

Amtsblatt

der Europäischen Union

L 343



Ausgabe
in deutscher Sprache

Rechtsvorschriften

55. Jahrgang
14. Dezember 2012

Inhalt

I *Gesetzgebungsakte*

VERORDNUNGEN

- ★ **Verordnung (EU) Nr. 1151/2012 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. November 2012 über Qualitätsregelungen für Agrarerzeugnisse und Lebensmittel** 1
- ★ **Verordnung (EU) Nr. 1152/2012 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. November 2012 zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 2371/2002 des Rates über die Erhaltung und nachhaltige Nutzung der Fischereiressourcen im Rahmen der gemeinsamen Fischereipolitik** 30

RICHTLINIEN

- ★ **Richtlinie 2012/34/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. November 2012 zur Schaffung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraums⁽¹⁾** 32
- ★ **Richtlinie 2012/35/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. November 2012 zur Änderung der Richtlinie 2008/106/EG über Mindestanforderungen für die Ausbildung von Seeleuten⁽¹⁾** 78

Preis: 7 EUR

⁽¹⁾ Text von Bedeutung für den EWR

DE

Bei Rechtsakten, deren Titel in magerer Schrift gedruckt sind, handelt es sich um Rechtsakte der laufenden Verwaltung im Bereich der Agrarpolitik, die normalerweise nur eine begrenzte Geltungsdauer haben.

Rechtsakte, deren Titel in fetter Schrift gedruckt sind und denen ein Sternchen vorangestellt ist, sind sonstige Rechtsakte.

I

(Gesetzgebungsakte)

VERORDNUNGEN

VERORDNUNG (EU) Nr. 1151/2012 DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

vom 21. November 2012

über Qualitätsregelungen für Agrarerzeugnisse und Lebensmittel

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union, insbesondere auf Artikel 43 Absatz 2 und Artikel 118 Absatz 1,

auf Vorschlag der Europäischen Kommission,

nach Zuleitung des Entwurfs des Gesetzgebungsaktes an die nationalen Parlamente,

nach Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses ⁽¹⁾,

nach Stellungnahme des Ausschusses der Regionen ⁽²⁾,

gemäß dem ordentlichen Gesetzgebungsverfahren ⁽³⁾,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Qualität und Vielfalt der Erzeugung der Landwirtschaft, der Fischerei und der Aquakultur der Union sind eine ihrer größten Stärken, indem sie den Erzeugern in der Union einen Wettbewerbsvorteil bieten und einen erheblichen Beitrag zum lebendigen kulturellen und gastronomischen Erbe leisten. Dies ist auf die Fachkenntnis und die Entschlossenheit der Landwirte und Erzeuger der Union zurückzuführen, die Traditionen am Leben erhalten und zugleich der Entwicklung neuer Produktionsmethoden und neuen Materials Rechnung getragen haben.
- (2) Die Bürger und die Verbraucher in der Union verlangen zunehmend Erzeugnisse von Qualität sowie traditionelle Erzeugnisse. Außerdem ist es ihnen ein Anliegen, die Vielfalt der landwirtschaftlichen Erzeugung in der Union

zu erhalten. Dadurch entsteht eine Nachfrage nach Agrarerzeugnissen oder Lebensmitteln mit bestimmbar besonderen Merkmalen, insbesondere solchen, die eine Verbindung zu ihrem geografischen Ursprung aufweisen.

- (3) Die Erzeuger können nur dann weiterhin ein breit gefächertes Angebot hochwertiger Produkte herstellen, wenn sie für ihre Anstrengungen gerecht entlohnt werden. Dazu müssen sie die Käufer und die Verbraucher im Rahmen eines fairen Wettbewerbs über die Merkmale ihres Erzeugnisses informieren können. Außerdem müssen sie ihre Erzeugnisse auf dem Markt sachgemäß kenntlich machen können.
- (4) Funktionierende Qualitätsregelungen für die Erzeuger, die diese für ihre Anstrengungen belohnen, eine breite Palette von Qualitätserzeugnissen zu produzieren, können für die ländliche Wirtschaft von Nutzen sein. Das gilt insbesondere für benachteiligte Gebiete, für Berggebiete und die entlegenen Gebiete, in denen der Agrarsektor einen bedeutenden Teil der Wirtschaft ausmacht und die Produktionskosten hoch sind. Auf diese Weise können die Qualitätsregelungen sowohl zur Politik der Entwicklung des ländlichen Raums als auch zu den Markt- und Einkommensstützungsmaßnahmen der gemeinsamen Agrarpolitik (GAP) beitragen und diese ergänzen; insbesondere können sie einen Beitrag leisten in Gebieten, in denen dem Agrarsektor eine größere wirtschaftliche Bedeutung zukommt, sowie vor allem in benachteiligten Gebieten.
- (5) Zu den politischen Prioritäten im Rahmen von Europa 2020 gemäß der Mitteilung der Kommission mit dem Titel „Europa 2020 — Eine Strategie für intelligentes, nachhaltiges und integratives Wachstum“ gehören Ziele wie die Entwicklung einer auf Wissen und Innovation gestützten wettbewerbsfähigen Wirtschaft und die Förderung einer Wirtschaft mit hoher Beschäftigung und ausgeprägtem sozialem und territorialem Zusammenhalt. Eine Qualitätspolitik für Agrarerzeugnisse sollte den Erzeugern daher die richtigen Instrumente für eine bessere Kenntlichmachung und die Förderung des Absatzes derjenigen ihrer Produkte, die besondere Merkmale aufweisen, an die Hand geben und diese Erzeuger gleichzeitig vor unlauteren Praktiken schützen.

⁽¹⁾ ABl. C 218 vom 23.7.2011, S. 114.

⁽²⁾ ABl. C 192 vom 1.7.2011, S. 28.

⁽³⁾ Standpunkt des Europäischen Parlaments vom 13. September 2012 (noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht) und Beschluss des Rates vom 13. November 2012.

- (6) Die in Aussicht genommenen ergänzenden Maßnahmen sollten die Grundsätze der Subsidiarität und der Verhältnismäßigkeit beachten.
- (7) Die Maßnahmen für eine Qualitätspolitik für Agrarerzeugnisse sind festgelegt in der Verordnung (EWG) Nr. 1601/91 des Rates vom 10. Juni 1991 zur Festlegung der allgemeinen Regeln für die Begriffsbestimmung, Bezeichnung und Aufmachung aromatisierten Weines, aromatisierter weinhaltiger Getränke und aromatisierter weinhaltiger Cocktails⁽¹⁾; der Richtlinie 2001/110/EG des Rates vom 20. Dezember 2001 über Honig⁽²⁾, insbesondere in deren Artikel 2; der Verordnung (EG) Nr. 247/2006 des Rates vom 30. Januar 2006 über Sondermaßnahmen im Bereich der Landwirtschaft zugunsten der Regionen in äußerster Randlage der Union⁽³⁾, insbesondere in deren Artikel 14; der Verordnung (EG) Nr. 509/2006 des Rates vom 20. März 2006 über die garantiert traditionellen Spezialitäten bei Agrarerzeugnissen und Lebensmitteln⁽⁴⁾; der Verordnung (EG) Nr. 510/2006 des Rates vom 20. März 2006 zum Schutz von geografischen Angaben und Ursprungsbezeichnungen für Agrarerzeugnisse und Lebensmittel⁽⁵⁾; der Verordnung (EG) Nr. 1234/2007 des Rates vom 22. Oktober 2007 über eine gemeinsame Organisation der Agrarmärkte und mit Sondervorschriften für bestimmte landwirtschaftliche Erzeugnisse (Verordnung über die einheitliche GMO)⁽⁶⁾, insbesondere in deren Teil II Titel II Kapitel I Abschnitt I und Abschnitt Ia Unterabschnitt I; der Verordnung (EG) Nr. 834/2007 des Rates vom 28. Juni 2007 über die ökologische/biologische Produktion und die Kennzeichnung von ökologischen/biologischen Erzeugnissen⁽⁷⁾; sowie der Verordnung (EG) Nr. 110/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. Januar 2008 zur Begriffsbestimmung, Bezeichnung, Aufmachung und Etikettierung von Spirituosen sowie zum Schutz geografischer Angaben für Spirituosen⁽⁸⁾.
- (8) Agrarerzeugnisse und Lebensmittel sollten hinsichtlich ihrer Etikettierung den allgemeinen Bestimmungen der Richtlinie 2000/13/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. März 2000 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über die Etikettierung und Aufmachung von Lebensmitteln sowie die Werbung hierfür⁽⁹⁾ und insbesondere den Bestimmungen zur Unterbindung einer Etikettierung, welche die Verbraucher verwirren oder irreführen könnte, unterliegen.
- (9) In der Mitteilung der Kommission an das Europäische Parlament, den Rat, den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und den Ausschuss der Regionen über die Qualitätspolitik für Agrarerzeugnisse wurde festgestellt, dass die Erreichung größerer Kohärenz und Konsistenz der Qualitätspolitik für Agrarerzeugnisse vorrangig ist.
- (10) Die Regelung für geografische Angaben für Agrarerzeugnisse und Lebensmittel und die Regelung für garantiert traditionelle Spezialitäten haben bestimmte Ziele und Bestimmungen gemein.
- (11) Seit einiger Zeit verfolgt die Union einen Ansatz, der darauf abzielt, den Regelungsrahmen der GAP zu vereinfachen. Dieser Ansatz sollte auch bei den Verordnungen im Bereich der Qualitätspolitik für Agrarerzeugnisse verfolgt werden, ohne dabei die besonderen Merkmale dieser Erzeugnisse in Frage zu stellen.
- (12) Einige Verordnungen, die Teil der Qualitätspolitik für Agrarerzeugnisse sind, wurden kürzlich überarbeitet, sind aber noch nicht vollständig umgesetzt. Infolgedessen sollten sie nicht in die vorliegende Verordnung einbezogen werden. Sie könnten jedoch zu einem späteren Zeitpunkt aufgenommen werden, sobald die Verordnungen vollständig umgesetzt sind.
- (13) Im Licht der vorstehenden Erwägungen sollten die folgenden Vorschriften in einem einzigen Rechtsrahmen zusammengefasst werden, der die neuen oder aktualisierten Vorschriften der Verordnungen (EG) Nr. 510/2006 und (EG) Nr. 509/2006 sowie die Vorschriften der Verordnungen (EG) Nr. 510/2006 und (EG) Nr. 509/2006, die beibehalten werden, umfasst.
- (14) Im Interesse der Klarheit und Transparenz sollten die Verordnungen (EG) Nr. 509/2006 und (EG) Nr. 510/2006 aufgehoben und durch die vorliegende Verordnung ersetzt werden.
- (15) Der Geltungsbereich dieser Verordnung sollte auf die Agrarerzeugnisse für den menschlichen Verzehr gemäß Anhang I des Vertrags und auf ein Verzeichnis von Erzeugnissen außerhalb des Geltungsbereichs dieses Anhangs, die mit der landwirtschaftlichen Produktion oder mit der ländlichen Wirtschaft eng verbunden sind, beschränkt werden.
- (16) Die Vorschriften dieser Verordnung sollten unbeschadet der bestehenden Rechtsvorschriften der Union zu Wein, aromatisierten Weinen und Spirituosen, Erzeugnisse des ökologischen Landbaus oder Regionen in äußerster Randlage gelten.
- (17) Der Geltungsbereich für Ursprungsbezeichnungen und geografische Angaben sollte auf Erzeugnisse beschränkt werden, die einen immanenten Zusammenhang zwischen den Merkmalen des Erzeugnisses oder Lebensmittels und dem geografischen Ursprung aufweisen. Die Tatsache, dass in der bestehenden Regelung nur bestimmte Arten von Schokolade als Süßwaren erfasst sind, ist eine Unregelmäßigkeit, die berichtigt werden sollte.
- (18) Durch den Schutz von Ursprungsbezeichnungen und geografischen Angaben sollen den Landwirten und den Erzeugern ein gerechtes Einkommen für die hochwertige Qualität und Merkmale eines bestimmten Erzeugnisses oder für die Art seiner Erzeugung gesichert und klare Informationen über Erzeugnisse mit besonderen Merkmalen aufgrund des geografischen Ursprungs bereitgestellt werden, damit der Verbraucher seine Kaufentscheidungen gut informiert treffen kann.

(1) ABl. L 149 vom 14.6.1991, S. 1.

(2) ABl. L 10 vom 12.1.2002, S. 47.

(3) ABl. L 42 vom 14.2.2006, S. 1.

(4) ABl. L 93 vom 31.3.2006, S. 1.

(5) ABl. L 93 vom 31.3.2006, S. 12.

(6) ABl. L 299 vom 16.11.2007, S. 1.

(7) ABl. L 189 vom 20.7.2007, S. 1.

(8) ABl. L 39 vom 13.2.2008, S. 16.

(9) ABl. L 109 vom 6.5.2000, S. 29.

- (19) Die Wahrung der Rechte des geistigen Eigentums im Zusammenhang mit Namen, die in der Union geschützt sind, ist ein vorrangiges Ziel, das sich besser auf Unions-ebene erreichen lässt.
- (20) Ein Unionsrechtsrahmen, der Ursprungsbezeichnungen und geografische Angaben schützt, indem er deren Eintragung in ein Register vorsieht, erleichtert die Entwicklung jener Instrumente, da das hieraus hervorgehende einheitlichere Vorgehen gleiche Wettbewerbsbedingungen für die Erzeuger derart gekennzeichnete Produkte gewährleistet und die Glaubwürdigkeit solcher Produkte beim Verbraucher erhöht. Es sollte vorgesehen werden, die Ursprungsbezeichnungen und geografischen Angaben auf Unionsebene zu entwickeln und die Schaffung von Mechanismen für deren Schutz in Drittländern im Rahmen der Welthandelsorganisation (WTO) bzw. mehrseitiger und zweiseitiger Übereinkünfte zu fördern und dadurch einen Beitrag dazu zu leisten, dass die hohe Qualität und die Art der Herstellung der Erzeugnisse als ein Faktor anerkannt werden, der ihnen einen Mehrwert verleiht.
- (21) Im Licht der Erfahrungen bei der Durchführung der Verordnung (EWG) Nr. 2081/92 des Rates vom 14. Juli 1992 zum Schutz von geographischen Angaben und Ursprungsbezeichnungen für Agrarerzeugnisse und Lebensmittel⁽¹⁾ sowie der Verordnung (EG) Nr. 510/2006 ist es notwendig, bestimmte Punkte aufzugreifen, einige Vorschriften zu präzisieren und zu vereinfachen sowie die Verfahren dieser Regelung zu straffen.
- (22) Angesichts der gängigen Praxis sollten die zwei unterschiedlichen Instrumente für die Herstellung der Verbindung zwischen dem Erzeugnis und seinem geografischen Ursprung, nämlich die geschützte Ursprungsbezeichnung und die geschützte geografische Angabe, näher festgelegt und beibehalten werden. Allerdings sollten die Begriffsbestimmungen in einigen Punkten geändert werden, ohne jedoch das Konzept jener Instrumente zu ändern, um der Definition von geografischen Angaben gemäß dem Abkommen über handelsbezogene Aspekte der Rechte des geistigen Eigentums besser Rechnung zu tragen und sie für die Wirtschaftsbeteiligten einfacher und klarer verständlich zu machen.
- (23) Ein Agrarerzeugnis oder Lebensmittel, das mit einer solchen geografischen Angabe gekennzeichnet ist, sollte bestimmte, in einer Spezifikation zusammengestellte Bedingungen erfüllen, wie spezifische Erfordernisse zum Schutz der natürlichen Ressourcen oder der Landschaft des Produktionsgebiets oder zur Verbesserung des Wohlbefindens von Nutztieren.
- (24) Damit die Ursprungsbezeichnungen und geografischen Angaben im Gebiet der Mitgliedstaaten geschützt sind, sollten sie nur auf Unionsebene eingetragen sein. Mit Wirkung vom Zeitpunkt des Eintragungsantrags auf Unionsebene sollten die Mitgliedstaaten die Möglichkeit haben, einen vorübergehenden Schutz auf nationaler Ebene zu gewähren, ohne dass sich dies auf den unionsinternen oder internationalen Handel auswirkt. Der mit dieser Verordnung ab der Eintragung in ein Register gewährte Schutz sollte gleichermaßen auch für Ursprungsbezeichnungen und geografische Angaben aus Drittländern verfügbar sein, die die entsprechenden Kriterien erfüllen und in ihrem Ursprungsland geschützt sind.
- (25) Das Eintragungsverfahren auf Unionsebene sollte jeder natürlichen oder juristischen Person aus einem anderen als dem beantragenden Mitgliedstaat oder aus einem Drittland mit einem berechtigten Interesse die Möglichkeit geben, ihre Rechte durch Einlegen eines Einspruchs geltend zu machen.
- (26) Die Eintragung in ein Register der geschützten Ursprungsbezeichnungen und geschützten geografischen Angaben sollte auch Verbrauchern und Handelsberechtigten Informationen an die Hand geben.
- (27) Die Union führt Verhandlungen über internationale Abkommen, unter anderem über solche betreffend den Schutz von Ursprungsbezeichnungen und geografischen Angaben, mit ihren Handelspartnern. Zur leichteren Bereitstellung von Informationen für die Öffentlichkeit über die so geschützten Namen und insbesondere zur Gewährleistung des Schutzes und der Kontrolle der jeweiligen Verwendung dieser Namen können die Namen in das Register der geschützten Ursprungsbezeichnungen und der geschützten geografischen Angaben eingetragen werden. Die Namen sollten in das Register als geschützte geografische Angaben eingetragen werden, es sei denn, sie werden in diesen internationalen Abkommen ausdrücklich als Ursprungsbezeichnungen geführt.
- (28) Aufgrund ihrer Besonderheiten sollten in Bezug auf die geschützten Ursprungsbezeichnungen und die geschützten geografischen Angaben besondere Etikettierungsbestimmungen erlassen werden, die die Erzeuger verpflichten, die entsprechenden Unionszeichen oder Angaben auf der Verpackung zu verwenden. Für Unionsnamen sollte die Verwendung dieser Zeichen oder Angaben verbindlich vorgeschrieben werden, um diese Produktkategorie und die mit ihr verbundenen Garantien bei den Verbrauchern besser bekannt zu machen und um die Erkennbarkeit dieser Produkte auf dem Markt und dadurch die Kontrollen zu erleichtern. Die Verwendung solcher Zeichen oder Angaben sollte unter Berücksichtigung der Anforderungen der WTO für geografische Angaben und Ursprungsbezeichnungen von Drittländern freiwillig sein.
- (29) Die in dem Register eingetragenen Namen sollten mit dem Ziel geschützt werden, ihre faire Verwendung sicherzustellen, und um Praktiken zu unterbinden, die zur Irreführung der Verbraucher führen können. Außerdem sollten die Mittel, mit denen der Schutz der geografischen Angaben und der Ursprungsbezeichnungen sichergestellt wird, geklärt werden, insbesondere in Bezug auf die Rolle von Herstellervereinigungen und von zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten.
- (30) Es sollten spezifische Ausnahmeregelungen vorgesehen werden, nach denen für Übergangszeiträume ein eingetragener Name neben anderen anderen Namen verwendet werden kann. Diese Ausnahmeregelungen

(¹) ABl. L 208 vom 24.7.1992, S. 1.

sollten vereinfacht und klargestellt werden. Um zeitweilige Schwierigkeiten zu überbrücken und mit dem langfristigen Ziel der Gewährleistung der Einhaltung der Spezifikationen durch alle Erzeuger, können in Sonderfällen diese Ausnahmen für einen Zeitraum von bis zu 10 Jahren gewährt werden.

- (31) Der Umfang des mit dieser Verordnung gewährten Schutzes sollte geklärt werden, insbesondere in Bezug auf jene Einschränkungen bei der Eintragung neuer Marken gemäß der Richtlinie 2008/95/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 22. Oktober 2008 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über die Marken⁽¹⁾, die mit der Eintragung geschützter Ursprungsbezeichnungen und geschützter geografischer Angaben kollidieren, wie dies bereits bei der Eintragung neuer Marken auf Unionsebene der Fall ist. Solcher Klärung bedarf es auch hinsichtlich der Inhaber früherer Rechte des geistigen Eigentums, insbesondere jener bezüglich Marken und gleichlautende Bezeichnungen, die als geschützte Ursprungsbezeichnungen oder geschützte geografische Angaben eingetragen sind.
- (32) Der Schutz von Ursprungsbezeichnungen und geografischen Angaben sollte auch auf die widerrechtliche Aneignung und Nachahmung von eingetragenen Namen von Erzeugnissen und Dienstleistungen sowie die Anspielung auf sie ausgedehnt werden, um einen hohen Schutzgrad sicherzustellen und ihn an den im Weissektor geltenden Schutz anzugleichen. Werden geschützte Ursprungsbezeichnungen oder geschützte geografische Angaben als Zutaten verwendet, sollte die Mitteilung der Kommission mit dem Titel „Leitlinien für die Kennzeichnung von Lebensmitteln, die Zutaten mit geschützten Ursprungsbezeichnungen (g.U.) und geschützten geografischen Angaben (g.g.A.) enthalten“ berücksichtigt werden.
- (33) Die gemäß der Verordnung (EG) Nr. 510/2006 am 3. Januar 2013 bereits eingetragenen Namen sollten nach dieser Verordnung geschützt bleiben und sie sollten automatisch in das Register eingetragen werden.
- (34) Mit der Regelung für garantiert traditionelle Spezialitäten sollen die Erzeuger traditioneller Spezialitäten dabei unterstützt werden, die Verbraucher über die wertsteigernden Merkmale ihres Erzeugnisses zu unterrichten. Da jedoch nur wenige Namen eingetragen worden sind, konnte das Potenzial der derzeitigen Regelung für garantiert traditionelle Spezialitäten nicht ausgeschöpft werden. Die derzeitigen Bestimmungen sollten daher verbessert, präzisiert und verschärft werden, um die Regelung für potenzielle Nutzer verständlicher, anwendungsfreundlicher und attraktiver zu machen.
- (35) Die bestehende Regelung bietet die Option, einen Namen zwecks Identifizierung auch ohne Namensvorbehalt in der Union einzutragen. Da die interessierten Kreise diese Option nicht gut verstanden haben und da ein traditionelles Erzeugnis in Anwendung des Subsidiaritätsprinzips besser auf einzelstaatlicher oder regionaler Ebene bestimmt werden kann, sollte diese Option nicht mehr angeboten werden. Aufgrund dieser Erfahrungen sollte die Regelung ausschließlich den unionsweiten Namensvorbehalt behandeln.
- (36) Um sicherzustellen, dass die Namen traditioneller Originalerzeugnisse gemäß der Regelung eingetragen werden, sollten die Kriterien und Bedingungen für die Eintragung eines Namens angepasst werden, insbesondere die Definition des Begriffs „traditionell“, der Erzeugnisse erfassen sollte, die schon für einen nicht unbedeutenden Zeitraum hergestellt werden.
- (37) Um zu gewährleisten, dass garantiert traditionelle Spezialitäten ihren Spezifikationen entsprechen und gleichbleibende Qualität aufweisen, sollten die zu Vereinigungen zusammenschlossenen Hersteller das Erzeugnis selbst in Spezifikationen definieren. Die Eintragung eines Namens als eine garantiert traditionelle Spezialität sollte auch für Erzeuger aus Drittländern möglich sein.
- (38) Um vorbehalten werden zu können, sollten die garantiert traditionellen Spezialitäten auf Unionsebene eingetragen werden. Die Eintragung in das Register sollte auch der Information von Verbrauchern und Handelsbeteiligten dienen.
- (39) Um unlauteren Wettbewerb zu vermeiden, sollten alle Erzeuger, einschließlich derjenigen aus Drittländern, einen eingetragenen Namen einer garantiert traditionellen Spezialität verwenden können, vorausgesetzt, das betreffende Erzeugnis entspricht den Anforderungen der jeweiligen Spezifikation und der Erzeuger wird entsprechenden Kontrollen unterzogen. Für in der Union erzeugte garantiert traditionelle Spezialitäten sollte das Unionszeichen bei der Kennzeichnung verwendet werden und es sollte möglich sein, es mit der Angabe „garantiert traditionelle Spezialität“ zu verbinden.
- (40) Um geschützte Namen vor widerrechtlicher Aneignung oder vor Praktiken, die zur Irreführung der Verbraucher führen könnten, zu schützen, sollte ihre Verwendung vorbehalten werden.
- (41) Für diejenigen im Rahmen der Verordnung (EG) Nr. 509/2006 bereits eingetragenen Namen, die am 3. Januar 2013 andernfalls nicht in den Geltungsbereich der vorliegenden Verordnung fallen, sollten die in der Verordnung (EG) Nr. 509/2006 festgelegten Verwendungsbedingungen für einen Übergangszeitraum gültig bleiben.
- (42) Für die Eintragung von Namen, die gemäß der Verordnung (EG) Nr. 509/2006 ohne Namensvorbehalt eingetragen werden, sollte ein Verfahren eingeführt werden, das eine Eintragung mit Namensvorbehaltermöglich.
- (43) Außerdem sollten für die Eintragungsanträge, die vor dem 3. Januar 2013 bei der Kommission eingegangen sind, Übergangsmaßnahmen vorgesehen werden.
- (44) Eine zweite Ebene von Qualitätsregelungen, die sich auf wertsteigernde Qualitätsangaben stützen, die auf dem Binnenmarkt bekannt gemacht werden können und die freiwillig zu verwenden sind, sollte eingeführt werden.

⁽¹⁾ ABl. L 299 vom 8.11.2008, S. 25.

- Diese fakultativen Qualitätsangaben sollten auf besondere horizontale Merkmale des Erzeugnisses hinsichtlich einer oder mehrerer Erzeugniskategorien, die Anbaumethode oder Verarbeitungsmerkmale, die in spezifischen Bereichen gelten, hinweisen. Die fakultative Qualitätsangabe „Bergerzeugnis“ hat die Bedingungen bisher erfüllt und wird auf dem Markt eine Steigerung des Wertes des Erzeugnisses bewirken. Zur Erleichterung der Anwendung der Richtlinie 2000/13/EG in den Fällen, in denen die Etikettierung von Lebensmitteln im Zusammenhang mit fakultativen Qualitätsangaben, einschließlich der Angabe „Bergerzeugnis“, beim Verbraucher Verwirrung stiften könnte, kann die Kommission Leitlinien erlassen.
- (45) Um den Erzeugern in Berggebieten ein wirksames Instrument zur besseren Vermarktung ihrer Erzeugnisse an die Hand zu geben und das Risiko zu verringern, dass bei den Verbrauchern Verwirrung darüber entsteht, ob die vermarkteten Erzeugnisse tatsächlich aus Berggebieten stammen, sollten Regelungen für eine Begriffsbestimmung für die fakultative Qualitätsangabe für Bergerzeugnisse auf Unionsebene vorgesehen werden. Die Definition für Berggebiete sollte sich auf die allgemeinen Klassifizierungskriterien stützen, die in der Verordnung (EG) Nr. 1257/1999 des Rates vom 17. Mai 1999 über die Förderung der Entwicklung des ländlichen Raums durch den Europäischen Ausrichtungs- und Garantiefonds für die Landwirtschaft (EAGFL) ⁽¹⁾ für die Ausweisung der Berggebiete verwendet werden.
- (46) Der Mehrwert der geografischen Angaben und der garantiert traditionellen Spezialitäten basiert auf dem Vertrauen der Verbraucher. Er ist nur dann glaubwürdig, wenn effiziente Prüfungen und Kontrollen vorgenommen werden. Diese Qualitätsregelungen sollten im Rahmen amtlicher Kontrollen überwacht werden, die den Grundsätzen der Verordnung (EG) Nr. 882/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. April 2004 über amtliche Kontrollen zur Überprüfung der Einhaltung des Lebensmittel- und Futtermittelrechts sowie der Bestimmungen über Tiergesundheit und Tierschutz entsprechen ⁽²⁾ und sollten ein System von Kontrollen auf allen Herstellungs-, Verarbeitungs- und Vertriebsstufen beinhalten. Um den Mitgliedstaaten zu helfen, die Bestimmungen der Verordnung (EG) Nr. 882/2004 für die Kontrollen auf geografischen Angaben und garantiert traditioneller Spezialitäten besser anzuwenden, sollte in der vorliegenden Verordnung auf die wichtigsten Artikel verwiesen werden.
- (47) Um dem Verbraucher die besonderen Merkmale eines Erzeugnisses mit einer geografischen Angabe und einer garantiert traditionellen Spezialität zu garantieren, sollten die Wirtschaftsbeteiligten auf die Einhaltung der Produktspezifikation hin überprüft werden.
- (48) Zur Gewährleistung ihrer Unparteilichkeit und Objektivität sollten die zuständigen Behörden eine Reihe operativer Kriterien erfüllen. Eine Übertragung bestimmter Zuständigkeiten für die Durchführung besonderer Kontrollaufgaben auf Kontrollstellen sollte in Betracht gezogen werden.
- (49) Für die Akkreditierung der Kontrollstellen sollten die Europäischen Normen (EN) des Europäischen Komitees für Normung (CEN) und die internationalen Normen der Internationalen Organisation für Normung (ISO) herangezogen werden; die Kontrollstellen selbst sollten für ihre Tätigkeiten ebenfalls die genannten Normen verwenden. Die Akkreditierung dieser Stellen sollte gemäß der Verordnung (EG) Nr. 765/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 9. Juli 2008 über die Vorschriften für die Akkreditierung und Marktüberwachung im Zusammenhang mit der Vermarktung von Produkten ⁽³⁾ erfolgen.
- (50) Die Informationen über die Kontrolltätigkeiten hinsichtlich der geografischen Angaben und garantiert traditionellen Spezialitäten sollten in die mehrjährigen nationalen Kontrollpläne und in den Jahresbericht der Mitgliedstaaten gemäß der Verordnung (EG) Nr. 882/2004 eingehen.
- (51) Die Mitgliedstaaten sollten ermächtigt werden, zur Deckung der entstandenen Kosten eine Gebühr zu erheben.
- (52) Bestehende Vorschriften im Zusammenhang mit der Weiterverwendung von Gattungsbezeichnungen sollten dahin gehend präzisiert werden, dass Gattungsbezeichnungen, die einem geschützten oder vorbehaltenen Namen oder einer geschützten oder vorbehaltenen Angabe ähneln oder ein Teil davon sind, ihren Status als Gattungsbezeichnungen behalten.
- (53) Das Datum für die Festlegung der Vorrangigkeit einer Marke und einer Ursprungsbezeichnung oder einer geografischen Angabe sollte mit dem Datum des Antrags auf Eintragung der Marke in der Union oder in den Mitgliedstaaten und dem Datum des Antrags auf Schutz einer Ursprungsbezeichnung oder einer geografischen Angabe bei der Kommission zusammenfallen.
- (54) Die Bestimmungen über die Ablehnung oder die Koexistenz einer Ursprungsbezeichnung oder einer geografischen Angabe aufgrund eines Konflikts mit einer früheren Marke sollten weiterhin gelten.
- (55) Die Kriterien, nach denen jüngere Marken aufgrund eines Konflikts mit einer älteren Ursprungsbezeichnung oder geografischen Angabe abgelehnt oder im Fall einer Eintragung für ungültig erklärt werden, sollten dem festgelegten Geltungsbereich des Schutzes einer Ursprungsbezeichnung oder einer geografischen Angabe entsprechen.
- (56) Die Bestimmungen von Regelungen für die Festlegung der Rechte des geistigen Eigentums, insbesondere die, die im Rahmen der Qualitätsregelung für Ursprungsbezeichnungen und geografische Angaben oder des Markenrechts festgelegt wurden, sollten vom Namensvorbehalt und der Festlegung von Angaben und Zeichen gemäß den Qualitätsregelungen für garantiert traditionelle Spezialitäten und für fakultative Qualitätsangaben nicht berührt werden.

⁽¹⁾ ABl. L 160 vom 26.6.1999, S. 80.

⁽²⁾ ABl. L 165 vom 30.4.2004, S. 1.

⁽³⁾ ABl. L 218 vom 13.8.2008, S. 30.

- (57) Die Rolle von Vereinigungen sollte geklärt und anerkannt werden. Vereinigungen spielen eine wesentliche Rolle im Antragsverfahren für die Eintragung von Namen von Ursprungsbezeichnungen und geografischen Angaben und garantiert traditionellen Spezialitäten sowie bei der Änderung von Spezifikationen und der Löschung von Anträgen. Die Vereinigung kann auch tätig werden bei der Überwachung der Durchsetzung des Schutzes der eingetragenen Namen, der Einhaltung der Herstellungsvorschriften der Produktspezifikation, Informationen über und Werbung für die eingetragenen Namen sowie generell mit dem Ziel, den Wert der eingetragenen Namen und die Wirksamkeit der Qualitätsregelungen zu verbessern. Außerdem sollte sie die Position der Erzeugnisse am Markt überwachen. Allerdings sollten diese Tätigkeiten wettbewerbsschädigendes Verhalten, das mit den Artikeln 101 und 102 des Vertrags unvereinbar ist, nicht begünstigen oder zur Folge haben.
- (58) Um sicherzustellen, dass die eingetragenen Namen der Ursprungsbezeichnungen und geografischen Angaben und garantiert traditionellen Spezialitäten den Anforderungen dieser Verordnung entsprechen, sollten die Anträge durch die Behörden der betreffenden Mitgliedstaaten geprüft werden, wobei gemeinsame Mindestbestimmungen wie ein nationales Einspruchsverfahren zu beachten sind. Die Kommission sollte die Anträge anschließend prüfen, um sicherzustellen, dass keine offensichtlichen Fehler vorliegen und dass das Unionsrecht sowie die Interessen von Beteiligten außerhalb des Antragsmitgliedstaats berücksichtigt wurden.
- (59) Eine Eintragung von Namen als Ursprungsbezeichnungen, geografische Angaben sowie als garantiert traditionelle Spezialitäten sollte auch für Namen von Erzeugnissen mit Ursprung in Drittländern möglich sein, die die in dieser Verordnung festgelegten Bedingungen erfüllen.
- (60) Die Zeichen, Angaben und Abkürzungen, die eine Teilnahme an einer Qualitätsregelung anzeigen, sowie die Rechte der Union sollten sowohl in der Union als auch in Drittländern geschützt werden, um sicherzustellen, dass sie für Originalerzeugnisse verwendet werden und der Verbraucher hinsichtlich der Qualität der Erzeugnisse nicht irreführt wird. Mit Blick auf einen wirksamen Schutz sollten der Kommission außerdem auf der Grundlage einer zentralen Mittelverwaltung und im Rahmen der Verordnung (EG) Nr. 1698/2005 des Rates vom 20. September 2005 über die Förderung der Entwicklung des ländlichen Raums durch den Europäischen Landwirtschaftsfonds für die Entwicklung des ländlichen Raums (ELER) ⁽¹⁾ und im Einklang mit Artikel 5 der Verordnung (EG) Nr. 1290/2005 des Rates vom 21. Juni 2005 über die Finanzierung der gemeinsamen Agrarpolitik ⁽²⁾ angemessene Haushaltsmittel zur Verfügung stehen.
- (61) Das Verfahren für die Eintragung von geschützten Ursprungsbezeichnungen, geschützten geografischen Angaben und garantiert traditionellen Spezialitäten, einschließlich der Fristen für die Prüfung und den Einspruch, sollte, insbesondere hinsichtlich der Beschlussfassung, verkürzt und verbessert werden. Die Kommission, unter bestimmten Umständen mit Unterstützung der Mitgliedstaaten, sollte für die Beschlussfassung hinsichtlich der Eintragung verantwortlich sein. Es sollten Verfahren festgelegt werden, welche die Änderung der Produktspezifikation nach ihrer Eintragung und die Löschung eingetragener Namen ermöglichen, insbesondere, wenn das Erzeugnis nicht länger mit der entsprechenden Produktspezifikation übereinstimmt oder wenn ein Name auf dem Markt nicht mehr verwendet wird.
- (62) Zur Erleichterung grenzüberschreitender Anträge auf gemeinsame Eintragung von geschützten Ursprungsbezeichnungen, geschützten geografischen Angaben oder garantiert traditionellen Spezialitäten sollten geeignete Verfahren vorgesehen werden.
- (63) Um bestimmte nicht wesentliche Vorschriften dieser Verordnung ergänzen oder ändern zu können, sollte der Kommission die Befugnis übertragen werden, gemäß Artikel 290 des Vertrags Rechtsakte hinsichtlich des Folgenden zu erlassen: Ergänzung der Liste der Erzeugnisse gemäß Anhang I dieser Verordnung; Erlass von Einschränkungen und Abweichungen bei der Herkunft von Futtermitteln im Falle einer Ursprungsbezeichnung; Erlass von Einschränkungen und Abweichungen bei der Schlachtung lebender Tiere bzw. der Herkunft von Rohstoffen; Erlass von Vorschriften, mit denen die in der Produktspezifikation enthaltenen Angaben beschränkt werden; Erlass von Vorschriften, mit denen die Unionszeichen eingeführt werden; Erlass von weiteren Übergangsvorschriften zum Schutz der Rechte und berechtigten Interessen der Erzeuger und der interessierten Kreise; Festlegung weiterer Einzelheiten zu den Kriterien für eine Eintragung als garantiert traditionelle Spezialität; Erlass von Durchführungsbestimmungen bezüglich der Kriterien für fakultative Qualitätsangaben; Vorbehalt einer weiteren fakultativen Qualitätsangabe, Erlass von Bestimmungen zu den Bedingungen für ihre Verwendung und Änderung dieser Bedingungen; Festlegung von Ausnahmen für die Verwendung des Begriffs „Bergerzeugnis“ und Festlegung der Herstellungsmethoden und der anderen relevanten Kriterien für die Anwendung dieser fakultativen Qualitätsangabe, insbesondere Festlegung der Bedingungen, unter denen Rohstoffe oder Futtermittel von außerhalb der Bergegebiete stammen dürfen; Erlass weiterer Bestimmungen zur Bestimmung des generischen Status von Bezeichnungen, in der Union Gattungsbezeichnungen geworden sind; Festlegung von Bestimmungen zur Verwendung des Namens einer Pflanzensorte oder einer Tierrasse; Festlegung von Bestimmungen zur Durchführung der nationalen Einspruchsverfahren für gemeinsame Anträge, die mehr als ein nationales Gebiet betreffen; und von Vorschriften für die Ergänzung des Antragsverfahrens, des Einspruchsverfahrens, des Änderungsantragsverfahrens und des Lösungsverfahrens im Allgemeinen. Es ist von besonderer Bedeutung, dass die Kommission im

⁽¹⁾ ABl. L 277 vom 21.10.2005, S. 1.

⁽²⁾ ABl. L 209 vom 11.8.2005, S. 1.

Zuge ihrer Vorbereitungsarbeit angemessene Konsultationen, auch auf der Ebene von Sachverständigen, 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 auf angemessene Weise übermittelt werden.

- (64) Zur Gewährleistung einheitlicher Bedingungen für die Durchführung dieser Verordnung sollten der Kommission Durchführungsbefugnisse hinsichtlich des Folgenden übertragen werden: Vorschriften für die Form der Spezifikation; Einzelheiten zu Form und Inhalt des Registers der geschützten Ursprungsbezeichnungen und der geschützten geografischen Angaben; technische Merkmale der Unionszeichen und Angaben sowie die Vorschriften für ihre Verwendung auf den Erzeugnissen, einschließlich der zu verwendenden Sprachfassungen; Gewährung und Verlängerung befristeter Abweichungen für die Verwendung geschützter Ursprungsbezeichnungen und geschützter geografischer Angaben; genaue Vorschriften zu Form und Inhalt des Registers garantiert traditioneller Spezialitäten; Vorschriften für den Schutz garantiert traditioneller Spezialitäten; Festlegung sämtlicher Maßnahmen zur Form sowie zu den Verfahren und sonstigen technischen Einzelheiten, die für die Anwendung des Titels IV notwendig sind; Festlegung von Vorschriften für die Verwendung der fakultativen Qualitätsangaben; Festlegung von Vorschriften für den einheitlichen Schutz der Angaben, Abkürzungen und Zeichen für Qualitätsregelungen; Festlegung der Einzelheiten für Verfahren, Form und Vorlage von Anträgen auf Eintragung und von Einsprüchen; Ablehnung des Antrags; Entscheidung über die Eintragung eines Namens, wenn keine Einigung erzielt wurde; Festlegung der Einzelheiten für Verfahren, Form und Vorlage von Änderungsanträgen; Löschung der Eintragung einer geschützten Ursprungsbezeichnung oder einer geschützten geografischen Angabe oder einer garantiert traditionellen Spezialität; und Festlegung genauer Vorschriften für die Verfahren und die Form der Löschung sowie die Vorlage der Anträge auf Löschung. Diese Befugnisse sollten im Einklang mit der Verordnung (EU) Nr. 182/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. Februar 2011 zur Festlegung der allgemeinen Regeln und Grundsätze, nach denen die Mitgliedstaaten die Wahrnehmung der Durchführungsbefugnisse durch die Kommission kontrollieren⁽¹⁾, ausgeübt werden.

- (65) Hinsichtlich der Einrichtung und Führung eines Registers der geschützten Ursprungsbezeichnungen, geschützten geografischen Angaben und garantiert traditionellen Spezialitäten, die im Rahmen dieser Regelung anerkannt sind, der Festlegung der Instrumente, mit denen die Namen und die Anschriften der Produktzertifizierungsstellen öffentlich zugänglich gemacht werden, und Eintragung des Namens, wenn kein Einspruch bzw. keine zulässige Einspruchsbegründung vorgebracht wird, oder wenn eine Einigung erzielt wurde, sollte die Kommission ermächtigt werden, Durchführungsrechtsakte ohne Anwendung der Verordnung (EU) Nr. 182/2011 zu erlassen —

HABEN FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

TITEL I

ALLGEMEINE BESTIMMUNGEN

Artikel 1

Ziele

(1) Ziel dieser Verordnung ist es, die Erzeuger von Agrarerzeugnissen und Lebensmitteln dabei zu unterstützen, Käufer und Verbraucher über die Produkteigenschaften und Bewirtschaftungsmerkmale dieser Erzeugnisse und Lebensmittel zu unterrichten, und dabei Folgendes zu gewährleisten:

- einen fairen Wettbewerb für Landwirte und Erzeuger von Agrarerzeugnissen und Lebensmitteln mit wertsteigernden Merkmalen und Eigenschaften,
- die Verfügbarkeit zuverlässiger Informationen über diese Erzeugnisse für die Verbraucher,
- Wahrung der Rechte des geistigen Eigentums und
- Integrität des Binnenmarktes.

Die in dieser Verordnung festgelegten Maßnahmen sind darauf angelegt, Landwirtschafts- und Verarbeitungstätigkeiten und die Bewirtschaftungssysteme, die mit hochwertigen Erzeugnissen assoziiert werden, zu unterstützen und dadurch zur Verwirklichung der Ziele der Politik für den ländlichen Raum beizutragen.

(2) Diese Verordnung führt „Qualitätsregelungen“ ein, die die Grundlage für die Festlegung und gegebenenfalls den Schutz von Namen und Angaben bieten, die insbesondere Agrarerzeugnisse bezeichnen oder beschreiben mit

- wertsteigernden Merkmalen oder
- wertsteigernden Eigenschaften als Folge der Anbau- oder Verarbeitungsverfahren, die bei ihrer Herstellung angewendet werden, oder als Folge des Ortes ihrer Produktion oder Vermarktung.

Artikel 2

Geltungsbereich

(1) Diese Verordnung gilt für Agrarerzeugnisse für den menschlichen Verzehr gemäß Anhang I des Vertrags und für weitere Agrarerzeugnisse und Lebensmittel gemäß Anhang I dieser Verordnung.

Zur Erfüllung internationaler Verpflichtungen und zur Berücksichtigung neuer Produktionsmethoden und neuen Materials wird die Kommission ermächtigt, gemäß Artikel 56 delegierte Rechtsakte zu erlassen, die die Liste der Erzeugnisse in Anhang I dieser Verordnung ergänzen. Diese Erzeugnisse stehen in engem Zusammenhang mit Agrarerzeugnissen oder mit der ländlichen Wirtschaft.

(2) Diese Verordnung gilt nicht für Spirituosen, aromatisierte Weine und Weinbauerzeugnisse im Sinne von Anhang XIb der Verordnung (EG) Nr. 1234/2007, mit Ausnahme von Weinessig.

⁽¹⁾ ABl. L 55 vom 28.2.2011, S. 13.

(3) Diese Verordnung gilt unbeschadet anderer spezifischer Vorschriften des Unionsrechts für das Inverkehrbringen von Erzeugnissen, insbesondere für die einheitliche gemeinsame Marktorganisation oder für die Kennzeichnung von Lebensmitteln.

(4) Die Richtlinie 98/34/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 22. Juni 1998 über ein Informationsverfahren auf dem Gebiet der Normen und technischen Vorschriften und der Vorschriften für die Dienste der Informationsgesellschaft⁽¹⁾ gilt nicht für die mit dieser Verordnung eingeführten Qualitätsregelungen.

Artikel 3

Begriffsbestimmungen

Für die Zwecke dieser Verordnung gelten folgende Begriffsbestimmungen:

1. „Qualitätsregelungen“ sind die Regelungen gemäß den Titeln II, III und IV;
2. „Vereinigung“ ist jede Art von Zusammenschluss, ungeachtet ihrer Rechtsform, insbesondere zusammengesetzt aus Erzeugern oder Verarbeitern des gleichen Erzeugnisses;
3. „traditionell“ ist die nachgewiesene Verwendung auf dem Binnenmarkt während eines Zeitraums, in dem die Kenntnisse generationsübergreifend weitergegeben werden; dieser Zeitraum beträgt mindestens 30 Jahre;
4. „Etikettierung“ bezeichnet alle Angaben, Kennzeichnungen, Hersteller- oder Handelsmarken, Abbildungen oder Zeichen, die sich auf ein Lebensmittel beziehen und auf jeglicher Art von Verpackung, Schriftstück, Tafel, Etikett, Ring oder Verschluss angebracht sind und dieses Lebensmittel begleiten oder sich auf dieses Lebensmittel beziehen;
5. „besondere Merkmale“ eines Erzeugnisses sind die charakteristischen Eigenschaften eines Erzeugnisses, durch die sich ein Erzeugnis von anderen gleichartigen Erzeugnissen derselben Kategorie deutlich unterscheidet;
6. „Gattungsbezeichnungen“ sind die Produktnamen, die, obwohl sie auf den Ort, die Region oder das Land verweisen, in dem das Erzeugnis ursprünglich hergestellt oder vermarktet wurde, zu einer allgemeinen Bezeichnung für ein Erzeugnis in der Union geworden sind;
7. „Produktionsschritt“ ist die Erzeugung, die Verarbeitung oder die Zubereitung;
8. „Verarbeitungserzeugnisse“ sind Lebensmittel, die aus der Verarbeitung unverarbeiteter Erzeugnisse hervorgegangen sind; Verarbeitungserzeugnisse können Zutaten enthalten, die zu ihrer Herstellung oder zur Verleihung besonderer Merkmale erforderlich sind.

TITEL II

GESCHÜTZTE URSPRUNGSBEZEICHNUNGEN UND GESCHÜTZTE GEOGRAFISCHE ANGABEN

Artikel 4

Ziel

Es wird eine Regelung für geschützte Ursprungsbezeichnungen und geschützte geografische Angaben eingeführt, um Erzeuger von Erzeugnissen mit einer Verbindung zu einem geografischen Gebiet zu unterstützen, indem

- a) faire Einkünfte für die Qualität ihrer Erzeugnisse gewährleistet werden;
- b) ein einheitlicher Schutz der Namen im Gebiet der Union als Recht des geistigen Eigentums gewährleistet wird;
- c) die Verbraucher klare Informationen über die wertsteigernden Merkmale des Erzeugnisses erhalten.

Artikel 5

Anforderungen an Ursprungsbezeichnungen und geografische Angaben

(1) Im Sinne dieser Verordnung bezeichnet der Ausdruck „Ursprungsbezeichnung“ einen Namen, der zur Bezeichnung eines Erzeugnisses verwendet wird,

- a) dessen Ursprung in einem bestimmten Ort, in einer bestimmten Gegend oder, in Ausnahmefällen, in einem bestimmten Land liegt,
- b) das seine Güte oder Eigenschaften überwiegend oder ausschließlich den geografischen Verhältnissen einschließlich der natürlichen und menschlichen Einflüsse verdankt und
- c) dessen Produktionsschritte alle in dem abgegrenzten geografischen Gebiet erfolgen.

(2) Im Sinne dieser Verordnung bezeichnet der Ausdruck „geografische Angabe“ einen Namen, der zur Bezeichnung eines Erzeugnisses verwendet wird,

- a) dessen Ursprung in einem bestimmten Ort, in einer bestimmten Gegend oder in einem bestimmten Land liegt,
- b) dessen Qualität, Ansehen oder eine andere Eigenschaft wesentlich auf diesen geografischen Ursprung zurückzuführen ist und
- c) bei dem wenigstens einer der Produktionsschritte in dem abgegrenzten geografischen Gebiet erfolgt.

