mitgliedstaaten gültig.**

#### *Geänderter Text*

6. Die Agentur kann **die Fahrzeuggenehmigung unter Angabe von Gründen für ihre diesbezügliche Entscheidung ändern oder widerrufen, sofern ein Fahrzeug die Anforderungen, auf deren Grundlage die Genehmigung erteilt wurde, nicht mehr erfüllt. Die Agentur aktualisiert das europäische Register gemäß Artikel 43a unverzüglich.**

**Ist eine nationale Sicherheitsbehörde der Auffassung, dass ein genehmigtes Fahrzeug die grundlegenden Anforderungen nicht erfüllt, unterrichtet sie die Agentur und alle anderen einschlägigen nationalen Sicherheitsbehörden unverzüglich darüber. Die Agentur entscheidet innerhalb eines Monats über die erforderlichen Maßnahmen. In Fällen dringend erforderlicher Präventivmaßnahmen kann die Agentur die Genehmigung unverzüglich, d. h. bevor sie ihre Entscheidung trifft, beschränken oder aussetzen.**

## Abänderung 99

### Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 20 – Absatz 7

#### *Vorschlag der Kommission*

7. **Antragsteller können bei der Beschwerdekammer gemäß Artikel 51 der Verordnung (EU) Nr. .../... [über die Eisenbahnagentur der Europäischen Union] gegen Entscheidungen der Agentur oder wegen Untätigkeit innerhalb der in Absatz 5 genannten Frist**

#### *Geänderter Text*

7. **Die Kommission erhält die Befugnis, spätestens sechs Monate nach Annahme dieser Richtlinie gemäß Artikel 46 delegierte Rechtsakte betreffend detaillierte Bestimmungen für das Genehmigungsverfahren zu erlassen,**

**Beschwerde einlegen.**

**u.a.:**

**(a) einen Leitfaden, der die Anforderungen für die Fahrzeuggenehmigung und die erforderlichen Dokumente beschreibt und erläutert;**

**(b) Verfahrensmodalitäten für das Genehmigungsverfahren wie etwa inhaltliche und zeitliche Vorgaben für jede Stufe des Verfahrens;**

**(c) Kriterien für die Bewertung der Dossiers der Antragsteller.**

## **Abänderung 100**

### **Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 20 – Absatz 8 – Buchstabe b**

*Vorschlag der Kommission*

(b) eine neue Genehmigung für das Inverkehrbringen von Fahrzeugen, sofern die Werte der in der bereits erteilten Genehmigung enthaltenen Parameter geändert wurden.

*Geänderter Text*

(b) eine neue Genehmigung für das Inverkehrbringen von Fahrzeugen, sofern die Werte der in der bereits erteilten Genehmigung enthaltenen Parameter **umfassend** geändert wurden.

## **Abänderung 101**

### **Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 20 – Absatz 9**

*Vorschlag der Kommission*

**9. Auf Ersuchen des Antragstellers kann die Genehmigung für das Inverkehrbringen von Fahrzeugen eine genaue Angabe der Netze, Strecken oder Gruppen von Netzen oder Strecken enthalten, auf denen das Eisenbahnunternehmen das Fahrzeug in Betrieb nehmen darf, ohne dass weitere Prüfungen, Kontrollen oder Tests bezüglich der technischen Kompatibilität des Fahrzeugs mit diesen Strecken oder Netzen erforderlich sind. In diesem Fall**

*Geänderter Text*

**entfällt**

*versieht der Antragsteller seinen Antrag mit einem Nachweis der technischen Kompatibilität des Fahrzeugs mit den betreffenden Netzen oder Strecken.*

*Auf Ersuchen des ursprünglichen oder eines anderen Antragstellers kann diese Angabe auch nach Erteilung der entsprechenden Genehmigung für das Inverkehrbringen hinzugefügt werden.*

## **Abänderung 102**

### **Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 20 – Absatz 9 a (neu)**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

*9a. Genehmigungen für Fahrzeuge, die auf einer Eisenbahninfrastruktur von isolierten Schienennetzen betrieben werden oder betrieben werden sollen, können ebenfalls von den nationalen Sicherheitsbehörden der Mitgliedstaaten, in denen sich das betreffende Netz befindet, ausgestellt werden. In solchen Fällen kann der Antragsteller wählen, ob er sich an die Agentur oder die nationalen Sicherheitsbehörden dieser Mitgliedstaaten wendet.*

*Innerhalb der in Artikel 50a genannten Übergangszeit legen die nationalen Sicherheitsbehörden der Mitgliedstaaten, in denen sich ein isoliertes Schienennetz befindet, gemeinsame Verfahren für die Genehmigung für das Inverkehrbringen von Fahrzeugen fest und gewährleisten die gegenseitige Anerkennung der von ihnen ausgestellten Genehmigungen für das Inverkehrbringen von Fahrzeugen. Im Fall von widersprüchlichen Entscheidungen der nationalen Sicherheitsbehörden und wenn es zu keiner einvernehmlichen Entscheidung kommt, trifft die Agentur die Entscheidung gemäß Artikel 16 der Verordnung .../[Agenturverordnung]*

*entsprechend.*

*Haben am Ende der in Artikel 50a genannten Übergangszeit diese nationalen Sicherheitsbehörden keine Vorkehrungen für gemeinsame Genehmigungsverfahren und die gegenseitige Anerkennung von Fahrzeuggenehmigungen getroffen, werden die in diesem Artikel genannten Genehmigungen nur von der Agentur erteilt.*

*Werden Vorkehrungen für gemeinsame Genehmigungsverfahren und die gegenseitige Anerkennung von Fahrzeuggenehmigungen getroffen, können die nationalen Sicherheitsbehörden der Mitgliedstaaten, die über isolierte Schienennetze verfügen, weiterhin Fahrzeuggenehmigungen ausstellen, und der Antragsteller kann wählen, ob er sich nach Ablauf des in Artikel 50a genannten Übergangszeitraums für die Fahrzeuggenehmigung an die Agentur oder die einschlägigen nationalen Sicherheitsbehörden dieser Mitgliedstaaten wendet.*

*Zehn Jahre nach dem Inkrafttreten dieser Richtlinie legt die Kommission dem Europäischen Parlament und dem Rat einen Bericht über die bei der Interoperabilität auf dem isolierten Schienennetz erreichten Fortschritte vor und unterbreitet gegebenenfalls den geeigneten Legislativvorschlag.*

