

## RICHTLINIEN

## RICHTLINIE 2008/110/EG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

vom 16. Dezember 2008

## zur Änderung der Richtlinie 2004/49/EG über Eisenbahnsicherheit in der Gemeinschaft (Richtlinie über die Eisenbahnsicherheit)

(Text von Bedeutung für den EWR)

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION —

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

auf Vorschlag der Kommission,

nach Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses <sup>(1)</sup>,

nach Anhörung des Ausschusses der Regionen,

gemäß dem Verfahren des Artikels 251 des Vertrags <sup>(2)</sup>,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Zur Weiterführung der Bemühungen um die Verwirklichung eines Binnenmarkts im Eisenbahnverkehr haben das Europäische Parlament und der Rat die Richtlinie 2004/49/EG <sup>(3)</sup> zur Schaffung eines gemeinsamen Rechtsrahmens für die Eisenbahnsicherheit erlassen.
- (2) Ursprünglich waren die Zulassungsverfahren für die Inbetriebnahme von Eisenbahnfahrzeugen in der Richtlinie 96/48/EG des Rates vom 23. Juli 1996 über die Interoperabilität des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems <sup>(4)</sup> und in der Richtlinie 2001/16/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 19. März 2001 über die Interoperabilität des konventionellen Eisenbahnsystems <sup>(5)</sup> für neue oder umgerüstete Teile des gemeinschaftlichen Eisenbahnsystems und in der Richtlinie 2004/49/EG für bereits in Betrieb befindliche Fahrzeuge geregelt. Im Interesse einer besseren Rechtsetzung und im Hinblick auf eine Vereinfachung und Modernisierung der Gemeinschaftsgesetzgebung sollten alle Vorschriften über Zulassungen für die Inbetriebnahme von Eisenbahnfahrzeugen in einem einzigen Rechtsakt vereint werden. Daher sollte der gegenwärtige Artikel 14 der Richtlinie 2004/49/EG gestrichen und eine neue Vor-

schrift über die Zulassung von bereits in Betrieb befindlichen Fahrzeugen in die Richtlinie 2008/57/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. Juni 2008 über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems in der Gemeinschaft (Neufassung) <sup>(6)</sup> (nachstehend „Richtlinie über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems“ genannt) aufgenommen werden, die die Richtlinien 96/48/EG und 2001/16/EG ersetzt hat.

- (3) Das Inkrafttreten des Übereinkommens über den internationalen Eisenbahnverkehr von 1999 (COTIF) am 1. Juli 2006 brachte neue Vorschriften über die Verträge für die Fahrzeugnutzung mit sich. Gemäß den CUV (Einheitliche Rechtsvorschriften für Verträge über die Verwendung von Wagen im internationalen Eisenbahnverkehr), die diesem als Anhang beigelegt sind, sind die Fahrzeughalter nicht mehr verpflichtet, ihre Fahrzeuge bei einem Eisenbahnunternehmen zu registrieren. Die frühere „Regolamento Internazionale Veicoli“ (RIV)-Vereinbarung zwischen den Eisenbahnunternehmen ist hinfällig geworden und wurde teilweise durch eine neue privatrechtliche und freiwillige Vereinbarung (Allgemeiner Vertrag für die Verwendung von Güterwagen, AVV) zwischen den Eisenbahnunternehmen und den Fahrzeughaltern ersetzt, nach dem Letztere für die Instandhaltung ihrer Fahrzeuge zuständig sind. Um diesen Änderungen Rechnung zu tragen und die Durchführung der Richtlinie 2004/49/EG, soweit Sicherheitsbescheinigungen für Eisenbahnunternehmen betroffen sind, zu erleichtern, sollten die Begriffe „Halter“ und „für die Instandhaltung zuständige Stelle“ definiert werden; ferner sollte die Beziehung zwischen diesen Stellen und den Eisenbahnunternehmen näher bestimmt werden.
- (4) Die Definition des Begriffs „Halter“ sollte so weit wie möglich der im COTIF-Übereinkommen von 1999 verwendeten Definition entsprechen. Zahlreiche Stellen können als Halter eines Fahrzeugs benannt werden, wie zum Beispiel: der Eigentümer, Unternehmen, die eine ganze Fahrzeugflotte für gewerbliche Zwecke nutzen, Unternehmen, die Fahrzeuge im Rahmen von Leasing-Verträgen einem Eisenbahnunternehmen zur Verfügung stellen, Eisenbahnunternehmen oder Infrastrukturbetreiber, die Fahrzeuge für die Instandhaltung ihrer Infrastruktur nutzen usw. Diese Stellen verfügen über das Fahrzeug im Hinblick auf seine Nutzung als Beförderungsmittel durch die Eisenbahnunternehmen und die Infrastrukturbetreiber. Um alle Zweifel auszuschließen, sollte der Halter im nationalen Fahrzeugregister gemäß Artikel 33 der Richtlinie über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems eindeutig ausgewiesen werden.

