



Brüssel, den 13.9.2018  
COM(2018) 623 final

## **BERICHT DER KOMMISSION**

**über die Fortschritte bei der Vorbereitung der erweiterten Rolle der Europäischen Eisenbahnagentur im Rahmen der Richtlinie (EU) 2016/797 über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems in der Europäischen Union**

## BERICHT DER KOMMISSION

### über die Fortschritte bei der Vorbereitung der erweiterten Rolle der Europäischen Eisenbahnagentur im Rahmen der Richtlinie (EU) 2016/797 über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems in der Europäischen Union

#### 1. EINLEITUNG

Die technische Säule des vierten Eisenbahnpakets wurde vom Europäischen Parlament und vom Rat im Mai 2016 verabschiedet; sie umfasst folgende Rechtsakte:

- Verordnung (EU) 2016/796 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Mai 2016 über die Eisenbahnagentur der Europäischen Union und zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 881/2004<sup>1</sup> (im Folgenden „Agenturverordnung“);
- Richtlinie (EU) 2016/797 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Mai 2016 über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems in der Europäischen Union<sup>2</sup> (im Folgenden „Interoperabilitätsrichtlinie“);
- Richtlinie (EU) 2016/798 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Mai 2016 über Eisenbahnsicherheit<sup>3</sup> (im Folgenden „Sicherheitsrichtlinie“).

Mit dem Inkrafttreten der technischen Säule des vierten Eisenbahnpakets wurde die Rolle der Europäischen Eisenbahnagentur (im Folgenden „Agentur“) deutlich erweitert. Ab dem 16. Juni 2019 wird die Agentur die Rolle der für die Erteilung von Genehmigungen für das Inverkehrbringen von Eisenbahnfahrzeugen sowie von einheitlichen Sicherheitsbescheinigungen für Eisenbahnunternehmen zuständigen EU-Behörde wahrnehmen. Außerdem wird die Agentur als Behörde für das Europäische Eisenbahnverkehrsleitsystem (ERTMS) fungieren und u. a. auch für die Genehmigung von Projekten für die streckenseitige ERTMS-Ausrüstung zuständig sein.

Für eine wirksame Umsetzung der technischen Säule des vierten Eisenbahnpakets ist es zum einen erforderlich, den Rechtsrahmen zu vollenden, und zwar sowohl durch die Umsetzung des Pakets in nationales Recht durch die Mitgliedstaaten als auch durch die Verabschiedung der erforderlichen delegierten Rechtsakte und Durchführungsrechtsakte durch die Kommission. Zum anderen muss die Agentur über die erforderlichen personellen Ressourcen und internen Verfahren verfügen und Vorkehrungen für die Zusammenarbeit mit allen 26 nationalen Sicherheitsbehörden (NSB) treffen.

Das Potenzial des vierten Eisenbahnpakets kann nur dann in vollem Umfang ausgeschöpft werden, wenn es in der gesamten EU vollständig umgesetzt wird. Entscheidend ist, dass sich alle am Eisenbahnsektor beteiligten Akteure verpflichten, die verbleibenden administrativen und technischen Hindernisse zu beseitigen, und zu diesem Zweck zusammenarbeiten. Den Schwerpunkt sollte dabei insbesondere die Erarbeitung

---

<sup>1</sup> ABl. L 138 vom 26.5.2016, S. 1.

<sup>2</sup> ABl. L 138 vom 26.5.2016, S. 44.

<sup>3</sup> ABl. L 138 vom 26.5.2016, S. 102.

eines gemeinsamen Ansatzes für Vorschriften in den Bereichen Sicherheit und Interoperabilität bilden.

Im vorliegenden Bericht werden die bei der Vorbereitung der erweiterten Rolle der Agentur erzielten Fortschritte gemäß Artikel 53 Absatz 1 der Interoperabilitätsrichtlinie beschrieben.

## **2. FORTSCHRITTE BEI DER VORBEREITUNG DER ERWEITERTEN ROLLE DER EUROPÄISCHEN EISENBAHNAGENTUR**

### **2.1. Umsetzung durch die EU-Mitgliedstaaten**

Gemäß Artikel 33 der Sicherheitsrichtlinie und Artikel 57 der Interoperabilitätsrichtlinie sind alle Mitgliedstaaten verpflichtet, die Rechts- und Verwaltungsvorschriften in Kraft zu setzen, die erforderlich sind, um den Bestimmungen der technischen Säule des vierten Eisenbahnpakets bis zum 16. Juni 2019 nachzukommen. Nach dem vierten Eisenbahnpaket haben die Mitgliedstaaten in begründeten Fällen die Möglichkeit, den Umsetzungszeitraum um ein Jahr, also bis zum 16. Juni 2020, zu verlängern. Mitgliedstaaten, die eine Verlängerung benötigen, setzen die Agentur und die Kommission bis zum 16. Dezember 2018 davon in Kenntnis und legen eine Begründung für ihren Antrag vor.

