RAT DER EUROPÄISCHEN UNION

Brüssel, den 4. Februar 2013 (07.02)
(OR. en)

6012/13

Interinstitutionelles Dossier: 2013/0014 (COD)

TRANS 38
CODEC 225

VORSCHLAG

der	Europäischen Kommission
vom	31. Januar 2013
Nr. Komm.dok.:	COM(2013) 27 final
Betr.:	Vorschlag für eine VERORDNUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES über die Eisenbahnagentur der Europäischen Union und zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 881/2004

Die Delegationen erhalten in der Anlage den mit Schreiben von Herrn Jordi AYET PUIGARNAU, Direktor, an den Generalsekretär des Rates der Europäischen Union, Herrn Uwe CORSEPIUS, übermittelten Vorschlag der Europäischen Kommission.

Anl.: COM(2013) 27 final

EUROPÄISCHE
KOMMISSION

Brüssel, den 30.1.2013
COM(2013) 27 final

2013/0014 (COD)

Vorschlag für eine

VERORDNUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

über die Eisenbahnagentur der Europäischen Union

und zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 881/2004

(Text von Bedeutung für den EWR)

{SWD(2013) 8 final}
{SWD(2013) 9 final}

BEGRÜNDUNG

1. HINTERGRUND DES VORSCHLAGS

1.1. Aktuelle Entwicklungen der EU-Politik im Bereich des Schienenverkehrs

In ihrem am 28. März 2011 angenommenen Weißbuch „Fahrplan zu einem einheitlichen europäischen Verkehrsraum – Hin zu einem wettbewerbsorientierten und ressourcenschonenden Verkehrssystem“ („Weißbuch 2011“) stellte die Kommission ihre Vision von der Schaffung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraums vor und unterstrich dabei, dass dieses Ziel die Schaffung eines Eisenbahnbinnenmarktes voraussetzt, in dem die europäischen Eisenbahnunternehmen ihre Dienstleistungen frei von unnötigen technischen und administrativen Hindernissen anbieten können.

Darüber hinaus wurde in den Schlussfolgerungen des Europäischen Rates vom Januar 2012 hervorgehoben, dass der Entfaltung des wachstumsstimulierenden Potenzials eines vollständig integrierten Binnenmarkts, auch unter Berücksichtigung der netzgebundenen Wirtschaftszweige, besondere Bedeutung zukommt[1]. Ferner wird in der Mitteilung der Kommission vom 30. Mai 2012 über Maßnahmen für Stabilität, Wachstum und Beschäftigung[2] betont, dass der Eisenbahnsektor weiter dereguliert werden muss und Markteintrittshindernisse beseitigt werden müssen, wobei auch einschlägige länderspezifische Empfehlungen ausgesprochen werden. Desgleichen verabschiedete die Kommission am 6. Juni 2012 die Mitteilung zur besseren Governance für den Binnenmarkt[3], in der die Bedeutung des Verkehrssektors ebenfalls unterstrichen wird.

Im vergangenen Jahrzehnt war der Schienenverkehrsmarkt in der EU massiven Veränderungen unterworfen, die schrittweise mit den drei so genannten „Eisenbahnpaketen“ (und einer Reihe begleitender Rechtsakte) eingeführt wurden, um unter Wahrung eines hohen Sicherheitsniveaus die nationalen Märkte zu öffnen, die Eisenbahn wettbewerbsfähiger zu machen und ihre Interoperabilität auf EU-Ebene herzustellen. Trotz der deutlichen Weiterentwicklung der EU-Vorschriften zur Schaffung eines Binnenmarktes für Schienenverkehrsdienste ist der Anteil der Eisenbahn am Verkehrsaufkommen in der EU jedoch noch immer relativ gering. Die Kommission will daher ein viertes Eisenbahnpaket vorschlagen, um die noch bestehenden Markthindernisse zu beseitigen und die Qualität und Effizienz von Schienenverkehrsdiensten zu verbessern.

Die vorliegende Verordnung ist Bestandteil des vierten Eisenbahnpakets und legt den Schwerpunkt auf die Beseitigung der noch bestehenden administrativen und technischen Hindernisse, insbesondere durch die Festlegung eines gemeinsamen Sicherheitskonzepts und von Interoperabilitätsvorschriften zur Erzielung größenbedingter Kosteneinsparungen für die Unternehmen in der gesamten EU, die Senkung von Verwaltungskosten und die Beschleunigung administrativer Verfahren sowie die Unterbindung von verdeckter Diskriminierung, was durch die Tätigkeit einer Eisenbahnagentur der Europäischen Union erreicht werden soll. Die Verordnung soll die ursprüngliche Gründungsverordnung ersetzen und der Agentur wichtige neue Aufgaben zuweisen, die diese zu einer wahrhaft europäischen Behörde für den Eisenbahnsektor im Bereich der Interoperabilität und Sicherheit macht.

---

1 http://www.consilium.europa.eu/uedocs/cms_data/docs/pressdata/en/ec/127599.pdf.
2 KOM(2012) 299 endg.
3 KOM(2012) 259 endg.

1.2. Warum soll die bestehende Verordnung 881/2004 (in der geänderten Fassung) durch einen neuen Rechtsakt ersetzt werden?

Seit 2004, als die ursprüngliche Gründungsverordnung erlassen wurde, hat sich eine Reihe von Entwicklungen bei den europäischen Eisenbahnen und der Agentur ergeben. Es wurden zunehmend Erkenntnisse über das Funktionieren des EU-Eisenbahnverkehrsbinnenmarkts, auch in Bezug auf die Interoperabilität und Sicherheitsaspekte, gewonnen. Es wurden neue Rechtsvorschriften zur Änderung der Agenturverordnung (2008) oder zur Weiterentwicklung der bestehenden Aufgaben der ERA erlassen, ohne dass deren Verordnung geändert wurde (z. B. Beschluss 2011/155/EU).

In der diesem Vorschlag beigefügten Folgenabschätzung wurde eine Reihe von Maßnahmen ausgemacht, mit denen der Agentur neue Befugnisse zugewiesen und bestehende Prozesse gestrafft würden.

Darüber hinaus muss eine Reihe von Änderungen zur Verbesserung des Funktionierens der Agentur eingeführt werden als Ergebnis der Bewertung der ERA-Gründungsverordnung und der Evaluierung der Agentur (2009-2010) sowie auf der Grundlage der Empfehlungen der Gemeinsamen Erklärung der Kommission, des Europäischen Parlaments und des Rates zu dezentralisierten Agenturen (2012) und des Positionspapiers des ERA-Verwaltungsrats zur Zukunft der Agentur (2012). Dies betrifft insbesondere Verbesserungen der internen Struktur und der Führung und Beschlussfassung der Agentur sowie ihre Beziehungen zu Beteiligten.

Mit einer neuen Verordnung wird es auch leichter, den Rechtsakt klarer zu strukturieren (z. B. durch die Streichung und Neunummerierung von Artikeln) und ihn logischer zu gestalten (z. B. durch Verschieben einiger Artikel in relevantere Kapitel, die Anlage neuer und Streichung überholter Kapitel). Schließlich werden auch die Richtlinien für Interoperabilität und Sicherheit, die eng mit den Aufgaben der ERA verbunden sind, im Rahmen dieses Legislativpakets geändert, was auch in dieser Verordnung in geeigneter Weise zu berücksichtigen ist.

Auf der Grundlage der vorstehenden Ausführungen und unter Berücksichtigung der Empfehlungen des Juristischen Dienstes beabsichtigt die Kommission, einen Vorschlag für eine neue ERA-Verordnung zur Ersetzung der ursprünglichen Verordnung 881/2004 vorzuschlagen. Die Veränderungen gegenüber der Verordnung 881/2004 fallen in drei verschiedene Kategorien:

- *Neue Bestimmungen*: Neue Aufgaben der Agentur (Erteilung von Genehmigungen für das Inverkehrbringen von Fahrzeugen, Genehmigungen für die Inbetriebnahme streckenseitiger Teilsysteme zur Zugsteuerung, Zugsicherung und Signalgebung sowie Sicherheitsbescheinigungen), verstärkte Kontrolle der nationalen Behörden, mehr Befugnisse in Bezug auf nationale Vorschriften, neue Quelle von ERA-Haushaltsmitteln (Gebühren und Entgelte), Beschwerdekammer; einige neue Bestimmungen – vor allem bei der internen Organisation – ergeben sich aus dem gemeinsamen Konzept für die EU-Agenturen.

- *Klärung und Vereinfachung bestehender Bestimmungen*: insbesondere im Hinblick auf die Arbeitsverfahren, das ERTMS, Eisenbahnpersonal, Register, weitere Aufgaben.

- *Aktualisierung* aufgrund der Entwicklung des rechtlichen und politischen Rahmens: Bestimmungen zur internen Organisation und Arbeitsweise sowie Bezugnahmen auf Ausschussverfahren und delegierte Rechtsakte.

- *Redaktionelle Änderungen* gegenüber der ursprünglichen Verordnung.

1.3. Verknüpfung dieser Verordnung mit den Richtlinien über Interoperabilität und Sicherheit

Die Richtlinie 2008/57/EG (Interoperabilitätsrichtlinie) und die Richtlinie 2004/49/EG (Richtlinie über die Eisenbahnsicherheit) stehen in engem Zusammenhang mit der ursprünglichen Verordnung 881/2004. Im vierten Eisenbahnpaket wird eine Neufassung dieser Richtlinien vorgeschlagen, die jedoch weiterhin eng mit der vorliegenden Verordnung verknüpft bleiben. Dies ergibt sich vor allem aus dem Umstand, dass die Agentur im Bereich der Interoperabilität und Sicherheit im Eisenbahnverkehr tätig ist, für die diese Richtlinien die Rechtsgrundlage darstellen.

In der vorliegenden Verordnung betrifft diese Verknüpfung insbesondere:

– Technische Spezifikationen für die Interoperabilität (TSI, Interoperabilitätsrichtlinie), gemeinsame Sicherheitsziele (CST, Richtlinie über die Eisenbahnsicherheit) und gemeinsame Sicherheitsmethoden (CSM, Richtlinie über die Eisenbahnsicherheit): Die Agentur ist zuständig für die Erarbeitung von Empfehlungen zur Annahme durch die Kommission sowie für die Abgabe von Stellungnahmen an die Kommission im Hinblick auf die Nichtanwendung der TSI;

– Sicherheitsbescheinigungen: Die Agentur ist verantwortlich für die Erteilung, wobei das vollständige Verfahren in der Richtlinie über die Eisenbahnsicherheit geregelt ist;

– Register: Die Agentur ist verantwortlich für Empfehlungen an die Kommission bezüglich der Spezifikation von Registern (gemäß der Interoperabilitätsrichtlinie) und deren Überarbeitung und die Sicherstellung der Zugänglichkeit für die Öffentlichkeit;

– Genehmigungen zum Inverkehrbringen von Eisenbahnfahrzeugen und Fahrzeugtypen und Genehmigungen zur Inbetriebnahme streckenseitiger Teilsysteme für die Zugsteuerung, Zugsicherung und Signalgebung: Die Agentur ist zuständig für die Erteilung, wobei das vollständige Antragsverfahren in der Interoperabilitätsrichtlinie geregelt ist;

– Telematikanwendungen und Europäisches Eisenbahnverkehrsleitsystem (ERTMS): Dabei handelt es sich um spezifische Bereiche, die einschlägigen TSI unterliegen, welche im Rahmen der Interoperabilitätsrichtlinie verabschiedet wurden und bei denen der Agentur eine wichtige Rolle als Systembehörde zukommt;

– benannte Konformitätsbewertungsstellen: Die Agentur ist zuständig für die Unterstützung und Überwachung ihrer Aktivitäten, wobei Einrichtung und Aufgabenzuweisung der Interoperabilitätsrichtlinie unterliegen;

– nationale Sicherheitsbehörden: Die Agentur ist zuständig für die Unterstützung und Überwachung ihrer Aktivitäten, wobei Einrichtung und Aufgabenzuweisung der Richtlinie über die Eisenbahnsicherheit unterliegen;

– nationale Eisenbahnvorschriften Die Agentur ist für die Prüfung dieser Vorschriften im Hinblick auf ihre Verringerung zuständig, wobei das Verfahren für die Notifizierung der Vorschriften in der Richtlinie über die Eisenbahnsicherheit und in der Interoperabilitätsrichtlinie geregelt ist.

2. ERGEBNISSE DER KONSULTATIONEN DER INTERESSIERTEN KREISE UND DER FOLGENABSCHÄTZUNGEN

Die Kommissionsdienststellen haben die Entwicklung des einheitlichen europäischen Eisenbahnraums kontinuierlich mit Vertretern des Eisenbahnsektors beraten. In den Jahren 2010-2011 hat sie eine Ex-post-Bewertung der Verordnung 881/2004 und des Funktionierens der Eisenbahnagentur der Europäischen Union vorgenommen[4]. Diese Bewertung hat in Verbindung mit der allgemeinen Bewertung der EU-Agenturen 2009 gezeigt, welchen Zusatznutzen die Agentur bewirkt, und im Allgemeinen eine positive Meinung der Interessengruppen in Bezug auf die ERA und ihre Ergebnisse belegt. Die Ergebnisse der Evaluierung fanden als wichtige Quellen Eingang in die Vorarbeiten zum anschließenden Prozess der Folgenabschätzung bezüglich der Änderung der Verordnung.

Die Europäische Kommission hat eine gründliche Folgenabschätzung zur Unterstützung der Legislativvorschläge zur Verbesserung der Effizienz und Wettbewerbsfähigkeit des einheitlichen europäischen Eisenbahnraums auf dem Gebiet der Interoperabilität und der Sicherheit durchgeführt. Eine Lenkungsgruppe Folgenabschätzung (IASG) wurde im Juni 2011 einberufen, zu der die GD MOVE alle Generaldirektionen eingeladen hatte.

Ein externer Berater arbeitete den Entwurf einer unterstützenden Studie zur Folgenabschätzung aus und führte eine gezielte Konsultation der Interessengruppen durch. Die gezielte Konsultation begann am 18. November 2011 mit einer Internet-Erhebung, die bis zum 30. Dezember 2011 lief. Es schlossen sich Gespräche mit den wichtigsten Akteuren und ein Workshop für die Beteiligten Ende Februar 2012 an.

Seitdem hat die GD MOVE bilaterale Sitzungen mit dem Sektor durchgeführt, um Meinungen dazu einzuholen, was im vierten Legislativpaket im Bereich der Interoperabilität und Sicherheit getan werden sollte.

Angesichts der technischen Natur dieser Initiative wurde keine öffentliche Konsultation durchgeführt. Die Kommission hat jedoch sichergestellt, dass alle interessierten Parteien rechtzeitig konsultiert wurden und sich die Erörterungen auf alle Schlüsselelemente der Initiative erstreckten.

Ausschuss für Folgenabschätzung:

Am 5. September 2012 trat der Ausschuss für Folgenabschätzung zusammen und gab anschließend eine befürwortende Stellungnahme ab. Die wichtigsten Empfehlungen des Ausschusses flossen in die Folgenabschätzung ein:

[4] http://ec.europa.eu/transport/evaluations/doc/2011_era-evaluation-881-2004.pdf.

– weitere Statistiken und Informationen über die Konsultation der Interessengruppen wurden aufgenommen;

– erhoffte Synergien mit anderen Elementen des vierten Eisenbahnpakets wurden aufgenommen und indirekte Auswirkungen erläutert;

– die wichtigsten für die Optionen 2 bis 5 einheitlichen allgemeinen Maßnahmen wurden ausführlicher beschrieben und hinsichtlich ihrer Differenzierung erläutert;

– die Methoden für die Folgenabschätzung wurden verdeutlicht und besser erläutert; die zugrunde liegende Logik wurde durch bessere Querverweise verdeutlicht;

– Verwaltungskosten für die Wirtschaftsakteure (Eisenbahnunternehmen) und die Kosten für öffentliche Verwaltungen (nationale Behörden, ERA und Kommission) wurden besser unterschieden.

Ermittelte Optionen:

Nach Prüfung einzelner Maßnahmen hat die Kommission neben dem Ausgangsszenario fünf strategische Optionen (Optionen 2-6) ermittelt. Die Optionen 2-5 betreffen vor allem das Niveau der Beziehungen zwischen der Eisenbahnagentur der Europäischen Union („ERA“ oder „Agentur“) und den nationalen Behörden und sind alle geeignet, die drei operativen Ziele zu erreichen. Die Option 6 umfasst horizontale Maßnahmen, die von den Beziehungen zwischen der ERA und den nationalen Behörden weitestgehend unabhängig sind und die zusätzlich zu einer der Optionen 2-5 ergriffen werden können, was den Gesamterfolg letztlich noch erhöhen dürfte.

Option 1: Ausgangsszenario **(**keine Maßnahmen) – Fortführung des für den Sektor derzeit vorgegebenen Wegs.

Option 2: Größere Koordinierungsrolle für die ERA, um einen einheitlichen Ansatz für die Bescheinigung von Eisenbahnunternehmen und die Fahrzeuggenehmigung zu gewährleisten.

Option 3: Die ERA als zentrale Anlaufstelle, wobei die endgültige Entscheidung über Bescheinigungen und Genehmigungen bei den nationalen Sicherheitsbehörden (NSB) verbleibt, die ERA jedoch die eingehenden Anträge und die entsprechenden Entscheidungen prüft.

Option 4: Die ERA und die NSB haben gemeinsame Zuständigkeiten, wobei die endgültige Entscheidung über Bescheinigungen und Genehmigungen bei der ERA liegt.

Option 5: Die ERA übernimmt Aufgaben der NSB in Bezug auf die Bescheinigung von Eisenbahnunternehmen und die Fahrzeuggenehmigung.

Option 6: Horizontale Maßnahmen, einschließlich sonstiger rechtlicher und „weicher” Maßnahmen (die über gemeinsame Zuständigkeiten nationaler Behörden und der ERA hinausgehen), die die Wettbewerbsfähigkeit des Eisenbahnsektors erhöhen könnten, z. B.: Stärkung der Rolle der ERA bei der Verbreitung eisenbahnbezogener Informationen und Schulung oder Übergang von nationalen technischen Vorschriften und Sicherheitsvorschriften zu einem System von EU-Vorschriften (durch die Identifizierung unnötiger Vorschriften durch die ERA und NSB und die anschließende Verpflichtung der

nationalen Behörden zur Streichung dieser Vorschriften, sowie die Einschränkung der Möglichkeit, neue Vorschriften zu erlassen).

Auswirkungen der Optionen: Die Umweltauswirkungen aller Optionen wurden als positiv, wenn auch gering, bewertet. Die sozialen Auswirkungen aller Optionen wurden als gering/marginal bewertet.

Die nachfolgende Tabelle enthält die wirtschaftlichen Vorteile (Effizienz) und Anzahl der erreichten Ziele (Wirksamkeit) für kombinierte Optionen:

Option	Effizienz (Nettonutzen in Mio. EUR insgesamt)	Wirksamkeit (Zahl der erfüllten operativen Ziele)
Option 2+6: Stärkere „Koordinierung“ durch die ERA + horizontale Maßnahmen	411	1
Option 3+6: ERA als zentrale Anlaufstelle + horizontale Maßnahmen	461	2
Option 4+6: gemeinsame Zuständigkeiten der ERA und NSB + horizontale Maßnahmen	497	3
Option 5+6: ERA übernimmt Aufgaben der NSB hinsichtlich Genehmigung und Bescheinigung + horizontale Maßnahmen	476	3

Als Schlussfolgerung ergab sich, dass Option 4 (in Kombination mit Option 6) die vorzuziehende Lösung darstellt, da sie hinsichtlich der folgenden Ergebnisse die beste Bilanz aufweist:

– Für die Industrie gelten geringere Kosten und Fristen für die Sicherheitsbescheinigung und die Genehmigung von Fahrzeugen und anderen Teilsystemen;

– Auswirkungen auf den EU-Haushalt;

– Auswirkungen auf die Kosten nationaler Einrichtungen;

– Anwendung des Grundsatzes der Subsidiarität und der Verhältnismäßigkeit;

– Lösung der ermittelten Probleme und

– Zielerreichung.

Weitere Informationen zur Folgenabschätzung und zu den Ergebnissen der Konsultation der Beteiligten enthält die Arbeitsunterlage der Kommissionsdienststellen zu den Legislativvorschlägen für die Beseitigung der verbleibenden administrativen und technischen Hindernisse im Bereich der Interoperabilität und Sicherheit im EU-Eisenbahnverkehrsmarkt. Diese Arbeitsunterlage wird auf der Website des Generalsekretariats der Kommission nach der Annahme dieses Rechtsakts veröffentlicht.

3. RECHTLICHE ASPEKTE DES VORSCHLAGS

Dieser Abschnitt enthält Bemerkungen und Erläuterungen zu den wichtigsten Bestimmungen der neuen ERA-Verordnung, soweit sie im Hinblick auf die Änderungen gegenüber dem ursprünglichen Wortlaut der Verordnung 881/2004 erforderlich sind.

KAPITEL 1: GRUNDSÄTZE:

Artikel 1: Die Ziele wurden überarbeitet, um neuen Aufgaben der Agentur Rechnung zu tragen, und in die Erwägungsgründe verschoben. Stattdessen wurden zur Verdeutlichung „Gegenstand und Geltungsbereich“ angegeben.

Artikel 2: Der Rechtsstatus wurde zweckmäßigerweise hierhin verschoben (ursprünglich Artikel 22).

Artikel 3: Geändert, um der neuen Art der Tätigkeiten der Agentur Rechnung zu tragen.

KAPITEL 2 ARBEITSWEISE:

Neues Kapitel zur Abdeckung der Themen, die ursprünglich in anderen Kapiteln erfasst wurden, sich jedoch tatsächlich auf die Methode beziehen, nach der die ERA ihre Ziele erreicht.

Artikel 4: „Arbeitsgruppen“ wurde im Interesse der rechtlichen Klarheit umformuliert, insbesondere: der Verweis auf die AEIF ist jetzt hinfällig und kann gestrichen werden; der ursprüngliche Artikel 24 Absatz 4 wurde vom Artikel über das ERA-Personal hierhin verschoben; die Geschäftsordnung ist vom Verwaltungsrat zu verabschieden.

Artikel 7: „Folgenabschätzung“; der ursprüngliche Wortlaut beschränkte die Kosten-Nutzen-Analyse allein auf die Sicherheit (Artikel 6 Absatz 4); diese Aufgabe sollte nicht Teil einer bestimmten Tätigkeit der Agentur sein, daher die Notwendigkeit, die Absätze in einen allgemeinen Teil zu verschieben und allgemeiner anwendbar zu machen sowie klare Aufgaben vorzugeben. Dies entspricht dem Standpunkt des Ausschusses über die Zukunft der ERA und den Grundsätzen der tätigkeitsbezogenen Aufstellung des Haushaltsplans und des maßnahmenbezogenen Managements.

Artikel 8: „Studien“; vormals Artikel 20 — wurde verschoben, da Studien Mittel zur Erreichung von Zielen sind und keine Aufgaben als solche darstellen.

Artikel 9: „Stellungnahmen“; vormals Artikel 10 über technische Stellungnahmen. Das Wort „technische“ wird im Einklang mit den Richtlinien gestrichen. Absatz 2a Buchstabe b wird als hinfällig gestrichen. Absatz 3 (ursprünglich Absatz 2b) wird geändert, um den Anwendungsbereich auszuweiten (zuvor ohne klare Begründung nur auf TSI beschränkt).

Artikel 10: „Besuche in den Mitgliedstaaten“; vormals Artikel 33 — wurde in diesen Abschnitt verschoben, da Besuche Mittel zur Erreichung der Ziele der Agentur sind.

KAPITEL 3 AUFGABEN IM ZUSAMMENHANG MIT DER EISENBAHNSICHERHEIT:

Artikel 11: „Technische Unterstützung – Sicherheit“; geringfügige Änderungen zur Klärung der Aufgaben der Agentur.

Artikel 12: „Sicherheitsbescheinigungen“; neue Rolle der ERA (Erteilung von Sicherheitsbescheinigungen), wie im Folgenabschätzungsbericht vorgeschlagen, in Übereinstimmung mit der überarbeiteten Richtlinie über die Eisenbahnsicherheit.

Artikel 13: „Instandhaltung von Fahrzeugen“; neuer Artikel — ursprünglich in Kapitel 3a, wurde vereinfacht und der Relevanz wegen in den Teil bezüglich der Sicherheit verschoben.

Artikel 14: „Beförderung gefährlicher Güter mit der Eisenbahn“; neuer Artikel, der auf eine förmliche Grundlage stellt, was die ERA im Bereich der Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter tatsächlich bereits tut.

KAPITEL 4 AUFGABEN IM ZUSAMMENHANG MIT DER INTEROPERABILITÄT:

Artikel 15: „Technische Unterstützung – Interoperabilität“; geringfügig geändert, um Veränderungen in der Interoperabilitätsrichtlinie (Buchstaben b und c) Rechnung zu tragen sowie zur Klärung der bestehenden Aufgaben der ERA.

Artikel 16: „Genehmigungen für das Inverkehrbringen von Fahrzeug“; neuer Artikel — deckt die neue Rolle der ERA bei der Erteilung von Genehmigungen für das Inverkehrbringen von Fahrzeugen ab, wie im Folgenabschätzungsbericht vorgeschlagen, im Einklang mit der geänderten Interoperabilitätsrichtlinie.

Artikel 17: „Genehmigungen für das Inverkehrbringen von Fahrzeugtypen“; neuer Artikel — deckt die neue Rolle der ERA bei der Erteilung von Genehmigungen für das Inverkehrbringen von Fahrzeugtypen im Einklang mit der geänderten Interoperabilitätsrichtlinie ab.

Artikel 18: „Genehmigung für die Inbetriebnahme streckenseitiger Teilsysteme für Zugsteuerung, Zugsicherung und Signalgebung“; neuer Artikel — deckt die neue Rolle der ERA bezüglich der Genehmigung streckenseitiger ZZS-Ausrüstung ab; steht in Zusammenhang mit der Rolle der ERA als Systembehörde und den Konsequenzen der neuen Aufgabe der Erteilung von Genehmigungen für das Inverkehrbringen von Fahrzeugen mit ERTMS-Ausrüstung (um zu gewährleisten, dass die Genehmigungen für das Inverkehrbringen von Fahrzeugen mit bordseitiger ERTMS-Ausrüstung mit streckenseitigen Systemen im Einklang stehen).

Artikel 19: „Telematikanwendungen“; neuer Artikel, der hinzugefügt wurde, um eine förmliche Grundlage für die Rolle zu schaffen, die die ERA bereits gemäß TSI TAP/TAF spielt, im Einklang mit dem Folgenabschätzungsbericht.

Artikel 20: „Unterstützung der benannten Konformitätsbewertungsstellen“; geändert — Bestimmungen für die Überwachung benannter Stellen durch die Kommission wurden in den neuen Abschnitt bezüglich der Überwachung verschoben; die restlichen Bestimmungen betreffen die Unterstützung benannter Stellen (die Kommission hat der Agentur mit Wirkung zum 20. April 2011 Aufgaben bezüglich des Technischen Sekretariats der benannten Stellen für den Eisenbahnsektor übertragen, und da diese Tätigkeit bereits ausgeübt wird, muss dem in den Rechtsvorschriften Rechnung getragen werden).

KAPITEL 5 AUFGABEN IM ZUSAMMENHANG MIT NATIONALEN VORSCHRIFTEN (hinter das Kapitel über die Interoperabilität verschoben):

Artikel 21, 22 und 23: „Nationale Vorschriften“; neue Artikel, in die die ursprünglichen Artikel 9a und 9b aufgenommen wurden und die geändert wurden zur Angleichung der

Verfahren an die Richtlinien über die Interoperabilität und die Sicherheit und zur Berücksichtigung der erweiterten Befugnisse der ERA in Bezug auf die nationalen Vorschriften gemäß Folgenabschätzungsbericht und Entwurf des Berichts der Taskforce zu nationalen Sicherheitsvorschriften; die Verwaltung der Datenbank wurde eindeutig der ERA übertragen, um zuvor gemischte Zuständigkeiten (Kommission und ERA) zu klären und derzeitige technische, Koordinierungs- und Verfügungsprobleme zu klären.

KAPITEL 6 AUFGABEN IM ZUSAMMENHANG MIT ERTMS: der ERTMS-Abschnitt verdient ein neues, gesondertes Kapitel.

