



RAT DER  
EUROPÄISCHEN UNION

Brüssel, den 28. April 2008 (06.05)  
(OR. de, fr)

---

---

**Interinstitutionelles Dossier:  
2006/0273 (COD)**

---

---

**6412/08  
ADD 1**

**CODEC 189  
TRANS 40**

#### **ADDENDUM ZUM I/A-PUNKT-VERMERK**

---

des Generalsekretariats des Rates  
für den ASTV/RAT

---

Nr. Kommissionsvorschlag: 17038/06 TRANS 348 CODEC 1598

---

Betr.: Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems in der Gemeinschaft (Neufassung)  
**[erste Lesung]**  
– Annahme des Rechtssetzungsaktes (RA + E)  
Erklärungen

---

#### **ERKLÄRUNG DER BUNDESREPUBLIK DEUTSCHLAND**

Die neugefasste Richtlinie über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems in der Gemeinschaft stellt eine bedeutsame Weiterentwicklung des Gemeinschaftsrechtes dar, weil neben den Eisenbahnen nun auch die Halter von Fahrzeugen als eigenständige Größe in die Regelungen eingebunden werden.

Die Beratungen offenbarten allerdings unterschiedliche und vorerst unvereinbare Auffassungen über Verantwortlichkeiten der Halter. Eine Einigung konnte durch den neuen Begriff "für die Instandhaltung zuständige Stelle" als Teilmenge innerhalb der Halter erzielt werden, ohne jedoch die Verantwortlichkeiten zwischen den Haltern von Fahrzeugen und den für die Instandhaltung zuständigen Stellen gegeneinander abzugrenzen.

Nach dem Verständnis der Bundesrepublik Deutschland gibt es keinen Unterschied zwischen diesen beiden Begriffen. Halter von Fahrzeugen sind die für die Instandhaltung dieser Fahrzeuge zuständigen Stellen. Sie tragen die Verantwortung, dass Instandhaltung durchgeführt wird, aber sie müssen diese nicht selbst durchführen sondern können diese Arbeiten auch vergeben.

Die Bundesregierung hält diese Erklärung zur Vermeidung möglicher Verunsicherungen im Eisenbahnsektor für erforderlich.

### **ÖSTERREICHISCHE PROTOKOLLERKLÄRUNG ZU ARTIKEL 21 ABSATZ 7**

Diese Regelung normiert ein Verfahren, wonach ein Antragsteller innerhalb eines Monats nach Bekanntgabe der ablehnenden Entscheidung beantragen kann, dass die Entscheidung in ausreichend begründeten Fällen überprüft wird. Die Behörde verfügt dann über einen Zeitraum von zwei Monaten nach Eingang der Beschwerde, um ihre Entscheidung zu bestätigen oder zu widerrufen. Wird die ablehnende Entscheidung bestätigt, kann der Antragsteller bei der Beschwerdestelle beantragen, dass die Entscheidung in ausreichend begründeten Fällen überprüft wird. Die Mitgliedstaaten können ihre gemäß Artikel 30 der Richtlinie 2001/14/EG eingerichteten Regulierungsstelle für die Zwecke dieses Beschwerdeverfahrens benennen.

Bezogen auf das österreichische Rechtssystem ist dies nur dann möglich, wenn die nationale Sicherheitsbehörde im Ministerium für Verkehr, Innovation und Technologie als Beschwerdestelle (im Sinne einer Berufungsbehörde) agiert. Dann hat der Antragsteller die Möglichkeit, die Entscheidung einer ersten Instanz überprüfen zu lassen. Wenn jedoch die nationale Sicherheitsbehörde im Ministerium als die einzige Genehmigungsbehörde eingerichtet ist, dann hat der Antragsteller nur die Möglichkeit, den österreichischen Verwaltungsgerichtshof anzurufen. Daher beabsichtigt Österreich, diese Bestimmung im Einklang mit dem österreichischen Rechtssystem umzusetzen.

## ÖSTERREICHISCHE PROTOKOLLERKLÄRUNG ZU ARTIKEL 21 ABSATZ 8

Diese Regelung normiert ein Verfahren, dass – wenn innerhalb der vorgeschriebenen Fristen keine Entscheidung der zuständigen nationalen Sicherheitsbehörde nach Artikel 23 Absatz 7 und Artikel 25 Absatz 5 ergangen ist – die Inbetriebnahme des Fahrzeuges nach einem Zeitraum von drei Monaten ab Ablauf dieser Fristen als genehmigt gilt.

Unter Bezugnahme auf das österreichische Verwaltungssystem wird ein Verwaltungsverfahren von einer zuständigen Behörde gewöhnlich mit einer Entscheidung (positiv oder negativ) abgeschlossen. Aus diesem Grund muss diese Regelung gemäß dieses österreichischen Rechtsprinzips jedoch in dem hier vorgeschriebenen Zeitrahmen umgesetzt werden.

---