Die Kommission verfolgt die Ausarbeitung und Verabschiedung der nationalen Rechtsvorschriften durch die Mitgliedstaaten aufmerksam und führt regelmäßige Gespräche mit den Mitgliedstaaten. Insbesondere gibt die Kommission den Mitgliedstaaten Hinweise zur Organisation des Übergangszeitraums von der alten und zur neuen Regelung. Wenngleich positive Anhaltspunkte vorliegen, ist es für eine Bestätigung, dass viele Mitgliedstaaten die technische Säule des vierten Eisenbahnpakets bis zum 16. Juni 2019 umsetzen werden, jedoch noch zu früh.

### **2.2. Ausarbeitung von delegierten Rechtsakten und Durchführungsrechtsakten**

Die technische Säule des vierten Eisenbahnpakets macht es erforderlich, dass die Kommission eine beträchtliche Zahl von delegierten Rechtsakten oder Durchführungsrechtsakten erlässt, um den Rechtsrahmen der technischen Säule zu vollenden.

Darüber hinaus ist es erforderlich, im Zusammenhang mit den neuen Anforderungen des vierten Eisenbahnpakets Änderungen an den technischen Spezifikationen für die Interoperabilität (TSI) sowie am Durchführungsbeschluss der Kommission über das Europäische Register genehmigter Fahrzeugtypen vorzunehmen, worüber der Ausschuss für Eisenbahninteroperabilität und -sicherheit voraussichtlich im Januar 2019 abstimmen wird. Im Verlauf der Jahre 2018 und 2019 werden Durchführungsbeschlüsse der Kommission mit Spezifikationen für das europäische Fahrzeugeinstellungsregister bzw. das Infrastrukturregister erlassen.

Die Liste der erlassenen und der noch zu erlassenden Rechtsakte ist im Anhang aufgeführt.

Durch Übergangsklauseln wird sichergestellt, dass Verfahren nicht doppelt durchgeführt werden und bei den NSB eingereichte Anträge, über die die Agentur erst nach dem 16. Juni 2019 abschließend entscheidet, nicht neu bewertet werden müssen.

### **2.3. Straffung nationaler Vorschriften**

Die technische Säule des vierten Eisenbahnpakets wird die Interoperabilität und Sicherheit in Europa nicht nur dank der erweiterten Zuständigkeiten der Agentur und der weiteren Harmonisierung der technischen Spezifikationen verbessern. Der Abbau der zahlreichen sich teilweise überschneidenden und nicht transparenten nationalen Rechtsvorschriften stellt eine wesentliche Voraussetzung für die Umsetzung des vierten Eisenbahnpakets dar. Seit Jahren bereiten eine unzureichende Transparenz und die Vielzahl von Vorschriften im europäischen Eisenbahnraum den Eisenbahnunternehmen und Herstellern von Eisenbahnerzeugnissen erhebliche Schwierigkeiten.

Um das Funktionieren des europäischen Eisenbahnraums zügig zu verbessern, bemüht sich die Agentur in Zusammenarbeit mit den NSB um die Streichung von über 14 000 überholten oder redundanten nationalen Vorschriften. Dazu zählt die Beseitigung von unnötigen Verfahrensschritten, die den ungehinderten Zugang von Eisenbahnverkehrsdiensten zur Infrastruktur erschweren könnten. Aktuellen Zahlen der Agentur zufolge wurden dabei beträchtliche Fortschritte erzielt. So wurde die Zahl der nationalen Vorschriften, insbesondere zum rollenden Material, auf weniger als 10 % der ursprünglichen Anzahl reduziert.

### **2.4. Vorbereitung der Agentur auf ihre neuen Aufgaben**

Mit der neuen Agenturverordnung wurden zahlreiche wichtige Änderungen eingeführt, die die Rolle der Agentur stärken und sie mit den Instrumenten ausstatten, die zur Erreichung dieses Ziels erforderlich sind. Diese Änderungen betreffen die Governance der Agentur, ihre Ressourcen, Kapazitäten und Leistungsfähigkeit sowie IT-Instrumente und verschiedene andere Kompetenzen.

