

**VERORDNUNG (EG) Nr. 1335/2008 DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES****vom 16. Dezember 2008****zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 881/2004 zur Errichtung einer Europäischen Eisenbahnagentur (Agenturverordnung)****(Text von Bedeutung für den EWR)**

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION —

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

auf Vorschlag der Kommission,

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

nach Anhörung des Ausschusses der Regionen,

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

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Mit der Verordnung (EG) Nr. 881/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates <sup>(3)</sup> vom 29. April 2004 wurde eine Europäische Eisenbahnagentur errichtet (nachstehend „Agentur“ genannt), die auf technischem Gebiet zur Verwirklichung eines europäischen Eisenbahnraums ohne Grenzen beitragen soll. Angesichts der Fortentwicklung des Gemeinschaftsrechts auf dem Gebiet der Eisenbahninteroperabilität und Eisenbahnsicherheit sowie der Marktentwicklung, der durch die Tätigkeit der Agentur gewonnenen Erfahrungen und der Beziehungen zwischen der Agentur und der Kommission ist es notwendig, jene Verordnung zu ändern und insbesondere bestimmte Aufgaben hinzuzufügen.
- (2) Die nationalen Vorschriften werden der Kommission sowohl im Rahmen der Richtlinie 2008/57/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. Juni 2008 über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems in der Gemeinschaft (Neufassung) <sup>(4)</sup> (nachstehend „Richtlinie über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems“ genannt) als auch der Richtlinie 2004/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. April 2004 über die Eisenbahnsicherheit in der Gemeinschaft (Richtlinie über die Eisenbahnsicherheit) <sup>(5)</sup> notifiziert. Daher sollten beide

Regelwerke geprüft werden, um insbesondere zu beurteilen, ob sie mit den geltenden gemeinsamen Sicherheitsmethoden und den geltenden technischen Spezifikationen für die Interoperabilität (TSI) vereinbar sind und ob die geltenden gemeinsamen Sicherheitsziele damit erreicht werden können.

- (3) Um das Verfahren für die Genehmigung der Inbetriebnahme von Fahrzeugen, die die einschlägigen TSI nicht erfüllen, zu erleichtern, sollten sämtliche in den Mitgliedstaaten geltenden technischen Vorschriften und Sicherheitsvorschriften in drei Gruppen eingeteilt und die Ergebnisse dieser Einteilung in einem Referenzdokument dargelegt werden. Die Agentur wird daher beauftragt, einen Entwurf zu erarbeiten, der zur Erstellung und Aktualisierung dieses Referenzdokuments herangezogen werden kann, und für jeden relevanten technischen Parameter die jeweils geltenden nationalen Vorschriften zu ermitteln und anzugeben sowie zu bestimmten Aspekten von Vorhaben, die die gegenseitige Anerkennung von Zulassungen betreffen, technische Stellungnahmen abzugeben. Nach Überprüfung der Liste der Parameter kann die Agentur deren Änderung empfehlen.
- (4) Die Agentur ist aufgrund ihrer rechtlichen Befugnisse und ihrer hohen fachlichen Kompetenz die Stelle, die komplexe Fragen, die sich bei den Tätigkeiten in diesem Sektor stellen, klären sollte. Daher sollte es im Zusammenhang mit den Verfahren zur Erteilung der Inbetriebnahmegenehmigungen für Fahrzeuge möglich sein, im Falle einer ablehnenden Entscheidung einer nationalen Sicherheitsbehörde oder hinsichtlich der Gleichwertigkeit der nationalen Vorschriften zu den in der Richtlinie über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems festgelegten technischen Parametern die Agentur um technische Stellungnahmen zu bitten.
- (5) Es sollte möglich sein, die Agentur um eine Stellungnahme zu dringenden Änderungen der TSI zu bitten.
- (6) Gemäß Artikel 13 der Verordnung (EG) Nr. 881/2004 kann die Agentur die Qualität der Arbeit der von den Mitgliedstaaten benannten Stellen überwachen. Eine von der Kommission durchgeführte Untersuchung hat allerdings ergeben, dass die von den Mitgliedstaaten bei der Benennung dieser Stellen zu beachtenden Kriterien vielfältig ausgelegt werden können. Unbeschadet der Verantwortung der Mitgliedstaaten für die Auswahl der benannten Stellen und für die Kontrolle der Einhaltung dieser Kriterien ist es wichtig, die Auswirkungen dieser Unterschiede bei der Auslegung zu beurteilen und sicherzustellen, dass sich daraus keine Probleme für die gegenseitige Anerkennung von

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

<sup>(2)</sup> Stellungnahme des Europäischen Parlaments vom 29. November 2007 (ABl. C 297 E vom 20.11.2008, S. 140), Gemeinsamer Standpunkt des Rates vom 3. März 2008 (ABl. C 93 E vom 15.4.2008, S. 1) und Standpunkt des Europäischen Parlaments vom 9. Juli 2008 (noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht.). Beschluss des Rates vom 1. Dezember 2008.

<sup>(3)</sup> ABl. L 164 vom 30.4.2004, S. 1. Berichtigte Fassung in ABl. L 220 vom 21.6.2004, S. 3.

<sup>(4)</sup> ABl. L 191 vom 18.7.2008, S. 1.

<sup>(5)</sup> ABl. L 164 vom 30.4.2004, S. 44. Berichtigte Fassung in ABl. L 220 vom 21.6.2004, S. 16.