Artikel 24-28: „ERTMS-Aufgaben“, diese umfassen den ursprünglichen Artikel 21a, der geändert wurde, um die Zuständigkeiten der Agentur und anderer Akteure in Bezug auf das ERTMS zu verdeutlichen, die ERTMS-Einführung zu verbessern und widerzuspiegeln, was die ERA in diesem Bereich bereits tut; Artikel 13e wurde entsprechend der vorläufigen Bewertung technischer Folgemaßnahmen der letzten vier Jahre durch die Kommission geändert.

KAPITEL 7 AUFGABEN IM ZUSAMMENHANG MIT DER ÜBERWACHUNG DES EINHEITLICHEN EUROPÄISCHEN EISENBAHNRAUMS: Neues Kapitel — verschiedene Aufgaben im Zusammenhang mit der Überwachung sind jetzt im Interesse einer besseren Sichtbarkeit und Klarheit in einem einzigen Kapitel zusammengefasst.

Artikel 29: „Überwachung der nationalen Sicherheitsbehörden“; neuer Artikel — neue Aufgabe der ERA: Kontrolle der nationalen Sicherheitsbehörden, wie im Folgenabschätzungsbericht (und in der Bewertung des ERA-Verordnung) vorgeschlagen.

Artikel 30: „Überwachung der benannten Konformitätsbewertungsstellen“; neuer Artikel — neue Aufgabe der ERA: Kontrolle der benannten Stellen, wie im Folgenabschätzungsbericht vorgeschlagen.

Artikel 31: „Überwachung der Fortschritte im Bereich der Interoperabilität und Sicherheit“; basiert teilweise auf Artikel 9 (neue Absätze 1 und 2, ERA-Aufgaben im Zusammenhang mit der Überwachung der Sicherheit wurden klarer formuliert), auf dem ursprünglichen Artikel 14 (neue Absätze 3 und 4, zwei getrennte Berichte zu Interoperabilität und Sicherheit wurden jetzt in einem einzigen zusammengefasst); Absatz 5 — basiert auf Artikel 21b Absatz 2a, im Einklang mit dem Folgenabschätzungsbericht und der Bewertung der ERA-Verordnung.

KAPITEL 8 WEITERE AUFGABEN – neues Kapitel, in dem frühere Kapitel zu Registern, Eisenbahnpersonal und anderen Aufgaben zusammengefasst sind:

Artikel 32: „Eisenbahnpersonal“; fasst die ursprünglichen Artikel 16b, 16c und 17 zur Vereinfachung zusammen: einige Aufgaben sind hinfällig, andere sind in der Richtlinie 2007/59/EG dargelegt; wurde geändert, um Rechtsunsicherheit und Wiederholungen zu vermeiden.

Artikel 33: „Register“; der Artikel fasst die ursprünglichen Artikel 18 und 19 zusammen, die aktualisiert und den Rechtsvorschriften angepasst wurden.

Artikel 34: „Netze der nationalen Sicherheitsbehörden, Untersuchungsstellen und Vertretungsgremien“; teilweise ursprünglich in Artikel 6 Absatz 5 und Artikel 9; das Netz von Vertretungsgremien wurde hinzugefügt (Absatz 2) um die Koordinierung der Akteure auf der Ebene der Agentur zu verbessern und zu strukturieren; Absatz 3 wurde hinzugefügt, um

die Konsultation aller Akteure zu verbessern und zu strukturieren und letztlich Ergebnisse von höherer Qualität von der Agentur zu erhalten (im Einklang mit der Bewertung der ERA-Verordnung und dem Positionspapier über die Zukunft der ERA).

Artikel 35: „Kommunikation und Verbreitung“; neuer Artikel, in dem zum Teil die bestehenden Tätigkeiten der ERA formalisiert werden, basierend auf dem Folgenabschätzungsbericht, der Bewertung der ERA-Verordnung und dem Positionspapier über die Zukunft der Agentur.

Artikel 36: „Forschung und Förderung der Innovation“; ursprünglicher Artikel unter Hinzufügung der Forschung; Formalisierung dessen, was die ERA bereits weitgehend tut, entsprechend dem Positionspapier des Verwaltungsrats über die Zukunft der ERA.

Artikel 37: „Unterstützung der Kommission“; geringfügig geändert.

Artikel 38: „Unterstützung bei der Bewertung von Eisenbahnprojekten“; ursprünglich Artikel 15; der Geltungsbereich wurde um die Sicherheit erweitert.

Artikel 39: „Unterstützung der Mitgliedstaaten, der Beitrittskandidatenländer und Beteiligten“; neuer Artikel gemäß dem Folgenabschätzungsbericht (Maßnahme von Option 6) und den Ergebnissen der Bewertung der ERA-Verordnung.

Artikel 40: „Internationale Beziehungen“; neuer Artikel zur Formalisierung dessen, was die ERA bereits weitgehend tut, entsprechend dem Folgenabschätzungsbericht und dem Positionspapier des Verwaltungsrats über die Zukunft der ERA.

Artikel 41: „Koordinierung in Bezug auf Ersatzteile“; neuer Artikel — neue Aufgabe im Einklang mit dem Folgenabschätzungsbericht.

KAPITEL 9 AUFBAU DER AGENTUR: Weitgehend auf der Grundlage der Gemeinsamen Erklärung der Kommission, des Europäischen Parlaments und des Rates über die dezentralisierten Agenturen und des Gemeinsamen Konzepts (2012) formuliert, insbesondere in Bezug auf: erweiterte Kompetenzen des Verwaltungsrats („Management Board“, zuvor „Administrative Board“), Exekutivausschuss, mehrjähriges Arbeitsprogramm; andere Standardbestimmungen bezüglich Personal- und Haushaltsfragen.

Weitere wichtige Änderungen:

Artikel 48: „Jährliche und mehrjährige Arbeitsprogramme“; neuer, gesonderter Artikel zu den Arbeitsprogrammen, der der Klarheit wegen als nützlich erachtet wird; entspricht der Gemeinsamen Erklärung und den Empfehlungen des Rechnungshofs, des Europäischen Parlaments, der Bewertung der ERA-Verordnung und dem Positionspapier des ERA-Verwaltungsrats zur Zukunft der Agentur (mehrjährige Perspektive, ABB und ABM, Beziehungen zu Beteiligten).

Artikel 51-57: „Beschwerdekammer“; neue Artikel — Die Beschwerdekammer ist erforderlich nach der Erweiterung der ERA-Kompetenzen (Erteilung von Genehmigungen für das Inverkehrbringen von Fahrzeugen und von Sicherheitsbescheinigungen); der Folgenabschätzungsbericht sieht die Schaffung einer unabhängigen Beschwerdestelle außerhalb der Agentur vor, die bereits bei der EASA getroffene Lösung scheint jedoch zweckmäßiger; zugrunde gelegt wurden die einschlägigen Bestimmungen der EASA-Verordnung.

KAPITEL 10 FINANZBESTIMMUNGEN:

Artikel 58 Absatz 2: neuer Buchstabe c – neue Einnahmequellen der ERA (externe Gebühren und Entgelte für die Erteilung von Genehmigungen für das Inverkehrbringen von Fahrzeugen und von Sicherheitsbescheinigungen (neue Aufgaben)); neuer Buchstabe e — zur Vereinheitlichung mit der EASA-Verordnung.

KAPITEL 11 PERSONAL: neues Kapitel, folgt weitgehend den üblichen Bestimmungen, die sich aus dem Gemeinsamen Konzept für die Agenturen ergeben (Artikel 62 und 63).

Artikel 61: „Personal – Allgemeine Bestimmungen"; ursprünglich Artikel 24, geändert im Einklang mit der Gemeinsamen Erklärung über die Agenturen, der Bewertung der ERA-Verordnung und dem Positionspapier des ERA-Verwaltungsrats über die Zukunft der Agentur; frühere Einschränkungen der maximalen Vertragslaufzeit wurden gestrichen.

KAPITEL 12 ALLGEMEINE BESTIMMUNGEN:

Artikel 64, 66-68, 70-72: wurden aus anderen Teilen der ursprünglichen Verordnung verschoben und gegebenenfalls im Einklang mit der Gemeinsamen Erklärung zu den Agenturen geändert.

Artikel 65: „Sitzabkommen und Arbeitsvoraussetzungen"; neuer Artikel gemäß der Gemeinsamen Erklärung zu dezentralisierten Agenturen (2012).

Artikel 69: „Zusammenarbeit mit nationalen Behörden und Einrichtungen"; neue Artikel aufgrund neuer Befugnisse der ERA zur Erteilung von Bescheinigungen und Genehmigungen; die Zusammenarbeit mit nationalen Einrichtungen und Behörden wird in einigen Fällen für erforderlich gehalten, um deren Fachwissen zu nutzen; Möglichkeit der teilweisen (Unterauftrag-)Vergabe von Aufgaben der ERA.

KAPITEL 13 SCHLUSSBESTIMMUNGEN: neues Kapitel

Artikel 73 und 74: „Delegierte Rechtsakte"; neue Artikel — aufgrund der neuen ERA-Befugnisse (zur Erteilung von Sicherheitsbescheinigungen und Genehmigungen für das Inverkehrbringen von Fahrzeugen, Eigenmittel) besteht die Notwendigkeit, delegierte Rechtsakte zu erlassen; dies ist vergleichbar mit der EASA.

Artikel 75: „Ausschussverfahren"; neuer Artikel, um nicht auf andere Rechtsakte (Interoperabilitätsrichtlinie) verweisen zu müssen.

Artikel 76: „Bewertung und Überarbeitung"; ursprünglicher Artikel abgeändert gemäß der Gemeinsamen Erklärung zu den Agenturen.

ARTIKEL, DIE SICH GEGENÜBER DER VERORDNUNG 881/2004 NICHT GEÄNDERT HABEN: 5, 6, 58, 59, 60.

4. AUSWIRKUNGEN AUF DEN HAUSHALT

Diese neue Verordnung schafft eine Rechtsgrundlage für finanzielle und personelle Verpflichtungen in Bezug auf die Eisenbahnagentur der Europäischen Union. Die detaillierten Berechnungen sind dem Anhang, dem Finanzbogen für Rechtsakte, zu entnehmen.

Es ist darauf hinzuweisen, dass der vorliegende Rechtsakt bezüglich des ERA-Personals Folgendes umfasst:

1. Berechnungen aus zwei früheren Finanzbögen der ursprünglichen Verordnung 881/2004 und der Änderung dieser Verordnung von 2008 (Verordnung 1335/2008), die 104 Zeitbedienstete für die ERA vorsehen;

2. Haushaltsverfahren für 2005-2013, durch die die Haushaltsbehörde der ERA zusätzlich 39 Planstellen zur Wahrnehmung der zusätzlichen Aufgaben gewährte, die nicht in der Gründungsverordnung berücksichtigt waren, was insgesamt zu 143 Zeitbediensteten im Jahr 2013 führt;

3. die veranschlagten Auswirkungen der neuen Aufgaben und erweiterten Befugnisse der ERA, die in der vorliegenden neuen Verordnung vorgesehen sind, auf den Personalbedarf, die mit 43 Personen veranschlagt werden.

Bezüglich **Punkt 2** ist zu beachten, dass die Zahl der Stellen seit Errichtung der ERA im Jahr 2005 schrittweise gestiegen ist. Diese Veränderung war Gegenstand einer ausführlichen jährlichen Kontrolle und wurde von der Haushaltsbehörde jedes Jahr gemäß dem Vorschlag der Kommission zur Zahl der Stellen verabschiedet. Der wichtigste Grund für den Unterschied zwischen Punkt 1 und Punkt 2 ist, dass eine Reihe von Funktionen und Tätigkeiten wie Rechtsfragen, Datenschutzbeauftragter, Sekretariat des Verwaltungsrats, internes Audit, Qualität und Geschäftsplanung, wirtschaftliche Bewertung (Folgenabschätzung), Beschaffung, Anlagenverwaltung und ein Leiter der Verwaltung in der Gründungsverordnung nicht vorgesehen waren oder zumindest nicht durch eigens dafür vorgesehenes Personal abgedeckt werden sollten. Für einige Tätigkeitsbereiche, einschließlich Personal, EDV und Finanzen, wurde der Personalbedarf erheblich unterschätzt.

Die Tätigkeit der wirtschaftlichen Bewertung ergibt sich aus der Tatsache, dass die ERA errichtet wurde, um einen Beitrag zu einem integrierten und wettbewerbsfähigen Eisenbahnraum zu leisten. Sie war seit Beginn fester Bestandteil der Tätigkeiten der Agentur, auch wenn dafür kein eigenes Personal im Finanzbogen vorgesehen war. Die Notwendigkeit dieser Tätigkeit ist unbestritten und hat in jüngster Zeit im Einklang mit dem ABB-Konzept zugenommen; dem wird Rechnung getragen, indem ein neuer Artikel zur Aufnahme in die neue Agenturverordnung vorgeschlagen wird.

Zusätzlich zu diesen Entwicklungen wurden der Agentur mit verschiedenen Rechtsakten der Kommission zusätzliche Aufgaben mit Auswirkungen auf den Personalbedarf zugewiesen, ohne dass sich dies im Finanzbogen angemessen niedergeschlagen hätte. Beispielsweise erhielt die Agentur durch den Beschluss 2011/155/EU über die Veröffentlichung und Verwaltung des Referenzdokuments gemäß Artikel 27 Absatz 4 der Richtlinie 2008/57/EG zusätzliche Aufgaben in Bezug auf Transparenz und Vereinfachung der Verfahren und Vorschriften für die Genehmigung von Eisenbahnfahrzeugen und Teilsystemen. Konkret betrifft die Rolle der ERA die Dokumentation der Genehmigungsverfahren in Mitgliedstaaten, die Dokumentation der angewandten nationalen Vorschriften für die Genehmigung von Eisenbahnfahrzeugen und die Überprüfung der Daten auf Kohärenz, die Unterstützung der nationalen Sicherheitsbehörden und die Verwaltung und Pflege der Daten.

Bezüglich **Punkt 3** ergeben sich die budgetären und personellen Auswirkungen neuer und erweiterter Aufgaben hauptsächlich aus den Berechnungen der Folgenabschätzung, der Umsetzung der Empfehlungen in der Gemeinsamen Erklärung der Kommission, des

Europäischen Parlaments und des Rates zu dezentralisierten Agenturen, den Empfehlungen des Rechnungshofs und des internen Rechnungsprüfungsdienstes sowie der Bewertung der ERA-Verordnung. Alle Änderungen der Rechtsvorschriften sind im Wesentlichen in Abschnitt 3 dieser Begründung erläutert. Insgesamt werden schätzungsweise 70 Personen erforderlich sein, um diese neuen und erweiterten Aufgaben wahrzunehmen, was 43 zusätzliche Mitarbeiter bezogen auf die gegenwärtige Personalausstattung bedeutet. Diese 43 neuen Mitarbeiter werden mit der Erteilung von Genehmigungen und Bescheinigungen befasst sein und durch externe Gebühren und Entgelte abgedeckt, während die verbleibenden 27 Personen, die noch benötigt werden, durch eine interne Umsetzung des vorhandenen Personals der Agentur gewonnen werden. Es wird daher keine zusätzlichen Auswirkungen auf den EU-Haushalt geben (ausgenommen die Jahre 2015 und 2016, in denen noch keine externen Gebühren und Entgelte zur Verfügung stehen).

Die geplanten 43 zusätzlichen Mitarbeiter sollen folgende Kategorien angehören:

- Technische Experten (41 Personen), die mit der Erteilung von Genehmigungen für das Inverkehrbringen von Fahrzeugen und Fahrzeugtypen (30 Personen), von Inbetriebnahmegenehmigungen für streckenseitige Teilsysteme der Zugsteuerung, Zugsicherung und Signalgebung (6 Personen) sowie von Sicherheitsbescheinigungen (5 Personen) befasst sind;

- zugehöriges Verwaltungspersonal (2 Personen), einschließlich eines Buchhalters, der das geplante System externer Gebühren und Entgelte verwaltet, einschließlich der Zusammenarbeit mit nationalen Behörden.

Die externen Gebühren und Entgelte würden auch damit verbundene Gemeinkosten decken, hauptsächlich:

- Übersetzung von Entscheidungen der ERA in die betreffenden Amtssprachen;

- IT-System für Buchhaltungszwecke (für externe Gebühren und Entgelte).

Die verbleibenden 27 Personen, die durch eine interne Umsetzung von Personal der Agentur gewonnen werden, wären mit Folgendem befasst:

- Überwachung der nationalen Sicherheitsbehörden und benannten Stellen sowie Umsetzung der nationalen Sicherheits- und Interoperabilitätsvorschriften;

- Verringerung der Zahl nationaler Vorschriften;

- Beratung und Unterstützung der Mitgliedstaaten und Beteiligten, Verbreitung von eisenbahnbezogenen Informationen und Ausbildung sowie Koordinierung der potenziellen Vereinheitlichung von Ersatzteilen.

Die gesamten Auswirkungen der ERA auf den EU-Haushalt werden für den Zeitraum 2015-2020 auf 157,113 Mio. EUR geschätzt. Die dem EU-Haushalt entstehenden Kosten für die neuen Aufgaben belaufen sich auf 0,4113 Mio. EUR, da sie ab 2017 durch von der Branche gezahlte Gebühren und Entgelte ausgeglichen werden.

Es gibt auch Auswirkungen auf die Ressourcen der Kommission (in der GD MOVE). In dieser Hinsicht berücksichtigt die vorliegende Verordnung:

1. Berechnungen aus zwei früheren Finanzbögen der ursprünglichen Verordnung 881/2004 und deren Änderung von 2008 (Verordnung 1335/2008), die zwei Beamte/Zeitbedienstete für die Kommission vorsahen;

2. Änderungen im Zeitraum 2005-2013, mit drei zusätzlichen Kommissionsmitarbeitern zur Bearbeitung von ERA-Angelegenheiten, womit die zusätzlichen, nicht in der Gründungsverordnung vorgesehenen Aufgaben abgedeckt werden.

Insgesamt sind in der Kommission im Zusammenhang mit dieser Initiative fünf Mitarbeiter erforderlich, wobei kein zusätzliches Personal beantragt wird.

2013/0014 (COD)

Vorschlag für eine

VERORDNUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

über die Eisenbahnagentur der Europäischen Union

und zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 881/2004

(Text von Bedeutung für den EWR)

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION –

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union, insbesondere auf Artikel 91 Absatz 1,

auf Vorschlag der Europäischen Kommission,

nach Zuleitung des Entwurfs des Gesetzgebungsakts an die nationalen Parlamente,

nach Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses[1]

nach Stellungnahme des Ausschusses der Regionen[2],

gemäß dem ordentlichen Gesetzgebungsverfahren,

in Erwägung nachstehender Gründe:

(1) Die schrittweise Errichtung eines europäischen Eisenbahnraums ohne Grenzen erfordert Maßnahmen der Union im Bereich der technischen Vorschriften für den Eisenbahnverkehr hinsichtlich der technischen Aspekte (Interoperabilität) und der Sicherheitsaspekte, die beide untrennbar miteinander verbunden sind und beide eines höheren Maßes an Harmonisierung auf Unionsebene bedürfen. Einschlägige Rechtsvorschriften für den Eisenbahnverkehr, insbesondere drei Legislativpakete zur Eisenbahn, wurde in den letzten beiden Jahrzehnten erlassen, wovon die Richtlinie 2004/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. April 2004 über Eisenbahnsicherheit in der Gemeinschaft und die Richtlinie 2008/57/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. Juni 2008 über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems in der Gemeinschaft die wichtigsten sind.

(2) Die gleichzeitige Verfolgung von Eisenbahnsicherheits- und Interoperabilitätszielen erfordert umfangreiche technische Arbeiten, die von einer Facheinrichtung geleitet werden müssen. Aus diesem Grund war es erforderlich, als Teil des zweiten

[1] ABl. C … vom … S. ….
[2] ABl. C … vom … S. ….

Eisenbahnpakets im Jahr 2004 innerhalb des bestehenden institutionellen Rahmens und unter Berücksichtigung des Kräftegleichgewichts in der Union eine für Sicherheit und Interoperabilität im Eisenbahnverkehr zuständige europäische Agentur einzurichten (nachstehend „Agentur“).

(3) Die Europäische Eisenbahnagentur wurde ursprünglich mit der Verordnung (EG) Nr. 881/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. April 2004[3] eingerichtet, um die Schaffung eines europäischen Eisenbahnraums ohne Grenzen zu fördern und zur Revitalisierung des Eisenbahnsektors und Stärkung seiner wesentlichen Vorteile im Hinblick auf die Sicherheit beizutragen. Die Verordnung 881/2004 muss durch einen neuen Rechtsakt ersetzt werden, da sich die Aufgaben der Agentur und ihre interne Organisation erheblich geändert haben.

(4) Mit dem vierten Eisenbahnpaket werden wichtige Änderungen zur Verbesserung der Funktionsweise des einheitlichen europäischen Eisenbahnraums durch Änderungen im Wege der Neufassung der Richtlinie 2004/49/EG und der Richtlinie 2008/57/EG, die beide in unmittelbarem Zusammenhang mit den Aufgaben der Agentur stehen, vorgeschlagen. Diese Richtlinien sehen zusammen mit dieser Verordnung insbesondere die Durchführung von Aufgaben im Zusammenhang mit der Erteilung von Fahrzeuggenehmigungen und Sicherheitsbescheinigungen auf Unionsebene vor. Daraus ergibt sich eine umfangreichere Rolle der Agentur.

(5) Die Agentur sollte einen Beitrag zur Schaffung und zum reibungslosen Funktionieren eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraums ohne Grenzen sowie zur Gewährleistung eines hohen Maßes an Sicherheit bei gleichzeitiger Verbesserung der Wettbewerbsposition des Eisenbahnsektors leisten. Dies sollte erreicht werden, indem sie in technischen Fragen zur Durchführung der EU-Rechtsakte durch Erhöhung des Interoperabilitätsniveaus der Eisenbahnsysteme und zur Entwicklung eines gemeinsamen Konzepts für die Sicherheit im europäischen Eisenbahnsystem beiträgt. Die Agentur sollte auch die Rolle der für die Erteilung von Genehmigungen für das Inverkehrbringen von Eisenbahnfahrzeugen und von Fahrzeugtypen, Sicherheitsbescheinigungen für Eisenbahnunternehmen sowie von Inbetriebnahmegenehmigungen für streckenseitige Teilsysteme der Zugsteuerung, Zugsicherung und Signalgebung zuständigen europäischen Behörde wahrnehmen. Sie sollte ferner die nationalen Eisenbahnvorschriften und die Leistung der nationalen Behörden, die im Bereich der Interoperabilität und Sicherheit der Eisenbahn tätig sind, überwachen.

(6) Die Agentur verfolgt ihre Ziele unter uneingeschränkter Berücksichtigung des Prozesses der Erweiterung der Union und der besonderen Sachzwänge im Zusammenhang mit Eisenbahnverbindungen zu Drittländern. Die Agentur sollte über die alleinige Verantwortung für die ihr zugewiesenen Aufgaben und Befugnisse verfügen.

(7) Die Agentur sollte bei der Wahrnehmung ihrer Aufgaben, insbesondere im Hinblick auf die Ausarbeitung von Empfehlungen, externer eisenbahnfachlicher Kompetenz im größtmöglichen Maß Rechnung tragen. Diese Fachkompetenz sollte überwiegend auf

[3] ABl. L 164 vom 30.4.2004, S. 1.

Fachleuten des Eisenbahnsektors und der zuständigen nationalen Behörden beruhen. Sie sollten kompetente und repräsentative Arbeitsgruppen der Agentur bilden.

(8) Um einen Einblick in die wirtschaftlichen Auswirkungen auf den Eisenbahnsektor und seine Auswirkungen auf die Gesellschaft zu gewinnen, so dass Dritte fundierte Entscheidungen treffen können, und um die Arbeitsprioritäten und Ressourcenzuweisung innerhalb der Agentur effektiver zu verwalten, sollte die Agentur ihr Engagement im Bereich der Folgenabschätzung ausbauen.

(9) Die Agentur sollte unabhängige und objektive technische Unterstützung leisten, überwiegend für die Kommission. Richtlinie Die Richtlinie … [über die Interoperabilität im Eisenbahnverkehr] bildet die Grundlage für die Ausarbeitung und Überarbeitung der technischen Spezifikationen für die Interoperabilität (TSI), während die Richtlinie ... [über die Sicherheit im Eisenbahnverkehr] die Grundlage für die Ausarbeitung und Überarbeitung der gemeinsamen Sicherheitsmethoden (CSM) und der gemeinsamen Sicherheitsziele (CST) bildet. Die Kontinuität der Arbeiten und die Weiterentwicklung der TSI, CSM und CST im Laufe der Zeit erfordern einen dauerhaften fachlichen Rahmen sowie den Mitarbeiterstab einer besonderen Einrichtung. Zu diesem Zweck sollte die Agentur dafür zuständig sein, Empfehlungen an die Kommission in Bezug auf die Ausarbeitung und Überarbeitung der TSI, CSM und CST zu erstellen. Die nationalen für die Sicherheit zuständigen Stellen und Regulierungsstellen sollten ebenfalls in der Lage sein, unabhängige technische Stellungnahmen der Agentur einzuholen.

(10) Eisenbahnunternehmen wurden mit unterschiedlichen Problemen bei der Beantragung von Sicherheitsbescheinigungen bei den zuständigen nationalen Stellen konfrontiert, angefangen von langwierigen Verfahren und übermäßigen Kosten bis hin zu unfairer Behandlung, insbesondere neuer Marktteilnehmer. Die in einem Mitgliedstaat ausgestellten Bescheinigungen wurden nicht bedingungslos in anderen Mitgliedstaaten anerkannt, was zu einer Beeinträchtigung des einheitlichen europäischen Eisenbahnraums geführt hat. Um die Verfahren für die Erteilung von Sicherheitsbescheinigungen an Eisenbahnunternehmen effizienter und unparteiischer zu gestalten, ist es wichtig, dass die Umstellung auf eine einheitliche Sicherheitsbescheinigung erfolgt, die in der gesamten Union gültig ist und von der Agentur ausgestellt wird. Die überarbeitete Richtlinie … [Richtlinie über die Eisenbahnsicherheit] bietet eine Grundlage dafür.

(11) Derzeit sieht die Richtlinie 2008/57/EG im Fall von Eisenbahnfahrzeugen eine Inbetriebnahmegenehmigung in jedem Mitgliedstaat vor, spezifische Fälle ausgenommen. Die Task Force für die Fahrzeuggenehmigung, die von der Kommission 2011 eingesetzt wurde, erörterte mehrere Fälle, in denen Hersteller und Eisenbahnunternehmen unter der übermäßigen Dauer und den hohen Kosten des Genehmigungsverfahrens gelitten haben, und schlug eine Reihe von Verbesserungen vor. Da einige Probleme der Komplexität des derzeitigen Fahrzeuggenehmigungsverfahrens geschuldet sind, sollte dieses vereinfacht werden. Jedes Eisenbahnfahrzeug sollte nur eine einzige Genehmigung erhalten und diese Genehmigung für das Inverkehrbringen von Fahrzeugen und Fahrzeugtypen sollte von der Agentur erteilt werden. Dies würde greifbare Vorteile für den Sektor haben, indem die Kosten des Verfahrens gesenkt und seine Dauer verkürzt werden, und die Gefahr einer möglichen Diskriminierung, insbesondere neuer Unternehmen, die den Zugang

zu einem Eisenbahnmarkt anstreben, würde verringert. Die überarbeitete Richtlinie … [über die Interoperabilität im Eisenbahnverkehr] bietet eine Grundlage dafür.

(12) Zur weiteren Entwicklung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraums, insbesondere in Bezug auf die Bereitstellung angemessener Informationen für Güterverkehrskunden und Fahrgäste, und unter Berücksichtigung der gegenwärtigen Einbeziehung der Agentur ist es erforderlich, ihr eine stärkere Rolle im Bereich der Telematikanwendungen einzuräumen. Dies würde ihre kohärente Entwicklung und rasche Einführung sicherstellen.