#### *a) Governance*

Die wichtigste Änderung im Bereich der Governance betrifft die Einführung eines Gebührensystems für die Ausstellung von Bescheinigungen, Genehmigungen und Zustimmungen sowie eines Beschwerdeverfahrens, das es den Betroffenen bei Entscheidungen der Agentur ermöglicht, die erforderlichen Rechtsbehelfe einzulegen. Die Kommission erließ Durchführungsrechtsakte zu den Vorschriften über die Arbeitsweise der Beschwerdekammer der Agentur sowie zur Höhe der an die Agentur zu zahlenden Gebühren und Entgelte und zu den dafür geltenden Grundsätzen.

Die Beschwerdekammer der Agentur wird ein unabhängiges und unparteiisches Beschwerdeverfahren anbieten. Das Auswahlverfahren für die Mitglieder der Beschwerdekammer, die bis zum 16. Juni 2019 voll einsatzbereit sein soll, läuft noch; an diesem Verfahren sind sowohl die Kommission als auch der Verwaltungsrat der Agentur beteiligt, dem die offizielle Ernennung der Mitglieder und des bzw. der Vorsitzenden obliegt.

Um einen unparteiischen und effizienten Dienst zu gewährleisten, wird die Agentur Antragstellern die Kosten für die erbrachten Dienstleistungen in vollem Umfang berechnen, einschließlich einer Vergütung der den NSB bei der Bewertung von Anträgen in Bezug auf die jeweiligen nationalen Rechtsvorschriften entstehenden Kosten. Aufgrund von Unwägbarkeiten im Zusammenhang mit dem Übergang, die in Abschnitt 3 dieses Berichts erläutert werden, gelten für die Regelung zunächst variable Gebührensätze, die von der für die einzelnen Anträge aufgewandten Zeit abhängen. Einer

Revisionsklausel zufolge soll das System jedoch mit dem Ziel überprüft werden, künftig zumindest für einen Teil der Gebühren und Entgelte feste Sätze einzuführen.

#### *b) Ressourcen, Kapazität und Kompetenzen*

Zum Zweck der Feststellung der Arbeitsmethoden, der Ressourcen und der Planung der Agentur wird in diesem Bericht von der Annahme ausgegangen, dass die meisten Mitgliedstaaten der EU die Frist zur Umsetzung bis zum 16. Juni 2019 einhalten werden.

Nach Ablauf der Umsetzungsfrist ist damit zu rechnen, dass die Arbeitsbelastung erheblich ansteigen und im Zeitverlauf weiter zunehmen wird. Die Agentur und die NSB unternehmen mit Unterstützung anderer Stellen des Eisenbahnsektors in ihrem jeweiligen Zuständigkeitsbereich größtmögliche Anstrengungen, um die künftige Entwicklung der Arbeitsbelastung der Agentur vorherzusagen. Aufgrund der Wahlmöglichkeiten des Eisenbahnsektors im Rahmen des vierten Eisenbahnpakets muss jedoch akzeptiert werden, dass sich auch weiterhin vorab nur schwer Aussagen darüber treffen lassen, inwieweit sich die durch die Erteilung von Genehmigungen und Bescheinigungen verursachte Arbeitsbelastung, auch im Hinblick auf Umfang und Zeitaufwand, tatsächlich verändern wird. Neben den neuen Aufgaben im Zusammenhang mit der Erteilung von Genehmigungen und Bescheinigungen muss die Agentur weiter in der Lage sein, ihre gesetzlichen Kernaufgaben, wie die technische Unterstützung und die Erarbeitung politischer Empfehlungen an die Kommission, zu erfüllen.

Unter der Verantwortung des Verwaltungsrates der Agentur wurde eine Lenkungsgruppe gebildet, die überwachen soll, inwieweit der Eisenbahnsektor auf die Umsetzung der technischen Säule des vierten Eisenbahnpakets vorbereitet ist. Sie setzt sich aus Führungskräften einiger NSB, Vertretern der am stärksten betroffenen Branchenverbänden, einem Vertreter der Europäischen Agentur für Flugsicherheit, dem leitenden Direktor der Agentur sowie einem Vertreter der Kommission zusammen.

Des Weiteren ist für die Einführung von gebührenpflichtigen Tätigkeiten die Einrichtung eines entsprechenden Ressourcensystems und interner Verfahren innerhalb der Agentur erforderlich, um sicherzustellen, dass gesetzlich vorgeschriebene und gebührenpflichtige Aufgaben erfasst und verfolgt werden können, wobei die erforderlichen finanziellen und personellen Ressourcen zu berücksichtigen sind.