- Konformitätsbescheinigungen und EG-Prüferklärungen ergeben. Daher sollte die Agentur auf Verlangen der Kommission die Tätigkeit der benannten Stellen überprüfen können und, sofern gerechtfertigt, Kontrollen vornehmen, um sicherzustellen, dass die in der Richtlinie über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems genannten Kriterien von den jeweils benannten Stellen erfüllt werden.
- (7) Nach Artikel 15 der Verordnung (EG) Nr. 881/2004 unterzieht die Agentur auf Verlangen der Kommission Anträge auf Gemeinschaftszuschüsse für Eisenbahninfrastrukturprojekte einer Bewertung unter dem Gesichtspunkt der Interoperabilität. Die Definition dieser Projekte sollte erweitert werden, so dass auch die Kohärenz des Systems beurteilt werden kann, wie dies beispielsweise bei Vorhaben zur Einführung des Europäischen Systems zum Management des Bahnverkehrs (ERTMS) der Fall ist.
- (8) Angesichts der Entwicklungen auf internationaler Ebene, insbesondere des Inkrafttretens des Übereinkommens über den internationalen Eisenbahnverkehr von 1999 (COTIF), sollte die Agentur beauftragt werden, ergänzend zu ihrer Tätigkeit im Bereich der Zertifizierung der Instandhaltungswerke die Beziehungen zwischen den Eisenbahnunternehmen und den Haltern, insbesondere in Bezug auf die Instandhaltung zu beurteilen. In diesem Zusammenhang sollte die Agentur Empfehlungen zur Durchführung des Verfahrens der Zertifizierung der Instandhaltung gemäß Artikel 14a der Richtlinie über die Eisenbahnsicherheit aussprechen dürfen.
- (9) Die Agentur sollte bei der Entwicklung der Zertifizierungsverfahren der für die Instandhaltung und die Instandhaltungswerke zuständigen Stellen dafür sorgen, dass diese Verfahren mit den den Eisenbahnunternehmen bereits übertragenen Zuständigkeiten und der künftigen Rolle der für die Instandhaltung zuständigen Stellen übereinstimmen. Diese Verfahren sollten das Sicherheitsbescheinigungsverfahren für Eisenbahnunternehmen erleichtern und einen unverhältnismäßig hohen Verwaltungsaufwand sowie Doppelarbeit bei Kontrollen, Inspektionen und/oder Nachprüfungen vermeiden.
- (10) Im Anschluss an die Verabschiedung des dritten Eisenbahnpakets sollte Bezug genommen werden auf die 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<sup>(1)</sup> (nachstehend „Richtlinie über Triebfahrzeugführer“ genannt), die für die Agentur verschiedene Aufgaben sowie ebenfalls die Möglichkeit vorsieht, Empfehlungen auszusprechen.
- (11) Was das Eisenbahnpersonal angeht, so sollte die Agentur auch mögliche Optionen für die Zertifizierung anderer mit sicherheitsrelevanten Aufgaben betrauter Mitglieder des Zugpersonals ermitteln und die Auswirkungen dieser verschiedenen Optionen bewerten. Es ist beabsichtigt, dass die Agentur sich mit der Festlegung spezieller Kriterien für die berufliche Befähigung nicht nur von Triebfahrzeugführern und anderem mit sicherheitsrelevanten Aufgaben betrautem Zugpersonal, sondern auch des übrigen Betriebs- und Instandhaltungspersonals des Eisenbahnsystems auseinandersetzt.
- (12) Die Richtlinie über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems und die Richtlinie über die Eisenbahnsicherheit sehen verschiedene Arten von Dokumenten vor, nämlich EG-Prüferklärungen, Fahrerlaubnisse und Sicherheitsbescheinigungen sowie die der Kommission notifizierte nationalen Vorschriften. Daher sollte die Aufgabe der Agentur darin bestehen, den Zugang der Öffentlichkeit zu diesen Dokumenten, zu den nationalen Fahrzeug- und Infrastrukturregistern sowie zu den von der Agentur geführten Registern sicherzustellen.
- (13) Die Agentur sollte prüfen, ob die Einnahmen für die Aufgaben in Bezug auf die Zugänglichkeit der Dokumente und Register im Einklang mit Artikel 38 Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 881/2004 angemessen sind.
- (14) Seit Verabschiedung des zweiten Eisenbahnpakets wurde die Entwicklung und Einführung des ERTMS von mehreren Initiativen begleitet. Hierzu zählen der Abschluss einer Kooperationsvereinbarung zwischen der Kommission und den verschiedenen Beteiligten der Branche, die Einrichtung eines Lenkungsausschusses für die Umsetzung dieser Vereinbarung, die Verabschiedung einer Mitteilung der Kommission an das Europäische Parlament und den Rat über die Einführung des europäischen Zugsicherungs-/Zugsteuerungs- und Signalgebungssystems ERTMS/ETCS, die Ernennung eines Europäischen Koordinators für das ERTMS-Projekt als Vorhaben von vorrangigem Gemeinschaftsinteresse durch die Kommission, die Festlegung der Rolle der Agentur als Systembehörde für die verschiedenen jährlichen Arbeitsprogramme sowie die Annahme der TSI „Zugsteuerung, Zugsicherung und Signalgebung“ für das konventionelle Eisenbahnsystem<sup>(2)</sup>. Angesichts der wachsenden Bedeutung des Beitrags, den die Agentur in diesem Bereich leistet, sollten ihre Aufgaben klar bestimmt werden.
- (15) Die Agentur spielt bei der künftigen Einführung des ERTMS im gesamten Eisenbahnsystem eine führende Rolle. Zu diesem Zweck muss eine zeitliche Kohärenz zwischen den nationalen Umstellungsplänen sichergestellt werden.
- (16) Die von der Kommission am 23. April 2008 angenommene ERTMS-Version sollte Eisenbahnunternehmen, die in interoperable Fahrzeuge investiert haben, in die Lage versetzen, eine ausreichende Anlagenrendite sicherzustellen. Diese Version sollte durch harmonisierte Testspezifikationen ergänzt werden. Jede von einer nationalen Sicherheitsbehörde verlangte zusätzliche Spezifikation sollte den Betrieb von Fahrzeugen, die mit künftigen ERTMS-Versionen oder mit der von der Kommission am 23. April 2008 angenommenen Version ausgestattet sind, auf Strecken, die bereits im Einklang mit der letztgenannten Version ausgestattet sind, nicht in unangemessener Weise hindern.