(13) Angesichts der Bedeutung des Europäischen Eisenbahnverkehrsleitsystems (ERTMS) für die reibungslose Entwicklung des einheitlichen europäischen Eisenbahnraums und seiner Sicherheit, und unter Berücksichtigung seiner bisherigen fragmentierten Entwicklung ist es erforderlich, das System auf Unionsebene allgemein stärker zu koordinieren. Daher sollte der Agentur als die in diesem Fall kompetenteste Einrichtung der Union eine wichtigere Rolle in diesem Bereich eingeräumt werden, um eine kohärente Entwicklung des ERTMS sicherzustellen und dazu beizutragen, dass die ERTMS-Ausrüstung die geltenden Spezifikationen erfüllt, sowie dafür zu sorgen, dass ERTMS-bezogene europäische Forschungsprogramme mit der Ausarbeitung der technischen ERTMS-Spezifikationen koordiniert werden. Um die Verfahren für die Erteilung von Inbetriebnahmegenehmigungen für die Teilsysteme der streckenseitigen Zugsteuerung, Zugsicherung und Signalgebung effizienter und unparteiischer zu gestalten, ist es außerdem von wesentlicher Bedeutung, auf eine einzige Genehmigung in der Union, die von der Agentur erteilt wird, umzustellen. Die überarbeitete Richtlinie … [Interoperabilitätsrichtlinie] bietet eine Grundlage dafür.

(14) Die zuständigen nationalen Behörden haben üblicherweise Gebühren für die Ausstellung von Fahrzeuggenehmigungen und Sicherheitsbescheinigungen erhoben. Aufgrund der Zuständigkeitsübertragung auf die Ebene der Union sollte die Agentur berechtigt sein, Entgelte für die Ausstellung der Bescheinigungen und Genehmigungen, die in den vorstehenden Erwägungsgründen genannt sind, von den Antragstellern zu erheben. Diese Entgelte sollten gleich hoch oder niedriger sein als der derzeitige Durchschnitt in der Union und durch einen von der Kommission zu erlassenden delegierten Rechtsakt festgelegt werden.

(15) Es wird allgemein das Ziel verfolgt, die Übertragung von Funktionen und Aufgaben von den Mitgliedstaaten auf die Agentur effizient zu gestalten, ohne dass das derzeitige hohe Sicherheitsniveau beeinträchtigt wird. Die Agentur sollte über ausreichende Mittel für ihre neuen Aufgaben verfügen, und der Zeitpunkt der Zuweisung dieser Mittel sollte sich nach eindeutig definierten Bedürfnissen richten. In Anbetracht des Fachwissens der nationalen Behörden, insbesondere der nationalen Sicherheitsbehörden, sollte es der Agentur gestattet sein, diesen Sachverstand bei der Erteilung der entsprechenden Genehmigungen und Bescheinigungen angemessen zu nutzen. Zu diesem Zweck sollte die Abordnung nationaler Sachverständiger zu der Agentur gefördert werden.

(16) Die Richtlinie... [Eisenbahnsicherheit] und die Richtlinie … [Interoperabilität] sehen die Prüfung der nationalen Maßnahmen unter dem Gesichtspunkt der Sicherheit und Interoperabilität sowie der Vereinbarkeit mit den Wettbewerbsregeln vor. Sie begrenzen auch die Möglichkeit der Mitgliedstaaten, neue nationale Regelungen zu erlassen. Das derzeitige System, bei dem eine große Zahl nationaler Vorschriften

fortbesteht, führt zu möglichen Konflikten mit dem Unionsrecht und schafft das Risiko unzureichender Transparenz und einer verschleierten Diskriminierung ausländischer Betreiber, vor allem der kleineren und neueren Betreiber. Zur Umstellung auf ein System wirklich transparenter und unparteiischer Eisenbahnvorschriften auf Ebene der Union muss verstärkt eine schrittweise Verringerung der Zahl der nationalen Vorschriften erfolgen. Eine auf unabhängigem und neutralem Sachverstand beruhende Stellungnahme ist auf Unionsebene von wesentlicher Bedeutung. Zu diesem Zweck muss die Rolle der Agentur gestärkt werden.

(17) Durchführung, Organisation und Verfahren der Entscheidungsfindung im Bereich der Interoperabilität und Sicherheit im Eisenbahnverkehr weisen erhebliche Unterschiede zwischen den nationalen Sicherheitsbehörden und den benannten Konformitätsbewertungsstellen auf, was dem guten Funktionieren des einheitlichen europäischen Eisenbahnraums abträglich ist. Insbesondere auf kleine und mittlere Unternehmen, die den Zugang zum Eisenbahnverkehrsmarkt in einem anderen Mitgliedstaat anstreben, kann sich dies negativ auswirken. Daher ist eine verstärkte Koordinierung mit dem Ziel einer größeren Harmonisierung auf Unionsebene von wesentlicher Bedeutung. Zu diesem Zweck sollte die Agentur die nationalen Sicherheitsbehörden und die benannten Konformitätsbewertungsstellen im Wege von Audits und Inspektionen überwachen.

(18) Im Bereich der Sicherheit müssen größtmögliche Transparenz und ein zuverlässiger Informationsfluss gewährleistet sein. Eine Analyse der Leistung auf der Grundlage gemeinsamer Indikatoren und der Einbindung aller Parteien des Eisenbahnsektors ist wichtig und sollte erfolgen. In Bezug auf Statistiken ist eine enge Zusammenarbeit mit Eurostat angezeigt.

(19) Zur Überwachung der Fortschritte bei der Interoperabilität und Sicherheit im Eisenbahnverkehr sollte die Agentur für die alle zwei Jahre erfolgende Veröffentlichung eines entsprechenden Berichts zuständig sein. Angesichts ihres technischen Sachverstands und ihrer Unparteilichkeit sollte die Agentur die Kommission auch dabei unterstützen, die Durchführung der Unionsvorschriften zur Eisenbahnsicherheit und Interoperabilität zu überwachen.

(20) Die Interoperabilität des transeuropäischen Netzes sollte verbessert werden, und bei der Auswahl neuer Investitionsvorhaben für eine Unterstützung durch die Union sollte dem Interoperabilitätsziel gemäß der Entscheidung Nr. 1692/96/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Juli 1996 über gemeinschaftliche Leitlinien für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes[4] Rechnung getragen werden. Die Agentur ist die richtige Einrichtung, um zu diesen Zielen beizutragen.

(21) Die Fahrzeuginstandhaltung ist ein wichtiger Teil des Sicherheitssystems. Es hat bislang keinen echten europäischen Markt für die Instandhaltung von Eisenbahnfahrzeugen gegeben, da eine Regelung für die Zertifizierung von Ausbesserungswerken fehlt. Dies hat Mehrkosten für den Sektor verursacht und führt zu Leerfahrten. Ein europäisches System für die Zertifizierung von Ausbesserungswerken sollte daher schrittweise ausgearbeitet und aktualisiert werden,

[4] ABl. L 228 vom 9.9.1996, S. 1.

wobei die Agentur die am besten geeignete Einrichtung ist, der Kommission angemessene Lösungen vorzuschlagen.

(22) Die Anforderungen an die berufliche Qualifikation von Triebfahrzeugführern sind sowohl für die Sicherheit als auch für die Interoperabilität in der Union von grundlegender Bedeutung. Sie sind auch Voraussetzung für die Freizügigkeit der Arbeitnehmer im Eisenbahnsektor. Diese Frage sollte unter Berücksichtigung des bestehenden sozialen Dialogs angegangen werden. Die Agentur sollte die für die Berücksichtigung dieses Aspekts auf Unionsebene erforderliche technische Unterstützung leisten.

(23) Die Agentur sollte die Zusammenarbeit zwischen den nationalen Sicherheitsbehörden, den nationalen Untersuchungsstellen und Vertretungsgremien des Eisenbahnsektors auf europäischer Ebene organisieren und erleichtern, um bewährte Verfahren, den Austausch einschlägiger Informationen und die Erhebung eisenbahnverkehrsbezogener Daten zu fördern und die Leistung des Eisenbahnsystems in Bezug auf die Sicherheit zu überwachen.

(24) Zur Sicherstellung größtmöglicher Transparenz und eines gleichberechtigten Zugangs aller Beteiligten zu den einschlägigen Informationen sollten die mit Blick auf die Verfahren zur Gewährleistung der Interoperabilität und Sicherheit des Eisenbahnverkehrs erstellten Schriftstücke der Öffentlichkeit zugänglich sein. Dasselbe gilt für Genehmigungen, Sicherheitsbescheinigungen und andere einschlägige eisenbahnbezogene Unterlagen. Die Agentur sollte effiziente Mittel für den Austausch und die Veröffentlichung dieser Informationen zur Verfügung stellen.

(25) Die Förderung der Innovation und Forschung im Eisenbahnbereich ist eine wichtige Aufgabe, die die Agentur angesichts ihres Ansehens und ihrer Stellung fördern sollte. Eine finanzielle Unterstützung, die im Rahmen der Tätigkeiten der Agentur in dieser Hinsicht gewährt wird, sollte auf dem betreffenden Markt nicht zu Verzerrungen führen.

(26) Im Hinblick auf die Steigerung der Effizienz der finanziellen Unterstützung der Union und ihre Qualität und Vereinbarkeit mit den einschlägigen technischen Vorschriften sollte die Agentur als einzige Einrichtung der Union mit anerkannter Kompetenz im Eisenbahnbereich eine aktive Rolle bei der Bewertung von Eisenbahnvorhaben innehaben.

(27) Die Rechtsvorschriften für die Interoperabilität und Sicherheit im Eisenbahnverkehr, Umsetzungsleitlinien oder Empfehlungen der Agentur können den Beteiligten zuweilen Probleme bei der Auslegung oder in anderer Hinsicht bereiten. Ein richtiges und einheitliches Verständnis dieser Rechtsakte ist Voraussetzung für eine wirksame Durchführung des Besitzstands im Eisenbahnbereich und für das Funktionieren des Eisenbahnmarkts. Deshalb sollte sich die Agentur aktiv an Maßnahmen zur diesbezüglichen Schulung und Erläuterung beteiligen.

(28) Um ihren Aufgaben gerecht werden zu können, sollte die Agentur Rechtspersönlichkeit besitzen und über einen eigenen Haushaltsplan verfügen, der im Wesentlichen auf einem Beitrag der Union und auf von Antragstellern entrichteten Entgelten und Gebühren beruht. Zur Gewährleistung der Unabhängigkeit der Agentur in ihrem Tagesgeschäft und in ihren Stellungnahmen, Empfehlungen und Beschlüssen

sollte die Organisation der Agentur transparent und der Exekutivdirektor voll verantwortlich sein. Das Personal der Agentur sollte unabhängig sein und ein ausgewogenes Verhältnis zwischen kurzfristigen und langfristigen Verträgen aufweisen, damit die Agentur ihr organisationsgebundenes Wissen aufrechterhalten und die Kontinuität ihrer Tätigkeit gewährleisten kann und gleichzeitig der notwendige und fortlaufende Austausch von Sachverstand mit dem Eisenbahnsektor erfolgt.

(29) Um eine wirksame Erfüllung der Aufgaben der Agentur zu gewährleisten, sollten die Mitgliedstaaten und die Kommission in einem Verwaltungsrat vertreten sein, der mit den erforderlichen Befugnissen ausgestattet ist, einschließlich der Befugnisse zur Aufstellung des Haushaltsplans und zur Genehmigung der jährlichen und mehrjährigen Arbeitsprogramme.

(30) Um die Transparenz der Entscheidungen des Verwaltungsrats zu gewährleisten, sollten Vertreter der betreffenden Sektoren an seinen Sitzungen teilnehmen, ohne jedoch über ein Stimmrecht zu verfügen, das den Vertretern staatlicher Behörden vorbehalten ist, die den demokratischen Kontrollinstanzen rechenschaftspflichtig sind. Die Vertreter des Sektors sollten von der Kommission aufgrund ihrer Repräsentativität auf Unionsebene für Eisenbahnunternehmen, Infrastrukturbetreiber, Arbeitnehmergewerkschaften, Fahrgäste und Güterverkehrskunden ernannt werden.

(31) Um die Sitzungen des Verwaltungsrats angemessen vorzubereiten und ihn in Bezug auf die zu treffenden Entscheidungen zu beraten, sollte ein beratender Exekutivausschuss geschaffen werden.

(32) Es ist notwendig zu gewährleisten, dass von Entscheidungen der Agentur Betroffenen die erforderlichen Rechtsbehelfe in unabhängiger und unparteiischer Weise zur Verfügung stehen. Es sollte ein geeignetes Beschwerdeverfahren eingerichtet werden, damit Entscheidungen des Exekutivdirektors vor einer besonderen Beschwerdekammer angefochten werden können, gegen deren Entscheidungen Klage vor dem Gerichtshof möglich ist.

(33) Eine umfassendere strategische Perspektive in Bezug auf die Tätigkeiten der Agentur würde dazu beitragen, die Planung und Verwaltung ihrer Ressourcen effizienter zu gestalten und damit einen Beitrag zur Verbesserung der Qualität der Ergebnisse leisten. Es sollte daher nach Anhörung der betreffenden Akteure vom Verwaltungsrat ein mehrjähriges Arbeitsprogramm angenommen und regelmäßig aktualisiert werden.

(34) Die Arbeit der Agentur sollte transparent sein. Eine effektive Kontrolle durch das Europäische Parlament sollte gewährleistet sein, und zu diesem Zweck sollte das Europäische Parlament die Möglichkeit einer Anhörung des Exekutivdirektors der Agentur und der Konsultation zum mehrjährigen Arbeitsprogramm haben. Die Agentur sollte auch die einschlägigen Unionsvorschriften über den Zugang der Öffentlichkeit zu Dokumenten anwenden.

(35) Da in den letzten Jahren vermehrt dezentrale Agenturen geschaffen wurden, hat die Haushaltsbehörde versucht, Transparenz und Kontrolle der Verwaltung der dafür bereitgestellten Unionsmittel zu verbessern, und zwar insbesondere bezüglich der Verbuchung von Gebühren, der Finanzkontrolle, der Entlastungsbefugnis, der Beiträge zum Altersversorgungssystem und des internen Haushaltsverfahrens

(Verhaltenskodex). Entsprechend sollte die Verordnung (EG) Nr. 1073/1999 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 25. Mai 1999 über die Untersuchungen des Europäischen Amtes für Betrugsbekämpfung (OLAF)[5] ohne Einschränkung für die Agentur gelten, die auch der Interinstitutionellen Vereinbarung vom 25. Mai 1999 zwischen dem Europäischen Parlament, dem Rat der Europäischen Union und der Kommission der Europäischen Gemeinschaften über die internen Untersuchungen des Europäischen Amtes für Betrugsbekämpfung (OLAF)[6] beitreten sollte.

(36) Da die Ziele der beabsichtigten Maßnahme, nämlich die Schaffung einer Facheinrichtung zur Entwicklung gemeinsamer Lösungen auf dem Gebiet der Sicherheit und Interoperabilität im Eisenbahnverkehr, auf Ebene der Mitgliedstaaten nicht ausreichend erreicht werden können und daher wegen des gemeinschaftlichen Charakters der anstehenden Aufgaben besser auf Unionsebene zu erreichen sind, kann die Union im Einklang mit dem in Artikel 5 des Vertrags niedergelegten Subsidiaritätsprinzip tätig werden. Entsprechend dem in demselben Artikel genannten Verhältnismäßigkeitsprinzip geht diese Verordnung nicht über das für die Erreichung dieser Ziele erforderliche Maß hinaus.

(37) Zur ordnungsgemäßen Festlegung der Höhe der Entgelte und Gebühren, die die Agentur zu erheben befugt ist, sollte der Kommission in Bezug auf Artikel, die die Erteilung und Verlängerung von Genehmigungen für die Inbetriebnahme streckenseitiger Teilsysteme für die Zugsteuerung, Zugsicherung und Signalgebung, von Genehmigungen für das Inverkehrbringen von Fahrzeugen und Fahrzeugtypen und von Sicherheitsbescheinigungen betreffen, die Befugnis zum Erlass von Rechtsakten nach Artikel 290 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union übertragen werden. Besonders wichtig ist, dass die Kommission bei ihren Vorarbeiten angemessene 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 ordnungsgemäß übermittelt werden.

(38) Um die Durchführung der Artikel 21 und 22 dieser Verordnung bezüglich der Prüfung von Entwürfen nationaler Vorschriften sowie geltender nationaler Vorschriften zu gewährleisten, sollten der Kommission Durchführungsbefugnisse übertragen werden.

(39) Um einheitliche Durchführungsbedingungen für die Artikel 29, 31, 30 und 51 dieser Verordnung zu gewährleisten, sollten der Kommission Durchführungsbefugnisse erteilt werden. Diese Befugnisse sollten gemäß der Verordnung (EU) Nr. 182/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates zur Festlegung der allgemeinen Regeln und Grundsätze, nach denen die Mitgliedstaaten die Wahrnehmung der Durchführungsbefugnisse durch die Kommission kontrollieren, wahrgenommen werden.

(40) Es ist notwendig, bestimmte Grundsätze für die Führung der Agentur im Hinblick auf die Einhaltung der gemeinsamen Erklärung und des gemeinsamen Konzepts anzuwenden, das von der interinstitutionellen Arbeitsgruppe zu den dezentralen

[5] ABl. L 136 vom 31.5.1999, S. 1.
[6] ABl. L 136 vom 31.5.1999, S. 15.

Agenturen der EU im Juli 2012 vereinbart wurde, dessen Zweck darin besteht, die Tätigkeiten der Agenturen zu straffen und ihre Leistung zu steigern.

(41) Die Verordnung steht im Einklang mit den Grundrechten und Grundsätzen, die insbesondere mit der Charta der Grundrechte der Europäischen Union anerkannt wurden –

HABEN FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

KAPITEL 1

GRUNDSÄTZE

Artikel 1

Gegenstand und Geltungsbereich

1. Mit dieser Verordnung wird eine Eisenbahnagentur der Europäischen Union (im Folgenden „Agentur“) errichtet.

2. Diese Verordnung bestimmt:

   (a) die Errichtung und die Aufgaben der Agentur;

   (b) die Aufgaben der Mitgliedstaaten.

3. Diese Verordnung gilt für:

   (a) die Interoperabilität im Eisenbahnsystem der Union gemäß der Richtlinie ../../EU [Interoperabilitätsrichtlinie];

   (b) die Sicherheit des Eisenbahnsystems der Union gemäß der Richtlinie../../EU“ [Richtlinie über die Eisenbahnsicherheit];

   (c) die Zertifizierung von Triebfahrzeugführern gemäß der Richtlinie 2007/59/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 über die Zertifizierung von Triebfahrzeugführern, die Lokomotiven und Züge im Eisenbahnsystem in der Gemeinschaft führen [Triebfahrzeugführer-Richtlinie].

Artikel 2

Rechtsstatus

1. Die Agentur ist eine Einrichtung der Union mit eigener Rechtspersönlichkeit.

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

3. Die Agentur wird von ihrem Direktor vertreten.

Artikel 3

Art der Tätigkeiten der Agentur

Die Agentur kann

a) Empfehlungen hinsichtlich der Anwendung der Artikel 11, 13, 14, 15, 23, 24, 26, 30, 31, 32, 33 und 41 an die Kommission richten;

b) Empfehlungen hinsichtlich der Anwendung der Artikel 21, 22 und 30 an die Mitgliedstaaten richten;

c) gemäß den Artikeln 9, 21, 22 und 38 Stellungnahmen an die Kommission und gemäß Artikel 9 Stellungnahmen an die betreffenden Behörden der Mitgliedstaaten richten;

d) Beschlüsse gemäß den Artikeln 12, 16, 17 und 18 fassen;

e) Stellungnahmen abgeben, die annehmbare Konformitätsnachweise gemäß Artikel 15 festlegen;

f) technische Unterlagen gemäß Artikel 15 herausgeben;

g) Auditberichte gemäß den Artikeln 29 und 30 herausgeben;

h) Leitlinien und andere nicht verbindliche Dokumente zur Erleichterung der Anwendung der Rechtsvorschriften für die Interoperabilität und Sicherheit im Eisenbahnverkehr gemäß den Artikeln 11, 15 und 24 herausgeben.

KAPITEL 2

ARBEITSWEISE

Artikel 4

Einsetzung und Zusammensetzung der Arbeitsgruppen

1. Die Agentur richtet eine begrenzte Zahl von Arbeitsgruppen für die Erarbeitung von Empfehlungen ein, insbesondere in Bezug auf die technischen Spezifikationen für die Interoperabilität (TSI), die gemeinsamen Sicherheitsziele (CST) und die gemeinsamen Sicherheitsmethoden (CSM).

   Die Agentur kann Arbeitsgruppen in anderen ordnungsgemäß begründeten Fällen auf Antrag der Kommission oder, nach Konsultation der Kommission, in eigener Initiative einrichten.

2. Die Agentur ernennt Experten für die Arbeitsgruppen.

Die Agentur ernennt Vertreter, die von den zuständigen nationalen Behörden benannt wurden, für die Arbeitsgruppen, an denen sie teilnehmen möchten.

Die Agentur ernennt für die Arbeitsgruppen Fachleute des Eisenbahnsektors aus der in Absatz 3 genannten Liste. Sie stellt eine angemessene Vertretung derjenigen Sektoren der Branche und derjenigen Nutzer sicher, die von den Maßnahmen betroffen sein könnten, die die Kommission auf der Grundlage der von der Agentur an sie gerichteten Empfehlungen vorschlagen könnte.

Die Agentur kann die Arbeitsgruppen erforderlichenfalls um unabhängige Experten und Vertreter internationaler Organisationen erweitern, deren Fachkenntnis im betreffenden Bereich anerkannt ist. Personal der Agentur kann nicht für die Arbeitsgruppen ernannt werden.

3. Jeder der in Artikel 34 genannten Vertretungsgremien übermittelt der Agentur eine Liste der am besten qualifizierten Experten, die es mit seiner Vertretung in den einzelnen Arbeitsgruppen beauftragt hat.

4. Sofern die Arbeiten in den Arbeitsgruppen direkte Auswirkungen auf die Arbeitsbedingungen oder die Gesundheit und die Sicherheit der Arbeitnehmer der Branche haben, nehmen Vertreter der Arbeitnehmerorganisationen als Vollmitglieder an den betreffenden Arbeitsgruppen teil.

5. Den Mitgliedern der Arbeitsgruppen entstehende Reise- und Aufenthaltskosten übernimmt die Agentur gemäß den vom Verwaltungsrat festgelegten Bestimmungen und Sätzen.

6. Ein Vertreter der Agentur führt den Vorsitz der Arbeitsgruppen.

7. Die Arbeit der Arbeitsgruppen ist transparent. Der Verwaltungsrat legt die Geschäftsordnung der Arbeitsgruppen fest.

Artikel 5

Konsultation der Sozialpartner

Sofern die in den Artikeln 11, 12, 15 und 32 vorgesehenen Arbeiten direkte Auswirkungen auf das soziale Umfeld oder die Arbeitsbedingungen der Arbeitnehmer der Branche haben, konsultiert die Agentur die Sozialpartner im Rahmen des mit dem Beschluss 98/500/EG[7] der Kommission eingesetzten Ausschusses für den sektoralen Dialog.

Diese Konsultationen finden statt, bevor die Agentur der Kommission ihre Empfehlungen vorlegt. Die Agentur trägt diesen Konsultationen gebührend Rechnung und steht für die Erläuterung ihrer Empfehlungen jederzeit zur Verfügung. Die Stellungnahmen des Ausschusses für den sektoralen Dialog werden von der Agentur an die Kommission und von der Kommission an den in Artikel 75 genannten Ausschuss übermittelt.

[7] 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 (ABl. L 225 vom 12.8.1998, S. 27).

Artikel 6

Konsultation der Güterverkehrskunden und Fahrgäste

Sofern die in den Artikeln 11 und 15 vorgesehenen Arbeiten direkte Auswirkungen auf die Güterverkehrskunden und Fahrgäste haben, konsultiert die Agentur deren Vertreterverbände. Die Liste der zu konsultierenden Verbände wird von der Kommission mit Unterstützung des in Artikel 75 genannten Ausschusses aufgestellt.

Diese Konsultationen finden statt, bevor die Agentur der Kommission ihre Vorschläge unterbreitet. Die Agentur trägt diesen Konsultationen gebührend Rechnung und steht für die Erläuterung ihrer Vorschläge jederzeit zur Verfügung. Die Stellungnahmen der betreffenden Verbände übermittelt die Agentur der Kommission, die sie wiederum an den in Artikel 75 genannten Ausschuss weiterleitet.

Artikel 7

Folgenabschätzung

1. Die Agentur führt eine Folgenabschätzung zu ihren Empfehlungen und Stellungnahmen durch. Der Verwaltungsrat nimmt die Folgenabschätzung auf der Grundlage der Methodologie der Kommission an. Die Agentur hält mit der Kommission Verbindung, um sicherzustellen, dass entsprechenden Arbeiten in der Kommission gebührend Rechnung getragen wird.

2. Vor Beginn einer im Arbeitsprogramm enthaltenen Aktivität führt die Agentur eine darauf bezogene frühzeitige Folgenabschätzung durch, in der Folgendes angegeben ist:

   (a) das zu lösende Problem und mögliche Lösungen;

   (b) das Ausmaß, in dem eine spezifische Maßnahme, einschließlich der Herausgabe einer Empfehlung oder einer Stellungnahme der Agentur, erforderlich wäre;

   (c) der erwartete Beitrag der Agentur zur Lösung des Problems.

   Darüber hinaus ist jede Tätigkeit und jedes Projekt im Arbeitsprogramm Gegenstand einer Effizienzanalyse für sich allein und in Verbindung miteinander, um die Haushaltsmittel und Ressourcen der Agentur bestmöglich zu nutzen.

3. Die Agentur kann eine Ex-post-Bewertung der Rechtsvorschriften vornehmen, die sich aus ihren Empfehlungen ergeben.

4. Die Mitgliedstaaten übermitteln der Agentur die für die Folgenabschätzung erforderlichen Daten.

Artikel 8

Studien

Soweit die Erfüllung ihrer Aufgaben es verlangt, gibt die Agentur Studien in Auftrag, die sie aus ihrem Haushalt finanziert.

Artikel 9

Stellungnahmen

1. Die Agentur erteilt auf Antrag der in Artikel 55 der Richtlinie 2012/34/EU [Richtlinie zur Schaffung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraums (Neufassung)] genannten nationalen Regulierungsstellen Stellungnahmen zu Aspekten von Angelegenheiten, die für die Sicherheit und die Interoperabilität von Belang sind und die ihnen zur Kenntnis gebracht werden.

2. Die Agentur gibt auf Anforderung der Kommission Stellungnahmen ab zu Änderungen von Rechtsakten, die auf der Grundlage der Richtlinie … [Interoperabilitätsrichtlinie] oder … [Richtlinie über die Eisenbahnsicherheit] erlassen wurden, insbesondere wenn angebliche Mängel beanstandet werden.

3. In Bezug auf Stellungnahmen gemäß den vorstehenden Absätzen und anderen Artikeln dieser Verordnung gibt die Agentur ihre Stellungnahme innerhalb von zwei Monaten ab, sofern nicht anders vereinbart. Die Agentur veröffentlicht diese Stellungnahmen innerhalb von zwei Monaten in einer Fassung, aus der alle unter das Geschäftsgeheimnis fallenden Angaben und Unterlagen entfernt wurden.

Artikel 10

Besuche in den Mitgliedstaaten

1. Zur Erfüllung ihrer Aufgaben, insbesondere den in den Artikeln 12, 21, 22, 16, 17, 27, 29, 30, 31 und 38 genannten Aufgaben, kann die Agentur im Einklang mit der vom Verwaltungsrat festgelegten Politik Besuche in den Mitgliedstaaten durchführen.

2. Die Agentur unterrichtet den betroffenen Mitgliedstaat von dem geplanten Besuch und gibt die Namen der beauftragten Bediensteten der Agentur sowie den Zeitpunkt des Beginns des Besuchs an. Die mit der Durchführung dieser Besuche beauftragten Bediensteten der Agentur erfüllen diese Aufgabe unter Vorlage einer Verfügung des Exekutivdirektors, in der Gegenstand und Ziele ihres Besuchs genannt sind.

3. Die nationalen Behörden der Mitgliedstaaten erleichtern die Arbeit der Bediensteten der Agentur.

4. Die Agentur erstellt über jeden Besuch einen Bericht und übermittelt ihn der Kommission und dem betroffenen Mitgliedstaat.

5. Die vorstehenden Absätze gelten unbeschadet der Inspektionen gemäß Artikel 29 Absatz 6 und Artikel 30 Absatz 6, die gemäß dem dort beschriebenen Verfahren durchgeführt werden.

KAPITEL 3

AUFGABEN IM ZUSAMMENHANG MIT DER EISENBAHNSICHERHEIT

Artikel 11

Technische Unterstützung – Empfehlungen zur Eisenbahnsicherheit

1. Die Agentur richtet Empfehlungen an die Kommission zu den in den Artikeln 6 und 7 der Richtlinie … [Richtlinie über die Eisenbahnsicherheit] vorgesehenen gemeinsamen Sicherheitsmethoden (CSM) und gemeinsamen Sicherheitszielen (CST). Die Agentur richtet auch Empfehlungen zur periodischen Überarbeitung der CSM und CST an die Kommission.