## **Abänderung 103**

### **Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 20 a (neu)**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

#### **Artikel 20a**

**Registrierung genehmigter Fahrzeuge  
Bevor ein Fahrzeug zum ersten Mal**

*eingesetzt wird und nachdem die Genehmigung dafür gemäß Artikel 20 erteilt wurde, muss es auf Antrag des Halters registriert werden.*

*Wurde die Genehmigung von der Agentur erteilt, wird das Fahrzeug gemäß Artikel 43a im europäischen Einstellungsregister registriert.*

*Ist das Verwendungsgebiet des Fahrzeugs auf das Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats beschränkt und wurde die Genehmigung von einer nationalen Sicherheitsbehörde erteilt, so wird es gemäß Artikel 43 im nationalen Einstellungsregister dieses Mitgliedstaats registriert.*

## Abänderung 104

### Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 21 – Überschrift

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

*Inbetriebnahme* von Fahrzeugen

*Nutzung* von Fahrzeugen

## Abänderung 105

### Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 21 – Absatz 1 – Unterabsatz 1

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

*Die Eisenbahnunternehmen **nehmen Fahrzeuge erst in Betrieb, nachdem im Benehmen mit dem Infrastrukturbetreiber die technische Kompatibilität des Fahrzeugs mit der Strecke und seine aufgrund der einschlägigen TSI, nationalen Vorschriften, Register und gemeinsamen Sicherheitsmethoden gemäß Artikel 6 der Richtlinie festgestellte sichere Integration in das System, in dem es eingesetzt werden soll, geprüft wurden.***

*1. **Bevor ein Eisenbahnunternehmen ein Fahrzeug in dem in der Fahrzeuggenehmigung festgelegten Verwendungsgebiet einsetzt, gewährleistet es unter Nutzung seines Sicherheitsmanagementsystems:***

## **Abänderung 106**

### **Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 21 – Absatz 1 – Unterabsatz 2**

*Vorschlag der Kommission*

*Zu diesem Zweck wird für die Fahrzeuge zunächst eine Genehmigung für das Inverkehrbringen gemäß Artikel 20 ausgestellt.*

*Geänderter Text*

*(a) dass das Fahrzeug gemäß Artikel 20 genehmigt und ordnungsgemäß registriert wurde;*

## **Abänderung 107**

### **Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 21 – Absatz 1 – Buchstabe a a (neu)**

*Vorschlag der Kommission*

*aa) dass die technische Kompatibilität zwischen dem Fahrzeug und der Strecke gegeben ist, und zwar auf der Grundlage des Infrastrukturregisters, der einschlägigen TSI oder anderer, vom Infrastrukturbetreiber gebührenfrei und innerhalb einer angemessenen Frist bereitzustellender Informationen, falls das Infrastrukturregister nicht besteht oder unvollständig ist, und*

*Geänderter Text*

## **Abänderung 108**

### **Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 21 – Absatz 1 – Buchstabe ab(neu)**

*Vorschlag der Kommission*

*c) die Integration des Fahrzeugs in die Zusammensetzung des Zuges, in dem es eingesetzt werden soll, und zwar auf der Grundlage der Sicherheitsmanagementsysteme gemäß Artikel 9 der Sicherheitsrichtlinie und der TSI "Verkehrsbetrieb und*

*Geänderter Text*



## Abänderung 109

### Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 21 – Absatz 1 a (neu)

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

***1a. Der Infrastrukturbetreiber stellt den Eisenbahnunternehmen auf Anfrage zusätzliche Informationen über die Besonderheiten der Strecke/der Strecken zur Verfügung, um sie bei der Prüfung der technischen Kompatibilität und sicheren Integration von Fahrzeug und Strecke bzw. Strecken zu unterstützen.***

## Abänderung 110

### Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 21 – Absatz 2

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

2. Das Eisenbahnunternehmen teilt seine Entscheidungen über **die Inbetriebnahme** von Fahrzeugen der Agentur, dem Infrastrukturbetreiber und der zuständigen Sicherheitsbehörde mit. Die Entscheidungen werden in die nationalen Einstellungsregister gemäß Artikel 43 aufgenommen.

2. Das Eisenbahnunternehmen teilt seine Entscheidungen über **den Betrieb** von Fahrzeugen der Agentur, dem Infrastrukturbetreiber und der zuständigen Sicherheitsbehörde mit. Die Entscheidungen werden in die nationalen Einstellungsregister gemäß Artikel 43 **und in das europäische Register gemäß Artikel 43a** aufgenommen.

## Abänderung 111

### Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 21 – Absatz 3

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

**3. Bei einer Erneuerung oder Umrüstung**

**entfällt**

*bestehender Fahrzeuge ist eine neue EG-Prüferklärung gemäß Artikel 15 Absatz 4 erforderlich. Darüber hinaus ist eine neue Entscheidung des Eisenbahnunternehmens über die Inbetriebnahme dieser Fahrzeuge erforderlich, wenn*

*(a) durch die geplanten Arbeiten das Gesamtsicherheitsniveau des betreffenden Teilsystems beeinträchtigt werden könnte, oder*

*(b) dies in den einschlägigen TSI vorgeschrieben ist.*

## **Abänderung 112**

### **Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 22 – Überschrift**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

*Genehmigung für das Inverkehrbringen von Fahrzeugtypen*

*Fahrzeugtypgenehmigungen*

## **Abänderung 113**

### **Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 22 – Absatz 1 – Unterabsatz 1**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

*1. Die Agentur erteilt Genehmigungen für das Inverkehrbringen von Fahrzeugtypen.*

*1. Die Agentur oder die nationalen Sicherheitsbehörden während der in Artikel 50a genannten Übergangszeit erteilen Fahrzeugtypgenehmigungen*

## **Abänderung 114**

### **Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 22 – Absatz 1 – Unterabsatz 2**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

Die Agentur *gibt* ausführliche Hinweise

Die Agentur *und die nationalen*

zur Beantragung der **Genehmigung für das Inverkehrbringen von Fahrzeugtypen**. Ein Antragsleitfaden, in dem die Voraussetzungen für **die Genehmigung des Inverkehrbringens von Fahrzeugtypen** beschrieben und erklärt und die notwendigen Unterlagen aufgeführt werden, wird den Antragstellern unentgeltlich zugänglich gemacht. Bei der Verbreitung dieser Informationen arbeiten die nationalen Sicherheitsbehörden mit der Agentur zusammen.