<sup>(1)</sup> ABl. L 315 vom 3.12.2007, S. 51.

<sup>(2)</sup> Entscheidung 2006/679/EG der Kommission vom 28. März 2006 über die Technische Spezifikation für die Interoperabilität (TSI) zum Teilsystem Zugsteuerung/Zugsicherung und Signalgebung des konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystems (ABl. L 284 vom 16.10.2006, S. 1).

- (17) Zur Förderung der Interoperabilität sollte die Agentur die Auswirkungen der Anpassung jeder ERTMS-Version, die vor der von der Kommission am 23. April 2008 angenommenen Version installiert wurde, an letztere prüfen.
- (18) Die Agentur verfügt bereits über zahlreiche Sachverständige auf dem Gebiet der Interoperabilität und Sicherheit des europäischen Eisenbahnsystems. Sie sollte daher auf Verlangen der Kommission auch außerplanmäßige Aufgaben wahrnehmen können, sofern diese mit dem Auftrag und den übrigen Prioritäten der Agentur vereinbar sind. Der leitende Direktor der Agentur sollte die Zulässigkeit dieser Unterstützung dementsprechend bewerten und mindestens einmal jährlich dem Verwaltungsrat darüber Bericht erstatten, wie diese erfolgt ist. Der Verwaltungsrat kann diesen Bericht gemäß den Befugnissen bewerten, die ihm durch die Verordnung (EG) Nr. 881/2004 übertragen sind.
- (19) Im ersten Jahr der Errichtung der Agentur wurden in großem Umfang Projektbetreuer mit einem Anstellungsvertrag von höchstens fünf Jahren eingestellt; das bedeutet, dass ein Großteil des technischen Personals die Agentur innerhalb kurzer Zeit verlassen muss. Um sicherzustellen, dass ein quantitativ und qualitativ angemessenes Fachwissen zur Verfügung steht, und um etwaigen Schwierigkeiten bei den Einstellungsverfahren vorzugreifen, sollte es der Agentur gestattet sein, die Arbeitsverträge von besonders qualifiziertem Personal um weitere drei Jahre zu verlängern.
- (20) Um eine bessere Abstimmung mit dem Haushaltsverfahren zu erreichen, sollte der Zeitpunkt für die Annahme des jährlichen Arbeitsprogramms der Agentur geändert werden.
- (21) Bei der Erstellung des Arbeitsprogramms der Agentur sollten für jede Tätigkeit die jeweilige Zielsetzung und ihre Adressaten genannt werden. Ferner sollte die Kommission über die technischen Ergebnisse jeder Tätigkeit unterrichtet werden, da diese Informationen über den Umfang des allgemeinen Berichts, der an alle Organe gerichtet ist, hinausgehen.
- (22) Da das Ziel dieser Verordnung, nämlich den Auftrag der Agentur zu erweitern und sie an der Vereinfachung des gemeinschaftlichen Zulassungsverfahrens für Eisenbahnfahrzeuge mitwirken zu lassen, 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 Verordnung nicht über das zur Erreichung dieses Ziels erforderliche Maß hinaus.
- (23) Die Verordnung (EG) Nr. 881/2004 sollte daher entsprechend geändert werden —

HABEN FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

*Artikel 1*

**Änderungen**

Die Verordnung (EG) Nr. 881/2004 wird wie folgt geändert:

1. Artikel 2 erhält folgende Fassung:

*„Artikel 2*

**Art der Tätigkeiten der Agentur**

Die Agentur kann

- a) Empfehlungen hinsichtlich der Anwendung der Artikel 6, 7, 9b, 12, 14, 16, 16a, 16b, 16c, 17 und 18 an die Kommission richten; und
- b) gemäß den Artikeln 9a, 10, 13 und 15 Stellungnahmen an die Kommission und gemäß Artikel 10 Stellungnahmen an die betreffenden Behörden der Mitgliedstaaten richten.“

2. Artikel 3 wird wie folgt geändert:

- a) Absatz 1 Satz 1 erhält folgende Fassung:

„(1) Zur Ausarbeitung der in den Artikeln 6, 7, 9b, 12, 14, 16, 17 und 18 vorgesehenen Empfehlungen richtet die Agentur eine begrenzte Anzahl von Arbeitsgruppen ein.“

- b) Absatz 3 erhält folgende Fassung:

„(3) Die nationalen Sicherheitsbehörden nach Artikel 16 der Richtlinie über die Eisenbahnsicherheit oder — je nach Themenbereich — die zuständigen nationalen Behörden ernennen ihre Vertreter für die Arbeitsgruppen, an denen sie teilnehmen möchten.“

3. Artikel 8 wird gestrichen.

4. Unmittelbar nach Artikel 9 wird folgende Kapitelüberschrift eingefügt:

„KAPITEL 2a

**NATIONALE VORSCHRIFTEN, GEGENSEITIGE ANERKENNUNG DER ZULASSUNG UND TECHNISCHE STELLUNGEN**

5. Folgende Artikel werden eingefügt:

*„Artikel 9a*

**Nationale Vorschriften**

(1) Die Agentur nimmt auf Verlangen der Kommission die fachliche Prüfung der neuen nationalen Vorschriften vor, die der Kommission gemäß Artikel 8 der Richtlinie über die Eisenbahnsicherheit oder gemäß Artikel 17 Absatz 3 der Richtlinie 2008/57/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. Juni 2008 über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems in der Gemeinschaft (Neufassung) (\*) (nachstehend ‚Richtlinie über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems‘ genannt) übermittelt worden sind.

(2) Die Agentur prüft, ob die in Absatz 1 genannten Vorschriften mit den geltenden gemeinsamen Sicherheitsmethoden und TSI vereinbar sind. Ferner prüft die Agentur, ob sich die geltenden gemeinsamen Sicherheitsziele mit diesen Vorschriften erreichen lassen.