2. Die Agentur richtet auf Antrag der Kommission oder auf eigene Initiative Empfehlungen an die Kommission zu anderen Maßnahmen im Bereich der Sicherheit.

3. Die Agentur kann Leitlinien und andere unverbindliche Dokumente herausgeben, um die Anwendung der Rechtsvorschriften zur Eisenbahnsicherheit zu erleichtern.

Artikel 12

Sicherheitsbescheinigungen

Die Agentur stellt für die gesamte Union geltende Sicherheitsbescheinigungen gemäß den Artikeln 10 und 11 der Richtlinie … [Richtlinie über die Eisenbahnsicherheit] aus.

Artikel 13

Instandhaltung von Fahrzeugen

1. Die Agentur unterstützt die Kommission hinsichtlich der Regelung zur Zertifizierung der für die Instandhaltung zuständigen Stellen nach Artikel 14 Absatz 6 der Richtlinie … [Richtlinie über die Eisenbahnsicherheit].

2. Die Agentur richtet Empfehlungen an die Kommission im Hinblick auf Artikel 14 Absatz 7 der Richtlinie … [Richtlinie über die Eisenbahnsicherheit].

3. Die Agentur analysiert die alternativen Maßnahmen, die gemäß Artikel 15 der Richtlinie … [Richtlinie über die Eisenbahnsicherheit] beschlossen wurden, im Rahmen ihres Berichts über die Sicherheit nach Artikel 30 Absatz 2 dieser Verordnung.

Artikel 14

Beförderung gefährlicher Güter mit der Eisenbahn

Die Agentur verfolgt die Entwicklungen in den Rechtsvorschriften über die Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter im Sinne der Richtlinie 2008/68/EG des Europäischen Parlaments und des Rates[8] und vergleicht sie mit den Vorschriften über die Eisenbahninteroperabilität und Eisenbahnsicherheit, insbesondere den grundlegenden Anforderungen. Zu diesem Zweck unterstützt die Agentur die Kommission und kann Empfehlungen auf Antrag der Kommission oder auf eigene Initiative abgeben.

KAPITEL 4

AUFGABEN IM ZUSAMMENHANG MIT DER INTEROPERABILITÄT

Artikel 15

Technische Unterstützung im Bereich der Eisenbahninteroperabilität

1. Die Agentur

(a) richtet Empfehlungen an die Kommission zu den TSI und deren Überarbeitung gemäß Artikel 5 der Richtlinie … [Interoperabilitätsrichtlinie];

(b) richtet Empfehlungen an die Kommission in Bezug auf die Muster für die EG-Prüferklärung und für Dokumente der technischen Unterlagen, die zusammen mit dieser vorzulegen sind, gemäß Artikel 15 der Richtlinie … [Interoperabilitätsrichtlinie];

(c) richtet Empfehlungen an die Kommission zu Spezifikationen für die Register und deren Überarbeitung gemäß den Artikeln 43, 44 und 45 der Richtlinie … [Interoperabilitätsrichtlinie];

(d) gibt Stellungnahmen ab, die annehmbare Konformitätsnachweise im Zusammenhang mit TSI-Mängeln betreffen gemäß Artikel 6 Absatz 2 der Richtlinie … [Interoperabilitätsrichtlinie], und legt diese der Kommission vor;

(e) richtet Stellungnahmen an die Kommission zu Anträgen auf Nichtanwendung der TSI durch die Mitgliedstaaten gemäß Artikel 7 der Richtlinie … [Interoperabilitätsrichtlinie];

(f) gibt technische Dokumente gemäß Artikel 4 Absatz 9 der Richtlinie … [Interoperabilitätsrichtlinie] heraus;

(g) richtet Empfehlungen an die Kommission bezüglich der Arbeitsbedingungen des mit sicherheitsrelevanten Aufgaben betrauten Personals.

[8] ABl. L 260 vom 30.9.2008, S. 13.

2. Bei der Ausarbeitung der in Absatz 1 Buchstaben a und b genannten Empfehlungen stellt die Agentur sicher, dass

   (a) die TSI und die Spezifikationen für Register an den technischen Fortschritt, die Entwicklungen des Marktes und die gesellschaftlichen Anforderungen angepasst werden;

   (b) die Ausarbeitung und Aktualisierung der TSI einerseits und die Ausarbeitung für die Interoperabilität erforderlicher europäischer Normen andererseits koordiniert werden, und unterhält die entsprechenden Beziehungen zu den europäischen Normenorganisationen.

3. Die Agentur kann Leitlinien und andere unverbindliche Dokumente herausgeben, um die Anwendung der Rechtsvorschriften zur Eisenbahninteroperabilität zu erleichtern.

Artikel 16

Genehmigungen für das Inverkehrbringen von Fahrzeugen

Die Agentur erteilt Genehmigungen für das Inverkehrbringen von Eisenbahnfahrzeugen gemäß Artikel 20 der Richtlinie … [Interoperabilitätsrichtlinie].

Artikel 17

Genehmigungen für das Inverkehrbringen von Fahrzeugtypen

Die Agentur erteilt Genehmigungen für das Inverkehrbringen von Fahrzeugtypen gemäß Artikel 22 der Richtlinie … [Interoperabilitätsrichtlinie].

Artikel 18

Genehmigungen für die Inbetriebnahme streckenseitiger Teilsysteme für die Zugsteuerung, Zugsicherung und Signalgebung

Die Agentur erteilt Genehmigungen für die Inbetriebnahme der streckenseitigen Teilsysteme für die Zugsteuerung, Zugsicherung und Signalgebung, die in der gesamten Union installiert oder betrieben werden, gemäß Artikel 18 der Richtlinie … [Interoperabilitätsrichtlinie].

Artikel 19

Telematikanwendungen

1. Die Agentur ist als Systembehörde tätig, die für die Pflege der technischen Spezifikationen für die Telematikanwendungen im Einklang mit den einschlägigen TSI zuständig ist.

2. Die Agentur legt das Verfahren für die Bearbeitung von Anträgen auf Änderung dieser Spezifikationen fest, veröffentlicht es und wendet es an. Zu diesem Zweck

errichtet und führt die Agentur ein Register der Anträge auf Änderung von Spezifikationen für Telematikanwendungen mit Angaben zu deren Stand.

3. Die Agentur entwickelt und pflegt die technischen Hilfsmittel für die Verwaltung der verschiedenen Versionen der Spezifikationen für Telematikanwendungen.

4. Die Agentur unterstützt die Kommission bei der Überwachung der Einführung von Telematikanwendungen im Einklang mit den einschlägigen TSI.

Artikel 20

Unterstützung der benannten Konformitätsbewertungsstellen

1. Die Agentur unterstützt die Aktivitäten der benannten Konformitäts-bewertungsstellen, die in Artikel 27 der Richtlinie … [Interoperabilitätsrichtlinie] genannt sind. Die Unterstützung umfasst insbesondere die Ausarbeitung von Leitlinien zur Bewertung der Konformität oder Gebrauchstauglichkeit einer Interoperabilitätskomponente gemäß Artikel 9 der Richtlinie … [Interoperabilitätsrichtlinie] und Leitlinien für das Verfahren der EG-Prüfung gemäß Artikel 10 der Richtlinie … [Interoperabilitätsrichtlinie].

2. Die Agentur erleichtert die Zusammenarbeit der benannten Konformitätsbewertungsstellen und stellt insbesondere das technische Sekretariat für deren Koordinierungsgruppe.

KAPITEL 5

AUFGABEN IM ZUSAMMENHANG MIT NATIONALEN VORSCHRIFTEN

Artikel 21

Prüfung von Entwürfen nationaler Vorschriften

1. Die Agentur prüft innerhalb von zwei Monaten nach Erhalt die ihr gemäß folgenden Bestimmungen vorgelegten Entwürfe nationaler Vorschriften:

   (a) Artikel 8 Absatz 2 der Richtlinie … [Richtlinie über die Eisenbahnsicherheit],

   (b) Artikel 14 der Richtlinie... [Interoperabilitätsrichtlinie].

2. Wenn die Agentur nach der Prüfung nach Absatz 1 der Auffassung ist, dass die nationalen Vorschriften die Erfüllung der grundlegenden Anforderungen an die Interoperabilität, die Einhaltung der CSM und die Erreichung der CST ermöglichen und nicht zu einer willkürlichen Diskriminierung oder einer versteckten Beschränkung des Eisenbahnbetriebs zwischen Mitgliedstaaten führen, so unterrichtet die Agentur die Kommission und den betreffenden Mitgliedstaat von ihrer positiven Bewertung. Die Kommission kann die Vorschrift in dem in Artikel 23 genannten IT-System validieren.

3. Führt die Prüfung nach Absatz 1 zu einer negativen Bewertung,

(a) richtet die Agentur eine Empfehlung an den betreffenden Mitgliedstaat mit Angabe der Gründe, warum die fragliche Vorschrift nicht in Kraft treten und/oder angewandt werden sollte;

(b) unterrichtet die Agentur die Kommission von ihrer negativen Bewertung.

4. Wurden von dem Mitgliedstaat innerhalb von zwei Monaten nach Eingang der in Absatz 3 Buchstabe a genannten Empfehlung der Agentur keine Maßnahmen getroffen, kann die Kommission nach der in Absatz 3 Buchstabe b genannten Unterrichtung und nach Anhörung der Gründe des betreffenden Mitgliedstaats einen an den betreffenden Mitgliedstaat gerichteten Beschluss fassen, mit dem er zur Änderung des Entwurfs oder zur Aussetzung der Annahme, des Inkrafttretens oder der Anwendung der fraglichen Vorschrift aufgefordert wird.

Artikel 22

Prüfung der geltenden nationalen Vorschriften

1. Die Agentur prüft innerhalb von zwei Monaten nach Eingang die ihr gemäß Artikel 14 Absatz 3 der Richtlinie … [Interoperabilitätsrichtlinie] vorgelegten nationalen Vorschriften.

2. Wenn die Agentur nach der Prüfung nach Absatz 1 der Auffassung ist, dass die nationalen Vorschriften die Erfüllung der grundlegenden Anforderungen an die Interoperabilität, die Einhaltung der CSM und die Erreichung der CST ermöglichen und nicht zu einer willkürlichen Diskriminierung oder einer versteckten Beschränkung des Eisenbahnbetriebs zwischen Mitgliedstaaten führen, so unterrichtet die Agentur die Kommission und den betreffenden Mitgliedstaat von ihrer positiven Bewertung. Die Kommission kann die Vorschrift in dem in Artikel 23 genannten IT-System validieren.

3. Führt die Prüfung nach Absatz 1 zu einer negativen Bewertung,

(a) richtet die Agentur eine Empfehlung an den betreffenden Mitgliedstaat mit Angabe der Gründe, warum die fragliche Vorschrift geändert oder aufgehoben werden sollte;

(b) unterrichtet die Agentur die Kommission von ihrer negativen Bewertung.

4. Wurden von dem Mitgliedstaat innerhalb von zwei Monaten nach Eingang der in Absatz 3 Buchstabe a genannten Empfehlung der Agentur keine Maßnahmen getroffen, kann die Kommission nach der in Absatz 3 Buchstabe b genannten Unterrichtung und nach Anhörung der Gründe des betreffenden Mitgliedstaats einen an den betreffenden Mitgliedstaat gerichteten Beschluss fassen, mit dem er zur Änderung oder Aufhebung der fraglichen Vorschrift aufgefordert wird.

5. Das Verfahren der Absätze 2 und 3 gilt entsprechend in Fällen, in denen die Agentur feststellt, dass eine nationale Vorschrift, unabhängig davon, ob sie notifiziert wurde

oder nicht, redundant oder nicht mit den CSM, CST TSI oder sonstigen Rechtsvorschriften der Union im Eisenbahnbereich zu vereinbaren ist.

Artikel 23

IT-System für Notifizierungszwecke und Einstufung nationaler Vorschriften

1. Die Agentur errichtet und verwaltet ein spezielles IT-System, das in Artikel 21 Absatz 1 und Artikel 22 Absatz 1 genannte nationale Vorschriften enthält, und macht es den Beteiligten und der Öffentlichkeit zugänglich.

2. Die Mitgliedstaaten notifizieren der Agentur und der Kommission in Artikel 21 Absatz 1 und Artikel 22 Absatz 1 genannte nationale Vorschriften mittels dem in Absatz 1 genannten IT-System. Die Agentur veröffentlicht die Vorschriften in diesem System und verwendet es zur Unterrichtung der Kommission gemäß den Artikeln 21 und 22.

3. Die Agentur stuft gemäß Artikel 14 Absatz 8 der Richtlinie … [Richtlinie über die Eisenbahnsicherheit] notifizierte nationale Vorschriften ein. Zu diesem Zweck verwendet sie das in Absatz 1 genannte System.

4. Die Agentur stuft gemäß Artikel 8 Absatz 2 der Richtlinie … [Richtlinie über die Eisenbahnsicherheit] notifizierte nationale Vorschriften unter Berücksichtigung der Weiterentwicklung der EU-Rechtsvorschriften ein. Zu diesem Zweck entwickelt die Agentur ein Instrument der Vorschriftenverwaltung für die Verwendung durch die Mitgliedstaaten zur Vereinfachung ihrer Systeme nationaler Vorschriften. Die Agentur verwendet das in Absatz 1 genannte System zur Veröffentlichung des Instruments der Vorschriftenverwaltung.

KAPITEL 6

AUFGABEN IM ZUSAMMENHANG MIT DEM EUROPÄISCHEN EISENBAHNVERKEHRSLEITSYSTEM (ERTMS)

Artikel 24

Systembehörde für das ERTMS

1. Die Agentur ist als Systembehörde tätig, die für die Pflege der technischen Spezifikationen des ERTMS zuständig ist.

2. Die Agentur legt das Verfahren für die Bearbeitung von Anträgen auf Änderung dieser Spezifikationen fest, veröffentlicht es und wendet es an. Zu diesem Zweck errichtet und führt die Agentur ein Register der Anträge auf Änderungen der Spezifikationen mit Angaben zum Stand dieser Anträge.

3. Die Agentur empfiehlt die Annahme einer neuen Version der technischen ERTMS-Spezifikationen. Sie tut dies jedoch erst, wenn die vorhergehende Version in

ausreichendem Maße eingeführt wurde. Die Entwicklung neuer Versionen darf der Geschwindigkeit der Einführung des ERTMS, der Stabilität der Spezifikationen, die für die Optimierung der Herstellung von ERTMS-Ausrüstungen erforderlich ist, der Anlagerendite für Eisenbahnunternehmen und der effizienten Planung der Einführung des ERTMS nicht abträglich sein.

4. Die Agentur entwickelt und pflegt die technischen Instrumente für die Verwaltung der verschiedenen ERTMS-Versionen, um die technische und betriebliche Kompatibilität zwischen Netzen und Fahrzeugen sicherzustellen, die mit unterschiedlichen Versionen ausgerüstet sind, und um Anreize für die rasche Umsetzung der geltenden Versionen zu bieten.

5. Gemäß Artikel 5 Absatz 10 der Richtlinie … [Interoperabilitätsrichtlinie] stellt die Agentur sicher, dass nachfolgende Versionen von ERTMS-Ausrüstungen mit früheren Versionen technisch kompatibel sind.

6. Die Agentur erstellt und verbreitet einschlägige Anwendungsleitlinien für die Beteiligten sowie erläuternde Unterlagen im Zusammenhang mit den technischen Spezifikationen für das ERTMS.

Artikel 25

ERTMS-Ad-hoc-Arbeitsgruppe benannter Konformitätsbewertungsstellen

1. Die Agentur richtet eine ERTMS-Ad-hoc-Arbeitsgruppe benannter Konformitätsbewertungsstellen, die in Artikel 27 der Richtlinie … [Interoperabilitätsrichtlinie] genannt sind, ein und führt deren Vorsitz.

   Die Arbeitsgruppe prüft die Einheitlichkeit der Anwendung des Verfahrens zur Bewertung der Konformität oder Gebrauchstauglichkeit einer Interoperabilitätskomponente gemäß Artikel 9 der Richtlinie ... [Interoperabilitätsrichtlinie] und der EG-Prüfverfahren gemäß Artikel 10 der Richtlinie … [Interoperabilitätsrichtlinie], die von den benannten Konformitätsbewertungsstellen durchgeführt werden.

2. Die Agentur erstattet der Kommission alle zwei Jahre Bericht über die Tätigkeit der in Absatz 1 genannten Arbeitsgruppe, einschließlich Statistiken über die Anwesenheit der Vertreter der benannten Konformitätsbewertungsstellen in der Arbeitsgruppe.

3. Die Agentur bewertet die Anwendung des Verfahrens zur Konformitätsbewertung von Interoperabilitätskomponenten und des EG-Prüfverfahrens für ERTMS-Ausrüstung und legt alle zwei Jahre einen Bericht vor, in dem der Kommission gegebenenfalls durchzuführende Verbesserungen vorgeschlagen werden.

Artikel 26

Unterstützung der technischen und betrieblichen Kompatibilität zwischen fahrzeugseitigen und streckenseitigen ERTMS-Teilsystemen

1. Die Agentur kann die Eisenbahnunternehmen auf deren Antrag bei der Prüfung der technischen und betrieblichen Kompatibilität zwischen fahrzeugseitigen und streckenseitigen ERTMS-Teilsystemen vor Inbetriebnahme eines Fahrzeugs unterstützen.

2. Kommt die Agentur zu dem Schluss, dass das Risiko einer mangelnden technischen und betrieblichen Kompatibilität zwischen Netzen und Fahrzeugen mit ERTMS-Ausrüstung im Rahmen spezifischer ERTMS-Projekte besteht, kann sie die entsprechenden Akteure, insbesondere Hersteller, benannte Konformitätsbewertungsstellen, Eisenbahnunternehmen, Infrastrukturbetreiber und nationale Sicherheitsbehörden auffordern, alle für die EG-Prüfverfahren und Inbetriebnahmeverfahren sowie Betriebsbedingungen relevanten Informationen bereitzustellen. Die Agentur setzt die Kommission von einem solchen Risiko in Kenntnis und schlägt ihr gegebenenfalls geeignete Maßnahmen vor.

Artikel 27

Unterstützung der ERTMS-Einführung und von ERTMS-Projekten

1. Die Agentur überwacht die Einführung des ERTMS in Übereinstimmung mit dem im Beschluss 2012/88/EU[9] enthaltenen Einführungsplan und überwacht die Koordinierung der ERTMS-Installation entlang der transeuropäischen Verkehrskorridore und Korridore für den Schienengüterverkehr im Sinne der Verordnung (EU) Nr. 913/2010[10].

2. Die Agentur gewährleistet die technische Begleitung der von der Union finanzierten Projekte zur ERTMS-Einführung, gegebenenfalls einschließlich der Analyse von Ausschreibungsunterlagen zum Zeitpunkt der Ausschreibung. Die Agentur unterstützt ferner gegebenenfalls die Empfänger von Mitteln der Europäischen Union, um zu gewährleisten, dass die in Projekten umgesetzten technischen Lösungen vollständig im Einklang mit der TSI Zugsteuerung, Zugsicherung und Signalgebung stehen und somit in vollem Umfang interoperabel sind.

Artikel 28

Akkreditierung von Labors

1. Die Agentur unterstützt, insbesondere durch geeignete Leitlinien für die Akkreditierungsstellen, die harmonisierte Akkreditierung von ERTMS-Labors

[9] ABl. L 51 vom 23.2.2012, S. 1.
[10] ABl. L 276 vom 20.10.2010, S. 22.

gemäß der Verordnung (EG) Nr. 765/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates[11].

2. Die Agentur kann als Beobachter an von der Verordnung (EG) Nr. 765/2008 vorgeschriebenen Beurteilungen unter Gleichrangigen teilnehmen.

KAPITEL 7

AUFGABEN IM ZUSAMMENHANG MIT DER ÜBERWACHUNG DES EINHEITLICHEN EUROPÄISCHEN EISENBAHNRAUMS

Artikel 29

Überwachung der nationalen Sicherheitsbehörden

1. Die Agentur überwacht die Leistung und Entscheidungsfindung nationaler Sicherheitsbehörden durch Auditprüfungen und Inspektionen.

2. Die Agentur ist berechtigt zur Auditprüfung:

   (a) der Kapazität nationaler Sicherheitsbehörden zur Durchführung von Aufgaben im Zusammenhang mit der Sicherheit und Interoperabilität im Eisenbahnverkehr;

   (b) der Wirksamkeit der Überwachung des Sicherheitsmanagementsystems von Akteuren gemäß Artikel 16 der Richtlinie ... [Richtlinie über die Eisenbahnsicherheit] durch nationale Sicherheitsbehörden.

   Das Verfahren zur Durchführung der Auditprüfungen wird vom Verwaltungsrat festgelegt.

3. Die Agentur erstellt Prüfberichte und übermittelt sie der betreffenden nationalen Sicherheitsbehörde sowie der Kommission. Jeder Prüfbericht enthält insbesondere eine Liste etwaiger von der Agentur festgestellter Mängel sowie Empfehlungen für Verbesserungen.

4. Ist die Agentur der Auffassung, dass die in Absatz 3 genannten Mängel die betreffende nationale Sicherheitsbehörde daran hindern, ihre Aufgaben in Bezug auf Sicherheit und Interoperabilität im Eisenbahnverkehr wirksam wahrzunehmen, empfiehlt die Agentur der nationalen Sicherheitsbehörde unter Berücksichtigung der Bedeutung der Mängel, innerhalb einer zu bestimmenden Frist geeignete Schritte zu unternehmen.

5. Stimmt eine nationale Sicherheitsbehörde der Empfehlung der Agentur gemäß Absatz 4 nicht zu oder werden von einer nationalen Sicherheitsbehörde innerhalb von drei Monaten nach Eingang keine Maßnahmen infolge der Empfehlung der

[11] ABl. L 218 vom 13.8.2008, S. 30.

Agentur getroffen, kann die Kommission innerhalb von sechs Monaten einen Beschluss nach dem Beratungsverfahren von Artikel 75 erlassen.

6. Die Agentur ist auch berechtigt, angekündigte oder unangekündigte Inspektionen bei den nationalen Sicherheitsbehörden durchzuführen, um spezifische Bereiche ihrer Tätigkeiten und ihres Betriebs zu überprüfen, insbesondere um Dokumente, Verfahren und Aufzeichnungen in Bezug auf ihre Aufgaben gemäß Artikel 16 der Richtlinie... [Richtlinie über die Eisenbahnsicherheit] zu prüfen. Die Inspektionen können ad hoc gemäß einem von der Agentur ausgearbeiteten Plan erfolgen. Die Dauer einer Inspektion darf zwei Tage nicht überschreiten. Die nationalen Behörden der Mitgliedstaaten erleichtern die Arbeit der Bediensteten der Agentur. Die Agentur legt der Kommission einen Bericht über jede Inspektion vor.

Artikel 30

Überwachung der benannten Konformitätsbewertungsstellen

1. Die Agentur überwacht die benannten Konformitätsbewertungsstellen durch Unterstützung der Akkreditierungsstellen, Auditprüfungen und Inspektionen gemäß den Absätzen 2 bis 5.

2. Die Agentur unterstützt eine harmonisierte Akkreditierung benannter Konformitätsbewertungsstellen, insbesondere durch geeignete Leitlinien zu den Bewertungskriterien und Verfahren für die Prüfung, ob die benannten Stellen den Anforderungen von Artikel 27 der Richtlinie … [Interoperabilitätsrichtlinie] für die Akkreditierungsstellen entsprechen, im Wege der europäischen Akkreditierungsinfrastruktur, die durch Artikel 14 der Verordnung (EG) Nr. 765/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates über die Vorschriften für die Akkreditierung und Marktüberwachung im Zusammenhang mit der Vermarktung von Produkten und zur Aufhebung der Verordnung (EWG) Nr. 339/93 anerkannt wird.

3. Im Falle benannter Konformitätsbewertungsstellen, die nicht gemäß Artikel 24 der Richtlinie … [Interoperabilitätsrichtlinie] akkreditiert sind, kann die Agentur eine Auditprüfung ihrer Kapazitäten zur Erfüllung der Anforderungen von Artikel 27 der genannten Richtlinie durchführen. Das Verfahren für die Durchführung von Auditprüfungen wird vom Verwaltungsrat festgelegt.

4. Die Agentur erstellt Prüfberichte für die in Absatz 4 genannten Tätigkeiten und übermittelt sie der betreffenden benannten Konformitätsbewertungsstelle und der Kommission. Jeder Prüfbericht umfasst insbesondere von der Agentur festgestellte Mängel und Empfehlungen für Verbesserungen. Ist die Agentur der Auffassung, dass diese Mängel die betreffende benannte Stelle daran hindern, ihre Aufgaben in Bezug auf Sicherheit und Interoperabilität im Eisenbahnverkehr wirksam wahrzunehmen, empfiehlt die Agentur dem Mitgliedstaat, in dem die benannte Stelle ihren Sitz hat, innerhalb einer bestimmten Frist geeignete Schritte zu unternehmen.

5. Stimmt ein Mitgliedstaat der Empfehlung der Agentur gemäß Absatz 3 nicht zu oder werden von einer benannten Stelle innerhalb von drei Monaten nach Eingang keine Maßnahmen infolge der Empfehlung der Agentur getroffen, kann die Kommission

innerhalb von sechs Monaten einen Beschluss nach dem Beratungsverfahren von Artikel 75 erlassen.

6. Die Agentur kann, auch in Zusammenarbeit mit den relevanten nationalen Akkreditierungsstellen, angekündigte oder unangekündigte Inspektionen von benannten Konformitätsbewertungsstellen durchführen, um spezifische Bereiche ihrer Tätigkeiten und ihres Betriebs zu überprüfen, insbesondere durch Prüfung von Unterlagen, Bescheinigungen und Aufzeichnungen im Zusammenhang mit ihren Aufgaben gemäß Artikel 27 der Richtlinie … [Interoperabilitätsrichtlinie]. Die Inspektionen können ad hoc gemäß einem von der Agentur ausgearbeiteten Plan erfolgen. Die Dauer einer Inspektion darf zwei Tage nicht überschreiten. Die benannten Konformitätsbewertungsstellen erleichtern die Arbeit der Bediensteten der Agentur. Die Agentur legt der Kommission einen Bericht über jede Inspektion vor.

Artikel 31

Überwachung der Fortschritte im Bereich der Interoperabilität und Sicherheit

1. Die Agentur sammelt zusammen mit dem Netz der nationalen Untersuchungsstellen einschlägige Daten zu Unfällen und Störungen und überwacht den Beitrag der nationalen Untersuchungsstellen zur Sicherheit des Eisenbahnsystems insgesamt.

2. Die Agentur überwacht die Leistung des Eisenbahnsystems im Bereich der Sicherheit insgesamt. Die Agentur kann insbesondere die Unterstützung der in Artikel 34 genannten Netze, einschließlich der Sammlung von Daten, anfordern. Die Agentur stützt sich darüber hinaus auf die von Eurostat erhobenen Daten und arbeitet mit Eurostat zusammen, um jegliche Doppelarbeit zu vermeiden und die methodologische Übereinstimmung der gemeinsamen Sicherheitsindikatoren mit den für andere Verkehrsträger verwendeten Indikatoren sicherzustellen.

3. Auf Antrag der Kommission gibt die Agentur Empfehlungen zur Verbesserung der Interoperabilität der Eisenbahnsysteme, insbesondere durch die Erleichterung der Koordinierung zwischen Eisenbahnunternehmen und Infrastrukturbetreibern oder zwischen Infrastrukturbetreibern.

4. Die Agentur überwacht die Fortschritte bei der Interoperabilität und Sicherheit der Eisenbahnsysteme. Sie legt der Kommission alle zwei Jahre einen Bericht über Fortschritte im Bereich der Interoperabilität und Sicherheit im einheitlichen europäischen Eisenbahnraum vor und veröffentlicht diesen.

5. Die Agentur erstellt auf Antrag der Kommission Berichte über den Stand der Umsetzung und Anwendung der Rechtsvorschriften der Union für die Sicherheit und Interoperabilität in einem bestimmten Mitgliedstaat.