Die Agentur passt derzeit ihre Organisationsstruktur an, um die Effizienz ihrer internen Ressourcen zu verbessern und die einzelnen Aufgabenbereiche klar voneinander abzugrenzen. Durch die neue Struktur soll der gebührengenerierende Bereich von der Beratungsfunktion getrennt werden. Die Struktur wird ein gewisses Maß an Flexibilität aufweisen, um den Personalbestand durch interne oder externe Fachkräfte entsprechend anzupassen, wenn das Arbeitsaufkommen dies erfordert.

Der im Haushalt der Agentur für 2018 und im Haushaltsentwurf der Agentur für 2019 vorgesehene Stellenplan weist etwa 24 Stellen aus, die für notwendig erachtet werden, wenn die Agentur ihrer neuen Rolle und ihren neuen Aufgaben gerecht werden soll. Angesichts der von externen Faktoren ausgehenden Risiken, die der Übergang für die Agentur mit sich bringt, stellt die rechtzeitige Gewinnung der erforderlichen personellen Ressourcen, die für die Aufgaben angemessen qualifiziert sind, eine wesentliche Vorbedingung dar. Im Verlauf des Jahres 2018 werden erhebliche Anstrengungen zur Besetzung aller freien Stellen unternommen.

#### *c) IT-Instrumente und verschiedene Kompetenzen*

Die Arbeiten an einem gemeinsamen IT-Instrument, mit dem Anträge bei der Agentur oder einer NSB eingereicht werden können, sind angelaufen. Nach dem neuen Rechtsrahmen ist ein Informations- und Kommunikationssystem mit der Funktion einer virtuellen zentralen Anlaufstelle zu entwickeln, die die Antragsteller, die Agentur und die NSB bei der Erfüllung ihrer Aufgaben im Zusammenhang mit einheitlichen Sicherheitsbescheinigungen, Fahrzeuggenehmigungen und der Genehmigung von Projekten für die streckenseitige ERTMS-Ausrüstung unterstützt. Die grundlegenden technischen und funktionalen Spezifikationen für die zentrale Anlaufstelle wurden im September 2017 vom Verwaltungsrat der Agentur festgelegt. Eine erste Version, die über alle geforderten Funktionen verfügt, soll im Juli 2018 für den zwischen der Agentur und den NSB vereinbarten parallelen Probelauf freigegeben werden. Die zentrale Anlaufstelle sollte ab Februar 2019 vollständig einsatzbereit sein und die ersten Anträge auf Fahrzeuggenehmigungen entgegennehmen. Die Rückmeldungen aus dem Probelauf und von fallbasierten Lernbeispielen werden in die endgültige Version einfließen, in der alle verbleibenden Sekundärfunktionen implementiert sein werden. Sie soll bis 16. Juni 2019 zur Verfügung stehen.

In Zusammenarbeit zwischen der Kommission, der Agentur und den Mitgliedstaaten müssen weitere derzeit von der Agentur betriebene IT-Instrumente aktualisiert werden, um eine effiziente Kommunikation und die Bereitstellung wichtiger Informationen für alle Akteure zu ermöglichen, die für die Sicherheit und Interoperabilität des Schienenverkehrs verantwortlich sind. Künftig wird es Aufgabe der Eisenbahnunternehmen sein, vorab zu prüfen, ob ein Fahrzeug für das Inverkehrbringen zugelassen und mit der Strecke kompatibel ist, auf der es eingesetzt werden soll. Dazu werden die Eisenbahnunternehmen Informationen in Fahrzeugeinstellungs- und Infrastrukturregistern suchen.

Die Spezifikationen für das Infrastrukturregister (RINF) werden bis Juni 2019 mit einem verbesserten Satz an Infrastrukturparametern aktualisiert, mit denen es möglich ist, die technische Kompatibilität zwischen einem Fahrzeug und einer Strecke im Einklang mit Artikel 23 der Interoperabilitätsrichtlinie und dem Durchführungsbeschluss der Kommission zur Festlegung der Spezifikationen für das Infrastrukturregister zu prüfen. Nach der Aktualisierung wird es Aufgabe der Mitgliedstaaten sein, das Infrastrukturregister mit den entsprechenden Daten zu füllen.