**Sicherheitsbehörden geben** ausführliche Hinweise zur Beantragung der **Fahrzeugtypgenehmigung**. Ein Antragsleitfaden, in dem die Voraussetzungen für **diese Genehmigungen** beschrieben und erklärt und die notwendigen Unterlagen aufgeführt werden, wird den Antragstellern unentgeltlich zugänglich gemacht. Bei der Verbreitung dieser Informationen arbeiten die nationalen Sicherheitsbehörden mit der Agentur zusammen.

## Abänderung 115

### Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 22 – Absatz 2

#### *Vorschlag der Kommission*

2. **Erteilt** die Agentur jedoch eine **Genehmigung für das Inverkehrbringen eines Fahrzeugs**, so **erteilt** sie gleichzeitig die **Genehmigung für das Inverkehrbringen des entsprechenden Fahrzeugtyps**.

#### *Geänderter Text*

2. **Erteilen** die Agentur **oder die nationalen Sicherheitsbehörden** jedoch eine **Fahrzeuggenehmigung**, so **erteilen** sie gleichzeitig die **Fahrzeugtypgenehmigung**.

## Abänderung 116

### Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 22 – Absatz 3

#### *Vorschlag der Kommission*

3. **Das Inverkehrbringen von Fahrzeugen**, die einem Fahrzeugtyp entsprechen, für den bereits eine Genehmigung **für das Inverkehrbringen** ausgestellt wurde, **wird** auf der Grundlage einer vom Antragsteller vorgelegten Erklärung über die Konformität mit diesem Typ ohne weitere Prüfungen genehmigt.

#### *Geänderter Text*

3. Fahrzeuge, die einem Fahrzeugtyp entsprechen, für den bereits eine Genehmigung ausgestellt wurde, **werden** auf der Grundlage einer vom Antragsteller vorgelegten Erklärung über die Konformität mit diesem Typ ohne weitere Prüfungen genehmigt.

## Abänderung 117

### Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 22 – Absatz 4

#### *Vorschlag der Kommission*

4. Bei Änderungen einschlägiger Bestimmungen in den TSI oder den nationalen Vorschriften, auf deren Grundlage bereits eine **Genehmigung für das Inverkehrbringen von Fahrzeugtypen** ausgestellt wurde, ist in der TSI oder nationalen Vorschrift anzugeben, ob die bereits erteilte **Genehmigung für das Inverkehrbringen des betreffenden Fahrzeugtyps** weiterhin gültig ist oder erneuert werden muss. Ist eine neue Genehmigung erforderlich, dürfen die von der Agentur durchgeführten Prüfungen nur die geänderten Bestimmungen betreffen. **Genehmigungen für das Inverkehrbringen von Fahrzeugen**, die aufgrund der früheren **Genehmigung für das Inverkehrbringen des betreffenden Fahrzeugtyps** bereits ausgestellt wurden, bleiben von dieser Erneuerung unberührt.

#### *Geänderter Text*

4. Bei Änderungen einschlägiger Bestimmungen in den TSI oder den nationalen Vorschriften, auf deren Grundlage bereits eine **Fahrzeugtypgenehmigung** ausgestellt wurde, ist in der TSI oder nationalen Vorschrift anzugeben, ob die bereits erteilte **Fahrzeugtypgenehmigung** weiterhin gültig ist oder erneuert werden muss. Ist eine neue Genehmigung erforderlich, dürfen die von der Agentur durchgeführten Prüfungen nur die geänderten Bestimmungen betreffen. **Fahrzeugtypgenehmigungen**, die aufgrund der früheren **Fahrzeugtypgenehmigung** bereits ausgestellt wurden, bleiben von dieser Erneuerung unberührt

## Abänderung 118

### Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 22 a (neu)

#### *Vorschlag der Kommission*

#### *Geänderter Text*

#### **Artikel 22a**

**Zusammenarbeit zwischen der Agentur und den nationalen Sicherheitsbehörden**

**Für die Zwecke der Artikel 18, 20 und 22 kann die Agentur mit den nationalen Sicherheitsbehörden**

**Kooperationsvereinbarungen im Einklang mit Artikel 69 der Verordnung (EU)**

**Nr. .../... [Einrichtung einer Europäischen Eisenbahnagentur] abschließen.**

**Bei solchen Vereinbarungen kann es sich**

*um Einzel- oder um Rahmenvereinbarungen handeln, an denen eine oder mehrere nationale Sicherheitsbehörden beteiligt sein können. Sie enthalten eine detaillierte Beschreibung der Aufgaben und Bedingungen für zu erbringende Leistungen und bestimmen die Fristen für deren Erbringung sowie die Einzelheiten der Aufteilung der vom Antragsteller gezahlten Gebühren.*

*Sie können ferner spezifische Vorkehrungen für die Zusammenarbeit im Fall von Netzen enthalten, die aus geografischen Gründen, eines fortgeschrittenen ERTMS-Ausbaus oder einer unterschiedlichen Spurweite oder aus historischen Gründen spezielle Fachkenntnisse erfordern, mit dem Ziel, den Verwaltungsaufwand für den Antragsteller und die ihm entstehenden Kosten zu verringern. Solche Vereinbarungen müssen zustande kommen, bevor die Agentur berechtigt ist, Anträge nach dieser Richtlinie entgegenzunehmen, spätestens aber sechs Monate nach dem Zeitpunkt des Inkrafttretens dieser Richtlinie.*

*Der Kommission wird die Befugnis übertragen, im Einklang mit Artikel 46 delegierte Rechtsakte zu solchen Kooperationsvereinbarungen zu erlassen. Diese delegierten Rechtsakte werden spätestens sechs Monate nach Inkrafttreten dieser Richtlinie erlassen.*

*Fünf Jahre nach dem Abschluss der ersten Kooperationsvereinbarung und danach alle drei Jahre legt die Kommission dem Europäischen Parlament und dem Rat einen Bericht vor, in dem die von der Agentur geschlossenen Kooperationsvereinbarungen bewertet werden.*

**Abänderung 119**

**Vorschlag für eine Richtlinie**

## Artikel 29 – Absatz 1 – Buchstabe a

### *Vorschlag der Kommission*

(a) eine solide Fach- und Berufsausbildung, die alle Tätigkeiten für die Konformitätsbewertung umfasst, für die die Konformitätsbewertungsstelle im Rahmen der Notifizierung benannt wurde;

### *Geänderter Text*

(a) eine solide Fach- und Berufsausbildung, die alle Tätigkeiten für die Konformitätsbewertung umfasst, für die die Konformitätsbewertungsstelle im Rahmen der Notifizierung benannt wurde, **sowie eine Ausbildung in Fragen der Barrierefreiheit;**

## Abänderung 120

### Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 42 – Absatz 1

#### *Vorschlag der Kommission*

1. Ein Fahrzeug, das im Eisenbahnsystem der Union in Betrieb genommen wird, muss mit einer europäischen Fahrzeugnummer (European vehicle number — EVN) versehen sein, die **vor der ersten Inbetriebnahme des Fahrzeugs von der für das betreffende Gebiet zuständigen nationalen Sicherheitsbehörde** vergeben wird.