(3) Kommt die Agentur nach Berücksichtigung der von dem Mitgliedstaat mitgeteilten Beweggründe zu dem Schluss, dass eine dieser Vorschriften entweder mit den gemeinsamen Sicherheitsmethoden oder mit den gemeinsamen Sicherheitszielen nicht zu vereinbaren ist, richtet sie innerhalb von zwei Monaten, nachdem ihr die Vorschriften von der Kommission übermittelt wurden, eine Stellungnahme an die Kommission.

#### Artikel 9b

#### Einstufung der nationalen Vorschriften

(1) Die Agentur erleichtert die Anerkennung der Zulassung der in einem anderen Mitgliedstaat in Betrieb genommenen Fahrzeuge in den übrigen Mitgliedstaaten gemäß den Verfahren der Absätze 2 bis 4.

(2) Die Agentur überprüft bis zum 19. Januar 2009 die Aufstellung der Parameter in Anhang VII Abschnitt 1 der Richtlinie über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems und richtet die Empfehlungen, die sie für angemessen hält, an die Kommission.

(3) Die Agentur erstellt einen Entwurf für ein Referenzdokument, in dem die von den Mitgliedstaaten für die Inbetriebnahme von Fahrzeugen jeweils angewandten nationalen Vorschriften in Beziehung zueinander gesetzt werden. In diesem Dokument werden für jeden der in Anhang VII der Richtlinie über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems aufgeführten Parameter die in den Mitgliedstaaten jeweils geltenden nationalen Vorschriften sowie die Gruppe in Abschnitt 2 jenes Anhangs angegeben, dem diese Vorschriften zuzuordnen sind. Dies schließt die Vorschriften ein, die gemäß Artikel 17 Absatz 3 der Richtlinie über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems notifiziert werden, einschließlich der nach der Annahme der TSI (Sonderfälle, offene Punkte, Ausnahmen) sowie der gemäß Artikel 8 der Richtlinie über die Eisenbahnsicherheit notifizierten Vorschriften.

(4) Um die in Anhang VII Abschnitt 2 der Richtlinie über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems aufgeführten nationalen Vorschriften der Gruppe B allmählich zu verringern, erstellt die Agentur regelmäßig einen Entwurf zur Aktualisierung des Referenzdokuments und übermittelt diesen der Kommission. Die erste Fassung des Referenzdokuments wird der Kommission spätestens am 1. Januar 2010 übermittelt.

(5) Für die Zwecke der Anwendung dieses Artikels nutzt die Agentur die in Artikel 6 Absatz 5 vorgesehene Zusammenarbeit der nationalen Sicherheitsbehörden und setzt im Einklang mit den Grundsätzen des Artikels 3 eine Arbeitsgruppe ein.

6. In Artikel 10 werden folgende Absätze eingefügt:

„(2a) Die Agentur kann um technische Stellungnahmen ersucht werden

a) von einer nationalen Sicherheitsbehörde oder der Kommission zu Fragen der Gleichwertigkeit der nationalen Vorschriften, die einen oder mehrere in Anhang VII Abschnitt 1 der Richtlinie über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems aufgeführte Parameter betreffen;

b) von der in Artikel 21 Absatz 7 der Richtlinie über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems genannten zuständigen Beschwerdestelle im Falle einer Entscheidung der zuständigen nationalen Sicherheitsbehörde, mit der die Inbetriebnahmegenehmigung für ein Eisenbahnfahrzeug verweigert wurde.

(2b) Die Agentur kann von der Kommission aufgefordert werden, technische Stellungnahmen zu dringenden Änderungen der TSI gemäß Artikel 7 Absatz 1 der Richtlinie über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems abzugeben.“

7. Artikel 11 wird gestrichen.

8. Artikel 13 erhält folgende Fassung:

„Artikel 13

#### Benannte Stellen

(1) Unbeschadet der Verantwortung der Mitgliedstaaten für die von ihnen benannten Stellen kann die Agentur auf Verlangen der Kommission die Qualität der Arbeit jener Stellen überprüfen. Sie übermittelt der Kommission gegebenenfalls eine Stellungnahme.

(2) Unbeschadet der Zuständigkeit der Mitgliedstaaten überprüft die Agentur auf Verlangen der Kommission, ob die Kriterien in Anhang VIII der Richtlinie über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems erfüllt werden, falls sie im Einklang mit Artikel 28 Absatz 4 jener Richtlinie der Ansicht ist, dass eine benannte Stelle diese Kriterien nicht erfüllt. Die Agentur übermittelt der Kommission hierzu eine Stellungnahme.“

9. Artikel 15 erhält folgende Fassung:

„Artikel 15

#### Interoperabilität des Eisenbahnsystems der Gemeinschaft

Unbeschadet der Ausnahmen gemäß Artikel 9 der Richtlinie über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems prüft die Agentur auf Verlangen der Kommission jedes neue Planungs- und/oder Bauvorhaben, sowie Erneuerungs- oder Umrüstungsvorhaben für Teilsysteme, für das ein Gemeinschaftszuspruch beantragt wurde, unter dem Gesichtspunkt der Interoperabilität. Die Agentur gibt innerhalb einer Frist, die mit der Kommission je nach Wichtigkeit des Vorhabens und verfügbaren Ressourcen vereinbart wird und höchstens zwei Monate betragen darf, eine Stellungnahme dazu ab, ob das Vorhaben mit den einschlägigen TSI im Einklang steht.“

(\*) Abl. L 191 vom 18.7.2008, S. 1.“

10. Unmittelbar vor Artikel 16 wird folgende Kapitelüberschrift eingefügt:

„KAPITEL 3a

**INSTANDHALTUNG DER FAHRZEUGE“**

11. In Artikel 16 wird folgender Absatz angefügt:

„Diese Empfehlungen stehen im Einklang mit den Zuständigkeiten, die den Eisenbahnunternehmen und den für die Instandhaltung zuständigen Stellen bereits gemäß Artikel 4 bzw. Artikel 14a der Richtlinie über die Eisenbahnsicherheit übertragen wurden, und tragen den Zertifizierungsmechanismen der Eisenbahnunternehmen und der für die Instandhaltung zuständigen Stellen in vollem Umfang Rechnung.“

12. Folgender Artikel wird eingefügt:

„Artikel 16a

**Zertifizierung von für die Instandhaltung zuständigen Stellen**

(1) Die Agentur übermittelt der Kommission bis zum 1. Juli 2010 eine Empfehlung im Hinblick auf die Durchführung des Verfahrens der Zertifizierung der für die Instandhaltung zuständigen Stellen gemäß Artikel 14a Absatz 5 der Richtlinie über die Eisenbahnsicherheit.

