



**RAT DER
EUROPÄISCHEN UNION**

**Brüssel, den 25. Februar 2008
(OR. en)**

16133/07

**Interinstitutionelles Dossier:
2006/0272 (COD)**

**TRANS 404
CODEC 1410**

GESETZGEBUNGSAKTE UND ANDERE RECHTSINSTRUMENTE

Betr.: Gemeinsamer Standpunkt des Rates im Hinblick auf den Erlass der
Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der
Richtlinie 2004/49/EG über Eisenbahnsicherheit in der Gemeinschaft
(Eisenbahnsicherheitsrichtlinie)

**RICHTLINIE Nr. 2008/.../EG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS
UND DES RATES**

vom

**zur Änderung der Richtlinie 2004/49/EG über Eisenbahnsicherheit in der Gemeinschaft
(Eisenbahnsicherheitsrichtlinie)**

(Text von Bedeutung für den EWR)

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION –

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

auf Vorschlag der Kommission,

nach Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses ¹,

nach Anhörung des Ausschusses der Regionen,

gemäß dem Verfahren des Artikels 251 des Vertrags ²,

¹ ABl. C 256 vom 27.10.2007, S. 39.

² Stellungnahme des Europäischen Parlaments vom 29. November 2007 ... (noch nicht im
Amtsblatt veröffentlicht), Gemeinsamer Standpunkt des Rates vom ... (noch nicht im
Amtsblatt veröffentlicht) und Standpunkt des Europäischen Parlaments vom

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Zur Weiterführung der Bemühungen um die Verwirklichung eines Binnenmarkts im Eisenbahnverkehr haben das Europäische Parlament und der Rat die Richtlinie 2004/49/EG¹ zur Schaffung eines gemeinsamen Rechtsrahmens für die Eisenbahnsicherheit erlassen.
- (2) Ursprünglich waren die Zulassungsverfahren für die Inbetriebnahme von Eisenbahnfahrzeugen in der Richtlinie 96/48/EG des Rates vom 23. Juli 1996 über die Interoperabilität des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems² und in der Richtlinie 2001/16/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 19. März 2001 über die Interoperabilität des konventionellen Eisenbahnsystems³ für neue oder umgerüstete Teile des gemeinschaftlichen Eisenbahnsystems und in der Richtlinie 2004/49/EG für bereits in Betrieb befindliche Fahrzeuge geregelt. Im Interesse einer besseren Rechtsetzung und im Hinblick auf eine Vereinfachung und Modernisierung der Gemeinschaftsgesetzgebung sollten alle Vorschriften über Zulassungen für die Inbetriebnahme von Eisenbahnfahrzeugen in einem einzigen Rechtsakt vereint werden. Daher sollte der gegenwärtige Artikel 14 der Richtlinie 2004/49/EG gestrichen und eine neue Vorschrift über die Zulassung von bereits in Betrieb befindlichen Fahrzeugen in die Richtlinie 2008/xxx/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom ... über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems in der Gemeinschaft⁴ (nachstehend "Eisenbahninteroperabilitätsrichtlinie" genannt) aufgenommen werden, die die Richtlinien 96/48/EG und 2001/16/EG ersetzt hat.

¹ Richtlinie 2004/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. April 2004 über Eisenbahnsicherheit in der Gemeinschaft und zur Änderung der Richtlinie 95/18/EG des Rates über die Erteilung von Genehmigungen an Eisenbahnunternehmen und der Richtlinie 2001/14/EG über die Zuweisung von Fahrwegkapazitäten der Eisenbahn, die Erhebung von Entgelten für die Nutzung von Eisenbahninfrastruktur und die Sicherheitsbescheinigung (Richtlinie über die Eisenbahnsicherheit) (ABl. L 164 vom 30.4.2004, S. 44). Berichtigte Fassung in ABl. L 220 vom 21.6.2004, S. 16.

² ABl. L 235 vom 17.9.1996, S. 6. Zuletzt geändert durch die Richtlinie 2007/32/EG der Kommission (ABl. L 141 vom 2.6.2007, S. 63).

³ ABl. L 110 vom 20.4.2001, S. 1. Zuletzt geändert durch die Richtlinie 2007/32/EG der Kommission.

⁺ ABl. Bitte Nummer und Datum der Richtlinie einfügen.