(3) Abweichend von Absatz 1 werden bestimmte Namen Ursprungsbezeichnungen gleichgestellt, auch wenn die Rohstoffe der betreffenden Erzeugnisse aus einem anderen geografischen Gebiet oder aus einem Gebiet stammen, das größer ist als das abgegrenzte geografische Gebiet, sofern

- a) das Gebiet, in dem der Rohstoff gewonnen wird, abgegrenzt ist,
- b) besondere Bedingungen für die Gewinnung der Rohstoffe bestehen,

⁽¹⁾ ABl. L 204 vom 21.7.1998, S. 37.

- c) ein Kontrollsystem die Einhaltung der Bedingungen gemäß Buchstabe b sicherstellt und
- d) die fraglichen Ursprungsbezeichnungen vor dem 1. Mai 2004 im Ursprungsland als Ursprungsbezeichnungen anerkannt wurden.

Nur lebende Tiere, Fleisch und Milch können als Rohstoff im Sinne dieses Absatzes angesehen werden.

(4) Zur Berücksichtigung der besonderen Merkmale der Produktion von Erzeugnissen tierischen Ursprungs wird der Kommission die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 56 delegierte Rechtsakte zu Einschränkungen und Abweichungen bei der Herkunft von Futtermitteln im Falle einer Ursprungsbezeichnung zu erlassen.

Darüber hinaus wird der Kommission zur Berücksichtigung der besonderen Merkmale bestimmter Erzeugnisse oder Gebiete die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 56 delegierte Rechtsakte zu Einschränkungen und Abweichungen bei der Schlachtung lebender Tiere bzw. der Herkunft von Rohstoffen zu erlassen.

Im Rahmen dieser Einschränkungen und Abweichungen wird, anhand objektiver Kriterien, der Qualität oder Verwendung sowie den anerkannten Kenntnissen und Fähigkeiten oder natürlichen Faktoren Rechnung getragen.

Artikel 6

Gattungsbezeichnungen, Kollisionen mit Namen von Pflanzensorten und Tierrassen, mit gleichlautenden Namen und mit Marken

(1) Gattungsbezeichnungen werden nicht als geschützte Ursprungsbezeichnungen oder geschützte geografische Angaben eingetragen.

(2) Ein Name darf nicht als Ursprungsbezeichnung oder als geografische Angabe eingetragen werden, wenn er mit dem Namen einer Pflanzensorte oder einer Tierrasse kollidiert und deshalb geeignet ist, den Verbraucher in Bezug auf den tatsächlichen Ursprung des Erzeugnisses irrezuführen.

(3) Ein zur Eintragung vorgeschlagener Name, der mit einem bereits in dem Register nach Artikel 11 eingetragenen Namen ganz oder teilweise gleichlautend ist, darf nicht eingetragen werden, es sei denn, in der Praxis kann deutlich zwischen den Bedingungen für die lokale und traditionelle Verwendung und Aufmachung für den später eingetragenen gleichlautenden Namen und den bereits in dem Register eingetragenen Namen unterschieden werden, wobei zu berücksichtigen ist, dass die betreffenden Erzeuger gleich behandelt werden müssen und die Verbraucher nicht irreführt werden dürfen.

Ein gleichlautender Name, der den Verbraucher zu der irrigen Annahme verleitet, dass die Erzeugnisse aus einem anderen Gebiet stammen, wird nicht eingetragen, auch wenn er in Bezug auf das Gebiet, die Gegend oder den Ort, aus dem/der diese Erzeugnisse stammen, zutreffend ist.

(4) Ein zur Eintragung als Ursprungsbezeichnung oder geografische Angabe vorgeschlagener Name wird nicht eingetragen, wenn in Anbetracht des Ansehens, das eine Marke genießt, ihres

Bekanntheitsgrads und der Dauer ihrer Verwendung die Eintragung des als Ursprungsbezeichnung oder geografische Angabe vorgeschlagenen Namens geeignet ist, die Verbraucher über die wirkliche Identität des Erzeugnisses irrezuführen.

Artikel 7

Produktspezifikation

(1) Eine geschützte Ursprungsbezeichnung oder eine geschützte geografische Angabe muss einer Produktspezifikation entsprechen, die mindestens folgende Angaben enthält:

- a) den als Ursprungsbezeichnung oder geografische Angabe zu schützenden Namen wie er im Handel oder im allgemeinen Sprachgebrauch verwendet wird, und ausschließlich in den Sprachen, die historisch zur Beschreibung des betreffenden Erzeugnisses in dem abgegrenzten geografischen Gebiet verwendet werden oder wurden;
- b) eine Beschreibung des Erzeugnisses, gegebenenfalls einschließlich der Rohstoffe, sowie der wichtigsten physikalischen, chemischen, mikrobiologischen oder organoleptischen Eigenschaften des Erzeugnisses;
- c) die Abgrenzung des geografischen Gebiets unter Berücksichtigung des unter Buchstabe f Ziffern i oder ii des vorliegenden Absatzes genannten Zusammenhangs und gegebenenfalls die Angaben über die Erfüllung der Bedingungen gemäß Artikel 5 Absatz 3;
- d) Angaben, aus denen hervorgeht, dass das Erzeugnis aus dem abgegrenzten geografischen Gebiet im Sinne von Artikel 5 Absätze 1 oder 2 stammt;
- e) die Beschreibung des Verfahrens zur Gewinnung des Erzeugnisses und gegebenenfalls die redlichen und ständigen örtlichen Verfahren sowie die Angaben über die Aufmachung, wenn die antragstellende Vereinigung dies so festlegt und eine hinreichende produktspezifische Rechtfertigung dafür liefert, warum die Aufmachung in dem abgegrenzten geografischen Gebiet erfolgen muss, um die Qualität zu wahren, den Ursprung oder die Kontrolle zu gewährleisten; dabei ist dem Unionsrecht, insbesondere den Vorschriften über den freien Waren- und Dienstleistungsverkehr, Rechnung zu tragen;
- f) einen Nachweis für
 - i) den in Artikel 5 Absatz 1 vorgesehenen Zusammenhang zwischen der Qualität oder den Merkmalen des Erzeugnisses und den geografischen Verhältnissen oder
 - ii) gegebenenfalls den in Artikel 5 Absatz 2 vorgesehenen Zusammenhang zwischen einer bestimmten Qualität, dem Ansehen oder einem anderen Merkmal des Erzeugnisses und dem geografischen Ursprung;
- g) den Namen und die Anschrift der Behörden oder — falls verfügbar — den Namen und die Anschrift der Stellen, die die Einhaltung der Bestimmungen der Produktspezifikation gemäß Artikel 37 kontrollieren, und ihre besonderen Aufgaben;

h) alle besonderen Vorschriften für die Etikettierung des betreffenden Erzeugnisses.

(2) Um sicherzustellen, dass die Produktspezifikation sachdienliche und knapp formulierte Informationen enthält, wird der Kommission die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 56 delegierte Rechtsakte mit Vorschriften zu erlassen, mit denen die in der Produktspezifikation enthaltenen Angaben nach Absatz 1 dieses Artikels beschränkt werden, sofern eine solche Beschränkung erforderlich ist, um allzu umfangreiche Anträge auf Eintragung zu vermeiden.

Die Kommission kann Durchführungsrechtsakte mit Vorschriften für die Form der Spezifikation erlassen. Diese Durchführungsrechtsakte werden nach dem in Artikel 57 Absatz 2 genannten Prüfverfahren erlassen.

Artikel 8

Inhalt der Eintragungsanträge

(1) Der Antrag auf Eintragung einer Ursprungsbezeichnung oder einer geografischen Angabe gemäß Artikel 49 Absätze 2 oder 5 enthält mindestens folgende Angaben:

- a) den Namen und die Anschrift der antragstellenden Vereinigung und der Behörden oder — falls verfügbar — der Stellen, die die Einhaltung der Bestimmungen der Produktspezifikation kontrollieren;
- b) die Produktspezifikation gemäß Artikel 7;
- c) ein einziges Dokument mit folgenden Angaben:
 - i) die wichtigsten Anforderungen der Produktspezifikation: Namen, Beschreibung des Erzeugnisses gegebenenfalls unter Einbeziehung der besonderen Vorschriften für dessen Aufmachung und Etikettierung sowie eine kurze Beschreibung der Abgrenzung des geografischen Gebiets;
 - ii) eine Beschreibung des Zusammenhangs des Erzeugnisses mit den in Artikel 5 Absätze 1 oder 2 genannten geografischen Verhältnissen oder dem geografischen Ursprung, gegebenenfalls unter Einbeziehung besonderer Angaben zur Beschreibung des Erzeugnisses oder des Gewinnungsverfahrens, die diesen Zusammenhang begründen.

Ein Antrag gemäß Artikel 49 Absatz 5 enthält außerdem Belege dafür, dass der Name des Erzeugnisses in seinem Ursprungsland geschützt ist.

- (2) Ein Antragsdossier gemäß Artikel 49 Absatz 4 enthält
- a) den Namen und die Anschrift der Antrag stellenden Vereinigung;
 - b) das einzige Dokument gemäß Absatz 1 Buchstabe c des vorliegenden Artikels;
 - c) eine Erklärung des Mitgliedstaats, dass der Antrag der antragstellenden Vereinigung, zu dem eine positive Entscheidung ergangen ist, seiner Auffassung nach den Anforderungen dieser Verordnung und den auf ihrer Grundlage erlassenen Bestimmungen entspricht;

d) die Fundstelle der Veröffentlichung der Produktspezifikation.

Artikel 9

Übergangsweiser nationaler Schutz

Ein Mitgliedstaat kann ab dem Zeitpunkt der Einreichung des Antrags bei der Kommission einen übergangsweisen nationalen Schutz für den Namen nach dieser Verordnung gewähren.

Der gewährte nationale Schutz endet mit dem Zeitpunkt, an dem über die Eintragung nach dieser Verordnung entschieden wird oder der Antrag zurückgezogen wird.

Für den Fall, dass ein Name nach dieser Verordnung nicht eingetragen wird, ist ausschließlich der betreffende Mitgliedstaat für die Folgen eines solchen nationalen Schutzes verantwortlich.

Die nach Absatz 1 getroffenen Maßnahmen der Mitgliedstaaten sind nur auf nationaler Ebene wirksam und dürfen keine Auswirkungen auf den unionsinternen oder den internationalen Handel haben.

Artikel 10

Einspruchsgründe

- (1) Ein mit Gründen versehener Einspruch gemäß Artikel 51 Absatz 2 ist nur zulässig, wenn er bei der Kommission innerhalb der in jenem Absatz gesetzten Frist eingeht und wenn dargelegt wird, dass
- a) die Bedingungen des Artikels 5 und des Artikels 7 Absatz 1 nicht eingehalten sind;
 - b) die Eintragung des vorgeschlagenen Namens mit Artikel 6 Absätze 2, 3 oder 4 nicht vereinbar wäre;
 - c) sich die Eintragung des vorgeschlagenen Namens nachteilig auf das Bestehen eines ganz oder teilweise gleichlautenden Namens oder einer Marke oder auf das Bestehen von Erzeugnissen auswirken würde, die sich zum Zeitpunkt der in Artikel 50 Absatz 2 Buchstabe a genannten Veröffentlichung bereits seit mindestens fünf Jahren rechtmäßig in Verkehr befinden oder
 - d) der Name, dessen Eintragung beantragt wird, eine Gattungsbezeichnung ist.
- (2) Die Gründe für den Einspruch werden in Bezug auf das Gebiet der Union bewertet.

Artikel 11

Register der geschützten Ursprungsbezeichnungen und der geschützten geografischen Angaben

(1) Die Kommission erlässt Durchführungsrechtsakte, ohne das Verfahren gemäß Artikel 57 Absatz 2 anzuwenden, zwecks Einrichtung und Führung eines öffentlich zugänglichen, regelmäßig aktualisierten Registers der geschützten Ursprungsbezeichnungen und der geschützten geografischen Angaben, die gemäß dieser Regelung anerkannt sind.

(2) Geografische Angaben für Drittlandserzeugnisse, die in der Union im Rahmen eines internationalen Abkommens, bei dem die Union Vertragspartei ist, geschützt sind, können in das Register eingetragen werden. Diese Namen werden in das Register als geschützte geografische Angaben eingetragen, es sei denn, sie werden in den genannten Abkommen ausdrücklich als geschützte Ursprungsbezeichnungen nach dieser Verordnung geführt.

(3) Die Kommission kann Durchführungsrechtsakte mit den Einzelheiten zu Form und Inhalt des Registers erlassen. Diese Durchführungsrechtsakte werden nach dem in Artikel 57 Absatz 2 genannten Prüfverfahren erlassen.

(4) Die Kommission veröffentlicht die Liste der internationalen Abkommen gemäß Absatz 2 sowie die Liste der nach diesen Abkommen geschützten geografischen Angaben und bringt sie regelmäßig auf den neuesten Stand.

Artikel 12

Namen, Zeichen und Angaben

(1) Geschützte Ursprungsbezeichnungen und geschützte geografische Angaben dürfen von jedem Wirtschaftsbeteiligten verwendet werden, der ein Erzeugnis vermarktet, das der betreffenden Produktspezifikation entspricht.

(2) Es werden Unionszeichen eingeführt, um geschützte Ursprungsbezeichnungen und geschützte geografische Angaben bekannt zu machen.

(3) In der Etikettierung von Erzeugnissen aus der Union, die unter einer nach den Verfahren dieser Verordnung eingetragenen geschützten Ursprungsbezeichnung oder einer geschützten geografischen Angabe vermarktet werden, müssen die für diese Angaben vorgesehenen Unionszeichen erscheinen. Darüber hinaus sollte der eingetragene Name des Erzeugnisses im selben Sichtfeld erscheinen. Die Angaben „geschützte Ursprungsbezeichnung“ bzw. „geschützte geografische Angabe“ oder die entsprechenden Abkürzungen „g.U.“ bzw. „g.g.A.“ können in der Etikettierung erscheinen.

(4) Zusätzlich kann auch Folgendes in der Etikettierung erscheinen: Darstellungen des geografischen Ursprungsgebiets gemäß Artikel 5 sowie Text, Abbildungen und Zeichen, die sich auf den Mitgliedstaat und/oder die Gegend beziehen, in dem/in der dieses geografische Ursprungsgebiet liegt.

(5) Unbeschadet der Richtlinie 2000/13/EG können geografische Kollektivmarken gemäß Artikel 15 der Richtlinie 2008/95/EG zusammen mit den Angaben „geschützte Ursprungsbezeichnung“ bzw. „geschützte geografische Angabe“ auf dem Etikett verwendet werden.

(6) Die in Absatz 3 genannten Angaben oder die für sie vorgesehenen Unionszeichen können auch in der Etikettierung von Erzeugnissen aus Drittländern erscheinen, die unter einem in dem Register eingetragenen Namen vermarktet werden.

(7) Um sicherzustellen, dass der Verbraucher in geeigneter Weise unterrichtet wird, wird der Kommission die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 56 delegierte Rechtsakte zu erlassen, mit denen die Unionszeichen eingeführt werden.

Die Kommission kann Durchführungsrechtsakte erlassen, die die technischen Merkmale der Unionszeichen und Angaben sowie die Vorschriften für ihre Verwendung auf den Erzeugnissen bestimmen, die unter einer geschützten Ursprungsbezeichnung oder einer geschützten geografischen Angabe vermarktet werden, einschließlich Vorschriften zu den zu verwendenden Sprachfassungen. Die genannten Durchführungsrechtsakte werden nach dem in Artikel 57 Absatz 2 genannten Prüfverfahren erlassen.

Artikel 13

Schutz

(1) Eingetragene Namen werden geschützt gegen

a) jede direkte oder indirekte kommerzielle Verwendung eines eingetragenen Namens für Erzeugnisse, die nicht unter die Eintragung fallen, wenn diese Erzeugnisse mit den unter diesem Namen eingetragenen Erzeugnissen vergleichbar sind oder wenn durch diese Verwendung das Ansehen des geschützten Namens ausgenutzt wird, auch wenn diese Erzeugnisse als Zutaten verwendet werden;

b) jede widerrechtliche Aneignung, Nachahmung oder Anspielung, selbst wenn der tatsächliche Ursprung des Erzeugnisses oder der Dienstleistung angegeben ist oder wenn der geschützte Name in Übersetzung oder zusammen mit Ausdrücken wie „Art“, „Typ“, „Verfahren“, „Fasson“, „Nachahmung“ oder dergleichen verwendet wird, auch wenn dieses Erzeugnis als Zutat verwendet wird;

c) alle sonstigen falschen oder irreführenden Angaben, die sich auf Herkunft, Ursprung, Natur oder wesentliche Eigenschaften der Erzeugnisse beziehen und auf der Aufmachung oder der äußeren Verpackung, in der Werbung oder in Unterlagen zu den betreffenden Erzeugnissen erscheinen, sowie die Verwendung von Behältnissen, die geeignet sind, einen falschen Eindruck hinsichtlich des Ursprungs zu erwecken;

d) alle sonstigen Praktiken, die geeignet sind, den Verbraucher in Bezug auf den tatsächlichen Ursprung des Erzeugnisses irreführen.

Enthält eine geschützte Ursprungsbezeichnung oder eine geschützte geografische Angabe den als Gattungsbezeichnung angesehenen Namen eines Erzeugnisses, so gilt die Verwendung dieser Gattungsbezeichnung nicht als Verstoß gegen die Buchstaben a oder b.

(2) Geschützte Ursprungsbezeichnungen und geschützte geografische Angaben können keine Gattungsbezeichnungen werden.

(3) Die Mitgliedstaaten unternehmen die angemessenen administrativen und rechtlichen Schritte, um die widerrechtliche Verwendung von geschützten Ursprungsbezeichnungen und geschützten geografischen Angaben gemäß Absatz 1 für Erzeugnisse zu vermeiden oder zu beenden, die in dem jeweiligen Mitgliedstaat erzeugt oder vermarktet werden.

Hierzu benennen die Mitgliedstaaten die Behörden, die dafür zuständig sind, dass diese Schritte im Einklang mit von den einzelnen Mitgliedstaaten festgelegten Verfahren unternommen werden.

Diese Behörden müssen angemessene Garantien für Objektivität und Unparteilichkeit bieten und über qualifiziertes Personal und Ressourcen zur Wahrnehmung ihrer Aufgaben verfügen.

Artikel 14

Beziehungen zwischen Marken, Ursprungsbezeichnungen und geografischen Angaben

(1) Ist eine Ursprungsbezeichnung oder eine geografische Angabe nach Maßgabe dieser Verordnung eingetragen, so wird die Eintragung einer Marke, deren Verwendung im Widerspruch zu Artikel 13 Absatz 1 stünde und die die gleiche Erzeugnis-kategorie betrifft, abgelehnt, wenn der Antrag auf Eintragung der Marke nach dem Zeitpunkt der Einreichung des Antrags auf Eintragung der Ursprungsbezeichnung oder der geografischen Angabe bei der Kommission eingereicht wird.

Marken, die unter Verstoß gegen Unterabsatz 1 eingetragen wurden, werden gelöscht.

Die Bestimmungen dieses Absatzes gelten unbeschadet der Bestimmungen der Richtlinie 2008/95/EG.

(2) Unbeschadet des Artikels 6 Absatz 4 darf eine Marke, deren Verwendung im Widerspruch zu Artikel 13 Absatz 1 steht und die vor dem Zeitpunkt der Einreichung des Antrags auf Schutz der Ursprungsbezeichnung oder geografischen Angabe bei der Kommission angemeldet, eingetragen oder, sofern dies nach den einschlägigen Rechtsvorschriften vorgesehen ist, durch Verwendung in gutem Glauben im Gebiet der Union erworben wurde, ungeachtet der Eintragung einer Ursprungsbezeichnung oder geografischen Angabe weiter verwendet und für dieses Erzeugnis erneuert werden, sofern keine Gründe für ihre Ungültigerklärung oder ihren Verfall gemäß der Verordnung (EG) Nr. 207/2009 des Rates vom 26. Februar 2009 über die Gemeinschaftsmarke⁽¹⁾ oder der Richtlinie 2008/95/EG vorliegen. In solchen Fällen wird die Verwendung der geschützten Ursprungsbezeichnung oder der geschützten geografischen Angabe neben den jeweiligen Marken erlaubt.

Artikel 15

Übergangszeiträume für die Verwendung geschützter Ursprungsbezeichnungen und geschützter geografischer Angaben

(1) Unbeschadet des Artikels 14 kann die Kommission Durchführungsrechtsakte erlassen, mit denen ein Übergangszeitraum von bis zu fünf Jahren gewährt wird, damit für Erzeugnisse aus einem Mitgliedstaat oder Drittland, deren Bezeichnung aus einem Namen besteht, der im Widerspruch zu Artikel 13 Absatz 1 steht, oder einen solchen Namen beinhaltet, die Bezeichnung, unter der sie vermarktet wurden, weiter verwendet werden kann, sofern aus einem Einspruch gemäß Artikel 49 Absatz 3 oder Artikel 51 hervorgeht, dass

- a) sich die Eintragung des Namens nachteilig auf das Bestehen eines ganz oder teilweise gleichlautenden Namens auswirken würde oder
- b) sich die Erzeugnisse unter dem Namen seit mindestens fünf Jahren vor dem Zeitpunkt der in Artikel 50 Absatz 2 Buchstabe a genannten Veröffentlichung rechtmäßig in Verkehr befinden.

Die genannten Durchführungsrechtsakte werden nach dem in Artikel 57 Absatz 2 genannten Prüfverfahren erlassen.

(2) Unbeschadet des Artikels 14 kann die Kommission Durchführungsrechtsakte erlassen, um den Übergangszeitraum nach Absatz 1 des vorliegenden Artikels in ordnungsgemäß begründeten Fällen auf 15 Jahre zu verlängern, sofern nachgewiesen wird, dass

- a) die Bezeichnung gemäß Absatz 1 des vorliegenden Artikels seit mindestens 25 Jahren vor Einreichung des Antrags auf Eintragung bei der Kommission rechtmäßig und auf der Grundlage der redlichen und ständigen Gebräuche verwendet wurde;
- b) mit der Verwendung der Bezeichnung gemäß Absatz 1 des vorliegenden Artikels zu keinem Zeitpunkt beabsichtigt wurde, das Ansehen des eingetragenen Namens auszunutzen, und dass der Verbraucher in Bezug auf den tatsächlichen Ursprung des Erzeugnisses nicht irreführt wurde und dies auch nicht möglich war.

Die genannten Durchführungsrechtsakte werden nach dem in Artikel 57 Absatz 2 genannten Prüfverfahren erlassen.

(3) Wird eine Bezeichnung gemäß den Absätzen 1 und 2 verwendet, so erscheint die Angabe des Ursprungslandes deutlich sichtbar auf der Etikettierung.

(4) Um vorübergehende Schwierigkeiten im Zusammenhang mit dem langfristigen Ziel zu überwinden, die Einhaltung der Spezifikationen durch alle Erzeuger des betreffenden Gebiets zu gewährleisten, kann ein Mitgliedstaat einen Übergangszeitraum von bis zu zehn Jahren ab dem Zeitpunkt der Einreichung des Antrags bei der Kommission gewähren, sofern die betreffenden Wirtschaftsbeteiligten die Erzeugnisse mindestens in den fünf Jahren vor der Einreichung des Antrags bei den Behörden des Mitgliedstaats unter ständiger Verwendung des betreffenden Namens rechtmäßig vermarktet und im Rahmen des nationalen Einspruchsverfahrens gemäß Artikel 49 Absatz 3 auf diesen Punkt hingewiesen haben.

Mit Ausnahme des Einspruchsverfahrens gilt Unterabsatz 1 entsprechend für eine geschützte geografische Angabe oder eine geschützte Ursprungsbezeichnung in Bezug auf ein geografisches Gebiet in einem Drittland.

Diese Übergangszeiträume werden in dem Antragsdossier gemäß Artikel 8 Absatz 2 angegeben.

Artikel 16

Übergangsvorschriften

(1) Namen, die in das Register gemäß Artikel 7 Absatz 6 der Verordnung (EG) Nr. 510/2006 eingetragen sind, werden automatisch in das Register gemäß Artikel 11 der vorliegenden Verordnung übernommen. Die entsprechenden Spezifikationen gelten als Spezifikationen gemäß Artikel 7 der vorliegenden Verordnung. Spezifische Übergangsvorschriften, die mit solchen Eintragungen im Zusammenhang stehen, behalten ihre Gültigkeit.

⁽¹⁾ ABl. L 78 vom 24.3.2009, S. 1.

(2) Zum Schutz der Rechte und berechtigten Interessen der Erzeuger und der interessierten Kreise wird der Kommission die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 56 delegierte Rechtsakte mit weiteren Übergangsvorschriften zu erlassen.

(3) Die vorliegende Verordnung gilt unbeschadet des gemäß der Verordnung (EG) Nr. 510/2006 anerkannten Rechts auf Koexistenz von Ursprungsbezeichnungen und geografischen Angaben einerseits und von Marken andererseits.

TITEL III

GARANTIERT TRADITIONELLE SPEZIALITÄTEN

Artikel 17

Ziel

Es wird eine Regelung für garantiert traditionelle Spezialitäten eingeführt, um traditionelle Produktionsmethoden und Rezepte dadurch zu bewahren, dass die Erzeuger traditioneller Spezialitäten dabei unterstützt werden, ihre Erzeugnisse zu vermarkten und die wertsteigernden Merkmale ihrer traditionellen Rezepte und Spezialitäten beim Verbraucher bekannt zu machen.

Artikel 18

Kriterien

(1) Ein Name kommt für eine Eintragung als garantiert traditionelle Spezialität in Betracht, wenn er ein spezifisches Erzeugnis oder Lebensmittel beschreibt, das

- a) eine traditionelle Herstellungsart, Verarbeitungsart oder eine traditionelle Zusammensetzung aufweist, die der traditionellen Praxis für jenes Erzeugnis oder Lebensmittel entspricht oder
- b) aus traditionell verwendeten Rohstoffen oder Zutaten hergestellt ist.

(2) Um als garantiert traditionelle Spezialität eingetragen werden zu können, muss ein Name

- a) traditionell für das spezifische Erzeugnis verwendet worden sein oder
- b) die traditionellen oder besonderen Merkmale des Erzeugnisses festhalten.

(3) Wird in dem Einspruchsverfahren gemäß Artikel 51 nachgewiesen, dass der Name auch in einem anderen Mitgliedstaat oder in einem Drittland verwendet wird, um vergleichbare Erzeugnisse oder Erzeugnisse mit einem identischen bzw. ähnlichen Namen voneinander zu unterscheiden, so kann in dem gemäß Artikel 52 Absatz 3 gefassten Beschluss über die Eintragung festgelegt werden, dass dem Namen der garantiert traditionellen Spezialität die Angabe „hergestellt nach ...Tradition/ hergestellt nach der Tradition von/des/der ...“ unmittelbar gefolgt von dem Namen eines Landes oder einer Gegend dieses Landes beigefügt wird.

(4) Ein Name kann nicht eingetragen werden, wenn er nur allgemeine Angaben, die für eine Reihe von Erzeugnissen verwendet werden, oder in besonderen Vorschriften des Unionsrechts geregelte Angaben wiedergibt.

(5) Um das reibungslose Funktionieren der Regelung sicherzustellen, wird der Kommission die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 56 delegierte Rechtsakte mit weiteren Einzelheiten zu den in diesem Artikel festgelegten Eintragungskriterien zu erlassen.

Artikel 19

Produktspezifikation

(1) Eine garantiert traditionelle Spezialität entspricht einer Spezifikation, die Folgendes umfasst:

- a) den zur Eintragung vorgeschlagenen Namen in den geeigneten Sprachfassungen;
- b) eine Beschreibung des Erzeugnisses, einschließlich der wichtigsten physikalischen, chemischen, mikrobiologischen oder organoleptischen Eigenschaften, die die besonderen Merkmale des Erzeugnisses zum Ausdruck bringt;
- c) eine Beschreibung der von den Erzeugern anzuwendenden Produktionsmethode, gegebenenfalls einschließlich der Art und der Merkmale der verwendeten Rohstoffe oder Zutaten und der Methode der Zubereitung des Erzeugnisses und
- d) die wichtigsten Faktoren, die den traditionellen Charakter des Produkts ausmachen.

(2) Um sicherzustellen, dass die Produktspezifikation sachdienliche und knapp formulierte Informationen enthält, wird der Kommission die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 56 delegierte Rechtsakte mit Vorschriften zu erlassen, mit denen die in der Produktspezifikation enthaltenen Angaben nach Absatz 1 des vorliegenden Artikels beschränkt werden, sofern eine solche Beschränkung erforderlich ist, um allzu umfangreiche Anträge auf Eintragung zu vermeiden.

Die Kommission kann Durchführungsrechtsakte mit Vorschriften für die Form der Spezifikation erlassen. Diese Durchführungsrechtsakte werden nach dem in Artikel 57 Absatz 2 genannten Prüfverfahren erlassen.

Artikel 20

Inhalt der Eintragungsanträge

(1) Ein Antrag auf Eintragung eines Namens als garantiert traditionelle Spezialität gemäß Artikel 49 Absätze 2 oder 5 umfasst:

- a) den Namen und die Anschrift der antragstellenden Vereinigung;
- b) die Produktspezifikation gemäß Artikel 19.

(2) Ein Antragsdossier gemäß Artikel 49 Absatz 4 enthält:

- a) die Angaben gemäß Absatz 1 des vorliegenden Artikels und
- b) eine Erklärung des Mitgliedstaats, dass der Antrag der Vereinigung, zu dem eine positive Entscheidung ergangen ist, seiner Auffassung nach den Anforderungen dieser Verordnung und den auf ihrer Grundlage erlassenen Bestimmungen entspricht.

*Artikel 21***Einspruchsgründe**

- (1) Ein mit Gründen versehener Einspruch gemäß Artikel 51 Absatz 2 ist nur zulässig, wenn er bei der Kommission fristgerecht eingeht und
- ordnungsgemäß begründet wird, weshalb die vorgeschlagene Eintragung mit dieser Verordnung nicht vereinbar ist oder
 - nachweist, dass die Verwendung des Namens für ähnliche Agrarerzeugnisse oder Lebensmittel rechtmäßig, anerkannt und von wirtschaftlicher Bedeutung ist.
- (2) Die Kriterien nach Absatz 1 Buchstabe b werden in Bezug auf das Gebiet der Union bewertet.

*Artikel 22***Register der garantiert traditionellen Spezialitäten**

- (1) Die Kommission erlässt Durchführungsrechtsakte, ohne das Verfahren gemäß Artikel 57 Absatz 2 anzuwenden, zwecks Einrichtung und Führung eines öffentlich zugänglichen, aktualisierten Registers der garantiert traditionellen Spezialitäten, die gemäß dieser Regelung anerkannt sind.
- (2) Die Kommission kann Durchführungsrechtsakte mit den Einzelheiten zu Form und Inhalt des Registers erlassen. Diese Durchführungsrechtsakte werden nach dem in Artikel 57 Absatz 2 genannten Prüfverfahren erlassen.

*Artikel 23***Namen, Zeichen und Angaben**

- (1) Der eingetragene Name einer garantiert traditionellen Spezialität darf von jedem Wirtschaftsbeteiligten verwendet werden, der ein Erzeugnis vermarktet, das der betreffenden Produktspezifikation entspricht.
- (2) Es wird ein Unionszeichen eingeführt, um garantiert traditionelle Spezialitäten bekannt zu machen.
- (3) In der Etikettierung von Erzeugnissen aus der Union, die als eine garantiert traditionellen Spezialität nach dieser Verordnung vermarktet werden, muss das Zeichen gemäß Absatz 2 unbeschadet des Absatzes 4 erscheinen. Darüber hinaus sollte der Name des Erzeugnisses im selben Sichtbereich erscheinen. Die Angabe „garantiert traditionelle Spezialität“ oder die entsprechende Abkürzung „g.t.S.“ kann ebenfalls in der Etikettierung erscheinen.

Das Zeichen ist bei der Etikettierung von außerhalb der Union hergestellten garantiert traditionellen Spezialitäten fakultativ.

- (4) Um sicherzustellen, dass der Verbraucher in geeigneter Weise unterrichtet wird, wird der Kommission die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 56 delegierte Rechtsakte zu erlassen, mit denen das Unionszeichen eingeführt wird.

Die Kommission kann Durchführungsrechtsakte erlassen, die die technischen Merkmale des Unionszeichens und der Angabe sowie die Vorschriften für ihre Verwendung auf den Erzeugnissen bestimmen, die den Namen einer garantiert traditionellen Spezialität tragen, einschließlich der zu verwendenden Sprachfas-

sungen. Diese Durchführungsrechtsakte werden nach dem in Artikel 57 Absatz 2 genannten Prüfverfahren erlassen.

*Artikel 24***Einschränkung der Verwendung eingetragener Namen**

- (1) Eingetragene Namen werden geschützt gegen jede widerrechtliche Aneignung, Nachahmung oder Anspielung oder gegen alle sonstigen Praktiken, die den Verbraucher irreführen können.
- (2) Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass auf nationaler Ebene verwendete Verkehrsbezeichnungen nicht Anlass zur Verwechslung mit eingetragenen Namen geben können.
- (3) Die Kommission kann Durchführungsrechtsakte mit Vorschriften für den Schutz garantiert traditioneller Spezialitäten erlassen. Diese Durchführungsrechtsakte werden nach dem in Artikel 57 Absatz 2 genannten Prüfverfahren erlassen.

*Artikel 25***Übergangsvorschriften**

- (1) Namen, die gemäß Artikel 13 Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 509/2006 eingetragen wurden, werden automatisch in das Register nach Artikel 22 der vorliegenden Verordnung übernommen. Die entsprechenden Spezifikationen gelten als Spezifikationen gemäß Artikel 19 der vorliegenden Verordnung. Besondere Übergangsvorschriften, die mit solchen Eintragungen im Zusammenhang stehen, behalten ihre Gültigkeit.
- (2) Namen, die gemäß den Anforderungen nach Artikel 13 Absatz 1 der Verordnung (EG) Nr. 509/2006 eingetragen wurden, einschließlich der Namen, die nach Anträgen gemäß Artikel 58 Absatz 1 Unterabsatz 2 der vorliegenden Verordnung eingetragen wurden, können unter den Bedingungen der Verordnung (EG) Nr. 509/2006 bis zum 4. Januar 2023 weiterhin verwendet werden, es sei denn, die Mitgliedstaaten wenden das Verfahren nach Artikel 26 der vorliegenden Verordnung an.
- (3) Zum Schutz der Rechte und berechtigten Interessen der Erzeuger und der interessierten Kreise wird der Kommission die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 56 delegierte Rechtsakte mit weiteren Übergangsvorschriften zu erlassen.

*Artikel 26***Vereinfachtes Verfahren**

- (1) Auf Antrag einer Vereinigung kann ein Mitgliedstaat spätestens am 4. Januar 2016 der Kommission die Namen der gemäß Artikel 13 Absatz 1 der Verordnung (EG) Nr. 509/2006 eingetragenen garantiert traditionellen Spezialitäten mitteilen, die die Vorschriften dieser Verordnung erfüllen.

Bevor der Mitgliedstaat einen Namen übermittelt, leitet er ein Einspruchsverfahren gemäß Artikel 49 Absätze 3 und 4 ein.

Wird im Laufe dieses Verfahrens nachgewiesen, dass der Name auch für vergleichbare Erzeugnisse oder Erzeugnisse mit einem identischen bzw. ähnlichen Namen verwendet wird, so kann er durch eine Angabe zur Feststellung der traditionellen oder der besonderen Merkmale des Erzeugnisses ergänzt werden.

Eine Vereinigung eines Drittlandes kann der Kommission diese Namen entweder direkt oder über die Behörden ihres Landes übermitteln.

(2) Die Kommission veröffentlicht die Namen gemäß Absatz 1 zusammen mit den Spezifikationen für jeden dieser Namen binnen zwei Monaten nach ihrem Erhalt im *Amtsblatt der Europäischen Union*.

(3) Es gelten die Artikel 51 und 52.

(4) Nach Beendigung des Einspruchsverfahrens nimmt die Kommission gegebenenfalls Anpassungen der Einträge des in Artikel 22 genannten Registers vor. Die entsprechenden Spezifikationen gelten als Spezifikationen gemäß Artikel 19.

TITEL IV

FAKULTATIVE QUALITÄTSANGABEN

Artikel 27

Ziel

Es wird eine Regelung für fakultative Qualitätsangaben eingeführt, mit der es den Erzeugern von Agrarerzeugnissen erleichtert werden soll, die wertsteigernden Merkmale oder Eigenschaften dieser Agrarerzeugnisse auf dem Binnenmarkt bekannt zu machen

Artikel 28

Nationale Vorschriften

Die Mitgliedstaaten können nationale Vorschriften für nicht unter diese Verordnung fallende fakultative Qualitätsangaben beibehalten, sofern diese Vorschriften mit dem Unionsrecht in Einklang stehen.

Artikel 29

Fakultative Qualitätsangaben

(1) Fakultative Qualitätsangaben müssen die folgenden Kriterien erfüllen:

- a) Die Angabe bezieht sich auf eine Eigenschaft einer oder mehrerer Produktkategorien oder auf ein Anbau- oder Verarbeitungsmerkmal, das in bestimmten Gebieten gilt,
- b) die Verwendung der Angabe verleiht dem Erzeugnis im Vergleich zu einem vergleichbaren Erzeugnis einen Mehrwert und
- c) die Angabe hat eine europäische Dimension.

(2) Fakultative Qualitätsangaben, die technische Produkteigenschaften mit dem Ziel der Umsetzung obligatorischer Vermarktungsnormen beschreiben und die nicht zur Information des Verbrauchers bestimmt sind, werden von dieser Regelung ausgeschlossen.

(3) Fakultative Qualitätsangaben umfassen nicht fakultative vorbehaltenen Angaben, die spezifische Vermarktungsnormen unterstützen und ergänzen, die sektoral oder anhand einer Produktkategorie festgelegt werden.

(4) Zur Berücksichtigung der besonderen Merkmale bestimmter Sektoren und der Erwartungen der Verbraucher wird der Kommission die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 56 delegierte Rechtsakte mit Einzelheiten bezüglich der Kriterien im Sinne des Absatzes 1 des vorliegenden Artikels zu erlassen.

(5) Die Kommission kann Durchführungsrechtsakte zur Festlegung sämtlicher Maßnahmen zur Form sowie zu den Verfahren und sonstigen technischen Einzelheiten erlassen, die für die Anwendung dieses Titels notwendig sind. Diese Durchführungsrechtsakte werden nach dem in Artikel 57 Absatz 2 genannten Prüfverfahren erlassen.

(6) Beim Erlass von delegierten Rechtsakten und von Durchführungsrechtsakten gemäß den Absätzen 4 und 5 des vorliegenden Artikels trägt die Kommission allen einschlägigen internationalen Normen Rechnung.

Artikel 30

Vorbehaltung und Änderung

(1) Zur Berücksichtigung der Erwartungen der Verbraucher, des Stands von Wissenschaft und Technik, der Marktlage und der Entwicklungen bei den Vermarktungsnormen und den internationalen Normen wird der Kommission die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 56 delegierte Rechtsakte zu erlassen, durch die eine zusätzliche fakultative Qualitätsangabe vorbehalten und die Bedingungen für deren Verwendung festgelegt werden.

(2) In hinreichend begründeten Fällen und zur Berücksichtigung der entsprechenden Verwendung der zusätzlichen fakultativen Qualitätsangabe wird der Kommission die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 56 delegierte Rechtsakte zur Festlegung von Änderungen der Bedingungen für die in Absatz 1 des vorliegenden Artikels genannte Verwendung dieser Qualitätsangabe zu erlassen.

Artikel 31

Bergerzeugnis

(1) Der Begriff „Bergerzeugnis“ wird als fakultative Qualitätsangabe geschaffen.

Dieser Begriff darf nur zur Beschreibung von für den menschlichen Verzehr bestimmten Erzeugnissen gemäß Anhang I des Vertrags benutzt werden, bei denen Folgendes gilt:

- a) sowohl die Rohstoffe als auch das Futter für die Nutztiere stammen überwiegend aus Berggebieten;
- b) im Falle von Verarbeitungserzeugnissen erfolgt auch die Verarbeitung in Berggebieten.

(2) Im Sinne dieses Artikels bezeichnet der Begriff „Berggebiete“ in der Union die gemäß Artikel 18 Absatz 1 der Verordnung (EG) Nr. 1257/1999 bezeichneten Gebiete. Bei Drittlandserzeugnissen umfasst der Begriff „Berggebiete“ Gebiete, die von dem Drittland amtlich als Berggebiete ausgewiesen werden oder die Kriterien erfüllen, die denjenigen gleichwertig sind, die in Artikel 18 Absatz 1 der Verordnung (EG) Nr. 1257/1999 festgelegt sind.

(3) In hinreichend begründeten Fällen und um den natürlichen Beschränkungen Rechnung zu tragen, denen die landwirtschaftliche Erzeugung in Berggebieten unterliegt, wird der Kommission die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 56 delegierte Rechtsakte zur Festlegung von Ausnahmen von den Verwendungsbedingungen nach Absatz 1 des vorliegenden Artikels zu erlassen. Insbesondere wird der Kommission die Befugnis übertragen, einen delegierten Rechtsakt zu erlassen, um die Bedingungen, unter denen Rohstoffe oder Futtermittel von außerhalb der Berggebiete stammen dürfen und unter denen die Verarbeitung von Erzeugnissen außerhalb der Berggebiete in einem noch abzugrenzenden geografischen Gebiet stattfinden darf, sowie die Definition dieses geografischen Gebiets festzulegen.

(4) Um den natürlichen Beschränkungen Rechnung zu tragen, denen die landwirtschaftliche Erzeugung in Berggebieten unterliegt, wird der Kommission die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 56 delegierte Rechtsakte zur Festlegung der Produktionsmethoden und anderer Kriterien, die für die Anwendung der in Absatz 1 des vorliegenden Artikels geschaffenen fakultativen Qualitätsangabe von Bedeutung sind, zu erlassen.

Artikel 32

Erzeugnis der Insellandwirtschaft

Spätestens bis 4. Januar 2014 legt die Kommission dem Europäischen Parlament und dem Rat einen Bericht zu der Frage vor, ob ein neuer Begriff „Erzeugnisse der Insellandwirtschaft“ eingeführt werden sollte. Der Begriff darf nur zur Beschreibung von für den menschlichen Verzehr bestimmten Erzeugnissen gemäß Anhang I des Vertrags, deren Rohstoffe aus Inselgebieten stammen, verwendet werden. Damit der Begriff für Verarbeitungserzeugnisse verwendet werden darf, muss darüber hinaus auch die Verarbeitung in Inselgebieten erfolgen, sofern dies wesentlichen Einfluss auf die besonderen Merkmale des Endprodukts hat.

Diesem Bericht sind gegebenenfalls entsprechende Gesetzesvorschläge für eine eigene fakultative Qualitätsangabe „Erzeugnisse der Insellandwirtschaft“ beizufügen.

Artikel 33

Einschränkungen in Bezug auf die Verwendung

(1) Eine fakultative Qualitätsangabe kann nur für die Beschreibung von Erzeugnissen verwendet werden, die den entsprechenden Verwendungsbedingungen entsprechen.

(2) Die Kommission kann Durchführungsrechtsakte zur Festlegung von Vorschriften für die Verwendung der fakultativen Qualitätsangaben erlassen. Diese Durchführungsrechtsakte werden nach dem in Artikel 57 Absatz 2 genannten Prüfverfahren erlassen.

Artikel 34

Überwachung

Die Mitgliedstaaten führen auf der Grundlage einer Risikoanalyse Kontrollen durch, um sicherzustellen, dass die Anforderungen dieses Titels erfüllt werden und sie verhängen im Fall von Verstößen geeignete Verwaltungsanktionen.

TITEL V

GEMEINSAME BESTIMMUNGEN

KAPITEL I

Amtliche Kontrollen der geschützten Ursprungsbezeichnungen, der geschützten geografischen Angaben und der garantiert traditionellen Spezialitäten

Artikel 35

Geltungsbereich

Die Bestimmungen dieses Kapitels gelten für die Qualitätsregelungen nach Titel II und Titel III.

Artikel 36

Benennung der zuständigen Behörde

(1) Die Mitgliedstaaten benennen gemäß der Verordnung (EG) Nr. 882/2004 die zuständige(n) Behörde(n), die für die amtlichen Kontrollen zuständig ist/sind, mit denen geprüft wird, ob die rechtlichen Anforderungen im Zusammenhang mit den durch die vorliegende Verordnung eingeführten Qualitätsregelungen erfüllt sind.

Verfahren und Anforderungen der Verordnung (EG) Nr. 882/2004 gelten entsprechend für alle amtlichen Kontrollen, mit denen geprüft wird, ob die rechtlichen Anforderungen im Zusammenhang mit den Qualitätsregelungen für alle Erzeugnisse des Anhangs I der vorliegenden Verordnung erfüllt sind.

(2) Die in Absatz 1 genannte(n) Behörde(n) muss/müssen angemessene Garantien für Objektivität und Unparteilichkeit bieten und über qualifiziertes Personal und Ressourcen zur Wahrnehmung ihrer Aufgaben verfügen.

(3) Die amtlichen Kontrollen umfassen Folgendes:

- a) Überprüfung der Übereinstimmung eines Erzeugnisses mit der entsprechenden Produktspezifikation und
- b) Überwachung der Verwendung der eingetragenen Namen zur Beschreibung eines in Verkehr gebrachten Erzeugnisses im Einklang mit Artikel 13 für unter Titel II eingetragene Namen und im Einklang mit Artikel 24 für unter Titel III eingetragene Namen.

Artikel 37

Kontrolle der Einhaltung der Spezifikation

(1) Hinsichtlich der geschützten Ursprungsbezeichnungen, der geschützten geografischen Angaben und der garantiert traditionellen Spezialitäten, die Erzeugnisse mit Ursprung in der Union bezeichnen, erfolgt die Kontrolle der Einhaltung der Produktspezifikation vor der Vermarktung

- a) durch eine oder mehrere der zuständigen Behörden gemäß Artikel 36 dieser Verordnung und/oder
- b) durch eine oder mehrere der Kontrollstellen im Sinne von Artikel 2 Nummer 5 der Verordnung (EG) Nr. 882/2004, die als Produktzertifizierungsstelle tätig werden.

Die Kosten der Kontrolle der Einhaltung der Spezifikation können von den von diesen Kontrollen erfassten Wirtschaftsbeteiligten getragen werden. Auch die Mitgliedstaaten können einen Beitrag zu diesen Kosten leisten.

(2) Hinsichtlich Ursprungsbezeichnungen, geografischen Angaben und garantiert traditionellen Spezialitäten, die Erzeugnisse mit Ursprung in einem Drittland bezeichnen, erfolgt die Kontrolle der Einhaltung der Produktspezifikation vor der Vermarktung

- a) durch eine oder mehrere der vom Drittland benannten staatlichen Behörden und/oder
- b) durch eine oder mehrere der Produktzertifizierungsstellen.

(3) Die Mitgliedstaaten machen die Namen und die Anschriften der in Absatz 1 des vorliegenden Artikels genannten Behörden und Stellen öffentlich zugänglich und aktualisieren diese Informationen in regelmäßigen Abständen.

Die Kommission macht die Namen und die Anschriften der in Absatz 2 des vorliegenden Artikels genannten Behörden und Stellen öffentlich zugänglich und aktualisiert diese Informationen in regelmäßigen Abständen.

(4) Die Kommission kann Durchführungsrechtsakte erlassen, ohne das Verfahren nach Artikel 57 Absatz 2 anzuwenden, um die Instrumente festzulegen, mit denen die Namen und die Anschriften der in den Absätzen 1 und 2 des vorliegenden Artikels genannten Produktzertifizierungsstellen öffentlich zugänglich gemacht werden.

Artikel 38

Überwachung der Verwendung des Namens auf dem Markt

Die Mitgliedstaaten übermitteln der Kommission die Namen und die Anschriften der in Artikel 36 genannten zuständigen Behörden. Die Kommission macht die Namen und die Anschriften dieser Behörden öffentlich zugänglich.

Die Mitgliedstaaten führen auf der Grundlage einer Risikoanalyse Kontrollen durch, um sicherzustellen, dass die Anforderungen dieser Verordnung erfüllt werden, und ergreifen im Fall von Verstößen alle notwendigen Maßnahmen.

Artikel 39

Übertragung von Zuständigkeiten auf Kontrollstellen durch zuständige Behörden

(1) Die zuständigen Behörden können gemäß Artikel 5 der Verordnung (EG) Nr. 882/2004 einer Kontrollstelle oder mehreren Kontrollstellen spezifische Aufgaben im Zusammenhang mit den amtlichen Kontrollen der Qualitätsregelung übertragen.

(2) Diese Kontrollstellen werden gemäß der Europäischen Norm EN 45011 oder dem ISO/IEC-Leitfaden 65 (Allgemeine Kriterien für Produktzertifizierungsstellen) akkreditiert.