Die Bewertung und die Empfehlung der Agentur erstrecken sich insbesondere auf folgende Aspekte, wobei die Beziehungen, die eine für die Instandhaltung zuständige Stelle mit anderen Parteien wie etwa Haltern, Eisenbahnunternehmen und Infrastrukturbetreibern unterhalten kann, gebührend zu berücksichtigen sind:

- a) Eignung der Verfahren, die die für Instandhaltung zuständige Stelle verwendet, darunter Betriebs- und Verwaltungsverfahren, für die Gewährleistung einer effektiven und sicheren Instandhaltung der Fahrzeuge;
- b) Inhalt und Spezifikationen eines an die Instandhaltung der Wagen angepassten Zertifizierungssystems;
- c) die Art der für die Zertifizierung zuständigen Stellen und die Anforderungen an diese Stellen;
- d) das Format und die Gültigkeit der Bescheinigungen, die den für Instandhaltung zuständigen Stellen ausgestellt werden;
- e) technische und betriebliche Inspektionen und Kontrollen.

(2) Innerhalb einer Frist von drei Jahren ab dem Zeitpunkt der Annahme des Zertifizierungssystems für Instandhaltung nach Artikel 14a Absatz 5 der Richtlinie über die Eisenbahnsicherheit durch die Kommission übermittelt die Agentur der Kommission einen Bericht mit einer Bewertung der Durchführung eines solchen Systems. Bis zu diesem Zeitpunkt übermittelt die Agentur der Kommission ebenfalls eine

Empfehlung im Hinblick auf die Festlegung des Inhalts und der Spezifikationen eines analogen Zertifizierungssystems für die Stellen, die für die Instandhaltung anderer Fahrzeuge — wie Lokomotiven, Personenwagen, elektrische Triebzüge und Dieseltriebzüge — zuständig sind.

(3) Die Agentur analysiert die alternativen Maßnahmen, die gemäß Artikel 14a Absatz 8 der Richtlinie über die Eisenbahnsicherheit beschlossen wurden, im Rahmen ihres Berichts über die Sicherheit nach Artikel 9 Absatz 2 dieser Verordnung.“

13. Unmittelbar nach Artikel 16a wird folgende Kapitelüberschrift eingefügt:

„KAPITEL 3b

**EISENBAHNPERSONAL“**

14. Folgender Artikel wird eingefügt:

„Artikel 16b

**Triebfahrzeugführer**

(1) In Angelegenheiten im Zusammenhang mit 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 (\*) (nachstehend ‚Richtlinie über Triebfahrzeugführer‘ genannt), ist es Aufgabe der Agentur,

- a) einen Entwurf eines Gemeinschaftsmusters für die Fahrerlaubnis, die Bescheinigung und die beglaubigte Kopie der Bescheinigung sowie deren äußere Merkmale auszuarbeiten und dabei Maßnahmen für den Fälschungsschutz zu berücksichtigen;
- b) mit den zuständigen Behörden zusammenzuarbeiten, um die Interoperabilität der Register für Fahrerlaubnisse und Bescheinigungen der Triebfahrzeugführer sicherzustellen. Zu diesem Zweck arbeitet die Agentur einen Entwurf der Eckdaten der einzurichtenden Register aus, wie zu registrierende Daten, Format dieser Daten und Datenaustauschprotokoll, Zugriffsrechte, Dauer der Datenspeicherung sowie Verfahren im Fall der Einstellung der Geschäftstätigkeit wegen Konkurs;
- c) einen Entwurf der gemeinschaftlichen Kriterien für die Auswahl der Prüfer und Prüfungen auszuarbeiten;
- d) die Entwicklung im Bereich der Zertifizierung von Triebfahrzeugführern zu bewerten, indem der Kommission spätestens vier Jahre nach Festlegung der Eckdaten für die Register gemäß Artikel 22 Absatz 4 der Richtlinie über Triebfahrzeugführer ein Bericht vorgelegt wird, der gegebenenfalls Verbesserungsvorschläge für das System und Maßnahmen für die theoretische und praktische Prüfung der Fachkenntnisse der Bewerber um die harmonisierte Bescheinigung für Fahrzeuge und die entsprechende Infrastruktur enthält;