KAPITEL 8

WEITERE AUFGABEN

Artikel 32

Eisenbahnpersonal

1. Die Agentur nimmt die in den Artikeln 4, 20, 22, 23, 25, 28, 33, 34, 35 und 37 der Richtlinie 2007/59/EG des Europäischen Parlaments und des Rates[12] genannten Aufgaben im Zusammenhang mit Eisenbahnpersonal wahr.

2. Die Agentur kann von der Kommission beauftragt werden, andere Aufgaben im Zusammenhang mit Eisenbahnpersonal im Einklang mit der Richtlinie 2007/59/EG wahrzunehmen.

3. Die Agentur konsultiert die in Fragen des Eisenbahnpersonals zuständigen Behörden zu den in den Absätzen 1 und 2 genannten Aufgaben. Die Agentur kann die Zusammenarbeit zwischen diesen Behörden fördern, unter anderem durch die Organisation geeigneter Zusammenkünfte mit ihren Vertretern.

Artikel 33

Register und deren Zugänglichkeit

1. Die Agentur errichtet und führt europäische Register im Sinne der Artikel 43, 44 und 45 der Richtlinie … [Interoperabilitätsrichtlinie]. Die Agentur ist als Systembehörde für alle Register und Datenbanken tätig, die in den Richtlinien zu Sicherheit, Interoperabilität und Triebfahrzeugführern genannt sind. Dies umfasst insbesondere:

   (a) Entwicklung und Pflege von Spezifikationen für die Register;

   (b) Koordinierung von Entwicklungen in den Mitgliedstaaten im Zusammenhang mit den Registern;

   (c) Bereitstellung von Anleitungen zu den Registern für die relevanten Beteiligten;

   (d) Formulierung von Empfehlungen an die Kommission zur Verbesserung der Spezifikation vorhandener Register und bezüglich der Notwendigkeit neuer Spezifikationen.

2. Die Agentur macht die folgenden, in der Richtlinie … [Interoperabilitätsrichtlinie] und der Richtlinie … [Richtlinie über die Eisenbahnsicherheit] vorgesehenen Schriftstücke und Register öffentlich zugänglich:

   (a) EG-Prüferklärungen für Teilsysteme;

[12] ABl. L 315 vom 3.12.2007, S. 51.

(b) EG-Konformitätserklärungen für Interoperabilitätskomponenten und EG-Erklärungen der Gebrauchstauglichkeit von Interoperabilitätskomponenten;

(c) gemäß der Richtlinie... [Richtlinie über die Schaffung des einheitlichen europäischen Eisenbahnraums (Neufassung)] erteilte Lizenzen;

(d) gemäß Artikel 10 der Richtlinie … [Richtlinie über die Eisenbahnsicherheit] erteilte Sicherheitsbescheinigungen;

(e) der Agentur gemäß Artikel 24 der Richtlinie … [Richtlinie über die Eisenbahnsicherheit] übermittelte Untersuchungsberichte;

(f) der Kommission gemäß Artikel 8 der Richtlinie … [Richtlinie über die Eisenbahnsicherheit] sowie gemäß Artikel 14 der Richtlinie … [Interoperabilitätsrichtlinie] notifizierte nationale Vorschriften;

(g) Fahrzeugregister, unter anderem über Links zu relevanten nationalen Registern;

(h) Infrastrukturregister, unter anderem über Links zu relevanten nationalen Registern;

(i) europäisches Register zugelassener Fahrzeugtypen;

(j) Register der Anträge auf Änderungen und der geplanten Änderungen der Spezifikationen des ERTMS;

(k) Register der Anträge auf Änderungen und der geplanten Änderungen der TSI-Spezifikationen für Telematikanwendungen im Personenverkehr (TAP)/Telematikanwendungen im Güterverkehr (TAF);

(l) von der Agentur gemäß der TSI Verkehrsbetrieb und Verkehrssteuerung geführtes Register der Kennzeichen der Fahrzeughalter;

(m) Qualitätsberichte gemäß Artikel 28 Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 1371/2007

3. Die praktischen Einzelheiten der Übermittlung der in Absatz 2 genannten Schriftstücke werden von der Kommission und den Mitgliedstaaten auf der Grundlage eines Entwurfs der Agentur erörtert und vereinbart.

4. Bei der Übermittlung der Schriftstücke nach Absatz 2 können die betroffenen Stellen angeben, welche Schriftstücke aus Sicherheitsgründen nicht öffentlich zugänglich gemacht werden sollen.

5. Die für die Ausstellung der Lizenzen und Bescheinigungen nach Absatz 2 Buchstaben c und d zuständigen nationalen Behörden melden der Agentur innerhalb eines Monats jede Einzelentscheidung über die Erteilung, die Verlängerung, die Änderung oder den Widerruf einer Lizenz bzw. Bescheinigung.

6. Die Agentur kann alle öffentlichen Dokumente oder Links, die für die Ziele der Verordnung von Belang sind, unter Beachtung der anwendbaren Rechtsvorschriften der Union zum Datenschutz in die öffentliche Datenbank aufnehmen.

Artikel 34

Netze der nationalen Sicherheitsbehörden, Untersuchungsstellen und Vertretungsgremien

1. Die Agentur richtet ein Netz der nationalen Sicherheitsbehörden und ein Netz der Untersuchungsstellen gemäß Artikel 21 der Richtlinie … [Richtlinie über die Eisenbahnsicherheit] ein. Die Agentur stellt diesen Netzen ein Sekretariat bereit. Die Aufgaben der Netze sind insbesondere:

   (a) Austausch von Informationen im Zusammenhang mit der Sicherheit und Interoperabilität im Eisenbahnverkehr;

   (b) Förderung guter Betriebspraktiken;

   (c) Bereitstellung von Daten über die Sicherheit im Eisenbahnverkehr an die Agentur, insbesondere Daten bezüglich der gemeinsamen Sicherheitsindikatoren.

   Die Agentur erleichtert die Zusammenarbeit zwischen diesen Netzen; insbesondere kann sie beschließen, gemeinsame Sitzungen beider Netze abzuhalten.

2. Die Agentur richtet ein Netz von auf Unionsebene tätigen Vertretungsgremien des Eisenbahnsektors ein. Die Liste dieser Gremien wird in einem von der Kommission gemäß dem Beratungsverfahren von Artikel 75 erlassenen Durchführungsrechtsakt festgelegt. Die Agentur stellt dem Netz ein Sekretariat bereit. Die Aufgaben des Netzes sind insbesondere:

   (a) Austausch von Informationen im Zusammenhang mit der Sicherheit und Interoperabilität im Eisenbahnverkehr;

   (b) Förderung guter Betriebspraktiken;

   (c) Bereitstellung von Daten zur Sicherheit und Interoperabilität im Eisenbahnverkehr an die Agentur.

3. Die in den Absätzen 1 und 2 genannten Netze können unverbindliche Stellungnahmen zu Entwürfen von Empfehlungen nach Artikel 9 Absatz 2 abgeben.

4. Die Agentur kann andere Netze von Stellen oder Behörden mit Zuständigkeit für einen Teil des Eisenbahnsystems einrichten.

5. Die Kommission kann an den Sitzungen der in diesem Artikel genannten Netze teilnehmen.

Artikel 35

Kommunikation und Verbreitung

Die Agentur unterrichtet die relevanten Beteiligten über den europäischen Rechtsrahmen für die Eisenbahn sowie über Standards und Leitlinien und verbreitet sie an diese im Einklang mit den entsprechenden vom Verwaltungsrat angenommenen Plänen für die Kommunikation und Verbreitung. Die auf einer Bedarfsanalyse basierenden Pläne werden vom Verwaltungsrat regelmäßig aktualisiert.

Artikel 36

Forschung und Förderung der Innovation

1. Die Agentur trägt auf Anforderung der Kommission zu den Forschungstätigkeiten im Eisenbahnbereich auf Unionsebene bei, auch durch Unterstützung der einschlägigen Kommissionsdienststellen und Vertretungsgremien. Dieser Beitrag erfolgt unbeschadet anderer Forschungstätigkeiten auf Unionsebene.

2. Die Kommission kann der Agentur die Aufgabe der Förderung von Innovationen übertragen, deren Ziel die Verbesserung der Interoperabilität und Sicherheit im Eisenbahnverkehr, besonders der Einsatz neuer Informationstechnologien und von Ortungs- und Navigationssystemen, ist.

Artikel 37

Unterstützung der Kommission

1. Die Agentur leistet der Kommission auf deren Anforderung Hilfestellung bei der Durchführung der Unionsrechtsvorschriften, die auf eine Erhöhung der Interoperabilität der Eisenbahnsysteme und die Entwicklung eines gemeinsamen Konzepts für die Sicherheit im europäischen Eisenbahnsystem abzielen.

2. Diese Hilfestellung kann Folgendes einschließen:

   (a) technische Beratung in Fragen, die ein spezifisches Know-how erfordern;

   (b) Sammeln von Informationen mittels der in Artikel 34 genannten Netze.

Artikel 38

Unterstützung bei der Bewertung von Eisenbahnprojekten

Unbeschadet der Ausnahmen gemäß Artikel 9 der Richtlinie … [Interoperabilitätsrichtlinie] prüft die Agentur auf Anforderung der Kommission jedes Planungs-, Bau-, Erneuerungs- oder Umrüstungsvorhaben für Teilsysteme, für das eine finanzielle Unterstützung der Union beantragt wurde, unter dem Gesichtspunkt der Interoperabilität und Sicherheit.

Die Agentur gibt innerhalb einer Frist, die mit der Kommission je nach Bedeutung des Vorhabens und verfügbaren Ressourcen vereinbart wird und höchstens zwei Monate betragen

darf, eine Stellungnahme dazu ab, ob das Vorhaben mit den einschlägigen Rechtsvorschriften zur Interoperabilität und Sicherheit im Eisenbahnverkehr im Einklang steht.

Artikel 39

Unterstützung der Mitgliedstaaten, der Beitrittskandidatenländer und Beteiligten

1. Auf eigene Initiative oder auf Antrag der Kommission, von Mitgliedstaaten, beitrittswilligen Ländern oder der in Artikel 34 genannten Netze führt die Agentur Schulungen und andere geeignete Tätigkeiten durch bezüglich der Anwendung und Erläuterung der Rechtsvorschriften zur Interoperabilität und Sicherheit im Eisenbahnverkehr und damit im Zusammenhang stehender Produkte der Agentur wie Register, Umsetzungsleitlinien oder Empfehlungen.

2. Art und Umfang der in Absatz 1 genannten Tätigkeiten werden vom Verwaltungsrat bestimmt und in das Arbeitsprogramm aufgenommen.

Artikel 40

Internationale Beziehungen

1. Soweit dies erforderlich ist, um die in dieser Verordnung festgelegten Ziele zu erreichen, und unbeschadet der jeweiligen Zuständigkeiten der Mitgliedstaaten und der Organe der Union, einschließlich des Europäischen Auswärtigen Dienstes, kann die Agentur Kontakte aufnehmen und Verwaltungsvereinbarungen schließen mit Aufsichtsbehörden, internationalen Organisationen und den Behörden von Drittstaaten, die für Angelegenheiten zuständig sind, die von den Tätigkeiten der Agentur erfasst werden, um mit wissenschaftlichen und technischen Entwicklungen Schritt zu halten und die Förderung der Rechtsvorschriften und Standards der Europäischen Union zu gewährleisten.

2. Diese Vereinbarungen bringen für die Union und ihre Mitgliedstaaten keine rechtlichen Verpflichtungen mit sich und hindern die Mitgliedstaaten und ihre zuständigen Behörden nicht daran, bilaterale oder multilaterale Vereinbarungen mit diesen Aufsichtsbehörden, internationalen Organisationen und Behörden von Drittstaaten zu schließen. Die Vereinbarungen und die Zusammenarbeit sind Gegenstand vorheriger Erörterungen mit der Kommission und regelmäßiger Berichte an die Kommission.

3. Der Verwaltungsrat verabschiedet eine Strategie für die Beziehungen mit Drittstaaten oder internationalen Organisationen zu Angelegenheiten, für die die Agentur zuständig ist. Diese Strategie wird in das jährliche und mehrjährige Arbeitsprogramm der Agentur mit Angabe der zugehörigen Ressourcen aufgenommen.

Artikel 41

Koordinierung in Bezug auf Ersatzteile

Die Agentur leistet einen Beitrag zur Ermittlung von Eisenbahnersatzteilen, die möglicherweise genormt werden können. Zu diesem Zweck kann die Agentur eine Arbeitsgruppe zur Koordinierung der Tätigkeiten der Beteiligten einsetzen und Kontakte mit den europäischen Normungsorganisationen aufnehmen. Die Agentur legt der Kommission entsprechende Empfehlungen vor.

KAPITEL 9

AUFBAU DER AGENTUR

Artikel 42

Leitungs- und Verwaltungsstruktur

Die Leitungs- und Verwaltungsstruktur der Agentur besteht aus:

(a) einem Verwaltungsrat, der die in Artikel 47 vorgesehenen Aufgaben wahrnimmt;

(b) einem Exekutivausschuss, der die in Artikel 49 vorgesehenen Aufgaben wahrnimmt;

(c) einem Exekutivdirektor, der die in Artikel 50 vorgesehenen Aufgaben wahrnimmt;

(d) einer Beschwerdekammer, die die in Artikel 54 bis 56 vorgesehenen Aufgaben wahrnimmt.

Artikel 43

Zusammensetzung des Verwaltungsrats

1. Der Verwaltungsrat setzt sich aus je einem Vertreter jedes Mitgliedstaats und vier Vertretern der Kommission zusammen, die alle stimmberechtigt sind.

   Der Verwaltungsrat umfasst auch sechs Vertreter ohne Stimmrecht, die die folgenden Gruppen auf europäischer Ebene vertreten:

   (a) Eisenbahnunternehmen,

   (b) Infrastrukturbetreiber,

   (c) Eisenbahnindustrie,

   (d) Gewerkschaften,

   (e) Fahrgäste,

(f) Güterverkehrskunden.

Für jede dieser Gruppen benennt die Kommission jeweils einen Vertreter und einen Stellvertreter auf der Grundlage einer Liste mit vier Namen, die von der jeweiligen europäischen Organisation vorgelegt wird.

2. Die Mitglieder des Verwaltungsrats und ihre Stellvertreter werden in Anbetracht ihrer Kenntnisse bezüglich der Kernaufgaben der Agentur unter Berücksichtigung einschlägiger Führungs-, Verwaltungs- und haushaltstechnischer Kompetenzen benannt. Alle Parteien bemühen sich um eine Begrenzung der Fluktuation ihrer Vertreter im Verwaltungsrat, um die Kontinuität der Arbeiten des Verwaltungsrats zu gewährleisten. Alle Parteien streben eine ausgewogene Vertretung von Männern und Frauen im Verwaltungsrat an.

3. Die Mitgliedstaaten und die Kommission ernennen ihre Mitglieder im Verwaltungsrat sowie jeweils einen Stellvertreter, der das Mitglied in dessen Abwesenheit vertritt.

4. Die Amtszeit der Mitglieder beträgt vier Jahre und kann verlängert werden.

5. Gegebenenfalls wird die Teilnahme von Vertretern von Drittländern mit den entsprechenden Bedingungen in den Vereinbarungen gemäß Artikel 68 geregelt.

Artikel 44

Vorsitz des Verwaltungsrats

1. Der Verwaltungsrat wählt mit der Mehrheit von zwei Dritteln seiner stimmberechtigten Mitglieder einen Vorsitzenden aus dem Kreis der Vertreter der Mitgliedstaaten und einen stellvertretenden Vorsitzenden aus dem Kreis seiner Mitglieder.

Der stellvertretende Vorsitzende tritt im Fall der Verhinderung des Vorsitzenden an dessen Stelle.

2. Die Amtszeit des Vorsitzenden und des stellvertretenden Vorsitzenden beträgt vier Jahre und kann verlängert werden. Mit dem Ende der Mitgliedschaft im Verwaltungsrat endet jedoch auch die Amtszeit automatisch am selben Tag.

Artikel 45

Sitzungen

1. Der Verwaltungsrat wird von seinem Vorsitzenden einberufen. Der Exekutivdirektor der Agentur nimmt an den Sitzungen teil.

2. Der Verwaltungsrat tritt mindestens zweimal jährlich zusammen. Darüber hinaus tritt er auf Veranlassung seines Vorsitzenden, auf Antrag der Kommission oder auf Antrag der Mehrheit seiner Mitglieder oder eines Drittels der Vertreter der Mitgliedstaaten im Verwaltungsrat zusammen.

Artikel 46

Abstimmung

Sofern in dieser Verordnung nicht anders angegeben, fasst der Verwaltungsrat seine Beschlüsse mit der absoluten Mehrheit der stimmberechtigten Mitglieder. Jedes stimmberechtigte Mitglied hat eine Stimme.

Artikel 47

Aufgaben des Verwaltungsrats

1. Um sicherzustellen, dass die Agentur ihren Auftrag erfüllt, hat der Verwaltungsrat:

   (a) den Jahresbericht über die Tätigkeiten der Agentur für das vorangegangene Jahr zu verabschieden und ihn bis zum 1. Juli dem Europäischen Parlament, dem Rat, der Kommission und dem Rechnungshof zu übermitteln und ihn zu veröffentlichen;

   (b) jährlich mit Zweidrittelmehrheit seiner stimmberechtigten Mitglieder nach Erhalt der Stellungnahme der Kommission und im Einklang mit Artikel 48 das jährliche Arbeitsprogramm der Agentur für das folgende Jahr sowie ein strategisches mehrjähriges Arbeitsprogramm zu verabschieden;

   (c) mit Zweidrittelmehrheit seiner stimmberechtigten Mitglieder den jährlichen Haushaltsplan der Agentur zu verabschieden und andere Aufgaben in Bezug auf den Haushalt der Agentur gemäß Kapitel 10 auszuüben;

   (d) Verfahren für die Entscheidungen des Exekutivdirektors festzulegen;

   (e) eine Regelung für Besuche gemäß Artikel 10 festzulegen;

   (f) sich eine Geschäftsordnung zu geben;

   (g) die in Artikel 35 genannten Kommunikations- und Verbreitungspläne zu beschließen und zu aktualisieren;

   (h) Verfahren für die Durchführung der in den Artikeln 29 und 30 genannten Auditprüfungen zu verabschieden;

   (i) im Einklang mit Absatz 2 in Bezug auf das Personal der Agentur die Befugnisse der Anstellungsbehörde auszuüben, die der Anstellungsbehörde durch das Statut der Beamten und durch die Beschäftigungsbedingungen für die sonstigen Bediensteten übertragen sind („Befugnisse der Anstellungsbehörde“);

   (j) geeignete Durchführungsbestimmungen zum Statut der Beamten und zu den Beschäftigungsbedingungen für die sonstigen Bediensteten nach dem Verfahren des Artikels 110 des Statuts zu erlassen;

(k) den Exekutivdirektor zu ernennen, dessen Amtszeit er verlängern kann oder den er seines Amtes entheben kann, wofür die Zweidrittelmehrheit seiner stimmberechtigten Mitglieder gemäß Artikel 62 erforderlich ist;

(l) eine Strategie zur Betrugsbekämpfung zu verabschieden, die in einem angemessenen Verhältnis zu den Betrugsrisiken steht und das Kosten-Nutzen-Verhältnis der durchzuführenden Maßnahmen berücksichtigt;

(m) angemessene Folgemaßnahmen zu den Feststellungen und Empfehlungen aufgrund von Untersuchungen des Europäischen Amtes für Betrugsbekämpfung (OLAF) sowie der verschiedenen Berichte über interne oder externe Auditprüfungen und Bewertungen zu gewährleisten;

(n) Bestimmungen zur Verhinderung und Bewältigung von Interessenkonflikten bezüglich Mitgliedern des Verwaltungsrats und der Beschwerdekammer zu verabschieden.

2. Der Verwaltungsrat erlässt gemäß dem Verfahren nach Artikel 110 des Statuts der Beamten einen Beschluss auf der Grundlage von Artikel 2 Absatz 1 des Statuts der Beamten und Artikel 6 der Beschäftigungsbedingungen für die sonstigen Bediensteten, mit dem dem Exekutivdirektor die entsprechenden Befugnisse der Anstellungsbehörde übertragen und die Bedingungen festgelegt werden, unter denen die Befugnisübertragung ausgesetzt werden kann. Der Exekutivdirektor kann diese Befugnisse weiter übertragen.

In Anwendung des vorstehenden Unterabsatzes kann der Verwaltungsrat bei Vorliegen außergewöhnlicher Umstände die Übertragung von Befugnissen der Anstellungsbehörde auf den Exekutivdirektor sowie die von diesem weiter übertragenen Befugnisse durch einen Beschluss vorübergehend aussetzen und die Befugnisse selbst ausüben oder sie einem seiner Mitglieder oder einem anderen Bediensteten als dem Exekutivdirektor übertragen.

Artikel 48

Jährliche und mehrjährige Arbeitsprogramme

1. Der Verwaltungsrat der Agentur legt unter Berücksichtigung der Stellungnahme der Kommission bis zum 30. November jedes Jahres das Arbeitsprogramm der Agentur fest und übermittelt es den Mitgliedstaaten, dem Europäischen Parlament, dem Rat, der Kommission und den in Artikel 34 genannten Netzen.

2. Das Arbeitsprogramm wird unbeschadet des jährlichen Haushaltsverfahrens der Union festgelegt. Erklärt die Kommission binnen 15 Tagen nach Annahme des Arbeitsprogramms, dass sie mit dem Programm nicht einverstanden ist, so überprüft der Verwaltungsrat das Programm und nimmt es innerhalb von zwei Monaten in zweiter Lesung gegebenenfalls in geänderter Form entweder mit Zweidrittelmehrheit der stimmberechtigten Mitglieder, einschließlich aller Vertreter der Kommission, oder durch einstimmigen Beschluss der Vertreter der Mitgliedstaaten an.

3. In dem Arbeitsprogramm der Agentur werden für jede Tätigkeit die damit verfolgten Ziele angegeben. Allgemein gilt, dass jede Tätigkeit und jedes Projekt eindeutig mit

den zur Durchführung erforderlichen Ressourcen verknüpft wird, im Einklang mit den Grundsätzen der tätigkeitsbezogenen Aufstellung des Haushaltsplans und des maßnahmenbezogenen Managements sowie dem Verfahren der frühzeitigen Folgenabschätzung nach Artikel 7 Absatz 2.

4. Der Verwaltungsrat ändert erforderlichenfalls das angenommene Arbeitsprogramm, wenn der Agentur eine neue Aufgabe übertragen wird. Die Aufnahme einer solchen neuen Aufgabe erfolgt vorbehaltlich einer Analyse der Auswirkungen auf die personellen und finanziellen Ressourcen und einer möglichen Entscheidung zur Verschiebung anderer Aufgaben.

5. Der Verwaltungsrat verabschiedet bis zum 30. November jedes Jahres auch ein strategisches mehrjähriges Arbeitsprogramm und aktualisiert dieses. Der Stellungnahme der Kommission wird dabei Rechnung getragen. Das Europäische Parlament und die in Artikel 34 genannten Netze werden zu dem Entwurf konsultiert. Das verabschiedete mehrjährige Arbeitsprogramm wird den Mitgliedstaaten, dem Europäischen Parlament, dem Rat, der Kommission und den in Artikel 34 genannten Netzen zugeleitet.

Artikel 49

Exekutivausschuss

1. Der Verwaltungsrat wird von einem Exekutivausschuss unterstützt.

2. Der Exekutivausschuss bereitet Beschlüsse zur Verabschiedung durch den Verwaltungsrat vor. Bei Bedarf fasst er in dringenden Fällen bestimmte vorläufige Beschlüsse im Namen des Verwaltungsrats, insbesondere in Verwaltungs- und Haushaltsfragen.

   Zusammen mit dem Verwaltungsrat gewährleistet er angemessene Folgemaßnahmen zu den Feststellungen und Empfehlungen aufgrund von Untersuchungen des Europäischen Amtes für Betrugsbekämpfung (OLAF) sowie der verschiedenen Berichte über interne oder externe Auditprüfungen und Bewertungen.

   Unbeschadet der Zuständigkeiten des Exekutivdirektors gemäß Artikel 30 berät und unterstützt der Exekutivausschuss den Exekutivdirektor bei der Umsetzung der Beschlüsse des Verwaltungsrats im Hinblick auf eine verstärkte Aufsicht über die Verwaltung und Haushaltsführung.

3. Der Exekutivausschuss setzt sich aus dem Vorsitzenden des Verwaltungsrats, einem Vertreter der Kommission und [vier] anderen Mitgliedern des Verwaltungsrats zusammen. Der Verwaltungsrat ernennt die Mitglieder des Exekutivausschusses und seinen Vorsitzenden.

4. Die Amtszeit der Mitglieder des Exekutivausschusses entspricht der der Mitglieder des Verwaltungsrats.

5. Der Exekutivausschuss tritt mindestens einmal alle drei Monate zusammen. Der Vorsitzende des Exekutivausschusses beruft zusätzliche Sitzungen auf Antrag seiner Mitglieder ein.

6. Der Verwaltungsrat legt die Geschäftsordnung des Exekutivausschusses fest.

Artikel 50

Aufgaben des Exekutivdirektors

1. Die Agentur wird von ihrem Exekutivdirektor geleitet, der in der Wahrnehmung seiner Aufgaben völlig unabhängig ist. Der Exekutivdirektor legt dem Verwaltungsrat Rechenschaft über seine Tätigkeit ab.

2. Unbeschadet der Befugnisse der Kommission, des Verwaltungsrats oder des Exekutivausschusses darf der Exekutivdirektor Anweisungen von Regierungen oder sonstigen Stellen weder anfordern noch entgegennehmen.

3. Der Exekutivdirektor erstattet dem Europäischen Parlament über die Durchführung seiner Aufgaben Bericht, sofern er dazu aufgefordert wird. Der Rat kann den Exekutivdirektor auffordern, über die Erfüllung seiner Aufgaben Bericht zu erstatten.

4. Der Exekutivdirektor ist der rechtliche Vertreter der Agentur. Er verabschiedet Beschlüsse, Empfehlungen, Stellungnahmen und andere förmliche Akte der Agentur.

5. Der Exekutivdirektor ist für die Verwaltungsführung der Agentur und die Durchführung der ihr durch diese Verordnung zugewiesenen Aufgaben verantwortlich. Der Exekutivdirektor ist insbesondere verantwortlich für:

   (a) die laufende Verwaltung der Agentur;

   (b) die Durchführung der vom Verwaltungsrat gefassten Beschlüsse;

   (c) die Ausarbeitung des jährlichen Arbeitsprogramms und des strategischen mehrjährigen Arbeitsprogramms und deren Übermittlung an den Verwaltungsrat nach Anhörung der Kommission;

   (d) die Durchführung des jährlichen Arbeitsprogramms und des strategischen mehrjährigen Arbeitsprogramms und, soweit möglich, die Unterstützung der Kommission auf deren Antrag bezüglich Aufgaben der Agentur gemäß dieser Verordnung;

   (e) die Berichterstattung an den Verwaltungsrat über die Durchführung des strategischen mehrjährigen Arbeitsprogramms;

   (f) die Ergreifung der erforderlichen Schritte, insbesondere den Erlass interner Verwaltungsanweisungen und die Veröffentlichung von Verfügungen, um das Funktionieren der Agentur gemäß dieser Verordnung zu gewährleisten;

   (g) die Einführung eines wirksamen Kontrollsystems, um die Ergebnisse der Agentur an den gesetzten Zielen messen zu können, und die Einführung eines Systems regelmäßiger Evaluierungen, das anerkannten fachspezifischen Standards entspricht;

(h) die jährliche Erstellung eines Entwurfs des allgemeinen Tätigkeitsberichts auf der Grundlage der Systeme für die Überwachung und Evaluierung gemäß Buchstabe g und dessen Übermittlung an den Verwaltungsrat;

(i) die Ausarbeitung eines Entwurfs des Voranschlags der Einnahmen und Ausgaben der Agentur gemäß Artikel 58 und die Ausführung des Haushaltsplans gemäß Artikel 59;

(j) die Erstellung des Jahresberichts über die Tätigkeit der Agentur und dessen Übermittlung an den Verwaltungsrat zur Bewertung;

(k) die Ausarbeitung eines Aktionsplans auf der Grundlage der Schlussfolgerungen der nachträglichen Evaluierungen und für die halbjährlich erfolgende Berichterstattung an die Kommission über die erzielten Fortschritte;

(l) den Schutz der finanziellen Interessen der Union durch die Anwendung vorbeugender Maßnahmen gegen Betrug, Korruption und sonstige rechtswidrige Handlungen, durch Vornahme wirksamer Kontrollen und, falls Unregelmäßigkeiten festgestellt werden, durch die Einziehung zu Unrecht gezahlter Beträge sowie gegebenenfalls durch wirksame, verhältnismäßige und abschreckende verwaltungsrechtliche und finanzielle Sanktionen;

(m) die Ausarbeitung einer Betrugsbekämpfungsstrategie der Agentur und deren Übermittlung an den Verwaltungsrat zur Genehmigung;

(n) die Ausarbeitung des Entwurfs der gemäß Artikel 60 vom Verwaltungsrat zu erlassenden Finanzregelung sowie deren Durchführungsbestimmungen.