⁴ Siehe Seite ... dieses Amtsblatts.

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

- (5) Vor der Inbetriebnahme eines Fahrzeugs oder seiner Nutzung auf dem Netz sollte im nationalen Fahrzeugregister angegeben werden, welche Stelle für seine Instandhaltung zuständig ist. Der Halter des Fahrzeugs und die für die Instandhaltung zuständige Stelle können ein und dieselbe Person oder Stelle sein. In Ausnahmefällen, wie zum Beispiel bei Fahrzeugen, deren erste Inbetriebnahme in einem Drittland erfolgt, bei Fahrzeugen, die für ihre erste Inbetriebnahme an eine andere Stelle des Netzes verbracht werden oder mit denen Spezialtransporte durchgeführt werden, ist es jedoch nicht möglich oder angebracht, die für die Instandhaltung zuständige Stelle zu ermitteln. In solchen Ausnahmefällen sollte die zuständige nationale Sicherheitsbehörde die Möglichkeit haben, Fahrzeuge auf dem Netz, für das sie zuständig ist, zuzulassen, ohne dass hierfür eine für die Instandhaltung zuständige Stelle benannt wird.
- (6) Ist die für die Instandhaltung zuständige Stelle ein Eisenbahnunternehmen oder ein Infrastrukturbetreiber, so umfasst ihr Sicherheitsmanagementsystem auch das Instandhaltungssystem, und beide benötigen keine weitere Bescheinigung. Ist die für die Instandhaltung zuständige Stelle weder ein Eisenbahnunternehmen noch ein Infrastrukturbetreiber, so kann die Bescheinigung nach einem System erfolgen, das von der Europäischen Eisenbahngentur zu entwickeln und von der Kommission anzunehmen ist. Die dieser Stelle ausgestellte Bescheinigung würde garantieren, dass die Instandhaltungsanforderungen dieser Richtlinie für alle Fahrzeuge, für die die Stelle zuständig ist, erfüllt werden. Diese Bescheinigung sollte in der gesamten Gemeinschaft gültig sein.

- (7) Die Instandhaltungsanforderungen werden derzeit im Zusammenhang mit der Eisenbahninteroperabilitätsrichtlinie, insbesondere als Teil der technischen Spezifikationen für die Interoperabilität (TSI) "Fahrzeuge", erarbeitet. Infolge des Inkrafttretens dieser Richtlinie muss die Kohärenz zwischen diesen TSI und den von der Kommission festzulegenden Bescheinigungsanforderungen für die für die Instandhaltung zuständige Stelle gewährleistet werden. Die Kommission wird dazu gegebenenfalls die einschlägigen TSI ändern, wobei sie das in der Eisenbahninteroperabilitätsrichtlinie vorgesehene Verfahren anwendet.
- (8) Da das Ziel dieser Richtlinie, insbesondere die Weiterentwicklung und die Verbesserung der Sicherheit auf den Eisenbahnstrecken der Gemeinschaft, auf Ebene der Mitgliedstaaten nicht ausreichend verwirklicht werden kann und daher wegen des Umfangs der Maßnahme besser auf Gemeinschaftsebene zu verwirklichen ist, kann die Gemeinschaft im Einklang mit dem in Artikel 5 des Vertrags niedergelegten Subsidiaritätsprinzip tätig werden. Entsprechend dem in demselben Artikel genannten Grundsatz der Verhältnismäßigkeit geht diese Richtlinie nicht über das für die Erreichung dieses Ziels erforderliche Maß hinaus.
- (9) Die zur Durchführung der Richtlinie 2004/49/EG erforderlichen Maßnahmen sollten gemäß dem Beschluss 1999/468/EG des Rates vom 28. Juni 1999 zur Festlegung der Modalitäten für die Ausübung der der Kommission übertragenen Durchführungsbefugnisse ¹ erlassen werden.

¹ ABl. L 184 vom 17. 7. 1999, S. 23. Geändert durch den Beschluss 2006/512/EG (ABl. L 200 vom 22.7.2006, S. 11).