- e) bis zum 4. Dezember 2012 die Möglichkeit der Verwendung einer Chipkarte zu prüfen, auf der die Fahrerlaubnis und die Bescheinigungen gemäß Artikel 4 der Richtlinie über Triebfahrzeugführer gemeinsam gespeichert sind, und eine diesbezügliche Kosten-Nutzen-Analyse vorzunehmen. Die Agentur arbeitet einen Entwurf der technischen und betriebsbezogenen Spezifikationen einer solchen Chipkarte aus;
- f) die Zusammenarbeit der Mitgliedstaaten bei der Durchführung der Richtlinie über Triebfahrzeugführer zu unterstützen und geeignete Zusammenkünfte mit den Vertretern der zuständigen Behörden abzuhalten;
- g) auf Verlangen der Kommission eine Kosten-Nutzen-Analyse der Anwendung der Bestimmungen der Richtlinie über Triebfahrzeugführer auf Triebfahrzeugführer, die ausschließlich im Hoheitsgebiet des ersuchenden Mitgliedstaats tätig sind, vorzunehmen. Die Kosten-Nutzen-Analyse deckt einen Zeitraum von zehn Jahren ab. Sie wird der Kommission innerhalb von zwei Jahren nach Einrichtung der Register gemäß Artikel 37 Nummer 1 der Richtlinie über Triebfahrzeugführer unterbreitet;
- h) auf Verlangen der Kommission eine weitere Kosten-Nutzen-Analyse vorzunehmen, die der Kommission spätestens zwölf Monate vor Ablauf des befristeten Freistellungszeitraums zu unterbreiten ist, den die Kommission möglicherweise gewährt;
- i) dafür zu sorgen, dass das gemäß Artikel 22 Absatz 2 Buchstaben a und b der Richtlinie über Triebfahrzeugführer eingeführte System im Einklang mit der Verordnung (EG) Nr. 45/2001 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 18. Dezember 2000 zum Schutz natürlicher Personen bei der Verarbeitung personenbezogener Daten durch die Organe und Einrichtungen der Gemeinschaft und zum freien Datenverkehr<sup>(\*)</sup> steht.
- (2) In Angelegenheiten im Zusammenhang mit der Richtlinie über Triebfahrzeugführer spricht die Agentur Empfehlungen zu folgenden Aspekten aus:
- a) Änderung der Gemeinschaftscodes für die verschiedenen Typen in den Klassen A und B nach Artikel 4 Absatz 3 der Richtlinie über Triebfahrzeugführer;
- b) Codes für zusätzliche Angaben oder gesundheitlich bedingte Verwendungsbeschränkungen, die gemäß Anhang II der Richtlinie über Triebfahrzeugführer von einer zuständigen Behörde ausgesprochen wurden.
- (3) Die Agentur kann ein begründetes Auskunftersuchen zum Status der Fahrerlaubnisse von Triebfahrzeugführern an die zuständigen Behörden richten.

(\*) ABl. L 315 vom 3.12.2007, S. 51.

(\*\*) ABl. L 8 vom 12.1.2001, S. 1.“

15. Folgender Artikel wird eingefügt:

„Artikel 16c

#### **Anderes Fahrpersonal**

Im Einklang mit Artikel 28 der Richtlinie über Triebfahrzeugführer benennt die Agentur in einem Bericht, der bis zum 4. Juni 2009 unter Berücksichtigung der TSI ‚Verkehrsbetrieb und Verkehrssteuerung‘ gemäß den Richtlinien 96/48/EG und 2001/16/EG vorzulegen ist, das Anforderungsprofil und die Aufgaben des anderen mit sicherheitsrelevanten Aufgaben betrauten Zugpersonals, dessen berufliche Qualifikationen zur Eisenbahnsicherheit beitragen, die mittels eines Systems von Genehmigungen und/oder Bescheinigungen, das dem durch die Richtlinie über Triebfahrzeugführer geschaffenen System vergleichbar sein kann, auf Gemeinschaftsebene geregelt werden sollten.“

16. In Artikel 17 erhalten die Überschrift und Absatz 1 folgende Fassung:

„Artikel 17

#### **Berufliche Befähigung und Ausbildung**

(1) Die Agentur spricht Empfehlungen für die Festlegung gemeinsamer Kriterien für die berufliche Befähigung und die Beurteilung des für den Betrieb und die Instandhaltung des Eisenbahnsystems zuständigen Personals aus, das nicht unter die Artikel 16b und 16c fällt.“

17. Unmittelbar nach Artikel 17 wird folgende Kapitelüberschrift eingefügt:

„KAPITEL 3c

#### **REGISTER UND ÖFFENTLICHE DATENBANK DER AGENTUR“**

18. Artikel 18 erhält folgende Fassung:

„Artikel 18

#### **Register**

(1) Die Agentur erstellt und empfiehlt der Kommission gemeinsame Spezifikationen für

- a) die nationalen Einstellungsregister gemäß Artikel 33 der Richtlinie über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems, einschließlich Regelungen für den Datenaustausch und eines einheitlichen Formulars für Einstellungsanträge;
- b) ein Register genehmigter Fahrzeugtypen gemäß Artikel 34 der Richtlinie über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems, einschließlich Regelungen für den Datenaustausch mit den nationalen Sicherheitsbehörden;
- c) das Infrastrukturregister gemäß Artikel 35 der Richtlinie über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems.

(2) Die Agentur erstellt und führt ein Register der Fahrzeugtypen, die gemäß Artikel 34 der Richtlinie über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems von den Mitgliedstaaten eine Inbetriebnahmegenehmigung für das Eisenbahnnetz der Gemeinschaft erhalten haben. Die Agentur erstellt ferner einen Entwurf für ein Muster der Typenkonformitätserklärung gemäß Artikel 26 Absatz 4 jener Richtlinie.“

19. Artikel 19 erhält folgende Fassung:

„Artikel 19

#### **Zugänglichkeit der Schriftstücke und Register**

(1) Die Agentur macht die folgenden, in der Richtlinie über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems und der Richtlinie über die Eisenbahnsicherheit vorgesehenen Schriftstücke und Register öffentlich zugänglich:

- a) EG-Prüferklärungen für Teilsysteme;
- b) EG-Konformitätserklärungen für Komponenten, die den nationalen Sicherheitsbehörden vorliegen;
- c) gemäß der Richtlinie 95/18/EG erteilte Genehmigungen;
- d) gemäß Artikel 10 der Richtlinie über die Eisenbahnsicherheit ausgestellte Sicherheitsbescheinigungen;
- e) der Agentur gemäß Artikel 24 der Richtlinie über die Eisenbahnsicherheit übermittelte Untersuchungsberichte;
- f) der Kommission gemäß Artikel 8 der Richtlinie über die Eisenbahnsicherheit sowie gemäß Artikel 5 Absatz 6 und Artikel 17 Absatz 3 der Richtlinie über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems übermittelte nationale Vorschriften;
- g) Link zu den nationalen Einstellungsregistern;
- h) Link zu den Infrastrukturregistern;
- i) europäisches Register von zugelassenen Fahrzeugtypen;
- j) Register der Anträge auf Änderungen und der geplanten Änderungen der Spezifikationen des ERTMS;
- k) von der Agentur gemäß den TSI ‚Verkehrsbetrieb und Verkehrssteuerung‘ geführtes Register der Kennzeichen der Fahrzeughalter.