#### *Geänderter Text*

1. Ein Fahrzeug, das im Eisenbahnsystem der Union in Betrieb genommen wird, muss mit einer europäischen Fahrzeugnummer (European vehicle number — EVN) versehen sein, die **von der Agentur gleichzeitig mit der Erteilung der Genehmigung** vergeben wird.

## Abänderung 121

### Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 42 – Absatz 2

#### *Vorschlag der Kommission*

2. Die Fahrzeuge betreibenden Eisenbahnunternehmen stellen sicher, dass die vergebenen EVN an den Fahrzeugen angebracht sind.

#### *Geänderter Text*

2. Die Fahrzeuge betreibenden Eisenbahnunternehmen stellen sicher, dass die vergebenen EVN an den Fahrzeugen angebracht sind, **und sind für die ordnungsgemäße Registrierung der Fahrzeuge verantwortlich.**

## Abänderung 122

### Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 43 – Absatz 1 – Buchstabe c

*Vorschlag der Kommission*

(c) es ist *den in den Artikeln 16 und 21 der Richtlinie .../... [über die Sicherheit des Eisenbahnsystems in der Union] genannten nationalen Sicherheitsbehörden und Untersuchungsstellen zugänglich; darüber hinaus ist es auf Antrag bei berechtigtem Interesse den in den Artikeln 55 und 56 der Richtlinie 2012/34/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. November 2012 zur Schaffung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraums<sup>16</sup> genannten Regulierungsstellen, der Agentur, den Eisenbahnunternehmen und den Infrastrukturbetreibern sowie allen Personen oder Organisationen zugänglich, die Fahrzeuge registrieren oder im Register erwähnt sind.*

---

<sup>16</sup> ABl. L 343 vom 14.12.2012, S. 32.

*Geänderter Text*

(c) es ist *öffentlich*.

## Abänderung 123

### Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 43 – Absatz 2 a (neu)

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

**2a. Das Register enthält für jedes Fahrzeug mindestens folgende Angaben:**

**(a) die EVN;**

**(b) Angaben zur Prüferklärung und der ausstellenden Stelle;**

**(c) Angaben zum Halter oder Eigner des Fahrzeugs;**

*(d) Betriebsbeschränkungen für das Fahrzeug;*

*(e) die für die Instandhaltung zuständige Stelle.*

## Abänderung 124

### Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 43 – Absatz 3

#### *Vorschlag der Kommission*

3. Der Inhaber der Registrierung muss der nationalen Sicherheitsbehörde jedes Mitgliedstaats, in dem das Fahrzeug **in Betrieb genommen** wurde, etwaige Änderungen der Daten im nationalen Einstellungsregister, die Abwrackung eines Fahrzeugs oder seine Entscheidung, die Registrierung eines Fahrzeugs nicht länger aufrechtzuerhalten, unverzüglich anzeigen.

#### *Geänderter Text*

3. Der Inhaber der Registrierung muss der Behörde jedes Mitgliedstaats, in dem das Fahrzeug **eingesetzt** wurde, etwaige Änderungen der Daten im nationalen Einstellungsregister, die Abwrackung eines Fahrzeugs oder seine Entscheidung, die Registrierung eines Fahrzeugs nicht länger aufrechtzuerhalten, unverzüglich anzeigen.

## Abänderung 125

### Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 43 – Absatz 4

#### *Vorschlag der Kommission*

4. **Solange die nationalen Einstellungsregister nicht miteinander verbunden sind, aktualisiert jeder Mitgliedstaat** sein Register, indem er bei den betreffenden Daten Änderungen übernimmt, die ein anderer Mitgliedstaat in seinem eigenen Register vorgenommen hat.

#### *Geänderter Text*

4. **Jeder Mitgliedstaat aktualisiert** sein Register, indem er bei den betreffenden Daten Änderungen übernimmt, die ein anderer Mitgliedstaat in seinem eigenen Register vorgenommen hat.

## Abänderung 126

### Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 43 – Absatz 5



*Vorschlag der Kommission*

5. Im Falle von Fahrzeugen, die erstmals in einem Drittland und anschließend in einem Mitgliedstaat ***in Betrieb genommen wurden***, sorgt der betreffende Mitgliedstaat dafür, dass die Fahrzeugdaten über das nationale Einstellungsregister ***oder aufgrund eines internationalen Übereinkommens*** abgefragt werden können.

*Geänderter Text*

5. Im Falle von Fahrzeugen, die erstmals in einem Drittland und anschließend in einem Mitgliedstaat ***eingesetzt*** wurden, sorgt der betreffende Mitgliedstaat dafür, dass die Fahrzeugdaten über das nationale Einstellungsregister abgefragt werden können.

## **Abänderung 127**

### **Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 43 – Absatz 5 a (neu)**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

***5a. Die nationalen Einstellungsregister werden nach Ablauf der Übergangszeit gemäß Artikel 50a, ausgenommen in Fällen gemäß Artikel 20 (9a) unter den in diesem Artikel festgelegten Bedingungen in das europäische Einstellungsregister aufgenommen. Die Kommission legt im Wege von Durchführungsrechtsakten das Standardtypendokument fest. Diese Durchführungsrechtsakte werden nach dem Prüfverfahren gemäß Artikel 48 Absatz 3 erlassen.***

## **Abänderung 128**

### **Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 43 a (neu)**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

#### ***Artikel 43a***

##### ***Europäisches Einstellungsregister***

***1. Die Agentur führt ein Register der in der Union in Betrieb genommenen Fahrzeuge. Das Register muss die folgenden Bedingungen erfüllen:***

- (a) es entspricht den gemeinsamen Spezifikationen gemäß Absatz 2;***
- (b) es wird von der Agentur geführt und aktualisiert;***
- (c) es ist öffentlich.***