<sup>(1)</sup> ABl. C 256 vom 27.10.2007, S. 39.

<sup>(2)</sup> Stellungnahme des Europäischen Parlaments vom 29. November 2007 (AbI. C 297 E vom 20.11.2008, S. 133), Gemeinsamer Standpunkt des Rates vom 3. März 2008 (AbI. C 122 E vom 20.5.2008, S. 10) und Standpunkt des Europäischen Parlaments vom 9. Juli 2008 (noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht). Beschluss des Rates vom 1. Dezember 2008.

<sup>(3)</sup> Richtlinie 2004/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. April 2004 über Eisenbahnsicherheit in der Gemeinschaft und zur Änderung der Richtlinie 95/18/EG des Rates über die Erteilung von Genehmigungen an Eisenbahnunternehmen und der Richtlinie 2001/14/EG über die Zuweisung von Fahrwegkapazitäten der Eisenbahn, die Erhebung von Entgelten für die Nutzung von Eisenbahninfrastruktur und die Sicherheitsbescheinigung (Richtlinie über die Eisenbahnsicherheit) (AbI. L 164 vom 30.4.2004, S. 44). Berichtigte Fassung in AbI. L 220 vom 21.6.2004, S. 16.

<sup>(4)</sup> AbI. L 235 vom 17.9.1996, S. 6.

<sup>(5)</sup> AbI. L 110 vom 20.4.2001, S. 1.

<sup>(6)</sup> AbI. L 191 vom 18.7.2008, S. 1.