(3) Die Akkreditierung gemäß Absatz 2 des vorliegenden Artikels kann nur vorgenommen werden von

- a) einer nationalen Akkreditierungsstelle in der Union im Einklang mit den Vorschriften der Verordnung (EG) Nr. 765/2008 oder

- b) einer Akkreditierungsstelle außerhalb der Union, die Unterzeichner einer multilateralen Vereinbarung über die Anerkennung von Produktzertifizierungen des Internationalen Akkreditierungsforums ist.

Artikel 40

Kontrolltätigkeiten — Planung und Berichterstattung

(1) Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass Tätigkeiten hinsichtlich der Kontrolle von Verpflichtungen im Rahmen dieses Kapitels ausdrücklich in einem gesonderten Abschnitt der mehrjährigen nationalen Kontrollpläne im Einklang mit den Artikeln 41, 42 und 43 der Verordnung (EG) Nr. 882/2004 aufgeführt werden.

(2) Die jährlichen Berichte über die Kontrolle der gemäß der vorliegenden Verordnung festgelegten Verpflichtungen umfassen einen gesonderten Abschnitt mit den Informationen nach Artikel 44 der Verordnung (EG) Nr. 882/2004.

KAPITEL II

Ausnahmen im Zusammenhang mit einer Vorbenutzung

Artikel 41

Gattungsbezeichnungen

(1) Unbeschadet des Artikels 13 wirkt sich die vorliegende Verordnung nicht auf die Verwendung von Begriffen aus, die in der Union Gattungsbezeichnungen geworden sind, auch wenn die Gattungsbezeichnung Bestandteil eines nach einer Qualitätsregelung geschützten Namens ist.

(2) Bei der Feststellung, ob ein Begriff eine Gattungsbezeichnung geworden ist, sind alle einschlägigen und insbesondere folgende Faktoren zu berücksichtigen:

- a) die in den Verbrauchsgebieten bestehende Situation;
- b) die einschlägigen Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten bzw. der Union.

(3) Um die Rechte der interessierten Kreise umfassend zu schützen, wird der Kommission die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 56 delegierte Rechtsakte mit weiteren Vorschriften zu erlassen, um den generischen Status von Begriffen gemäß Absatz 1 des vorliegenden Artikels zu bestimmen.

Artikel 42

Pflanzenarten und Tierrassen

(1) Diese Verordnung steht dem Inverkehrbringen von Erzeugnissen nicht entgegen, in deren Etikettierung ein Name oder eine Bezeichnung angegeben ist, der/die im Rahmen einer Qualitätsregelung gemäß Titel II, Titel III oder Titel IV geschützt oder vorbehalten ist und den Namen einer Pflanzenart oder einer Tierrasse enthält oder umfasst, sofern,

- a) das fragliche Erzeugnis die angegebene Sorte oder Rasse umfasst oder von ihr abgeleitet ist;
- b) die Verbraucher nicht irreführt werden;

- c) die Verwendung des Namens einer Sorte oder Rasse im fairen Wettbewerb geschieht;
- d) die Verwendung sich das Ansehen der geschützten Bezeichnung nicht zunutze macht und
- e) im Fall der Qualitätsregelung gemäß Titel II sich die Herstellung und die Vermarktung des Erzeugnisses bereits vor dem Datum des Antrags auf Eintragung der geografischen Angabe auch außerhalb ihres Ursprungsgebiets verbreitet hat.

(2) Zur weiteren Klärung des Ausmaßes der Rechte und Freiheiten der Lebensmittelunternehmen, den Namen einer Pflanzensorte oder einer Tierrasse gemäß Absatz 1 des vorliegenden Artikels zu verwenden, wird der Kommission die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 56 delegierte Rechtsakte mit Vorschriften für die Verwendung solcher Namen zu erlassen.

Artikel 43

Bezug zum geistigen Eigentum

Die Qualitätsregelungen gemäß den Titeln III und IV gelten unbeschadet der Vorschriften der Union oder der Mitgliedstaaten über das geistige Eigentum und insbesondere über Rechte an Ursprungsbezeichnungen und geografischen Angaben und Marken sowie der im Rahmen dieser Vorschriften gewährte Rechte.

KAPITEL III

Angaben und Zeichen der Qualitätsregelung und Rolle der Erzeuger

Artikel 44

Schutz von Angaben und Zeichen

(1) Angaben, Abkürzungen und Zeichen, die sich auf die Qualitätsregelungen beziehen, dürfen nur im Zusammenhang mit Erzeugnissen verwendet werden, die unter Einhaltung der Vorschriften der Qualitätsregelung, für die sie gelten, hergestellt werden. Das gilt insbesondere für die folgenden Angaben, Abkürzungen und Zeichen:

- a) „geschützte Ursprungsbezeichnung“, „geschützte geografische Angabe“, „geografische Angabe“, „g.U.“, „g.g.A.“ und die damit verbundenen Zeichen gemäß Titel II;
- b) „garantiert traditionelle Spezialität“, „g.t.S.“ und die damit verbundenen Zeichen gemäß Titel III;
- c) „Bergerzeugnis“ gemäß Titel IV.

(2) Gemäß Artikel 5 der Verordnung (EG) Nr. 1290/2005 kann der Europäische Landwirtschaftsfonds für die Entwicklung des ländlichen Raums (ELER) auf Initiative oder im Auftrag der Kommission in zentraler Mittelverwaltung verwaltungstechnische Unterstützungsmaßnahmen finanzieren im Zusammenhang mit der Entwicklung, Verbreitung, Kontrolle, administrativen und rechtlichen Unterstützung, dem juristischen Beistand, den Eintragungsgebühren, Verlängerungsgebühren, Markenüberwachungsgebühren, Prozesskosten und allen damit verbundenen Maßnahmen, die zum Schutz der Verwendung der Angaben, Abkürzungen und Zeichen, auf die sich die Qualitätsregelungen beziehen, gegen widerrechtliche Aneignung, Nachahmung, Anspielung oder gegen alle sonstigen Praktiken, die den Verbrau-

cher irreführen können, innerhalb der Union und in Drittländern, erforderlich sind.

(3) Die Kommission erlässt Durchführungsrechtsakte zur Festlegung von Vorschriften für den einheitlichen Schutz der Angaben, Abkürzungen und Zeichen gemäß Absatz 1 des vorliegenden Artikels. Diese Durchführungsrechtsakte werden nach dem in Artikel 57 Absatz 2 genannten Prüfverfahren erlassen.

Artikel 45

Rolle der Vereinigungen

(1) Unbeschadet der besonderen Bestimmungen über Erzeugerorganisationen und Branchenverbände gemäß der Verordnung (EG) Nr. 1234/2007 ist eine Vereinigung berechtigt

- a) dazu beizutragen, dass die Qualität, das Ansehen und die Echtheit ihrer Erzeugnisse auf dem Markt gewährleistet werden, indem die Verwendung des Namens im Handel überwacht wird und, falls erforderlich, die zuständigen Behörden gemäß Artikel 36 oder jede andere zuständige Behörde im Rahmen von Artikel 13 Absatz 3 unterrichtet werden;
- b) Maßnahmen zu ergreifen, um einen angemessenen Rechtsschutz für die geschützte Ursprungsbezeichnung, die geschützte geografische Angabe und die unmittelbar mit ihnen in Verbindung stehenden Rechte des geistigen Eigentums zu gewährleisten;
- c) Informations- und Werbemaßnahmen auszuarbeiten, die darauf angelegt sind, die Verbraucher über die wertsteigernden Merkmale des Erzeugnisses zu unterrichten;
- d) Tätigkeiten zu entwickeln, mit denen die Übereinstimmung eines Erzeugnisses mit der entsprechenden Produktspezifikation sichergestellt wird;
- e) Maßnahmen zu ergreifen, um die Wirksamkeit der Regelung zu verbessern, einschließlich der Entwicklung von Wirtschaftskennntnissen, der Durchführung wirtschaftlicher Analysen, der Verbreitung wirtschaftsrelevanter Informationen über die Regelung und der Verbraucherberatung;
- f) Initiativen zur Aufwertung von Erzeugnissen und erforderlichenfalls Maßnahmen zu ergreifen, um Initiativen zur Abwertung des Rufs der Erzeugnisse oder diesbezügliche Risiken zu verhindern oder ihnen entgegenzuwirken.

(2) Die Mitgliedstaaten können die Bildung und die Arbeitsweise von Vereinigungen in ihrem Hoheitsgebiet durch administrative Mittel fördern. Die Mitgliedstaaten übermitteln der Kommission ferner die Namen und Anschriften der Vereinigungen im Sinne von Artikel 3 Nummer 2. Diese Angaben werden von der Kommission öffentlich zugänglich gemacht.

Artikel 46

Inanspruchnahme der Regelungen

(1) Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass alle Wirtschaftsbeteiligten, die den Vorschriften einer Qualitätsregelung gemäß den Titeln II und III nachkommen, einen Anspruch darauf haben, in ein gemäß Artikel 37 eingerichtetes Kontrollsystem aufgenommen zu werden.

(2) Wirtschaftsbeteiligte, die ein im Rahmen der Regelungen einer garantiert traditionellen Spezialität, einer geschützten Ursprungsbezeichnung oder einer geschützten geografischen Angabe vermarktetes Erzeugnis herstellen und lagern oder die ein solches Erzeugnis in Verkehr bringen, sind ebenfalls Gegenstand der Kontrolle gemäß Kapitel I dieses Titels.

(3) Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass Wirtschaftsbeteiligte, die einer Qualitätsregelung gemäß den Titeln III und IV beitreten wollen, dies auch können und auf keine Hindernisse stoßen, die diskriminierend oder anderweit objektiv nicht begründet sind.

Artikel 47

Gebühren

Unbeschadet der Verordnung (EG) Nr. 882/2004 und insbesondere der Bestimmungen von Titel II Kapitel VI können die Mitgliedstaaten eine Gebühr erheben, um ihre Kosten für die Verwaltung der Qualitätsregelungen, einschließlich der Kosten für die Bearbeitung von Anträgen, Einsprüchen, Änderungs- und Löschanträgen gemäß der vorliegenden Verordnung zu decken.

KAPITEL IV

Antrags- und Eintragungsverfahren für Ursprungsbezeichnungen, geografische Angaben und garantiert traditionelle Spezialitäten

Artikel 48

Geltungsbereich der Antragsverfahren

Die Bestimmungen dieses Kapitels gelten für die Qualitätsregelungen nach Titel II und Titel III.

Artikel 49

Antrag auf Eintragung von Namen

(1) Anträge auf Eintragung von Namen im Rahmen der Qualitätsregelungen gemäß Artikel 48 können nur von Vereinigungen eingereicht werden, die mit den Erzeugnissen arbeiten, deren Namen eingetragen werden sollen. Im Falle „geschützter Ursprungsbezeichnungen“ oder „geschützter geografischer Angaben“, die ein grenzübergreifendes geografisches Gebiet bezeichnen, oder „garantiert traditioneller Spezialitäten“ können mehrere Vereinigungen aus verschiedenen Mitgliedstaaten oder Drittländern einen gemeinsamen Antrag auf Eintragung einreichen.

Eine einzelne natürliche oder juristische Person kann einer Vereinigung gleichgestellt werden, wenn nachgewiesen wird, dass die beiden folgenden Bedingungen erfüllt sind:

- a) Die betreffende Person ist der einzige Erzeuger, der einen Antrag einreichen will;
- b) was die geschützten Ursprungsbezeichnungen und die geschützten geografischen Angaben betrifft, so besitzt das abgegrenzte geografische Gebiet Merkmale, die sich erheblich von denen der Nachbargebiete unterscheiden, oder weist das Erzeugnis andere Merkmale als die in den Nachbargebieten produzierten Erzeugnisse auf.

(2) Bezieht sich der Antrag im Rahmen der Regelung nach Titel II auf ein geografisches Gebiet in einem Mitgliedstaat oder wird ein Antrag im Rahmen der Regelung nach Titel III von einer Vereinigung in einem Mitgliedstaat vorbereitet, so wird der Antrag bei den Behörden des betreffenden Mitgliedstaats eingereicht.

Der Mitgliedstaat prüft den Antrag auf geeignete Art und Weise, um sicherzustellen, dass er gerechtfertigt ist und die Anforderungen der jeweiligen Regelungen erfüllt.

(3) Der Mitgliedstaat eröffnet im Laufe der Prüfung gemäß Absatz 2 Unterabsatz 2 des vorliegenden Artikels die Möglichkeit eines nationalen Einspruchsverfahrens, das eine angemessene Veröffentlichung des Antrags gewährleistet und eine ausreichende Frist setzt, innerhalb derer jede natürliche oder juristische Person mit einem berechtigten Interesse, die in seinem Hoheitsgebiet niedergelassen oder ansässig ist, Einspruch gegen den Antrag einlegen kann.

Der Mitgliedstaat prüft die Zulässigkeit der bei ihm gemäß der Regelung nach Titel II eingegangenen Einsprüche unter Berücksichtigung der Kriterien gemäß Artikel 10 Absatz 1 und der bei ihm gemäß der Regelung nach Titel III eingegangenen Einsprüche unter Berücksichtigung der Kriterien gemäß Artikel 21 Absatz 1.

(4) Ist der Mitgliedstaat nach Bewertung eines Einspruchs der Ansicht, dass die Anforderungen dieser Verordnung erfüllt sind, so kann er eine positive Entscheidung treffen und bei der Kommission ein Antragsdossier einreichen. In diesem Fall unterrichtet er die Kommission über die eingegangenen zulässigen Einsprüche natürlicher oder juristischer Personen, die die betreffenden Erzeugnisse vor dem Zeitpunkt der Veröffentlichung gemäß Absatz 3 mindestens fünf Jahre lang rechtmäßig unter ständiger Verwendung des betreffenden Namens vermarktet haben.

Der Mitgliedstaat stellt sicher, dass die positive Entscheidung öffentlich zugänglich gemacht wird und jede natürliche oder juristische Person mit einem berechtigten Interesse die Möglichkeit hat, Rechtsmittel einzulegen.

Der Mitgliedstaat stellt sicher, dass die Fassung der Produktspezifikation, auf die sich die positive Entscheidung bezieht, veröffentlicht wird, und stellt den elektronischen Zugang zur Produktspezifikation sicher.

In Bezug auf geschützte Ursprungsbezeichnungen und geschützte geografische Angaben stellt der Mitgliedstaat ferner eine angemessene Veröffentlichung der Fassung der Produktspezifikation sicher, auf die sich die Entscheidung der Kommission gemäß Artikel 50 Absatz 2 bezieht.

(5) Bezieht sich der Antrag im Rahmen der Regelung nach Titel II auf ein geografisches Gebiet in einem Drittland oder wird ein Antrag im Rahmen der Regelung nach Titel III von einer Vereinigung in einem Drittland vorbereitet, so wird der Antrag entweder direkt oder über die Behörden des betreffenden Drittlands bei der Kommission eingereicht.

(6) Die Unterlagen gemäß diesem Artikel, die der Kommission zugeleitet werden, sind in einer der Amtssprachen der Union abzufassen.

(7) Zur Vereinfachung des Antragsverfahrens wird der Kommission die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 56 delegierte Rechtsakte zu erlassen, mit denen die Vorschriften für das nationale Einspruchsverfahren für gemeinsame Anträge, die mehr als ein nationales Gebiet betreffen, festgelegt und die Vorschriften für das Antragsverfahren ergänzt werden.

Die Kommission kann Durchführungsrechtsakte mit den Einzelheiten für die Antragsverfahren sowie die Form und die Vorlage der Anträge, einschließlich Anträgen, die mehr als ein nationales Gebiet betreffen, erlassen. Diese Durchführungsrechtsakte werden nach dem in Artikel 57 Absatz 2 genannten Prüfverfahren erlassen.

Artikel 50

Prüfung durch die Kommission und Veröffentlichung zwecks Einspruch

(1) Die Kommission prüft jeden bei ihr gemäß Artikel 49 eingereichten Antrag auf geeignete Art und Weise, um sicherzustellen, dass er gerechtfertigt ist und die Anforderungen der jeweiligen Regelung erfüllt. Diese Prüfung sollte eine Frist von sechs Monaten nicht überschreiten. Wird diese Frist überschritten, so teilt die Kommission dem Antragsteller schriftlich die Gründe für die Verzögerung mit.

Die Kommission macht das Verzeichnis der Namen, für die ein Eintragungsantrag gestellt wurde, sowie die Zeitpunkte, zu denen diese bei ihr eingereicht wurden, mindestens jeden Monat öffentlich zugänglich.

(2) Gelangt die Kommission aufgrund der Prüfung gemäß Absatz 1 Unterabsatz 1 zu der Auffassung, dass die Anforderungen dieser Verordnung erfüllt sind, so veröffentlicht sie im *Amtsblatt der Europäischen Union*

- a) für Anträge im Rahmen der Regelung nach Titel II das einzige Dokument und die Fundstelle der Veröffentlichung der Produktspezifikation;
- b) für Anträge im Rahmen der Regelung nach Titel III die Produktspezifikation.

Artikel 51

Einspruchsverfahren

(1) Innerhalb von drei Monaten ab der Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* können die Behörden eines Mitgliedstaats oder eines Drittlands oder eine natürliche oder juristische Person, die ein berechtigtes Interesse hat und in einem Drittland niedergelassen ist, bei der Kommission Einspruch erheben.

Jede natürliche oder juristische Person, die ein berechtigtes Interesse hat und in einem anderen als dem Antragsmitgliedstaat niedergelassen oder ansässig ist, kann einen Einspruch innerhalb einer Frist, die einen Einspruch gemäß Unterabsatz 1 gestattet, bei dem Mitgliedstaat, in dem sie niedergelassen ist, erheben.

Ein Einspruch muss eine Erklärung erhalten, dass der Antrag gegen die Anforderungen der vorliegenden Verordnung verstoßen könnte. Ein Einspruch, der diese Erklärung nicht enthält, ist nichtig.

Die Kommission übermittelt den Einspruch unverzüglich der Behörde oder Stelle, die den Antrag eingereicht hat.

(2) Wird bei der Kommission ein Einspruch erhoben und innerhalb von zwei Monaten eine Einspruchsbegründung eingereicht, so prüft die Kommission die Zulässigkeit dieser Einspruchsbegründung.

(3) Innerhalb von zwei Monaten nach Eingang einer zulässigen Einspruchsbegründung fordert die Kommission die Behörde oder die Person, die den Einspruch erhoben hat und die Behörde oder Stelle, die den Antrag eingereicht hat, auf, innerhalb eines vertretbaren Zeitraums, der drei Monate nicht überschreitet, geeignete Konsultationen durchzuführen.

Die Behörde oder die Person, die den Einspruch erhoben hat und die Behörde oder Stelle, die den Antrag eingereicht hat, nimmt die entsprechenden geeigneten Konsultationen unverzüglich auf. Sie stellen einander die einschlägigen Informationen zur Verfügung, um zu beurteilen, ob der Eintragungsantrag die Anforderungen der vorliegenden Verordnung erfüllt. Kommt keine Einigung zustande, so werden diese Informationen auch der Kommission vorgelegt.

Die Kommission kann jederzeit in diesem Dreimonatszeitraum auf Ersuchen des Antragstellers die Frist für die Konsultationen um höchstens drei Monate verlängern.

(4) Werden infolge der geeigneten Konsultationen gemäß Absatz 3 des vorliegenden Artikels die im Einklang mit Artikel 50 Absatz 2 veröffentlichten Einzelheiten grundlegend geändert, nimmt die Kommission erneut eine Prüfung nach Artikel 50 vor.

(5) Der Einspruch, die Einspruchsbegründung und die diesbezüglichen Unterlagen, die der Kommission im Einklang mit den Absätzen 1 bis 4 des vorliegenden Artikels übermittelt werden, sind in einer Amtssprache der Union abzufassen.

(6) Zur Festlegung klarer Einspruchsverfahren und -fristen wird der Kommission die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 56 delegierte Rechtsakte zu erlassen, mit denen die Vorschriften für das Einspruchsverfahren ergänzt werden.

Die Kommission kann Durchführungsrechtsakte mit den Einzelheiten für die Einspruchsverfahren sowie die Form und die Vorlage der Einsprüche erlassen. Diese Durchführungsrechtsakte werden nach dem in Artikel 57 Absatz 2 genannten Prüfverfahren erlassen.

Artikel 52

Eintragungsentscheidung

(1) Gelangt die Kommission auf der Grundlage der ihr zur Verfügung stehenden Informationen im Rahmen der Prüfung gemäß Artikel 50 Absatz 1 Unterabsatz 1 zu dem Schluss, dass die Bedingungen für eine Eintragung nicht erfüllt sind, so erlässt sie Durchführungsrechtsakte zur Ablehnung des Antrags. Diese Durchführungsrechtsakte werden nach dem in Artikel 57 Absatz 2 genannten Prüfverfahren erlassen.

(2) Geht bei der Kommission kein Einspruch bzw. keine zulässige Einspruchsbegründung gemäß Artikel 51 ein, so erlässt sie zur Eintragung des Namens Durchführungsrechtsakte, ohne das Verfahren gemäß Artikel 57 Absatz 2 anzuwenden.

(3) Liegt der Kommission eine zulässige Einspruchsbegründung vor, so geht sie im Anschluss an die geeigneten Konsultationen gemäß Artikel 51 Absatz 3 und unter Berücksichtigung der Ergebnisse dieser Konsultationen wie folgt vor:

- a) Wurde eine Einigung erzielt, so trägt sie den Namen im Wege von Durchführungsrechtsakten ein, ohne das Verfahren nach Artikel 57 Absatz 2 anzuwenden, und ändert, falls notwendig, die nach Artikel 50 Absatz 2 veröffentlichte Information, sofern diese Änderungen nicht wesentlich sind;
- b) wurde keine Einigung erzielt, so erlässt sie Durchführungsrechtsakte zur Entscheidung über die Eintragung. Diese Durchführungsrechtsakte werden nach dem in Artikel 57 Absatz 2 genannten Prüfverfahren erlassen.

(4) Die Eintragungsakte und die Ablehnungsentscheidungen werden im *Amtsblatt der Europäischen Union* veröffentlicht.

Artikel 53

Änderungen einer Produktspezifikation

(1) Eine Vereinigung, die ein berechtigtes Interesse hat, kann die Genehmigung einer Änderung einer Produktspezifikation beantragen.

Der Antrag enthält eine Beschreibung der beabsichtigten Änderungen und deren Begründung.

(2) Führt eine Änderung zu einer oder mehreren Änderungen der Spezifikation, die nicht geringfügig sind, so unterliegt der Änderungsantrag dem Verfahren gemäß den Artikeln 49 bis 52.

Sind die vorgeschlagenen Änderungen jedoch geringfügig, so beschließt die Kommission, den Antrag zu genehmigen oder abzulehnen. Im Fall einer Genehmigung von Änderungen, die zu einer Änderung der in Artikel 50 Absatz 2 genannten Punkte führen, veröffentlicht die Kommission diese Elemente im *Amtsblatt der Europäischen Union*.

Damit eine Änderung im Falle der in Titel II beschriebenen Qualitätsregelung als geringfügig gilt, darf sie

- a) kein wesentliches Merkmal des Erzeugnisses betreffen;
- b) nicht den Zusammenhang im Sinne des Artikels 7 Absatz 1 Buchstabe f Ziffer i oder Ziffer ii ändern;
- c) keine Änderung des Namens oder irgendeines Teils des Namens des Erzeugnisses beinhalten;
- d) keine Auswirkungen auf die Abgrenzung des geografischen Gebiets haben oder
- e) nicht zu einer Zunahme der Beschränkungen des Handels mit dem Erzeugnis oder seinen Rohstoffen führen.

Damit eine Änderung im Falle der in Titel III beschriebenen Qualitätsregelung als geringfügig gilt, darf sie

- a) kein wesentliches Merkmal des Erzeugnisses betreffen;

b) keine wesentlichen Änderungen des Herstellungsverfahrens bewirken und

c) keine Änderung des Namens oder irgendeines Teils des Namens des Erzeugnisses beinhalten.

Die Prüfung des Antrags konzentriert sich auf die vorgeschlagene Änderung.

(3) Zur Erleichterung der Verwaltungsabläufe bei der Bearbeitung eines Änderungsantrags, unter anderem wenn die Änderung zu keiner Änderung des einzigen Dokuments führt oder wenn die Änderung eine vorübergehende Änderung der Spezifikation aufgrund der Einführung verbindlicher gesundheitspolizeilicher oder pflanzenschutzrechtlicher Maßnahmen durch die Behörden betrifft, wird der Kommission die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 56 delegierte Rechtsakte zu erlassen, mit denen die Vorschriften für das Änderungsantragsverfahren ergänzt werden.

Die Kommission kann Durchführungsrechtsakte mit den Einzelheiten für die Änderungsantragsverfahren sowie die Form und die Vorlage eines Änderungsantrags erlassen. Diese Durchführungsrechtsakte werden nach dem in Artikel 57 Absatz 2 genannten Prüfverfahren erlassen.

Artikel 54

Löschung

(1) Die Kommission kann auf eigene Initiative oder auf Antrag jeder natürlichen oder juristischen Person mit einem berechtigten Interesse Durchführungsrechtsakte zur Löschung der Eintragung einer geschützten Ursprungsbezeichnung oder einer geschützten geografischen Angabe oder einer garantiert traditionellen Spezialität in den folgenden Fällen erlassen:

- a) Eine Übereinstimmung mit den Anforderungen der Spezifikation ist nicht gewährleistet,
- b) in den letzten sieben Jahren wurde unter der garantiert traditionellen Spezialität, der geschützten Ursprungsbezeichnung oder der geschützten geografischen Angabe kein Erzeugnis in Verkehr gebracht.

Die Kommission kann auf Antrag der Erzeuger des unter einem eingetragenen Namen vermarkteten Erzeugnisses die entsprechende Eintragung löschen.

Diese Durchführungsrechtsakte werden nach dem in Artikel 57 Absatz 2 genannten Prüfverfahren erlassen.

(2) Zur Gewährleistung der Rechtssicherheit, dass alle Parteien die Gelegenheit haben, ihre Rechte und berechtigten Interessen zu verteidigen, wird der Kommission die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 56 delegierte Rechtsakte zu erlassen, mit denen die Vorschriften für das Lösungsverfahren ergänzt werden.

Die Kommission kann Durchführungsrechtsakte mit den Einzelheiten für die Verfahren und die Form der Löschung sowie die Vorlage der Anträge gemäß Absatz 1 dieses Artikels erlassen. Diese Durchführungsrechtsakte werden nach dem in Artikel 57 Absatz 2 genannten Prüfverfahren erlassen.

TITEL VI

VERFAHRENSVORSCHRIFTEN UND SCHLUSSBESTIMMUNGEN

KAPITEL I

Lokale Landwirtschaft und Direktverkauf

Artikel 55

Berichterstattung über die lokale Landwirtschaft und den Direktverkauf

Spätestens bis 4. Januar 2014 legt die Kommission dem Europäischen Parlament und dem Rat einen Bericht zu der Frage vor, ob eine neue Kennzeichnungsregelung für die lokale Landwirtschaft und den Direktverkauf eingeführt werden sollte, um die Erzeuger bei der lokalen Vermarktung ihrer Erzeugnisse zu unterstützen. In dem Bericht wird vorrangig geprüft, ob die Landwirte mit dem neuen Etikett den Wert ihrer Erzeugnisse steigern können; ferner sollten andere Kriterien berücksichtigt werden, wie etwa die Möglichkeiten, Kohlendioxidemissionen und Abfallmengen durch kurze Produktions- und Vertriebsketten zu verringern.

Diesem Bericht sind gegebenenfalls entsprechende Gesetzgebungsvorschläge zur Einführung einer Kennzeichnungsregelung für den Lokal- und Direktverkauf beizufügen.

KAPITEL II

Verfahrensvorschriften

Artikel 56

Ausübung der Befugnisübertragung

(1) Die Befugnis zum Erlass delegierter Rechtsakte wird der Kommission unter den in diesem Artikel festgelegten Bedingungen übertragen.

(2) Die Befugnis zum Erlass delegierter Rechtsakte nach Artikel 2 Absatz 1 Unterabsatz 2, Artikel 5 Absatz 4, Artikel 7 Absatz 2 Unterabsatz 1, Artikel 12 Absatz 5 Unterabsatz 1, Artikel 16 Absatz 2, Artikel 18 Absatz 5, Artikel 19 Absatz 2 Unterabsatz 1, Artikel 23 Absatz 4 Unterabsatz 1, Artikel 25 Absatz 3, Artikel 29 Absatz 4, Artikel 30, Artikel 31 Absatz 3 und Absatz 4, Artikel 41 Absatz 3, Artikel 42 Absatz 2, Artikel 49 Absatz 7 Unterabsatz 1, Artikel 51 Absatz 6 Unterabsatz 1, Artikel 53 Absatz 3 Unterabsatz 1 und Artikel 54 Absatz 2 Unterabsatz 1 wird der Kommission für einen Zeitraum von fünf Jahren ab dem 3. Januar 2013 übertragen. Die Kommission erstellt spätestens neun Monate vor Ablauf des Zeitraums von fünf Jahren einen Bericht über die Befugnisübertragung. Die Befugnisübertragung verlängert sich stillschweigend um Zeiträume gleicher Länge, es sei denn, das Europäische Parlament oder der Rat widersprechen einer solchen Verlängerung spätestens drei Monate vor Ablauf des jeweiligen Zeitraums.

(3) Die Befugnisübertragung gemäß Artikel 2 Absatz 1 Unterabsatz 2, Artikel 5 Absatz 4, Artikel 7 Absatz 2 Unterabsatz 1, Artikel 12 Absatz 5 Unterabsatz 1, Artikel 16 Absatz 2, Artikel 18 Absatz 5, Artikel 19 Absatz 2 Unterabsatz 1, Artikel 23 Absatz 4 Unterabsatz 1, Artikel 25 Absatz 3, Artikel 29 Absatz 4, Artikel 30, Artikel 31 Absatz 3 und Absatz 4, Artikel 41 Absatz 3, Artikel 42 Absatz 2, Artikel 49 Absatz 7 Unterabsatz 1, Artikel 51 Absatz 6 Unterabsatz 1, Artikel 53 Absatz 3 Unterabsatz 1 und Artikel 54 Absatz 2 Unterabsatz 1 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 von dem Beschluss über den Widerruf nicht berührt.

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

(5) Ein delegierter Rechtsakt, der gemäß Artikel 2 Absatz 1 Unterabsatz 2, Artikel 5 Absatz 4, Artikel 7 Absatz 2 Unterabsatz 1, Artikel 12 Absatz 5 Unterabsatz 1, Artikel 16 Absatz 2, Artikel 18 Absatz 5, Artikel 19 Absatz 2 Unterabsatz 1, Artikel 23 Absatz 4 Unterabsatz 1, Artikel 25 Absatz 3, Artikel 29 Absatz 4, Artikel 30, Artikel 31 Absatz 3 und Absatz 4, Artikel 41 Absatz 3, Artikel 42 Absatz 2, Artikel 49 Absatz 7 Unterabsatz 1, Artikel 51 Absatz 6 Unterabsatz 1, Artikel 53 Absatz 3 Unterabsatz 1 und Artikel 54 Absatz 2 Unterabsatz 1 erlassen wurde, tritt nur in Kraft, wenn weder das Europäische Parlament noch der Rat innerhalb einer Frist von zwei Monaten nach Übermittlung dieses Rechtsakts an das Europäische Parlament und den Rat Einwände erhoben haben oder wenn vor Ablauf dieser Frist das Europäische Parlament und der Rat beide der Kommission mitgeteilt haben, dass sie keine Einwände erheben werden. Auf Initiative des Europäischen Parlaments oder des Rates wird diese Frist um zwei Monate verlängert.

Artikel 57

Ausschussverfahren

(1) Die Kommission wird durch den Ausschuss für Qualitätspolitik für Agrarerzeugnisse unterstützt. Dabei handelt es sich um einen Ausschuss im Sinne der Verordnung (EU) Nr. 182/2011.

(2) Wird auf diesen Absatz Bezug genommen, so gilt Artikel 5 der Verordnung (EU) Nr. 182/2011.

Gibt der Ausschuss keine Stellungnahme ab, so erlässt die Kommission den im Entwurf vorgesehenen Durchführungsrechtsakt nicht und Artikel 5 Absatz 4 Unterabsatz 3 der Verordnung (EU) Nr. 182/2011 findet Anwendung.

KAPITEL III

Aufhebungs- und Schlussbestimmungen

Artikel 58

Aufhebung

(1) Die Verordnungen (EG) Nr. 509/2006 und (EG) Nr. 510/2006 werden aufgehoben.

Artikel 13 der Verordnung (EG) Nr. 509/2006 ist jedoch bei Anträgen für nicht in den Geltungsbereich von Titel III der vorliegenden Verordnung fallende Erzeugnisse, die bei der Kommission vor dem Inkrafttreten der vorliegenden Verordnung eingehen, weiterhin anzuwenden.

(2) Bezugnahmen auf die aufgehobenen Verordnungen gelten als Bezugnahmen auf diese Verordnung und sind nach Maßgabe der Entsprechungstabelle in Anhang II dieser Verordnung zu lesen.

*Artikel 59***Inkrafttreten**

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

Artikel 12 Absatz 3 und Artikel 23 Absatz 3 gelten jedoch unbeschadet der bereits vorher im Verkehr befindlichen Erzeugnisse ab dem 4. Januar 2016.

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

Geschehen zu Straßburg am 21. November 2012.

Im Namen des Europäischen Parlaments

Der Präsident

M. SCHULZ

Im Namen des Rates

Der Präsident

A. D. MAVROYIANNIS

ANHANG I

AGRARERZEUGNISSE UND LEBENSMITTEL NACH ARTIKEL 2 ABSATZ 1

I. Ursprungsbezeichnungen und geografische Angaben

- Bier,
- Schokolade und Nebenprodukte,
- Backwaren, feine Backwaren, Süßwaren oder Kleingebäck,
- Getränke auf der Grundlage von Pflanzenextrakten,
- Teigwaren,
- Salz,
- natürliche Gummis und Harze,
- Senfpaste,
- Heu,
- ätherische Öle,
- Kork,
- Cochenille,
- Blumen und Zierpflanzen,
- Baumwolle,
- Wolle,
- Korbweide,
- Schwingflachs,
- Leder,
- Pelz,
- Federn.

II. Garantiert traditionelle Spezialitäten

- Fertigmahlzeiten,
 - Bier,
 - Schokolade und Nebenprodukte,
 - Backwaren, feine Backwaren, Süßwaren oder Kleingebäck,
 - Getränke auf der Grundlage von Pflanzenextrakten,
 - Teigwaren,
 - Salz.
-

ANHANG II

ENTSPRECHUNGSTABELLE GEMÄSS ARTIKEL 58 ABSATZ 2

Verordnung (EG) Nr. 509/2006	Vorliegende Verordnung
Artikel 1 Absatz 1	Artikel 2 Absatz 1
Artikel 1 Absatz 2	Artikel 2 Absatz 3
Artikel 1 Absatz 3	Artikel 2 Absatz 4
Artikel 2 Absatz 1 Buchstabe a	Artikel 3 Nummer 5
Artikel 2 Absatz 1 Buchstabe b	Artikel 3 Nummer 3
Artikel 2 Absatz 1 Buchstabe c	—
Artikel 2 Absatz 1 Buchstabe d	Artikel 3 Nummer 2
Artikel 2 Absatz 2 Unterabsätze 1 bis 3	—
Artikel 2 Absatz 2 Unterabsatz 4	—
Artikel 3	Artikel 22 Absatz 1
Artikel 4 Absatz 1 Unterabsatz 1	Artikel 18 Absatz 1
Artikel 4 Absatz 2	Artikel 18 Absatz 2
Artikel 4 Absatz 3 Unterabsatz 1	—
Artikel 4 Absatz 3 Unterabsatz 2	Artikel 18 Absatz 4
Artikel 5 Absatz 1	Artikel 43
Artikel 5 Absatz 2	Artikel 42 Absatz 1
Artikel 6 Absatz 1	Artikel 19 Absatz 1
Artikel 6 Absatz 1 Buchstabe a	Artikel 19 Absatz 1 Buchstabe a
Artikel 6 Absatz 1 Buchstabe b	Artikel 19 Absatz 1 Buchstabe b
Artikel 6 Absatz 1 Buchstabe c	Artikel 19 Absatz 1 Buchstabe c
Artikel 6 Absatz 1 Buchstabe d	—
Artikel 6 Absatz 1 Buchstabe e	Artikel 19 Absatz 1 Buchstabe d
Artikel 6 Absatz 1 Buchstabe f	—
Artikel 7 Absätze 1 und 2	Artikel 49 Absatz 1
Artikel 7 Absatz 3 Buchstaben a und b	Artikel 20 Absatz 1 Buchstaben a und b
Artikel 7 Absatz 3 Buchstabe c	—
Artikel 7 Absatz 3 Buchstabe d	—
Artikel 7 Absatz 4	Artikel 49 Absatz 2

Verordnung (EG) Nr. 509/2006	Vorliegende Verordnung
Artikel 7 Absatz 5	Artikel 49 Absatz 3
Artikel 7 Absatz 6 Buchstaben a, b und c	Artikel 49 Absatz 4
Artikel 7 Absatz 6 Buchstabe d	Artikel 20 Absatz 2
Artikel 7 Absatz 7	Artikel 49 Absatz 5
Artikel 7 Absatz 8	Artikel 49 Absatz 6
Artikel 8 Absatz 1	Artikel 50 Absatz 1
Artikel 8 Absatz 2 Unterabsatz 1	Artikel 50 Absatz 2 Buchstabe b
Artikel 8 Absatz 2 Unterabsatz 2	Artikel 52 Absatz 1
Artikel 9 Absätze 1 und 2	Artikel 51 Absatz 1
Artikel 9 Absatz 3	Artikel 21 Absätze 1 und 2
Artikel 9 Absatz 4	Artikel 52 Absatz 2
Artikel 9 Absatz 5	Artikel 52 Absätze 3 und 4
Artikel 9 Absatz 6	Artikel 51 Absatz 5
Artikel 10	Artikel 54
Artikel 11	Artikel 53
Artikel 12	Artikel 23
Artikel 13 Absatz 1	—
Artikel 13 Absatz 2	—
Artikel 13 Absatz 3	—
Artikel 14 Absatz 1	Artikel 36 Absatz 1
Artikel 14 Absatz 2	Artikel 46 Absatz 1
Artikel 14 Absatz 3	Artikel 37 Absatz 3 Unterabsatz 2
Artikel 15 Absatz 1	Artikel 37 Absatz 1
Artikel 15 Absatz 2	Artikel 37 Absatz 2
Artikel 15 Absatz 3	Artikel 39 Absatz 2
Artikel 15 Absatz 4	Artikel 36 Absatz 2
Artikel 16	—
Artikel 17 Absätze 1 und 2	Artikel 24 Absatz 1
Artikel 17 Absatz 3	Artikel 24 Absatz 2

Verordnung (EG) Nr. 509/2006	Vorliegende Verordnung
Artikel 18	Artikel 57
Artikel 19 Absatz 1 Buchstabe a	—
Artikel 19 Absatz 1 Buchstabe b	Artikel 49 Absatz 7 Unterabsatz 2
Artikel 19 Absatz 1 Buchstabe c	Artikel 49 Absatz 7 Unterabsatz 1
Artikel 19 Absatz 1 Buchstabe d	Artikel 22 Absatz 2
Artikel 19 Absatz 1 Buchstabe e	Artikel 51 Absatz 6
Artikel 19 Absatz 1 Buchstabe f	Artikel 54 Absatz 1
Artikel 19 Absatz 1 Buchstabe g	Artikel 23 Absatz 4
Artikel 19 Absatz 1 Buchstabe h	—
Artikel 19 Absatz 1 Buchstabe i	—
Artikel 19 Absatz 2	Artikel 25 Absatz 1
Artikel 19 Absatz 3 Buchstabe a	—
Artikel 19 Absatz 3 Buchstabe b	Artikel 25 Absatz 2
Artikel 20	Artikel 47
Artikel 21	Artikel 58
Artikel 22	Artikel 59
Anhang I	Anhang I (Teil II)

Verordnung (EG) Nr. 510/2006	Vorliegende Verordnung
Artikel 1 Absatz 1	Artikel 2 Absätze 1 und 2
Artikel 1 Absatz 2	Artikel 2 Absatz 3
Artikel 1 Absatz 3	Artikel 2 Absatz 4
Artikel 2	Artikel 5
Artikel 3 Absatz 1 Unterabsatz 1	Artikel 6 Absatz 1
Artikel 3 Absatz 1 Unterabsätze 2 und 3	Artikel 41 Absätze 1, 2 und 3
Artikel 3 Absätze 2, 3 und 4	Artikel 6 Absätze 2, 3 und 4
Artikel 4	Artikel 7
Artikel 5 Absatz 1	Artikel 3 Nummer 2 und Artikel 49 Absatz 1

Verordnung (EG) Nr. 510/2006	Vorliegende Verordnung
Artikel 5 Absatz 2	Artikel 49 Absatz 1
Artikel 5 Absatz 3	Artikel 8 Absatz 1
Artikel 5 Absatz 4	Artikel 49 Absatz 2
Artikel 5 Absatz 5	Artikel 49 Absatz 3
Artikel 5 Absatz 6	Artikel 9
Artikel 5 Absatz 7	Artikel 8 Absatz 2
Artikel 5 Absatz 8	—
Artikel 5 Absatz 9 Unterabsatz 1	—
Artikel 5 Absatz 9 Unterabsatz 2	Artikel 49 Absatz 5
Artikel 5 Absatz 10	Artikel 49 Absatz 6
Artikel 5 Absatz 11	—
Artikel 6 Absatz 1 Unterabsatz 1	Artikel 50 Absatz 1
Artikel 6 Absatz 2 Unterabsatz 1	Artikel 50 Absatz 2 Buchstabe a
Artikel 6 Absatz 2 Unterabsatz 2	Artikel 52 Absatz 1
Artikel 7 Absatz 1	Artikel 51 Absatz 1 Unterabsatz 1
Artikel 7 Absatz 2	Artikel 51 Absatz 1 Unterabsatz 2
Artikel 7 Absatz 3	Artikel 10
Artikel 7 Absatz 4	Artikel 52 Absatz 2 und Absatz 4
Artikel 7 Absatz 5	Artikel 51 Absatz 3 und Artikel 52 Absätze 3 und 4
Artikel 7 Absatz 6	Artikel 11
Artikel 7 Absatz 7	Artikel 51 Absatz 5
Artikel 8	Artikel 12
Artikel 9	Artikel 53
Artikel 10 Absatz 1	Artikel 36 Absatz 1
Artikel 10 Absatz 2	Artikel 46 Absatz 1
Artikel 10 Absatz 3	Artikel 37 Absatz 3 Unterabsatz 2
Artikel 11 Absatz 1	Artikel 37 Absatz 1
Artikel 11 Absatz 2	Artikel 37 Absatz 2

Verordnung (EG) Nr. 510/2006	Vorliegende Verordnung
Artikel 11 Absatz 3	Artikel 39 Absatz 2
Artikel 11 Absatz 4	Artikel 36 Absatz 2
Artikel 12	Artikel 54
Artikel 13 Absatz 1	Artikel 13 Absatz 1
Artikel 13 Absatz 2	Artikel 13 Absatz 2
Artikel 13 Absatz 3	Artikel 15 Absatz 1
Artikel 13 Absatz 4	Artikel 15 Absatz 2
Artikel 14	Artikel 14
Artikel 15	Artikel 57
Artikel 16 Buchstabe a	Artikel 5 Absatz 4 Unterabsatz 2
Artikel 16 Buchstabe b	—
Artikel 16 Buchstabe c	—
Artikel 16 Buchstabe d	Artikel 49 Absatz 7
Artikel 16 Buchstabe e	—
Artikel 16 Buchstabe f	Artikel 51 Absatz 6
Artikel 16 Buchstabe g	Artikel 12 Absatz 7
Artikel 16 Buchstabe h	—
Artikel 16 Buchstabe i	Artikel 11 Absatz 3
Artikel 16 Buchstabe j	—
Artikel 16 Buchstabe k	Artikel 54 Absatz 2
Artikel 17	Artikel 16
Artikel 18	Artikel 47
Artikel 19	Artikel 58
Artikel 20	Artikel 59
Anhang I und Anhang II	Anhang I (Teil I)

VERORDNUNG (EU) Nr. 1152/2012 DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

vom 21. November 2012

zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 2371/2002 des Rates über die Erhaltung und nachhaltige Nutzung der Fischereiressourcen im Rahmen der gemeinsamen Fischereipolitik

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union, insbesondere auf Artikel 43 Absatz 2,

auf Vorschlag der Europäischen Kommission,

nach Zuleitung des Entwurfs des Gesetzgebungsakts an die nationalen Parlamente,

nach Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses ⁽¹⁾,

gemäß dem ordentlichen Gesetzgebungsverfahren ⁽²⁾,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Alle Fischereifahrzeuge der Union haben nach Maßgabe der Regeln der gemeinsamen Fischereipolitik gleichberechtigten Zugang zu den Gewässern und Ressourcen der Union.
- (2) In der Verordnung (EG) Nr. 2371/2002 des Rates ⁽³⁾ ist eine Ausnahmeregelung von dem Grundsatz des gleichberechtigten Zugangs vorgesehen, wonach die Mitgliedstaaten ermächtigt sind, den Fischfang in Gewässern bis zu einer Entfernung von 12 Seemeilen von ihren Basislinien bestimmten Fischereifahrzeugen vorzubehalten.
- (3) Am 13. Juli 2011 hat die Kommission gemäß der Verordnung (EG) Nr. 2371/2002 dem Europäischen Parlament und dem Rat einen Bericht über die Regelungen über den Zugang zu den Fischereiressourcen in der 12-Seemeilen-Zone vorgelegt. Dieser Bericht enthielt die Schlussfolgerung, dass die Zugangsregelung sehr beständig ist und dass sie seit 2002 durchgehend zufriedenstellend funktioniert.

⁽¹⁾ ABl. C 351 vom 15.11.2012, S. 89.

⁽²⁾ Standpunkt des Europäischen Parlaments vom 25. Oktober 2012 (noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht) und Beschluss des Rates vom 13. November 2012.

⁽³⁾ ABl. L 358 vom 31.12.2002, S. 59.

(4) Die bestehenden Vorschriften über den eingeschränkten Zugang zu den Fischereiressourcen in der 12-Seemeilen-Zone haben positive Auswirkungen auf die Bestandserhaltung gehabt, da sie den Fischereiaufwand in den empfindlichsten Gewässern der Union beschränken. Diese Vorschriften haben zudem zur Erhaltung traditioneller Fangtätigkeiten beigetragen, die für die soziale und wirtschaftliche Entwicklung bestimmter Küstengemeinden eine wichtige Rolle spielen.

(5) Die Ausnahmeregelung trat am 1. Januar 2003 in Kraft und läuft am 31. Dezember 2012 aus. Ihre Geltungsdauer sollte bis zum Erlass einer neuen Verordnung auf Grundlage des Kommissionsvorschlags für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über die gemeinsame Fischereipolitik verlängert werden.

(6) Die Verordnung (EG) Nr. 2371/2002 sollte daher entsprechend geändert werden —

HABEN FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

Artikel 1

Artikel 17 Absatz 2 Unterabsatz 1 der Verordnung (EG) Nr. 2371/2002 erhält folgende Fassung:

„(2) In den Gewässern unter ihrer Hoheit oder Gerichtsbarkeit bis zu einer Entfernung von 12 Seemeilen von den Basislinien haben die Mitgliedstaaten vom 1. Januar 2013 bis zum 31. Dezember 2014 das Recht, den Fischfang Fischereifahrzeugen vorzubehalten, die von Häfen der angrenzenden Küste aus traditionell in diesen Gewässern fischen. Dies gilt unbeschadet der Vereinbarungen, die für Fischereifahrzeuge der Union unter der Flagge anderer Mitgliedstaaten im Rahmen nachbarlicher Beziehungen zwischen den Mitgliedstaaten gelten, und der Regelungen in Anhang I, die für jeden Mitgliedstaat die geografischen Gebiete innerhalb der Küstenstreifen der anderen Mitgliedstaaten, in denen Fischfang betrieben wird, und die betreffenden Arten festsetzen.“

Artikel 2

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

Sie gilt ab dem 1. Januar 2013.

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

Geschehen zu Straßburg am 21. November 2012.