***2. Die Kommission beschließt im Wege von Durchführungsrechtsakten gemeinsame Spezifikationen für die europäischen Einstellungsregister bezüglich Inhalt, Datenformat, funktioneller und technischer Architektur, Betriebsweise – auch***

*Vorkehrungen für den Datenaustausch – sowie Regeln für die Dateneingabe und -abfrage. Diese Durchführungsrechtsakte werden nach dem in Artikel 48 Absatz 3 genannten Prüfverfahren erlassen.*

*3. Der Inhaber der Registrierung muss der Agentur etwaige Änderungen der Daten im europäischen Einstellungsregister, die Abwrackung eines Fahrzeugs oder seine Entscheidung, die Registrierung eines Fahrzeugs nicht länger aufrechtzuerhalten, unverzüglich anzeigen.*

*4. Das Register enthält für jedes Fahrzeug mindestens folgende Angaben:*

*(a) die EVN;*

*(b) Angaben zur EG-Prüferklärung und der ausstellenden Stelle;*

*(c) Angaben zu dem in Artikel 44 genannten europäischen Register genehmigter Fahrzeugtypen;*

*(d) Angaben zum Halter oder Eigner des Fahrzeugs;*

*(e) Betriebsbeschränkungen für das Fahrzeug;*

*(f) die für die Instandhaltung zuständige Stelle.*

*Immer wenn die Agentur eine Fahrzeuggenehmigung erteilt, erneuert, ändert, aussetzt oder widerruft, aktualisiert sie unverzüglich das Register.*

*5. Im Falle von Fahrzeugen, die erstmals in einem Drittland verwendet und anschließend in einem Mitgliedstaat eingesetzt wurden, sorgt der betreffende Mitgliedstaat dafür, dass die Fahrzeugdaten, die mindestens Angaben über den Fahrzeughalter, die für die Instandhaltung zuständige Stelle und Verwendungsbeschränkungen für das Fahrzeug einschließen müssen, über das europäische Einstellungsregister oder aufgrund eines internationalen Übereinkommens abgefragt werden können.*

## Abänderung 129

### Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 44 – Absatz 1 – Buchstabe c

*Vorschlag der Kommission*

*(c) es ist mit allen nationalen  
Einstellungsregistern verbunden.*

*Geänderter Text*

*entfällt*

## Abänderung 130

### Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 44 – Absatz 2 a (neu)

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

*2a. Dieses Register enthält mindestens die  
folgenden Angaben zu jedem  
Fahrzeugtyp:*

*(a) die technischen Merkmale des  
Fahrzeugtyps gemäß den einschlägigen  
TSI;*

*(b) den Namen des Herstellers;*

*(c) die Daten und Fundstellen der  
aufeinanderfolgenden Genehmigungen  
für diesen Fahrzeugtyp, einschließlich  
aller Beschränkungen oder Rücknahmen;*

*(d) Konstruktionsmerkmale, die auf  
Personen mit eingeschränkter Mobilität  
und Personen mit Behinderungen  
ausgerichtet sind;*

*(e) Angaben zum Eigner oder Halter des  
Fahrzeugs;*

*Wenn die Agentur eine Genehmigung für  
die Inbetriebnahme von Fahrzeugtypen  
erteilt, erneuert, ändert, aussetzt oder  
widerruft, aktualisiert sie unverzüglich  
das Register.*

## Abänderung 131

### Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 45 – Absatz 1

#### *Vorschlag der Kommission*

1. Jeder Mitgliedstaat veröffentlicht ein Infrastrukturregister, in dem für die jeweiligen Teilsysteme oder Teile davon die Werte der Netzparameter angegeben sind.

#### *Geänderter Text*

1. Jeder Mitgliedstaat **sorgt dafür, dass** ein Infrastrukturregister veröffentlicht **wird**, in dem für die jeweiligen Teilsysteme oder Teile davon die Werte der Netzparameter angegeben sind.

## Abänderung 132

### Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 45 – Absatz 3

#### *Vorschlag der Kommission*

3. Im Infrastrukturregister können Einsatzbedingungen für ortsfeste Einrichtungen und sonstige Beschränkungen festgelegt sein.

#### *Geänderter Text*

3. Im Infrastrukturregister können Einsatzbedingungen für ortsfeste Einrichtungen und sonstige Beschränkungen, **darunter befristete Beschränkungen, die für eine Dauer von mehr als sechs Monaten angewendet werden**, festgelegt sein.

## Abänderung 133

### Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 45 – Absatz 4

#### *Vorschlag der Kommission*

4. Die Mitgliedstaaten **aktualisieren** ihre Infrastrukturregister gemäß dem Beschluss 2011/633/EU der Kommission.

#### *Geänderter Text*

4. Die Mitgliedstaaten **sorgen dafür, dass** ihre Infrastrukturregister gemäß dem Beschluss 2011/633/EU der Kommission **aktualisiert werden**.

## Abänderung 134

### Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 45 – Absatz 5

*Vorschlag der Kommission*

5. Mit dem Infrastrukturregister **können** auch weitere Register wie das Register über die Zugänglichkeit verbunden **werden**.

*Geänderter Text*

5. Mit dem Infrastrukturregister **werden** auch weitere Register wie das Register über die Zugänglichkeit **für Personen mit Behinderungen und Personen mit eingeschränkter Mobilität** verbunden.

**Abänderung 135**

**Vorschlag für eine Richtlinie  
Artikel 46 – Absatz 2**

*Vorschlag der Kommission*

(2) Die Befugnis zum Erlass delegierter Rechtsakte gemäß Artikel 4 Absatz 2 und Artikel 5 Absatz 3 wird der Kommission für einen **unbestimmten** Zeitraum ab dem **Inkrafttreten** dieser Richtlinie übertragen.

*Geänderter Text*

(2) Die Befugnis zum Erlass delegierter Rechtsakte gemäß Artikel 4 Absatz 2, Artikel 5 Absatz 3, **Artikel 8 Absatz 2 und Artikel 15(7a)** wird der Kommission für einen Zeitraum **von fünf Jahren** ab dem **[Amt für Veröffentlichungen: Bitte Datum des Inkrafttretens dieser Richtlinie einfügen]** übertragen.