Außerdem wird es notwendig sein, das Fahrzeugeinstellungsregister und das Register genehmigter Fahrzeugtypen anzupassen. Im Dezember 2017 legte die Agentur eine Empfehlung zur Spezifikation für das europäische Fahrzeugeinstellungsregister vor, das Gegenstand von Artikel 47 der Interoperabilitätsrichtlinie ist. Eine Empfehlung zur Überarbeitung des in Artikel 48 der Interoperabilitätsrichtlinie genannten europäischen Registers genehmigter Fahrzeugtypen soll im Laufe des Jahres 2018 herausgegeben werden.

Um einen nahtlosen Übergang zu ermöglichen und die erforderliche Kompetenz zu erwerben, befasst sich die Agentur seit Juni 2017 gemeinsam mit den NSB im Rahmen von „Lernbeispielen“ mit den Themen Fahrzeuggenehmigungen und Sicherheitsbescheinigungen. Gegen Ende 2018 wird sie einen Probelauf durchführen, um Verfahren und Systeme zu testen. Auf diese Weise wird die Agentur Erfahrungen sammeln und interne Arbeitsmethoden entwickeln, während sie sich gleichzeitig mit Anwendungen und Projekten vertraut macht, die möglicherweise nicht bis zum 16. Juni 2019 abgeschlossen sind und damit in die Zuständigkeit der Agentur fallen.

Das Einverständnis der Antragsteller und NSB vorausgesetzt, wird sich die Agentur ab Mitte 2018 mit Antragstellern in Verbindung setzen, deren Sicherheitsbescheinigungen nach dem 16. Juni 2019 ablaufen.

Die Agentur erarbeitet derzeit Anwendungsleitfäden für die Fahrzeuggenehmigung und für die Sicherheitsbescheinigung, um Antragsteller bei der Anwendung der neuen Vorschriften zu unterstützen. Die Vorarbeiten dafür liefen 2017 an. Bis Ende Juli 2018 wird eine erste Fassung des Anwendungsleitfadens für die Fahrzeuggenehmigung vorliegen und kann für den Probelauf genutzt werden. Der Anwendungsleitfaden für die einheitliche Sicherheitsbescheinigung wird die gemeinsamen Sicherheitsmethoden berücksichtigen und alle zusätzlichen Informationen enthalten, die u. a. in Bezug auf die Sicherheitskultur sowie menschliche und organisatorische Faktoren für notwendig gehalten werden. Aktualisierte Fassungen der Anwendungsleitfäden, in denen die Ergebnisse der Probelläufe und Lernbeispiele Berücksichtigung finden, sollen rechtzeitig vor dem 16. Juni 2019 veröffentlicht werden.

Die Kommission und die Agentur haben Gespräche mit dem Eisenbahnsektor aufgenommen, um Verfahren für die Genehmigung von streckenseitiger ERTMS-Ausrüstung festzulegen. Im Jahr 2017 wurden vier Lernbeispiele durchgeführt. Auf dieser Grundlage hat die Kommission eine Empfehlung für die Genehmigung von streckenseitiger ERTMS-Ausrüstung herausgegeben. Es wird erwartet, dass sich im Verlauf des Jahres 2018 weitere EU-Mitgliedstaaten an diesem Prozess beteiligen werden, der die Agentur in die Lage versetzen wird, interne Leitlinien für das Verfahren für die Genehmigung von streckenseitiger ERTMS-Ausrüstung zu erarbeiten. Die Errichtung der Agentur als Systembehörde für die Überwachung der Interoperabilität von ERTMS-Lösungen für die Eisenbahninfrastruktur im Rahmen des vierten Eisenbahnpakets dürfte die Harmonisierung der ERTMS-Einführung deutlich beschleunigen.

Im Jahr 2016 einigten sich die Agentur und die NSB auf ein Positionspapier zur Einrichtung eines Pools von Experten. Bis Mitte 2018 sollten die NSB ihre Experten benannt haben, damit die Agentur ihre Schulung zu den Anforderungen für die Zusammenarbeit vor dem 16. Juni 2019 abschließen kann. Sollten in bestimmten Kompetenzbereichen Lücken festgestellt werden, wird das Verfahren für die Benennung von externen Sachverständigen, die in den Expertenpool aufgenommen werden sollen, eingeleitet. Die Mechanismen für die Zusammenarbeit innerhalb des Expertenpools werden während des Probelaufs weiter überprüft.