- (5) Um die Übereinstimmung mit bestehenden Rechtsvorschriften für den Schienenverkehr sicherzustellen und eine unzumutbare Belastung zu vermeiden, sollte es Mitgliedstaaten gestattet sein, Nostalgie-, Museums- und Touristikbahnen vom Anwendungsbereich dieser Richtlinie auszunehmen.
- (6) Vor der Inbetriebnahme eines Fahrzeugs oder seiner Nutzung auf dem Netz sollte im nationalen Fahrzeugregister angegeben werden, welche Stelle für seine Instandhaltung zuständig ist. Ein Eisenbahnunternehmen, ein Infrastrukturbetreiber oder ein Fahrzeughalter könnte eine für die Instandhaltung zuständige Stelle sein.
- (7) Den Mitgliedstaaten sollte gestattet werden, ihren Verpflichtungen zur Bestimmung der für die Instandhaltung zuständigen Stelle und zu deren Zertifizierung durch alternative Maßnahmen nachzukommen im Falle von Fahrzeugen, die in einem Drittstaat zugelassen sind und gemäß den Vorschriften dieses Landes gewartet werden, im Falle von Fahrzeugen, die auf Netzen oder Strecken geführt werden, deren Spurweite sich von der des Hauptschienennetzes der Gemeinschaft unterscheidet und bei denen die Anforderung zur Bestimmung einer für die Instandhaltung zuständigen Stelle alternativ durch internationale Vereinbarungen mit Drittstaaten sichergestellt wird, sowie im Falle von Fahrzeugen, die von Nostalgie-, Museums- und Touristikbahnen genutzt werden, oder militärischem Gerät und Sondertransporten, für die eine Ad-hoc-Genehmigung der nationalen Sicherheitsbehörde, die vor der Erbringung der Dienstleistung ausgestellt werden muss, erforderlich ist. In diesen Fällen sollte es dem betreffenden Mitgliedstaat gestattet sein, Fahrzeuge auf dem Schienennetz zuzulassen, für das er zuständig ist, ohne dass eine für Instandhaltung zuständige Stelle diesen Fahrzeugen zugeordnet bzw. eine für Instandhaltung zuständige Stelle zertifiziert ist. Solche Ausnahmen sollten aber formell vom betreffenden Mitgliedstaat beschlossen und von der Europäischen Eisenbahnagentur (nachstehend „Agentur“ genannt) im Rahmen ihres Berichts über die Sicherheit analysiert werden.
- (8) Nutzt ein Eisenbahnunternehmen oder Infrastrukturbetreiber ein Fahrzeug, für das keine für die Instandhaltung zuständige Stelle registriert ist oder dessen für die Instandhaltung zuständige Stelle nicht zertifiziert ist, sollte dieser alle mit dem Einsatz eines solchen Fahrzeuges verbundenen Risiken beherrschen. Die Fähigkeit, diese Risiken zu beherrschen, sollte vom Eisenbahnunternehmen oder Infrastrukturbetreiber durch die Zertifizierung ihres Sicherheitsmanagementsystems und gegebenenfalls durch ihre Sicherheitszertifizierung oder Sicherheitsbescheinigung nachgewiesen werden.
- (9) Für Frachtwaggons sollte die für die Instandhaltung zuständige Stelle gemäß einem System, das von der Agentur entwickelt und von der Kommission angenommen wird, zertifiziert werden. Ist die für die Instandhaltung zuständige Stelle ein Eisenbahnunternehmen oder ein Infrastrukturbetreiber, sollte diese Zertifizierung in dem Verfahren für die Sicherheitszertifizierung oder Sicherheitsbescheinigung enthalten sein. Die dieser Stelle ausgestellte Bescheinigung würde garantieren, dass die Instandhaltungsanforderungen dieser Richtlinie für alle Frachtwaggons, für die die Stelle zuständig ist, erfüllt werden. Diese Bescheinigung sollte in der gesamten Gemeinschaft gültig sein und von einer Einrichtung ausgestellt werden, die das von diesen Stellen eingerichtete Instandhaltungssystem überprüfen kann. Da Frachtwaggons häufig im internationalen Verkehr eingesetzt werden und da eine für die Instandhaltung zuständige Stelle wünschen könnte, ihre Werkstätten in mehr als einem Mitgliedstaat zu nutzen, sollte die Zertifizierungseinrichtung ihre Kontrollen in der gesamten Gemeinschaft durchführen können.
- (10) Die Instandhaltungsanforderungen werden derzeit im Zusammenhang mit der Richtlinie über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems, insbesondere als Teil der technischen Spezifikationen für die Interoperabilität (TSI) „Fahrzeuge“, erarbeitet. Infolge des Inkrafttretens dieser Richtlinie muss die Kohärenz zwischen diesen TSI und den von der Kommission festzulegenden Bescheinigungsanforderungen für die für die Instandhaltung zuständige Stelle gewährleistet werden. Die Kommission wird dazu gegebenenfalls die einschlägigen TSI ändern, wobei sie das in der Richtlinie über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems vorgesehene Verfahren anwendet.
- (11) Da das Ziel dieser Richtlinie, nämlich die Weiterentwicklung und die Verbesserung der Sicherheit auf den Eisenbahnstrecken der Gemeinschaft, auf Ebene der Mitgliedstaaten nicht ausreichend verwirklicht werden kann und daher wegen des Umfangs der Maßnahme besser auf Gemeinschaftsebene zu verwirklichen ist, kann die Gemeinschaft im Einklang mit dem in Artikel 5 des Vertrags niedergelegten Subsidiaritätsprinzip tätig werden. Entsprechend dem in demselben Artikel genannten Grundsatz der Verhältnismäßigkeit geht diese Richtlinie nicht über das zur Erreichung dieses Ziels erforderliche Maß hinaus.
- (12) Die zur Durchführung der Richtlinie 2004/49/EG erforderlichen Maßnahmen sollten gemäß dem Beschluss 1999/468/EG des Rates vom 28. Juni 1999 zur Festlegung der Modalitäten für die Ausübung der der Kommission übertragenen Durchführungsbefugnisse <sup>(1)</sup> erlassen werden.
- (13) Insbesondere sollte die Kommission die Befugnis erhalten, die Anhänge der Richtlinie 2004/49/EG zu überarbeiten und anzupassen, gemeinsame Sicherheitsmethoden und gemeinsame Sicherheitsziele anzunehmen und zu überarbeiten, sowie auch ein System von Instandhaltungsbescheinigungen festzulegen. Da es sich hierbei um Maßnahmen von allgemeiner Tragweite handelt, die eine Änderung nicht wesentlicher Bestimmungen der Richtlinie 2004/49/EG, auch durch Ergänzung um neue nicht wesentliche Bestimmungen, bewirken, sind diese Maßnahmen nach dem Regelungsverfahren mit Kontrolle des Artikels 5a des Beschlusses 1999/468/EG zu erlassen.
- (14) Für einen Mitgliedstaat, der über kein Eisenbahnsystem verfügt und in nächster Zukunft auch nicht beabsichtigt, ein solches zu besitzen, wäre die Verpflichtung zur Umsetzung und Durchführung dieser Richtlinie unverhältnismäßig und zwecklos. Daher sollte solch ein Mitgliedstaat von der Verpflichtung zur Umsetzung und Durchführung dieser Richtlinie ausgenommen werden, solange er über kein Eisenbahnsystem verfügt.