- (10) Insbesondere sollte die Kommission die Befugnis erhalten, die Anhänge der Richtlinie 2004/49/EG zu überarbeiten und anzupassen, gemeinsame Sicherheitsmethoden und gemeinsame Sicherheitsziele anzunehmen und zu überarbeiten, sowie auch ein System von Instandhaltungsbescheinigungen festzulegen. Da es sich hierbei um Maßnahmen von allgemeiner Tragweite handelt, die eine Änderung nicht wesentlicher Bestimmungen der Richtlinie 2004/49/EG, auch durch Ergänzung um neue nicht wesentliche Bestimmungen, bewirken, sind diese Maßnahmen nach dem Regelungsverfahren mit Kontrolle des Artikels 5a des Beschlusses 1999/468/EG zu erlassen.
- (11) Für einen Mitgliedstaat, der über kein Eisenbahnsystem verfügt und in nächster Zukunft auch nicht beabsichtigt, ein solches zu besitzen, wäre die Verpflichtung zur Umsetzung und Durchführung dieser Richtlinie unverhältnismäßig und zwecklos. Daher sollte solch ein Mitgliedstaat von der Verpflichtung zur Umsetzung und Durchführung dieser Richtlinie ausgenommen werden, solange er über kein Eisenbahnsystem verfügt.
- (12) Nach Nummer 34 der interinstitutionellen Vereinbarung über bessere Rechtsetzung¹ sind die Mitgliedstaaten aufgefordert, für ihre eigenen Zwecke und im Interesse der Gemeinschaft eigene Tabellen aufzustellen, aus denen im Rahmen des Möglichen die Entsprechungen zwischen dieser Richtlinie und den Umsetzungsmaßnahmen zu entnehmen sind, und diese zu veröffentlichen.
- (13) Die Richtlinie 2004/49/EG sollte daher entsprechend geändert werden –

HABEN FOLGENDE RICHTLINIE ERLASSEN:

¹ ABl. C 321 vom 31.12.2003, S. 1.

Artikel 1
Änderungen

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

1. In Artikel 3 werden folgende Buchstaben angefügt:

- "s) "Halter" die natürliche oder juristische Person, die als Eigentümer oder Verfügungsberechtigter ein Fahrzeug als Beförderungsmittel nutzt und als solcher im nationalen Fahrzeugregister gemäß Artikel 33 der Richtlinie 2008/xxx/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom ... über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems in der Gemeinschaft^(*)(⁺) (nachstehend "Eisenbahninteroperabilitätsrichtlinie" genannt) registriert ist;
- t) "für die Instandhaltung zuständige Stelle" eine Stelle, die für die Instandhaltung eines Fahrzeugs zuständig ist und als solche im nationalen Fahrzeugregister registriert ist;
- u) "Fahrzeug" ein Eisenbahnfahrzeug mit oder ohne Antrieb, das auf eigenen Rädern auf Eisenbahn-Schienenwegen verkehren kann. Ein Fahrzeug besteht aus einem oder mehreren strukturellen und funktionellen Teilsystemen oder Teilen davon.

(*) ABl. L ..."

2. In Artikel 4 Absatz 4 wird das Wort "Wagenhalters" durch das Wort "Halters" ersetzt.

⁺ ABl.: Bitte die Nummer und das Datum der Richtlinie einfügen.

3. Artikel 5 Absatz 2 erhält folgende Fassung:

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

4. Artikel 6 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 erhält folgende Fassung:

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

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

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

b) Absatz 3 Buchstabe c erhält folgende Fassung:

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

c) Absatz 4 erhält folgende Fassung:

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

5. Artikel 7 wird wie folgt geändert:

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

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

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

b) Absatz 5 erhält folgende Fassung:

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

6. Artikel 10 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 Unterabsatz 2 erhält folgende Fassung:

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

b) Absatz 2 Buchstabe b erhält folgende Fassung:

"b) eine Bescheinigung über die Zulassung der Vorkehrungen, die das Eisenbahnunternehmen getroffen hat, um die besonderen Anforderungen für die Erbringung sicherer Verkehrsdienste auf dem betreffenden Netz zu erfüllen. Zu den Anforderungen können die Anwendung der TSI und nationaler Sicherheitsvorschriften, einschließlich Vorschriften für den Betrieb des Netzes, die Anerkennung von Bescheinigungen für das Personal und die Genehmigung der Inbetriebnahme der von Eisenbahnunternehmen verwendeten Fahrzeuge zählen. Die Bescheinigung stützt sich auf die vom Eisenbahnunternehmen vorgelegten Unterlagen gemäß Anhang IV."