(2) Die praktischen Einzelheiten der Übermittlung der in Absatz 1 genannten Schriftstücke werden von den Mitgliedstaaten und der Kommission auf der Grundlage eines Entwurfs der Agentur erörtert und vereinbart.

(3) Bei der Übermittlung der Schriftstücke nach Absatz 1 können die betroffenen Stellen angeben, welche Schriftstücke aus Sicherheitsgründen nicht öffentlich zugänglich gemacht werden sollen.

(4) Die für die Ausstellung der Schriftstücke nach Absatz 1 Buchstaben c und d zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten melden der Agentur innerhalb eines Monats jede Einzelentscheidung über eine Erteilung, eine Verlängerung, eine Änderung oder einen Widerruf einer Genehmigung bzw. Bescheinigung.

(5) Die Agentur kann diese öffentliche Datenbank um öffentliche Schriftstücke oder Links ergänzen, die für die Ziele der Verordnung von Bedeutung sind.“

20. Die Überschrift von Kapitel 4 erhält folgende Fassung:

#### **„BESONDERE AUFGABEN“**

21. Folgende Artikel werden eingefügt:

„Artikel 21a

#### **ERTMS**

(1) Die Agentur übernimmt in Koordination mit der Kommission die in den Absätzen 2 bis 5 beschriebenen Aufgaben im Hinblick auf:

- a) die Sicherstellung einer kohärenten Entwicklung des ERTMS;
- b) die Übereinstimmung der in den Mitgliedstaaten implementierten ERTMS-Ausrüstungen mit den geltenden Spezifikationen.

(2) Die Agentur führt ein Verfahren für die Bearbeitung von Anträgen auf Änderung der ERTMS-Spezifikationen ein. Zu diesem Zweck errichtet und führt die Agentur ein Register der Anträge auf Änderungen und der geplanten Änderungen der ERTMS-Spezifikationen.

Die Agentur empfiehlt die Annahme einer neuen Version erst dann, wenn die letzte Version in ausreichendem Maße eingeführt wurde. Die Entwicklung neuer Versionen darf dem Grad 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.

(3) Die Agentur unterstützt die Arbeiten der Kommission zur Entwicklung eines EU Plans für die Einführung des ERTMS sowie zur Koordinierung der ERTMS-Installation in den transeuropäischen Verkehrskorridoren.

(4) Die Agentur entwickelt ein Konzept 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 Durchführung der geltenden Version und möglicher neuerer Versionen zu bieten.

Gemäß Artikel 6 Absatz 9 der Richtlinie über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems stellt die Agentur sicher, dass nachfolgende Versionen von ERTMS-Ausrüstungen ab der von der Kommission am 23. April 2008 angenommenen Version rückwärts kompatibel sind.

Im Zusammenhang mit den ERTMS-Ausrüstungen, die vor dem 23. April 2008 in Betrieb genommen wurden oder deren Installation oder Erneuerung sich zu jenem Zeitpunkt in einem fortgeschrittenen Stadium befand, erstellt die Agentur einen Bewertungsbericht, der Folgendes umfasst:

- a) die Zusatzkosten, die bei einer frühzeitigen Durchführung infolge der Einführung der von der Kommission am 23. April 2008 angenommenen Version anfallen;
- b) alle möglichen Mechanismen, einschließlich finanzieller Mechanismen, zur Unterstützung der Umstellung von den früheren Versionen auf die in Buchstabe a genannte Version.

Die Kommission trifft die erforderlichen Maßnahmen binnen eines Jahres nach dem Zeitpunkt des Eingangs des Bewertungsberichts der Agentur.

(5) Die Agentur richtet eine Ad-hoc-Arbeitsgruppe der benannten Stellen ein, bei der sie den Vorsitz führt, um zu überwachen, dass die von den benannten Stellen im Rahmen spezifischer ERTMS-Projekte durchgeführten EG-Prüfverfahren konsequent angewendet werden. Ferner arbeitet die Agentur mit den nationalen Sicherheitsbehörden zusammen, um zu überwachen, dass die Verfahren für eine Inbetriebnahmegenehmigung konsequent angewendet werden. Gelangt die Agentur zu der Auffassung, dass die Gefahr eines Mangels an technischer und betrieblicher Kompatibilität zwischen Netzen und Fahrzeugen mit Ausrüstungen, die diesen Verfahren unterliegen, besteht, unterrichtet sie unverzüglich die Kommission, die die geeigneten Maßnahmen ergreift.

(6) Sollten technische Inkompatibilitäten zwischen Netzen und Fahrzeugen im Rahmen spezifischer ERTMS-Projekte entstehen, stellen die benannten Stellen und die nationalen Sicherheitsbehörden sicher, dass die Agentur alle einschlägigen Informationen über die angewandten ‚EG‘-Prüfverfahren und Inbetriebnahmeverfahren sowie über die Betriebsbedingungen erhalten kann. Gegebenenfalls schlägt die Agentur der Kommission geeignete Maßnahmen vor.

(7) Die Agentur evaluiert das Zertifizierungsverfahren für ERTMS-Ausrüstungen und legt der Kommission bis zum 1. Januar 2011 einen Bericht vor, der erforderlichenfalls Verbesserungsvorschläge enthält.

(8) Die Kommission bewertet anhand des Berichts nach Absatz 7 Kosten und Nutzen der Verwendung eines einzigen Typs von Laborausrüstung, eines einzigen Referenzgleises und/oder einer einzigen Zertifizierungsstelle auf Gemeinschaftsebene. Eine solche Zertifizierungsstelle muss den Kriterien von Anhang VIII der Richtlinie über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems entsprechen. Die Kommission kann einen Bericht und gegebenenfalls einen Legislativvorschlag zur Verbesserung des ERTMS-Zertifizierungssystems vorlegen.