Im Namen des Europäischen Parlaments

Der Präsident

M. SCHULZ

Im Namen des Rates

Der Präsident

A. D. MAVROYIANNIS

RICHTLINIEN

RICHTLINIE 2012/34/EU DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

vom 21. November 2012

zur Schaffung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraums

(Neufassung)

(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,

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 ⁽³⁾,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Die Richtlinie 91/440/EWG des Rates vom 29. Juli 1991 zur Entwicklung der Eisenbahnunternehmen der Gemeinschaft ⁽⁴⁾, die Richtlinie 95/18/EG des Rates vom 19. Juni 1995 über die Erteilung von Genehmigungen an Eisenbahnunternehmen ⁽⁵⁾ sowie die Richtlinie 2001/14/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 26. Februar 2001 über die Zuweisung von Fahrwegkapazität der Eisenbahn, die Erhebung von Entgelten für die Nutzung von Eisenbahninfrastruktur und die Sicherheitsbescheinigung ⁽⁶⁾ wurden in wesentlichen Punkten geändert. Da noch weitere Änderungen erforderlich sind, sollten diese Richtlinien aus Gründen der Klarheit neu gefasst und zu einem einzigen Rechtsakt verschmolzen werden.
- (2) Ein stärkeres Zusammenwachsen des Verkehrsmarktes der Union ist für die Vollendung des Binnenmarkts von wesentlicher Bedeutung und die Eisenbahnen sind ein wichtiger Bestandteil der Bestrebungen zur Gewährleistung einer nachhaltigen Mobilität im Verkehrsmarkt der Union.
- (3) Die Leistungsfähigkeit des Eisenbahnsystems sollte unter Berücksichtigung seiner Besonderheiten verbessert werden, damit es sich in einen Wettbewerbsmarkt einfügt.

(4) Mitgliedstaaten, in denen ein bedeutender Anteil des Schienenverkehrs mit Drittländern abgewickelt wird, die über die gleiche, sich vom Haupteisenbahnnetz der Union unterscheidende Spurweite verfügen, sollten über spezifische Betriebsvorschriften verfügen können, mit denen sowohl die Koordinierung zwischen ihren Infrastrukturbetreibern und denjenigen der betreffenden Drittländer als auch ein fairer Wettbewerb zwischen Eisenbahnunternehmen gewährleistet wird.

(5) Damit der Eisenbahnverkehr leistungsfähig und gegenüber anderen Verkehrsträgern wettbewerbsfähig wird, sollten die Mitgliedstaaten sicherstellen, dass die Eisenbahnunternehmen den Status eines unabhängigen Betreibers haben, der sich eigenwirtschaftlich nach Maßgabe der Erfordernisse des Marktes verhält.

(6) Um die künftige Entwicklung und eine wirtschaftliche Nutzung des Eisenbahnsystems zu gewährleisten, sollte eine Trennung zwischen der Erbringung der Verkehrsdienste und dem Betrieb der Eisenbahninfrastruktur vorgenommen werden. Das setzt voraus, dass beide Bereiche in jedem Fall ein getrenntes Rechnungswesen erhalten und getrennt verwaltet werden. Sofern diese Trennungsanforderungen eingehalten werden, keine Interessenkonflikte entstehen und die Vertraulichkeit der Geschäftsgeheimnisse gewährleistet ist, sollten die Infrastrukturbetreiber die Möglichkeit haben, spezifische Verwaltungsaufgaben, wie etwa die Erhebung der Entgelte, an andere Stellen als die in den Schienenverkehrsmärkten tätigen Stellen auszulagern.

(7) Der Grundsatz der Dienstleistungsfreiheit sollte auf den Eisenbahnverkehr unter Berücksichtigung der Besonderheiten dieses Verkehrsträgers Anwendung finden.

⁽¹⁾ ABl. C 132 vom 3.5.2011, S. 99.

⁽²⁾ ABl. C 104 vom 2.4.2011, S. 53.

⁽³⁾ Standpunkt des Europäischen Parlaments vom 16. November 2011 (noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht) und Standpunkt des Rates in erster Lesung vom 8. März 2012 (ABl. C 108 E vom 14.4.2012, S. 8). Standpunkt des Europäischen Parlaments vom 3. Juli 2012 und Beschluss des Rates vom 29. Oktober 2012.

⁽⁴⁾ ABl. L 237 vom 24.8.1991, S. 25.

⁽⁵⁾ ABl. L 143 vom 27.6.1995, S. 70.

⁽⁶⁾ ABl. L 75 vom 15.3.2001, S. 29.

(8) Um den Wettbewerb im Bereich der Erbringung der Eisenbahnverkehrsleistungen zur Verbesserung von Fahrgastkomfort und -betreuung zu stimulieren, sollte die allgemeine Verantwortung für die Entwicklung einer angemessenen Eisenbahninfrastruktur weiterhin bei den Mitgliedstaaten liegen.

- (9) Da es noch keine gemeinsamen Regeln für die Anlastung der Eisenbahninfrastrukturkosten gibt, sollten die Mitgliedstaaten nach Anhörung des Betreibers der Eisenbahninfrastruktur Regelungen für die Abgeltung der Benutzung dieser Infrastruktur durch Eisenbahnunternehmen festlegen. Diese Regelungen sollten dem Grundsatz der Nichtdiskriminierung zwischen Eisenbahnunternehmen genügen.
- (10) Die Mitgliedstaaten sollten unter Berücksichtigung der Vorschriften der Union über staatliche Beihilfen gewährleisten, dass die Infrastrukturbetreiber und die bestehenden öffentlichen bzw. öffentlich kontrollierten Eisenbahnunternehmen eine gesunde Finanzstruktur haben. Dies lässt die Befugnisse der Mitgliedstaaten in Bezug auf die Planung und Finanzierung von Eisenbahninfrastrukturen unberührt.
- (11) Die Antragsteller sollten die Möglichkeit erhalten, sich zum Inhalt des Geschäftsplans zu äußern, soweit es um die Nutzung, Bereitstellung und Entwicklung der Infrastruktur geht. Dies sollte nicht notwendigerweise die vollständige Offenlegung des vom Infrastrukturbetreiber erstellten Geschäftsplans bedeuten.
- (12) Da private Gleisanschlüsse wie z. B. Gleisanschlüsse in Anlagen der Privatindustrie nicht Teil der Eisenbahninfrastruktur im Sinne dieser Richtlinie sind, sollten die Pflichten, die Infrastrukturbetreibern nach dieser Richtlinie auferlegt werden, nicht für Betreiber dieser Infrastrukturen gelten. Ein nichtdiskriminierender Zugang zu Gleisanschlüssen sollte jedoch unabhängig von den Eigentumsrechten gewährleistet werden, wo die Gleisanschlüsse erforderlich sind, um Zugang zu Serviceeinrichtungen zu erhalten, die für die Erbringung von Verkehrsdiensten wesentlich sind, und wo sie mehr als einem Endnutzer dienen oder dienen können.
- (13) Die Mitgliedstaaten sollten die Möglichkeit haben zu beschließen, Infrastrukturausgaben durch andere Mittel als direkte staatliche Finanzierung zu decken, beispielsweise durch öffentlich-private Partnerschaft und Finanzierung durch die Privatwirtschaft.
- (14) Die Gewinn- und Verlustrechnung eines Infrastrukturbetreibers sollte über einen angemessenen Zeitraum ausgeglichen sein, der nach seiner Festlegung überschritten werden kann, wenn außergewöhnliche Umstände vorliegen, beispielsweise eine schwere und plötzliche Verschlechterung der Wirtschaftslage in den Mitgliedstaaten, aufgrund deren das Verkehrsaufkommen auf seiner Infrastruktur erheblich sinkt oder die Höhe der verfügbaren öffentlichen Finanzmittel erheblich abnimmt. Nach den internationalen Rechnungslegungsvorschriften kommt in solchen Gewinn- und Verlustrechnungen der Gesamtbetrag der Darlehen zur Finanzierung von Infrastrukturvorhaben nicht vor.
- (15) Ein effizienter Güterverkehr, insbesondere im grenzüberschreitenden Verkehr, erfordert Maßnahmen zur Marktöffnung.
- (16) Um sicherzustellen, dass die Rechte auf Zugang zur Infrastruktur der Eisenbahnen in der gesamten Union einheitlich und nichtdiskriminierend angewandt werden, ist die Einführung einer Genehmigung für Eisenbahnunternehmen zweckmäßig.
- (17) Auf Strecken mit Zwischenhalten sollte es neuen Marktteilnehmern gestattet sein, Fahrgäste an Zwischenhalten aufzunehmen und abzusetzen, um sicherzustellen, dass solche Verkehrsdienste rentabel sind und potenzielle Wettbewerber nicht gegenüber den bisherigen Betreibern benachteiligt werden.
- (18) Die Einführung neuer, allgemein zugänglicher grenzüberschreitender Personenverkehrsdienste mit Zwischenhalten sollte nicht dafür benutzt werden, den Markt für inländische Personenverkehrsdienste zu öffnen, sondern sich lediglich auf Zwischenhalte auf der grenzüberschreitenden Strecke konzentrieren. Der Hauptzweck der neuen Verkehrsdienste sollte in der grenzüberschreitenden Beförderung von Fahrgästen liegen. Bei der Beurteilung dessen, ob dies der Hauptzweck des Verkehrsdienstes ist, sollten Kriterien wie beispielsweise der Anteil am Umsatz und am Fahrgastaufkommen (ermittelt anhand der Fahrgastzahlen im inländischen oder grenzüberschreitenden Verkehr und der Streckenlänge) berücksichtigt werden. Diese Beurteilung sollte durch die jeweilige nationale Regulierungsstelle auf Antrag eines Betroffenen vorgenommen werden.
- (19) Die Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße⁽¹⁾ sieht die Möglichkeit vor, dass Mitgliedstaaten und lokale Gebietskörperschaften öffentliche Dienstleistungsaufträge vergeben, die ausschließliche Rechte zur Durchführung bestimmter Dienste umfassen können. Es ist daher erforderlich, die Kohärenz zwischen den Bestimmungen der genannten Verordnung und dem Grundsatz der Öffnung grenzüberschreitender Personenverkehrsdienste für den Wettbewerb zu gewährleisten.
- (20) Die Öffnung grenzüberschreitender Personenverkehrsdienste für den Wettbewerb könnte sich auf die Organisation und die Finanzierung von Personenverkehrsdiensten auf der Schiene auswirken, die im Rahmen eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags erbracht werden. Die Mitgliedstaaten sollten die Möglichkeit haben, das Zugangsrecht zum Markt einzuschränken, wenn dieses Recht das wirtschaftliche Gleichgewicht dieser öffentlichen Dienstleistungsaufträge gefährden würde und wenn die zuständige Regulierungsstelle einem entsprechenden Antrag der zuständigen Behörden, die den öffentlichen Dienstleistungsauftrag erteilt haben, auf der Grundlage einer objektiven wirtschaftlichen Analyse stattgibt.
- (21) Bei der Beurteilung der Frage, ob das wirtschaftliche Gleichgewicht des öffentlichen Dienstleistungsauftrags gefährdet worden ist, sollten vorab festgelegte Kriterien berücksichtigt werden, wie beispielsweise die Auswirkungen auf die Rentabilität von Verkehrsdiensten, auf die sich ein öffentlicher Dienstleistungsauftrag erstreckt, einschließlich

⁽¹⁾ ABl. L 315 vom 3.12.2007, S. 1.

- der dadurch verursachten Auswirkungen auf die Nettokosten für die zuständige Behörde, die den Auftrag erteilt hat, die Fahrgastnachfrage, die Fahrpreisgestaltung, die Regelungen für den Fahrscheinverkauf, die Lage und die Anzahl der Halte auf beiden Seiten der Grenze sowie die Fahrzeiten und die Häufigkeit der geplanten neuen Verbindung. Entsprechend dieser Beurteilung und der Entscheidung der zuständigen Regulierungsstelle sollten die Mitgliedstaaten das angestrebte Recht auf Zugang zu grenzüberschreitenden Personenverkehrsdiensten gewähren, ändern oder verweigern können; hierzu gehört auch die Erhebung eines Entgelts vom Betreiber eines neuen grenzüberschreitenden Personenverkehrsdienstes im Einklang mit der wirtschaftlichen Analyse, nach Maßgabe des Unionsrechts sowie gemäß dem Grundsatz der Gleichbehandlung und dem Grundsatz der Nichtdiskriminierung.
- (22) Als Beitrag zur Erbringung von Personenverkehrsdiensten auf Strecken, die eine öffentliche Dienstleistungsverpflichtung erfüllen, sollten die Mitgliedstaaten die Möglichkeit haben, den für diese Dienste zuständigen Behörden zu gestatten, eine Abgabe für Personenverkehrsdienste, die in ihren Zuständigkeitsbereich fallen, zu erheben. Diese Abgabe sollte zur Finanzierung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen im Rahmen von öffentlichen Dienstleistungsaufträgen beitragen.
- (23) Die Funktionsweise der Regulierungsstelle sollte dergestalt sein, dass jeder Interessenkonflikt und jede Mitwirkung an der Vergabe des betreffenden öffentlichen Dienstleistungsauftrags vermieden wird. Die Befugnisse der Regulierungsstelle sollten dahingehend erweitert werden, dass ihr eine Bewertung des Zwecks eines grenzüberschreitenden Verkehrsdienstes und gegebenenfalls etwaiger wirtschaftlicher Auswirkungen auf bestehende öffentliche Dienstleistungsaufträge ermöglicht wird.
- (24) Um in Dienstleistungen zu investieren, die spezialisierte Infrastrukturen wie etwa Hochgeschwindigkeitsstrecken nutzen, brauchen die Antragsteller in Anbetracht der umfangreichen langfristigen Investitionen Rechtssicherheit.
- (25) Die Regulierungsstellen sollten Informationen austauschen und in Einzelfällen gegebenenfalls ihre Beurteilungsgrundsätze und ihre Beurteilungspraxis in der Frage, ob das wirtschaftliche Gleichgewicht eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags gefährdet ist, koordinieren. Ausgehend von ihrer Erfahrung sollten sie schrittweise Leitlinien entwickeln.
- (26) Um einen fairen Wettbewerb zwischen Eisenbahnunternehmen sicherzustellen und um vollständige Transparenz und eine Gleichbehandlung in Bezug auf den Zugang zu Serviceleistungen und auf deren Erbringung zu gewährleisten, sollte eine Trennung zwischen der Erbringung von Verkehrsdiensten und dem Betrieb von Serviceeinrichtungen vorgenommen werden. Daher müssen diese beiden Tätigkeiten voneinander unabhängig verwaltet werden, wenn der Betreiber der Serviceeinrichtung Teil einer Stelle oder eines Unternehmens ist, die bzw. das auf nationaler Ebene auch in mindestens einem der Güter- oder Personenschienenverkehrsmärkte, für die die Serviceeinrichtung genutzt wird, tätig ist und eine beherrschende Stellung hat. Diese Unabhängigkeit sollte nicht notwendigerweise die Schaffung einer eigenständigen juristischen Person für Serviceeinrichtungen erfordern.
- (27) Ein diskriminierungsfreier Zugang zu Serviceeinrichtungen und zur Erbringung schienenverkehrsbezogener Leistungen in diesen Einrichtungen sollte es den Eisenbahnunternehmen ermöglichen, Nutzern des Personen- und Güterverkehrs bessere Dienstleistungen anzubieten.
- (28) Die Richtlinie 2009/72/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. Juli 2009 über gemeinsame Vorschriften für den Elektrizitätsbinnenmarkt⁽¹⁾ sieht zwar die Öffnung des europäischen Elektrizitätsmarkts vor, der Fahrstrom sollte den Eisenbahnunternehmen aber auf Antrag diskriminierungsfrei geliefert werden. Wenn nur ein Anbieter zur Verfügung steht, sollte das für eine derartige Leistung erhobene Entgelt nach einheitlichen Entgeltgrundsätzen festgesetzt werden.
- (29) Was die Beziehungen zu Drittstaaten anbelangt, sollte besonders darauf geachtet werden, dass Eisenbahnunternehmen aus der Union auf der Grundlage der Gegenseitigkeit Zugang zum Schienenverkehrsmarkt in diesen Drittländern eingeräumt wird, was durch grenzüberschreitende Vereinbarungen ermöglicht werden sollte.
- (30) Um zuverlässige und angemessene Verkehrsdienste zu gewährleisten, muss sichergestellt sein, dass die Eisenbahnunternehmen jederzeit bestimmten Anforderungen an die Zuverlässigkeit, finanzielle Leistungsfähigkeit und fachliche Eignung genügen.
- (31) Zum Schutz von Kunden und Dritten ist es unabdingbar, dass die Eisenbahnunternehmen ausreichend haftpflichtversichert sind. Es sollte auch gestattet sein, die Haftung bei Unfällen durch Bürgschaften zu decken, die durch Banken oder andere Unternehmen übernommen werden, sofern diese Deckung zu marktüblichen Konditionen angeboten wird, nicht auf eine staatliche Beihilfe hinausläuft und keine Elemente enthält, mit denen andere Eisenbahnunternehmen diskriminiert werden.
- (32) Die Eisenbahnunternehmen sollten auch verpflichtet sein, das nationale Recht und das Unionsrecht über die Erbringung von Eisenbahnverkehrsdiensten zu beachten, die in nichtdiskriminierender Weise für sie gelten und mit denen sichergestellt werden soll, dass die Eisenbahnunternehmen ihre Tätigkeit auf spezifischen Strecken unter sicheren Bedingungen und unter angemessener Berücksichtigung des Gesundheitsschutzes, der Sozialbedingungen sowie der Rechte von Arbeitnehmern und Verbrauchern ausüben können.
- (33) Die Verfahren für die Erteilung, Aufrechterhaltung und Änderung von Genehmigungen für Eisenbahnunternehmen sollten transparent sein und dem Grundsatz der Nichtdiskriminierung genügen.

⁽¹⁾ ABl. L 211 vom 14.8.2009, S. 55.

- (34) Um Transparenz und einen nichtdiskriminierenden Zugang zu den Eisenbahnfahrwegen und Leistungen in Serviceeinrichtungen für alle Eisenbahnunternehmen sicherzustellen, sollten alle für die Wahrnehmung der Zugangsrechte benötigten Informationen in den Schienennetz-Nutzungsbedingungen veröffentlicht werden. Die Schienennetz-Nutzungsbedingungen sollten der international gängigen Praxis entsprechend in mindestens zwei Amtssprachen der Union veröffentlicht werden.
- (35) Geeignete Regelungen für die Zuweisung von Fahrwegkapazität der Eisenbahn werden in Verbindung mit wettbewerbsfähigen Nutzern zu einer besseren Verteilung des Verkehrs auf die verschiedenen Verkehrsträger führen.
- (36) Den Infrastrukturbetreibern sollten Anreize, wie etwa Bonuszahlungen für geschäftsführende Direktoren, zur Senkung der Höhe der Zugangsentgelte und der Kosten für die Fahrwegbereitstellung geboten werden.
- (37) Die Pflicht der Mitgliedstaaten, zu gewährleisten, dass die Zielvorgaben für Infrastrukturbetreiber und die mittel- bis langfristigen Einnahmen durch eine vertragliche Vereinbarung zwischen der zuständigen Behörde und dem Infrastrukturbetreiber festgelegt werden, sollte die Zuständigkeit der Mitgliedstaaten für die Planung und Finanzierung von Eisenbahninfrastrukturen unberührt lassen.
- (38) Anreize zur optimalen Nutzung der Eisenbahnfahrwege werden zu einer Verringerung der gesamtgesellschaftlich zu tragenden Kosten des Verkehrs beitragen.
- (39) Die von den Infrastrukturbetreibern festgelegten Verfahren für die Zurechnung der Kosten sollten auf den besten verfügbaren Erkenntnissen über Kostenverursachung beruhen und gewährleisten, dass die Kosten den verschiedenen Leistungen, die für Eisenbahnunternehmen erbracht werden, und gegebenenfalls den verschiedenen Arten von Schienenfahrzeugen zugerechnet werden.
- (40) Über angemessene Entgeltregelungen für die Eisenbahnfahrwege in Verbindung mit angemessenen Entgeltregelungen für andere Verkehrsinfrastrukturen und wettbewerbsfähige Betreiber sollte ein optimales dauerhaftes Gleichgewicht zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern herbeigeführt werden.
- (41) Werden Aufschläge erhoben, so sollten die Infrastrukturbetreiber unterschiedliche Marktsegmente festlegen, wenn es erhebliche Unterschiede bei den Kosten für die Erbringung von Verkehrsleistungen, ihren Marktpreisen oder ihren Anforderungen an die Dienstleistungsqualität gibt.
- (42) Bei den Entgelt- und Kapazitätszuweisungsregelungen sollte allen Unternehmen ein gleicher und nichtdiskriminierender Zugang geboten werden und so weit wie möglich angestrebt werden, den Bedürfnissen aller Nutzer und Verkehrsarten gerecht und ohne Diskriminierung zu entsprechen. Diese Regelungen sollten einen fairen Wettbewerb bei der Erbringung von Eisenbahnverkehrsdiensten ermöglichen.
- (43) In dem von den Mitgliedstaaten abgesteckten Rahmen sollten die Entgelt- und Kapazitätszuweisungsregelungen den Betreibern der Eisenbahninfrastruktur einen Anreiz geben, die Nutzung ihrer Fahrwege zu optimieren.
- (44) Kapazitätszuweisungs- und Entgeltregelungen sollten den Eisenbahnunternehmen klare und kohärente wirtschaftliche Signale geben, die sie zu rationalen Entscheidungen veranlassen.
- (45) Zu den Lärmemissionen, die durch geeignete technische Lösungen verringert werden könnten, zählen Fahrgeräusche, die durch Bremsklötze in Gusseisenausführung entstehen. Lärmabhängige Wegeentgelte sollten in erster Linie auf Güterwagen abzielen, die die Anforderungen der Entscheidung 2006/66/EG der Kommission vom 23. Dezember 2005 über die Technische Spezifikation für die Interoperabilität (TSI) zum Teilsystem Fahrzeuge — Lärm des konventionellen transeuropäischen Bahnsystems⁽¹⁾ nicht erfüllen. Führt diese Differenzierung der Wegeentgelte zu Einnahmeverlusten des Infrastrukturbetreibers, so sollten die Vorschriften der Union über staatliche Beihilfen davon nicht berührt werden.
- (46) Lärmabhängige Wegeentgelte sollten andere Maßnahmen zur Verringerung von durch Schienenverkehr hervorgerufenem Lärm ergänzen, beispielsweise die Annahme technischer Spezifikationen für die Interoperabilität (TSI), mit denen Obergrenzen für den von Schienenfahrzeugen hervorgerufenen Lärm festgelegt werden, Ausarbeitung von Lärmkarten und Aktionspläne zur Verringerung der Lärmbelastung gemäß der Richtlinie 2002/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 25. Juni 2002 über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm⁽²⁾ sowie öffentliche Finanzierungen auf Unions- und einzelstaatlicher Ebene für die Nachrüstung von Schienenfahrzeugen und für Infrastruktureinrichtungen zur Lärminderung.
- (47) Lärminderungsmaßnahmen, die den für den Schienenverkehr getroffenen Maßnahmen gleichwertig sind, sollten für andere Verkehrsträger in Betracht gezogen werden.
- (48) Um die Ausrüstung der Lokomotiven mit dem Europäischen Zugsteuerungssystem (ETCS) zu beschleunigen, sollten Infrastrukturbetreiber die Entgeltregelung durch eine vorübergehende Differenzierung zugunsten von Zügen, die über das ETCS verfügen, ändern. Eine solche Differenzierung sollte geeignete Anreize bieten, Züge mit ETCS auszurüsten.
- (49) Um den Bedürfnissen der Nutzer oder potenziellen Nutzer der Fahrwegkapazität der Eisenbahn im Hinblick auf die Planung ihrer Geschäfte sowie den Bedürfnissen der Verbraucher und Geldgeber Rechnung tragen zu können, ist es wichtig, dass Infrastrukturbetreiber sicherstellen, dass die Fahrwegkapazität auf eine Art und Weise zugewiesen wird, die die Erforderlichkeit einer Aufrechterhaltung und Verbesserung des Zuverlässigkeitsstandards der Dienstleistungen widerspiegelt.

(1) ABl. L 37 vom 8.2.2006, S. 1.

(2) ABl. L 189 vom 18.7.2002, S. 12.

- (50) Den Eisenbahnunternehmen und den Infrastrukturbetreibern sollten Anreize zur Minimierung von Störungen und zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit des Schienennetzes geboten werden.
- (51) Die Mitgliedstaaten sollten die Möglichkeit haben, es Beziehern von Eisenbahnverkehrsdiensten zu gestatten, sich unmittelbar am Verfahren für die Zuweisung von Fahrwegkapazität zu beteiligen.
- (52) Es ist wichtig, dass den geschäftlichen Anforderungen sowohl der Antragsteller als auch des Infrastrukturbetreibers Rechnung getragen wird.
- (53) Es ist wichtig, den Infrastrukturbetreibern bei der Zuweisung von Fahrwegkapazität größtmögliche Flexibilität zu bieten, doch sollte dies mit der Erfüllung der angemessenen Anforderungen der Antragsteller vereinbar sein.
- (54) Bei der Zuweisung von Fahrwegkapazitäten sollte vermieden werden, dass die Entwicklung der Geschäftstätigkeit anderer Unternehmen, die über Rechte zur Fahrwegnutzung verfügen oder solche Rechte erwerben wollen, unnötigen Zwängen unterworfen wird.
- (55) Entgelt- und Kapazitätszuweisungsregelungen müssen gegebenenfalls der Tatsache Rechnung tragen, dass verschiedene Teile des Schienennetzes möglicherweise im Hinblick auf unterschiedliche Hauptnutzer ausgelegt wurden.
- (56) Da die Auswirkungen verschiedener Nutzer und Arten von Nutzern auf die Fahrwegkapazität häufig unterschiedlich sind, müssen die Bedürfnisse der verschiedenen Verkehrsdienste sorgfältig gegeneinander abgewogen werden.
- (57) Für Verkehrsdienste, die vertraglich für öffentliche Auftraggeber erbracht werden, sind gegebenenfalls besondere Regeln erforderlich, damit ihre Attraktivität für die Nutzer erhalten bleibt.
- (58) Die Entgelt- und Kapazitätszuweisungsregelungen sollten den Auswirkungen einer zunehmenden Auslastung der Fahrwegkapazität und letztlich der Knappheit dieser Kapazität Rechnung tragen.
- (59) Wegen der unterschiedlichen Planungszeiträume der Verkehrsarten sollte gewährleistet werden, dass Anträgen auf Zuweisung von Fahrwegkapazität, die nach Abschluss der Netzfahrplanerstellung gestellt werden, stattgegeben werden kann.
- (60) Um ein für die Eisenbahnunternehmen optimales Ergebnis zu gewährleisten, sollte eine Prüfung der Nutzung der Fahrwegkapazität vorgeschrieben werden, wenn es zur Erfüllung der Bedürfnisse der Nutzer erforderlich ist, die Anträge auf die Zuweisung von Fahrwegkapazität zu koordinieren.
- (61) Angesichts ihrer Monopolstellung sollten die Infrastrukturbetreiber verpflichtet werden, die verfügbare Fahrwegkapazität und Methoden zu ihrer Erhöhung zu prüfen, wenn die Anforderungen der Nutzer im Rahmen des Kapazitätszuweisungsverfahrens nicht erfüllt werden können.
- (62) Das Fehlen von Informationen über Anträge anderer Eisenbahnunternehmen und über die Systemzwänge kann es den Eisenbahnunternehmen erschweren, ihre Anträge auf Zuweisung von Fahrwegkapazität zu optimieren.
- (63) Es ist wichtig, eine bessere Koordinierung der Zuweisungsregelungen sicherzustellen, um die Attraktivität der Schiene für Verkehr zu erhöhen, bei dem Schienennetze mehrerer Infrastrukturbetreiber genutzt werden, insbesondere im grenzüberschreitenden Verkehr.
- (64) Es ist wichtig, die Wettbewerbsverzerrungen, die sich aufgrund wesentlicher Unterschiede bei den Entgeltgrundsätzen zwischen Eisenbahninfrastrukturen oder Verkehrsträgern ergeben könnten, so gering wie möglich zu halten.
- (65) Es ist wünschenswert festzulegen, welche Bestandteile der Fahrwegbereitstellung wesentliche Voraussetzung für die Durchführung eines Verkehrsdienstes durch ein Eisenbahnunternehmen und als Gegenleistung für Mindestzugangsentgelte zu erbringen sind.
- (66) Investitionen in die Eisenbahninfrastruktur sind erforderlich, und Wegeentgeltregelungen sollten den Infrastrukturbetreibern Anreize geben, entsprechende wirtschaftlich sinnvolle Investitionen zu tätigen.
- (67) Um die Festlegung angemessener und gerechter Wegeentgelte zu ermöglichen, müssen die Infrastrukturbetreiber eine Bestandsaufnahme und Bewertung ihrer Anlagegüter vornehmen und ein klares Verständnis von den Kostenfaktoren beim Betrieb des Fahrwegs entwickeln.
- (68) Es sollte sichergestellt werden, dass externen Kosten bei verkehrsbezogenen Entscheidungen Rechnung getragen wird und dass die Erhebung von Wegeentgelten im Eisenbahnverkehr dazu beitragen kann, dass externe Kosten in koordinierter und ausgewogener Weise verkehrsträgerübergreifend internalisiert werden.
- (69) Es muss sichergestellt werden, dass die Entgelte im inländischen und grenzüberschreitenden Verkehr so bemessen sind, dass der Schienenverkehr die Marktbedürfnisse erfüllen kann. Die Wegeentgelte sollten daher in Höhe der Kosten festgelegt werden, die unmittelbar aufgrund des Zugbetriebs anfallen.
- (70) Das Gesamtniveau der Kostendeckung durch Wegeentgelte hat Auswirkungen auf den von der öffentlichen Hand zu erbringenden Beitrag. Die Mitgliedstaaten können die Höhe der Kostendeckung unterschiedlich festlegen. Wegeentgeltregelungen sollten jedoch die Nutzung des Schienennetzes durch Verkehr ermöglichen, der zumindest die von ihm verursachten zusätzlichen Kosten tragen kann.
- (71) Der Fahrweg stellt ein natürliches Monopol dar und es ist deshalb erforderlich, den Infrastrukturbetreibern Anreize zur Kostensenkung und zur effizienten Verwaltung ihrer Fahrwege zu geben.
- (72) Bei der Entwicklung des Schienenverkehrs sollten unter anderem die zur Verfügung stehenden Instrumente der Union genutzt werden, unbeschadet der bereits festgelegten Prioritäten.

- (73) Den Eisenbahnunternehmen gewährte Entgeltnachlässe sollten zu den tatsächlich eingesparten Verwaltungskosten, insbesondere Transaktionskosten, in Beziehung stehen. Nachlässe können auch zu dem Zweck gewährt werden, eine effiziente Nutzung des Fahrwegs zu fördern.
- (74) Eisenbahnunternehmen und Infrastrukturbetreiber sollten Anreize erhalten, Störungen im Schienennetz zu minimieren.
- (75) Durch die Zuweisung von Fahrwegkapazität entstehen dem Infrastrukturbetreiber Kosten, deren Übernahme sichergestellt werden sollte.
- (76) Die effiziente Verwaltung und gerechte und nichtdiskriminierende Nutzung der Eisenbahninfrastruktur erfordern die Einrichtung einer Regulierungsstelle, die über die Anwendung der Vorschriften dieser Richtlinie wacht und als Beschwerdestelle fungiert, unbeschadet der Möglichkeit gerichtlicher Nachprüfung. Diese Regulierungsstelle sollte ihre Informationsanfragen und Entscheidungen mit geeigneten Sanktionen durchsetzen können.
- (77) Die Finanzierung der Regulierungsstelle sollte ihre Unabhängigkeit gewährleisten und entweder über den Staatshaushalt oder unter Beachtung der Grundsätze der Fairness, der Transparenz, der Nichtdiskriminierung und der Verhältnismäßigkeit über Pflichtbeiträge des Sektors erfolgen.
- (78) Geeignete Verfahren für die Stellenbesetzung sollten dazu beitragen, die Unabhängigkeit der Regulierungsstelle zu gewährleisten und insbesondere dafür zu sorgen, dass die Ernennung von Personen, die für Entscheidungen verantwortlich sind, durch eine Behörde erfolgt, die keine direkten Eigentumsrechte an regulierten Unternehmen ausübt. Sofern diese Voraussetzung erfüllt ist, könnte eine solche Behörde beispielsweise ein Parlament, ein Präsident oder ein Ministerpräsident sein.
- (79) Es bedarf besonderer Maßnahmen, um den spezifischen geopolitischen und geografischen Gegebenheiten in einigen Mitgliedstaaten sowie der besonderen Organisation des Eisenbahnsektors in mehreren Mitgliedstaaten unter Wahrung der Integrität des Binnenmarktes Rechnung zu tragen.
- (80) Um der Entwicklung auf dem Schienenverkehrsmarkt Rechnung zu tragen, sollte der Kommission die Befugnis übertragen werden, gemäß Artikel 290 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union Rechtsakte bezüglich der technischen Änderungen an den von dem antragstellenden Unternehmen vorzulegenden Angaben, an der Liste der Kategorien von Verspätungen, an dem Zeitplan für das Zuweisungsverfahren und an den den Regulierungsstellen vorzulegenden Buchführungsdaten zu erlassen. Es ist von besonderer Bedeutung, dass die Kommission im Zuge ihrer Vorbereitungsarbeit angemessene Konsultationen, auch auf der Ebene von Sachverständigen, 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 auf angemessene Weise übermittelt werden.
- (81) Um einheitliche Bedingungen für die Durchführung dieser Richtlinie zu gewährleisten, sollten der Kommission Durchführungsbefugnisse übertragen werden. Diese Befugnisse sollten im Einklang mit der Verordnung (EU) Nr. 182/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. Februar 2011 zur Festlegung der allgemeinen Regeln und Grundsätze, nach denen die Mitgliedstaaten die Wahrnehmung der Durchführungsbefugnisse durch die Kommission kontrollieren ⁽¹⁾, ausgeübt werden.
- (82) Durchführungsrechtsakte im Zusammenhang mit dem Hauptzweck des Schienenverkehrs, mit der Abschätzung der Folgen neuer internationaler Dienste auf das wirtschaftliche Gleichgewicht öffentlicher Dienstleistungsaufträge, mit der Abgabe für Personenverkehrsdienste erbringende Eisenbahnunternehmen, mit dem Zugang zu den in wesentlichen Serviceeinrichtungen zu erbringenden Diensten, mit den Einzelheiten über das zur Erlangung einer Genehmigung zu befolgende Verfahren, mit den Modalitäten für die Berechnung der unmittelbar anfallenden Kosten für die Anwendung der Anlastung der Kosten von Lärmauswirkungen und für die Anwendung der Differenzierung der Wegeentgelte, um Anreize dafür zu geben, dass Züge mit ETCS ausgestattet werden, und mit den gemeinsamen Grundsätzen und Verfahren für Entscheidungen der Regulierungsstellen sollten von der Kommission nicht erlassen werden, wenn der nach dieser Richtlinie gebildete Ausschuss keine Stellungnahme zu dem von der Kommission vorgelegten Entwurf eines Durchführungsrechtsakts abgibt.
- (83) Da die Ziele dieser Richtlinie, nämlich die Förderung der Entwicklung des Eisenbahnsektors der Union, die Festlegung allgemeiner Grundsätze für die Erteilung von Genehmigungen an Eisenbahnunternehmen und die Koordinierung von Regelungen in den Mitgliedstaaten über die Zuweisung von Fahrwegkapazität der Eisenbahn und die für deren Nutzung erhobenen Entgelte, angesichts der eindeutig grenzüberschreitenden Dimension der Erteilung derartiger Genehmigungen sowie des Betriebs wichtiger Teilkomponenten des Eisenbahnnetzes und der Erforderlichkeit, gerechte und nichtdiskriminierende Bedingungen für den Zugang zur Infrastruktur festzulegen, auf der Ebene der Mitgliedstaaten nicht ausreichend erreicht werden können und daher wegen ihrer grenzüberschreitenden Aspekte besser auf Unionsebene zu verwirklichen sind, kann die Union im Einklang mit dem in Artikel 5 des Vertrags über die Europäische Union niedergelegten Subsidiaritätsprinzip tätig werden. Entsprechend dem in demselben Artikel genannten Grundsatz der Verhältnismäßigkeit geht diese Richtlinie nicht über das für die Erreichung dieser Ziele erforderliche Maß hinaus.
- (84) Die Verpflichtung zur Umsetzung dieser Richtlinie in nationales Recht sollte nur jene Bestimmungen betreffen, die im Vergleich zu den bisherigen Richtlinien inhaltlich geändert wurden. Die Verpflichtung zur Umsetzung der im Vergleich mit den bisherigen Richtlinien inhaltlich unveränderten Bestimmungen dieser Richtlinie ergibt sich aus den bisherigen Richtlinien.

⁽¹⁾ ABl. L 55 vom 28.2.2011, S. 13.

- (85) Für Mitgliedstaaten, die über kein Eisenbahnsystem verfügen und auch in nächster Zukunft nicht über ein solches verfügen werden, wäre die Verpflichtung zur Umsetzung und Durchführung der Kapitel II und IV dieser Richtlinie unverhältnismäßig und zwecklos. Daher sollten diese Mitgliedstaaten von dieser Verpflichtung ausgenommen werden.
- (86) Gemäß der Gemeinsamen Politischen Erklärung vom 28. September 2011 der Mitgliedstaaten und der Kommission ⁽¹⁾ zu erläuternden Dokumenten haben sich die Mitgliedstaaten verpflichtet, in begründeten Fällen zusätzlich zur Mitteilung ihrer Umsetzungsmaßnahmen ein oder mehrere Dokumente zu übermitteln, in denen der Zusammenhang zwischen den Bestandteilen einer Richtlinie und den entsprechenden Teilen innerstaatlicher Umsetzungsinstrumente erläutert wird. In Bezug auf diese Richtlinie hält der Gesetzgeber die Übermittlung derartiger Dokumente für gerechtfertigt.
- (87) Diese Richtlinie sollte die in Anhang IX Teil B genannten Fristen, innerhalb deren die Mitgliedstaaten die bisherigen Richtlinien umsetzen müssen, unberührt lassen —

HABEN FOLGENDE RICHTLINIE ERLASSEN:

KAPITEL I

ALLGEMEINE BESTIMMUNGEN

Artikel 1

Gegenstand und Anwendungsbereich

- (1) Diese Richtlinie legt Folgendes fest:
- die Vorschriften für den Betrieb der Eisenbahninfrastruktur und das Erbringen von Eisenbahnverkehrsleistungen durch Eisenbahnunternehmen, die ihren Sitz in einem Mitgliedstaat haben oder haben werden (Kapitel II);
 - die Kriterien für die Erteilung, Verlängerung oder Änderung von Genehmigungen für Eisenbahnunternehmen durch einen Mitgliedstaat, die ihren Sitz in der Union haben oder haben werden (Kapitel III);
 - die Grundsätze und Verfahren für die Festlegung und Erhebung von Weagentgelten im Eisenbahnverkehr und die Zuweisung von Fahrwegkapazität der Eisenbahn (Kapitel IV).
- (2) Diese Richtlinie gilt für die Nutzung von Fahrwegen im inländischen und grenzüberschreitenden Eisenbahnverkehr.

Artikel 2

Ausnahmen vom Anwendungsbereich

- (1) Kapitel II findet keine Anwendung auf Eisenbahnunternehmen, die ausschließlich im Stadtverkehr, Vorortverkehr oder Regionalverkehr auf eigenständigen örtlichen und regionalen Netzen für Verkehrsdienste auf Eisenbahninfrastrukturen oder auf Netzen tätig sind, die nur für die Durchführung von Schienenverkehrsdiensten im Stadt- oder Vorortverkehr bestimmt sind.

Werden solche Eisenbahnunternehmen direkt oder indirekt von einem Unternehmen oder von einer anderen Stelle kontrolliert, das bzw. die andere Schienenverkehrsdienste als Dienste im Stadtverkehr, Vorortverkehr oder Regionalverkehr erbringt oder in sich integriert, so gelten unbeschadet des Unterabsatzes 1 die Artikel 4 und 5. Artikel 6 gilt für solche Eisenbahnunternehmen auch hinsichtlich der Beziehung zwischen dem Eisenbahnunternehmen und dem Unternehmen oder der Stelle, das bzw. die es direkt oder indirekt kontrolliert.

(2) Die Mitgliedstaaten können folgende Unternehmen von der Anwendung des Kapitels III ausnehmen:

- Unternehmen, die nur Schienenpersonenverkehrsdienste auf einer örtlichen oder regionalen eigenständigen Eisenbahninfrastruktur durchführen;
- Unternehmen, die nur Schienenpersonenverkehrsdienste im Stadtverkehr oder Vorortverkehr durchführen;
- Unternehmen, die nur regionale Schienengüterverkehrsdienste durchführen;
- Unternehmen, die nur Güterverkehrsdienste auf Fahrwegen im Privateigentum durchführen, die von ihrem Eigentümer ausschließlich zur Nutzung für den eigenen Güterverkehr unterhalten werden.

(3) Die Mitgliedstaaten können Folgendes von der Anwendung der Artikel 7, 8 und 13 sowie des Kapitels IV ausnehmen:

- eigenständige örtliche und regionale Schienennetze für Personenverkehrsdienste;
- nur für die Durchführung von Schienenpersonenverkehrsdiensten im Stadt- oder Vorortverkehr bestimmte Netze;
- regionale Schienennetze, die von einem nicht unter Absatz 1 fallenden Eisenbahnunternehmen ausschließlich für regionale Güterverkehrsdienste genutzt werden, bis zu dem Zeitpunkt, wo von einem anderen Antragsteller die Zuweisung von Fahrwegkapazität auf dem betreffenden Netz beantragt wird;
- Fahrwege in Privateigentum, die von ihrem Eigentümer ausschließlich zur Nutzung für den eigenen Güterverkehr unterhalten werden.

(4) Unbeschadet des Absatzes 3 können die Mitgliedstaaten örtliche und regionale Eisenbahninfrastrukturen, die für das Funktionieren des Schienenverkehrsmarkts nicht von strategischer Bedeutung sind, von der Anwendung des Artikels 8 Absatz 3 ausnehmen; desgleichen können sie örtliche Eisenbahninfrastrukturen, die für das Funktionieren des Schienenverkehrsmarkts nicht von strategischer Bedeutung sind, von der Anwendung des Kapitels IV ausnehmen. Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission ihre Absicht mit, Ausnahmen für diese Eisenbahninfrastrukturen vorzusehen. Die Kommission entscheidet nach dem in Artikel 62 Absatz 2 genannten Beratungsverfahren, ob die betreffenden Eisenbahninfrastrukturen als strategisch unbedeutend betrachtet werden können; dabei berücksichtigt sie die Länge der betreffenden Schienenstrecken, ihren Auslastungsgrad und das potenziell betroffene Verkehrsaufkommen.

⁽¹⁾ ABl. C 369 vom 17.12.2011, S. 14.

(5) Die Mitgliedstaaten können Fahrzeuge, die im Verkehr aus und nach Drittländern betrieben werden oder betrieben werden sollen und die auf einem Netz fahren, dessen Spurweite sich vom Haupteisenbahnnetz der Union unterscheidet, von der Anwendung des Artikels 31 Absatz 5 ausnehmen.

(6) Die Mitgliedstaaten können, wenn die Festlegung grenzüberschreitender Zugtrassen in Zusammenarbeit mit Infrastrukturbetreibern aus Drittländern auf einem Netz, dessen Spurweite sich vom Haupteisenbahnnetz der Union unterscheidet, erhebliche Auswirkungen auf den Zeitplan für die Zuweisung von Fahrwegkapazität im Allgemeinen hat, andere Zeiträume und Fristen für den Zeitplan für die Zuweisung von Fahrwegkapazität festlegen, als nach Artikel 43 Absatz 2, Anhang VI Nummer 2 Buchstabe b und Anhang VII Nummern 3, 4 und 5 vorgesehen.

(7) Die Mitgliedstaaten können beschließen, die Rahmenbedingungen und Vorschriften für die Entgelterhebung, die speziell für grenzüberschreitende Schienengüterverkehrsdienste von und nach Drittländern auf einem Netz gelten, dessen Spurweite sich vom Haupteisenbahnnetz der Union unterscheidet, zu veröffentlichen, wobei unterschiedliche Instrumente und Fristen als nach Artikel 29 Absatz 1 zum Tragen kommen, wenn dies für die Gewährleistung eines fairen Wettbewerbs erforderlich ist.

(8) Die Mitgliedstaaten können Eisenbahninfrastrukturen, deren Spurweite sich vom Haupteisenbahnnetz der Union unterscheidet und die Grenzbahnhöfe eines Mitgliedstaats mit dem Gebiet eines Drittlandes verbinden, von der Anwendung des Kapitels IV ausnehmen.

(9) Diese Richtlinie findet mit Ausnahme des Artikels 6 Absätze 1 und 4 sowie der Artikel 10, 11, 12 und 28 keine Anwendung auf Unternehmen, deren Geschäft ausschließlich auf die Erbringung von Leistungen im Pendelverkehr zur Beförderung von Straßenfahrzeugen durch unterseeische Tunnel oder auf die Beförderung von Straßenfahrzeugen im Pendelverkehr durch solche Tunnel beschränkt ist.

(10) Die Mitgliedstaaten können Eisenbahnverkehrsdienste, die im Transit durch die Union erbracht werden, von der Anwendung des Kapitels II — mit Ausnahme des Artikels 14 — und des Kapitels IV ausnehmen.

(11) Die Mitgliedstaaten können Züge, die nicht mit dem Europäischen Zugsicherungs- und Zugsteuerungssystem (ETCS) ausgerüstet sind und für regionale Personenverkehrsdienste verwendet werden, die vor 1985 zum ersten Mal in Betrieb genommen wurden, von der Anwendung von Artikel 32 Absatz 4 ausnehmen.