## **2.5. Fortschritte bei den Kooperationsvereinbarungen zwischen der Agentur und den NSB**

Nach der Agenturverordnung ist die Agentur verpflichtet, mit allen NSB Kooperationsvereinbarungen zu schließen, die die Durchführung von Aufgaben in Verbindung mit Sicherheitsbescheinigungen und Fahrzeuggenehmigungen betreffen und denen die vom Verwaltungsrat angenommenen Leitlinien und eine Liste der wichtigsten Elemente zugrunde liegen.

Die Leitlinien und eine Liste der wichtigsten Elemente wurden vom Verwaltungsrat der Agentur im Juni 2018 angenommen. Die Agentur wird mit einzelnen NSB Verhandlungen über den Abschluss von Kooperationsvereinbarungen führen, die noch vor Übernahme ihrer neuen Aufgaben abgeschlossen werden sollen.

### **3. BEWERTUNG DER MIT DEM ÜBERGANG VERBUNDENEN UNWÄGBARKEITEN**

Der Übergang von einer rein beratenden Agentur mit gesetzlich geregelten Aufgaben, die an die Kommission und Mitgliedstaaten gerichtete technische Empfehlungen abgibt, zu einer Einnahmen generierenden Genehmigungs-/Zertifizierungsstelle, die in einem im Wesentlichen nicht vorhersagbaren Umfeld agiert, ist mit verschiedenen inhärenten Problemen verbunden, um deren Überwindung sich die Agentur und die Kommission nach besten Kräften bemühen. Die Tatsache, dass sich nicht absehen lässt, wie viele Anträge ab Mitte 2019 bei der Agentur eingehen werden und wie hoch die damit verbundenen Einnahmen sein werden, ist ein besonders großer Unsicherheitsfaktor. Angesichts dieser Risiken bedarf es einer sorgfältigen Bedarfsanalyse für den Übergangshaushalt der Agentur.

Der Übergangszeitraum 2019/2020 ist mit einer weiteren Unsicherheit verbunden, die die Umsetzung der Bestimmungen der technischen Säule des vierten Eisenbahnpakets durch alle EU-Mitgliedstaaten bis zum 16. Juni 2019 betrifft, da die Mitgliedstaaten die Möglichkeit haben, eine Verlängerung der Umsetzungsfrist um zwölf Monate zu beantragen. Dies erschwert eine Prognose des von der Agentur zu erwartenden Arbeitsaufwands; es wird davon ausgegangen, dass nach einer zunächst begrenzten Zahl von Anträgen deren Zahl aufgrund der Fristverlängerung, die durch die technische Säule des vierten Eisenbahnpakets möglich geworden ist, möglicherweise stark ansteigen wird. Die Mitgliedstaaten setzen die Agentur und die Kommission bis zum 16. Dezember 2018 in Kenntnis, falls sie eine Verlängerung des Umsetzungszeitraums über den 16. Juni 2019 hinaus benötigen.

Nur wenn die Agentur die Kooperationsvereinbarungen einschließlich der Bestimmungen zur Aufgaben- und Einnahmenverteilung rechtzeitig abschließt, wird sie in der Lage sein, ihren neuen Aufgaben als Genehmigungs- und Zertifizierungsbehörde in vollem Umfang gerecht zu werden. Versäumnisse oder Verzögerungen beim Abschluss dieser Vereinbarungen können es der Agentur erschweren, ihren jeweiligen Pflichten nachzukommen. Die Agentur trägt die volle Verantwortung für ihren eigenen Beitrag sowie für den gesamten Genehmigungs- oder Zertifizierungsprozess, einschließlich der Prüfung nationaler Vorschriften durch die NSB. Die Agentur arbeitet eng mit dem Netz der NSB zusammen, um das Risiko von Verzögerungen beim Abschluss von Kooperationsvereinbarungen zu verringern.

Angesichts der Art der Tätigkeiten der Agentur kommt es darauf an, dass die Entwicklungen in den Mitgliedstaaten sowie im Eisenbahnsektor eingehend und mit gebührender Sorgfalt überwacht werden, um die Unwägbarkeiten beim Übergang auf ein akzeptables Minimum zu reduzieren.

### **4. SCHLUSSFOLGERUNGEN**

Die Umsetzung der technischen Säule des vierten Eisenbahnpakets ist für den Eisenbahnsektor dringend erforderlich, da damit durch die Beseitigung überflüssiger nationaler Hindernisse ein System wirklich transparenter und unparteiischer Vorschriften auf EU-Ebene eingeführt wird.