<sup>(1)</sup> ABl. L 184 vom 17.7.1999, S. 23.

- (15) Gemäß Nummer 34 der interinstitutionellen Vereinbarung über bessere Rechtsetzung<sup>(1)</sup> sind die Mitgliedstaaten aufgefordert, für ihre eigenen Zwecke und im Interesse der Gemeinschaft eigene Tabellen aufzustellen, aus denen im Rahmen des Möglichen die Entsprechungen zwischen dieser Richtlinie und den Umsetzungsmaßnahmen zu entnehmen sind, und diese zu veröffentlichen.
- (16) Die Richtlinie 2004/49/EG sollte daher entsprechend geändert werden —

HABEN FOLGENDE RICHTLINIE ERLASSEN:

#### Artikel 1

#### Änderungen

Die Richtlinie 2004/49/EG wird wie folgt geändert:

1. In Artikel 2 Absatz 2 werden folgende Buchstaben angefügt:

„d) Nostalgiefahrzeuge, die auf den Schienennetzen der Mitgliedstaaten verkehren, sofern sie die einzelstaatlichen Sicherheitsbestimmungen und -vorschriften zur Sicherstellung eines sicheren Verkehrs dieser Fahrzeuge erfüllen;

e) Nostalgie-, Museums- und Touristikbahnen, die auf ihrem eigenen Schienennetz fahren, einschließlich Werkstätten, Fahrzeuge und Personal.“

2. In Artikel 3 werden folgende Buchstaben angefügt:

„s) ‚Halter‘ die natürliche oder juristische Person, die als Eigentümer oder Verfügungsberechtigter ein Fahrzeug als Beförderungsmittel nutzt und als solcher im nationalen Einstellungsregister gemäß Artikel 33 der Richtlinie 2008/57/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. Juni 2008 über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems in der Gemeinschaft (Neufassung) (\*) (nachstehend ‚Richtlinie über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems‘ genannt) registriert ist;

t) ‚für die Instandhaltung zuständige Stelle‘ eine Stelle, die für die Instandhaltung eines Fahrzeugs zuständig ist und als solche im nationalen Einstellungsregister registriert ist;

u) ‚Fahrzeug‘ ein Eisenbahnfahrzeug mit oder ohne Antrieb, das auf eigenen Rädern auf Eisenbahn-Schienenwegen verkehren kann. Ein Fahrzeug besteht aus einem oder mehreren strukturellen und funktionellen Teilsystemen oder Teilen davon.