Artikel 3

Begriffsbestimmungen

Im Sinne dieser Richtlinie bezeichnet der Ausdruck

1. „Eisenbahnunternehmen“ jedes nach dieser Richtlinie zugelassene öffentlich-rechtliche oder private Unternehmen, dessen Haupttätigkeit im Erbringen von Eisenbahnverkehrsdiensten zur Beförderung von Gütern und/oder Personen besteht, wobei dieses Unternehmen die Traktion sicherstel-

len muss; dies schließt auch Unternehmen ein, die ausschließlich die Traktionsleistung erbringen;

2. „Infrastrukturbetreiber“ jede Stelle oder jedes Unternehmen, die bzw. das insbesondere für die Einrichtung, die Verwaltung und die Unterhaltung der Fahrwege der Eisenbahn, einschließlich Verkehrsmanagement, Zugsteuerung/Zugsicherung und Signalgebung, zuständig ist; mit den bei einem Netz oder Teilen eines Netzes wahrzunehmenden Funktionen des Infrastrukturbetreibers können verschiedene Stellen oder Unternehmen betraut werden;

3. „Eisenbahninfrastruktur“ die in Anhang I aufgeführten Anlagen;

4. „grenzüberschreitender Güterverkehrsdienst“ einen Verkehrsdienst, bei dem der Zug mindestens eine Grenze eines Mitgliedstaats überquert; der Zug kann erweitert und/oder geteilt werden, und die verschiedenen Zugteile können unterschiedliche Abfahrts- und Bestimmungsorte haben, sofern alle Wagen mindestens eine Grenze überqueren;

5. „grenzüberschreitender Personenverkehrsdienst“ einen Verkehrsdienst zur Beförderung von Fahrgästen, bei dem der Zug mindestens eine Grenze eines Mitgliedstaats überquert und dessen Hauptzweck die Beförderung von Fahrgästen zwischen Bahnhöfen in verschiedenen Mitgliedstaaten ist; der Zug kann erweitert und/oder geteilt werden, und die verschiedenen Zugteile können unterschiedliche Abfahrts- oder Bestimmungsorte haben, sofern alle Wagen mindestens eine Grenze überqueren;

6. „Stadt- und Vorortverkehr“ Verkehrsdienste, deren Hauptzweck es ist, die Verkehrsbedürfnisse eines Stadtgebietes oder eines — gegebenenfalls auch grenzüberschreitenden — Ballungsraumes sowie die Verkehrsbedürfnisse zwischen einem Stadtgebiet oder Ballungsraum und dem Umland abzudecken;

7. „Regionalverkehr“ Verkehrsdienste, deren Hauptzweck es ist, die Verkehrsbedürfnisse einer — gegebenenfalls auch grenzüberschreitenden — Region abzudecken;

8. „Transit“ die Durchfahrt durch das Gebiet der Union ohne Be- oder Entladen von Gütern und/oder ohne Aufnahme oder Absetzen von Fahrgästen im Gebiet der Union;

9. „Alternativstrecke“ eine andere Strecke zwischen demselben Herkunfts- und Bestimmungsort, wenn zwischen beiden Strecken für den Betrieb des betreffenden Güter- oder Personenverkehrsdienstes durch das Eisenbahnunternehmen Substituierbarkeit besteht;

10. „tragfähige Alternative“ den Zugang zu einer anderen Serviceeinrichtung, die für das Eisenbahnunternehmen wirtschaftlich annehmbar ist und es ihm ermöglicht, den betreffenden Güter- oder Personenverkehrsdienst zu betreiben;

11. „Serviceeinrichtung“ die Anlage — unter Einschluss von Grundstück, Gebäude und Ausrüstung —, die ganz oder teilweise speziell hergerichtet wurde, um eine oder mehrere der in Anhang II Nummern 2 bis 4 genannten Serviceleistungen erbringen zu können;

12. „Betreiber einer Serviceeinrichtung“ eine öffentliche oder private Stelle, die für den Betrieb einer oder mehrerer Serviceeinrichtungen oder für die Erbringung einer oder mehrerer der in Anhang II Nummern 2 bis 4 genannten Serviceleistungen für Eisenbahnunternehmen zuständig ist;
13. „grenzüberschreitende Vereinbarung“ eine Vereinbarung zwischen zwei oder mehr Mitgliedstaaten oder zwischen Mitgliedstaaten und Drittstaaten, mit der die Erbringung von grenzüberschreitenden Eisenbahnverkehrsdiensten erleichtert werden soll;
14. „Genehmigung“ eine Genehmigung, die eine Genehmigungsbehörde einem Unternehmen erteilt und damit dessen Befähigung zur Erbringung von Eisenbahnverkehrsdiensten als Eisenbahnunternehmen anerkennt; diese Befähigung kann auf bestimmte Arten von Verkehrsdiensten begrenzt werden;
15. „Genehmigungsbehörde“ die Stelle, die in einem Mitgliedstaat für die Erteilung von Genehmigungen verantwortlich ist;
16. „vertragliche Vereinbarung“ einen Vertrag oder eine entsprechende Vereinbarung im Rahmen von Verwaltungsmaßnahmen;
17. „angemessener Gewinn“ eine Eigenkapitalrendite, die dem Risiko des Betreibers der Serviceeinrichtung, auch hinsichtlich der Einnahmen, oder dem Fehlen eines solchen Risikos Rechnung trägt und von der durchschnittlichen Rendite in dem betreffenden Sektor in den Vorjahren nicht wesentlich abweicht;
18. „Zuweisung“ die Zuweisung von Fahrwegkapazität der Eisenbahn durch einen Infrastrukturbetreiber;
19. „Antragsteller“ ein Eisenbahnunternehmen oder eine internationale Gruppierung von Eisenbahnunternehmen oder andere natürliche oder juristische Personen wie zuständige Behörden im Rahmen der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007, Verladere, Spediteure und Unternehmen des kombinierten Verkehrs, die ein gemeinwirtschaftliches oder einzelwirtschaftliches Interesse am Erwerb von Fahrwegkapazität haben;
20. „überlastete Fahrwege“ einen Fahrwegteil, auf dem der Nachfrage nach Fahrwegkapazität auch nach Koordinierung der verschiedenen Anträge auf Zuweisung von Fahrwegkapazität während bestimmter Zeitabschnitte nicht vollständig entsprochen werden kann;
21. „Plan zur Erhöhung der Fahrwegkapazität“ eine mit einem Durchführungszeitplan verbundene Maßnahme oder Reihe von Maßnahmen zur Behebung von Kapazitätsengpässen, die dazu führen, dass ein Fahrwegteil als „überlastet“ eingestuft wird;
22. „Koordinierung“ das Verfahren, bei dem der Infrastrukturbetreiber und die Antragsteller versuchen, Lösungen für nicht miteinander vereinbare Anträge auf Zuweisung von Fahrwegkapazität zu finden;
23. „Rahmenvertrag“ eine rechtsverbindliche allgemeine öffentlich-rechtliche oder privatrechtliche Vereinbarung über die Rechte und Pflichten eines Antragstellers und des Infrastrukturbetreibers in Bezug auf die zuzuweisende Fahrwegkapazität und die zu erhebenden Entgelte über einen längeren Zeitraum als eine Netzfahrplanperiode;
24. „Fahrwegkapazität“ die Möglichkeit, für einen Teil des Fahrwegs für einen bestimmten Zeitraum beantragte Zugtrassen einzuplanen;
25. „Netz“ bzw. „Schienennetz“ die gesamte Eisenbahninfrastruktur, der von einem Infrastrukturbetreiber verwaltet wird;
26. „Schienennetz-Nutzungsbedingungen“ eine detaillierte Darlegung der allgemeinen Regeln, Fristen, Verfahren und Kriterien für die Entgelt- und Kapazitätzuweisungsregelungen einschließlich der zusätzlichen Informationen, die für die Beantragung von Fahrwegkapazität benötigt werden;
27. „Zugtrasse“ die Fahrwegkapazität, die erforderlich ist, damit ein Zug zu einer bestimmten Zeit zwischen zwei Orten verkehren kann;
28. „Netzfahrplan“ die Daten zur Festlegung aller geplanten Zugbewegungen und Bewegungen der Fahrzeuge, die auf dem betreffenden Schienennetz während der Gültigkeitsdauer des Netzfahrplans durchgeführt werden;
29. „Abstellgleis“ Gleise, die speziell für das zeitweilige Parken von Schienenfahrzeugen zwischen zwei Zuweisungen bestimmt sind;
30. „schwere Instandhaltung“ Arbeiten, die nicht routinemäßig als Teil des alltäglichen Betriebs durchgeführt werden und für die das Fahrzeug aus dem Betrieb genommen werden muss.

KAPITEL II

ENTWICKLUNG DES EISENBAHNSEKTORS DER UNION

ABSCHNITT 1

Unabhängigkeit der Geschäftsführung

Artikel 4

Unabhängigkeit der Eisenbahnunternehmen und Infrastrukturbetreiber

- (1) Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass Eisenbahnunternehmen, die direkt oder indirekt Eigentum von Mitgliedstaaten sind oder von ihnen kontrolliert werden, in Bezug auf die Geschäftsführung, die Verwaltung und die interne Kontrolle der Verwaltungs-, Wirtschafts- und Rechnungsführungsfragen eine unabhängige Stellung haben, aufgrund deren sie insbesondere über ein Vermögen, einen Haushaltsplan und eine Rechnungsführung verfügen, die von Vermögen, Haushaltsplan und Rechnungsführung des Staates getrennt sind.

(2) Der Infrastrukturbetreiber ist unter Beachtung der Rahmenbedingungen betreffend die Entgelterhebung und die Kapazitätszuweisung und der von den Mitgliedstaaten festgelegten Einzelvorschriften für seine eigene Geschäftsführung, Verwaltung und interne Kontrolle verantwortlich.

Artikel 5

Führung der Eisenbahnunternehmen nach betriebswirtschaftlichen Grundsätzen

(1) Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass die Eisenbahnunternehmen ihre Tätigkeit dem Markt anpassen und ihre Geschäfte unter der Verantwortlichkeit ihrer leitenden Organe so führen können, dass sie effiziente und angemessene Leistungen zu den bei der geforderten Qualität dieser Leistungen geringstmöglichen Kosten anbieten.

Die Eisenbahnunternehmen müssen unabhängig von ihrer Eigentumsstruktur nach den Grundsätzen geführt werden, die für Wirtschaftsunternehmen gelten. Dies gilt auch für die ihnen von Mitgliedstaaten auferlegten gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen sowie für die öffentlichen Dienstleistungsaufträge, die sie mit den zuständigen Behörden des Staates schließen.

(2) Die Eisenbahnunternehmen legen ihre Geschäftsplanung, einschließlich der Investitions- und Finanzierungspläne, fest. Diese Planung ist so auszulegen, dass ein finanzielles Gleichgewicht des Unternehmens und die sonstigen technischen, kommerziellen und finanziellen Geschäftsziele erreicht werden; ferner ist anzugeben, mit welchen Mitteln diese Ziele erreicht werden sollen.

(3) Unter Bezugnahme auf die von jedem Mitgliedstaat aufgestellten gesamtpolitischen Leitlinien und unter Berücksichtigung der nationalen — gegebenenfalls mehrjährigen — Pläne oder Verträge, einschließlich der Investitions- und Finanzpläne, können die Eisenbahnunternehmen insbesondere

- a) unbeschadet der Bestimmungen der Artikel 7, 29 und 39 ihre interne Organisation festlegen;
- b) die Bereitstellung und den Vertrieb der Leistungen kontrollieren und deren Preise festlegen;
- c) über Personal, Vermögensgegenstände und Anschaffungen entscheiden;
- d) ihren Marktanteil vergrößern, neue Technologien und Dienstleistungen entwickeln und innovative Managementtechniken einführen;
- e) in dem Eisenbahnverkehr verwandten Bereichen neue Geschäftstätigkeiten entwickeln.

Dieser Absatz lässt die Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 unberührt.

(4) Ungeachtet des Absatzes 3 haben die Anteilseigner der im Eigentum der öffentlichen Hand stehenden oder von ihr kontrollierten Eisenbahnunternehmen die Möglichkeit, eine Vorabgenehmigung wichtiger Unternehmensentscheidungen durch sie selbst zu verlangen, wie sie nach dem Gesellschaftsrecht der Mitgliedstaaten auch den Anteilseignern privater Kapitalgesellschaften zusteht. Die Bestimmungen dieses Artikels lassen

die Befugnisse der Aufsichtsorgane nach dem Gesellschaftsrecht der Mitgliedstaaten hinsichtlich der Ernennung von Verwaltungs- bzw. Aufsichtsratsmitgliedern unberührt.

ABSCHNITT 2

Trennung zwischen Infrastrukturbetrieb und Erbringung von Verkehrsleistungen sowie zwischen verschiedenen Arten von Verkehrsleistungen

Artikel 6

Trennung der Rechnungsführung

(1) Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass getrennte Gewinn- und Verlustrechnungen und Bilanzen erstellt und veröffentlicht werden für die Erbringung von Verkehrsleistungen durch Eisenbahnunternehmen einerseits und den Betrieb der Eisenbahninfrastruktur andererseits. Öffentliche Gelder, die einem dieser beiden Tätigkeitsbereiche zufließen, dürfen nicht auf den anderen übertragen werden.

(2) Die Mitgliedstaaten können ferner vorschreiben, dass mit Blick auf diese Trennung innerhalb desselben Unternehmens voneinander getrennte Unternehmensbereiche eingerichtet oder dass der Infrastrukturbetrieb und der Verkehrsbetrieb von eigenständigen Stellen geführt werden.

(3) Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass getrennte Gewinn- und Verlustrechnungen und Bilanzen für die Erbringung von Schienengüterverkehrsleistungen einerseits und Schienenpersonenverkehrsleistungen andererseits aufgestellt und veröffentlicht werden. Öffentliche Zuwendungen für gemeinwirtschaftliche Verkehrsleistungen sind im Einklang mit Artikel 7 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 in den entsprechenden Rechnungen getrennt auszuweisen und dürfen nicht auf Tätigkeitsbereiche übertragen werden, die andere Verkehrsleistungen oder sonstige Geschäfte betreffen.

(4) Die Rechnungsführung der verschiedenen Geschäftsbereiche gemäß den Absätzen 1 und 3 muss es ermöglichen, die Einhaltung des Verbots, öffentliche Gelder zugunsten eines der Geschäftsbereiche auf einen anderen zu übertragen, sowie die Verwendung der Einnahmen aus Wegeentgelten und des Gewinns aus anderen wirtschaftlichen Tätigkeiten zu kontrollieren.

Artikel 7

Unabhängigkeit bei wesentlichen Funktionen der Infrastrukturbetreiber

(1) Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass die wesentlichen Funktionen, die für einen gerechten und nichtdiskriminierenden Zugang zur Infrastruktur ausschlaggebend sind, Stellen oder Unternehmen übertragen werden, die selbst keine Eisenbahnverkehrsleistungen erbringen. Ungeachtet der Organisationsstrukturen ist der Nachweis zu erbringen, dass dieses Ziel erreicht worden ist.

Bei den wesentlichen Funktionen handelt es sich um

- a) Entscheidungen über die Zugtrassenzuweisung, einschließlich sowohl der Bestimmung als auch der Beurteilung der Verfügbarkeit und der Zuweisung von einzelnen Zugtrassen, und

- b) Entscheidungen über die Wegeentgelte, einschließlich ihrer Festlegung und Erhebung unbeschadet des Artikels 29 Absatz 1.

Die Mitgliedstaaten können jedoch Eisenbahnunternehmen oder jeder anderen Stelle die Verantwortung für die Unterstützung des Ausbaus der Eisenbahninfrastruktur übertragen, wozu beispielsweise Investitionen, Wartung und Finanzierung gehören.

(2) Ist der Infrastrukturbetreiber rechtlich, organisatorisch oder in seinen Entscheidungen nicht von Eisenbahnunternehmen unabhängig, so werden die in Kapitel IV Abschnitte 2 und 3 genannten Aufgaben jeweils von einer entgelterhebenden Stelle und einer Zuweisungsstelle wahrgenommen, die rechtlich, organisatorisch und in ihren Entscheidungen von Eisenbahnunternehmen unabhängig sind.

(3) Wird in den Bestimmungen des Kapitels IV Abschnitte 2 und 3 auf wesentliche Funktionen der Infrastrukturbetreiber Bezug genommen, so gelten diese Bestimmungen für die jeweiligen Befugnisse der entgelterhebenden Stelle und der Zuweisungsstelle.

ABSCHNITT 3

Finanzielle Sanierung

Artikel 8

Finanzierung des Infrastrukturbetreibers

(1) Die Mitgliedstaaten entwickeln — gegebenenfalls unter Berücksichtigung der allgemeinen Erfordernisse der Union, wozu auch die Notwendigkeit einer Zusammenarbeit mit benachbarten Drittländern zählt — ihre nationale Eisenbahninfrastruktur. Sie veröffentlichen zu diesem Zweck bis zum 16. Dezember 2014, nach Konsultationen mit den Beteiligten eine Leitstrategie für den Ausbau der Eisenbahninfrastruktur, um auf der Grundlage einer dauerhaft tragfähigen Finanzierung des Eisenbahnsystems dem künftigen Mobilitätsbedarf im Hinblick auf Instandhaltung, Erneuerung und Ausbau der Infrastruktur gerecht zu werden. Diese Strategie erstreckt sich über mindestens fünf Jahre und kann verlängert werden.

(2) Unter Wahrung der Artikel 93, 107 und 108 AEUV können die Mitgliedstaaten dem Infrastrukturbetreiber außerdem Mittel zuweisen, die in angemessenem Verhältnis zu seinen Funktionen gemäß Artikel 3 Nummer 2, der Größe der Infrastruktur und dem Finanzbedarf stehen, und zwar insbesondere für Neuinvestitionen. Die Mitgliedstaaten können beschließen, dass diese Investitionen durch andere Mittel als durch eine direkte staatliche Finanzierung gedeckt werden. In jedem Fall beachten die Mitgliedstaaten die in Absatz 4 dieses Artikels genannten Anforderungen.

(3) Im Rahmen der vom betreffenden Mitgliedstaat festgelegten allgemeinen Politik und unter Berücksichtigung der Strategie nach Absatz 1 und der von den Mitgliedstaaten bereitgestellten Finanzmittel nach Absatz 2 beschließt der Infrastrukturbetreiber einen Geschäftsplan, der Investitions- und Finanzierungsprogramme enthält. Der Plan wird so entworfen, dass eine optimale, effiziente Nutzung, Bereitstellung und Entwicklung der Infrastruktur unter gleichzeitiger Wahrung des finanziellen Gleichgewichts und Bereitstellung der zur Erreichung dieser Ziele erforderlichen Mittel gewährleistet ist. Der Infrastrukturbetreiber

sorgt dafür, dass bekannte Antragsteller und auf Verlangen potenzielle Antragsteller vor der Annahme des Geschäftsplans durch den Infrastrukturbetreiber Zugang zu den relevanten Informationen sowie die Möglichkeit erhalten, sich zum Inhalt des Geschäftsplans zu äußern, was die Zugangs- und Nutzungsbedingungen sowie die Art, die Bereitstellung und den Ausbau der Infrastruktur anbelangt.

(4) Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass sich die Gewinn- und Verlustrechnung eines Infrastrukturbetreibers aus Wegeentgelten, dem Gewinn aus anderen wirtschaftlichen Tätigkeiten, nicht rückzahlbaren Zuschüssen aus privater Quelle und der staatlichen Finanzierung, wobei gegebenenfalls auch staatliche Vorauszahlungen eingeschlossen sind, einerseits und die Fahrwegausgaben andererseits unter normalen geschäftlichen Umständen und über einen angemessenen Zeitraum, der fünf Jahre nicht überschreitet, zumindest ausgleicht.

Unbeschadet des etwaigen langfristigen Ziels, dass die Infrastrukturkosten bei allen Verkehrsträgern durch deren Nutzer auf der Grundlage eines gerechten und nichtdiskriminierenden Wettbewerbs der Verkehrsträger gedeckt werden, wenn der Eisenbahnverkehr gegenüber anderen Verkehrsträgern konkurrenzfähig ist, kann ein Mitgliedstaat im Rahmen der Entgeltregelungen der Artikel 31 und 32 von einem Infrastrukturbetreiber verlangen, seine Einnahmen und Ausgaben ohne staatliche Mittel auszugleichen.

Artikel 9

Transparente Entschuldung

(1) Unbeschadet der Vorschriften der Union über staatliche Beihilfen sowie nach Maßgabe der Artikel 93, 107 und 108 AEUV schaffen die Mitgliedstaaten geeignete Mechanismen, um dazu beizutragen, dass die Verschuldung der im Eigentum der öffentlichen Hand stehenden oder von ihr kontrollierten Eisenbahnunternehmen so weit verringert wird, dass eine Geschäftsführung auf gesunder finanzieller Basis möglich ist, und dass diese Unternehmen finanziell saniert werden.

(2) Zu dem in Absatz 1 genannten Zweck können die Mitgliedstaaten verlangen, dass im Rechnungswesen dieser Eisenbahnunternehmen ein gesondertes Konto für die Schuldentilgung geschaffen wird.

Auf der Passivseite dieses Kontos können alle Darlehen gebucht werden, die von dem Eisenbahnunternehmen zur Finanzierung von Investitionen oder zur Deckung von Betriebsdefiziten, die sich aus der Erbringung von Eisenbahnverkehrsleistungen oder dem Betrieb der Eisenbahninfrastruktur ergeben haben, aufgenommen wurden, bis zur vollständigen Tilgung dieser Darlehen. Schulden aus der Tätigkeit von Tochtergesellschaften werden nicht berücksichtigt.

(3) Die Absätze 1 und 2 gelten nur für Schulden und Zinsen für Schulden, die im Eigentum der öffentlichen Hand stehenden oder von ihr kontrollierten Eisenbahnunternehmen bis zum Tag der Marktöffnung für alle oder einige Schienenverkehrsdienste in dem betreffenden Mitgliedstaat, jedenfalls jedoch bis zum 15. März 2001 bzw. im Fall von Mitgliedstaaten, die der Union nach dem 15. März 2001 beigetreten sind, bis zum Beitrittsdatum aufgenommen haben.

ABSCHNITT 4

Zugang zur Eisenbahninfrastruktur und zu Schienenverkehrsdiensten

Artikel 10

Bedingungen für den Zugang zur Eisenbahninfrastruktur

(1) Eisenbahnunternehmen erhalten für alle Arten von Schienengüterverkehrsdiensten zu angemessenen, nichtdiskriminierenden und transparenten Bedingungen das Recht auf Zugang zur Eisenbahninfrastruktur in allen Mitgliedstaaten. Dieses Recht schließt auch den Zugang zu Infrastrukturen für die Anbindung von See- und Binnenhäfen und anderen Serviceeinrichtungen gemäß Anhang II Nummer 2 und den Zugang zu Infrastrukturen ein, die mehr als einem Endnutzer dienen oder dienen können.

(2) Eisenbahnunternehmen erhalten das Recht auf Zugang zur Eisenbahninfrastruktur in allen Mitgliedstaaten, um grenzüberschreitende Personenverkehrsdienste zu erbringen. Bei der Durchführung eines grenzüberschreitenden Personenverkehrsdienstes haben die Eisenbahnunternehmen das Recht, Fahrgäste an beliebigen Bahnhöfen auf der grenzüberschreitenden Strecke aufzunehmen und an einem anderen abzusetzen, auch an Bahnhöfen in demselben Mitgliedstaat. Dieses Recht schließt den Zugang zu Infrastrukturen ein, durch die Serviceeinrichtungen gemäß Anhang II Nummer 2 angebunden werden.

(3) Die in Artikel 55 genannten zuständigen Regulierungsstellen bestimmen auf Antrag der jeweils zuständigen Behörden oder der betroffenen Eisenbahnunternehmen, ob der Hauptzweck des Verkehrsdienstes in der Beförderung von Fahrgästen zwischen Bahnhöfen in verschiedenen Mitgliedstaaten liegt.

(4) Gestützt auf die Erfahrungen der Regulierungsstellen, der zuständigen Behörden und der Eisenbahnunternehmen und auf die Arbeiten des in Artikel 57 Absatz 1 genannten Netzwerks erlässt die Kommission bis zum 16. Dezember 2016 Maßnahmen mit den Einzelheiten des Verfahrens und den Kriterien für die Anwendung des Absatzes 3 des vorliegenden Artikels. Diese Durchführungsrechtsakte werden nach dem in Artikel 62 Absatz 3 genannten Prüfverfahren erlassen.

Artikel 11

Einschränkung des Zugangsrechts und des Rechts, Fahrgäste aufzunehmen und abzusetzen

(1) Die Mitgliedstaaten können das in Artikel 10 festgelegte Zugangsrecht auf Strecken zwischen einem Ursprungsort und einem Zielort, die Gegenstand eines oder mehrerer dem geltenden Unionsrecht entsprechender öffentlicher Dienstleistungsaufträge sind, einschränken. Eine derartige Einschränkung darf das Recht zur Beförderung von Fahrgästen zwischen beliebigen Bahnhöfen auf der Strecke eines grenzüberschreitenden Verkehrsdienstes, auch zwischen Bahnhöfen in demselben Mitgliedstaat, nur in dem Fall einschränken, in dem die Ausübung dieses Rechts das wirtschaftliche Gleichgewicht eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags gefährden würde.

(2) Die Frage, ob das wirtschaftliche Gleichgewicht eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags gefährdet würde, wird von der/den in Artikel 55 genannten Regulierungsstelle(n) auf der Grundlage einer objektiven wirtschaftlichen Analyse und vorab

festgelegter Kriterien auf Antrag eines der folgenden Beteiligten beurteilt:

- a) der zuständigen Behörde(n), die den öffentlichen Dienstleistungsauftrag erteilt hat/haben;
- b) anderer betroffener zuständiger Behörden, die zur Einschränkung des Zugangsrechts nach Maßgabe dieses Artikels befugt sind;
- c) der Infrastrukturbetreiber;
- d) des den öffentlichen Dienstleistungsauftrag erfüllenden Eisenbahnunternehmens.

Die zuständigen Behörden und die den öffentlichen Dienstleistungsauftrag erfüllenden Eisenbahnunternehmen stellen der/den zuständigen Regulierungsstelle(n) die Informationen zur Verfügung, die diese nach vernünftigem Ermessen für die Entscheidungsfindung benötigt/benötigen. Die Regulierungsstelle prüft die von diesen Parteien zur Verfügung gestellten Informationen, fordert gegebenenfalls von allen Betroffenen entsprechende Informationen an und leitet innerhalb eines Monats ab Eingang des Antrags Gespräche mit allen Betroffenen ein. Die Regulierungsstelle hört gegebenenfalls alle Betroffenen an und unterrichtet diese von ihrer mit einer Begründung versehenen Entscheidung innerhalb einer vorher festgelegten angemessenen Frist, auf jeden Fall jedoch spätestens sechs Wochen nach Eingang aller entscheidungserheblichen Informationen.

(3) Die Regulierungsstelle teilt die Gründe für ihre Entscheidung mit und gibt an, in welchem Zeitraum und unter welchen Bedingungen folgende Betroffene eine erneute Prüfung der Entscheidung verlangen können:

- a) die jeweils zuständige(n) Behörde(n);
- b) der Infrastrukturbetreiber;
- c) das den öffentlichen Dienstleistungsauftrag erfüllende Eisenbahnunternehmen;
- d) das den Zugang beantragende Eisenbahnunternehmen.

(4) Gestützt auf die Erfahrungen der Regulierungsstellen, der zuständigen Behörden und der Eisenbahnunternehmen und auf die Arbeiten des in Artikel 57 Absatz 1 genannten Netzwerks erlässt die Kommission bis zum 16. Dezember 2016 Maßnahmen mit den Einzelheiten des Verfahrens und den Kriterien für die Anwendung der Absätze 1, 2 und 3. Diese Durchführungsrechtsakte werden nach dem in Artikel 62 Absatz 3 genannten Prüfverfahren erlassen.

(5) Die Mitgliedstaaten können auch das Recht zur Beförderung von Fahrgästen zwischen beliebigen Bahnhöfen innerhalb desselben Mitgliedstaats auf der Strecke eines grenzüberschreitenden Personenverkehrsdienstes einschränken, wenn im Rahmen eines vor dem 4. Dezember 2007 nach einem fairen wettbewerblichen Ausschreibungsverfahren und im Einklang mit den einschlägigen Grundsätzen des Unionsrechts geschlossenen Konzessionsvertrags ausschließliche Rechte für die Beförderung von Fahrgästen zwischen diesen Bahnhöfen eingeräumt wurden. Solch eine Einschränkung darf während der ursprünglichen Laufzeit des Vertrags oder 15 Jahre lang angewendet werden, je nachdem, welcher Zeitraum kürzer ist.

(6) Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass die in den Absätzen 1, 2, 3 und 5 genannten Entscheidungen der richterlichen Überprüfung unterliegen.

Artikel 12

Abgabe für Personenverkehrsdienste erbringende Eisenbahnunternehmen

(1) Unbeschadet des Artikels 11 Absatz 2 können die Mitgliedstaaten gemäß den Bedingungen dieses Artikels die für den Personenverkehr auf der Schiene zuständige Behörde ermächtigen, bei den Eisenbahnunternehmen, die Personenverkehrsdienste anbieten, auf den Betrieb von Strecken, die in den Zuständigkeitsbereich dieser Behörde fallen und zwischen zwei Bahnhöfen in diesem Mitgliedstaat liegen, eine Abgabe zu erheben.

In diesem Fall haben die Eisenbahnunternehmen, die inländische oder grenzüberschreitende Schienenpersonenverkehrsdienste anbieten, die gleiche Abgabe auf den Betrieb von Strecken zu entrichten, die in den Zuständigkeitsbereich dieser Behörde fallen.

(2) Die Abgabe dient der Behörde als Ausgleichsleistung für gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen, die in gemäß Unionsrecht erteilten öffentlichen Dienstleistungsaufträgen festgelegt sind. Die Einnahmen aus solchen Abgaben, die als Ausgleichsleistung gezahlt werden, dürfen einen Betrag nicht übersteigen, der erforderlich ist, um die bei der Erfüllung der betreffenden gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen angefallenen Kosten unter Berücksichtigung der dabei erzielten Einnahmen und einer angemessenen Gewinnmarge für die Erfüllung dieser Verpflichtungen ganz oder zum Teil zu decken.

(3) Die Abgabe muss mit dem Unionsrecht im Einklang stehen und insbesondere den Grundsätzen der Fairness, der Transparenz, der Nichtdiskriminierung und der Verhältnismäßigkeit, insbesondere zwischen dem durchschnittlichen Preis der Dienstleistung für die Fahrgäste und der Höhe der Abgabe, entsprechen. Der Gesamtbetrag der gemäß diesem Absatz erhobenen Abgaben darf die wirtschaftliche Rentabilität des Personenverkehrsdienstes auf der Schiene, auf den sie erhoben werden, nicht gefährden.

(4) Die zuständigen Behörden bewahren die Informationen auf, die sie benötigen, um zu gewährleisten, dass die Herkunft und die Verwendung der Abgaben verfolgt werden können. Die Mitgliedstaaten stellen der Kommission diese Informationen zur Verfügung.

(5) Gestützt auf die Erfahrungen der Regulierungsstellen, der zuständigen Behörden und der Eisenbahnunternehmen und auf die Arbeiten des in Artikel 57 Absatz 1 genannten Netzwerks erlässt die Kommission Maßnahmen mit den Einzelheiten des Verfahrens und den Kriterien für die Anwendung dieses Artikels. Diese Durchführungsrechtsakte werden nach dem in Artikel 62 Absatz 3 genannten Prüfverfahren erlassen.

Artikel 13

Bedingungen für den Zugang zu Leistungen

(1) Die Infrastrukturbetreiber erbringen für alle Eisenbahnunternehmen auf nichtdiskriminierende Weise die Leistungen des Mindestzugangspakets gemäß Anhang II Nummer 1.

(2) Die Betreiber von Serviceeinrichtungen ermöglichen allen Eisenbahnunternehmen unter Ausschluss jeglicher Diskriminierung Zugang — einschließlich des Schienenzugangs — zu den in Anhang II Nummer 2 genannten Einrichtungen sowie zu den Leistungen, die in diesen Einrichtungen erbracht werden.

(3) Wird der Betreiber einer der in Anhang II Nummer 2 Buchstaben a, b, c, d, g und i aufgeführten Serviceeinrichtungen direkt oder indirekt von einer Stelle oder einem Unternehmen kontrolliert, die bzw. das auch in den nationalen Schienenverkehrsmärkten, für die die betreffende Serviceeinrichtung genutzt wird, tätig ist und eine beherrschende Stellung hat, so muss der Betreiber dieser Serviceeinrichtungen — zur Gewährleistung der vollständigen Transparenz und Nichtdiskriminierung in Bezug auf den Zugang zu den betreffenden Serviceeinrichtungen und zur Gewährleistung der Erbringung der betreffenden Leistungen — so organisiert sein, dass diese Serviceeinrichtungen organisatorisch und in den Entscheidungen von der betreffenden Stelle bzw. dem betreffenden Unternehmen unabhängig sind. Diese Unabhängigkeitsvorgabe begründet nicht das Erfordernis, dass eine eigenständige juristische Person für Serviceeinrichtungen zu schaffen ist; sie kann dadurch erfüllt werden, dass innerhalb ein und derselben juristischen Person voneinander getrennte Bereiche eingerichtet werden.

Für alle in Anhang II Nummer 2 aufgeführten Serviceeinrichtungen müssen der Betreiber und die betreffende Stelle bzw. das betreffende Unternehmen eine getrennte Rechnungsführung einschließlich getrennter Bilanzen und getrennter Gewinn- und Verlustrechnungen haben.

Wird die Serviceeinrichtung von einem Infrastrukturbetreiber betrieben oder wird der Betreiber der Serviceeinrichtung direkt oder indirekt von einem Infrastrukturbetreiber kontrolliert, so gilt die Erfüllung der Anforderungen dieses Absatzes als nachgewiesen, wenn die Anforderungen des Artikels 7 eingehalten werden.

(4) Anträge von Eisenbahnunternehmen auf Zugang zur Serviceeinrichtung und auf dortige Erbringung von Leistungen nach Anhang II Nummer 2 werden innerhalb einer von der Regulierungsstelle gemäß Artikel 55 festgelegten angemessenen Frist beantwortet. Solche Anträge dürfen nur abgelehnt werden, wenn tragfähige Alternativen vorhanden sind, die es ermöglichen, den betreffenden Güter- oder Personenverkehrsdienst auf denselben Strecken oder Alternativstrecken unter wirtschaftlich annehmbaren Bedingungen durchzuführen. Dies stellt keine Verpflichtung für den Betreiber der Serviceeinrichtung dar, Investitionen in Ressourcen oder Einrichtungen zu tätigen, um allen Anträgen von Eisenbahnunternehmen entsprechen zu können.

Betreffen Anträge von Eisenbahnunternehmen den Zugang zu und die Erbringung von Leistungen in einer Serviceeinrichtung, die von einem Betreiber einer Serviceeinrichtung im Sinne des Absatzes 3 betrieben wird, so hat der Betreiber der Serviceeinrichtung jede ablehnende Entscheidung schriftlich zu begründen und tragfähige Alternativen in anderen Einrichtungen aufzuzeigen.

(5) Stellt der Betreiber einer Serviceeinrichtung gemäß Anhang II Nummer 2 Konflikte zwischen verschiedenen Anträgen fest, so bemüht er sich, allen Anträgen weitestmöglich zu entsprechen. Besteht keine tragfähige Alternative und kann nicht allen auf nachgewiesenem Bedarf beruhenden Anträgen auf Zugang zu Kapazitäten der betreffenden Serviceeinrichtung stattgegeben werden, so kann der Antragsteller bei der in Artikel 55 genannten Regulierungsstelle Beschwerde einlegen, die den Fall prüft und gegebenenfalls tätig wird, damit ein angemessener Teil der Kapazität dem Antragsteller zugewiesen wird.

(6) Der Betrieb einer Serviceeinrichtung gemäß Anhang II Nummer 2, die mindestens zwei aufeinanderfolgende Jahre lang nicht genutzt wurde und für die Eisenbahnunternehmen gegenüber dem Betreiber der Serviceeinrichtung ihr Interesse an einem Zugang zu dieser Einrichtung auf der Grundlage nachgewiesenen Bedarfs bekundet haben, wird vom Eigentümer ganz oder teilweise als Schienenverkehrs-Serviceeinrichtung zum Leasing oder zur Vermietung ausgeschrieben, es sei denn, der Betreiber der Serviceeinrichtung weist nach, dass die Einrichtung aufgrund eines laufenden Umstellungsprozesses von keinerlei Eisenbahnunternehmen genutzt werden kann.

(7) Erbringt der Betreiber einer Serviceeinrichtung Dienstleistungen, die in Anhang II Nummer 3 als Zusatzleistungen genannt sind, so muss er diese nichtdiskriminierend für Eisenbahnunternehmen erbringen, die dies beantragen.

(8) Eisenbahnunternehmen können den Infrastrukturbetreiber oder andere Betreiber von Serviceeinrichtungen als Nebenleistungen um weitere in Anhang II Nummer 4 aufgeführte Leistungen ersuchen. Der Betreiber der Serviceeinrichtung ist zur Erbringung dieser Leistungen nicht verpflichtet. Beschließt der Betreiber der Serviceeinrichtung, anderen solche Leistungen anzubieten, so muss er diese nichtdiskriminierend für Eisenbahnunternehmen erbringen, die dies beantragen.

(9) Gestützt auf die Erfahrungen der Regulierungsstellen und der Betreiber von Serviceeinrichtungen und auf die Arbeiten des in Artikel 57 Absatz 1 genannten Netzwerks kann die Kommission Maßnahmen mit den Einzelheiten des Verfahrens und den Kriterien für den Zugang zu den Leistungen erlassen, die in den in Anhang II Nummern 2 bis 4 aufgeführten Serviceeinrichtungen zu erbringen sind. Diese Durchführungsrechtsakte werden nach dem in Artikel 62 Absatz 3 genannten Prüfverfahren erlassen.

ABSCHNITT 5

Grenzüberschreitende Vereinbarungen

Artikel 14

Allgemeine Grundsätze für grenzüberschreitende Vereinbarungen

(1) Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass in grenzüberschreitenden Vereinbarungen enthaltene Regelungen die Eisenbahn-

unternehmen weder diskriminieren noch deren Freiheit zur Erbringung grenzüberschreitender Verkehrsdienste beschränken.

(2) Die Mitgliedstaaten notifizieren der Kommission bis zum 16. Juni 2013, alle vor diesem Tag geschlossenen grenzüberschreitenden Vereinbarungen; im Falle neuer oder überarbeiteter Vereinbarungen zwischen Mitgliedstaaten erfolgt die Notifizierung vor ihrem Abschluss. Die Kommission befindet im Falle von Vereinbarungen, die vor dem 15. Dezember 2012 geschlossen wurden, innerhalb von neun Monaten nach ihrer Notifizierung und im Falle neuer oder überarbeiteter Vereinbarungen zwischen Mitgliedstaaten innerhalb von vier Monaten nach ihrer Notifizierung, ob diese Vereinbarungen mit dem Unionsrecht im Einklang stehen. Diese Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem Beratungsverfahren nach Artikel 62 Absatz 2 erlassen.

(3) Unbeschadet der Aufteilung der Zuständigkeit zwischen der Union und den Mitgliedstaaten entsprechend dem Unionsrecht unterrichten die Mitgliedstaaten die Kommission über ihre Absicht, Verhandlungen über neue oder überarbeitete grenzüberschreitende Vereinbarungen zwischen Mitgliedstaaten und Drittländern aufzunehmen und solche Vereinbarungen zu schließen.

(4) Gelangt die Kommission innerhalb von zwei Monaten, nachdem ein Mitgliedstaat seine Absicht zur Aufnahme von Verhandlungen im Sinne des Absatzes 2 mitgeteilt hat, zu der Auffassung, dass die Verhandlungen die Ziele laufender Verhandlungen der Union mit den betreffenden Drittländern beeinträchtigen und/oder zu einer Vereinbarung führen könnten, die nicht mit dem Unionsrecht in Einklang steht, so unterrichtet sie den Mitgliedstaat darüber.

Die Mitgliedstaaten unterrichten die Kommission regelmäßig über alle derartigen Verhandlungen und ersuchen die Kommission gegebenenfalls, als Beobachter daran teilzunehmen.

(5) Den Mitgliedstaaten wird gestattet, neue oder überarbeitete grenzüberschreitende Vereinbarungen mit Drittländern vorläufig anzuwenden und/oder zu schließen, sofern die Vereinbarungen mit dem Unionsrecht in Einklang stehen und Ziel und Zweck der Verkehrspolitik der Union nicht beeinträchtigen. Die Kommission erlässt diesbezügliche Genehmigungsbeschlüsse. Diese Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem Beratungsverfahren nach Artikel 62 Absatz 2 erlassen.

ABSCHNITT 6

Überwachungsaufgaben der Kommission

Artikel 15

Umfang der Marktüberwachung

(1) Die Kommission trifft die erforderlichen Vorkehrungen zur Überwachung der technischen und wirtschaftlichen Bedingungen und der Marktentwicklungen im Schienenverkehr der Union.

(2) In diesem Rahmen beteiligt die Kommission Vertreter der Mitgliedstaaten, einschließlich Vertretern der Regulierungsstellen gemäß Artikel 55, und Vertreter der betreffenden Sektoren, gegebenenfalls auch die Sozialpartner im Eisenbahnsektor, die Nutzer sowie Vertreter kommunaler und regionaler Behörden, eng an ihren Arbeiten, damit diese besser in der Lage sind, die Entwicklung des Schienenverkehrs und die Marktentwicklung zu überwachen, die Wirkung der getroffenen Maßnahmen zu evaluieren und Wirkungsanalysen der von der Kommission in Aussicht genommenen Maßnahmen vorzulegen. Die Kommission bezieht ausgehend von den ihr nach der Verordnung (EG) Nr. 881/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. April 2004 zur Errichtung einer Europäischen Eisenbahnagentur (Agenturverordnung) ⁽¹⁾ übertragenen Aufgaben gegebenenfalls auch die Europäische Eisenbahnagentur ein.

(3) Die Kommission überwacht die Nutzung der Schienennetze und die Entwicklung der Rahmenbedingungen im Eisenbahnsektor, insbesondere in Bezug auf die Weegeentgelte, die Kapazitätszuweisung, getätigte Investitionen in die Eisenbahninfrastruktur, die Entwicklungen bei Preisen und Qualität der Schienenverkehrsdienste, die Schienenverkehrsdienste im Rahmen öffentlicher Dienstleistungsaufträge, die Erteilung von Genehmigungen sowie den Grad der Marktöffnung und der Harmonisierung zwischen den Mitgliedstaaten, die Entwicklung der Beschäftigungsbedingungen und der betreffenden sozialen Bedingungen im Eisenbahnsektor. Vergleichbare Maßnahmen in den Mitgliedstaaten und die Aufgaben der Sozialpartner bleiben von diesen Überwachungstätigkeiten unberührt.

(4) Die Kommission erstattet dem Europäischen Parlament und dem Rat alle zwei Jahre Bericht über:

- a) die Entwicklung des Schienenverkehrsbinnenmarkts und die für die Eisenbahnunternehmen zu erbringenden Leistungen gemäß Anhang II;
- b) die in Absatz 3 genannten Rahmenbedingungen, auch in Bezug auf öffentliche Schienenpersonenverkehrsdienste;
- c) den Zustand des Schienennetzes der Union;
- d) die Nutzung der Zugangsrechte;
- e) Hindernisse auf dem Weg zu effizienteren Schienenverkehrsdiensten;
- f) Infrastrukturbeschränkungen;
- g) den Rechtsetzungsbedarf.

(5) Für die Zwecke der Marktüberwachung durch die Kommission stellen die Mitgliedstaaten der Kommission unter Berücksichtigung der Rolle der Sozialpartner jährlich die erforderlichen Informationen über die Nutzung der Schienennetze und die Entwicklung der Rahmenbedingungen im Eisenbahnsektor bereit.

(6) Die Kommission kann Maßnahmen erlassen, um sicherzustellen, dass die Mitgliedstaaten ihren Berichterstattungspflichten in konsistenter Weise nachkommen. Diese Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem Prüfverfahren nach Artikel 62 Absatz 3 erlassen.

KAPITEL III

GENEHMIGUNGEN FÜR EISENBAHNUNTERNEHMEN

ABSCHNITT 1

Genehmigungsbehörde

Artikel 16

Genehmigungsbehörde

Jeder Mitgliedstaat benennt eine Genehmigungsbehörde, die für die Erteilung von Genehmigungen und für die Erfüllung der Verpflichtungen aus diesem Kapitel zuständig ist.

Die Genehmigungsbehörde erbringt selbst keine Eisenbahnverkehrsleistungen und ist unabhängig von allen Unternehmen oder Stellen, die selbst Eisenbahnverkehrsleistungen erbringen.

ABSCHNITT 2

Bedingungen für den Erhalt einer Genehmigung

Artikel 17

Allgemeine Anforderungen

(1) Ein Unternehmen kann in seinem Niederlassungsstaat eine Genehmigung beantragen.

(2) Die Mitgliedstaaten dürfen Genehmigungen nicht erteilen oder aufrechterhalten, wenn die Anforderungen dieses Kapitels nicht erfüllt sind.

(3) Ein Unternehmen, das den Anforderungen dieses Kapitels genügt, hat Anspruch auf eine Genehmigung.

(4) Ein Unternehmen darf unter dieses Kapitel fallende Eisenbahnverkehrsleistungen nur dann erbringen, wenn es die erforderliche Genehmigung für die betreffende Verkehrsleistung erhalten hat.

Diese Genehmigung allein berechtigt jedoch nicht zum Zugang zur Eisenbahninfrastruktur.

(5) Die Kommission erlässt Maßnahmen mit den Einzelheiten für die Verwendung eines gemeinsamen Genehmigungsmusters und — falls dies zur Gewährleistung eines fairen und wirksamen Wettbewerbs in den Schienenverkehrsmärkten erforderlich ist — mit den Einzelheiten des Verfahrens für die Anwendung dieses Artikels. Diese Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem Prüfverfahren nach Artikel 62 Absatz 3 erlassen.

Artikel 18

Bedingungen für den Erhalt einer Genehmigung

Einem antragstellenden Unternehmen wird auferlegt, dass es jederzeit den Genehmigungsbehörden des betreffenden Mitgliedstaats vor Aufnahme seiner Tätigkeiten nachweisen können muss, dass es jederzeit bestimmten Anforderungen an die Zuverlässigkeit, die finanzielle Leistungsfähigkeit und die fachliche Eignung sowie die Deckung der Haftpflicht nach den Artikeln 19 bis 22 genügen kann.

⁽¹⁾ ABl. L 164 vom 30.4.2004, S. 1.

Für diese Zwecke legt jedes antragstellende Unternehmen alle erforderlichen Angaben vor.

Artikel 19

Anforderungen an die Zuverlässigkeit

Die Mitgliedstaaten legen die Bedingungen fest, unter denen die Anforderungen an die Zuverlässigkeit erfüllt sind, um sicherzustellen, dass gegen das antragstellende Unternehmen oder die für seine Geschäftsführung verantwortlichen Personen

- a) kein Urteil wegen schwerwiegender Straftaten einschließlich Wirtschaftsstraftaten ergangen ist;
- b) kein Konkursverfahren eröffnet worden ist;
- c) kein Urteil wegen schwerwiegender in Verkehrsvorschriften aufgeführter Verstöße ergangen ist;
- d) kein Urteil wegen schwerer oder wiederholter Verstöße gegen arbeits- oder sozialrechtliche Pflichten einschließlich der Pflichten aus dem Arbeitsschutzrecht oder — im Falle eines Unternehmens, das einen grenzüberschreitenden Güterverkehr, der Zollverfahren unterliegt, zu betreiben wünscht — gegen zollrechtliche Pflichten ergangen ist.

Artikel 20

Anforderungen an die finanzielle Leistungsfähigkeit

(1) Die Anforderungen an die finanzielle Leistungsfähigkeit sind erfüllt, wenn das antragstellende Unternehmen nachweisen kann, dass es seine tatsächlichen und potenziellen Verpflichtungen unter realistischen Annahmen über einen Zeitraum von 12 Monaten erfüllen kann.

(2) Die Genehmigungsbehörde prüft die finanzielle Leistungsfähigkeit insbesondere anhand des Jahresabschlusses des Eisenbahnunternehmens oder für die antragstellenden Unternehmen, die keinen Jahresabschluss vorlegen können, anhand der Jahresbilanz. Jedes antragstellende Unternehmen legt mindestens die in Anhang III genannten Angaben vor.

(3) Die Genehmigungsbehörde erachtet die finanzielle Leistungsfähigkeit eines antragstellenden Unternehmens als nicht gegeben, wenn in erheblichem Umfang oder wiederholt Rückstände an Steuern oder Sozialversicherungsbeiträgen bestehen, die aus der Unternehmenstätigkeit geschuldet werden.

(4) Die Genehmigungsbehörde kann die Vorlage eines Prüfungsberichts und geeigneter Unterlagen einer Bank, einer öffentlichen Sparkasse, eines Wirtschaftsprüfers oder eines vereidigten Buchprüfers verlangen. Diese Unterlagen enthalten die in Anhang III aufgeführten Angaben.

(5) Die Kommission wird ermächtigt, in Einklang mit Artikel 60 delegierte Rechtsakte in Bezug auf bestimmte Änderungen des Anhangs III zu erlassen. Dementsprechend kann Anhang III geändert werden, um die von antragstellenden Unternehmen vorzulegenden Informationen aufzuführen, oder er kann angesichts der Erfahrungen der Genehmigungsbehörden oder der Entwicklung des Eisenbahnverkehrsmarktes ergänzt werden.

Artikel 21

Anforderungen an die fachliche Eignung

Die Anforderungen an die fachliche Eignung sind erfüllt, wenn das antragstellende Unternehmen nachweisen kann, dass es über eine Betriebsorganisation verfügt oder verfügen wird, die die erforderlichen Kenntnisse oder Erfahrungen für eine sichere und zuverlässige betriebliche Beherrschung und Überwachung der in der Betriebsgenehmigung genannten Geschäftstätigkeit mitbringt.

Artikel 22

Anforderungen an die Deckung für zivilrechtliche Haftung

Unbeschadet der Unionsvorschriften über staatliche Beihilfen und in Einklang mit den Artikeln 93, 107 und 108 AEUV muss ein Eisenbahnunternehmen ausreichend versichert sein oder über angemessene Bürgschaften zu marktüblichen Konditionen verfügen, um die Unfallhaftpflicht insbesondere für Fahrgäste, Gepäck, Fracht, Post und Dritte nach nationalem und internationalem Recht zu decken. Ungeachtet dieser Verpflichtung können die besonderen Merkmale und das Risikoprofil verschiedener Arten von Diensten, insbesondere wenn eine Bahn aus kulturellen oder kulturhistorischen Gründen betrieben wird, berücksichtigt werden.

ABSCHNITT 3

Gültigkeit der Genehmigung

Artikel 23

Gültigkeitsbereich und -dauer

(1) Die Gültigkeit der Genehmigung erstreckt sich auf das gesamte Gebiet der Union.

(2) Eine Genehmigung gilt so lange, wie das Eisenbahnunternehmen den Verpflichtungen aus diesem Kapitel nachkommt. Die Genehmigungsbehörde kann jedoch vorschreiben, dass regelmäßig eine Überprüfung stattfindet. In diesem Fall findet die Überprüfung zumindest alle fünf Jahre statt.

(3) Eine Genehmigung kann besondere Bestimmungen für die Aussetzung oder den Widerruf der Genehmigung enthalten.

Artikel 24

Befristete Genehmigung, Zustimmung, Aussetzung und Widerruf

(1) Die Genehmigungsbehörde kann bei ernsthaftem Zweifel daran, dass ein Eisenbahnunternehmen, dem sie eine Genehmigung erteilt hat, die Anforderungen dieses Kapitels, insbesondere des Artikels 18, erfüllt, jederzeit prüfen, ob es diesen Anforderungen tatsächlich nachkommt.

Die Genehmigungsbehörde setzt die Genehmigung aus oder widerruft sie, wenn sie feststellt, dass das Eisenbahnunternehmen den Anforderungen nicht länger nachkommt.

(2) Stellt die Genehmigungsbehörde eines Mitgliedstaats fest, dass ein ernsthafter Zweifel daran besteht, dass ein Eisenbahnunternehmen, dem die Genehmigungsbehörde eines anderen Mitgliedstaats eine Genehmigung erteilt hat, die Anforderungen dieses Kapitels erfüllt, so teilt sie dies jener Behörde des anderen Mitgliedstaats unverzüglich mit.