Die Kommission und die Agentur haben jeweils regulatorische und organisatorische Schritte eingeleitet, um zu gewährleisten, dass die Agentur ab dem 16. Juni 2019 eine erweiterte Rolle ausüben kann. Die Agentur intensiviert ihre auf den Ausbau ihrer Kapazität ausgerichteten Anstrengungen, damit sie bis zum 16. Juni 2019 die mit ihrer

neuen Rolle verbundenen Auflagen erfüllen kann. Im Rahmen ihrer Mitgliedschaft im Exekutivausschuss und im Verwaltungsrat der Agentur und der engen und regelmäßigen Zusammenarbeit zwischen beiden Institutionen überwacht die Kommission aktiv den Stand der Vorbereitung der Agentur.

Der Erfolg der technischen Säule des vierten Eisenbahnpakets hängt jedoch in hohem Maß davon ab, ob die Mitgliedstaaten ihre Umsetzungsmaßnahmen fristgerecht und vollständig abschließen und ob die Sachkompetenz und die Leistungen, für die die NSB zuständig sind, in der erforderlichen Qualität und Quantität bereitgestellt werden.

Die Agentur muss sicherstellen, dass sie ihre gesetzlichen Kernaufgaben weiterhin erfüllen kann, während sie sich auf die neuen Aufgaben vorbereitet. Eine entscheidende Voraussetzung sind dabei spezialisierte Mitarbeiter mit hoher Sach- und Sprachkompetenz. Die in den Jahren 2018 und 2019 eingestellten Mitarbeiter müssen so lange aus Zuschüssen finanziert werden, bis ab etwa Mitte 2019 mit Zertifizierungs- und Genehmigungstätigkeiten Gebühren und Entgelte erwirtschaftet werden.

Die Agentur kann ihrer neuen Rolle und ihren neuen Aufgaben nur dann erfolgreich gerecht werden, wenn sie im Einklang mit dem vierten Eisenbahnpaket auf die offene, effektive, engagierte und loyale Zusammenarbeit mit den NSB zählen kann. Jede ernsthafte Verzögerung beim Abschluss von Kooperationsvereinbarungen und bei der Bereitstellung von Beiträgen zu den Genehmigungs- und Zertifizierungsentscheidungen der Agentur könnte dazu führen, dass gegen einzelne Mitgliedstaaten förmliche Verfahren wegen Nichtanwendung von EU-Recht und Verletzung des Grundsatzes der loyalen Zusammenarbeit eingeleitet werden.

Da hinsichtlich der Genehmigung von Projekten für die streckenseitige ERTMS-Ausrüstung die Gefahr der Arbeitsüberlastung besteht, müssen sich Mitgliedstaaten und Infrastrukturbetreiber stärker engagieren, um bessere Vorhersagen bezüglich der streckenseitigen Beschaffung sowohl für Verpflichtungen im Rahmen des Europäischen Plans für die ERTMS-Einführung als auch für andere ERTMS-Infrastrukturvorhaben treffen zu können. Die Kommission und der europäische ERTMS-Koordinator arbeiten zur besseren Einführung des ERTMS in transparenter und berechenbarer Weise zusammen.

Die Kommission fordert die Mitgliedstaaten und die NSB auf, ihre Bemühungen um die Verwirklichung des einheitlichen europäischen Eisenbahnraums zu verstärken. Die Kommission hofft, dass potenzielle Verlängerungen der Umsetzungsfristen nur in Ausnahmefällen und aus realistischen und sachlichen Gründen beantragt werden.



Brüssel, den 13.9.2018  
COM(2018) 623 final

ANNEX

## ANHANG

*des*

### **Berichts der Kommission**

**über die Fortschritte bei der Vorbereitung der erweiterten Rolle der Europäischen Eisenbahnagentur im Rahmen der Richtlinie (EU) 2016/797 über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems in der Europäischen Union**

## Liste der delegierten Rechtsakte und Durchführungsrechtsakte, die von der Kommission gemäß dem vierten Eisenbahnpaket erlassen wurden/erlassen werden