7. Artikel 14 erhält folgende Fassung:

"Artikel 14

Instandhaltung von Fahrzeugen

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

(2) Die zuständigen nationalen Sicherheitsbehörden können in Ausnahmefällen und innerhalb der Grenzen ihrer jeweiligen Netze Ausnahmen von der Verpflichtung nach Absatz 1 beschließen.

- (3) Unbeschadet der Zuständigkeit der Eisenbahnunternehmen und der Infrastrukturbetreiber nach Artikel 4 gewährleistet die für die Instandhaltung zuständige Stelle mittels eines Instandhaltungssystems, dass die Fahrzeuge in einem sicheren Betriebszustand sind.
- (4) Ist die für die Instandhaltung zuständige Stelle ein Eisenbahnunternehmen oder ein Infrastrukturbetreiber, so wird das in Absatz 3 dieses Artikels genannte System durch das Sicherheitsmanagementsystem gemäß Artikel 9 gebildet.
- (5) Ist die für die Instandhaltung zuständige Stelle kein Eisenbahnunternehmen oder Infrastrukturbetreiber, so kann sie eine Bescheinigung nach Absatz 6 erhalten.
- (6) Auf der Grundlage einer Empfehlung der Agentur erlässt die Kommission bis zum* eine Maßnahme zur Einführung einer Bescheinigung, die der für die Instandhaltung zuständigen Stelle im Hinblick auf ihr Instandhaltungssystem erteilt werden soll. Diese Maßnahme zur Änderung nicht wesentlicher Bestimmungen der Richtlinie durch deren Ergänzung wird nach dem in Artikel 27 Absatz 2a genannten Regelungsverfahren mit Kontrolle erlassen. Die Maßnahme umfasst die Anforderungen für die Erteilung der Bescheinigung an die für die Instandhaltung zuständige Stelle auf der Grundlage der Zulassung ihres Instandhaltungssystems, des Formats und der Gültigkeit der Bescheinigung und der für die Ausstellung zuständigen Stelle(n) und der für das Funktionieren des Bescheinigungssystems erforderlichen Kontrollen.

* Ein Jahr nach dem Inkrafttreten dieser Richtlinie.

(7) Die gemäß Absatz 6 dieses Artikels erteilten Bescheinigungen bestätigen die Einhaltung der in Absatz 3 dieses Artikels genannten Anforderungen; sie sind in der gesamten Gemeinschaft gültig. Verfügt die für die Instandhaltung zuständige Stelle nicht über eine Bescheinigung, so muss ein Eisenbahnunternehmen oder ein Infrastrukturbetreiber durch sein Sicherheitsmanagementsystem nach Artikel 9 gewährleisten, dass alle einschlägigen Instandhaltungsverfahren angemessen angewandt werden."

8. Artikel 16 Absatz 2 wird wie folgt geändert:

a) Buchstabe a erhält folgende Fassung:

"a) Genehmigung der Inbetriebnahme der strukturellen Teilsysteme des Eisenbahnsystems gemäß Artikel 15 der Eisenbahninteroperabilitätsrichtlinie und Überprüfung, ob diese entsprechend den einschlägigen grundlegenden Anforderungen betrieben und instand gehalten werden;"

b) Buchstabe b wird gestrichen.

c) Buchstabe g erhält folgende Fassung:

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

9. In Artikel 18 wird der folgende Buchstabe angefügt:
- "e) die nach Artikel 14 Absatz 2 beschlossenen Ausnahmen."
10. Artikel 26 erhält folgende Fassung:

*"Artikel 26
Anpassung der Anhänge*

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

11. Artikel 27 wird wie folgt geändert:
- a) Der folgende Absatz wird eingefügt:
- "(2a) Wird auf diesen Absatz Bezug genommen, so gelten Artikel 5a Absätze 1 bis 4 und Artikel 7 des Beschlusses 1999/468/EG unter Beachtung von dessen Artikel 8."
- b) Absatz 4 wird gestrichen.
12. Anhang II Nummer 3 wird gestrichen.

Artikel 2
Umsetzung und Durchführung

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

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

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

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

Artikel 3
Inkrafttreten

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

* 24 Monate nach Inkrafttreten der Richtlinie.

Artikel 4
Adressaten

Diese Richtlinie ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

Geschehen zu

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