Artikel 51

Einrichtung und Zusammensetzung der Beschwerdekammer

1. Die Agentur richtet eine oder mehrere Beschwerdekammern ein.

2. Eine Beschwerdekammer besteht aus einem Vorsitzenden und zwei weiteren Mitgliedern. Ihnen sind Stellvertreter beigegeben, die sie bei Abwesenheit vertreten.

3. Der Vorsitzende, die weiteren Mitglieder und ihre Stellvertreter werden vom Verwaltungsrat anhand einer von der Kommission festgelegten Liste qualifizierter Kandidaten ernannt.

4. Die Beschwerdekammer kann den Verwaltungsrat ersuchen, zwei zusätzliche Mitglieder und deren Stellvertreter von der in Absatz 3 genannten Liste zu ernennen, wenn sie der Ansicht ist, dass die Art der Beschwerde dies erfordert.

5. Auf Vorschlag der Agentur legt die Kommission die Geschäftsordnung der Beschwerdekammer nach Anhörung des Verwaltungsrats und im Einklang mit dem Beratungsverfahren nach Artikel 75 fest.

Artikel 52

Mitglieder der Beschwerdekammer

1. Die Amtszeit der Mitglieder der Beschwerdekammer und ihrer Stellvertreter beträgt vier Jahre und kann verlängert werden.

2. Die Mitglieder der Beschwerdekammer sind unabhängig und dürfen keine anderen Aufgaben innerhalb der Agentur wahrnehmen. Bei ihren Entscheidungen sind sie an keinerlei Weisungen gebunden.

3. Die Mitglieder der Beschwerdekammer dürfen während ihrer jeweiligen Amtszeit nur aus schwer wiegenden Gründen von der Kommission nach Stellungnahme des Verwaltungsrats durch einen entsprechenden Beschluss ihres Amtes enthoben oder aus der Liste der qualifizierten Kandidaten gestrichen werden.

Artikel 53

Ausschließung und Ablehnung

1. Die Mitglieder der Beschwerdekammer dürfen nicht an einem Beschwerdeverfahren mitwirken, wenn dieses ihre persönlichen Interessen berührt, sie zuvor als Vertreter eines an diesem Verfahren Beteiligten tätig gewesen sind oder wenn sie an der Entscheidung, die Gegenstand der Beschwerde ist, mitgewirkt haben.

2. Mitglieder der Beschwerdekammer, die der Auffassung sind, dass sie nicht an einem Beschwerdeverfahren aus einem der in Absatz 1 genannten Gründe oder aus einem sonstigen Grund mitwirken sollten, setzen die Beschwerdekammer davon in Kenntnis, die entsprechend über den Ausschluss entscheidet.

Artikel 54

Beschwerdefähige Entscheidungen

1. Beschwerde vor der Beschwerdekammer kann eingelegt werden gegen Entscheidungen der Agentur gemäß den Artikeln 12, 16, 17 und 18.

2. Eine Beschwerde nach Absatz 1 hat keine aufschiebende Wirkung. Die Agentur kann jedoch die Anwendung der angefochtenen Entscheidung aussetzen, wenn die Umstände dies ihrer Auffassung nach zulassen.

Artikel 55

Beschwerdeberechtigte, Frist und Form

1. Jede natürliche oder juristische Person kann gegen die an sie gerichteten Entscheidungen der Agentur gemäß den Artikeln 12, 16, 17 und 18 Beschwerde einlegen.

2. Die Beschwerde ist zusammen mit der Begründung innerhalb von zwei Monaten nach Bekanntgabe der Maßnahme gegenüber der betreffenden Person oder, sofern der Person die Maßnahme nicht bekanntgegeben wurde, innerhalb von zwei Monaten ab dem Zeitpunkt, zu dem sie davon Kenntnis erlangte, schriftlich bei der Agentur einzulegen.

Artikel 56

Beschwerdeprüfung und Entscheidung

1. Bei der Prüfung der Beschwerde geht die Beschwerdekammer zügig vor. Sie fordert die am Beschwerdeverfahren Beteiligten so oft wie erforderlich auf, innerhalb bestimmter Fristen eine Stellungnahme zu ihren Bescheiden oder zu den Schriftsätzen der anderen Beteiligten des Beschwerdeverfahrens einzureichen. Die Beteiligten des Beschwerdeverfahrens haben das Recht, mündliche Erklärungen abzugeben.

2. Die Beschwerdekammer wird entweder im Rahmen der Zuständigkeit der Agentur tätig oder verweist die Angelegenheit an die zuständige Stelle der Agentur zurück. Diese ist an die Entscheidung der Beschwerdekammer gebunden.

Artikel 57

Klage beim Gerichtshof

1. Nichtigkeitsklagen beim Gerichtshof der Europäischen Union gegen Entscheidungen der Agentur gemäß den Artikeln 12, 16, 17 und 18 sind erst zulässig, nachdem der Beschwerdeweg innerhalb der Agentur ausgeschöpft wurde.

2. Die Agentur hat alle erforderlichen Maßnahmen zu ergreifen, um dem Urteil des Gerichtshofs der Europäischen Union nachzukommen.

KAPITEL 10

FINANZBESTIMMUNGEN

Artikel 58

Haushalt

1. Für sämtliche Einnahmen und Ausgaben der Agentur werden in jedem Haushaltsjahr, das mit dem Kalenderjahr identisch ist, Voranschläge vorgelegt und in den Haushaltsplan der Agentur eingetragen. Einnahmen und Ausgaben müssen ausgeglichen sein.

2. Die Einnahmen der Agentur setzen sich zusammen aus:

   (a) einem Beitrag der Union;

(b) etwaigen Beiträgen von Drittländern, die gemäß Artikel 68 an der Arbeit der Agentur beteiligt sind;

(c) den Gebühren, die von Antragstellern und Inhabern von Bescheinigungen und Genehmigungen, die von der Agentur gemäß den Artikeln 12, 16, 17 und 18 erteilt wurden, gezahlt werden;

(d) Entgelten für Veröffentlichungen, Schulungen und sonstige von der Agentur erbrachte Dienstleistungen;

(e) allen freiwilligen Finanzbeiträgen von Mitgliedstaaten, Drittländern oder anderen Einrichtungen, sofern diese Beiträge die Unabhängigkeit und Unparteilichkeit der Agentur nicht beeinträchtigen.

3. Die Ausgaben der Agentur umfassen die Ausgaben für Personal-, Verwaltungs-, Infrastruktur- und Betriebsaufwendungen.

4. Einnahmen und Ausgaben müssen ausgeglichen sein.

5. Auf der Grundlage eines Entwurfs des Exekutivdirektors, der auf der tätigkeitsbezogenen Aufstellung des Haushaltsplans beruht, stellt der Verwaltungsrat jedes Jahr den Voranschlag der Einnahmen und Ausgaben der Agentur für das folgende Haushaltsjahr auf. Dieser Voranschlag umfasst auch einen vorläufigen Stellenplan und wird der Kommission spätestens am 31. Januar durch den Verwaltungsrat zugeleitet.

6. Die Kommission übermittelt den Voranschlag zusammen mit dem Vorentwurf des Gesamthaushaltsplans der Europäischen Union dem Europäischen Parlament und dem Rat (nachstehend „Haushaltsbehörde“).

7. Die Kommission setzt auf der Grundlage des Voranschlags die von ihr für erforderlich erachteten Mittelansätze für den Stellenplan und den Betrag des Zuschusses aus dem Gesamthaushaltsplan in den Entwurf des Gesamthaushaltsplans der Europäischen Union ein, den sie gemäß Artikel 314 AEUV der Haushaltsbehörde gemeinsam mit einer Beschreibung und Begründung etwaiger Abweichungen zwischen dem Voranschlag der Agentur und dem Zuschuss aus dem Gesamthaushaltsplan vorlegt.

8. Die Haushaltsbehörde bewilligt die Mittel für den Zuschuss an die Agentur. Die Haushaltsbehörde genehmigt den Stellenplan der Agentur.

9. Der Verwaltungsrat verabschiedet den Haushaltsplan mit Zweidrittelmehrheit der stimmberechtigten Mitglieder. Der Haushaltsplan der Agentur wird endgültig, wenn der Gesamthaushaltsplan der Europäischen Union endgültig festgestellt ist. Gegebenenfalls wird er entsprechend angepasst.

10. Der Verwaltungsrat unterrichtet die Haushaltsbehörde schnellstmöglich über alle von ihm geplanten Vorhaben, die erhebliche finanzielle Auswirkungen auf die Finanzierung des Haushaltsplans haben könnten, was insbesondere für Vorhaben wie die Anmietung oder den Erwerb von Gebäuden gilt. Er setzt die Kommission von diesen Vorhaben in Kenntnis. Hat ein Teil der Haushaltsbehörde mitgeteilt, dass er

eine Stellungnahme zu dem Vorhaben abgeben will, übermittelt er diese dem Verwaltungsrat innerhalb von sechs Wochen nach Unterrichtung über das Vorhaben.

Artikel 59

Ausführung und Kontrolle des Haushaltsplans

1. Der Exekutivdirektor führt den Haushaltsplan der Agentur aus.

2. Spätestens am 1. März des auf das abgeschlossene Haushaltsjahr folgenden Jahres übermittelt der Rechnungsführer der Agentur dem Rechnungsführer der Kommission die vorläufigen Rechnungen zusammen mit dem Bericht über die Haushaltsführung und das Finanzmanagement für das abgeschlossene Haushaltsjahr. Der Rechnungsführer der Kommission konsolidiert die vorläufigen Rechnungsabschlüsse der Organe und dezentralisierten Einrichtungen gemäß Artikel 147 der Verordnung (EG, Euratom) Nr. 966/2012 (Haushaltsordnung).

3. Spätestens am 31. März des auf das abgeschlossene Haushaltsjahr folgenden Jahres übermittelt der Rechnungsführer der Kommission dem Rechnungshof den vorläufigen Rechnungsabschluss der Agentur zusammen mit dem Bericht über die Haushaltsführung und das Finanzmanagement für das abgeschlossene Haushaltsjahr. Dieser Bericht geht auch dem Europäischen Parlament und dem Rat zu.

   Der Rechnungshof prüft diesen Abschluss gemäß Artikel 287 des Vertrags. Er veröffentlicht jährlich einen Bericht über die Tätigkeiten der Agentur.

4. Nach Eingang der Bemerkungen des Rechnungshofes zum vorläufigen Rechnungsabschluss der Agentur gemäß Artikel 148 der Haushaltsordnung stellt der Exekutivdirektor in eigener Verantwortung den endgültigen Rechnungsabschluss der Agentur auf und legt ihn dem Verwaltungsrat zur Stellungnahme vor.

5. Der Verwaltungsrat gibt eine Stellungnahme zum endgültigen Rechnungsabschluss der Agentur ab.

6. Der Exekutivdirektor leitet den endgültigen Rechnungsabschluss zusammen mit der Stellungnahme des Verwaltungsrats spätestens am 1. Juli des auf das abgeschlossene Haushaltsjahr folgenden Jahres dem Europäischen Parlament, dem Rat, der Kommission und dem Rechnungshof zu.

7. Der endgültige Rechnungsabschluss wird veröffentlicht.

8. Der Exekutivdirektor übermittelt dem Rechnungshof spätestens am 30. September des auf das abgeschlossene Haushaltsjahr folgenden Jahres eine Antwort auf seine Bemerkungen. Diese Antwort wird auch dem Verwaltungsrat übermittelt.

9. Der Exekutivdirektor unterbreitet dem Europäischen Parlament auf dessen Anfrage gemäß Artikel 165 Absatz 3 der Haushaltsordnung alle Informationen, die für die ordnungsgemäße Abwicklung des Entlastungsverfahrens für das betreffende Haushaltsjahr erforderlich sind.

10. Auf Empfehlung des Rates, der mit qualifizierter Mehrheit beschließt, erteilt das Europäische Parlament dem Exekutivdirektor vor dem 30. April des Jahres n+2 Entlastung zur Ausführung des Haushaltsplans für das Jahr n.

Artikel 60

Finanzregelung

Der Verwaltungsrat erlässt nach Konsultation der Kommission die für die Agentur geltende Finanzregelung. Diese darf von der Verordnung (EG, Euratom) Nr. 2343/2002[13] nur abweichen, wenn besondere Merkmale der Funktionsweise der Agentur es erfordern und nachdem die Kommission dem zugestimmt hat.

KAPITEL 11

PERSONAL

Artikel 61

Allgemeine Bestimmungen

1. Für das Personal der Agentur gelten das Statut der Beamten der Europäischen Union, die Beschäftigungsbedingungen für die sonstigen Bediensteten der Europäischen Union und die im gegenseitigen Einvernehmen der Organe der Europäischen Union erlassenen Regelungen zur Durchführung dieser Bestimmungen.

2. Im Interesse des Dienstes stellt die Agentur ein:

   (a) Personal, das für einen unbefristeten Vertrag in Frage kommt, und

   (b) Personal, das nicht für einen unbefristeten Vertrag in Frage kommt.

   Entsprechende Durchführungsbestimmungen zu diesem Absatz werden gemäß dem Verfahren des Artikels 110 des Statuts der Beamten erlassen.

3. Die Agentur ergreift geeignete Verwaltungsmaßnahmen zur Organisation seiner Dienste, um etwaige Interessenkonflikte zu vermeiden.

[13] Verordnung (EG, Euratom) Nr. 2343/2002 der Kommission vom 23. Dezember 2002 betreffend die Rahmenfinanzregelung für Einrichtungen gemäß Artikel 185 der Verordnung (EG, Euratom) Nr. 1605/2002 des Rates über die Haushaltsordnung für den Gesamthaushaltsplan der Europäischen Gemeinschaften (ABl. L 357 vom 31.12.2002, S. 72).

Artikel 62

Exekutivdirektor

1. Der Exekutivdirektor wird als Zeitbediensteter der Agentur gemäß Artikel 2 Buchstabe a der Beschäftigungsbedingungen für die sonstigen Bediensteten eingestellt.

2. Der Exekutivdirektor wird vom Verwaltungsrat aus einer Liste von Kandidaten, die die Kommission im Anschluss an ein offenes und transparentes Auswahlverfahren vorgeschlagen hat, ernannt.

   Für den Abschluss des Vertrags des Exekutivdirektors wird die Agentur durch den Vorsitzenden des Verwaltungsrats vertreten.

   Vor der Ernennung kann der vom Verwaltungsrat ausgewählte Kandidat aufgefordert werden, sich vor dem zuständigen Ausschuss des Europäischen Parlaments zu äußern und Fragen der Ausschussmitglieder zu beantworten.

3. Die Amtszeit des Exekutivdirektors beträgt fünf Jahre. Vor Ende dieses Zeitraums nimmt die Kommission eine Bewertung vor, bei der die Leistung des Exekutivdirektors und die künftigen Aufgaben und Herausforderungen der Agentur berücksichtigt werden.

4. Der Verwaltungsrat kann auf Vorschlag der Kommission unter Berücksichtigung der Bewertung nach Absatz 3 die Amtszeit des Exekutivdirektors einmal um höchstens fünf Jahre verlängern.

5. Der Verwaltungsrat unterrichtet das Europäische Parlament über seine Absicht, die Amtszeit des Exekutivdirektors zu verlängern. Innerhalb eines Monats vor der Verlängerung der Amtszeit kann der Exekutivdirektor aufgefordert werden, sich vor dem zuständigen Ausschuss des Europäischen Parlaments zu äußern und Fragen der Ausschussmitglieder zu beantworten.

6. Ein Exekutivdirektor, dessen Amtszeit verlängert wurde, darf am Ende des Gesamtzeitraums nicht an einem anderen Auswahlverfahren für dieselbe Stelle teilnehmen.

7. Der Exekutivdirektor kann seines Amtes nur aufgrund eines Beschlusses des Verwaltungsrats auf Vorschlag der Kommission enthoben werden.

Artikel 63

Abgeordnete nationale Sachverständige und andere Bedienstete

Die Agentur kann auch auf abgeordnete nationale Sachverständige oder andere Bedienstete zurückgreifen, die nicht im Rahmen des Statuts der Beamten und der Beschäftigungsbedingungen für die sonstigen Bediensteten von der Agentur selbst beschäftigt werden.

Der Verwaltungsrat beschließt eine Regelung für zur Agentur abgeordnete nationale Sachverständige.

KAPITEL 12

ALLGEMEINE BESTIMMUNGEN

Artikel 64

Vorrechte und Immunitäten

Das Protokoll über die Vorrechte und Befreiungen der Europäischen Union findet auf die Agentur und ihr Personal Anwendung.

Artikel 65

Sitzabkommen und Arbeitsvoraussetzungen

1. Die notwendigen Bestimmungen über die Unterbringung der Agentur in dem Mitgliedstaat, in dem sie ihren Sitz haben soll, und über die Einrichtungen, die von diesem Mitgliedstaat zur Verfügung zu stellen sind, sowie die speziellen Vorschriften, die im Sitzmitgliedstaat der Agentur für den Exekutivdirektor, die Mitglieder des Verwaltungsrats, das Personal der Agentur und dessen Familienangehörige gelten, werden in einem Sitzabkommen festgelegt, das nach Billigung durch den Verwaltungsrat zwischen der Agentur und dem Sitzmitgliedstaat spätestens 2015 geschlossen wird.

2. Der Sitzmitgliedstaat gewährleistet die bestmöglichen Voraussetzungen für das reibungslose Funktionieren der Agentur, einschließlich eines mehrsprachigen und europäisch ausgerichteten schulischen Angebots und geeigneter Verkehrsverbindungen.

Artikel 66

Haftung

1. Die vertragliche Haftung der Agentur bestimmt sich nach dem Recht, das auf den betreffenden Vertrag anzuwenden ist.

2. Für Entscheidungen aufgrund einer Schiedsklausel in einem von der Agentur geschlossenen Vertrag ist der Gerichtshof der Europäischen Union zuständig.

3. Im Bereich der außervertraglichen Haftung ersetzt die Agentur den durch ihre Dienststellen oder Bediensteten in Ausübung ihrer Amtstätigkeit verursachten Schaden nach den allgemeinen Rechtsgrundsätzen, die den Rechtsordnungen der Mitgliedstaaten gemeinsam sind.

4. Für Streitsachen über den Schadensersatz nach Absatz 3 ist der Gerichtshof der Europäischen Union zuständig.

Artikel 67

Sprachenregelung

1. Für die Agentur gelten die Bestimmungen der Verordnung Nr. 1 vom 15. April 1958 zur Regelung der Sprachenfrage für die Europäische Wirtschaftsgemeinschaft[14].

2. Die für die Arbeit der Behörde erforderlichen Übersetzungsdienste werden vom Übersetzungszentrum für die Einrichtungen der Europäischen Union erbracht.

Artikel 68

Beteiligung von Drittländer an der Arbeit der Agentur

1. Unbeschadet des Artikels 40 steht die Agentur der Beteiligung von Drittländern offen, insbesondere der unter die europäische Nachbarschaftspolitik und die europäische Erweiterungspolitik fallenden Länder sowie der EFTA-Länder, die mit der Europäischen Union Übereinkünfte geschlossen haben, nach denen diese Länder das Unionsrecht oder gleichwertige nationale Maßnahmen auf dem von dieser Verordnung erfassten Gebiet angenommen haben und anwenden.

2. Im Einklang mit den einschlägigen Bestimmungen der in Absatz 1 genannten Übereinkünfte werden Vereinbarungen zwischen der Agentur und den Drittländern getroffen, um die Mitwirkung dieser Länder, insbesondere Art und Umfang der Mitwirkung, an den Arbeiten der Agentur im Einzelnen zu regeln. Diese Vereinbarungen enthalten insbesondere Bestimmungen zu Finanzbeiträgen und Personalfragen. Sie können eine Vertretung ohne Stimmrecht im Verwaltungsrat vorsehen.

   Die Agentur unterzeichnet die Vereinbarungen nach Zustimmung der Kommission und nach Anhörung des Verwaltungsrats.

Artikel 69

Zusammenarbeit mit nationalen Behörden und Einrichtungen

1. Die Agentur kann in Bezug auf die Anwendung der Artikel 12, 16, 17 und 18 Vereinbarungen mit den betreffenden nationalen Behörden, insbesondere den nationalen Sicherheitsbehörden, und anderen zuständigen Stellen schließen.

2. Die Vereinbarungen können auch die Beauftragung nationaler Behörden mit der Durchführung von Aufgaben der Agentur umfassen, wie der Prüfung und Ausarbeitung von Unterlagen, der Überprüfung der technischen Kompatibilität, der Durchführung von Besuchen und der Erstellung technischer Studien.

[14] ABl. 17 vom 6.10.1958, S. 385.

3. Die Agentur stellt sicher, dass die Vereinbarungen zumindest eine spezifische Beschreibung der Aufgaben und der Bedingungen für zu erbringende Leistungen, die Fristen für deren Erbringung und Höhe und Zeitplan von Zahlungen enthalten.

4. Die Vereinbarungen gemäß den Absätzen 1 bis 3 gelten unbeschadet der allgemeinen Verantwortlichkeit der Agentur für die Wahrnehmung ihrer Aufgaben gemäß den Artikeln 12, 16, 17 und 18.

Artikel 70

Transparenz

Die Verordnung (EG) Nr. 1049/2001 des Europäischen Parlaments und des Rates[15] findet Anwendung auf die Dokumente der Agentur.

Der Verwaltungsrat legt die praktischen Einzelheiten der Anwendung der Verordnung (EG) Nr. 1049/2001 bis zum […] fest.

Gegen Entscheidungen der Agentur gemäß Artikel 8 der Verordnung (EG) Nr. 1049/2001 kann nach Maßgabe von Artikel 228 bzw. 263 AEUV Beschwerde beim Bürgerbeauftragten eingelegt oder Klage beim Gerichtshof der Europäischen Union erhoben werden.

Die Verarbeitung personenbezogener Daten durch die Agentur unterliegt der Verordnung (EG) Nr. 45/2001.

Artikel 71

Sicherheitsvorschriften für den Schutz von Verschlusssachen

Die Agentur wendet die Sicherheitsgrundsätze gemäß den Sicherheitsvorschriften der Kommission für den Schutz von EU-Verschlusssachen und vertraulichen Informationen an, die im Anhang zum Beschluss der Kommission 2001/844/EG, EGKS, Euratom vom 29. November 2001 zur Änderung ihrer Geschäftsordnung festgelegt sind. Dies betrifft unter anderem die Bestimmungen für den Austausch, die Verarbeitung und die Speicherung solcher Informationen.

Artikel 72

Betrugsbekämpfung

1. Zur Erleichterung der Bekämpfung von Betrug, Korruption und sonstigen rechtswidrigen Handlungen nach der Verordnung (EG) Nr. 1073/1999 tritt die Agentur innerhalb von sechs Monaten ab dem Tag des Inkrafttretens dieser Verordnung der Interinstitutionellen Vereinbarung vom 25. Mai 1999 über interne Untersuchungen des Europäischen Amtes für Betrugsbekämpfung (OLAF) bei und verabschiedet die entsprechenden Bestimmungen nach dem Muster in der Anlage zu der Vereinbarung, die für sämtliche Mitarbeiter der Agentur gelten.

[15] ABl. L 145 vom 31.5.2001, S. 43.

2. Der Europäische Rechnungshof ist befugt, bei allen Empfängern, Auftragnehmern und Unterauftragnehmern, die Unionsgelder von der Agentur erhalten haben, Rechnungsprüfungen anhand von Unterlagen und vor Ort durchzuführen.

3. OLAF kann gemäß den Bestimmungen und Verfahren der Verordnung (EG) Nr. 1073/1999 des Europäischen Parlaments und des Rates[16] und der Verordnung (EURATOM, EG) Nr. 2185/96 des Rates[17] Ermittlungen, einschließlich Kontrollen und Überprüfungen vor Ort, durchführen, um festzustellen, ob im Zusammenhang mit von der Agentur finanzierten Finanzzuwendungen oder Verträgen ein Betrugs- oder Korruptionsdelikt oder eine sonstige rechtswidrige Handlung zum Nachteil der finanziellen Interessen der Union vorliegt.

4. Unbeschadet der Absätze 1 bis 3 enthalten Kooperationsvereinbarungen mit Drittländern und internationalen Organisationen, Verträge, Finanzhilfevereinbarungen und Finanzhilfeentscheidungen der Agentur Bestimmungen, die den Europäischen Rechnungshof und OLAF ausdrücklich ermächtigen, solche Auditprüfungen und Untersuchungen im Rahmen ihrer jeweiligen Zuständigkeiten durchzuführen.

KAPITEL 13

SCHLUSSBESTIMMUNGEN

Artikel 73

Delegierte Rechtsakte bezüglich der Artikel 12, 16, 17 und 18

1. Der Kommission wird die Befugnis übertragen, delegierte Rechtsakte nach Artikel 74 bezüglich Gebühren und Entgelten in Anwendung der Artikel 12, 16, 17 und 18 zu erlassen.

2. Die in Absatz 1 genannten Maßnahmen legen insbesondere fest, in welchen Fällen Gebühren und Entgelte nach den Artikeln 12, 16, 17 und 18 zu entrichten sind, die Höhe der Gebühren und Entgelte sowie die Art der Entrichtung.

3. Gebühren und Entgelte werden erhoben für

   (a) die Ausstellung und Erneuerung von Genehmigungen für die Inbetriebnahme streckenseitiger Teilsysteme für die Zugsteuerung, Zugsicherung und Signalgebung, Genehmigungen für das Inverkehrbringen von Fahrzeugen und Fahrzeugtypen, einschließlich der möglichen Angabe der Kompatibilität mit den Netzen oder Strecken;

   (b) die Ausstellung und Erneuerung von Sicherheitsbescheinigungen;

[16] ABl. L 136 vom 31.5.1999, S. 1.
[17] ABl. L 292 vom 15.11.1996, S. 2.

(c) die Erbringung von Dienstleistungen; dabei sind die tatsächlichen Kosten der Erbringung im Einzelfall zugrunde zu legen;

(d) die Bearbeitung von Beschwerden.

Alle Gebühren und Entgelte werden in Euro ausgedrückt und sind in Euro zahlbar.

4. Die Höhe der Gebühren und Entgelte ist so zu bemessen, dass die Einnahmen hieraus die vollen Kosten der erbrachten Leistungen decken. Alle Ausgaben der Agentur für die Mitarbeiter, die an den in Absatz 3 genannten Tätigkeiten beteiligt sind, einschließlich der anteiligen Beiträge des Arbeitgebers zur Altersvorsorge, werden insbesondere bei diesen Kosten berücksichtigt. Sollte sich wiederholt ein erhebliches Ungleichgewicht aufgrund der Erbringung der durch Gebühren und Entgelte abgedeckten Dienstleistungen ergeben, ist eine Überprüfung der Höhe der Gebühren und Entgelte zwingend vorzunehmen.

Artikel 74

Ausübung der Befugnisübertragung

1. Der Kommission wird die Befugnis zum Erlass delegierter Rechtsakte zu den in diesem Artikel festgelegten Bedingungen übertragen.

2. Die Befugnisübertragung an die Kommission nach Artikel 73 ist unbefristet und gilt ab dem Datum des Inkrafttretens dieser Verordnung.

3. Die Befugnisübertragung gemäß Artikel 73 kann vom Europäischen Parlament oder vom Rat jederzeit widerrufen werden. Der Beschluss über den Widerruf beendet die Übertragung der in diesem Beschluss angegebenen Befugnis. Er wird am Tag nach seiner Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* oder zu einem im Beschluss über den Widerruf angegebenen späteren Zeitpunkt wirksam. Die Gültigkeit von delegierten Rechtsakten, die bereits in Kraft sind, wird davon nicht berührt.

4. Sobald die Kommission einen delegierten Rechtsakt erlässt, übermittelt sie ihn gleichzeitig dem Europäischen Parlament und dem Rat.