**Die Kommission erstellt spätestens neun Monate vor Ablauf des Zeitraums von fünf Jahren einen Bericht über die Befugnisübertragung. Die Befugnisübertragung verlängert sich stillschweigend um Zeiträume gleicher Länge, es sei denn, das Europäische Parlament oder der Rat widersprechen einer solchen Verlängerung spätestens drei Monate vor Ablauf des jeweiligen Zeitraums.**

**Abänderung 136**

**Vorschlag für eine Richtlinie  
Artikel 49 a (neu)**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

**Artikel 49  
Sanktionen**

*Der Kommission wird die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 46 zur Einrichtung eines Systems von Sanktionen für die Überschreitung der in dieser Verordnung vorgesehenen Fristen für die Annahme von Entscheidungen durch die Agentur delegierte Rechtsakte zu erlassen. Auch wird ein Schadenersatzsystem für die Fälle eingerichtet, in denen die in der Verordnung über die Agentur vorgesehene Beschwerdekammer zu Gunsten des Adressaten einer Entscheidung der Agentur entscheidet. Die Sanktionen und das Schadenersatzsystem müssen wirksam, verhältnismäßig, nicht diskriminierend und abschreckend sein.*

## Abänderung 137

### Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 50 – Absatz 1

#### *Vorschlag der Kommission*

1. Alle drei Jahre, erstmals **drei** Jahre nach Veröffentlichung dieser Richtlinie, berichtet die Kommission dem Europäischen Parlament und dem Rat über die Fortschritte bei der Herbeiführung der Interoperabilität des Eisenbahnsystems. Dieser Bericht umfasst auch eine Analyse der Fälle nach Artikel 7 sowie der Anwendung von Kapitel V.

#### *Geänderter Text*

1. Alle drei Jahre, erstmals **zwei** Jahre nach Veröffentlichung dieser Richtlinie, berichtet die Kommission dem Europäischen Parlament und dem Rat über die Fortschritte bei der Herbeiführung der Interoperabilität des Eisenbahnsystems. Dieser Bericht umfasst auch eine Analyse der Fälle nach Artikel 7 sowie der Anwendung von Kapitel V. ***In Abhängigkeit von den Ergebnissen des Berichts schlägt die Kommission Verbesserungen und Maßnahmen zur Stärkung der Rolle der Agentur bei der Umsetzung der Interoperabilität vor.***

## Abänderung 138

### Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 50 – Absatz 1 a (neu)

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

***1a. Zwei Jahre nach der Veröffentlichung dieser Richtlinie und nach Konsultierung der verschiedenen beteiligten Akteure erstattet die Kommission dem Europäischen Parlament und dem Rat Bericht über die von der Agentur erzielten Fortschritte bei der Ausübung ihrer neuen Zuständigkeiten und über ihre Arbeitsweise.***

## Abänderung 139

### Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 50 – Absatz 2

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

2. Die Agentur erarbeitet und aktualisiert regelmäßig ein Instrument, das auf Anfrage eines Mitgliedstaats oder der Kommission einen Überblick über das Interoperabilitätsniveau des Eisenbahnsystems liefern kann. Bei diesem Instrument werden die in den Registern gemäß Kapitel VII enthaltenen Informationen verwendet.

2. Die Agentur erarbeitet und aktualisiert regelmäßig ein Instrument, das auf Anfrage eines Mitgliedstaats, ***des Europäischen Parlaments*** oder der Kommission einen Überblick über das Interoperabilitätsniveau des Eisenbahnsystems liefern kann. Bei diesem Instrument werden die in den Registern gemäß Kapitel VII enthaltenen Informationen verwendet.

## Abänderung 140

### Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 50 a (neu)

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

***Artikel 50a***

***Übergangsregelung***

***Unbeschadet von Artikel 20 (9a) werden die Fahrzeuggenehmigungen gemäß***



*Artikel 20 und 22 für vier Jahre nach dem Inkrafttreten dieser Richtlinie von der Agentur gewährleistet. Während dieser Übergangszeit kann eine Fahrzeuggenehmigung nach Wahl des Antragstellers von der Agentur oder von der nationalen Sicherheitsbehörde ausgestellt werden.*

*Die Agentur verfügt über die erforderlichen organisatorischen Kapazitäten und Fachkenntnisse, um spätestens vier Jahre nach Inkrafttreten dieser Richtlinie all ihre Aufgaben gemäß Artikel 18, 20 und 22 auszuführen.*

*Um ihren Pflichten nachzukommen, kann die Agentur gemäß Artikel 22a Kooperationsvereinbarungen mit den nationalen Sicherheitsbehörden abschließen.*

## **Abänderung 141**

### **Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 51 – Absatz 1**

#### *Vorschlag der Kommission*

1. Den Mitgliedstaaten steht es frei, die Bestimmungen in Kapitel V der Richtlinie 2008/57/EG bis [zwei Jahre nach Inkrafttreten] weiterhin anzuwenden.

#### *Geänderter Text*

1. Den Mitgliedstaaten steht es frei, die Bestimmungen in Kapitel V der Richtlinie 2008/57/EG bis [ein Jahr nach Inkrafttreten] weiterhin anzuwenden.

## **Abänderung 142**

### **Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 52**

#### *Vorschlag der Kommission*

Die Anhänge IV, V, VI, VII und IX der Richtlinie 2008/57/EG finden bis zum Inkrafttreten der *entsprechenden* Durchführungsrechtsakte nach Artikel 8

#### *Geänderter Text*

Die Anhänge IV, V, VI, VII und IX der Richtlinie 2008/57/EG finden bis zum Inkrafttreten der *entsprechenden delegierten Rechtsakte nach Artikel 8*

Absatz 2, Artikel 14 Absatz 8, Artikel 15 Absatz 7 und Artikel 7 Absatz 3 dieser Richtlinie weiterhin Anwendung.

**Absatz 2 und Artikel 15 Absatz 7a** sowie der Durchführungsrechtsakte nach Artikel 14 Absatz 8, Artikel 15 Absatz 7 und Artikel 7 Absatz 3 dieser Richtlinie weiterhin Anwendung.