(\*) ABl. L 191 vom 18.7.2008, S. 1.“

<sup>(1)</sup> ABl. C 321 vom 31.12.2003, S. 1.

3. In Artikel 4 Absatz 4 wird das Wort „Wagenhalters“ durch das Wort „Halters“ ersetzt.

4. Artikel 5 Absatz 2 erhält folgende Fassung:

„(2) Anhang I wird vor dem 30. April 2009 überarbeitet, um insbesondere gemeinsame Definitionen für die CSI und gemeinsame Methoden für die Unfallkostenberechnung hinzuzufügen. Diese Maßnahme zur Änderung nicht wesentlicher Bestimmungen dieser Richtlinie wird nach dem in Artikel 27 Absatz 2a genannten Regelungsverfahren mit Kontrolle erlassen.“

5. Artikel 6 wird wie folgt geändert:

- a) Absatz 1 erhält folgende Fassung:

„(1) Eine erste Reihe von CSM, die sich zumindest auf die in Absatz 3 Buchstabe a genannten Methoden erstrecken, wird von der Kommission vor dem 30. April 2008 erlassen. Sie wird im *Amtsblatt der Europäischen Union* veröffentlicht.

Eine zweite Reihe von CSM, die sich auf die übrigen in Absatz 3 genannten Methoden erstrecken, wird von der Kommission vor dem 30. April 2010 erlassen. Sie wird im *Amtsblatt der Europäischen Union* veröffentlicht.

Diese Maßnahmen zur Änderung nicht wesentlicher Bestimmungen dieser Richtlinie durch Ergänzung werden nach dem in Artikel 27 Absatz 2a genannten Regelungsverfahren mit Kontrolle erlassen.“

- b) Absatz 3 Buchstabe c erhält folgende Fassung:

„c) soweit sie noch nicht von TSI erfasst werden, Methoden zur Überprüfung, ob die strukturbezogenen Teilsysteme des Eisenbahnsystems gemäß den einschlägigen grundlegenden Anforderungen betrieben und instand gehalten werden.“

- c) Absatz 4 erhält folgende Fassung:

„(4) Die CSM werden regelmäßig überarbeitet, wobei die bei ihrer Anwendung gewonnenen Erfahrungen, die allgemeine Entwicklung der Eisenbahnsicherheit sowie die in Artikel 4 Absatz 1 niedergelegten Verpflichtungen der Mitgliedstaaten zu berücksichtigen sind. Diese Maßnahme zur Änderung nicht wesentlicher Bestimmungen dieser Richtlinie, auch durch Ergänzung, wird nach dem in Artikel 27 Absatz 2a genannten Regelungsverfahren mit Kontrolle erlassen.“

## 6. Artikel 7 wird wie folgt geändert:

- a) In Absatz 3 erhalten die Unterabsätze 1 und 2 folgende Fassung:

„(3) Die erste Reihe von CST-Entwürfen beruht auf einer Untersuchung der bestehenden Ziele und sicherheitsbezogenen Leistungsfähigkeit in den Mitgliedstaaten und gewährleistet, dass die bestehende sicherheitsbezogene Leistungsfähigkeit des Eisenbahnsystems in keinem Mitgliedstaat verringert wird. Sie wird von der Kommission vor dem 30. April 2009 erlassen und im *Amtsblatt der Europäischen Union* veröffentlicht. Diese Maßnahme zur Änderung nicht wesentlicher Bestimmungen dieser Richtlinie, auch durch Ergänzung, wird nach dem in Artikel 27 Absatz 2a genannten Regelungsverfahren mit Kontrolle erlassen.“

Die zweite Reihe von CST-Entwürfen beruht auf den Erfahrungen, die mit der ersten Reihe von CST und deren Umsetzung gewonnen wurden. Sie trägt allen vorrangigen Bereichen Rechnung, in denen die Sicherheit verbessert werden muss. Sie wird von der Kommission vor dem 30. April 2011 erlassen und im *Amtsblatt der Europäischen Union* veröffentlicht. Diese Maßnahme zur Änderung nicht wesentlicher Bestimmungen dieser Richtlinie, auch durch Ergänzung, wird nach dem in Artikel 27 Absatz 2a genannten Regelungsverfahren mit Kontrolle erlassen.“