5. Ein gemäß Artikel 73 erlassener delegierter Rechtsakt tritt nur in Kraft, wenn innerhalb von [zwei Monaten] ab dem Datum seiner Übermittlung weder das Europäische Parlament noch der Rat Einwände gegen den delegierten Rechtsakt erhoben haben oder wenn sowohl das Europäische Parlament als auch der Rat der Kommission vor Ablauf dieser Frist mitteilen, dass sie keine Einwände haben. Auf Veranlassung des Europäischen Parlaments oder des Rates wird diese Frist um [zwei Monate] verlängert.

Artikel 75

Ausschussverfahren

Die Kommission wird von dem durch Artikel 21 der Richtlinie 96/48/EG eingesetzten Ausschuss unterstützt. Dieser Ausschuss ist ein Ausschuss im Sinne der Verordnung (EU) Nr. 182/2011.

Wird auf diesen Artikel Bezug genommen, so gilt Artikel 4 der Verordnung (EU) Nr. 182/2011.

Artikel 76

Bewertung und Überarbeitung

1. Spätestens fünf Jahre nach Inkrafttreten dieser Verordnung und danach alle fünf Jahre legt die Kommission eine Bewertung insbesondere der Wirkung, Wirksamkeit und Effizienz der Agentur und ihrer Arbeitsmethoden vor. Die Bewertung betrifft insbesondere eine eventuell notwendige Änderung des Mandats der Agentur und der finanziellen Auswirkungen einer solchen Änderung.

2. Die Kommission übermittelt den Bewertungsbericht zusammen mit ihren Schlussfolgerungen zu dem Bericht dem Europäischen Parlament, dem Rat und dem Verwaltungsrat. Die Ergebnisse der Bewertung werden veröffentlicht.

3. Anlässlich jeder zweiten Bewertung wird im Hinblick auf die Ziele, das Mandat und die Aufgaben der Agentur auch eine Bewertung der von der Agentur erzielten Ergebnisse vorgenommen.

Artikel 77

Übergangsbestimmungen

1. Die Agentur ist in Bezug auf das Eigentum und alle Übereinkünfte, rechtlichen Verpflichtungen, Beschäftigungsverträge, finanziellen Verpflichtungen und Verbindlichkeiten Rechtsnachfolger der durch die Verordnung (EG) Nr. 881/2004 errichteten Europäischen Eisenbahnagentur und ersetzt diese.

2. Abweichend von Artikel 43 bleiben die Mitglieder des Verwaltungsrats, die nach der Verordnung (EG) Nr. 881/2004 vor dem Zeitpunkt des Inkrafttretens dieser Verordnung ernannt wurden, bis zum Ende ihrer Amtszeit als Mitglieder des Verwaltungsrats im Amt.

   Abweichend von Artikel 49 bleibt der nach der Verordnung (EG) Nr. 881/2004 ernannte Exekutivdirektor bis zum Ablauf seiner Amtszeit im Amt.

3. Abweichend von Artikel 61 werden sämtliche Beschäftigungsverträge, die am Tag des Inkrafttretens dieser Verordnung in Kraft sind, bis zum Vertragsende fortgeführt.

Artikel 78

Aufhebung

Die Verordnung (EG) Nr. 881/2004 wird aufgehoben.

Artikel 79

Inkrafttreten

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

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

Geschehen zu Brüssel am […]

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

ANHANG

FINANZBOGEN ZUM RECHTSAKT

1. RAHMEN DES VORSCHLAGS/DER INITIATIVE

1.1. Bezeichnung des Vorschlags/der Initiative

Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über die Eisenbahnagentur der Europäischen Union und zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 881/2004

1.2. Politikbereiche in der ABM/ABB-Struktur[18]

06: Mobilität und Verkehr

0602: Binnen-, Luft- und Seeverkehrspolitik

060208: Europäische Eisenbahnagentur

06020801: Europäische Eisenbahnagentur — Beitrag zu den Titeln 1 und 2

06020802: Europäische Eisenbahnagentur — Beitrag zu Titel 3

1.3. Art des Vorschlags/der Initiative

☐ Der Vorschlag/die Initiative betrifft eine **neue Maßnahme**.

☐ Der Vorschlag/die Initiative betrifft **eine neue Maßnahme im Anschluss an ein Pilotprojekt/eine vorbereitende Maßnahme**[19].

☒ Der Vorschlag/die Initiative betrifft **die Verlängerung einer bestehenden Maßnahme**.

☐ Der Vorschlag/die Initiative betrifft **eine neu ausgerichtete Maßnahme**.

1.4. Ziele

1.4.1. Mit dem Vorschlag/der Initiative verfolgte(s) mehrjährige(s) strategische(s) Ziel(e) der Kommission

Ziele/EU-Mehrwert entsprechend der Strategie Europa 2020:

Die Agentur trägt zum sicheren und nachhaltigen Eisenbahnverkehr zugunsten der EU-Wirtschaft und der EU-Bürger bei. Dies steht uneingeschränkt im Einklang mit den drei Prioritäten von Europa 2020:

[18] ABM: maßnahmenbezogenes Management – ABB: Activity-Based Budgeting: tätigkeitsbezogene Aufstellung des Haushaltsplans.

[19] Im Sinne des Artikels 49 Absatz 6 Buchstabe a oder b der Haushaltsordnung.

– Intelligentes Wachstum: Entwicklung einer auf Wissen und Innovation gestützten Wirtschaft. Die Agentur trägt zur Entwicklung der höchstmöglichen technischen Standards für Eisenbahnfahrzeuge und Eisenbahninfrastruktur bei und fördert dadurch Wissen und Innovation.

– Nachhaltiges Wachstum: Förderung einer ressourcenschonenden, umweltfreundlicheren und wettbewerbsfähigeren Wirtschaft. Die Agentur leistet einen Beitrag dazu, den EU-Verkehrssektor nachhaltiger und umweltfreundlicher zu machen und die Gesamtemissionen und den Energieverbrauch zu begrenzen. Der Eisenbahnverkehr wird zu den „20-20-20"—Klimaschutz-/Energiezielen und zur Leitinitiative „Ressourcenschonendes Europa" beitragen. Die Agentur wird ihrer Rolle bei der Umsetzung dieser Strategie durch die Branche gerecht werden.

– Integratives Wachstum: Förderung einer Wirtschaft mit hoher Beschäftigung und ausgeprägtem sozialen und territorialen Zusammenhalt. Für periphere Regionen und deren Zusammenhang mit dem Kern stellt der Eisenbahnverkehr ein wesentliches Element zur Gewährleistung des territorialen Zusammenhalts dar. Er bietet erschwingliche und nachhaltige Verkehrsverbindungen für große Teile der Bevölkerung, was zu einer Erhöhung der sozialen Mobilität und zu gesteigerten Beschäftigungsmöglichkeiten beiträgt und die Kluft zwischen ärmeren und reicheren Regionen und Ländern in der EU verringern hilft.

1.4.2. Einzelziele und ABM/ABB-Tätigkeiten

Haushaltsbereich: 06 02

ABM/ABB-Tätigkeit: 060208 Europäische Eisenbahnagentur:

– Haushaltsposten 06 02 08 01 – Europäische Eisenbahnagentur – Haushaltszuschüsse im Rahmen der Titel I und II (Verwaltungsausgaben)

– Haushaltsposten 06 02 08 02 – Europäische Eisenbahnagentur – Haushaltszuschüsse im Rahmen des Titels III (operationelle Ausgaben)

Einzelziele:

Einzelziel 1: Steigerung der Effizienz der Bescheinigungs- und Genehmigungsverfahren für die Sicherheit im Eisenbahnverkehr durch Ausstellung in der gesamten EU gültiger Sicherheitsbescheinigungen, Genehmigungen für das Inverkehrbringen von Fahrzeugen und Genehmigungen für die Inbetriebnahme streckenseitiger Teilsysteme für die Zugsteuerung, Zugsicherung und Signalgebung sowie Gewährleistung der Nichtdiskriminierung.

Einzelziel 2: Erhöhung der Kohärenz des EU-Rechtsrahmens für die Eisenbahn durch Überwachung der nationalen Eisenbahnbehörden und Verringerung der Zahl nationaler Vorschriften für die Eisenbahn.

Einzelziel 3: Verbesserung der Umsetzung und Anwendung der EU-Rechtsvorschriften für die Eisenbahn durch verstärkte Unterstützung der Kommission, der Mitgliedstaaten und der Beteiligten.

Einzelziel 4: Unterstützung der Kommission bei der Erarbeitung und Aktualisierung der sekundären Rechtsvorschriften für Interoperabilität und Sicherheit im Eisenbahnverkehr, einschließlich der Entwicklung eines gemeinsamen Konzepts für die Sicherheit.

Einzelziel 5: Gewährleistung einer kohärenten Entwicklung des ERTMS in der EU und Förderung des ERTMS außerhalb der EU.

Einzelziel 6: Gewährleistung einer ordnungsgemäßen Zertifizierung von Triebfahrzeugführern und andere damit zusammenhängende Aufgaben gemäß der Richtlinie 2007/59/EG.

Einzelziel 7: Pflege und Aktualisierung öffentlicher Register und Datenbanken zur Sicherheit und Interoperabilität im Eisenbahnverkehr.

1.4.3. Erwartete(s) Ergebnis(se) und Auswirkung(en)

Bitte geben Sie an, wie sich der Vorschlag/die Initiative auf die Begünstigten/Zielgruppe auswirken dürfte.

Auf die Einzelziele bezogene Ergebnisse:

Ergebnis des Einzelziels 1: Geringere Kosten für Antragsteller und schnellere Erteilung von Sicherheitsbescheinigungen und Genehmigungen für das Inverkehrbringen von Fahrzeugen und von Genehmigungen für die Inbetriebnahme streckenseitiger Teilsysteme für die Zugsteuerung, Zugsicherung und Signalgebung; gleiche Bedingungen für alle Antragsteller in der EU; Gewährleistung der Nichtdiskriminierung von Wirtschaftsbeteiligten.

Ergebnis des Einzelziels 2: Harmonisierung der Anwendung der EU-Rechtsvorschriften und der Praktiken der nationalen Behörden im Eisenbahnsektor; größere Klarheit und Transparenz der rechtlichen Anforderungen und Betriebsbedingungen in der EU durch Verringerung unnötiger Vorschriften, was die Möglichkeiten einer Diskriminierung von Wirtschaftsbeteiligten begrenzt.

Ergebnis des Einzelziels 3: Besseres Verständnis der Rechtsvorschriften des Eisenbahnsektors auf Seiten der Mitgliedstaaten und der Beteiligten, was zu einem reibungsloseren Funktionieren des einheitlichen europäischen Eisenbahnraums führt; effektiveres und effizienteres Arbeiten verschiedener Kommissionsdienststellen.

Ergebnis des Einzelziels 4: Der einheitliche europäische Eisenbahnraum wird interoperabler bei einem hohen Maß an Sicherheit, mit Vorteilen für Eisenbahnunternehmen, Kunden und Fahrgäste.

Ergebnis des Einzelziels 5: Das ERTMS wird in der EU kohärent umgesetzt und die ERTMS-Ausrüstung entspricht den geltenden Spezifikationen; die ERTMS-Standards werden außerhalb der EU gefördert.

Ergebnis des Einzelziels 6: Triebfahrzeugführern werden auf kohärente Weise in der EU behandelt.

Ergebnis des Einzelziels 7: Transparenz für die Beteiligten des Eisenbahnsektors, die Mitgliedstaaten und die Allgemeinheit in Bezug auf wichtige Daten zur Interoperabilität und Sicherheit im Eisenbahnverkehr.

1.4.4. Leistungs- und Erfolgsindikatoren

Bitte geben Sie an, anhand welcher Indikatoren sich die Realisierung des Vorschlags/der Initiative verfolgen lässt.

Indikatoren des Einzelziels 1:

– Zahl der erteilten Sicherheitsbescheinigungen;

– Zahl der erteilten Genehmigungen für das Inverkehrbringen von Fahrzeugen;

– Zahl der erteilten Genehmigungen für die Inbetriebnahme streckenseitiger Teilsysteme für Zugsteuerung, Zugsicherung und Signalgebung.

Indikatoren des Einzelziels 2:

– Zahl der erstellten Prüfberichte nationaler Behörden;

– Zahl der aufgehobenen nationalen Vorschriften;

– Zahl der als gegenseitig anerkannt erklärten nationalen Vorschriften;

– andere Ergebnisse in Bezug auf Kontrolle und Überwachung.

Indikatoren des Einzelziels 3:

– Zahl der Berichte zur Bewertung der Umsetzung der Rechtsvorschriften für den Eisenbahnsektor;

– Zahl der bewerteten Eisenbahnprojekte;

– Zahl der durchgeführten Informations- und Schulungsveranstaltungen (Workshops, Konferenzen);

– Zahl der herausgegebenen Auslegungsdokumente;

– Zahl der durchgeführten Besuche zur Unterstützung;

– andere Ergebnisse im Zusammenhang mit einer gesteigerten Unterstützung.

Indikatoren des Einzelziels 4:

– Zahl der Empfehlungen für neue technische Spezifikationen für die Interoperabilität (TSI), die der Kommission übermittelt wurden;

– Zahl der Empfehlungen für die Überarbeitung technischer Spezifikationen für die Interoperabilität (TSI), die der Kommission übermittelt wurden;

– Zahl der Empfehlungen für neue gemeinsame Sicherheitsmethoden (CSM), die der Kommission übermittelt wurden;

– Zahl der Empfehlungen für die Überarbeitung neuer gemeinsamer Sicherheitsmethoden (CSM), die der Kommission übermittelt wurden;

– Zahl der Stellungnahmen an die Kommission, die Mitgliedstaaten und andere Beteiligte;

– Zahl der herausgegebenen Folgenabschätzungen und Kosten-Nutzen-Analysen;

– andere Ergebnisse in Bezug auf die Erhöhung der Interoperabilität und Sicherheit.

Indikatoren des Einzelziels 5:

– Zahl der herausgegebenen Empfehlungen im Zusammenhang mit Änderungen und neuen Versionen des ERTMS;

– Zahl der Berichte an die Kommission zur Bewertung der Durchführung der Konformitätsbewertung und des EG-Prüfverfahrens von ERTMS-Ausrüstung;

– Zahl der Empfehlungen an die Kommission bezüglich technischer Unvereinbarkeiten von ERTMS-Projekten;

– andere Ergebnisse im Zusammenhang mit der Gewährleistung der kohärenten Entwicklung und Einführung des ERTMS.

Indikatoren des Einzelziels 6:

– Zahl der zertifizierten Triebfahrzeugführer im Einklang mit der Richtlinie über Triebfahrzeugführer;

– andere Ergebnissen in Bezug auf die Harmonisierung der Bedingungen für Triebfahrzeugführer.

Indikatoren des Einzelziels 7:

– Zahl der eingerichteten und verwalteten öffentlichen Datenbanken und Register;

– andere Ergebnisse bezüglich der Transparenz eisenbahnbezogener Daten.

1.5. Begründung des Vorschlags/der Initiative

1.5.1. Kurz- oder langfristig zu deckender Bedarf

Es soll der ERA ermöglicht werden, neue Tätigkeiten zu übernehmen und bestehende Aufgaben weiterhin in ausreichendem Maße wahrzunehmen, die erforderlich sind, um einen vollständig interoperablen und sicheren Eisenbahnverkehrsbinnenmarkt (den einheitlichen europäischen Eisenbahnraum) zu erreichen.

1.5.2. Mehrwert durch die Intervention der EU

Das derzeitige EU-Engagement (Aufgaben der Europäischen Eisenbahnagentur) ist in der ERA-Gründungsverordnung 881/2004 festgelegt. Darüber hinaus wurden der Agentur durch die Richtlinien 2004/49/EG, 2008/57/EG und 2007/59/EG unmittelbar und mittelbar weitere Aufgaben zugewiesen. In ähnlicher Weise haben sich zahlreiche sekundärrechtliche Vorschriften, die von der Kommission gemäß den oben genannten Richtlinien erlassen wurden, insbesondere die TSI, CSM und CST, auf die Aktivitäten und die Arbeit der ERA ausgewirkt. Die vorgeschlagene Verordnung bezweckt, alle bestehenden Aufgaben der Agentur in einem Rechtsakt zusammenzufassen und die Rolle der ERA in Bereichen zu erweitern, in denen dies gerechtfertigt ist.

Im Einklang mit dem Weißbuch Verkehr aus dem Jahr 2011 („Fahrplan zu einem einheitlichen europäischen Verkehrsraum – Hin zu einem wettbewerbsorientierten und ressourcenschonenden Verkehrssystem“) und den Ergebnissen der

Folgenabschätzung zu dieser Initiative wird dieser Vorschlag einen weiteren EU-Mehrwert schaffen, indem bestehende technische und administrative Hindernisse im Eisenbahnsektor beseitigt werden, vor allem durch:

– effizientere (billigere und schnellere) und unparteiische Erteilung von Fahrzeuggenehmigungen und Sicherheitsbescheinigungen für Eisenbahn-unternehmen durch Verlagerung auf die EU-Ebene;

– Verbesserung der Kohärenz und Anwendung des EU-Besitzstands im Bereich des Eisenbahnverkehrs, indem die Agentur zur Überwachung der Funktionsweise nationaler Behörden in den Bereichen Interoperabilität und Sicherheit befugt wird;

– Ermöglichung schnellerer Fortschritte auf dem Weg zu wirklich gemeinsamen EU-Standards im Eisenbahnverkehr durch Intensivierung der ERA-Maßnahmen zur Verringerung nationaler Vorschriften;

– bessere Verwendung der EU-Mittel für die Eisenbahnen (TEN, Kohäsionsfonds, Strukturfonds, Forschungsprogramme usw.).

Das Engagement der EU mittels der ERA führt zu einem hohen Mehrwert aufgrund:

– Nutzung einer speziellen Struktur und Einsatz qualifizierten Personals, das zum Teil bereits verfügbar ist;

– positiven Erfahrungen mit bewährten Methoden (beispielsweise Rückgriff auf das bereits bestehende und funktionierende Netz nationaler Sicherheitsbehörden);

– Objektivität und Unparteilichkeit der Agentur, die von den Beteiligten sehr positiv aufgenommen wird.

1.5.3. Erkenntnisse aus ähnlichen Maßnahmen

Die Bewertung der ERA-Verordnung und der Funktionsweise der Agentur (2009-2010) und die allgemeine Bewertung der EU-Agenturen 2009 haben beide den Zusatznutzen der Agentur aufgezeigt.

Diese Initiative hat das Ziel, durch Überarbeitung der ERA-Verordnung die Empfehlungen aus der ERA-Bewertung sowie des Rechnungshofs und des internen Auditdienstes als auch die Empfehlungen der Gemeinsame Erklärung der Kommission, des Europäischen Parlaments und des Rates zu den dezentralisierten Agenturen umzusetzen, insbesondere hinsichtlich der internen Struktur, Governance und Arbeitsweise.

1.5.4. Kohärenz mit anderen Instrumenten sowie mögliche Synergieeffekte

Der Vorschlag steht im Einklang mit dem Verkehrsweißbuch 2011, insbesondere mit den Initiativen 1 und 19:

– „Schaffung einer einheitlichen Genehmigung von Fahrzeugtypen und einer einheitlichen Sicherheitsbescheinigung für Eisenbahnunternehmen durch Stärkung der Rolle der Europäischen Eisenbahnagentur (ERA)."

– „Stärkung der Rolle der ERA im Bereich der Eisenbahnsicherheit, insbesondere bei der Überwachung der von den nationalen Sicherheitsbehörden getroffenen Sicherheitsmaßnahmen und deren allmählicher Angleichung."

Der Vorschlag entspricht der Politik und den Rechtsvorschriften der EU im Bereich der Interoperabilität und Sicherheit im Eisenbahnverkehr, insbesondere den Richtlinien 2004/49/EG (Eisenbahnsicherheit) und 2008/57 (Interoperabilität), die im Rahmen dieser Initiative ebenfalls geändert werden. Alle drei geänderte Rechtsakte sind miteinander verknüpft und bezwecken die Beseitigung der verbleibenden administrativen und technischen Hindernisse, insbesondere durch Schaffung eines gemeinsamen Konzepts für die Vorschriften zur Sicherheit und Interoperabilität, um die Größenvorteile für die Eisenbahnunternehmen in der EU zu erhöhen, die Verwaltungskosten zu senken und Verwaltungsverfahren zu beschleunigen sowie verschleierte Diskriminierung zu vermeiden.

Darüber hinaus ist diese Initiative Teil eines breiter angelegten vierten Eisenbahnpakets, das über das oben beschriebene Ziel hinaus darauf abzielen wird, den Markt für inländische Schienenpersonenverkehrsdienste zu öffnen und die Governance der Infrastrukturverwaltung zu optimieren. Synergien sind insbesondere im Hinblick auf die Verringerung der Diskriminierung bezüglich des Zugangs zur Infrastruktur zu erwarten, so dass die Markteintrittsschranken für neue Marktteilnehmer gesenkt werden.

Ferner gibt es bedeutende Synergien zwischen den geänderten Aufgaben der ERA und der TEN-V-Exekutivagentur hinsichtlich der Evaluierung von Eisenbahnprojekten und hinsichtlich einer höheren Wirtschaftlichkeit und Effizienz von mit EU-Mitteln finanzierten Projekten.

Die Initiative steht darüber hinaus im Einklang mit den damit umgesetzten Empfehlungen des Rechnungshofs, des internen Auditdienstes und der Gemeinsamen Erklärung der Kommission, des Europäischen Parlaments und des Rates zu den dezentralen Agenturen sowie mit der Bewertung der ERA.

Letztlich soll mit dieser Initiative in die ERA-Verordnung eine Reihe von Aufgaben und Tätigkeiten aufgenommen werden, die der Agentur durch andere Rechtsakte zugewiesen wurden, insbesondere durch die Richtlinie 2007/59/EG und durch die Entscheidungen der Kommission zu technischen Spezifikationen für die Interoperabilität (TSI) und gemeinsamen Sicherheitsmethoden (CSM).

1.6. Dauer und finanzielle Auswirkungen

☒ Vorschlag/Initiative mit **unbefristeter Geltungsdauer**

– Umsetzung mit einer Anlaufphase von 2015 bis 2020,

– anschließend reguläre Umsetzung.

1.7. Vorgeschlagene Methode(n) der Mittelverwaltung[20]

☐ **Direkte zentrale Verwaltung** durch die Kommission

☒ **Indirekte zentrale Verwaltung** durch Übertragung von Haushaltsvollzugsaufgaben an:

– ☐ Exekutivagenturen

– ☒ von der Europäischen Union geschaffene Einrichtungen[21]

– ☐ nationale öffentliche Einrichtungen bzw. privatrechtliche Einrichtungen, die im öffentlichen Auftrag tätig werden

– ☐ Personen, die mit der Durchführung bestimmter Maßnahmen im Rahmen von Titel V des Vertrags über die Europäische Union betraut und in dem maßgeblichen Basisrechtsakt nach Artikel 49 der Haushaltsordnung bezeichnet sind

☐ **Geteilte Verwaltung** mit Mitgliedstaaten

☐ **Dezentrale Verwaltung** mit Drittstaaten

☐ **Gemeinsame Verwaltung** mit internationalen Organisationen ***(bitte präzisieren)***

---

20 Erläuterungen zu den Methoden der Mittelverwaltung und Verweise auf die Haushaltsordnung enthält die Website BudgWeb (in französischer und englischer Sprache): http://www.cc.cec/budg/man/budgmanag/budgmanag_en.html.

21 Einrichtungen im Sinne des Artikels 185 der Haushaltsordnung.

2. VERWALTUNGSMASSNAHMEN

2.1. Monitoring und Berichterstattung

Bitte geben Sie Häufigkeit und Bedingungen an.

Alle EU-Agenturen unterliegen einem strengen Überwachungssystem, das interne Audits, den internen Auditdienst der Kommission, den Verwaltungsrat, die Kommission, den Rechnungshof und die Haushaltsbehörde einbezieht. Dieses in der Gründungsverordnung der ERA festgelegte System findet auch weiterhin Anwendung.

2.2. Verwaltungs- und Kontrollsystem

2.2.1. Ermitteltes Risiko/ermittelte Risiken

Keine

2.2.2. Vorgesehene(s) Kontrollverfahren

Entfällt.

2.3. Prävention von Betrug und Unregelmäßigkeiten

Bitte geben Sie an, welche Präventions- und Schutzmaßnahmen vorhanden oder vorgesehen sind.

Betrugsbekämpfungsmaßnahmen sind in den ERA-Gründungsverordnung in Artikel 41 vorgesehen und werden weiterhin gelten.

3. GESCHÄTZTE FINANZIELLE AUSWIRKUNGEN DES VORSCHLAGS/DER INITIATIVE

3.1. Betroffene Rubrik(en) des mehrjährigen Finanzrahmens und Ausgabenlinien

- Bestehende Haushaltslinien

In der Reihenfolge der Rubriken des mehrjährigen Finanzrahmens und der Haushaltslinien

Rubrik des mehrjährigen Finanzrahmens	Haushaltslinie	Art der Ausgaben	Finanzierungsbeiträge			
	Nummer [Bezeichnung]	GM/NGM (1)	von EFTA-Ländern[2]	von Bewerberländern[3]	von Drittländern	nach Artikel 18 Absatz 1 Buchstabe aa der Haushaltsordnung
1.1	06.02.08 [ERA-Haushaltslinie]	NGM	JA	NEIN	NEIN	NEIN

1 GM=Getrennte Mittel / NGM=Nicht getrennte Mittel.
2 EFTA: Europäische Freihandelszone. .
3 Kandidatenländer und gegebenenfalls potenzielle Beitrittskandidaten des Westbalkans.

3.2. Geschätzte Auswirkungen auf die Ausgaben

Bevor ausführlich auf die geschätzten Auswirkungen dieses Vorschlags eingegangen wird, wird darauf hingewiesen, dass diese Schätzung zum jetzigen Zeitpunkt nur vorläufig ist, weil sie von der Annahme des nächsten Mehrjährigen Finanzrahmens 2014-2020 durch die Haushaltsbehörde abhängt.

3.2.1. Übersicht

in Mio. EUR (laufende Preise, 3 Dezimalstellen)

Rubrik des mehrjährigen Finanzrahmens:	**1**	Intelligentes und integratives Wachstum

Generaldirektion: MOVE			2015	2016	2017	2018	2019	2020	**INSGESAMT 2015-2020**
• Verwaltungsmittel									
Nummer der Haushaltslinie 06 02 08 01 [ERA-Haushaltslinie — Titel 1 und 2] Grundlage: – Ausgangspunkt Haushaltsentwurf 2013 mit 25 Mio. EUR – 2 % Personalbesteuerung 2014-2017 – 1 % Steigerung des Jahreshaushalts aufgrund jährlicher Gehaltssteigerung Ab 2017 kommen externe Einnahmen aus Gebühren und Entgelten zum Tragen, so dass auf den EU-Haushalt keine Forderungen in Bezug auf neues Personal zukommen.	Mittelbindungen	(1)	25.613 (einschl. 0.113 für neue Aufgaben)	26 (einschl. 0.3 für neue Aufgaben)	26 (0 für neue Aufgaben)	26.25 (0 für neue Aufgaben)	26.5 (0 für neue Aufgaben)	26.75 (0 für neue Aufgaben)	**157.113** (davon 0.413 zur Deckung neuer Aufgaben 2015-2016)
	Zahlungen	(2)	25.613	26	26	26.25	26.5	26.75	**157.113**

Mittel INSGESAMT für GD MOVE	Mittelbindungen	(5)=1+3	25.613	26	26	26.25	26.5	26.75	**157.113** (davon 0.413 zur Deckung neuer Aufgaben 2015-2016)
	Zahlungen	(6)=2+4	25.613	26	26	26.25	26.5	26.75	**157.113**
Mittel INSGESAMT unter RUBRIK 1 des mehrjährigen Finanzrahmens	Mittelbindungen	=5	25.613	26	26	26.25	26.5	26.75	**157.113** (davon 0.413 zur Deckung neuer Aufgaben 2015-2016)
	Zahlungen	=6	25.613	26	26	26.25	26.5	26.75	**157.113**

Rubrik des mehrjährigen Finanzrahmens:	**5**	„Verwaltungsausgaben“

in Mio. EUR (laufende Preise, 3 Dezimalstellen)

		2015	2016	2017	2018	2019	2020	**INSGESAMT 2015-2020**
Generaldirektion: MOVE								
• Personalausgaben Grundlage: derzeitige Höhe des Haushaltsplans für Personal der GD MOVE, das mit ERA-bezogenen Fragen befasst ist (0,655 Mio. EUR – 5 Mitarbeiter) jedes Jahr + 1 % jährliche Gehaltssteigerung		0.655	0.66	0.665	0.67	0.675	0.68	**4.005**
• Sonstige Verwaltungsausgaben		0	0	0	0	0	0	0
GD MOVE **INSGESAMT**	Mittel	0.655	0.66	0.665	0.67	0.675	0.68	**4.005**
Mittel INSGESAMT unter RUBRIK 5 des mehrjährigen Finanzrahmens	(Mittelbindungen insgesamt = Zahlungen insgesamt)	0.655	0.66	0.665	0.67	0.675	0.68	**4.005**

in Mio. EUR (3 Dezimalstellen)

		2015	2016	2017	2018	2019	2020	**INSGEAMT**
Mittel INSGESAMT unter RUBRIKEN 1 bis 5 des mehrjährigen Finanzrahmens	Mittelbindungen	26.268	26.66	26.665	26.92	27.175	27.43	**161.118**
	Zahlungen	26.268	26.66	26.665	26.92	27.175	27.43	**161.118**

3.2.2. Vorgeschlagener Entwurf des Stellenplans für die ERA 2015-2020

Alle neuen Mitarbeiter werden ab 2017 durch externe Gebühren und Entgelte finanziert.