## Abänderung 143

### Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 54 – Absatz 1 – Unterabsatz 1

#### *Vorschlag der Kommission*

1. Die Mitgliedstaaten setzen die Rechts- und Verwaltungsvorschriften in Kraft, die erforderlich sind, um Artikel 1, Artikel 2, Artikel 7 Absätze 1 bis 4, Artikel 11 Absatz 1, Artikel 13, Artikel 14 Absätze 1 bis 7, Artikel 15 Absätze 1 bis 6, Artikel 17 bis 21, Artikel 22 Absätze 3 bis 7, Artikel 23 bis 36, Artikel 37 Absatz 2, Artikel 38, Artikel 39, Artikel 41 bis 43, Artikel 45 Absätze 1 bis 5, Artikel 51 sowie den Anhängen I bis III spätestens am **[zwei Jahre** nach Inkrafttreten] nachzukommen. Sie teilen der Kommission unverzüglich den Wortlaut dieser Vorschriften mit und übermitteln ihr eine Tabelle der Entsprechungen zwischen ihren Vorschriften und den Bestimmungen dieser Richtlinie. Diese Tabellen sind notwendig, damit alle Beteiligten die zur Durchführung dieser Richtlinie jeweils geltenden nationalen Vorschriften eindeutig ermitteln können.

#### *Geänderter Text*

1. Die Mitgliedstaaten setzen die Rechts- und Verwaltungsvorschriften in Kraft, die erforderlich sind, um Artikel 1, Artikel 2, Artikel 7 Absätze 1 bis 4, Artikel 11 Absatz 1, Artikel 13, Artikel 14 Absätze 1 bis 7, Artikel 15 Absätze 1 bis 6, Artikel 17 bis 21, Artikel 22 Absätze 3 bis 7, Artikel 23 bis 36, Artikel 37 Absatz 2, Artikel 38, Artikel 39, Artikel 41 bis 43, Artikel 45 Absätze 1 bis 5, Artikel 51 sowie den Anhängen I bis III spätestens am **[ein Jahr** nach Inkrafttreten] nachzukommen. Sie teilen der Kommission unverzüglich den Wortlaut dieser Vorschriften mit und übermitteln ihr eine Tabelle der Entsprechungen zwischen ihren Vorschriften und den Bestimmungen dieser Richtlinie. Diese Tabellen sind notwendig, damit alle Beteiligten die zur Durchführung dieser Richtlinie jeweils geltenden nationalen Vorschriften eindeutig ermitteln können.

## Abänderung 144

### Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 55 – Absatz 1

#### *Vorschlag der Kommission*

Die Richtlinie 2008/57/EG in der Fassung der in Anhang IV Teil A genannten

#### *Geänderter Text*

Die Richtlinie 2008/57/EG in der Fassung der in Anhang IV Teil A genannten

Richtlinien wird mit Wirkung vom [*zwei Jahre* nach Inkrafttreten] aufgehoben, ohne dass davon die Pflichten der Mitgliedstaaten hinsichtlich der Fristen für die Umsetzung der in Anhang IV Teil B genannten Richtlinien in nationales Recht berührt werden.

Richtlinien wird mit Wirkung vom [*ein Jahr* nach Inkrafttreten] aufgehoben, ohne dass davon die Pflichten der Mitgliedstaaten hinsichtlich der Fristen für die Umsetzung der in Anhang IV Teil B genannten Richtlinien in nationales Recht berührt werden.

## Abänderung 145

### Vorschlag für eine Richtlinie Anhang I – Nummer 1

#### *Vorschlag der Kommission*

##### 1. Netz

Für die Zwecke dieser Richtlinie umfasst das Netz der Union:

eigens für Hochgeschwindigkeitszüge gebaute Strecken, die für Geschwindigkeiten von im Allgemeinen mindestens 250 km/h ausgelegt sind,

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

eigens für Hochgeschwindigkeitszüge ausgebaute Strecken, die aufgrund der sich aus der Topografie, der Oberflächengestalt oder der städtischen Umgebung ergebenden Zwänge von spezifischer Beschaffenheit sind und deren Geschwindigkeit im Einzelfall angepasst werden muss. Dazu gehören auch die Verbindungsstrecken zwischen dem Hochgeschwindigkeits- und dem

#### *Geänderter Text*

##### 1. Netz

Für die Zwecke dieser Richtlinie umfasst das Netz der Union *das Hochgeschwindigkeitsnetz, das aus den unter den Buchstaben a, b und c definierten Strecken besteht, und das konventionelle Netz, das aus den unter den Buchstaben d bis i definierten Strecken besteht:*

*(a) eigens für Hochgeschwindigkeitszüge gebaute Strecken, die für Geschwindigkeiten von im Allgemeinen mindestens 250 km/h ausgelegt sind und auf denen unter günstigen Bedingungen Geschwindigkeiten von mehr als 300 km/h erzielt werden können,*

*(b) eigens für Hochgeschwindigkeitszüge ausgebaute Strecken, die für Geschwindigkeiten von rund 200 km/h ausgelegt sind,*

*(c) eigens für Hochgeschwindigkeitszüge ausgebaute Strecken, die aufgrund der sich aus der Topografie, der Oberflächengestalt oder der städtischen Umgebung ergebenden Zwänge von spezifischer Beschaffenheit sind und deren Geschwindigkeit im Einzelfall angepasst werden muss. dazu gehören auch die Verbindungsstrecken zwischen dem Hochgeschwindigkeits- und dem*

konventionellen Bahnnetz,  
Bahnhofsdurchfahrten, Anschlüsse zu  
Terminals, Betriebswerken usw., die von  
Hochgeschwindigkeitsfahrzeugen mit  
Normalgeschwindigkeit befahren werden,

- für den Personenverkehr  
vorgesehene konventionelle Strecken,
- für den gemischten Verkehr (Personen-  
und Güterverkehr)  
vorgesehene konventionelle Strecken,
- für den Güterverkehr vorgesehene  
konventionelle Strecken,
- Personenverkehrsknoten,
- Güterverkehrsknoten, einschließlich  
Terminals für kombinierten Verkehr,
- Verbindungswege zwischen den  
vorstehend genannten Elementen.

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

konventionellen Bahnnetz,  
Bahnhofsdurchfahrten, Anschlüsse zu  
Terminals und Betriebswerken usw., die  
von Hochgeschwindigkeitsfahrzeugen mit  
Normalgeschwindigkeit befahren werden;

- (d) für den Personenverkehr  
vorgesehene konventionelle Strecken,
- (e) für den gemischten Verkehr (Personen-  
und Güterverkehr)  
vorgesehene konventionelle Strecken,
- (f) für den Güterverkehr vorgesehene  
konventionelle Strecken,
- (g) Personenverkehrsknoten,
- (h) Güterverkehrsknoten, einschließlich  
Terminals für kombinierten Verkehr,
- (i) Verbindungswege zwischen den  
vorstehend genannten Elementen.