(3) Ungeachtet des Absatzes 1 kann eine Genehmigungsbehörde, wenn eine Genehmigung wegen Nichterfüllung der Anforderungen an die finanzielle Leistungsfähigkeit ausgesetzt oder widerrufen worden ist, bis zum Abschluss der Reorganisation des Eisenbahnunternehmens auch eine befristete Genehmigung erteilen, wenn die Sicherheit nicht gefährdet ist. Die befristete Genehmigung gilt jedoch nur für höchstens sechs Monate vom Zeitpunkt ihrer Erteilung an.

(4) Hat ein Eisenbahnunternehmen den Betrieb sechs Monate lang eingestellt oder innerhalb von sechs Monaten nach Erteilung einer Genehmigung den Betrieb nicht aufgenommen, so kann die Genehmigungsbehörde entscheiden, dass die Genehmigung zur erneuten Zustimmung vorzulegen oder auszusetzen ist.

Im Falle der Betriebsaufnahme kann ein Unternehmen beantragen, dass unter Berücksichtigung der Besonderheit der erbrachten Verkehrsleistungen ein längerer Zeitraum festgelegt wird.

(5) Im Falle einer Änderung, die sich auf die Rechtsstellung eines Eisenbahnunternehmens auswirkt, insbesondere bei Zusammenschlüssen oder Übernahmen, kann die Genehmigungsbehörde entscheiden, dass die Genehmigung zur erneuten Zustimmung vorzulegen ist. Das betreffende Eisenbahnunternehmen kann den Betrieb fortsetzen, sofern nicht die Genehmigungsbehörde entscheidet, dass die Sicherheit gefährdet ist. In einem solchen Fall ist die Entscheidung zu begründen.

(6) Beabsichtigt ein Eisenbahnunternehmen, seine Geschäftstätigkeit erheblich zu ändern oder zu erweitern, so muss die Genehmigung der Genehmigungsbehörde zur erneuten Prüfung vorgelegt werden.

(7) Die Genehmigungsbehörde darf nicht zulassen, dass ein Eisenbahnunternehmen, gegen das ein Konkursverfahren oder ein ähnliches Verfahren eingeleitet worden ist, seine Genehmigung behält, wenn sie davon überzeugt ist, dass innerhalb einer vertretbaren Zeit keine realistischen Aussichten auf eine erfolgversprechende Sanierung bestehen.

(8) Wenn eine Genehmigungsbehörde eine Genehmigung erteilt, aussetzt, widerruft oder ändert, unterrichtet sie die Europäische Eisenbahnagentur unverzüglich. Die Europäische Eisenbahnagentur unterrichtet unverzüglich die Genehmigungsbehörden der anderen Mitgliedstaaten.

Artikel 25

Genehmigungsverfahren

(1) Der jeweilige Mitgliedstaat veröffentlicht die Verfahren für die Erteilung von Genehmigungen und setzt die Kommission hiervon in Kenntnis.

(2) Die Genehmigungsbehörde entscheidet über den Antrag so bald wie möglich, spätestens jedoch drei Monate nach Vorlage aller erforderlichen Angaben, insbesondere derjenigen des Anhangs III. Die Genehmigungsbehörde berücksichtigt alle verfügbaren Informationen. Die Entscheidung wird dem antragstellenden Unternehmen unverzüglich mitgeteilt. Eine Ablehnung des Antrags ist zu begründen.

(3) Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass die Entscheidungen der Genehmigungsbehörde der richterlichen Überprüfung unterliegen.

KAPITEL IV

ERHEBUNG VON WEGEENTGELTEN UND ZUWEISUNG VON FAHRWEGKAPAZITÄT IM SCHIENENVERKEHR

ABSCHNITT 1

Allgemeine Grundsätze

Artikel 26

Effektive Nutzung der Fahrwegkapazität

Die Mitgliedstaaten tragen dafür Sorge, dass die Entgelt- und Kapazitätszuweisungsregelungen für die betreffenden Fahrwege den in dieser Richtlinie festgelegten Grundsätzen entsprechen und es dem Infrastrukturbetreiber so ermöglichen, die verfügbare Fahrwegkapazität zu vermarkten und so effektiv wie möglich zu nutzen.

Artikel 27

Schiennetz-Nutzungsbedingungen

(1) Der Infrastrukturbetreiber erstellt und veröffentlicht nach Konsultation mit den Beteiligten Schiennetz-Nutzungsbedingungen, die gegen Zahlung einer Gebühr, die nicht höher sein darf als die Kosten für die Veröffentlichung dieser Unterlagen, erhältlich sind. Die Schiennetz-Nutzungsbedingungen werden in mindestens zwei Amtssprachen der Union veröffentlicht. Ihr Inhalt wird unentgeltlich in elektronischer Form in dem Internetportal des Infrastrukturbetreibers bereitgestellt und über ein gemeinsames Internetportal zugänglich gemacht. Dieses Internetportal wird von den Infrastrukturbetreibern im Rahmen ihrer Zusammenarbeit nach den Artikeln 37 und 40 eingerichtet.

(2) Die Schiennetz-Nutzungsbedingungen enthalten Angaben zum Fahrweg, der den Eisenbahnunternehmen zur Verfügung steht, und zu den Zugangsbedingungen für den betreffenden Fahrweg. Die Schiennetz-Nutzungsbedingungen enthalten ferner Informationen zu den Bedingungen für den Zugang zu Serviceeinrichtungen, die an das Netz des Infrastrukturbetreibers angeschlossen sind, und für die Erbringung der Leistungen in diesen Einrichtungen oder verweisen auf eine Webseite, auf der diese Informationen unentgeltlich in elektronischer Form zur Verfügung gestellt werden. Anhang IV enthält den Inhalt der Schiennetz-Nutzungsbedingungen.

(3) Die Schiennetz-Nutzungsbedingungen sind auf dem neuesten Stand zu halten und bei Bedarf zu ändern.

(4) Die Schiennetz-Nutzungsbedingungen sind mindestens vier Monate vor Ablauf der Frist für die Beantragung von Fahrwegkapazität zu veröffentlichen.

Artikel 28

Vereinbarungen zwischen Eisenbahnunternehmen und Infrastrukturbetreibern

Die Eisenbahnunternehmen, die Eisenbahnverkehrsleistungen erbringen, schließen mit den Betreibern der genutzten Eisenbahninfrastruktur auf öffentlich-rechtlicher oder privatrechtlicher Grundlage die erforderlichen Vereinbarungen. Die Bedingungen dieser Vereinbarungen müssen nichtdiskriminierend und transparent sein, gemäß dieser Richtlinie.

ABSCHNITT 2

Wege- und Dienstleistungsentgelte

Artikel 29

Festsetzung, Berechnung und Erhebung von Entgelten

(1) Die Mitgliedstaaten schaffen eine Entgeltrahmenregelung, wobei die Unabhängigkeit der Geschäftsführung gemäß Artikel 4 zu wahren ist.

Vorbehaltlich dieser Bedingung legen die Mitgliedstaaten auch einzelne Entgeltregeln fest oder delegieren diese Befugnisse an den Infrastrukturbetreiber.

Die Mitgliedstaaten sorgen dafür, dass die Schienennetz-Nutzungsbedingungen die Rahmenbedingungen und Vorschriften für die Entgelterhebung enthalten oder auf eine Website verweisen, auf der die Rahmenbedingungen und Vorschriften für die Entgelterhebung veröffentlicht sind.

Der Infrastrukturbetreiber nimmt die Berechnung und Erhebung des Wegeentgeltes gemäß den geltenden Rahmenbedingungen und Vorschriften für die Entgelterhebung vor.

Unbeschadet der Unabhängigkeit der Geschäftsführung gemäß Artikel 4 und unter der Voraussetzung, dass das Recht mindestens vor dem 15. Dezember 2010, unmittelbar durch Verfassungsrecht gewährt wurde, kann das nationale Parlament das Recht haben, die Höhe der vom Infrastrukturbetreiber festgelegten Entgelte zu prüfen und gegebenenfalls zu ändern. Bei jeder Änderung ist sicherzustellen, dass die Entgelte mit dieser Richtlinie und mit den geltenden Rahmenbedingungen und Vorschriften für die Entgelterhebung in Einklang stehen.

(2) Außer im Fall besonderer Maßnahmen gemäß Artikel 32 Absatz 3 tragen die Infrastrukturbetreiber dafür Sorge, dass die Entgeltregelung in ihrem gesamten Netz auf denselben Grundsätzen beruht.

(3) Die Infrastrukturbetreiber tragen dafür Sorge, dass die Anwendung der Entgeltregelung zu gleichwertigen und nicht-diskriminierenden Entgelten für unterschiedliche Eisenbahnunternehmen führen, die Dienste gleichwertiger Art in ähnlichen Teilen des Markts erbringen, und dass die tatsächlich erhobenen Entgelte den in den Schienennetz-Nutzungsbedingungen vorgesehenen Regeln entsprechen.

(4) Infrastrukturbetreiber wahren das Geschäftsgeheimnis hinsichtlich der ihnen von Antragstellern gemachten Angaben.

Artikel 30

Fahrwegkosten und Rechnungsführung

(1) Den Infrastrukturbetreibern sind unter gebührender Berücksichtigung der Sicherheit und der Aufrechterhaltung und Verbesserung der Qualität der Fahrwegbereitstellung Anreize zur Senkung der mit der Fahrwegbereitstellung verbundenen Kosten und der Zugangsentgelte zu geben.

(2) Unbeschadet ihrer Zuständigkeit für die Planung und Finanzierung von Eisenbahninfrastrukturen und des Haushaltsgrundsatzes der Jährlichkeit sorgen die Mitgliedstaaten — soweit

angezeigt — dafür, dass zwischen der zuständigen Behörde und dem Infrastrukturbetreiber für einen Zeitraum von mindestens fünf Jahren eine vertragliche Vereinbarung geschlossen wird, die die in Anhang V aufgeführten Grundsätze und Eckdaten einhält.

Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass vertragliche Vereinbarungen, die am 15. Dezember 2012 gültig sind, falls erforderlich, bei Erneuerung oder spätestens bis zum 16. Juni 2015 geändert werden, um sie an diese Richtlinie anzupassen.

(3) Die Mitgliedstaaten schaffen die in Absatz 1 genannten Anreize durch die in Absatz 2 genannte vertragliche Vereinbarung oder durch aufsichtsrechtliche Maßnahmen oder durch eine Kombination von Anreizen zur Kostensenkung in der vertraglichen Vereinbarung und der durch aufsichtsrechtliche Maßnahmen festgelegten Höhe der Entgelte.

(4) Beschließt ein Mitgliedstaat, die in Absatz 1 genannten Anreize durch aufsichtsrechtliche Maßnahmen zu schaffen, so stützt er sich dabei auf eine Analyse der erreichbaren Kostensenkungen. Die Befugnis der Regulierungsstelle zur Entgeltüberprüfung gemäß Artikel 56 bleibt hiervon unberührt.

(5) Die Bedingungen der vertraglichen Vereinbarung gemäß Absatz 2 und die Modalitäten der Zahlungen, mit denen dem Infrastrukturbetreiber Mittel zur Verfügung gestellt werden, werden für die gesamte Vertragslaufzeit im Voraus vereinbart.

(6) Die Mitgliedstaaten sorgen dafür, dass Antragsteller und auf Verlangen potenzielle Antragsteller von der zuständigen Behörde und vom Infrastrukturbetreiber vor der Unterzeichnung der vertraglichen Vereinbarung über deren Inhalt unterrichtet werden und die Möglichkeit erhalten, sich dazu zu äußern. Die vertragliche Vereinbarung wird innerhalb eines Monats nach ihrem Abschluss veröffentlicht.

Der Infrastrukturbetreiber sorgt für Kohärenz zwischen der vertraglichen Vereinbarung und dem Geschäftsplan.

(7) Die Infrastrukturbetreiber erstellen und führen ein Verzeichnis ihrer eigenen Aktiva und der Aktiva, deren Verwaltung ihnen obliegt; das Verzeichnis dient der Beurteilung des Finanzbedarfs für Instandhaltung oder Ersetzung im Zusammenhang mit den Aktiva. Zusätzlich werden Einzelheiten zu Aufwendungen für die Erneuerung und Umrüstung der Fahrwege angegeben.

(8) Die Infrastrukturbetreiber legen ein Verfahren für die Zurechnung der Kosten zu den verschiedenen Kategorien von Leistungen, die für Eisenbahnunternehmen erbracht werden, fest. Die Mitgliedstaaten können die vorherige Genehmigung verlangen. Dieses Verfahren wird von Zeit zu Zeit entsprechend den bewährten internationalen Verfahren angepasst.

Artikel 31

Entgeltgrundsätze

(1) Entgelte für die Nutzung der Fahrwege der Eisenbahn und von Serviceeinrichtungen sind an den Infrastrukturbetreiber und den Betreiber der Serviceeinrichtung zu entrichten, denen sie zur Finanzierung ihrer Unternehmenstätigkeit dienen.

(2) Die Mitgliedstaaten verpflichten den Infrastrukturbetreiber und den Betreiber der Serviceeinrichtung, der Regulierungsstelle alle erforderlichen Informationen zu den erhobenen Entgelten vorzulegen, damit diese ihre in Artikel 56 genannten Funktionen wahrnehmen kann. Diesbezüglich müssen der Infrastrukturbetreiber und der Betreiber der Serviceeinrichtung den Eisenbahnunternehmen nachweisen können, dass die dem Eisenbahnunternehmen gemäß den Artikeln 30 bis 37 tatsächlich berechneten Wege- und Dienstleistungsentgelte den in den Schienennetz-Nutzungsbedingungen vorgesehenen Verfahren, Regeln und gegebenenfalls Tabellen entsprechen.

(3) Unbeschadet der Absätze 4 und 5 dieses Artikels und unbeschadet des Artikels 32 ist das Entgelt für das Mindestzugangspaket und für den Zugang zu Infrastrukturen, durch die Serviceeinrichtungen angebunden werden, in Höhe der Kosten festzulegen, die unmittelbar aufgrund des Zugbetriebs anfallen.

Die Kommission erlässt vor dem 16. Juni 2015, Maßnahmen zur Festlegung der Modalitäten für die Berechnung der Kosten, die unmittelbar aufgrund des Zugbetriebs anfallen. Diese Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem Prüfverfahren nach Artikel 62 Absatz 3 erlassen.

Der Infrastrukturbetreiber kann beschließen, diese Modalitäten schrittweise zu übernehmen; hierfür steht ihm ein Zeitraum von höchstens vier Jahren nach dem Inkrafttreten dieser Durchführungsrechtsakte zur Verfügung.

(4) Die Wegeentgelte nach Absatz 3 können einen Entgeltbestandteil umfassen, der die Knappheit der Fahrwegkapazität auf dem bestimmbareren Fahrwegabschnitt in Zeiten der Überlastung widerspiegelt.

(5) Die Wegeentgelte nach Absatz 3 können geändert werden, um den Kosten umweltbezogener Auswirkungen aufgrund des Zugbetriebs Rechnung zu tragen. Solche Änderungen müssen nach Maßgabe der verursachten Auswirkungen differenziert werden.

Gestützt auf die Erfahrungen der Infrastrukturbetreiber, der Eisenbahnunternehmen, der Regulierungsstellen und der zuständigen Behörden und in Anerkennung bestehender Regelungen über lärmabhängige Wegeentgelte erlässt die Kommission Durchführungsmaßnahmen mit Modalitäten für die Anwendung der Anlastung der Kosten von Lärmauswirkungen einschließlich der Anwendungsdauer und mit Bestimmungen, die es gestatten, dass bei der Differenzierung der Wegeentgelte gegebenenfalls die Schutzwürdigkeit des betreffenden Gebiets berücksichtigt wird, insbesondere hinsichtlich des Umfangs der betroffenen Bevölkerung und der Zugzusammensetzung und ihrer Auswirkung auf die Lärmemissionen. Diese Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem Prüfverfahren nach Artikel 62 Absatz 3 erlassen. Sie dürfen weder zu einer unzulässigen Wettbewerbsverzerrung zwischen den Eisenbahnunternehmen führen noch die allgemeine Wettbewerbsfähigkeit des Eisenbahnsektors beeinträchtigen.

Jede derartige Änderung von Wegeentgelten, die dazu dient, den Kosten von Lärmauswirkungen Rechnung zu tragen, unterstützt die Nachrüstung von Wagen mit der wirtschaftlich sinnvollsten verfügbaren geräuscharmen Bremstechnik.

Eine Anlastung umweltbezogener Kosten, die eine Erhöhung der Gesamterlöse des Infrastrukturbetreibers mit sich bringt, ist jedoch nur dann zulässig, wenn auch im Straßengüterverkehr in Einklang mit dem Unionsrecht eine solche Anlastung erfolgt.

Führt die Anlastung umweltbezogener Kosten zu zusätzlichen Erlösen, so entscheiden die Mitgliedstaaten über deren Verwendung.

Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass die Informationen aufbewahrt werden, die erforderlich sind, um den Ursprung umweltbezogener Abgaben und ihre Anwendung verfolgen zu können. Die Mitgliedstaaten stellen der Kommission diese Informationen auf Anfrage zur Verfügung.

(6) Um unerwünschte übermäßige Schwankungen zu vermeiden, können die in den Absätzen 3, 4 und 5 genannten Entgelte über eine angemessene Spanne von Zugverkehrsdiensten und Zeiträumen gemittelt werden. Die relative Höhe der Wegeentgelte muss jedoch zu den von den Verkehrsdiensten verursachten Kosten in Beziehung stehen.

(7) Die Entgelte für den Schienenzugang innerhalb von Serviceeinrichtungen gemäß Anhang II Nummer 2 und für die Erbringung von Leistungen in diesen Einrichtungen dürfen die Kosten für deren Erbringung, zuzüglich eines angemessenen Gewinns, nicht übersteigen.

(8) Werden die in Anhang II Nummern 3 und 4 aufgeführten Zusatzleistungen und Nebenleistungen nur von einem einzigen Dienstleister angeboten, so darf das für eine derartige Leistung erhobene Entgelt die Kosten für deren Erbringung, zuzüglich eines angemessenen Gewinns, nicht übersteigen.

(9) Für die zum Zwecke der Fahrweginstandhaltung genutzte Fahrwegkapazität können Entgelte erhoben werden. Diese Entgelte dürfen den Nettoertragsverlust, der dem Infrastrukturbetreiber aufgrund der Instandhaltung entsteht, nicht übersteigen.

(10) Der Betreiber der Einrichtung zur Erbringung der in Anhang II Nummern 2, 3 und 4 genannten Leistungen teilt dem Infrastrukturbetreiber die entgeltbezogenen Informationen mit, die gemäß Artikel 27 in den Schienennetz-Nutzungsbedingungen enthalten sein müssen, oder er gibt eine Website an, auf der diese Informationen unentgeltlich in elektronischer Form veröffentlicht werden.

Artikel 32

Ausnahmen von den Entgeltgrundsätzen

(1) Um eine volle Deckung der dem Infrastrukturbetreiber entstehenden Kosten zu erhalten, kann ein Mitgliedstaat, sofern der Markt dies tragen kann, Aufschläge auf der Grundlage effizienter, transparenter und nichtdiskriminierender Grundsätze erheben, wobei die bestmögliche Wettbewerbsfähigkeit der Segmente des Eisenbahnmarktes zu gewährleisten ist. Die Entgeltregelung muss dem von den Eisenbahnunternehmen erzielten Produktivitätszuwachs Rechnung tragen.

Die Höhe der Entgelte darf jedoch nicht die Nutzung der Fahrwege durch Marktsegmente ausschließen, die mindestens die Kosten, die unmittelbar aufgrund des Zugbetriebs anfallen, sowie eine Rendite, die der Markt tragen kann, erbringen können.

Bevor die Mitgliedstaaten solche Aufschläge genehmigen, stellen sie sicher, dass die Infrastrukturbetreiber prüfen, inwieweit die Aufschläge für bestimmte Marktsegmente relevant sind; dabei ziehen sie mindestens die in Anhang VI Nummer 1 genannten Verkehrsdienst-Paare in Betracht und wählen die zutreffenden aus. Die Liste der von den Infrastrukturbetreibern festgelegten Marktsegmente umfasst mindestens die drei folgenden Segmente: Güterverkehrsdienste, Personenverkehrsdienste im Rahmen eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags und andere Personenverkehrsdienste.

Die Infrastrukturbetreiber können Marktsegmente je nach Art der Güter- oder Personenbeförderung weiter untergliedern.

Marktsegmente, in denen Eisenbahnunternehmen gegenwärtig nicht tätig sind, in denen sie aber möglicherweise während der Laufzeit der Entgeltregelung Leistungen erbringen, werden ebenfalls festgelegt. Die Infrastrukturbetreiber nehmen in die Entgeltregelung für diese Marktsegmente keine Aufschläge auf.

Die Liste der Marktsegmente wird in den Schienennetz-Nutzungsbedingungen veröffentlicht und mindestens alle fünf Jahre überprüft. Die Regulierungsstelle nach Artikel 55 überwacht diese Liste gemäß Artikel 56.

(2) Für den Güterverkehr aus und nach Drittländern auf einem Netz, dessen Spurweite sich vom Haupteisenbahnnetz der Union unterscheidet, können die Infrastrukturbetreiber höhere Entgelte festsetzen, um eine volle Deckung der entstehenden Kosten zu erhalten.

(3) Im Falle von künftigen spezifischen Investitionsvorhaben, oder von spezifischen Investitionsvorhaben, die nach 1988 abgeschlossen wurden, darf der Infrastrukturbetreiber auf der Grundlage der langfristigen Kosten dieser Vorhaben höhere Entgelte festlegen oder beibehalten, wenn die Vorhaben eine Steigerung der Effizienz oder der Kostenwirksamkeit oder beides bewirken und sonst nicht durchgeführt werden könnten oder durchgeführt worden wären. Eine solche Entgeltregelung kann auch Vereinbarungen zur Aufteilung des mit neuen Investitionen verbundenen Risikos einschließen.

(4) Die Wegeentgelte für die Nutzung der in der Entscheidung 2009/561/EG der Kommission⁽¹⁾ angegebenen Eisenbahnkorridore werden differenziert, um Anreize dafür zu geben, dass Züge mit einer Version des ETCS ausgerüstet werden, die mit der durch die Entscheidung 2008/386/EG der Kommission⁽²⁾ gebilligten Version und Folgeversionen kompatibel ist. Eine solche Differenzierung darf die Erlöse des Infrastrukturbetreibers insgesamt nicht verändern.

Ungeachtet dieser Verpflichtung können die Mitgliedstaaten beschließen, dass diese Differenzierung der Wegeentgelte nicht für

⁽¹⁾ Entscheidung 2009/561/EG der Kommission vom 22. Juli 2009 zur Änderung der Entscheidung 2006/679/EG hinsichtlich der Umsetzung der technischen Spezifikation für die Interoperabilität (TSI) des Teilsystems Zugsteuerung/Zugsicherung und Signalgebung des konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystems (ABl. L 194 vom 25.7.2009, S. 60).

⁽²⁾ Entscheidung 2008/386/EG der Kommission vom 23. April 2008 zur Änderung von Anhang A der Entscheidung 2006/679/EG über die technische Spezifikation für die Interoperabilität des Teilsystems Zugsteuerung, Zugsicherung und Signalgebung des konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystems und von Anhang A der Entscheidung 2006/860/EG über die technische Spezifikation für die Interoperabilität des Teilsystems Zugsteuerung, Zugsicherung und Signalgebung des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems (ABl. L 136 vom 24.5.2008, S. 11).

in der Entscheidung 2009/561/EG angegebene Schienenstrecken gilt, auf denen nur Züge verkehren dürfen, die mit ETCS ausgerüstet sind.

Die Mitgliedstaaten können beschließen, diese Differenzierung auf Schienenstrecken auszudehnen, die nicht in der Entscheidung 2009/561/EG angegeben sind.

Die Kommission erlässt vor dem 16. Juni 2015 und nach einer Folgenabschätzung Maßnahmen mit den Modalitäten, die bei der Anwendung der Differenzierung der Wegeentgelte zu befolgen sind, in einem Zeitrahmen, der mit dem im Rahmen der Entscheidung 2009/561/EG aufgestellten europäischen ERTMS-Bereitstellungsplan im Einklang steht, und stellt dabei sicher, dass dies die Erlöse des Infrastrukturbetreibers insgesamt nicht verändert. Mit diesen Durchführungsmaßnahmen werden die Modalitäten der Differenzierung für Züge angepasst, die unter Nutzung eines begrenzten Abschnitts der in der Entscheidung 2009/561/EG angegebenen Eisenbahnkorridore lokale und regionale Dienste erbringen. Diese Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem Prüfverfahren nach Artikel 62 Absatz 3 erlassen. Sie dürfen weder zu einer unzulässigen Wettbewerbsverzerrung zwischen den Eisenbahnunternehmen führen noch die allgemeine Wettbewerbsfähigkeit des Eisenbahnsektors beeinträchtigen.

(5) Zur Vermeidung von Diskriminierung stellen die Mitgliedstaaten sicher, dass die durchschnittlichen Entgelte und die grenzkostenbasierten Entgelte eines bestimmten Infrastrukturbetreibers für gleichartige Nutzungen seiner Fahrwege vergleichbar sind und dass für vergleichbare Verkehrsdienste in ein und demselben Marktsegment dieselben Entgelte erhoben werden. Der Infrastrukturbetreiber hat in den Schienennetz-Nutzungsbedingungen darzulegen, dass die Entgeltregelung diesen Anforderungen entspricht, soweit dies ohne Offenlegung vertraulicher Geschäftsdaten möglich ist.

(6) Beabsichtigt ein Infrastrukturbetreiber, die wesentlichen Bestandteile der in Absatz 1 des vorliegenden Artikels genannten Entgeltregelung zu ändern, veröffentlicht er diese mindestens drei Monate vor Ablauf der in Artikel 27 Absatz 4 genannten Frist für die Veröffentlichung der Schienennetz-Nutzungsbedingungen.

Artikel 33

Entgeltnachlässe

(1) Unbeschadet der Artikel 101, 102, 106 und 107 AEUV und ungeachtet des Grundsatzes der direkten Kosten nach Artikel 31 Absatz 3 müssen alle Nachlässe auf Entgelte, die der Infrastrukturbetreiber von einem Eisenbahnunternehmen für einen Dienst erhebt, den in diesem Artikel genannten Kriterien entsprechen.

(2) Mit Ausnahme des Absatzes 3 werden Nachlässe auf die Höhe der tatsächlich vom Infrastrukturbetreiber eingesparten Verwaltungskosten begrenzt. Bei der Festlegung der Höhe der Nachlässe sind Kosteneinsparungen, die bereits im Rahmen des erhobenen Entgelts berücksichtigt wurden, außer Betracht zu lassen.

(3) Die Infrastrukturbetreiber können für im Einzelnen angegebene Verkehrsströme Entgeltregelungen einführen, die für alle Fahrwegnutzer zur Verfügung stehen und in deren Rahmen zeitlich begrenzte Nachlässe zur Förderung der Entwicklung neuer Eisenbahnverkehrsdienste oder Nachlässe zur Förderung der Benutzung von Strecken mit sehr niedrigem Auslastungsgrad gewährt werden.

(4) Nachlässe dürfen sich nur auf Entgelte beziehen, die für einen bestimmten Fahrwegabschnitt erhoben werden.

(5) Auf ähnliche Verkehrsdienste sind ähnliche Nachlassregelungen anzuwenden. Nachlassregelungen werden nichtdiskriminierend auf alle Eisenbahnunternehmen angewandt.

Artikel 34

Ausgleichsregelungen für nicht angelastete Umweltkosten, Kosten für Unfälle und Infrastrukturkosten

(1) Die Mitgliedstaaten können eine zeitlich begrenzte Ausgleichsregelung treffen, die für die Nutzung der Eisenbahnfahrwege einen Ausgleich für die bei konkurrierenden Verkehrsträgern nachweisbar nicht angelasteten Umweltkosten, Kosten für Unfälle und Infrastrukturkosten vorsieht, insoweit diese Kosten die gleichartigen Kosten der Eisenbahn überschreiten.

(2) Verfügt ein Eisenbahnunternehmen, dem ein Ausgleich gewährt wird, über ausschließliche Rechte, so muss der Ausgleich mit vergleichbaren Vergünstigungen für die Kunden verbunden sein.

(3) Das verwendete Verfahren und die vorgenommenen Berechnungen müssen öffentlich zugänglich sein. Insbesondere muss es möglich sein, die nicht angelasteten Kosten, die bei der konkurrierenden Verkehrsinfrastruktur anfallen und im Eisenbahnverkehr vermieden werden, nachzuweisen, und es ist zu gewährleisten, dass Unternehmen bei der Anwendung der Regelung nicht diskriminiert werden.

(4) Die Mitgliedstaaten tragen dafür Sorge, dass eine solche Regelung mit den Artikeln 93, 107 und 108 AEUV vereinbar ist.

Artikel 35

Leistungsabhängige Entgeltregelung

(1) Die Entgeltregelungen für die Fahrwegnutzung müssen durch leistungsabhängige Bestandteile den Eisenbahnunternehmen und den Infrastrukturbetreibern Anreize zur Minimierung von Störungen und zur Erhöhung der Leistung des Schienennetzes bieten. Diese Regelungen können Strafen für Störungen des Netzbetriebs, eine Entschädigung für von Störungen betroffene Unternehmen und eine Bonusregelung für Leistungen, die das geplante Leistungsniveau übersteigen, umfassen.

(2) Die Grundsätze der leistungsabhängigen Entgeltregelung gemäß Anhang VI Nummer 2 gelten für das gesamte Netz.

(3) Die Kommission wird ermächtigt, in Einklang mit Artikel 60 delegierte Rechtsakte in Bezug auf Änderungen des Anhangs VI Nummer 2 Buchstabe c zu erlassen. Dementsprechend kann Anhang VI Nummer 2 Buchstabe c auf der Grundlage der

Entwicklung des Schienenverkehrsmarktes und der Erfahrungen der Regulierungsstellen nach Artikel 55, der Infrastrukturbetreiber und der Eisenbahnunternehmen geändert werden. Diese Änderungen dienen der Anpassung der Kategorien von Verspätungen an die bewährte branchenübliche Praxis.

Artikel 36

Entgelte für vorgehaltene Fahrwegkapazität

Die Infrastrukturbetreiber können ein angemessenes Entgelt für Fahrwegkapazität erheben, die zugewiesen, aber nicht in Anspruch genommen wurde. Dieses Nichtnutzungsentgelt schafft Anreize für die effiziente Nutzung der Fahrwegkapazität. Die Erhebung eines derartigen Entgelts von Antragstellern, denen eine Zugtrasse zugewiesen wurde, ist zwingend, falls sie es regelmäßig versäumen, zugewiesene Trassen oder Teile davon zu nutzen. Um dieses Entgelt zu verhängen, veröffentlichen die Infrastrukturbetreiber in ihren Schienennetz-Nutzungsbedingungen die Kriterien für die Feststellung einer solchen Nichtnutzung. Die Regulierungsstelle nach Artikel 55 überwacht diese Kriterien gemäß Artikel 56. Das Entgelt wird entweder vom Antragsteller oder von dem nach Artikel 41 Absatz 1 benannten Eisenbahnunternehmen gezahlt. Die Infrastrukturbetreiber müssen zu jeder Zeit in der Lage sein, jedem Beteiligten Auskunft über den Umfang der Fahrwegkapazität zu geben, die den diese Kapazität nutzenden Eisenbahnunternehmen bereits zugewiesen wurde.

Artikel 37

Zusammenarbeit bei netzübergreifenden Entgeltregelungen

(1) Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass die Infrastrukturbetreiber zusammenarbeiten, um die Anwendung effizienter Entgeltregelungen zu ermöglichen, und dass sie sich zur Koordinierung der Entgelterhebung oder zur Erhebung der Entgelte für den netzübergreifenden Zugbetrieb im Eisenbahnsystem in der Union zusammenschließen. Die Infrastrukturbetreiber müssen insbesondere bestrebt sein, die bestmögliche Wettbewerbsfähigkeit grenzüberschreitender Schienenverkehrsdienste zu gewährleisten und die effiziente Nutzung der Schienennetze sicherzustellen. Zu diesem Zweck schaffen sie die dafür erforderlichen Verfahren gemäß den Bestimmungen dieser Richtlinie.

(2) Für die Zwecke des Absatzes 1 dieses Artikels stellen die Mitgliedstaaten sicher, dass die Infrastrukturbetreiber zusammenarbeiten und es somit ermöglichen, dass bei netzübergreifendem Verkehr im Eisenbahnsystem in der Union Aufschläge gemäß Artikel 32 und leistungsabhängige Entgeltregelungen gemäß Artikel 35 effizient angewandt werden.

ABSCHNITT 3

Zuweisung von Fahrwegkapazität

Artikel 38

Rechte an Fahrwegkapazität

(1) Die Fahrwegkapazität wird von einem Infrastrukturbetreiber zugewiesen. Nach der Zuweisung an einen Antragsteller kann sie von diesem nicht auf ein anderes Unternehmen oder einen anderen Verkehrsdienst übertragen werden.

Jeder Handel mit Fahrwegkapazitäten ist verboten und führt zum Ausschluss von der weiteren Zuweisung von Fahrwegkapazitäten.

Die Nutzung von Fahrwegkapazität durch ein Eisenbahnunternehmen, das die Geschäfte eines Antragstellers wahrnimmt, der kein Eisenbahnunternehmen ist, gilt nicht als Übertragung.

(2) Das Recht, spezifische Fahrwegkapazität in Form einer Zugtrasse in Anspruch zu nehmen, kann Antragstellern längstens für die Dauer einer Netzfahrplanperiode zuerkannt werden.

Ein Infrastrukturbetreiber und ein Antragsteller können gemäß Artikel 42 einen Rahmenvertrag über die Nutzung von Fahrwegkapazität in dem betreffenden Netz schließen, der eine Laufzeit von mehr als einer Netzfahrplanperiode hat.

(3) Die jeweiligen Rechte und Pflichten von Infrastrukturbetreibern und Antragstellern in Bezug auf die Zuweisung von Fahrwegkapazität werden vertraglich oder im Recht der Mitgliedstaaten festgelegt.

(4) Beabsichtigt ein Antragsteller, Fahrwegkapazität mit dem Ziel zu beantragen, einen grenzüberschreitenden Personenverkehrsdienst zu betreiben, so setzt er die betreffenden Infrastrukturbetreiber und die betreffenden Regulierungsstellen davon in Kenntnis. Damit diese bewerten können, ob der grenzüberschreitende Verkehrsdienst der Beförderung von Fahrgästen auf einer Strecke zwischen Bahnhöfen in verschiedenen Mitgliedstaaten dient und welche möglichen wirtschaftlichen Auswirkungen auf bestehende öffentliche Dienstleistungsaufträge sich ergeben, sorgen die Regulierungsstellen dafür, dass die zuständigen Behörden, die im Rahmen eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags Schienenpersonenverkehrsdienste auf dieser Strecke vergeben haben, und andere betroffene zuständige Behörden, die zur Einschränkung des Zugangsrechts gemäß Artikel 11 befugt sind, sowie die Eisenbahnunternehmen, die auf der Strecke dieses grenzüberschreitenden Personenverkehrsdienstes einen öffentlichen Dienstleistungsauftrag erfüllen, darüber unterrichtet werden.

Artikel 39

Zuweisung von Fahrwegkapazität

(1) Die Mitgliedstaaten können eine Rahmenregelung für die Zuweisung von Fahrwegkapazität schaffen, sofern dabei die Unabhängigkeit der Geschäftsführung gemäß Artikel 4 gewahrt wird. Es werden spezifische Regeln für die Zuweisung von Fahrwegkapazität aufgestellt. Der Infrastrukturbetreiber führt die Verfahren zur Zuweisung von Fahrwegkapazität durch. Insbesondere gewährleistet der Infrastrukturbetreiber, dass die Fahrwegkapazität gerecht und nichtdiskriminierend unter Einhaltung des Unionsrechts zugewiesen wird.

(2) Die Infrastrukturbetreiber wahren das Geschäftsgeheimnis hinsichtlich der ihnen gemachten Angaben.

Artikel 40

Zusammenarbeit bei der Zuweisung von netzübergreifender Fahrwegkapazität

(1) Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass die Infrastrukturbetreiber im Interesse einer effizienten Schaffung und Zuwei-

sung von netzübergreifender Fahrwegkapazität im Eisenbahnsystem in der Union zusammenarbeiten, auch bei Rahmenverträgen gemäß Artikel 42. Die Infrastrukturbetreiber schaffen die dafür erforderlichen Verfahren gemäß den Bestimmungen dieser Richtlinie und richten die entsprechenden netzübergreifenden Zugtrassen ein.

Unbeschadet der besonderen Bestimmungen des Unionsrechts über Schienengüterverkehrsnetze sorgen die Mitgliedstaaten dafür, dass Vertreter der Infrastrukturbetreiber, deren Zuweisungsentscheidungen sich auf andere Infrastrukturbetreiber auswirken, zusammenarbeiten, um die Fahrwegkapazität auf internationaler Ebene zuzuweisen oder deren Zuweisung zu koordinieren. Die im Rahmen dieser Zusammenarbeit aufgestellten Grundsätze und Kriterien für die Kapazitätszuweisung veröffentlichen die Infrastrukturbetreiber gemäß Anhang IV Nummer 3 in ihren Schienennetz-Nutzungsbedingungen. Gegebenenfalls können an diesem Verfahren Vertreter von Infrastrukturbetreibern aus Drittstaaten beteiligt werden.

(2) Die Kommission wird über die wichtigsten Sitzungen, in denen gemeinsame Grundsätze und Verfahren für die Zuweisung von Fahrwegen entwickelt werden, unterrichtet und zu diesen Sitzungen als Beobachter eingeladen. Die Regulierungsstellen erhalten ausreichende Informationen über die Entwicklung gemeinsamer Grundsätze und Verfahren für die Zuweisung von Fahrwegen und über die IT-Systeme für die Fahrwegzuweisung, um ihre Regulierungsaufsicht gemäß Artikel 56 ausüben zu können.

(3) Im Rahmen von Sitzungen oder sonstigen Tätigkeiten zur Zuweisung von Fahrwegkapazität für netzübergreifende Eisenbahnverkehrsdienste dürfen Entscheidungen nur von Vertretern der Infrastrukturbetreiber getroffen werden.

(4) Die an der Zusammenarbeit nach Absatz 1 Beteiligten tragen dafür Sorge, dass ihre Teilnahme, die Funktionsweise der Zusammenarbeit und alle für die Bewertung und Zuweisung von Fahrwegkapazität relevanten Kriterien öffentlich zugänglich gemacht werden.

(5) Im Rahmen der Zusammenarbeit nach Absatz 1 bewerten die Infrastrukturbetreiber den Bedarf an grenzüberschreitenden Zugtrassen und schlagen gegebenenfalls deren Einrichtung vor und organisieren diese, um den Betrieb von Güterzügen zu erleichtern, für die ein Ad-hoc-Antrag nach Artikel 48 gestellt wurde.

Diese im Voraus vereinbarten grenzüberschreitenden Zugtrassen sind Antragstellern über einen der beteiligten Infrastrukturbetreiber zugänglich zu machen.

Artikel 41

Antragsteller

(1) Anträge auf Zuweisung von Fahrwegkapazität dürfen von den Antragstellern gestellt werden. Zwecks Nutzung der Fahrwegkapazität benennen die Antragsteller ein Eisenbahnunternehmen, das mit dem Infrastrukturbetreiber eine Vereinbarung gemäß Artikel 28 schließt. Das Recht der Antragsteller, mit Infrastrukturbetreibern Vereinbarungen nach Artikel 44 Absatz 1 zu schließen, bleibt hiervon unberührt.

(2) Der Infrastrukturbetreiber kann mit Rücksicht auf legitime Erwartungen hinsichtlich seiner künftigen Erlöse und hinsichtlich der Fahrwegnutzung Anforderungen an Antragsteller festlegen. Die Anforderungen müssen angemessen, transparent und nichtdiskriminierend sein. Sie werden in den Schienennetz-Nutzungsbedingungen gemäß Anhang IV Nummer 3 Buchstabe b angegeben. Sie dürfen nur die Stellung einer Finanzgarantie in angemessener Höhe im Verhältnis zum geplanten Umfang der Tätigkeit des Antragstellers sowie die Fähigkeit zur Abgabe konformer Anträge auf Zuweisung von Fahrwegkapazität vorsehen.

(3) Die Kommission erlässt vor 16. Juni 2015, Durchführungsmaßnahmen mit den Einzelheiten der für die Anwendung von Absatz 2 geltenden Kriterien. Diese Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem Prüfverfahren nach Artikel 62 Absatz 3 erlassen.

Artikel 42

Rahmenverträge

(1) Unbeschadet der Artikel 101, 102 und 106 AEUV kann zwischen einem Infrastrukturbetreiber und einem Antragsteller ein Rahmenvertrag geschlossen werden. In dem Rahmenvertrag müssen die Merkmale der vom Antragsteller beantragten und ihm angebotenen Fahrwegkapazität für einen längeren Zeitraum als eine Netzfahrplanperiode festgelegt werden.

Der Rahmenvertrag darf keine Zugtrassen im Einzelnen regeln, muss aber so gestaltet sein, dass er den legitimen kommerziellen Erfordernissen des Antragstellers entspricht. Ein Mitgliedstaat kann eine vorherige Genehmigung eines solchen Rahmenvertrags durch die Regulierungsstelle nach Artikel 55 dieser Richtlinie verlangen.

(2) Rahmenverträge dürfen die Nutzung des betreffenden Schienennetzes durch andere Antragsteller oder Verkehrsdienste nicht ausschließen.

(3) Rahmenverträge müssen im Interesse einer besseren Nutzung des Schienennetzes geändert oder eingeschränkt werden können.

(4) In Rahmenverträgen können Vertragsstrafen für den Fall vorgesehen werden, dass eine Änderung oder Kündigung des Vertrags erforderlich wird.

(5) Rahmenverträge haben grundsätzlich eine Laufzeit von fünf Jahren und können um die gleichen Zeiträume wie die ursprüngliche Laufzeit verlängert werden. Der Infrastrukturbetreiber kann einer kürzeren oder längeren Laufzeit in besonderen Fällen zustimmen. Jede Laufzeit von über fünf Jahren ist durch das Bestehen geschäftlicher Verträge, besonderer Investitionen oder Risiken zu rechtfertigen.

(6) Für Dienste auf besonderen Fahrwegen im Sinne des Artikels 49, die vom Antragsteller gebührend begründete, erhebliche und langfristige Investitionen erfordern, können Rahmenverträge eine Laufzeit von 15 Jahren haben. Eine längere Laufzeit als 15 Jahre ist nur in Ausnahmefällen zulässig, und zwar insbesondere bei umfangreichen und langfristigen Investitionen, vor allem wenn die Investitionen mit vertraglichen Verpflichtungen, einschließlich eines mehrjährigen Abschreibungsplans, einhergehen.

In einem solchen Fall kann der Rahmenvertrag genaue Angaben zu den Fahrwegkapazitäten, die dem Antragsteller für die Lauf-

zeit des Rahmenvertrags zur Verfügung zu stellen sind, festlegen. Diese Angaben können unter anderem die Nutzungshäufigkeit, den Umfang und die Qualität der Zugtrassen einschließen. Der Infrastrukturbetreiber kann die reservierte Fahrwegkapazität verringern, wenn die Nutzung dieser Fahrwegkapazität in einem Zeitraum von mindestens einem Monat unterhalb des Schwellenwerts nach Artikel 52 liegt.

Seit dem 1. Januar 2010 kann auf der Grundlage der Fahrwegkapazitäten, die von Antragstellern genutzt werden, die bereits vor dem 1. Januar 2010 Dienste erbrachten, ein erster, einmal verlängerbarer Rahmenvertrag mit einer Laufzeit von fünf Jahren geschlossen werden, um geleisteten besonderen Investitionen oder dem Bestehen von geschäftlichen Verträgen Rechnung zu tragen. Die in Artikel 55 genannte Regulierungsstelle ist für die Genehmigung des Inkrafttretens eines solchen Rahmenvertrags verantwortlich.

(7) Unter Wahrung des Geschäftsgeheimnisses ist die allgemeine Art jedes Rahmenvertrags allen Beteiligten offenzulegen.

(8) Gestützt auf die Erfahrungen der Regulierungsstellen, der zuständigen Behörden und der Eisenbahnunternehmen und auf die Arbeiten des in Artikel 57 Absatz 1 genannten Netzwerks kann die Kommission Maßnahmen mit den Einzelheiten des Verfahrens und den Kriterien für die Anwendung dieses Artikels erlassen. Diese Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem Prüfverfahren nach Artikel 62 Absatz 3 erlassen.

Artikel 43

Zeitplan des Zuweisungsverfahrens

(1) Der Infrastrukturbetreiber hat den in Anhang VII vorgesehenen Zeitplan für die Zuweisung von Fahrwegkapazität einzuhalten.

(2) Die Kommission wird ermächtigt, in Einklang mit Artikel 60 delegierte Rechtsakte in Bezug auf bestimmte Änderungen des Anhangs VII zu erlassen. Dementsprechend kann Anhang VII nach Konsultation aller Infrastrukturbetreiber geändert werden, um betrieblichen Erwägungen des Zuweisungsverfahrens Rechnung zu tragen. Diese Änderungen richten sich danach, was angesichts der Erfahrungen erforderlich ist, um ein effizientes Zuweisungsverfahren zu gewährleisten und den betrieblichen Anliegen der Infrastrukturbetreiber Rechnung zu tragen.

(3) Die Infrastrukturbetreiber vereinbaren mit den anderen betroffenen Infrastrukturbetreibern, welche grenzüberschreitenden Zugtrassen in den Netzfahrplan aufgenommen werden müssen, bevor Konsultationen über den Netzfahrplanentwurf aufgenommen werden. Änderungen dürfen nur vorgenommen werden, wenn dies unbedingt erforderlich ist.

Artikel 44

Antragstellung

(1) Die Antragsteller können bei dem Infrastrukturbetreiber auf öffentlich-rechtlicher oder privatrechtlicher Grundlage einen Antrag auf eine Vereinbarung zur Einräumung von Rechten zur entgeltlichen Fahrwegnutzung gemäß Kapitel IV Abschnitt 2 stellen.

(2) Anträge im Zusammenhang mit dem regulären Netzfahrplan sind innerhalb der in Anhang VII genannten Fristen zu stellen.

(3) Ein Antragsteller, der Vertragspartei eines Rahmenvertrags ist, stellt Anträge gemäß diesem Vertrag.

(4) Im Falle netzübergreifender Zugtrassen stellen die Infrastrukturbetreiber sicher, dass sich Antragsteller an eine einzige Anlaufstelle wenden können, bei der es sich entweder um eine von den Infrastrukturbetreibern eingerichtete gemeinsame Stelle oder um einen einzelnen an der Zugtrasse beteiligten Infrastrukturbetreiber handelt. Dieser Infrastrukturbetreiber ist berechtigt, bei den anderen beteiligten Infrastrukturbetreibern im Auftrag des Antragstellers um Fahrwegkapazität nachzusuchen. Diese Anforderung lässt die Verordnung (EU) Nr. 913/2010 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 22. September 2010 zur Schaffung eines europäischen Schienennetzes für einen wettbewerbsfähigen Güterverkehr ⁽¹⁾ unberührt.

Artikel 45

Netzfahrplanerstellung

(1) Der Infrastrukturbetreiber bemüht sich, so weit wie möglich allen Anträgen auf Zuweisung von Fahrwegkapazität, einschließlich Anträgen auf netzübergreifenden Zugtrassen, stattzugeben und allen Sachzwängen, denen die Antragsteller unterliegen, einschließlich der wirtschaftlichen Auswirkungen auf ihr Geschäft, so weit wie möglich Rechnung zu tragen.

(2) Der Infrastrukturbetreiber darf lediglich in den in Artikel 47 und Artikel 49 geregelten Fällen speziellen Verkehrsarten im Netzfahrplanstellungs- und Koordinierungsverfahren Vorrang einräumen.

(3) Der Infrastrukturbetreiber hört die Beteiligten zum Netzfahrplanentwurf und räumt ihnen zur Stellungnahme eine Frist von mindestens einem Monat ein. Beteiligte sind alle Antragsteller, die Fahrwegkapazität nachgefragt haben, sowie Dritte, die zu etwaigen Auswirkungen des Netzfahrplans auf ihre Möglichkeiten zur Inanspruchnahme von Eisenbahnverkehrsleistungen in der betreffenden Netzfahrplanperiode Stellung nehmen möchten.

(4) Der Infrastrukturbetreiber trifft geeignete Maßnahmen, um Beanstandungen Rechnung zu tragen.

Artikel 46

Koordinierungsverfahren

(1) Ergeben sich bei der Netzfahrplanerstellung gemäß Artikel 45 Unvereinbarkeiten zwischen verschiedenen Anträgen, so bemüht sich der Infrastrukturbetreiber durch Koordinierung der Anträge um eine bestmögliche Erfüllung aller Erfordernisse.