- b) Absatz 5 erhält folgende Fassung:

„(5) Die CST werden regelmäßig überarbeitet, wobei die allgemeine Entwicklung der Eisenbahnsicherheit zu berücksichtigen ist. Diese Maßnahme zur Änderung nicht wesentlicher Bestimmungen dieser Richtlinie, auch durch Ergänzung, wird nach dem in Artikel 27 Absatz 2a genannten Regelungsverfahren mit Kontrolle erlassen.“

## 7. Artikel 10 wird wie folgt geändert:

- a) Absatz 1 Unterabsatz 2 erhält folgende Fassung:

„Mit der Sicherheitsbescheinigung weist das Eisenbahnunternehmen nach, dass es ein Sicherheitsmanagementsystem eingeführt hat und die in den TSI und anderen einschlägigen Rechtsvorschriften der Gemeinschaft sowie in nationalen Sicherheitsvorschriften festgelegten Anforderungen erfüllen kann und damit in der Lage ist, Risiken zu kontrollieren und sichere Verkehrsdienste auf dem Netz zu erbringen.“

- b) Absatz 2 Buchstabe b erhält folgende Fassung:

„b) eine Bescheinigung über die Zulassung der Vorkehrungen, die das Eisenbahnunternehmen getroffen hat, um die besonderen Anforderungen für die Erbrin-

gung sicherer Verkehrsdienste auf dem betreffenden Netz zu erfüllen. Zu den Anforderungen können die Anwendung der TSI und nationaler Sicherheitsvorschriften, einschließlich Vorschriften für den Betrieb des Netzes, die Anerkennung von Bescheinigungen für das Personal und die Genehmigung der Inbetriebnahme der von Eisenbahnunternehmen verwendeten Fahrzeuge zählen. Die Bescheinigung stützt sich auf die vom Eisenbahnunternehmen vorgelegten Unterlagen gemäß Anhang IV.“

## 8. Folgender Artikel wird eingefügt:

„Artikel 14a

**Instandhaltung von Fahrzeugen**

(1) Jedem Fahrzeug wird, bevor es in Betrieb genommen oder auf dem Netz genutzt wird, eine für die Instandhaltung zuständige Stelle zugewiesen, die im nationalen Fahrzeugregister gemäß Artikel 33 der Richtlinie über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems registriert sein muss.

(2) Ein Eisenbahnunternehmen, ein Infrastrukturbetreiber oder ein Fahrzeughalter kann eine für die Instandhaltung zuständige Stelle sein.

(3) Unbeschadet der Zuständigkeit der Eisenbahnunternehmen und der Infrastrukturbetreiber für den sicheren Betrieb eines Zuges nach Artikel 4 gewährleistet die für die Instandhaltung zuständige Stelle mittels eines Instandhaltungssystems, dass die Fahrzeuge, für deren Instandhaltung sie zuständig ist, in einem sicheren Betriebszustand sind. Zu diesem Zweck stellt die für die Instandhaltung zuständige Stelle sicher, dass die Instandhaltung der Fahrzeuge gemäß folgenden Punkten erfolgt:

a) den Instandhaltungsunterlagen jedes Fahrzeuges;

b) den anwendbaren Anforderungen, einschließlich Instandhaltungsbestimmungen und Bestimmungen der TSI.

Die für die Instandhaltung zuständige Stelle führt die Instandhaltungsmaßnahmen selbst durch oder bedient sich Ausbesserungswerken, mit denen Verträge geschlossen wurden.

(4) Im Falle der Frachtwaggons wird jede für die Instandhaltung zuständige Stelle durch eine Behörde zertifiziert, die gemäß Absatz 5 oder durch eine nationale Sicherheitsbehörde zugelassen oder anerkannt ist. Das Zulassungsverfahren erfolgt anhand der Kriterien Unabhängigkeit, Sachverstand und Unparteilichkeit, beispielsweise anhand der einschlägigen europäischen Normen der Reihe EN 45000. Das Anerkennungsverfahren erfolgt ebenfalls anhand der Kriterien Unabhängigkeit, Sachverstand und Unparteilichkeit.