Vorgeschlagene Personalstärke ERA 2015-2020 [Grundlage: 143 Mitarbeiter laut Stellenplan in 2013 und 2 % Besteuerung bis 2017 (2-3 Personen im Jahr)]	**2015**	**2016**	**2017**	**2018**	**2019**	**2020**
AD-Besoldungsgruppen	101	100	99	99	99	99
Neues Personal AD	0	0	12	14	14	14
AD insgesamt	101	100	111	113	113	113
AST-Besoldungsgruppen	37	36	34	34	34	34
Neues Personal AST	0	0	4	4	4	4
AST insgesamt	37	36	38	38	38	38
Zwischensumme Stellen laut Stellenplan	***138***	***136***	***149***	***151***	***151***	***151***
Abgeordnete nationale Sachverständige (SNE)	6	6	6	6	6	6
Neue SNE	2	5	12	13	13	13
SNE insgesamt	8	11	18	19	19	19
Vertragsbedienstete	15	15	15	15	15	15
Neue Vertragsbedienstete	1	3	7	9	10	12
Vertragsbedienstete insgesamt	16	18	22	24	25	27
Neue Stellen kumulativ	***5***	***10***	***35***	***40***	***41***	***43***
Auswirkungen auf Stellen laut Stellenplan	*0*	*0*	*16*	*18*	*18*	*18*
SUMME GESAMT	*162*	*165*	*189*	*194*	*195*	*197*

3.2.3. Geschätzte Auswirkungen auf die Verwaltungsmittel und die operativen Mittel

– ☐ Für den Vorschlag/die Initiative werden keine operativen Mittel benötigt

– ☒ Für den Vorschlag/die Initiative werden die folgenden operativen Mittel und Verwaltungsmittel benötigt:

– Zu beachten ist, dass die nachstehenden Ergebnisse sich auf den ERA-Gesamthaushalt (Titel 1 + 2 + 3) beziehen.

– Zu beachten ist, dass die Kosten der Ergebnisse in Einzelziel 1 ein Einkommen für die ERA darstellen: Die Agentur wird externe Antragsteller für die Ausstellung dieser Dokumente Gebühren und Entgelte berechnen. Sie sind daher in Klammern angegeben und nicht in die Summe der Kosten aller Ergebnisse eingerechnet.

Verpflichtungsermächtigungen, in Mio. EUR (auf 3 Dezimalstellen genau)

Angabe der Ziele und Ergebnisse ⇩			2015		2016		2017		2018		2019		2020		**INSGEAMT**	
	Art der Ergebnisse[1]	Durchschnittskosten der Ergebnisse	Zahl der Ergebnisse	Kosten	Zahl der Ergebnisse	Kosten	Zahl der Ergebnisse	Kosten	Zahl der Ergebnisse	Kosten	Zahl der Ergebnisse	Kosten	Zahl der Ergebnisse	Kosten	Zahl der Ergebnisse insgesamt	Gesamtkosten

[1] Ergebnisse sind Produkte, die geliefert, und Dienstleistungen, die erbracht werden (z.B.: Austausch von Studenten, gebaute Straßenkilometer…).

EINZELZIEL 1[2] Steigerung der Effizienz der Bescheinigungs- und Genehmigungsverfahren für die Eisenbahnsicherheit durch Ausstellung EU-weiter Sicherheitsbescheinigungen, Genehmigungen für das Inverkehrbringen und Genehmigungen für die Inbetriebnahme streckenseitiger ZZS-Teilsysteme, die in der gesamten EU gültig sind, und Gewährleistung der Nichtdiskriminierung																
EU-weite Sicherheitsbescheinigungen	Zahl der erteilten Sicherheitsbescheinigungen	(0,01) – durch Gebühren und Entgelte abgedeckt	0		0		110	(1.1)	110	(1.1)	110	(1.1)	110	(1.1)	**440**	**(4.4)** durch Gebühren und Entgelte abgedeckt
Genehmigungen für das Inverkehrbringen von Fahrzeugen	Zahl der erteilten Genehmigungen für das Inverkehrbringen von Fahrzeugen	(0,017) – durch Gebühren und Entgelte abgedeckt	0		0		456	(7.752)	452	(7.684)	449	(7.632)	447	(7.598)	**1804**	**(30.67)** durch Gebühren und Entgelte abgedeckt
Systembehörde für das ERTMS	Zahl der erteilten Genehmigungen für die	(0.05) durch Gebühren und	0		0		30	(1.5)	32	(1.6)	35	(1.75)	40	(2)	**137**	**(6.85)** durch Gebühren und

[2] Wie in Ziffer 1.4.2. („Einzelziele…“) beschrieben.

	Inbetriebnahme streckenseitiger Teilsysteme für Zugsteuerung, Zugsicherung und Signalgebung	Entgelte abgedeckt														Entgelte abgedeckt
Einzelziel 1 insgesamt								(10.352)		(10.384)		(10.482)		(10.698)		**(41.92)**
EINZELZIEL 2: Erhöhung der Kohärenz des EU-Rechtsrahmens für die Eisenbahn durch Überwachung der nationalen Eisenbahnbehörden und Verringerung der Zahl nationaler Vorschriften für die Eisenbahn			Zahl der Ergebnisse		Kosten	Zahl der Ergebnisse		Kosten	Zahl der Ergebnisse		Kosten	Zahl der Ergebnisse		Kosten	Zahl der Ergebnisse		Kosten	Zahl der Ergebnisse insgesamt	Gesamtkosten
Überwachung der nationalen Behörden	Zahl der ausgestellten Prüfungsberichte	0.2	2	0.4	3	0.6	5	1	5	1	5	1	5	1	5	1	25	5
Verringerung der unterschiedlichen nationalen Vorschriften und erhöhte gegenseitige Anerkennung	Zahl der aufgehobenen nationalen Vorschriften	0.0015	1000	1.5	1500	2.25	1500	2.25	2000	3	1500	2.25	1500	2.25	9000	13.5		
	Zahl der als gegenseitig anerkannt erklärten nationalen Vorschriften	0.001	1000	1.0	1000	1.0	1000	1.0	1000	1.0	1000	1.0	1000	1.0	8000	6.0		
sonstige	sonstige Ergebnisse in Bezug auf	0.001	100	0.1	100	0.1	125	0.125	125	0.125	150	0.15	150	0.15	750	0.75		

	Kontrolle und Überwachung															
Einzelziel 2 insgesamt																25.25
EINZELZIEL 3: Verbesserung der Umsetzung und Anwendung der EU-Rechtsvorschriften für die Eisenbahn durch verstärkte Unterstützung der Kommission, der Mitgliedstaaten und der Beteiligten, und andere Aufgaben																
Leistung von Hilfestellung an die Kommission	Zahl der Berichte zur Bewertung der Umsetzung der Rechtsvorschriften für den Eisenbahnsektor	0.1	3	0.3	5	0.5	7	0.7	10	1	14	1	18	1	57	5.7
	Zahl der bewerteten Eisenbahnprojekte	0.05	5	0.25	7	0.35	10	0.5	15	0.75	20	1	25	1.25	82	4.1
Unterstützung der Mitgliedstaaten und anderer Beteiligter	Zahl der durchgeführten Informations- und Schulungsveranstaltungen (Workshops, Konferenzen)	0.1	2	0.2	2	0.2	4	0.4	8	0.8	10	1	10	1	36	3.6
	Zahl der herausgegebenen Auslegungsdokumente	0.1	2	0.2	4	0.4	8	0.8	10	1	10	1	12	1.2	46	4.6
	Zahl der durchgeführten Besuche zur Unterstützung	0.1	100	0.1	100	0.1	100	0.1	100	0.1	100	0.1	100	0.1	600	0.6
Sonstige Aufgaben	Sonstige Ergebnisse im Zusammenhang mit einer	0.001	100	0.1	100	0.1	100	0.1	100	0.1	100	0.1	100	0.1	600	0.6

	gesteigerten Unterstützung															
Einzelziel 3 insgesamt																25
EINZELZIEL 4: Unterstützung der Kommission bei der Erarbeitung und Aktualisierung der sekundären Rechtsvorschriften für Interoperabilität und Sicherheit im Eisenbahnverkehr, einschließlich der Entwicklung eines gemeinsamen Konzepts für die Sicherheit			Zahl der Ergebnisse	Kosten	Zahl der Ergebnisse	Kosten	Zahl der Ergebnisse	Kosten	Zahl der Ergebnisse	Kosten	Zahl der Ergebnisse	Kosten	Zahl der Ergebnisse	Kosten	Zahl der Ergebnisse insgesamt	Gesamtkosten
Erhöhung der Interoperabilität	Zahl neuer TSI an die Kommission	1	0	0	0	0	1	1	1	1	1	1	1	1	4	4
	Zahl geänderter TSI an die Kommission	0.6	4	2.4	4	2.4	4	2.4	4	2.4	4	2.4	4	2.4	24	14.4
Erhöhung der Sicherheit	Zahl neuer CSM an die Kommission	1	0	0	0	0	1	1	1	1	1	1	1	1	4	4
	Zahl geänderter CSM an die Kommission	0.6	4	2.4	4	2.4	4	2.4	4	2.4	4	2.4	4	2.4	24	14.4
Erleichterung der Funktionsweise des einheitlichen europäischen Eisenbahnraums	Zahl der Stellungnahmen an die Kommission, Mitgliedstaaten und Beteiligte	0.2	6	1.2	6	1.2	8	1.6	8	1.6	8	1.6	8	1.6	44	8.8
	Zahl der herausgegebenen Folgenabschätzungen und Kosten-Nutzen-Analysen	0.06	20	1.2	20	12	25	1.5	27	1.62	29	1.74	30	1.8	151	9.06

sonstige	sonstige Ergebnisse in Bezug auf die Erhöhung der Interoperabilität und Sicherheit	0.006	50	0.3	80	0.48	80	0.48	80	0.48	80	0.48	80	0.48	450	2.7
Einzelziel 4 insgesamt																57.36
EINZELZIEL 5: Gewährleistung einer kohärenten Entwicklung des ERTMS in der EU und Förderung des ERTMS außerhalb der EU																
Systembehörde für das ERTMS	Zahl der herausgegebenen Empfehlungen zu Änderungen und neuen Versionen des ERTMS	0.7	2	1.4	2	1.4	4	2.8	5	3.5	6	4.2	8	5.6	27	18.9
Überprüfung der Umsetzung des ERTMS	Zahl der herausgegebenen Berichte zur Bewertung der Durchführung der Konformitätsbewertung und des EG-Prüfverfahrens von ERTMS-Ausrüstung	0.04	8	0.32	12	0.48	20	0.8	25	1	30	1.2	30	1.2	125	5
	Zahl der abgegebenen Empfehlungen zu technischen Inkompatibilitäten der ERTMS-Projekte	0.1	3	0.3	3	0.3	5	0.5	8	0.8	10	1	12	1.2	41	4.1
Sonstige Aufgaben	sonstige Ergebnisse im Zusammenhang mit der Gewährleistung der	0.001	100	0.1	100	0.1	100	0.1	100	0.1	100	0.1	100	0.1	600	0.6

	kohärenten Entwicklung und Einführung des ERTMS															
Einzelziel 5 insgesamt																28.6
EINZELZIEL 6: Gewährleistung einer ordnungsgemäßen Zertifizierung von Triebfahrzeugführern und andere damit zusammenhängende Aufgaben gemäß der Richtlinie 2007/59/EG			Zahl der Ergebnisse	Kosten	Zahl der Ergebnisse	Kosten	Zahl der Ergebnisse	Kosten	Zahl der Ergebnisse	Kosten	Zahl der Ergebnisse	Kosten	Zahl der Ergebnisse	Kosten	Zahl der Ergebnisse insgesamt	Gesamtkosten
Harmonisierung der Kriterien für Triebfahrzeugführer	Zahl der Maßnahmen zur Harmonisierung der Bedingungen für Triebfahrzeug-führer gemäß der Richtlinie über Triebfahrzeugführer	0.6	2	1.2	2	1.2	2	1.2	2	1.2	2	1.2	2	1.2	12	7.2
	sonstige Ergebnisse	0.001	10	0.01	10	0.01	10	0.01	10	0.01	10	0.01	10	0.01	60	0.6
Einzelziel 6 insgesamt																7.8
EINZELZIEL 7: Pflege und Aktualisierung öffentlicher Register und Datenbanken zur Sicherheit und Interoperabilität im Eisenbahnverkehr																
Transparenz für Beteiligte und Öffentlichkeit bezüglich	Zahl der eingerichteten und verwalteten öffentlichen Datenbanken und Register	0.1	15	1.5	17	1.7	20	2	20	2	25	2.5	25	2.5	122	12.2
	sonstige Ergebnisse	0.001	10	0.01	10	0.01	15	0.015	15	0.015	15	0.015	15	0.015	80	0.8

Daten zur Interoperabilität und Sicherheit im Eisenbahnverkehr																
Einzelziel 7 insgesamt																13
GESAMTKOSTEN																**157.01**

3.2.4. Geschätzte Auswirkungen auf die Verwaltungsmittel

3.2.4.1. Zusammenfassung

– ☐ Für den Vorschlag/die Initiative werden keine Verwaltungsmittel benötigt

– ☒ Für den Vorschlag/die Initiative werden die folgenden Verwaltungsmittel benötigt:

Berechnungsgrundlage: Derzeitiges Personal in der GD MOVE für die Bearbeitung von Angelegenheiten mit ERA-Bezug (5 Personen, 0,131 Mio. EUR pro Person/Jahr und 1 % jährliche Gehaltssteigerung) für jedes Jahr; keine Erhöhung wegen erweiterter Befugnisse der ERA

in Mio. EUR (3 Dezimalstellen)

	2015	2016	2017	2018	2019	2020	**INSGE-SAMT 2015-2020**
Beamte der Funktionsgruppe AD	0.655	0.66	0.665	0.67	0.675	0.68	**4.005**
Beamte der Funktionsgruppe AST	0	0	0	0	0	0	0
Vertragsbedienstete							
Zeitbedienstete	0	0	0	0	0	0	0
Abgeordnete nationale Sachverständige	0	0	0	0	0	0	0
INSGESAMT	0.655	0.66	0.665	0.67	0.675	0.68	**4.005**

3.2.4.2. Geschätzter Personalbedarf

– ☐ Für den Vorschlag/die Initiative wird kein Personal benötigt.

– ☒ Für den Vorschlag/die Initiative wird das folgende Personal benötigt:

Berechnungsgrundlage: Derzeitiges Personal in der GD MOVE für die Bearbeitung von Angelegenheiten mit ERA-Bezug (5 Personen, 0,131 Mio. EUR pro Person/Jahr) für jedes Jahr; keine Erhöhung wegen erweiterter Befugnisse der ERA

Schätzung in ganzzahligen Werten (oder mit höchstens einer Dezimalstelle)

		2015	2016	2017	2018	2019	2020
• Im Stellenplan vorgesehene Planstellen (Beamte und Bedienstete auf Zeit)							
XX 01 01 01 (am Sitz und in den Vertretungen der Kommission)		5	5	5	5	5	5
XX 01 01 02 (in den Delegationen)		0	0	0	0	0	0
XX 01 05 01 (indirekte Forschung)		0	0	0	0	0	0
10 01 05 01 (direkte Forschung)		0	0	0	0	0	0
• Externes Personal (in Vollzeitäquivalenten VZÄ)[1]							
XX 01 02 01 (CA, SNE, INT der Globaldotation)		0	0	0	0	0	0
XX 01 02 02 (CA, LA, SNE, INT und JED in den Delegationen)		0	0	0	0	0	0
XX 01 04 yy[2]	– am Sitz[3]	0	0	0	0	0	0
	– in Delegationen	0	0	0	0	0	0
XX 01 05 02 (CA, INT, SNE – Indirekte Forschung)		0	0	0	0	0	0
10 01 05 02 (CA, INT, SNE – Direkte Forschung)		0	0	0	0	0	0
Sonstige Haushaltslinie (bitte angeben)		0	0	0	0	0	0
INSGESAMT		5	5	5	5	5	5

XX steht für den jeweiligen Haushaltstitel bzw. Politikbereich.

Der Personalbedarf wird durch Personal der GD, das der Verwaltung der Maßnahme bereits zugeordnet ist, oder GD-interne Personalumsetzung gedeckt. Hinzu kommen etwaige zusätzliche Mittel für Personal, die der für die Verwaltung der Maßnahme zuständigen GD nach Maßgabe der verfügbaren Mittel im Rahmen der jährlichen Mittelzuweisung zugeteilt werden könnten.

[1] CA = Vertragsbediensteter; INT= Leiharbeitskraft („Intérimaire“), JED= Nachwuchsexperte in Delegationen (Jeune Expert en Délégation), LA = Örtlicher Bediensteter; SNE= Abgeordneter nationaler Sacherverständiger (Seconded National Expert). .

[2] Teilobergrenze für aus den operativen Mitteln finanziertes externes Personal (vormalige BA-Linien).

[3] Insbesondere für Strukturfonds, Europäischer Landwirtschaftsfonds für die Entwicklung des ländlichen Raums (ELER) und Europäischer Fischereifonds (EFF).

Beschreibung der auszuführenden Aufgaben:

Beamte und Zeitbedienstete	Das vorhandene Personal der GD MOVE ist u. a. mit folgenden ERA-Angelegenheiten befasst: – Verwaltung von Durchführungsmaßnahmen, die aufgrund der Agentur-Empfehlungen (Beschlüsse und Verordnungen der Kommission) im Bereich der Sicherheit und Interoperabilität im Eisenbahnverkehr angenommen wurden; – administrative Koordinierung und Kontrolle der ERA: Arbeitsprogramme, mehrjährige Personalentwicklungspläne, Sitzungen des Verwaltungsrates und dessen Unterausschusses; – Politikkoordinierung: Mitwirkung an den ERA-Arbeitsgruppen, Inhalt des Arbeitsprogramms, Aufträge der Kommission an die ERA, Sitzungen auf Arbeitsebene; – Verwaltung der ERA-Stellungnahmen; – finanzielle und das Rechnungswesen betreffende Verantwortlichkeiten in Bezug auf die ERA an der Seite der Kommission (Haushalt, Entlastung usw.).
Externes Personal	

3.2.5. Vereinbarkeit mit dem derzeitigen mehrjährigen Finanzrahmen

– ☐ Der Vorschlag/die Initiative ist mit dem derzeitigen mehrjährigen Finanzrahmen vereinbar.

– ☒ Der Vorschlag/die Initiative erfordert eine Anpassung der betreffenden Rubrik des mehrjährigen Finanzrahmens.

Bitte erläutern Sie die erforderliche Anpassung unter Angabe der einschlägigen Haushaltslinien und der entsprechenden Beträge.

Die ERA-Haushaltslinie (06.02.08) muss auf den in diesem Finanzbogen genannten Betrag (insgesamt 157,113 Mio. EUR für den Zeitraum 2015-2020) angepasst werden.

Derzeit sind im Finanzrahmen lediglich Richtwerte für die Agenturen enthalten. Der Richtbetrag für die ERA wurde geschätzt, bevor die Ergebnisse der Folgenabschätzung und andere Berechnungen im Zusammenhang mit dieser Initiative vorlagen.

Für den Zeitraum 2015-2020 wird sich der Status der ERA von einer Agentur, die „mit Reisegeschwindigkeit“ arbeitet, zu dem einer Agentur mit neuen Aufgaben ändern.

– ☐ Der Vorschlag/die Initiative erfordert eine Inanspruchnahme des Flexibilitätsinstruments oder eine Änderung des mehrjährigen Finanzrahmens[4].

Bitte erläutern Sie den Bedarf unter Angabe der einschlägigen Rubriken und Haushaltslinien sowie der entsprechenden Beträge.

[4] Siehe Nummern 19 und 24 der Interinstitutionellen Vereinbarung.

3.2.6. Finanzierungsbeteiligung Dritter

– Der Vorschlag/die Initiative sieht folgende Kofinanzierung vor:

Mittel in Mio. EUR (3 Dezimalstellen)

	2015	2016	2017	2018	2019	2020	Insgesamt
EFTA-Beitrag Norwegens und Islands mit 2 % des Budgets berechnet	0.5	0.5	0.5	0.5	0.5	0.5	**3**
Kofinanzierung INSGESAMT	0.5	0.5	0.5	0.5	0.5	0.5	**3**

3.3. Geschätzte Auswirkungen auf die Einnahmen

– ☐ Der Vorschlag/die Initiative wirkt sich nicht auf die Einnahmen aus.

– ☒ Der Vorschlag/die Initiative wirkt sich auf die Einnahmen aus, und zwar

  – ☒ auf die Eigenmittel

  – ☐ auf die sonstigen Einnahmen

in Mio. EUR (3 Dezimalstellen)

Einnahmenlinie	Für das laufende Haushaltsjahr zur Verfügung stehende Mittel	Auswirkungen des Vorschlags/der Initiative[5]					
		2015	2016	2017	2018	2019	2020
ERA-Haushaltslinie 06.02.08				10.352	10.384	10.482	10.698

Bitte geben Sie an, wie die Auswirkungen auf die Einnahmen berechnet werden.

Bei einigen der vorgesehenen neuen Aufgaben der ERA (Erteilung von Sicherheitsbescheinigungen, von Genehmigungen für das Inverkehrbringen von Fahrzeugen und von Genehmigungen für die Inbetriebnahme streckenseitiger Teilsysteme für die Zugsteuerung, Zugsicherung und Signalgebung) wird es möglich sein, von externen Antragstellern Gebühren für die Erteilung zu erheben.

Laut Folgenabschätzung werden diese neuen Aufgaben ab 2017 wahrgenommen; die Einnahmen der ERA wurden wie folgt berechnet:

– Kosten der Erteilung einer Sicherheitsbescheinigung: 0,01 Mio. EUR

– Kosten der Erteilung einer Fahrzeuggenehmigung: 0,017 Mio. EUR

[5] Bei den traditionellen Eigenmitteln (Zölle, Zuckerabgaben) sind die Beträge netto, d. h. abzüglich 25 % für Erhebungskosten, anzugeben.

– Kosten der Erteilung einer Genehmigung für die Inbetriebnahme streckenseitiger Teilsysteme für Zugsteuerung, Zugsicherung und Signalgebung: 0,05 Mio. EUR

– die jeweilige Anzahl der erteilten Bescheide jedes Jahr ist in Tabelle 3.2.3 angegeben.

Zusammenfassung der Berechnungsweise:

Die im Folgenabschätzungsbericht genannten Gebühren wurden errechnet, indem der Durchschnitt der von den Betreibern derzeit für die Erlangung einer Sicherheitsbescheinigung oder Fahrzeuggenehmigung in der EU entrichteten Gebühren zugrunde gelegt wurde; ein ähnlicher Ansatz wurde im Fall der Genehmigungen für die Inbetriebnahme streckenseitiger Teilsysteme für die Zugsteuerung, Zugsicherung und Signalgebung verwendet. Es besteht eine große Schwankungsbreite bei den erhobenen Gebühren, und die in den Mitgliedstaaten der EU-15 gezahlten Gebühren (rund 20 000 EUR für Sicherheitsbescheinigungen und 28 000 EUR für Genehmigungen) liegen weit über denen in den Mitgliedstaaten der EU-12 (rund 3 000 EUR für Sicherheitsbescheinigungen und 17 000 EUR für Genehmigungen). Bei der Ermittlung des künftigen Werts dieser Gebühren wurde angesichts der Personalkosten der Agentur und der effizienteren Verfahren für die Bearbeitung der Anträge davon ausgegangen, dass ein Wert nahe am Mittel zwischen dem unteren Durchschnitt und dem oberen Durchschnitt angemessen ist.

Zu beachten ist, dass die dargelegte Berechnung der Gebühren auf dem Durchschnitt für alle Arten von Sicherheitsbescheinigungen und Fahrzeuggenehmigungen beruht; in der unterstützenden Studie zum Folgenabschätzungsbericht wurden vier Arten von Sicherheitsbescheinigungen und 20 Arten von Fahrzeuggenehmigungen ermittelt. Wenngleich der „Zentralisierungsprozess“ mit der ERA auch dazu führen wird, dass die Zahl unterschiedlicher Bescheinigungen und Genehmigungen abnimmt, wird es doch noch mehrere Kategorien geben. Beispielsweise wird es weiterhin unterschiedliche Verfahren für die Zulassung eines Triebfahrzeugs und eines Wagens geben. Die Gebühren müssen für diese beiden Kategorien unterschiedlich ausfallen. So werden die Gebühren für die Genehmigung von Wagen unter dem Durchschnitt liegen und die Gebühren für Triebfahrzeuge und Triebzüge über dem Durchschnitt.

Die im Folgenabschätzungsbericht errechnete Zahl (Preis pro Genehmigung/Bescheinigung) ist als Durchschnitt zu verstehen. Es wäre Aufgabe der Agentur, die genauen Gebühren für die verschiedenen Kategorien so festzulegen, dass der Durchschnitt der erhobenen Gebühren mindestens so hoch ist wie dieser Durchschnittswert. Zweck der Berechnung ist eine realistische aber vorsichtige Schätzung der Einnahmen der Agentur, und es nicht ausgeschlossen, dass die erhobenen Gebühren tatsächlich einen höheren Durchschnittswert haben, falls dies erforderlich und begründet ist.

Bei der Zahl der Genehmigungen und Bescheinigungen wurde vom derzeitigen Niveau von Genehmigungen und Bescheinigungen ausgegangen. Für die kommenden Jahre wurde bezüglich der Sicherheitsbescheinigungen davon ausgegangen, dass die Zahl der Marktneueintritte dazu führt, dass eine größere Zahl von Sicherheitsbescheinigungen erteilt wird, während die Tatsache, dass es Änderungen hinsichtlich der Art der Sicherheitsbescheinigungen geben könnte, zu

einer Verringerung dieser Zahl führen könnte. Zur vorsichtigen Schätzung wurde daher davon ausgegangen, dass sich die jährliche Gesamtzahl der Sicherheitsbescheinigungen nicht ändert.

Für Fahrzeuggenehmigungen wurde ein etwas anderer Ansatz zugrunde gelegt: Das Modell geht vom bestehenden Niveau an Genehmigungen aus, wie von den Beteiligten angegeben und in verschiedenen Studien ermittelt. Zwar wird es künftig mehr neue Marktteilnehmer geben, weshalb in absoluten Zahlen mehr Fahrzeuge zu genehmigen sein werden, doch werden neue Marktteilnehmer wahrscheinlich eher auf bewährte Technik setzen, so dass sie bei bereits zertifizierten Fahrzeugen bleiben dürften. Da außerdem die Standardisierung in der Branche voranschreitet, werden in Zukunft vermutlich weniger Fahrzeugtypen zu genehmigen sein, was zu einem leichten Rückgang der Zahl der Genehmigungen führt. Auch hier unterscheidet das Modell bei der Bewertung zwischen den Mitgliedstaaten der EU-15 und den der EU-12.

Die GD MOVE geht davon aus, dass die Berechnungen belastbar sind und ordnungsgemäß auf vorhandenen und überprüfbaren Daten der Beteiligten und der Europäischen Eisenbahnagentur beruhen. Weitere Informationen zur Methodik sind dem diesem Vorschlag beigefügten Folgenabschätzungsbericht zu entnehmen, insbesondere dem Anhang VII.