(2) Ergibt sich eine Situation, in der eine Koordinierung erforderlich ist, so hat der Infrastrukturbetreiber das Recht, innerhalb vertretbarer Grenzen Fahrwegkapazität anzubieten, die von der beantragten Kapazität abweicht.

(3) Der Infrastrukturbetreiber bemüht sich in Absprache mit den betreffenden Antragstellern um eine Lösung für Unvereinbarkeiten. Für die Zwecke der Absprache werden die folgenden Informationen innerhalb einer angemessenen Frist unentgeltlich und in schriftlicher oder elektronischer Form offengelegt:

- a) die von allen übrigen Antragstellern auf denselben Strecken beantragten Zugtrassen;
- b) die allen übrigen Antragstellern auf denselben Strecken vorläufig zugewiesenen Zugtrassen;
- c) die auf den betreffenden Strecken gemäß Absatz 2 vorgeschlagenen alternativen Zugtrassen;
- d) vollständige Angaben zu den bei der Zuweisung von Fahrwegkapazität verwendeten Kriterien.

Diese Informationen werden gemäß Artikel 39 Absatz 2 bereitgestellt, ohne dass die Identität anderer Antragsteller preisgegeben wird, es sei denn, die betreffenden Antragsteller haben einer Offenlegung zugestimmt.

(4) Die Grundsätze des Koordinierungsverfahrens sind in die Schienennetz-Nutzungsbedingungen aufzunehmen. Sie tragen insbesondere der Schwierigkeit, grenzüberschreitende Zugtrassen zu vereinbaren, und den Auswirkungen etwaiger Änderungen auf andere Infrastrukturbetreiber Rechnung.

(5) Kann Anträgen auf die Zuweisung von Fahrwegkapazität nicht ohne Koordinierung stattgegeben werden, so bemüht sich der Infrastrukturbetreiber, allen Anträgen im Rahmen der Koordinierung stattzugeben.

(6) Unbeschadet der bestehenden Rechtsbehelfe und des Artikels 56 ist für Streitfälle in Bezug auf die Zuweisung von Fahrwegkapazität ein Streitbeilegungssystem einzurichten, damit derartige Streitigkeiten rasch beigelegt werden können. Dieses System wird in die Schienennetz-Nutzungsbedingungen aufgenommen. Gelangt dieses System zur Anwendung, ist innerhalb von zehn Arbeitstagen eine Entscheidung zu treffen.

Artikel 47

Überlastete Fahrwege

(1) In den Fällen, in denen Anträgen auf die Zuweisung von Fahrwegkapazität nach Koordinierung der beantragten Zugtrassen und nach Konsultation der Antragsteller nicht in angemessenem Umfang stattgegeben werden kann, hat der Infrastrukturbetreiber den betreffenden Fahrwegabschnitt unverzüglich für überlastet zu erklären. Dies geschieht auch bei Fahrwegen, bei denen abzusehen ist, dass ihre Kapazität in naher Zukunft nicht ausreichen wird.

(2) Wurden Fahrwege für überlastet erklärt, so hat der Infrastrukturbetreiber die Kapazitätsanalyse gemäß Artikel 50 durchzuführen, sofern nicht bereits ein Plan zur Erhöhung der Fahrwegkapazität gemäß Artikel 51 umgesetzt wird.

⁽¹⁾ ABl. L 276 vom 20.10.2010, S. 22.

(3) Wurden Entgelte nach Artikel 31 Absatz 4 nicht erhoben oder haben sie zu keinem befriedigenden Ergebnis geführt und wurde der Fahrweg für überlastet erklärt, so kann der Infrastrukturbetreiber bei der Zuweisung von Fahrwegkapazität zusätzlich Vorrangkriterien anwenden.

(4) Die Vorrangkriterien haben dem gesellschaftlichen Nutzen eines Verkehrsdienstes gegenüber anderen Verkehrsdiensten, die hierdurch von der Fahrwegnutzung ausgeschlossen werden, Rechnung zu tragen.

Die Mitgliedstaaten können in diesem Rahmen zur Sicherstellung angemessener Verkehrsdienste, insbesondere um gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen gerecht zu werden oder um die Entwicklung des inländischen und grenzüberschreitenden Schienengüterverkehrs zu fördern, unter nichtdiskriminierenden Bedingungen die erforderlichen Maßnahmen treffen, um sicherzustellen, dass diese Dienste bei der Zuweisung von Fahrwegkapazität Vorrang erhalten.

Die Mitgliedstaaten können gegebenenfalls dem Infrastrukturbetreiber einen Ausgleich für mögliche Mindereinnahmen gewähren, die dadurch entstehen, dass bestimmten Diensten in Anwendung des Unterabsatzes 2 eine bestimmte Fahrwegkapazität bereitgestellt werden muss.

Bei diesen Maßnahmen und Ausgleichsleistungen sind auch die Auswirkungen dieses Ausschlusses in anderen Mitgliedstaaten zu berücksichtigen.

(5) Die Bedeutung von Güterverkehrsdiensten, insbesondere grenzüberschreitenden Güterverkehrsdiensten, ist bei der Festlegung von Vorrangkriterien angemessen zu berücksichtigen.

(6) Die in Bezug auf überlastete Fahrwege zu befolgenden Verfahren und anzuwendenden Kriterien sind in den Schienennetz-Nutzungsbedingungen festzulegen.

Artikel 48

Ad-hoc-Anträge

(1) Der Infrastrukturbetreiber bescheidet Ad-hoc-Anträge auf Zuweisung einzelner Zugtrassen so schnell wie möglich und auf jeden Fall binnen fünf Arbeitstagen. Informationen über verfügbare Kapazitätsreserven werden allen Antragstellern, die diese Kapazität eventuell in Anspruch nehmen wollen, zur Verfügung gestellt.

(2) Die Infrastrukturbetreiber prüfen gegebenenfalls, ob es erforderlich ist, Kapazitätsreserven innerhalb des fertig erstellten Netzfahrplans vorzuhalten, um auf vorhersehbare Ad-hoc-Anträge auf Zuweisung von Fahrwegkapazität schnell reagieren zu können. Dies gilt auch bei überlasteten Fahrwegen.

Artikel 49

Besondere Fahrwege

(1) Unbeschadet des Absatzes 2 gilt die Fahrwegkapazität als von Verkehrsdiensten aller Art nutzbar, die den Betriebsmerkmalen der Zugtrasse entsprechen.

(2) Sind geeignete Alternativstrecken vorhanden, so kann der Infrastrukturbetreiber nach Konsultation der Beteiligten be-

stimmte Fahrwege für die Nutzung durch bestimmte Arten von Verkehrsdiensten ausweisen. Wurde eine solche Nutzungsbeschränkung ausgesprochen, kann der Infrastrukturbetreiber unbeschadet der Artikel 101, 102 und 106 AEUV Verkehrsdiensten dieser Art bei der Zuweisung von Fahrwegkapazität Vorrang einräumen.

Eine derartige Nutzungsbeschränkung darf andere Verkehrsarten nicht von der Nutzung der betreffenden Fahrwege ausschließen, sofern Fahrwegkapazität verfügbar ist.

(3) Eine Nutzungsbeschränkung von Fahrwegen gemäß Absatz 2 ist in den Schienennetz-Nutzungsbedingungen anzugeben.

Artikel 50

Kapazitätsanalyse

(1) Zweck einer Kapazitätsanalyse ist die Ermittlung der Engpässe bei der Fahrwegkapazität, die verhindern, dass Anträgen auf Zuweisung von Fahrwegkapazität in angemessener Weise stattgegeben werden kann, und die Darlegung von Möglichkeiten, wie zusätzlichen Anträgen stattgegeben werden kann. In der Kapazitätsanalyse werden die Gründe für Überlastungen ermittelt und mögliche kurz- und mittelfristige Abhilfemaßnahmen dargelegt.

(2) Gegenstand der Kapazitätsanalyse sind der Fahrweg, die Betriebsverfahren, die Art der verschiedenen durchgeführten Verkehrsdienste und die Auswirkungen all dieser Faktoren auf die Fahrwegkapazität. Zu den prüfungsbedürftigen Maßnahmen gehören insbesondere die Umleitung von Verkehrsdiensten, die zeitliche Verlagerung von Verkehrsdiensten, Änderungen der Fahrgeschwindigkeit und Verbesserungen des Fahrwegs.

(3) Die Kapazitätsanalyse ist innerhalb von sechs Monaten abzuschließen, nachdem ein Fahrweg als überlastet ausgewiesen wurde.

Artikel 51

Plan zur Erhöhung der Fahrwegkapazität

(1) Innerhalb von sechs Monaten nach Abschluss einer Kapazitätsanalyse hat der Infrastrukturbetreiber einen Plan zur Erhöhung der Fahrwegkapazität vorzulegen.

(2) Ein Plan zur Erhöhung der Fahrwegkapazität ist nach Konsultation der Nutzer der betreffenden überlasteten Fahrwege zu erstellen.

Darin wird Folgendes dargelegt:

- a) die Gründe für die Überlastung,
- b) die zu erwartende künftige Verkehrsentwicklung,
- c) den Fahrwegausbau betreffende Beschränkungen,
- d) die möglichen Optionen und Kosten für die Erhöhung der Fahrwegkapazität, einschließlich der zu erwartenden Änderungen der Zugangsentgelte.

Des Weiteren wird auf der Grundlage einer Kosten-Nutzen-Analyse der ermittelten möglichen Maßnahmen bestimmt, welche Maßnahmen zur Erhöhung der Fahrwegkapazität ergriffen werden; hierzu gehört auch ein Zeitplan für die Durchführung der Maßnahmen.

Der Plan kann von einer vorherigen Genehmigung durch den Mitgliedstaat abhängig gemacht werden.

(3) Der Infrastrukturbetreiber muss die Erhebung der Entgelte für die betreffende Infrastruktur gemäß Artikel 31 Absatz 4 in den Fällen einstellen, in denen er

- a) keinen Plan zur Erhöhung der Fahrwegkapazität vorlegt oder
 - b) mit den im Plan zur Erhöhung der Fahrwegkapazität aufgeführten Maßnahmen keine Fortschritte erzielt.
- (4) Unbeschadet des Absatzes 3 dieses Artikels darf der Infrastrukturbetreiber vorbehaltlich der Zustimmung der Regulierungsstelle nach Artikel 55 weiterhin die Entgelte erheben, wenn
- a) der Plan zur Erhöhung der Fahrwegkapazität aus Gründen, die sich seinem Einfluss entziehen, nicht verwirklicht werden kann oder
 - b) die verfügbaren Optionen wirtschaftlich oder finanziell nicht tragfähig sind.

Artikel 52

Nutzung von Zugtrassen

(1) Der Infrastrukturbetreiber legt in den Schienennetz-Nutzungsbedingungen Bedingungen fest, anhand deren er dem Grad der bisherigen Inanspruchnahme von Zugtrassen bei der Festlegung von Rangfolgen im Zuweisungsverfahren Rechnung trägt.

(2) Der Infrastrukturbetreiber hat insbesondere bei überlasteten Fahrwegen die Aufgabe von Zugtrassen zu verlangen, die in einem Zeitraum von mindestens einem Monat unterhalb eines in den Schienennetz-Nutzungsbedingungen festzulegenden Schwellenwerts genutzt wurden, es sei denn, dass dies auf nicht-wirtschaftliche Gründe zurückzuführen ist, die sich dem Einfluss des Antragstellers entziehen.

Artikel 53

Fahrwegkapazität für Instandhaltungsarbeiten

(1) Anträge auf die Zuweisung von Fahrwegkapazität für Instandhaltungsarbeiten sind im Rahmen der Netzfahrplanerstellung zu stellen.

(2) Der Infrastrukturbetreiber trägt den Auswirkungen der Vorhaltung von Fahrwegkapazität für regelmäßige Fahrweg-instandhaltungsarbeiten auf Antragsteller angemessen Rechnung.

(3) Der Infrastrukturbetreiber unterrichtet die Beteiligten so früh wie möglich über die Nichtverfügbarkeit von Fahrwegkapazität aufgrund außerplanmäßiger Instandhaltungsarbeiten.

Artikel 54

Sondermaßnahmen bei Störungen

(1) Bei technisch bedingten oder unfallbedingten Störungen der Zugbewegungen hat der Infrastrukturbetreiber alle erforder-

lichen Maßnahmen zu treffen, um die Situation wieder zu normalisieren. Zu diesem Zweck erstellt er einen Notfallplan, in dem die verschiedenen Stellen aufgeführt sind, die bei schwerwiegenden Vorfällen oder schwerwiegenden Störungen der Zugbewegungen zu unterrichten sind.

(2) In Notfallsituationen und sofern dies unbedingt erforderlich ist, weil der Fahrweg wegen einer Betriebsstörung vorübergehend nicht benutzt werden kann, können die zugewiesenen Zugtrassen ohne Ankündigung so lange gesperrt werden, wie es zur Instandsetzung des Systems erforderlich ist.

Der Infrastrukturbetreiber kann, wenn er dies für erforderlich hält, verlangen, dass die Eisenbahnunternehmen ihm die Mittel zur Verfügung stellen, die seiner Meinung nach am besten geeignet sind, um die Situation möglichst bald wieder zu normalisieren.

(3) Die Mitgliedstaaten können von den Eisenbahnunternehmen verlangen, dass sie sich an der Sicherstellung der Durchsetzung und Überwachung der für sie geltenden Sicherheitsnormen und -vorschriften beteiligen.

ABSCHNITT 4

Regulierungsstelle

Artikel 55

Regulierungsstelle

(1) Jeder Mitgliedstaat richtet für den Eisenbahnsektor eine einzige nationale Regulierungsstelle ein. Diese Stelle ist unbeschadet des Absatzes 2 eine eigenständige Behörde, die in Bezug auf ihre Organisation, Funktion, hierarchische Stellung und Entscheidungsfindung rechtlich getrennt und unabhängig von anderen öffentlichen oder privaten Stellen ist. Sie ist außerdem organisatorisch, bei ihren Finanzierungsbeschlüssen, rechtlich und in ihrer Entscheidungsfindung von Infrastrukturbetreibern, entgelterhebenden Stellen, Zuweisungsstellen und Antragstellern unabhängig. Darüber hinaus ist die Regulierungsstelle funktionell unabhängig von allen zuständigen Behörden, die bei der Vergabe öffentlicher Dienstleistungsaufträge mitwirken.

(2) Die Mitgliedstaaten können Regulierungsstellen einrichten, die für mehrere regulierte Wirtschaftszweige zuständig sind, sofern diese integrierten Regulierungsstellen die in Absatz 1 dieses Artikels genannten Unabhängigkeitsanforderungen erfüllen. Die Regulierungsstelle für den Eisenbahnsektor kann organisatorisch auch mit der in Artikel 11 der Verordnung (EG) Nr. 1/2003 des Rates vom 16. Dezember 2002 zur Durchführung der in den Artikeln 101 und 102 des Vertrags⁽¹⁾ niedergelegten Wettbewerbsregeln genannten nationalen Wettbewerbsbehörde,

⁽¹⁾ ABl. L 1 vom 4.1.2003, S. 1.

Anmerkung: Der Titel der Richtlinie (EG) Nr. 1/2003 wurde angepasst, um der Umnummerierung der Artikel des Vertrags zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft gemäß Artikel 5 des Vertrags von Lissabon Rechnung zu tragen; die ursprüngliche Bezugnahme betraf die Artikel 81 und 82 des Vertrags.

der durch die Richtlinie 2004/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. April 2004 über Eisenbahnsicherheit in der Gemeinschaft ⁽¹⁾ eingerichteten Sicherheitsbehörde oder der in Kapitel III der vorliegenden Richtlinie genannten Genehmigungsbehörde zusammengelegt werden, wenn diese gemeinsame Stelle die in Absatz 1 dieses Artikels genannten Unabhängigkeitsanforderungen erfüllt.

(3) Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass die Regulierungsstelle so mit Personal ausgestattet ist und geleitet wird, dass ihre Unabhängigkeit garantiert ist. Sie stellen insbesondere sicher, dass die Personen, die für die von der Regulierungsstelle nach Artikel 56 zu treffenden Entscheidungen verantwortlich sind, beispielsweise, soweit zutreffend, Mitglieder ihres Verwaltungsrats, nach klaren und transparenten Regeln, die ihre Unabhängigkeit gewährleisten, vom nationalen Kabinett oder Ministerrat oder von einer anderen Behörde, die keine direkten Eigentumsrechte an regulierten Unternehmen ausübt, ernannt werden.

Die Mitgliedstaaten befinden darüber, ob diese Personen für einen festgelegten und verlängerbaren Zeitraum oder unbefristet ernannt werden, wobei eine Entlassung nur aus disziplinarischen Gründen, die nicht mit ihren Entscheidungen zusammenhängen, zulässig ist. Sie werden in einem transparenten Verfahren aufgrund ihrer Leistungen einschließlich angemessener Kompetenzen und einschlägiger Erfahrung, vorzugsweise im Bereich der Eisenbahnen oder anderer netzgebundener Branchen, ausgewählt.

Die Mitgliedstaaten sorgen dafür, dass diese Personen unabhängig von allen Marktinteressen in Bezug auf den Eisenbahnsektor handeln und daher keinerlei Beteiligungs- oder Geschäftsbeziehungen zu Unternehmen oder Stellen unterhalten, die der Regulierung unterliegen. Zu diesem Zweck geben diese Personen jährlich eine Verpflichtungserklärung und eine Erklärung ihrer Interessen ab, in der sie jegliche unmittelbaren oder mittelbaren Interessen angeben, die als ihre Unabhängigkeit beeinträchtigend angesehen werden und die Wahrnehmung eines Amtes beeinflussen könnten. Diese Personen ziehen sich in Fällen, die ein Unternehmen betreffen, mit dem sie innerhalb eines Jahres vor dem Beginn eines Verfahrens in einer unmittelbaren oder mittelbaren Verbindung standen, von der Entscheidungsfindung zurück.

Sie holen bei der Wahrnehmung der Aufgaben der Regulierungsstelle weder Weisungen von staatlichen, öffentlichen oder privaten Stellen ein noch nehmen sie welche entgegen und verfügen bei der Einstellung und Verwaltung des Personals der Regulierungsstelle über umfassende Entscheidungsgewalt.

Nach dem Ende ihrer Amtszeit in der Regulierungsstelle dürfen sie bei den regulierten Unternehmen oder Stellen für einen Zeitraum von mindestens einem Jahr weder eine berufliche Position bekleiden noch berufliche Aufgaben wahrnehmen.

Artikel 56

Aufgaben der Regulierungsstelle

(1) Ist ein Antragsteller der Auffassung, ungerecht behandelt, diskriminiert oder auf andere Weise in seinen Rechten verletzt

worden zu sein, so hat er unbeschadet des Artikels 46 Absatz 6 das Recht, die Regulierungsstelle zu befragen, und zwar insbesondere gegen Entscheidungen des Infrastrukturbetreibers oder gegebenenfalls des Eisenbahnunternehmens oder des Betreibers einer Serviceeinrichtung betreffend:

- a) den Entwurf und die Endfassung der Schienennetz-Nutzungsbedingungen;
- b) die darin festgelegten Kriterien;
- c) das Zuweisungsverfahren und dessen Ergebnis;
- d) die Entgeltregelung;
- e) die Höhe oder Struktur der Wegeentgelte, die er zu zahlen hat oder hätte;
- f) die Zugangsregelungen gemäß Artikel 10 bis 13;
- g) den Zugang zu Leistungen gemäß Artikel 13 und die dafür erhobenen Entgelte.

(2) Unbeschadet der Befugnisse der nationalen Wettbewerbsbehörden für die Sicherstellung des Wettbewerbs in den Schienenverkehrsmärkten ist die Regulierungsstelle berechtigt, die Wettbewerbssituation in den Schienenverkehrsmärkten zu überwachen; sie prüft insbesondere von sich aus die in Absatz 1 Buchstaben a bis g genannten Punkte, um der Diskriminierung von Antragstellern vorzubeugen. Sie prüft insbesondere, ob die Schienennetz-Nutzungsbedingungen diskriminierende Bestimmungen enthalten oder den Infrastrukturbetreibern einen Ermessensspielraum geben, der die Diskriminierung von Antragstellern ermöglicht.

(3) Die Regulierungsstelle arbeitet auch eng mit der nationalen Sicherheitsbehörde im Sinne der Richtlinie 2008/57/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. Juni 2008 über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems in der Gemeinschaft ⁽²⁾ und der Genehmigungsbehörde im Sinne dieser Richtlinie zusammen.

Die Mitgliedstaaten sorgen dafür, dass diese Behörden gemeinsam einen Rahmen für den Austausch von Informationen und die Zusammenarbeit schaffen, der dazu dient, eine Beeinträchtigung des Wettbewerbs oder der Sicherheit auf dem Eisenbahnmarkt zu verhindern. In diesem Rahmen ist auch ein Mechanismus vorgesehen, mit dem einerseits die Regulierungsstelle den nationalen Sicherheits- und Genehmigungsbehörden Empfehlungen zu Belangen unterbreiten kann, die den Wettbewerb auf dem Eisenbahnmarkt beeinträchtigen können, und andererseits die nationale Sicherheitsbehörde der Regulierungsstelle und der Genehmigungsbehörde Empfehlungen zu Belangen unterbreiten kann, die die Sicherheit beeinträchtigen können. Unbeschadet der Unabhängigkeit der betreffenden Behörde in ihrem jeweiligen Zuständigkeitsbereich prüft die betreffende Behörde solche Empfehlungen, bevor sie entsprechende Entscheidungen trifft. Beschließt die betreffende Behörde, von diesen Empfehlungen abzuweichen, so führt sie in ihren Entscheidungen die Gründe dafür an.

⁽¹⁾ ABl. L 164 vom 30.4.2004, S. 44.

⁽²⁾ ABl. L 191 vom 18.7.2008, S. 1.

(4) Die Mitgliedstaaten können beschließen, dass die Regulierungsstelle damit betraut wird, unverbindliche Stellungnahmen zu den Entwürfen des Geschäftsplans gemäß Artikel 8 Absatz 3, der vertraglichen Vereinbarung und des Plans zur Erhöhung der Fahrwegkapazität abzugeben und insbesondere anzugeben, ob diese Instrumente mit der Wettbewerbssituation in den Schienenverkehrsmärkten vereinbar sind.

(5) Die Regulierungsstelle verfügt in Bezug auf personelle und materielle Ressourcen über die erforderlichen organisatorischen Kapazitäten, die der Bedeutung des Eisenbahnsektors in dem Mitgliedstaat entsprechen.

(6) Die Regulierungsstelle gewährleistet, dass die vom Infrastrukturbetreiber festgesetzten Entgelte dem Kapitel IV Abschnitt 2 entsprechen und nichtdiskriminierend sind. Verhandlungen zwischen Antragstellern und einem Infrastrukturbetreiber über die Höhe von Weegeentgelten sind nur zulässig, sofern sie unter Aufsicht der Regulierungsstelle erfolgen. Die Regulierungsstelle hat einzugreifen, wenn bei den Verhandlungen ein Verstoß gegen die Bestimmungen dieses Kapitels droht.

(7) Die Regulierungsstelle konsultiert regelmäßig und in jedem Fall mindestens alle zwei Jahre Vertreter der Nutzer von Dienstleistungen in den Bereichen Schienengütertransport und -personenverkehr und trägt ihren Ansichten zum Eisenbahnmarkt Rechnung.

(8) Die Regulierungsstelle ist berechtigt, sachdienliche Auskünfte von dem Infrastrukturbetreiber, Antragstellern und betroffenen Dritten in dem betreffenden Mitgliedstaat einzuholen.

Die verlangten Auskünfte sind innerhalb eines von der Regulierungsstelle festgesetzten angemessenen Zeitraums von höchstens einem Monat zu erteilen, es sei denn, es liegen außergewöhnliche Umstände vor und die Regulierungsstelle stimmt einer befristeten Verlängerung von nicht mehr als zwei zusätzlichen Wochen zu und genehmigt diese. Die Regulierungsstelle erhält die Möglichkeit, die Erteilung solcher Auskünfte durchzusetzen und geeignete Sanktionen, einschließlich Geldbußen, zu verhängen. Die der Regulierungsstelle zu erteilenden Auskünfte umfassen sämtliche Daten, die sie in ihrer Eigenschaft als Beschwerdeinstanz und für die Überwachung des Wettbewerbs in den Schienenverkehrsmärkten gemäß Absatz 2 benötigt. Dazu gehören auch Daten, die für statistische und Marktbeobachtungszwecke erforderlich sind.

(9) Binnen eines Monats ab Erhalt einer Beschwerde prüft die Regulierungsstelle die Beschwerde und fordert gegebenenfalls einschlägige Auskünfte an und leitet Gespräche mit allen Betroffenen ein. Innerhalb einer vorab bestimmten angemessenen Frist, in jedem Fall aber binnen sechs Wochen nach Erhalt aller sachdienlichen Informationen entscheidet sie über die betreffenden Beschwerden, trifft Abhilfemaßnahmen und setzt die Betroffenen über ihre begründete Entscheidung in Kenntnis. Unbeschadet der Zuständigkeiten der nationalen Wettbewerbsbehörden für die Sicherstellung des Wettbewerbs in den Schienenverkehrsmärkten entscheidet sie gegebenenfalls von sich aus über geeignete Maßnahmen zur Korrektur von Fällen der Diskriminierung von Antragstellern, Marktverzerrung und anderer

unerwünschter Entwicklungen in diesen Märkten, insbesondere in Bezug auf Absatz 1 Buchstaben a bis g.

Entscheidungen der Regulierungsstelle sind für alle davon Betroffenen verbindlich und unterliegen keiner Kontrolle durch eine andere Verwaltungsinstanz. Die Regulierungsstelle muss ihre Entscheidungen durchsetzen können und gegebenenfalls geeignete Sanktionen, einschließlich Geldbußen, verhängen können.

Wird die Regulierungsstelle mit einer Beschwerde wegen der Verweigerung der Zuweisung von Fahrwegkapazität oder wegen der Bedingungen eines Angebots an Fahrwegkapazität befasst, entscheidet die Regulierungsstelle entweder, dass keine Änderung der Entscheidung des Infrastrukturbetreibers erforderlich ist, oder schreibt eine Änderung dieser Entscheidung gemäß den Vorgaben der Regulierungsstelle vor.

(10) Die Mitgliedstaaten gewährleisten die gerichtliche Nachprüfbarkeit von Entscheidungen der Regulierungsstelle. Die Beschwerde kann nur dann aufschiebende Wirkung auf die Entscheidung der Regulierungsstelle haben, wenn die Entscheidung der Regulierungsstelle dem Beschwerdeführer unmittelbar irreversibel oder offensichtlich unverhältnismäßigen Schaden zufügen kann. Diese Bestimmung lässt die etwaigen durch Verfassungsrecht übertragenen Befugnisse des mit der Beschwerde befassten Gerichts unberührt.

(11) Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass Entscheidungen der Regulierungsstelle veröffentlicht werden.

(12) Die Regulierungsstelle ist befugt, Prüfungen vorzunehmen oder externe Kontrollen von Infrastrukturbetreibern, Betreibern von Serviceeinrichtungen und gegebenenfalls Eisenbahnunternehmen einzuleiten, um festzustellen, ob die Bestimmungen zur getrennten Rechnungsführung gemäß Artikel 6 eingehalten werden. Diesbezüglich ist die Regulierungsstelle befugt, alle sachdienlichen Informationen zu verlangen. Die Regulierungsstelle ist insbesondere befugt, von den Infrastrukturbetreibern, den Betreibern von Serviceeinrichtungen sowie von sämtlichen Unternehmen oder sonstigen Stellen, die unterschiedliche Leistungen im Bereich des Schienenverkehrs oder des Infrastrukturbetriebs gemäß Artikel 6 Absätze 1 und 2 und Artikel 13 erbringen oder in sich integrieren, zu verlangen, dass sie alle oder einen Teil der in Anhang VIII genannten Buchführungsdaten so hinreichend detailliert vorlegen, wie es für erforderlich und angemessen erachtet wird.

Unbeschadet der Befugnisse der für staatliche Beihilfen zuständigen Behörden kann die Regulierungsstelle aus diesen Finanzdaten auch Rückschlüsse auf staatliche Beihilfen ziehen, die sie diesen Behörden mitteilt.

(13) Die Kommission wird ermächtigt, in Einklang mit Artikel 60 delegierte Rechtsakte in Bezug auf bestimmte Änderungen des Anhangs VIII zu erlassen. Dementsprechend kann Anhang VIII zwecks Anpassung an die Entwicklung der Rechnungslegungs- und Prüfpraxis und/oder Ergänzung um zusätzliche Elemente, die zur Überprüfung der Trennung der Rechnungsführung erforderlich sind, geändert werden.

Artikel 57

Zusammenarbeit zwischen den Regulierungsstellen

(1) Die Regulierungsstellen tauschen Informationen über ihre Arbeit und ihre Entscheidungsgrundsätze und ihre Entscheidungspraxis aus und tauschen insbesondere Informationen über die wichtigsten Fragen ihrer Verfahren und Probleme bei der Auslegung des umgesetzten Unionsrechts für den Eisenbahnsektor aus. Sie arbeiten auch anderweitig zusammen, um ihre Entscheidungen in der gesamten Union zu koordinieren. Sie sind zu diesem Zweck Mitglied in einem regelmäßig tagenden Netzwerk, in dem sie zusammenarbeiten. Die Kommission ist Mitglied, koordiniert und unterstützt die Arbeit des Netzwerks und unterbreitet ihm gegebenenfalls Empfehlungen. Sie sorgt dafür, dass die betreffenden Regulierungsstellen aktiv zusammenarbeiten.

Unter Beachtung der in der Richtlinie 95/46/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 24. Oktober 1995 zum Schutz natürlicher Personen bei der Verarbeitung personenbezogener Daten und zum freien Datenverkehr⁽¹⁾ und 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⁽²⁾ enthaltenen Datenschutzvorschriften unterstützt die Kommission den vorstehend genannten Informationsaustausch unter den Mitgliedern des Netzwerks, eventuell über elektronische Hilfsmittel, und wahrt dabei die Vertraulichkeit der von den jeweiligen Unternehmen bereitgestellten Geschäftsgeheimnisse.

(2) Die Regulierungsstellen arbeiten, auch im Rahmen von Arbeitsvereinbarungen, zum Zwecke der Amtshilfe bei der Marktüberwachung, der Bearbeitung von Beschwerden oder der Durchführung von Untersuchungen eng zusammen.

(3) Bei Beschwerden oder Untersuchungen von Amts wegen im Zusammenhang mit dem Zugang zu grenzüberschreitenden Zugtrassen und entsprechenden Weegeentgelten sowie der Überwachung des Wettbewerbs im grenzüberschreitenden Schienenverkehr hört die betreffende Regulierungsstelle, bevor sie eine Entscheidung trifft, die Regulierungsstellen der anderen Mitgliedstaaten, durch deren Gebiet die betreffende grenzüberschreitende Zugtrasse führt, und gegebenenfalls die Kommission an und ersucht sie um alle erforderlichen Informationen.

(4) Die gemäß Absatz 3 angehörten Regulierungsstellen erteilen sämtliche Informationen, die sie selbst aufgrund ihres nationalen Rechts anfordern dürfen. Diese Informationen dürfen nur zur Bearbeitung der Beschwerde oder zur Durchführung der Untersuchung gemäß Absatz 3 verwendet werden.

(5) Die Regulierungsstelle, die die Beschwerde erhalten hat oder von sich aus eine Untersuchung durchführt, übergibt der zuständigen Regulierungsstelle die sachdienlichen Informationen, damit diese gegenüber den Beteiligten die erforderlichen Maßnahmen ergreift.

(6) Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass die beteiligten Vertreter der Infrastrukturbetreiber gemäß Artikel 40 Absatz 1 un-

verzüglich sämtliche Informationen bereitstellen, die zur Bearbeitung der Beschwerde oder zur Durchführung der Untersuchung gemäß Absatz 3 erforderlich sind und von der Regulierungsstelle des Mitgliedstaats, in dem der Vertreter ansässig ist, angefordert wurden. Diese Regulierungsstelle ist befugt, die Informationen über die betreffende grenzüberschreitende Zugtrasse an die in Absatz 3 genannten Regulierungsstellen weiterzuleiten.

(7) Auf Antrag einer Regulierungsstelle kann die Kommission an den Tätigkeiten gemäß den Absätzen 2 bis 6 teilnehmen, um wie in diesen Absätzen beschrieben die Zusammenarbeit der Regulierungsstellen zu fördern.

(8) Die Regulierungsstellen erarbeiten gemeinsame Grundsätze und Verfahren für die Entscheidungen, zu denen sie aufgrund dieser Richtlinie befugt sind. Gestützt auf die Erfahrungen der Regulierungsstellen und die Tätigkeiten des in Absatz 1 genannten Netzwerks kann die Kommission Maßnahmen mit solchen gemeinsamen Grundsätzen und Verfahren erlassen, wenn dies für die Gewährleistung einer effizienten Zusammenarbeit der Regulierungsstellen erforderlich ist. Diese Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem Prüfverfahren nach Artikel 62 Absatz 3 erlassen.

(9) Die Regulierungsstellen überprüfen Entscheidungen und Verfahren von Vereinigungen von Infrastrukturbetreibern gemäß Artikel 37 und Artikel 40 Absatz 1, die der Durchführung dieser Richtlinie oder anderweitigen Erleichterung des grenzüberschreitenden Schienenverkehrs dienen.

KAPITEL V

SCHLUSSBESTIMMUNGEN

Artikel 58

Vorschriften zur Vergabe öffentlicher Aufträge

Die Bestimmungen dieser Richtlinie lassen die Richtlinie 2004/17/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 31. März 2004 zur Koordinierung der Zuschlagserteilung durch Auftraggeber im Bereich der Wasser-, Energie- und Verkehrsversorgung sowie der Postdienste⁽³⁾ unberührt.

Artikel 59

Ausnahmeregelungen

(1) Bis zum 15. März 2013 brauchen Irland als Insel-Mitgliedstaat, dessen Eisenbahnnetz nur an einen einzigen anderen Mitgliedstaat angebunden ist, und das Vereinigte Königreich in Bezug auf Nordirland in der gleichen Eigenschaft

- a) die Anforderung, wonach die für einen gerechten und nicht-diskriminierenden Zugang zur Infrastruktur ausschlaggebenden Funktionen gemäß Artikel 7 Absatz 1 Unterabsatz 1 einer unabhängigen Stelle zu übertragen sind, nicht zu erfüllen, soweit die Mitgliedstaaten aufgrund des genannten Artikels unabhängige Stellen zur Wahrnehmung der in Artikel 7 Absatz 2 vorgesehenen Aufgaben einrichten müssen;

⁽¹⁾ ABl. L 281 vom 23.11.1995, S. 31.

⁽²⁾ ABl. L 8 vom 12.1.2001, S. 1.

⁽³⁾ ABl. L 134 vom 30.4.2004, S. 1.

b) die Anforderungen der Artikel 27, Artikel 29 Absatz 2, Artikel 38, Artikel 39, Artikel 42, Artikel 46 Absätze 4 und 6, Artikel 47, Artikel 49 Absatz 3, Artikel 50 bis 53, Artikel 55 sowie Artikel 56 nicht anzuwenden unter der Voraussetzung, dass gegen Entscheidungen über die Zuweisung von Fahrwegkapazität oder die Erhebung der Weegeentgelte auf schriftliches Verlangen eines Eisenbahnunternehmens bei einer unabhängigen Stelle Beschwerde eingelegt werden kann, die binnen zwei Monaten nach Vorlage aller sachdienlichen Angaben entscheidet und deren Entscheidungen der gerichtlichen Nachprüfung unterliegen.

(2) Stellt mehr als ein gemäß Artikel 17 zugelassenes Eisenbahnunternehmen oder — im Falle Irlands und Nordirlands — ein anderswo auf diese Weise zugelassenes Eisenbahnunternehmen einen förmlichen Antrag auf Durchführung konkurrierender Eisenbahnverkehrsleistungen in, nach oder von Irland oder Nordirland, so wird nach dem Beratungsverfahren des Artikels 62 Absatz 2 entschieden, ob diese Ausnahmeregelung weiterhin anwendbar ist.

Die in Absatz 1 genannten Ausnahmeregelungen finden keine Anwendung, wenn ein Eisenbahnunternehmen, das in Irland oder Nordirland Eisenbahnverkehrsleistungen erbringt, einen förmlichen Antrag auf Durchführung von Eisenbahnverkehrsleistungen in, nach oder aus dem Hoheitsgebiet eines anderen Mitgliedstaats außer Irland für in Nordirland tätige Eisenbahnunternehmen und außer dem Vereinigten Königreich für in Irland tätige Eisenbahnunternehmen stellt.

Binnen eines Jahres nach Eingang der Entscheidung gemäß Unterabsatz 1 oder nach Eingang der Notifizierung des in Unterabsatz 2 des vorliegenden Artikels genannten förmlichen Antrags erlassen der bzw. die betreffenden Mitgliedstaaten (Irland oder das Vereinigte Königreich in Bezug auf Nordirland) die Vorschriften zur Durchführung der in Absatz 1 genannten Artikel.

(3) Eine Ausnahmeregelung nach Absatz 1 kann jeweils um einen Zeitraum von höchstens fünf Jahren verlängert werden. Spätestens 12 Monate vor Ablauf der Ausnahmeregelung kann der Mitgliedstaat, der diese Ausnahmeregelung in Anspruch nimmt, sich mit einem Antrag auf eine erneute Ausnahmeregelung an die Kommission wenden. Der Antrag ist zu begründen. Die Kommission prüft den Antrag und erlässt eine Entscheidung nach dem Beratungsverfahren des Artikels 62 Absatz 2. Jenes Verfahren gilt für jede den Antrag betreffende Entscheidung.

Bei ihrer Entscheidung trägt die Kommission sämtlichen Entwicklungen hinsichtlich der geopolitischen Lage wie auch den Entwicklungen auf dem Markt für Eisenbahnverkehrsleistungen Rechnung, die in, aus und nach dem antragstellenden Mitgliedstaat erbracht werden, der eine erneute Ausnahmeregelung beantragt hat.

Artikel 60

Ausübung der Befugnisübertragung

(1) Die Befugnis zum Erlass delegierter Rechtsakte wird der Kommission unter den in diesem Artikel festgelegten Bedingungen übertragen.

(2) Die Befugnis zum Erlass delegierter Rechtsakte gemäß Artikel 20 Absatz 5, Artikel 35 Absatz 3, Artikel 43 Absatz

2 und Artikel 56 Absatz 13 wird der Kommission für einen Zeitraum von fünf Jahren ab dem 15. Dezember 2012 übertragen. Die Kommission erstellt spätestens neun Monate vor Ablauf des Zeitraums von fünf Jahren einen Bericht über die Befugnisübertragung. Die Befugnisübertragung verlängert sich stillschweigend um Zeiträume gleicher Länge, es sei denn, das Europäische Parlament oder der Rat widersprechen einer solchen Verlängerung spätestens drei Monate vor Ablauf des jeweiligen Zeitraums.

(3) Die Befugnisübertragung gemäß Artikel 20 Absatz 5, Artikel 35 Absatz 3, Artikel 43 Absatz 2 und Artikel 56 Absatz 13 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 von dem Beschluss über den Widerruf nicht berührt.

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

(5) Ein delegierter Rechtsakt, der gemäß Artikel 20 Absatz 5, Artikel 35 Absatz 3, Artikel 43 Absatz 2 und Artikel 56 Absatz 13 erlassen wurde, tritt nur in Kraft, wenn weder das Europäische Parlament noch der Rat innerhalb einer Frist von zwei Monaten nach Übermittlung dieses Rechtsakts an das Europäische Parlament und den Rat Einwände erhoben haben oder wenn vor Ablauf dieser Frist das Europäische Parlament und der Rat beide der Kommission mitgeteilt haben, dass sie keine Einwände erheben werden. Auf Initiative des Europäischen Parlaments oder des Rates wird diese Frist um zwei Monate verlängert.

Artikel 61

Anwendungsmaßnahmen

Die Kommission prüft auf Ersuchen eines Mitgliedstaats, einer Regulierungsstelle oder von sich aus Einzelmaßnahmen, die einzelstaatliche Behörden im Zusammenhang mit der Anwendung dieser Richtlinie erlassen haben und die die Bedingungen des Zugangs zur Eisenbahninfrastruktur und zu Schienenverkehrsdiensten, die Erteilung von Genehmigungen an Eisenbahnunternehmen, die Erhebung von Weegeentgelten und die Zuweisung von Fahrwegkapazität betreffen; die Prüfung erfolgt innerhalb von 12 Monaten nach Erlass der Maßnahmen. Die Kommission entscheidet binnen vier Monaten nach Eingang des Ersuchens nach dem in Artikel 62 Absatz 2 genannten Verfahren, ob die betreffende Maßnahme weiterhin angewendet werden darf.

Artikel 62

Ausschussverfahren

(1) Die Kommission wird von einem Ausschuss unterstützt. Dieser Ausschuss ist ein Ausschuss im Sinne der Verordnung (EU) Nr. 182/2011.

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

(3) Wird auf diesen Absatz Bezug genommen, so gilt Artikel 5 der Verordnung (EU) Nr. 182/2011. Gibt der Ausschuss zum Entwurf eines gemäß Artikel 10 Absatz 4, Artikel 11 Absatz 4, Artikel 12 Absatz 5, Artikel 13 Absatz 9, Artikel 17 Absatz 5, Artikel 31 Absätze 3 und 5, Artikel 32 Absatz 4 und Artikel 57 Absatz 8 zu erlassenden Durchführungsrechtsakts keine Stellungnahme ab, so erlässt die Kommission den im Entwurf vorgesehenen Durchführungsrechtsakt nicht, und es gilt Artikel 5 Absatz 4 Unterabsatz 3 der Verordnung (EU) Nr. 182/2011.

Artikel 63

Bericht

(1) Die Kommission legt dem Europäischen Parlament, dem Rat, dem Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und dem Ausschuss der Regionen spätestens bis zum 31. Dezember 2012 einen Bericht über die Umsetzung von Kapitel II vor. In diesem Bericht wird auch die Entwicklung des Marktes einschließlich des Stands der Vorbereitungen für die weitestgehende Öffnung des Schienenverkehrsmarktes bewertet. Ferner analysiert die Kommission darin die verschiedenen Modelle für die Organisation dieses Marktes sowie die Auswirkungen dieser Richtlinie auf öffentliche Dienstleistungsaufträge sowie deren Finanzierung. Dabei berücksichtigt die Kommission die Durchführung der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 sowie die immannten Unterschiede zwischen den Mitgliedstaaten (Netzdichte, Passagierzahlen, durchschnittliche Reiseentfernung). Die Kommission schlägt gegebenenfalls gesetzgeberische Maßnahmen in Bezug auf die Öffnung des inländischen Marktes für den Schienenpersonenverkehr und zur Entwicklung geeigneter Voraussetzungen für die Sicherstellung eines diskriminierungsfreien Zugangs zur Infrastruktur vor, wobei sie auf den bestehenden Anforderungen einer Trennung zwischen Infrastrukturbetrieb und Verkehrsleistungen aufbaut, und bewertet die Auswirkungen der Maßnahmen.

(2) Auf der Grundlage der Erfahrung, die im Rahmen des Netzwerks der Regulierungsstellen gesammelt wurde, legt die Kommission dem Europäischen Parlament, dem Rat, dem Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und dem Ausschuss der Regionen bis zum 16. Dezember 2014, einen Bericht über die Zusammenarbeit zwischen den Regulierungsstellen vor. Gegebenenfalls schlägt die Kommission ergänzende Maßnahmen vor, um eine stärker integrierte regulierende Aufsicht über den europäischen Eisenbahnmarkt, vor allem bei internationalen Strecken, zu gewährleisten. Zu diesem Zweck sind gegebenenfalls auch gesetzgeberische Maßnahmen in Betracht zu ziehen.

Artikel 64

Umsetzung

(1) Die Mitgliedstaaten setzen die Rechts- und Verwaltungsvorschriften in Kraft, die erforderlich sind, um dieser Richtlinie — auch hinsichtlich der Einhaltung durch die betreffenden Unternehmen, Betreiber, Antragsteller, Behörden und sonstigen Stellen — bis zum 16. Juni 2015 nachzukommen. Sie teilen

der Kommission unverzüglich den Wortlaut dieser Vorschriften mit.

Bei Erlass dieser Vorschriften nehmen die Mitgliedstaaten in den Vorschriften selbst oder durch einen Hinweis bei der amtlichen Veröffentlichung auf die vorliegende Richtlinie Bezug. In diese Vorschriften fügen sie die Erklärung ein, dass Bezugnahmen in den geltenden Rechts- und Verwaltungsvorschriften auf die durch die vorliegende Richtlinie geänderten Richtlinien als Bezugnahmen auf die vorliegende Richtlinie gelten. Die Mitgliedstaaten regeln die Einzelheiten dieser Bezugnahme und die Formulierung dieser Erklärung.

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

Malta und Zypern sind von der Pflicht zur Umsetzung und Durchführung der Kapitel II und IV dieser Richtlinie ausgenommen, solange in ihrem Staatsgebiet kein Eisenbahnsystem besteht.

Artikel 65

Aufhebung

Die Richtlinien 91/440/EWG, 95/18/EG und 2001/14/EG in der Fassung der in Anhang IX Teil A aufgeführten Richtlinien werden unbeschadet der Verpflichtungen der Mitgliedstaaten hinsichtlich der in Anhang IX Teil B genannten Fristen für die Umsetzung der dort genannten Richtlinien in nationales Recht mit Wirkung vom 15. Dezember 2012, aufgehoben.

Bezugnahmen auf die aufgehobenen Richtlinien gelten als Bezugnahmen auf die vorliegende Richtlinie und sind nach Maßgabe der Entsprechungstabelle in Anhang X zu lesen.

Artikel 66

Inkrafttreten

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

Artikel 67

Adressaten

Diese Richtlinie ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

Geschehen zu Straßburg am 21. November 2012.

*Im Namen des Europäischen
Parlaments*

Der Präsident

M. SCHULZ

Im Namen des Rates

Der Präsident

A. D. MAVROYIANNIS

ANHANG I

VERZEICHNIS DER EISENBAHNINFRASTRUKTURANLAGEN

Die Eisenbahninfrastruktur umfasst folgende Anlagen, sofern diese zu den Haupt- und Dienstgleisen gehören, ausgenommen Gleise innerhalb der Ausbesserungswerke, Bahnbetriebswerke oder Lokomotivschuppen sowie private Gleisanschlüsse:

- Grundstücke;
 - Bahnkörper und Planum, insbesondere Dämme, Einschnitte, Dränagen und Entwässerungsgräben, Öffnungen geringer Lichtweite, Futtermauern und Anpflanzungen zum Schutz der Böschungen usw., Personenbahnsteige und Laderampen, auch in Personenbahnhöfen und Güterterminals, Seitenstreifen und Seitenwege, Einfriedungsmauern, Hecken und Zäune, Feuerschutzstreifen, Heizanlagen für Weichen, Gleiskreuzungen, Schneezäune;
 - Kunstbauten: Brücken, Durchlässe und sonstige Bahnüberführungen, Tunnel, überdeckte Einschnitte und sonstige Bahnunterführungen, Stützmauern und Schutzbauten gegen Lawinen, Steinschlag usw.;
 - schienengleiche Übergänge einschließlich der zur Sicherung des Straßenverkehrs erforderlichen Anlagen;
 - Oberbau: Schienen, Rillenschienen und Leitschienen, Schwellen und Langschwellen, Kleineisen zur Schienenverbindung, Bettung einschließlich Kies und Sand, Weichen und Gleiskreuzungen, Drehscheiben und Schiebebühnen (ausgenommen diejenigen, die nur den Triebfahrzeugen dienen);
 - Zugangswege für Passagiere und Güter, einschließlich der Zufahrtsstraßen und des Zugangs für Fußgänger;
 - Sicherungs-, Signal- und Fernmeldeanlagen auf freier Strecke, auf Bahnhöfen und Rangierbahnhöfen, einschließlich der Anlagen zur Erzeugung, Umwandlung und Verteilung von elektrischem Strom für das Signalwesen und die Fernmeldeanlagen; die zu den vorgenannten Anlagen gehörenden Gebäude, Gleisbremsen;
 - Beleuchtungsanlagen für den Ablauf und die Sicherung des Verkehrs;
 - Anlagen zur Umwandlung und Zuleitung von Strom für die elektrische Zugförderung: Unterwerke, Stromversorgungsleitungen zwischen Unterwerk und Fahrdrabt, Fahrleitungen mit Masten, dritte Schiene mit Tragestützen;
 - Dienstgebäude des Wegedienstes, einschließlich eines Teils der Anlagen für die Erhebung von Beförderungsentgelten.
-

ANHANG II

FÜR DIE EISENBAHNUNTERNEHMEN ZU ERBRINGENDE LEISTUNGEN**(gemäß Artikel 13)**

1. Das Mindestzugangspaket umfasst Folgendes:
 - a) die Bearbeitung von Anträgen auf Zuweisung von Fahrwegkapazität der Eisenbahn,
 - b) das Recht zur Nutzung zugewiesener Fahrwegkapazität,
 - c) die Nutzung der Eisenbahninfrastruktur einschließlich Weichen und Abzweigungen,
 - d) die Zugsteuerung einschließlich der Signalisierung, Regelung, Abfertigung und der Übermittlung und Bereitstellung von Informationen über Zugbewegungen,
 - e) die Nutzung von Versorgungseinrichtungen für Fahrstrom, sofern vorhanden,
 - f) alle anderen Informationen, die zur Durchführung oder zum Betrieb des Verkehrsdienstes, für den Kapazität zugewiesen wurde, erforderlich sind.
2. Der Zugang — einschließlich des Schienenzugangs — wird zu folgenden Serviceeinrichtungen, soweit vorhanden, und zu den Leistungen, die in diesen Einrichtungen erbracht werden, gewährt:
 - a) Personenbahnhöfe, deren Gebäude und sonstige Einrichtungen, einschließlich Einrichtungen für die Anzeige von Reiseauskünften sowie geeigneter Örtlichkeiten für den Fahrscheinverkauf,
 - b) Güterterminals,
 - c) Rangierbahnhöfe und Zugbildungseinrichtungen einschließlich Rangiereinrichtungen,
 - d) Abstellgleise,
 - e) Wartungseinrichtungen — mit Ausnahme von Leistungen im Rahmen der schweren Instandhaltung, die für Hochgeschwindigkeitszüge oder andere Arten von Fahrzeugen erbracht werden, die besonderer Einrichtungen bedürfen,
 - f) andere technische Einrichtungen einschließlich Reinigungs- und Wascheinrichtungen,
 - g) See- und Binnenhafenanlagen mit Schienenverkehr,
 - h) Hilfseinrichtungen,
 - i) Einrichtungen für die Brennstoffaufnahme und Bereitstellung von Brennstoffen in diesen Einrichtungen, deren Preis auf der Rechnung getrennt auszuweisen ist.
3. Die Zusatzleistungen können Folgendes umfassen:
 - a) Bereitstellung von Fahrstrom, dessen Preis auf der Rechnung getrennt von den für die Nutzung der Stromversorgungseinrichtungen erhobenen Entgelten auszuweisen ist, unbeschadet der Anwendung der Richtlinie 2009/72/EG,
 - b) Vorheizen von Personenzügen,
 - c) kundenspezifische Verträge über
 - die Überwachung von Gefahrguttransporten,
 - die Unterstützung beim Betrieb ungewöhnlicher Züge.
4. Die Nebenleistungen können Folgendes umfassen:
 - a) Zugang zu Telekommunikationsnetzen,
 - b) Bereitstellung zusätzlicher Informationen,
 - c) technische Inspektion der Fahrzeuge,
 - d) Fahrscheinverkauf in Personenbahnhöfen,
 - e) Leistungen im Rahmen der schweren Instandhaltung, die in Wartungseinrichtungen erbracht werden, die für Hochgeschwindigkeitszüge oder andere Arten von Fahrzeugen bestimmt sind, die besonderer Einrichtungen bedürfen.