Dieses Netz umfasst Verkehrssteuerungs-,  
Ortungs- und Navigationssysteme sowie  
Datenverarbeitungs- und  
Telekommunikationseinrichtungen, die für  
den Personenfernverkehr und den  
Güterverkehr auf diesem Netz zur  
Gewährleistung eines sicheren und  
ausgewogenen Netzbetriebs und einer  
wirksamen Verkehrssteuerung vorgesehen  
sind.

## Abänderung 146

### Vorschlag für eine Richtlinie

#### Anhang I – Nummer 2 – Absatz 1 – Spiegelstriche 1 a, 1 b – Unterabsätze 1 und 1b Unterabsatz 1 a (neu)

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

- *Fahrzeuge, die so ausgelegt sind, dass  
sie bei mindestens 250 km/h auf eigens  
für Hochgeschwindigkeitszüge gebauten  
Strecken verkehren und unter günstigen  
Bedingungen Geschwindigkeiten von  
mehr als 300 km/h erzielen können,*
- *Fahrzeuge, die so ausgelegt sind, dass  
sie bei rund 200 km/h auf  
Hochgeschwindigkeitsstrecken oder*

*eigens für Hochgeschwindigkeitszüge gebauten Strecken verkehren können, soweit dies mit dem Leistungsniveau dieser Strecken vereinbar ist.*

*Darüber hinaus müssen Fahrzeuge, die für Höchstgeschwindigkeiten von weniger als 200 km/h ausgelegt sind und für den Verkehr auf der Gesamtheit oder einem Teil des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsnetzes geeignet sind, soweit dies mit dem Leistungsniveau dieses Netzes vereinbar ist, die Anforderungen an einen sicheren Betrieb dieses Netzes erfüllen. Zu diesem Zweck sind in den TSI Konventionelle Fahrzeuge auch die Anforderungen an den sicheren Betrieb „konventioneller Fahrzeuge“ auf Hochgeschwindigkeitsnetzen aufzuführen.*

## Abänderung 147

### Vorschlag für eine Richtlinie

#### Anhang I – Nummer 2 – Absatz 1 – Spiegelstrich 2

##### *Vorschlag der Kommission*

Güterwagen, einschließlich Fahrzeugen zur Beförderung von Lastkraftwagen;

##### *Geänderter Text*

– Güterwagen, einschließlich *niederer Fahrzeugen, die für das gesamte Netz ausgelegt sind, und* Fahrzeugen zur Beförderung von Lastkraftwagen;

## Abänderung 148

### Vorschlag für eine Richtlinie

#### Anhang III – Nummer 2 – Nummer 2.4 – Nummer 2.4.1 – Absatz 5

##### *Vorschlag der Kommission*

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

##### *Geänderter Text*

Bei Gefahr müssen entsprechende Vorrichtungen den Fahrgästen die Möglichkeit bieten, dies dem Triebfahrzeugführer *und/oder dem Zugführer* zu melden, und *das* Zugbegleitpersonal *zu ersuchen*, sich mit

Verbindung zu setzen.

dem Triebfahrzeugführer *und/oder dem  
Zugführer* in Verbindung zu setzen.

## Abänderung 149

### Vorschlag für eine Richtlinie

Anhang 3 – Nummer 2 – Nummer 2.4 – Nummer 2.4.1 – Absatz 6

#### *Vorschlag der Kommission*

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

#### *Geänderter Text*

**Züge müssen sicher betreten und verlassen werden können.** Die Schließ- und Öffnungsmechanismen der **Türen, die Breite des Bahnsteigspalts und die Abfertigung des Zuges** müssen die Sicherheit der Fahrgäste gewährleisten. **Züge müssen so konzipiert sein, dass in ihnen keine Reisenden eingeschlossen bleiben können.**

## Abänderung 150

### Vorschlag für eine Richtlinie

Anhang 3 – Nummer 2 – Nummer 2.4 – Nummer 2.4.1 – Absatz 10

#### *Vorschlag der Kommission*

Die Züge müssen mit einer Lautsprecheranlage ausgestattet sein, damit das Zugbegleitpersonal Mitteilungen an die Reisenden durchgeben kann.

#### *Geänderter Text*

Die Züge müssen mit einer Lautsprecheranlage ausgestattet sein, damit das Zugbegleitpersonal **bzw. die Triebfahrzeugführer** Mitteilungen an die Reisenden durchgeben können.

## Abänderung 151

### Vorschlag für eine Richtlinie

Anhang 3 – Nummer 2 – Nummer 2.4 – Nummer 2.4.1 – Absatz 10 a (neu)

#### *Vorschlag der Kommission*

#### *Geänderter Text*

**Den Reisenden sind die notwendigen örtlichen Regelungen sowohl in den Bahnhöfen als auch in den Zügen (Betretungsverbote, Zu- und Abgänge, Verhaltensanweisungen, Möglichkeiten für Personen mit eingeschränkter Mobilität, Bedeutung der Markierungen, Gefahrenräume usw.) leicht verständlich**

## **Abänderung 152**

### **Vorschlag für eine Richtlinie**

**Anhang 3 – Nummer 2 – Nummer 2.4 – Nummer 2.4.3 – Absatz 3**

#### *Vorschlag der Kommission*

Die Fahrzeuge müssen aufgrund ihrer Merkmale auf allen Strecken verkehren können, auf denen ihr Einsatz vorgesehen ist; die jeweiligen **Klimabedingungen** sind hierbei zu berücksichtigen.

#### *Geänderter Text*

Die Fahrzeuge müssen aufgrund ihrer Merkmale auf allen Strecken verkehren können, auf denen ihr Einsatz vorgesehen ist; die jeweiligen **klimatechnischen und topografischen Bedingungen** sind hierbei zu berücksichtigen.

## **Abänderung 153**

### **Vorschlag für eine Richtlinie**

**Anhang 3 – Nummer 2 – Nummer 2.6 – Nummer 2.6.1 – Absatz 1**

#### *Vorschlag der Kommission*

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

#### *Geänderter Text*

Die Angleichung der Betriebsvorschriften der Netze und die Qualifikation der Triebfahrzeugführer, **des technischen Wagentienstes, der Fahrdienstleiter** und des Zugbegleitpersonals und des Personals der Prüfstellen müssen einen sicheren Betrieb gewährleisten, wobei die unterschiedlichen Anforderungen für den grenzüberschreitenden Verkehr und den Inlandsverkehr zu berücksichtigen sind. **Ein unionsweit hohes Ausbildungsniveau über hohe Qualifikationen anzustreben.**