## Artikel 21b

### Hilfestellung für die Kommission

(1) Innerhalb der durch Artikel 30 Absatz 2 Buchstabe b gesetzten Grenzen leistet die Agentur der Kommission auf deren Ersuchen Hilfestellung bei der Durchführung der gemeinschaftlichen Rechtsvorschriften, die auf eine Erhöhung der Interoperabilität der Eisenbahnsysteme und die Entwicklung eines gemeinsamen Konzepts für die Sicherheit im europäischen Eisenbahnsystem abzielen.

(2) Diese in ihrer Dauer und Tragweite begrenzte Hilfestellung wird unbeschadet aller anderen Aufgaben, die der Agentur im Rahmen dieser Verordnung zugewiesen werden, geleistet und kann Folgendes umfassen:

- a) Übermittlung von Informationen über die Umsetzungsweise spezifischer Aspekte der Gemeinschaftsvorschriften;
- b) technische Beratung in Fragen, die ein spezifisches Know-how erfordern;
- c) Beschaffung von Informationen mit Hilfe der nationalen Sicherheitsbehörden und der Untersuchungsstellen gemäß Artikel 6 Absatz 5.

(3) Der leitende Direktor erstattet dem Verwaltungsrat mindestens einmal jährlich über die Umsetzung dieses Artikels, auch über dessen Auswirkungen auf die Ressourcen, Bericht.“

22. Artikel 24 Absatz 3 erhält folgende Fassung:

„(3) Unbeschadet des Artikels 26 Absatz 1 besteht das Personal der Agentur aus:

- Zeitbediensteten, die sie für höchstens fünf Jahre einstellt; hierbei handelt es sich um Eisenbahnfachleute, die aufgrund ihrer Qualifikation und Erfahrung im Bereich der Sicherheit und Interoperabilität im Eisenbahnverkehr ausgewählt werden;
- von der Kommission oder von den Mitgliedstaaten für höchstens fünf Jahre abgestellten oder abgeordneten Beamten; und
- sonstigen Bediensteten im Sinne der Beschäftigungsbedingungen für die sonstigen Bediensteten der Europäischen Gemeinschaften für ausführende Tätigkeiten oder Sekretariatsarbeiten.

Während der zehn ersten Tätigkeitsjahre der Agentur kann der in Unterabsatz 1 erster Gedankenstrich genannte Zeitraum von fünf Jahren um höchstens drei weitere Jahre verlängert werden, wenn dies für die Kontinuität ihres Geschäftsbetriebs erforderlich ist.“

23. Artikel 25 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 2 Buchstabe c erhält folgende Fassung:

„c) legt unter Berücksichtigung der Stellungnahme der Kommission bis zum 30. November jedes Jahres das Arbeitsprogramm der Agentur für das darauf folgende Jahr fest und übermittelt es den Mitgliedstaaten, dem Europäischen Parlament, dem Rat und der Kommission. Dieses Arbeitsprogramm wird unbeschadet des jährlichen Haushaltsverfahrens der Gemeinschaft 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, einschließlich der Vertreter der Kommission, oder durch einstimmigen Beschluss der Vertreter der Mitgliedstaaten an.“

b) Folgender Absatz wird angefügt:

„(3) In dem Arbeitsprogramm der Agentur werden für jede Tätigkeit die damit verfolgten Ziele angegeben. In der Regel wird der Kommission für jede Tätigkeit und/oder jedes Ergebnis ein Bericht übermittelt.“

24. Artikel 26 Absatz 1 erhält folgende Fassung:

„(1) Der Verwaltungsrat setzt sich aus je einem Vertreter jedes Mitgliedstaats, vier Vertretern der Kommission und sechs nicht stimmberechtigten Vertretern zusammen; diese sechs letztgenannten Vertreter vertreten auf europäischer Ebene die folgenden Gruppen:

- a) Eisenbahnunternehmen,
- b) Infrastrukturbetreiber,

- c) Eisenbahnindustrie,
- d) Gewerkschaften,
- e) Fahrgäste,
- f) Güterverkehrskunden.

Die Kommission benennt für jede dieser Gruppen einen Vertreter und einen Stellvertreter auf der Grundlage einer Liste mit vier Namen je Gruppe, die von den jeweiligen europäischen Fachverbänden vorgelegt wird, damit eine angemessene Vertretung aller Interessen gewährleistet ist.

Die Mitglieder des Verwaltungsrats und ihre Stellvertreter werden aufgrund ihrer einschlägigen Erfahrung und Sachkenntnis ernannt.“

25. Artikel 33 Absatz 1 erhält folgende Fassung:

„(1) Zur Erfüllung der ihr mit den Artikeln 9, 9a, 10, 13 und 15 übertragenen Aufgaben kann die Agentur im Einklang mit der vom Verwaltungsrat festgelegten Politik Besuche in den Mitgliedstaaten durchführen. Die nationalen Behörden der Mitgliedstaaten erleichtern die Arbeit der Bediensteten der Agentur.“

26. Artikel 36 Absatz 1 erhält folgende Fassung:

„(1) Die Agentur steht der Beteiligung der europäischen und der unter die Europäische Nachbarschaftspolitik fallenden Länder offen, die mit der Europäischen Gemeinschaft Übereinkünfte geschlossen haben, nach denen diese Länder das Gemeinschaftsrecht auf dem von dieser Verordnung erfassten Gebiet übernommen haben und anwenden.“

#### Artikel 2

Diese Verordnung tritt am 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 Straßburg, 16. Dezember 2008.

*Im Namen des Europäischen Parlaments*  
Der Präsident  
H.-G. PÖTTERING

*Im Namen des Rates*  
Der Präsident  
B. LE MAIRE