Ist die für die Instandhaltung zuständige Stelle ein Eisenbahnunternehmen oder ein Infrastrukturbetreiber, so wird die Einhaltung der nach Absatz 5 anzunehmenden Anforderungen von der betreffenden nationalen Sicherheitsbehörde gemäß den Verfahren nach Artikel 10 oder 11 geprüft und auf den Bescheinigungen, die in diesen Verfahren festgelegt werden, bestätigt.

(5) Auf der Grundlage einer Empfehlung der Agentur erlässt die Kommission bis zum 24. Dezember 2010 eine Maßnahme zur Einführung eines Zertifizierungssystems für die für die Instandhaltung von Frachtwaggonen zuständige Stelle. Die nach diesem System erteilten Bescheinigungen bestätigen die Einhaltung der in Absatz 3 genannten Anforderungen.

Die Maßnahme umfasst die Anforderungen betreffend:

- a) das von der Stelle eingeführte Instandhaltungssystem;
- b) Format und Gültigkeit der Bescheinigung, die der Stelle erteilt wird;
- c) die Kriterien für die Zulassung oder Anerkennung einer Einrichtung oder von Einrichtungen, die für die Ausstellung von Bescheinigungen und die Sicherstellung der für das ordnungsgemäße Funktionieren des Zertifizierungssystems erforderlichen Kontrollen zuständig ist/sind;
- d) das Datum der Anwendung des Zertifizierungssystems, einschließlich eines Übergangszeitraums von einem Jahr für bestehende für die Instandhaltung zuständige Stellen.

Diese Maßnahme zur Änderung nicht wesentlicher Bestimmungen der Richtlinie durch Ergänzung wird nach dem in Artikel 27 Absatz 2a genannten Regelungsverfahren mit Kontrolle erlassen.

Auf der Grundlage einer Empfehlung der Agentur überprüft die Kommission bis zum 24. Dezember 2018 diese Maßnahme im Hinblick auf die Aufnahme aller Fahrzeuge und gegebenenfalls einer Aktualisierung des für Frachtwaggonen anwendbaren Zertifizierungssystems.

(6) Die gemäß Absatz 5 erteilten Bescheinigungen sind in der gesamten Gemeinschaft gültig.

(7) Die Agentur evaluiert das gemäß Absatz 5 durchgeführte Bescheinigungsverfahren und legt der Kommission spätestens drei Jahre nach Inkrafttreten der betreffenden Maßnahme einen Bericht vor.

(8) Die Mitgliedstaaten können beschließen, ihren Verpflichtungen zur Bestimmung der für die Instandhaltung zuständigen Stelle und zu deren Zertifizierung in folgenden Fällen durch alternative Maßnahmen nachzukommen:

- a) Fahrzeuge, die in einem Drittstaat zugelassen sind und gemäß den Vorschriften dieses Landes gewartet werden;
- b) Fahrzeuge, die auf Netzen oder Strecken geführt werden, deren Spurweite sich von der des Hauptschienennetzes der Gemeinschaft unterscheidet und bei denen die Einhaltung der Anforderung nach Absatz 3 durch internationale Vereinbarungen mit Drittstaaten sichergestellt wird;
- c) Fahrzeuge nach Artikel 2 Absatz 2 und militärisches Gerät sowie Sondertransporte, für die eine Ad-hoc-Genehmigung der nationalen Sicherheitsbehörde, die vor der Erbringung der Dienstleistung ausgestellt werden muss, erforderlich ist. In diesem Fall werden Ausnahmen für Zeiträume von nicht länger als fünf Jahren genehmigt.

Solche alternativen Maßnahmen werden mittels Ausnahmeregelungen durchgeführt, die von den betreffenden nationalen Sicherheitsbehörden gewährt werden:

- a) bei der Registrierung von Fahrzeugen gemäß Artikel 33 der Richtlinie über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems, soweit dies die Bestimmung der für die Instandhaltung zuständigen Stelle betrifft;
- b) bei der Ausstellung von Sicherheitsbescheinigungen und -genehmigungen für Eisenbahnunternehmen und Infrastrukturbetreiber gemäß den Artikeln 10 und 11 der vorliegenden Richtlinie, soweit dies die Bestimmung oder Zertifizierung der für die Instandhaltung zuständigen Stelle betrifft.