### 1. Erlassene delegierte Rechtsakte und Durchführungsrechtsakte

- Delegierter Beschluss (EU) 2017/1474 der Kommission vom 8. Juni 2017 zur Ergänzung der Richtlinie (EU) 2016/797 des Europäischen Parlaments und des Rates im Hinblick auf spezifische Ziele für die Ausarbeitung, Annahme und Überarbeitung der Technischen Spezifikationen für die Interoperabilität<sup>1</sup>;
- Durchführungsverordnung der Kommission (EU) 2018/763 vom 9. April 2018 über die praktischen Festlegungen für die Erteilung von einheitlichen Sicherheitsbescheinigungen an Eisenbahnunternehmen gemäß der Richtlinie (EU) 2016/798 des Europäischen Parlaments und des Rates und zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 653/2007 der Kommission<sup>2</sup>;
- Durchführungsverordnung (EU) 2018/545 der Kommission vom 4. April 2018 über die praktischen Modalitäten für die Genehmigung für das Inverkehrbringen von Schienenfahrzeugen und die Genehmigung von Schienenfahrzeugtypen gemäß der Richtlinie (EU) 2016/797 des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>3</sup>;
- Durchführungsverordnung (EU) 2018/764 der Kommission vom 2. Mai 2018 über die an die Eisenbahnagentur der Europäischen Union zu entrichtenden Gebühren und Entgelte und die Zahlungsbedingungen<sup>4</sup>;
- Durchführungsverordnung (EU) 2018/867 der Kommission vom 13. Juni 2018 zur Festlegung der Geschäftsordnung der Beschwerdekammer(n) der Eisenbahnagentur der Europäischen Union<sup>5</sup>;
- Delegierte Verordnung (EU) 2018/762 der Kommission vom 8. März 2018 über gemeinsame Sicherheitsmethoden in Bezug auf die Anforderungen für Sicherheitsmanagementsysteme gemäß der Richtlinie (EU) 2016/798 des Europäischen Parlaments und des Rates und zur Aufhebung der Verordnungen (EU) Nr. 1158/2010 und (EU) Nr. 1169/2010<sup>6</sup>;
- Delegierte Verordnung (EU) 2018/761 der Kommission vom 16. Februar 2018 zur Festlegung gemeinsamer Sicherheitsmethoden für die Aufsicht durch die nationalen Sicherheitsbehörden nach Ausstellung einer einheitlichen Sicherheitsbescheinigung oder Erteilung einer Sicherheitsgenehmigung gemäß der Richtlinie (EU) 2016/798 des Europäischen Parlaments und des Rates und zur Aufhebung der Verordnung (EU) Nr. 1077/2012 der Kommission<sup>7</sup>;
- Empfehlung der Kommission vom 18. Juli 2018 mit Leitlinien zur harmonisierten Einführung des Europäischen Eisenbahnverkehrsleitsystems (ERTMS) in der Union<sup>8</sup>.

---

<sup>1</sup> ABl. L 210 vom 15.8.2017, S. 5.

<sup>2</sup> ABl. L 129 vom 25.5.2018, S. 49.

<sup>3</sup> ABl. L 90 vom 6.4.2018, S. 66.

<sup>4</sup> ABl. L 129 vom 25.5.2018, S. 68.

<sup>5</sup> ABl. L 149 vom 14.6.2018, S. 3.

<sup>6</sup> ABl. L 129 vom 25.5.2018, S. 26.

<sup>7</sup> ABl. L 129 vom 25.5.2018, S. 16.

<sup>8</sup> ABl. C 253 vom 19.7.2018, S. 1.

## **2. Noch zu erlassende delegierte Rechtsakte und Durchführungsrechtsakte**

- Entwurf eines Durchführungsrechtsakts der Kommission über Spezifikationen für das nationale und das europäische Fahrzeugeinstellungsregister;
- Entwurf eines Durchführungsrechtsakts der Kommission zur Festlegung eines Musters der EG-Prüferklärung;
- Entwurf eines Durchführungsrechtsakts der Kommission zur Überarbeitung der Verordnung (EU) Nr. 445/2011 der Kommission über ein System zur Zertifizierung von für die Instandhaltung von Güterwagen zuständigen Stellen und zur Erweiterung des Anwendungsbereichs dieser Verordnung auf andere Fahrzeuge;
- Entwurf eines Beschlusses der Kommission zur Erstellung einer Liste qualifizierter Sachverständiger, die vom Verwaltungsrat der Agentur zu Mitgliedern der Beschwerdekammer der Agentur ernannt werden sollen;
- Entwurf eines Durchführungsrechtsakts zur Einstufung der nationalen Vorschriften;
- Entwurf eines Durchführungsrechtsakts der Kommission über das Infrastrukturregister (RINF);
- Entwurf eines Durchführungsrechtsakts der Kommission zur Änderung der TSI LOC & PAS, WAG, INF, ENE, CCS, SRT, NOI und ERATV;
- Entwurf eines Durchführungsrechtsakts der Kommission zur Änderung der TSI OPE.