Diese Ausnahmen werden im jährlichen Sicherheitsbericht nach Artikel 18 der vorliegenden Richtlinie aufgeführt und begründet. Wenn der Eindruck gegeben ist, dass im Eisenbahnsystem der Gemeinschaft ungerechtfertigte Sicherheitsrisiken eingegangen werden, unterrichtet die Agentur die Kommission unverzüglich darüber. Die Kommission nimmt Kontakt mit den betroffenen Parteien auf und fordert gegebenenfalls den Mitgliedstaat auf, seine Ausnahmeregelung zurückzunehmen.“

9. Artikel 16 Absatz 2 wird wie folgt geändert:

- a) Buchstabe a erhält folgende Fassung:

„a) Genehmigung der Inbetriebnahme der strukturellen Teilsysteme des Eisenbahnsystems gemäß Artikel 15 der Richtlinie über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems und Überprüfung, ob diese entsprechend den einschlägigen grundlegenden Anforderungen betrieben und instand gehalten werden;“

b) Buchstabe b wird gestrichen.

c) Buchstabe g erhält folgende Fassung:

„g) Überwachung, dass Fahrzeuge ordnungsgemäß im nationalen Fahrzeugregister registriert werden und dass die dort enthaltenen sicherheitsrelevanten Informationen zutreffen und dem neuesten Stand entsprechen;“

10. In Artikel 18 wird folgender Buchstabe angefügt:

„e) die nach Artikel 14a Absatz 8 beschlossenen Ausnahmen.“

11. Artikel 26 erhält folgende Fassung:

„Artikel 26

#### **Anpassung der Anhänge**

Die Anhänge werden an den wissenschaftlichen und technischen Fortschritt angepasst. Diese Maßnahme zur Änderung nicht wesentlicher Bestimmungen dieser Richtlinie wird nach dem in Artikel 27 Absatz 2a genannten Regelungsverfahren mit Kontrolle erlassen.“

12. Artikel 27 wird wie folgt geändert:

a) Folgender Absatz wird eingefügt:

„(2a) Wird auf diesen Absatz Bezug genommen, so gelten Artikel 5a Absätze 1 bis 4 und Artikel 7 des Beschlusses 1999/468/EG unter Beachtung von dessen Artikel 8.“

b) Absatz 4 wird gestrichen.

13. Anhang II Nummer 3 wird gestrichen.

#### *Artikel 2*

#### **Umsetzung und Durchführung**

(1) Die Mitgliedstaaten erlassen die Rechts- und Verwaltungsvorschriften, die erforderlich sind, um dieser Richtlinie spätestens am 24. Dezember 2010 nachzukommen. Sie teilen der Kommission unverzüglich den Wortlaut dieser Vorschriften mit.

Wenn die Mitgliedstaaten diese Vorschriften erlassen, nehmen sie in den Vorschriften selbst oder durch einen Hinweis bei der amtlichen Veröffentlichung auf diese Richtlinie Bezug. Die Mitgliedstaaten regeln die Einzelheiten der Bezugnahme.

Die Republik Malta und die Republik Zypern sind von der Pflicht zur Umsetzung und Durchführung dieser Richtlinie ausgenommen, solange in ihrem Staatsgebiet kein Eisenbahnsystem besteht.

(2) Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission den Wortlaut der wichtigsten innerstaatlichen Rechtsvorschriften mit, die sie auf dem unter diese Richtlinie fallenden Gebiet erlassen.

#### *Artikel 3*

#### **Inkrafttreten**

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

#### *Artikel 4*

#### **Adressaten**

Diese Richtlinie ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

Geschehen zu Straßburg, am 16. Dezember 2008.

*Im Namen des Europäischen  
Parlaments*

*Der Präsident*

H.-G. PÖTTERING

*Im Namen des Rates*

*Der Präsident*

B. LE MAIRE