ANHANG III

FINANZIELLE LEISTUNGSFÄHIGKEIT**(gemäß Artikel 20)**

Die Informationen, die von antragstellenden Unternehmen gemäß Artikel 20 bereitzustellen sind, umfassen Folgendes:

- a) verfügbare Finanzmittel einschließlich Bankguthaben sowie zugesagte Überziehungskredite und Darlehen,
 - b) als Sicherheit verfügbare Mittel und Vermögensgegenstände,
 - c) Betriebskapital,
 - d) einschlägige Kosten einschließlich der Erwerbskosten oder Anzahlungen für Transportmittel, Grundstücke, Gebäude, Anlagen und Fahrzeuge,
 - e) Belastungen des Betriebsvermögens,
 - f) Steuern und Sozialversicherungsbeiträge.
-

ANHANG IV

INHALT DER SCHIENENNETZ-NUTZUNGSBEDINGUNGEN**(gemäß Artikel 27)**

Die Schienennetz-Nutzungsbedingungen gemäß Artikel 27 müssen folgende Angaben enthalten:

1. Einen Abschnitt mit Angaben zur Art des Fahrwegs, der den Eisenbahnunternehmen zur Verfügung steht, sowie zu den Zugangsbedingungen für den betreffenden Fahrweg. Die Angaben in diesem Abschnitt müssen — auf Jahresbasis — mit den gemäß Artikel 35 der Richtlinie 2008/57/EG zu veröffentlichenden Eisenbahninfrastrukturregistern im Einklang stehen oder auf diese verweisen.
2. Einen Abschnitt mit einer Darlegung der Entgeltgrundsätze und der Tarife. Dieser Abschnitt umfasst hinreichende Einzelheiten der Entgeltregelung sowie ausreichende Informationen zu den Entgelten und andere für den Zugang relevante Angaben bezüglich der in Anhang II aufgeführten Leistungen, die nur von einem einzigen Anbieter erbracht werden. Es ist im Einzelnen aufzuführen, welche Verfahren, Regeln und gegebenenfalls Tabellen zur Durchführung der Artikel 31 bis 36 in Bezug sowohl auf Kosten als auch auf Entgelte angewandt werden. Dieser Abschnitt enthält ferner Angaben zu bereits beschlossenen oder, soweit verfügbar, in den kommenden fünf Jahren vorgesehenen Entgeltänderungen.
3. Einen Abschnitt über die Grundsätze und die Kriterien für die Zuweisung von Fahrwegkapazität. Es sind Angaben zu den allgemeinen Kapazitätsmerkmalen des Fahrwegs, der den Eisenbahnunternehmen zur Verfügung steht, sowie zu etwaigen Nutzungseinschränkungen, einschließlich des zu erwartenden Kapazitätsbedarfs für Instandhaltungszwecke, zu machen. In diesem Abschnitt sind ferner die Abwicklung und die Fristen des Verfahrens der Zuweisung von Fahrwegkapazität anzugeben. Er enthält spezifische Kriterien, die für dieses Verfahren von Belang sind, insbesondere
 - a) die Verfahren für die Stellung von Anträgen auf Zuweisung von Fahrwegkapazität durch Antragsteller beim Betreiber der Infrastruktur,
 - b) Anforderungen an Antragsteller,
 - c) Zeitplan des Antrags- und Zuweisungsverfahrens und der Verfahren, die bei der Anforderung von Informationen zur Netzfahrplanerstellung einzuhalten sind, sowie der Verfahren zur zeitlichen Planung planmäßiger und außerplanmäßiger Instandhaltungsarbeiten,
 - d) Grundsätze des Koordinierungsverfahrens und des in diesem Rahmen eingerichteten Streitbeilegungssystems,
 - e) im Fall einer Fahrwegüberlastung durchzuführende Verfahren und anzuwendende Kriterien,
 - f) Einzelheiten zur Nutzungsbeschränkung von Fahrwegen,
 - g) Bedingungen, durch die dem Grad der bisherigen Inanspruchnahme von Fahrwegkapazität bei der Festlegung von Rangfolgen im Zuweisungsverfahren Rechnung getragen wird.In diesem Abschnitt ist im Einzelnen anzugeben, welche Maßnahmen getroffen wurden, um eine angemessene Behandlung der Güterverkehrsdienste, der grenzüberschreitenden Verkehrsdienste und der dem Ad-hoc-Verfahren unterliegenden Anträge sicherzustellen. Er enthält ein Muster für die Beantragung von Fahrwegkapazität. Der Infrastrukturbetreiber veröffentlicht zudem genaue Angaben zu den Verfahren für die Zuweisung grenzüberschreitender Fahrtrassen.
4. Einen Abschnitt mit Informationen bezüglich der Beantragung von Genehmigungen gemäß Artikel 25 der vorliegenden Richtlinie und von nach der Richtlinie 2004/49/EG erteilten Sicherheitsbescheinigungen oder mit der Angabe einer Website, auf der diese Informationen unentgeltlich in elektronischer Form zur Verfügung gestellt werden.
5. Einen Abschnitt mit Angaben zu den Streitbeilegungs- und Beschwerdeverfahren bezüglich des Zugangs zu Schienennetzinfrastruktur und Diensten sowie der leistungsabhängigen Entgeltregelung gemäß Artikel 35.
6. Einen Abschnitt mit Informationen über den Zugang zu den Serviceeinrichtungen gemäß Anhang II und die dafür erhobenen Entgelte. Die Betreiber von Serviceeinrichtungen, die nicht dem Infrastrukturbetreiber unterstehen, stellen Informationen über die Entgelte, die für den Zugang zu den Einrichtungen und die erbrachten Leistungen erhoben werden, sowie über die technischen Zugangsbedingungen bereit, die in die Schienennetz-Nutzungsbedingungen aufzunehmen sind, oder sie geben eine Website an, auf der diese Informationen unentgeltlich in elektronischer Form zur Verfügung gestellt werden.
7. Einen Mustervertrag für den Abschluss von Rahmenverträgen zwischen Infrastrukturbetreibern und Antragstellern gemäß Artikel 42.

ANHANG V

**GRUNDSÄTZE UND ECKDATEN FÜR VERTRAGLICHE VEREINBARUNGEN ZWISCHEN ZUSTÄNDIGEN
BEHÖRDEN UND INFRASTRUKTURBETREIBERN****(gemäß Artikel 30)**

Die vertragliche Vereinbarung spezifiziert die in Artikel 30 aufgeführten Elemente, was sich mindestens auf Folgendes bezieht:

1. die Infrastruktur und die Serviceeinrichtungen, auf die sich die Vereinbarung bezieht, entsprechend der Gliederung in Anhang II. Dies beinhaltet sämtliche Aspekte des Infrastrukturbetriebs, einschließlich der Instandhaltung und Erneuerung der bereits in Betrieb befindlichen Infrastruktur. Gegebenenfalls kann dies auch den Bau neuer Infrastruktur umfassen;
2. die Modalitäten der Zahlungen oder der Finanzierung für die in Anhang II aufgeführten Infrastrukturleistungen, für die Instandhaltung und Erneuerung und für den Abbau von Instandhaltungs- und Erneuerungsrückständen. Gegebenenfalls kann dies auch die Modalitäten von Zahlungen oder Finanzierungen für neue Infrastruktur umfassen;
3. nutzerorientierte Leistungsvorgaben in Form von Indikatoren und Qualitätskriterien in Bezug auf Elemente wie
 - a) Zugbetriebsleistung (z. B. unter den Gesichtspunkten Streckengeschwindigkeit und Zuverlässigkeit) und Kundenzufriedenheit,
 - b) Netzkapazität,
 - c) Vermögensverwaltung,
 - d) Tätigkeitsvolumen,
 - e) Sicherheitsniveaus und
 - f) Umweltschutz;
4. den möglichen Instandhaltungsrückstand und die Vermögenswerte, die außer Betrieb genommen werden und dadurch unterschiedliche Finanzströme freisetzen;
5. die Anreize gemäß Artikel 30 Absatz 1 mit Ausnahme der Anreize, die im Wege von Regulierungsmaßnahmen nach Artikel 30 Absatz 3 geschaffen werden;
6. Mindestanforderungen an Inhalt und Häufigkeit der Berichterstattung der Infrastrukturbetreiber, einschließlich der jährlich zu veröffentlichenden Informationen;
7. die vereinbarte Laufzeit der Vereinbarung, die gegebenenfalls an die Laufzeit des Geschäftsplans, der Konzession oder der Lizenz des Infrastrukturbetreibers anzupassen ist und mit den vom Staat festgelegten Rahmenbedingungen und Vorschriften für die Entgelterhebung im Einklang stehen muss;
8. Regeln für den Umgang mit größeren Betriebsstörungen und Notfällen, einschließlich Notfallplänen und vorzeitiger Kündigung der Vereinbarung, sowie für die rechtzeitige Unterrichtung der Nutzer;
9. Abhilfemaßnahmen für den Fall, dass eine Vertragspartei ihre vertraglichen Verpflichtungen nicht erfüllt, oder für außergewöhnliche Umstände, die die Verfügbarkeit öffentlicher Mittel beeinträchtigen. Dies umfasst auch die Voraussetzungen und Verfahren für Neuverhandlungen und vorzeitige Kündigung.

ANHANG VI

**ANFORDERUNGEN IN BEZUG AUF EISENBAHNINFRASTRUKTURKOSTEN UND ZUGANGSENTGELTE
(gemäß Artikel 32 Absatz 1 und Artikel 35)**

1. Die Paare, die von den Infrastrukturbetreibern zu berücksichtigen sind, wenn sie eine Liste von Marktsegmenten im Hinblick auf die Einführung von Aufschlägen in der Entgeltregelung gemäß Artikel 32 Absatz 1 festlegen, umfassen mindestens die folgenden:
 - a) Personenverkehr/Güterverkehr,
 - b) Gefahrgutzüge/andere Güterzüge,
 - c) Inländischer Verkehr/grenzüberschreitender Verkehr,
 - d) Kombiniertes Verkehr/Direktverkehr,
 - e) Personenstadt- oder -regionalverkehr/Personenfernverkehr,
 - f) Ganzzüge/Einzelwagenverkehr,
 - g) Netzfahrplan/Gelegenheitsverkehr.
2. Für leistungsabhängige Entgeltregelungen nach Artikel 35 gelten die folgenden Grundsätze:
 - a) Um ein vereinbartes Leistungsniveau zu erreichen und die wirtschaftliche Tragfähigkeit eines Verkehrsdienstes nicht zu gefährden, vereinbart der Infrastrukturbetreiber mit den Antragstellern die Eckwerte der leistungsabhängigen Entgeltregelung, insbesondere die Dauer von Verspätungen und die Grenzwerte, ab denen nach Maßgabe der leistungsabhängigen Entgeltregelung Zahlungen fällig werden, und zwar sowohl für Einzelfahrten als auch für sämtliche Zugbewegungen, die ein Eisenbahnunternehmen in einer bestimmten Zeit durchführt.
 - b) Der Infrastrukturbetreiber teilt den Eisenbahnunternehmen den Netzfahrplan, anhand dessen die Verspätungen berechnet werden, mindestens fünf Tage vor der Zugfahrt mit. Im Falle höherer Gewalt oder kurzfristiger Netzfahrplanänderungen kann der Infrastrukturbetreiber eine kürzere Mitteilungsfrist anwenden.
 - c) Alle Verspätungen sind einer der nachstehenden Kategorien und Unterkategorien zuzuordnen:
 1. Betriebs-/Planungsmanagement des Infrastrukturbetreibers
 - 1.1. Fahrplanerstellung
 - 1.2. Zugbildung
 - 1.3. Fehler im Betriebsverfahren
 - 1.4. Falsche Anwendung der Vorrangregeln
 - 1.5. Personal
 - 1.6. Andere Ursachen
 2. Infrastruktureinrichtungen des Infrastrukturbetreibers
 - 2.1. Signalanlagen
 - 2.2. Signalanlagen an Bahnübergängen
 - 2.3. Telekommunikationsanlagen
 - 2.4. Stromversorgungseinrichtungen
 - 2.5. Gleis
 - 2.6. Bauwerke
 - 2.7. Personal
 - 2.8. Andere Ursachen
 3. Dem Infrastrukturbetreiber zuzuschreibende bautechnische Ursachen
 - 3.1. Geplante Bauarbeiten

- 3.2. Probleme bei der Ausführung von Bauarbeiten
- 3.3. Geschwindigkeitsbeschränkung wegen schadhafter Gleise
- 3.4. Andere Ursachen
4. Anderen Infrastrukturbetreibern zuzuschreibende Probleme
 - 4.1. verursacht durch den vorgelagerten Infrastrukturbetreiber
 - 4.2. verursacht durch den nachgelagerten Infrastrukturbetreiber
5. Dem Eisenbahnunternehmen zuzuschreibende kommerzielle Ursachen
 - 5.1. Überschreitung der Haltezeit
 - 5.2. Antrag des Eisenbahnunternehmens
 - 5.3. Ladevorgänge
 - 5.4. Ladeprobleme
 - 5.5. Zugvorbereitung
 - 5.6. Personal
 - 5.7. Andere Ursachen
6. Fahrzeuge des Eisenbahnunternehmens
 - 6.1. Umlaufplanerstellung und -änderung
 - 6.2. Zugbildung durch das Eisenbahnunternehmen
 - 6.3. Probleme mit Reisezugwagen
 - 6.4. Probleme mit Güterwagen
 - 6.5. Probleme mit Fahrzeugen, Lokomotiven und Triebwagen
 - 6.6. Personal
 - 6.7. Andere Ursachen
7. Anderen Eisenbahnunternehmen zuzuschreibende Probleme
 - 7.1. verursacht durch das nachgelagerte Eisenbahnunternehmen
 - 7.2. verursacht durch das vorgelagerte Eisenbahnunternehmen
8. Externe Ursachen, die weder dem Infrastrukturbetreiber noch dem Eisenbahnunternehmen zuzuschreiben sind
 - 8.1. Streik
 - 8.2. Verwaltungsformalitäten
 - 8.3. Äußere Einflüsse
 - 8.4. Wetterbedingte Auswirkungen und natürliche Ursachen
 - 8.5. Verspätung durch externe Ursachen im nachgelagerten Schienennetz
 - 8.6. Andere Ursachen
9. Sekundäre Ursachen, die weder dem Infrastrukturbetreiber noch dem Eisenbahnunternehmen zuzuschreiben sind
 - 9.1. Gefährliche Ereignisse, Unfälle und Risiken

- 9.2. Streckenbelegung wegen Verspätung desselben Zuges
 - 9.3. Streckenbelegung wegen Verspätung eines anderen Zuges
 - 9.4. Umlauf
 - 9.5. Anschlüsse
 - 9.6. Weitere Untersuchung erforderlich.
- d) Verspätungen sollten nach Möglichkeit nur einer einzigen Organisation zugeschrieben werden, wobei sowohl die Verantwortung für die Störung als auch die Fähigkeit zur Wiederherstellung des normalen Verkehrsbetriebs zu berücksichtigen sind.
 - e) Bei der Berechnung der Zahlungen ist die durchschnittliche Verspätung von Eisenbahnverkehrsdiensten zu berücksichtigen, für die ähnliche Pünktlichkeitsanforderungen gelten.
 - f) Der Infrastrukturbetreiber teilt den Eisenbahnunternehmen so rasch wie möglich die Berechnung der nach der leistungsabhängigen Entgeltregelung fälligen Zahlungen mit. Die Berechnung umfasst sämtliche verspäteten Zugfahrten innerhalb eines Zeitraums von höchstens einem Monat.
 - g) Unbeschadet der bestehenden Rechtsbehelfe und des Artikels 56 ist für Streitfälle in Bezug auf die leistungsabhängige Entgeltregelung ein Streitbeilegungssystem einzurichten, damit solche Angelegenheiten rasch bereinigt werden können. Dieses Streitbeilegungssystem gewährleistet Unparteilichkeit gegenüber den beteiligten Parteien. Gelangt dieses System zur Anwendung, ist innerhalb von zehn Arbeitstagen eine Entscheidung zu treffen.
 - h) Auf der Grundlage der in der leistungsabhängigen Entgeltregelung vereinbarten Eckwerte veröffentlicht der Infrastrukturbetreiber einmal jährlich das von den Eisenbahnunternehmen im Jahresdurchschnitt erzielte Leistungsniveau.
-

ANHANG VII

ZEITPLAN DES ZUWEISUNGSVERFAHRENS**(gemäß Artikel 43)**

1. Der Netzfahrplan wird einmal im Kalenderjahr erstellt.
 2. Der Wechsel des Netzfahrplans erfolgt am zweiten Samstag im Dezember um 24.00 Uhr. Wird ein Netzfahrplanwechsel oder eine Netzfahrplananpassung nach den Wintermonaten durchgeführt, insbesondere zur Berücksichtigung etwaiger Fahrplanänderungen im regionalen Personenverkehr, so erfolgt die Umstellung am zweiten Samstag im Juni um 24.00 Uhr und bei Bedarf zu anderen Terminen. Die Infrastrukturbetreiber können sich auf abweichende Termine verständigen; in diesem Fall unterrichten sie die Kommission entsprechend, falls der internationale Verkehr betroffen sein könnte.
 3. Die Frist für den Eingang von Anträgen auf die Zuweisung von Fahrwegkapazität für die Aufnahme in den Netzfahrplan darf nicht mehr als zwölf Monate vor dem Inkrafttreten des Netzfahrplans ablaufen.
 4. Die Infrastrukturbetreiber tragen dafür Sorge, dass spätestens elf Monate vor Inkrafttreten des Netzfahrplans vorläufige grenzüberschreitende Zugtrassen in Zusammenarbeit mit den anderen betroffenen Infrastrukturbetreibern festgelegt sind. Die Infrastrukturbetreiber gewährleisten soweit wie möglich, dass diese Zugtrassen in den nachfolgenden Verfahrensschritten beibehalten werden.
 5. Spätestens vier Monate nach Ablauf der Frist für die Einreichung von Anträgen seitens der Antragsteller erstellt der Infrastrukturbetreiber einen Netzfahrplanentwurf.
-

ANHANG VIII

DER REGULIERUNGSSTELLE AUF VERLANGEN VORZULEGENDE BUCHFÜHRUNGSDATEN**(gemäß Artikel 56 Absatz 12)**

1. Getrennte Rechnungsführung

- a) getrennte Gewinn- und Verlustrechnungen und Bilanzen für die Bereiche Güterverkehr, Personenverkehr und Infrastrukturbetrieb;
- b) genaue und transparente Angaben über einzelne Quellen und Verwendungen von öffentlichen Geldern und Ausgleichsleistungen anderer Art. Dazu gehört auch eine detaillierte Übersicht über die Zahlungsströme der Unternehmen, damit festgestellt werden kann, wofür diese öffentlichen Mittel und Ausgleichsleistungen anderer Art verwendet wurden;
- c) Aufwands- und Ertragsposten, anhand deren sich gemäß den Anforderungen der Regulierungsstelle feststellen lässt, ob zwischen den verschiedenen Geschäftsbereichen eine Quersubvention stattgefunden hat;
- d) das für die Aufteilung der Kosten auf die einzelnen Geschäftsbereiche angewendete Verfahren;
- e) falls das regulierte Unternehmen Teil einer Unternehmensgruppe ist, vollständige Angaben über Zahlungen zwischen den Unternehmen der Gruppe.

2. Kontrolle der Weagentgelte

- a) verschiedene Kostenkategorien, insbesondere hinreichende Informationen über die Grenzkosten/direkten Kosten der einzelnen Dienste oder Gruppen von Diensten, um eine Kontrolle der Weagentgelte zu ermöglichen;
- b) hinreichende Angaben, um eine Kontrolle der Einzelentgelte, die für Dienste (oder Gruppen von Diensten) entrichtet werden, zu ermöglichen. Auf Verlangen der Regulierungsstelle gehören dazu auch Angaben zum Umfang einzelner Dienste, zu den Preisen für einzelne Dienste sowie zu den Gesamteinnahmen, die aus den von internen und externen Kunden für einzelne Dienste entrichteten Entgelten erzielt werden;
- c) gemäß der von der Regulierungsstelle geforderten Kostenrechnungsmethode Angaben zu den Kosten einzelner Dienste (oder Gruppen von Diensten) und den daraus erzielten Einnahmen, damit eine etwaige wettbewerbswidrige Preispolitik (Quersubventionen, Verdrängungspreise und überhöhte Preise) festgestellt werden kann.

3. Angaben zur finanziellen Leistungsfähigkeit

- a) Erklärung zur finanziellen Leistungsfähigkeit,
 - b) Ausgabenerklärung (Übersicht),
 - c) Erklärung zu den Instandhaltungsausgaben,
 - d) Erklärung zu den Betriebsausgaben,
 - e) Gewinn- und Verlustrechnung,
 - f) etwaige Anmerkungen zur näheren Erläuterung der Erklärungen.
-

ANHANG IX

TEIL A

AUFGEHOBENE RICHTLINIEN MIT IHREN NACHFOLGENDEN ÄNDERUNGEN

(gemäß Artikel 65)

Richtlinie 91/440/EWG des Rates
(ABl. L 237 vom 24.8.1991, S. 25)

Richtlinie 2001/12/EG des Europäischen Parlaments und des Rates
(ABl. L 75 vom 15.3.2001, S. 1)

Richtlinie 2004/51/EG des Europäischen Parlaments und des Rates
(ABl. L 164 vom 30.4.2004, S. 164)

Richtlinie 2006/103/EG des Rates
(ABl. L 363 vom 20.12.2006, S. 344)

Nur Abschnitt B des Anhangs

Richtlinie 2007/58/EG des Europäischen Parlaments und des Rates
(ABl. L 315 vom 3.12.2007, S. 44)

Nur Artikel 1

Richtlinie 95/18/EG des Rates
(ABl. L 143 vom 27.6.1995, S. 70)

Richtlinie 2001/13/EG des Europäischen Parlaments und des Rates
(ABl. L 75 vom 15.3.2001, S. 26)

Richtlinie 2004/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates
(ABl. L 164 vom 30.4.2004, S. 44)

Nur Artikel 29

Richtlinie 2001/14/EG des Europäischen Parlaments und des Rates
(ABl. L 75 vom 15.3.2001, S. 29)

Entscheidung 2002/844/EG der Kommission
(ABl. L 289 vom 26.10.2002, S. 30)

Richtlinie 2004/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates
(ABl. L 164 vom 30.4.2004, S. 44)

Nur Artikel 30

Richtlinie 2007/58/EG des Europäischen Parlaments und des Rates
(ABl. L 315 vom 3.12.2007, S. 44)

Nur Artikel 2

TEIL B

FRISTEN FÜR DIE UMSETZUNG IN NATIONALES RECHT

(gemäß Artikel 65)

Richtlinie	Umsetzungsfrist
91/440/EWG	1. Januar 1993
95/18/EG	27. Juni 1997
2001/12/EG	15. März 2003
2001/13/EG	15. März 2003
2001/14/EG	15. März 2003
2004/49/EG	30. April 2006
2004/51/EG	31. Dezember 2005
2006/103/EG	1. Januar 2007
2007/58/EG	4. Juni 2009

ANHANG X

ENTSPRECHUNGSTABELLE

Richtlinie 91/440/EWG	Richtlinie 95/18/EG	Richtlinie 2001/14/EG	vorliegende Richtlinie
Artikel 2 Absatz 1	Artikel 1 Absatz 1	Artikel 1 Absatz 1 Unterabsatz 1	Artikel 1 Absatz 1
		Artikel 1 Absatz 2	Artikel 1 Absatz 2
Artikel 2 Absatz 2	Artikel 1 Absatz 2		Artikel 2 Absatz 1
		Artikel 1 Absatz 3	Artikel 2 Absatz 2
			Artikel 2 Absatz 3
			Artikel 2 Absätze 4 bis 9
Artikel 2 Absatz 4			Artikel 2 Absatz 10
			Artikel 2 Absatz 11
Artikel 3			Artikel 3 Nummern 1 bis 8
			Artikel 3 Nummern 9 bis 13
	Artikel 2 Buchstaben b und c		Artikel 3 Nummern 14 und 15
		Artikel 2	Artikel 3 Nummern 16 und 17
			Artikel 3 Nummern 18 bis 28
			Artikel 3 Nummern 29 und 30
Artikel 4			Artikel 4
Artikel 5			Artikel 5 Absätze 1 bis 3
			Artikel 5 Absatz 4
Artikel 6 Absätze 1 und 2			Artikel 6 Absätze 1 und 2
Artikel 9 Absatz 4			Artikel 6 Absatz 3
Artikel 6 Absatz 1 Unterabsatz 2			Artikel 6 Absatz 4
Artikel 6 Absatz 3 und Anhang II			Artikel 7 Absatz 1
		Artikel 4 Absatz 2 und Artikel 14 Absatz 2	Artikel 7 Absatz 2

Richtlinie 91/440/EWG	Richtlinie 95/18/EG	Richtlinie 2001/14/EG	vorliegende Richtlinie
Artikel 7 Absätze 1, 3 und 4		Artikel 6 Absatz 1	Artikel 8 Absätze 1, 2 und 3 Artikel 8 Absatz 4
Artikel 9 Absätze 1 und 2			Artikel 9 Absätze 1 und 2
Artikel 10 Absätze 3 und 3a			Artikel 10 Absätze 1 und 2
Artikel 10 Absatz 3b			Artikel 11 Absätze 1, 2 und 3 Artikel 11 Absatz 4
Artikel 10 Absätze 3c und 3e			Artikel 11 Absätze 5 und 6
Artikel 10 Absatz 3f			Artikel 12 Absätze 1 bis 4 Artikel 12 Absatz 5
Artikel 10b	Artikel 3	Artikel 5	Artikel 13 Artikel 14 Artikel 15 Artikel 16
	Artikel 4 Absätze 1 bis 4		Artikel 17 Absätze 1 bis 4
	Artikel 5		Artikel 18
	Artikel 6		Artikel 19
	Artikel 7 Absatz 1		Artikel 20 Absatz 1
	Anhang, Teil 1 Nummer 1		Artikel 20 Absatz 2 Artikel 20 Absatz 3
	Artikel 8		Artikel 21
	Artikel 9		Artikel 22
	Artikel 4 Absatz 5		Artikel 23 Absatz 1
	Artikel 10		Artikel 23 Absätze 2 und 3
	Artikel 11		Artikel 24
	Artikel 15		Artikel 25
		Artikel 1 Absatz 1 Unterabsatz 2	Artikel 26
		Artikel 3	Artikel 27
Artikel 10 Absatz 5			Artikel 28

Richtlinie 91/440/EWG	Richtlinie 95/18/EG	Richtlinie 2001/14/EG	vorliegende Richtlinie
		Artikel 4 Absätze 1 und 3 bis 6	Artikel 29
		Artikel 6 Absätze 2 bis 5	Artikel 30
		Artikel 7	Artikel 31
		Artikel 8	Artikel 32
		Artikel 9	Artikel 33
		Artikel 10	Artikel 34
		Artikel 11	Artikel 35
		Artikel 12	Artikel 36
			Artikel 37
		Artikel 13	Artikel 38
		Artikel 14 Absätze 1 und 3	Artikel 39
		Artikel 15	Artikel 40
		Artikel 16	Artikel 41
		Artikel 17	Artikel 42
		Artikel 18	Artikel 43
		Artikel 19	Artikel 44
		Artikel 20 Absätze 1, 2 und 3	Artikel 45 Absätze 1, 2 und 3
			Artikel 45 Absatz 4
		Artikel 20 Absatz 4	Artikel 45 Absatz 5
		Artikel 21	Artikel 46
		Artikel 22	Artikel 47
		Artikel 23	Artikel 48
		Artikel 24	Artikel 49
		Artikel 25	Artikel 50

Richtlinie 91/440/EWG	Richtlinie 95/18/EG	Richtlinie 2001/14/EG	vorliegende Richtlinie
		Artikel 26	Artikel 51
		Artikel 27	Artikel 52
		Artikel 28	Artikel 53
		Artikel 29	Artikel 54
		Artikel 30 Absatz 1	Artikel 55
		Artikel 30 Absatz 2	Artikel 56 Absatz 1
		Artikel 31	Artikel 57
Artikel 12			Artikel 58
Artikel 14a		Artikel 33 Absätze 1, 2 und 3	Artikel 59
			Artikel 60
		Artikel 34 Absatz 2	Artikel 61
Artikel 11a		Artikel 35 Absätze 1, 2 und 3	Artikel 62
Artikel 10 Absatz 9			Artikel 63
		Artikel 38	Artikel 64
			Artikel 65
	Artikel 17	Artikel 39	Artikel 66
Artikel 16	Artikel 18	Artikel 40	Artikel 67
			Anhang I
		Anhang II	Anhang II
	Anhang		Anhang III
		Anhang I	Anhang IV
			Anhang V
			Anhang VI
		Anhang III	Anhang VII
			Anhang VIII

RICHTLINIE 2012/35/EU DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

vom 21. November 2012

zur Änderung der Richtlinie 2008/106/EG über Mindestanforderungen für die Ausbildung von Seeleuten

(Text von Bedeutung für den EWR)

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION —

infolge einer Neufassung in der Richtlinie 2008/106/EG des Europäischen Parlaments und des Rates ⁽⁴⁾ enthalten.

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union, insbesondere auf Artikel 100 Absatz 2,

(3) Auf einer Tagung der Konferenz der Vertragsparteien des STCW-Übereinkommens im Jahr 2010 in Manila wurden wesentliche Änderungen des STCW-Übereinkommens („Manila-Änderungen“) beschlossen, insbesondere in Bezug auf betrügerische Praktiken bei Befähigungszeugnissen, Normen für die Seediensttauglichkeit, Ausbildungsmaßnahmen im Bereich der Gefahrenabwehr — unter anderem im Hinblick auf seeräuberische Handlungen und bewaffnete Raubüberfälle — und technologiebezogene Ausbildungsmaßnahmen. Durch die Manila-Änderungen wurden auch Anforderungen für Vollmatrosen eingeführt und neue Berufsprofile erstellt, beispielsweise für Offiziere mit der Fachbefähigung in Elektrotechnik.

auf Vorschlag der Europäischen Kommission,

nach Zuleitung des Entwurfs des Gesetzgebungsakts an die nationalen Parlamente,

(4) Alle Mitgliedstaaten sind Vertragsparteien des STCW-Übereinkommens, und keiner von ihnen hat nach dem dafür vorgesehenen Verfahren Einspruch gegen die Manila-Änderungen eingelegt. Mitgliedstaaten sollten daher ihre nationalen Vorschriften an die Manila-Änderungen anpassen. Ein Konflikt zwischen den internationalen Verpflichtungen der Mitgliedstaaten und ihren Verpflichtungen auf Unionsebene sollte vermieden werden. Angesichts des internationalen Charakters der Schifffahrt sollten die Vorschriften der Union für die Ausbildung von Seeleuten und die Erteilung entsprechender Befähigungszeugnisse und Fachkundenachweise an die internationalen Regeln angepasst werden. Daher sollten mehrere Bestimmungen der Richtlinie 2008/106/EG geändert werden, um den Manila-Änderungen Rechnung zu tragen.

nach Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses ⁽¹⁾,

nach Anhörung des Ausschusses der Regionen,

gemäß dem ordentlichen Gesetzgebungsverfahren ⁽²⁾,

(5) Eine verbesserte Ausbildung von Seeleuten sollte eine geeignete Ausbildung in Theorie und Praxis umfassen, um sicherzustellen, dass Seeleute hinreichend qualifiziert sind, um die Gefahrenabwehr- und Sicherheitsstandards zu erfüllen und auf Gefahren und Notfälle reagieren zu können.

in Erwägung nachstehender Gründe:

(1) Die Ausbildung von Seeleuten und die Erteilung entsprechender Befähigungszeugnisse und Fachkundenachweise wird durch das Übereinkommen der Internationalen Seeschifffahrts-Organisation (IMO) über Normen für die Ausbildung, die Erteilung von Befähigungszeugnissen und den Wachdienst von Seeleuten von 1978 („STCW-Übereinkommen“) geregelt, das 1984 in Kraft trat und 1995 wesentlich geändert wurde.

(6) Es sollten Qualitätsnormen und Qualitätssicherungssysteme entwickelt und eingeführt werden; dabei sollte gegebenenfalls der Empfehlung des Europäischen Parlaments und des Rates vom 18. Juni 2009 zur Einrichtung eines europäischen Bezugsrahmens für die Qualitätssicherung in der beruflichen Aus- und Weiterbildung ⁽⁵⁾ und entsprechenden von den Mitgliedstaaten erlassenen Maßnahmen Rechnung getragen werden.

(2) Das STCW-Übereinkommen wurde durch die Richtlinie 94/58/EG des Rates vom 22. November 1994 über Mindestanforderungen für die Ausbildung von Seeleuten ⁽³⁾ erstmals in das Unionsrecht aufgenommen. Die Unionsvorschriften für die Ausbildung von Seeleuten und die Zeugniserteilung wurden später an die Änderungen des STCW-Übereinkommens angepasst, und ein gemeinsames Unionsverfahren für die Anerkennung der entsprechenden Ausbildungs- und Zeugniserteilungssysteme von Drittländern wurde eingeführt. Diese Vorschriften sind

⁽¹⁾ ABl. C 43 vom 15.2.2012, S. 69.

⁽²⁾ Standpunkt des Europäischen Parlaments vom 23. Oktober 2012 (noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht) und Beschluss des Rates vom 13. November 2012.

⁽³⁾ ABl. L 319 vom 12.12.1994, S. 28.

⁽⁴⁾ ABl. L 323 vom 3.12.2008, S. 33.

⁽⁵⁾ ABl. C 155 vom 8.7.2009, S. 1.

- (7) Die europäischen Sozialpartner haben Mindestruhezeiten für Seeleute vereinbart und die Richtlinie 1999/63/EG⁽¹⁾ wurde mit dem Ziel der Umsetzung dieser Vereinbarung angenommen. Die genannte Richtlinie gestattet zudem die Genehmigung von Ausnahmen von den Mindestruhezeiten für Seeleute. Die Möglichkeit, Ausnahmen zu genehmigen, sollte jedoch in Bezug auf Höchstdauer, Häufigkeit und Umfang begrenzt werden. Die Manila-Änderungen zielen unter anderem darauf ab, objektive Grenzen für die Ausnahmen von den Mindestruhezeiten für den Wachdienst und für Seeleute mit festgelegten Aufgaben in den Bereichen Sicherheit, Gefahrenabwehr und Verschmutzungsverhütung festzulegen, um Übermüdung vorzubeugen. Die Manila-Änderungen sollten so in die Richtlinie 2008/106/EG übernommen werden, dass die Übereinstimmung mit der Richtlinie 1999/63/EG, geändert durch die Richtlinie 2009/13/EG⁽²⁾, gewährleistet ist.
- (8) Die Richtlinie 2009/13/EG tritt, wie in der Richtlinie festgelegt, am Tag des Inkrafttretens des Seearbeitsübereinkommens von 2006 in Kraft, wodurch weiter anerkannt wird, wie wichtig es ist, Mindestanforderungen an die Lebens- und Arbeitsbedingungen aller Seeleute festzulegen.
- (9) In der Richtlinie 2008/106/EG ist auch ein Verfahren für die Anerkennung der Systeme von Drittländern für die Ausbildung von Seeleuten und die Zeugniserteilung vorgesehen. Die Anerkennung erfolgt durch die Kommission nach einem Verfahren, bei dem die Kommission von der Europäischen Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs (im Folgenden „Agentur“), die durch die Verordnung (EG) Nr. 1406/2002 des Europäischen Parlaments und des Rates⁽³⁾ errichtet wurde, und dem Ausschuss für die Sicherheit im Seeverkehr und die Vermeidung von Umweltverschmutzung durch Schiffe (COSS), der durch die Verordnung (EG) Nr. 2099/2002 des Europäischen Parlaments und des Rates⁽⁴⁾ eingesetzt wurde, unterstützt wird. Aufgrund der Erfahrungen, die mit der Anwendung dieses Verfahrens gesammelt wurden, sollte es geändert werden, und zwar in Bezug auf die Frist für den Beschluss der Kommission. Da es für die Anerkennung erforderlich ist, dass die Agentur eine Inspektion vornimmt, deren Planung und Durchführung Zeit erfordert, und das betreffende Drittland in den meisten Fällen erhebliche Anpassungen vornehmen muss, um die Anforderungen des STCW-Übereinkommens zu erfüllen, kann dieser gesamte Vorgang nicht innerhalb von drei Monaten abgeschlossen werden; erfahrungsgemäß ist hierfür ein Zeitraum von 18 Monaten wohl ein realistischerer Zeitrahmen. Die Frist für den Beschluss der Kommission sollte daher entsprechend geändert werden; der antragstellende Mitgliedstaat sollte jedoch aus Gründen der Flexibilität das STCW-System eines Drittlandes weiterhin vorübergehend anerkennen können. Ferner sind die Bestimmungen über die Anerkennung von Berufsqualifikationen gemäß der Richtlinie 2005/36/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 7. September 2005 über die Anerkennung von Berufsqualifikationen⁽⁵⁾ in Bezug auf die Anerkennung der Befähigungszeugnisse von Seeleuten nach Maßgabe der Richtlinie 2008/106/EG nicht anwendbar.
- (10) Die verfügbaren Statistiken über Seeleute in der Union sind unvollständig und häufig ungenau, was die Politikgestaltung in diesem Sektor zusätzlich erschwert. Detaillierte Daten über Befähigungszeugnisse für Seeleute allein können dieses Problem nicht lösen, sie könnten aber sicher hilfreich sein. Die Vertragsparteien sind nach dem STCW-Übereinkommen verpflichtet, Register aller Befähigungszeugnisse, Fachkundenachweise und Vermerke zu unterhalten, in denen auch alle relevanten Verlängerungen der Gültigkeitsdauer oder andere Maßnahmen in Bezug auf diese Befähigungszeugnisse und Vermerke erfasst werden. Die Mitgliedstaaten sind verpflichtet, ein Register aller ausgestellten Befähigungszeugnisse, Fachkundenachweise und Vermerke zu unterhalten. Zur Erlangung möglichst vollständiger Informationen über die Beschäftigungslage in der Union und ausschließlich zur Erleichterung der Politikgestaltung durch die Mitgliedstaaten und die Kommission sollten die Mitgliedstaaten verpflichtet werden, der Kommission ausgewählte Angaben zu übermitteln, die bereits in ihren Registern der Befähigungszeugnisse für Seeleute vorliegen. Diese Informationen sollten ausschließlich zu Zwecken der statistischen Analyse übermittelt werden; sie sind nicht zu administrativen, rechtlichen oder Überprüfungs Zwecken zu nutzen. Diese Informationen müssen mit den Datenschutzvorschriften der Union in Einklang stehen und daher sollte eine entsprechende Bestimmung in die Richtlinie 2008/106/EG aufgenommen werden.
- (11) Die Ergebnisse der Auswertung dieser Informationen sollten genutzt werden, um Entwicklungen auf dem Arbeitsmarkt vorauszu sehen und so die Möglichkeiten der Seeleute in Bezug auf die Planung ihrer Berufslaufbahn und die Nutzung der zur Verfügung stehenden Angebote der beruflichen Aus- und Weiterbildung zu verbessern. Solche Ergebnisse sollten auch zur Verbesserung der beruflichen Aus- und Weiterbildung beitragen.

(1) Richtlinie 1999/63/EG des Rates vom 21. Juni 1999 zu der vom Verband der Reeder in der Europäischen Gemeinschaft (European Community Shipowners' Association ECSA) und dem Verband der Verkehrsgewerkschaften in der Europäischen Union (Federation of Transport Workers' Unions in the European Union FST) getroffenen Vereinbarung über die Regelung der Arbeitszeit von Seeleuten — Anhang: Europäische Vereinbarung über die Regelung der Arbeitszeit von Seeleuten (ABl. L 167 vom 2.7.1999, S. 33).

(2) Richtlinie 2009/13/EG des Rates vom 16. Februar 2009 zur Durchführung der Vereinbarung zwischen dem Verband der Reeder in der Europäischen Gemeinschaft (ECSA) und der Europäischen Transportarbeiter-Föderation (ETF) über das Seearbeitsübereinkommen 2006 (ABl. L 124 vom 20.5.2009, S. 30).

(3) ABl. L 208 vom 5.8.2002, S. 1.

(4) ABl. L 324 vom 29.11.2002, S. 1.

(5) ABl. L 255 vom 30.9.2005, S. 22.

- (12) Zur Sammlung von Daten über den Seemannsberuf, die ein Bild von seiner Entwicklung und von der Technologie vermitteln, sollte der Kommission die Befugnis übertragen werden, gemäß Artikel 290 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union Rechtsakte hinsichtlich der Anpassung von Anhang V der Richtlinie 2008/106/EG zu erlassen. Der Rückgriff auf solche delegierten Rechtsakte sollte auf die Fälle beschränkt sein, in denen Änderungen des STCW-Übereinkommens und des STCW-Codes Änderungen an diesem Anhang erforderlich machen. Zudem sollten solche delegierten Rechtsakte die in diesem Anhang genannten Bestimmungen über die Anonymisierung von Daten nicht ändern. Es ist von besonderer Bedeutung, dass die Kommission im Zuge ihrer Vorbereitungsarbeit angemessene Konsultationen — auch auf der Ebene von Sachverständigen — 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 auf angemessene Weise übermittelt werden.
- (13) Der Schifffahrtssektor der Union verfügt über ein hochwertiges maritimes Fachwissen, das seine Wettbewerbsfähigkeit unterstützt. Die Qualität der Ausbildung von Seeleuten ist von Bedeutung für die Wettbewerbsfähigkeit dieses Sektors und dafür, dass die Seeverkehrsberufe für Bürger der Union, insbesondere für junge Menschen, attraktiv sind.
- (14) Damit die Qualitätsstandards in Bezug auf die Ausbildung von Seeleuten nicht sinken, müssen die Maßnahmen zur Verhinderung betrügerischer Praktiken im Zusammenhang mit Befähigungszeugnissen und Fachkundenachweisen verbessert werden.
- (15) Zur Gewährleistung einheitlicher Bedingungen für die Durchführung der Richtlinie 2008/106/EG wurden der Kommission Durchführungsbefugnisse im Bereich der Ausbildung von Seeleuten und der Erteilung von Befähigungszeugnissen und Fachkundenachweisen für Seeleute übertragen. Aus demselben Grund sollten der Kommission auch Durchführungsbefugnisse hinsichtlich der von den Mitgliedstaaten an die Kommission zu übermittelnden statistischen Daten über Seeleute übertragen werden. Diese Befugnisse sollten im Einklang mit der Verordnung (EU) Nr. 182/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. Februar 2011 zur Festlegung der allgemeinen Regeln und Grundsätze, nach denen die Mitgliedstaaten die Wahrnehmung der Durchführungsbefugnisse durch die Kommission kontrollieren⁽¹⁾, ausgeübt werden.
- (16) Das Prüfverfahren sollte für den Erlass technischer Anforderungen zur Gewährleistung der angemessenen Verwaltung der in Anhang V zu der Richtlinie 2008/106/EG genannten statistischen Daten und den Erlass von Durchführungsbeschlüssen über die Anerkennung und den Entzug der Anerkennung für STCW-Systeme von Drittländern angewendet werden.
- (17) Die Manila-Änderungen traten am 1. Januar 2012 in Kraft; allerdings können bis zum 1. Januar 2017 Übergangsregelungen angewandt werden. Um einen reibungslosen Übergang auf die neuen Regeln zu ermöglichen, sollten in dieser Richtlinie die gleichen Übergangsregelungen wie in den Manila-Änderungen vorgesehen werden.
- (18) Der Schiffssicherheitsausschuss der IMO hat auf seiner 89. Tagung festgestellt, dass es zur Umsetzung der Manila-Änderungen der Klarstellung bedarf, wobei die in ihnen enthaltenen Übergangsregelungen und die Entschließung 4 der STCW-Konferenz, in der anerkannt wird, dass die vollständige Erfüllung bis zum 1. Januar 2017 verwirklicht werden muss, zu berücksichtigen sind. Eine solche Klarstellung wurde durch IMO-Rundschreiben STCW.7/Circ.16 und STCW.7/Circ.17 vorgenommen. Insbesondere wird in STCW.7/Circ.16 festgehalten, dass die nach Maßgabe der unmittelbar vor dem 1. Januar 2012 geltenden Bestimmungen des STCW-Übereinkommens an Seeleute erteilte und verlängerte Befähigungszeugnisse und Fachkundenachweise, welche die Anforderungen der Manila-Änderungen nicht erfüllen, und die Befähigungszeugnisse und Fachkundenachweise für Seeleute, die vor dem 1. Juli 2013 eine zugelassene Seefahrzeit, ein zugelassenes Schulungs- und Ausbildungsprogramm oder einen zugelassenen Ausbildungslehrgang begonnen haben, nicht über den 1. Januar 2017 hinaus gültig sein sollten.
- (19) Um die Wettbewerbsfähigkeit von Seeleuten aus der Union zu bewahren und die Sicherheit an Bord von Schiffen mit Hilfe einer dem aktuellen Stand entsprechenden Ausbildung zu gewährleisten, sollten weitere Verzögerungen bei der Aufnahme der Manila-Änderungen in das Unionsrecht vermieden werden.
- (20) Im Hinblick auf eine einheitliche Anwendung der Manila-Änderungen innerhalb der Union empfiehlt es sich, dass die Mitgliedstaaten bei der Umsetzung dieser Richtlinie die in den IMO-Rundschreiben STCW.7/Circ.16 und STCW.7/Circ.17 enthaltenen Leitlinien berücksichtigen.
- (21) Da das Ziel dieser Richtlinie, nämlich die Angleichung der derzeitigen Vorschriften der Union mit den internationalen Vorschriften über die Erteilung von Befähigungszeugnissen und Fachkundenachweisen und die Ausbildung von Seeleuten, auf Ebene der Mitgliedstaaten nicht ausreichend verwirklicht werden kann, sondern vielmehr wegen des Umfangs oder der Wirkungen der Maßnahme auf Unionsebene besser zu verwirklichen ist, kann die Union im Einklang mit dem Subsidiaritätsprinzip gemäß Artikel 5 des Vertrags über die Europäische Union tätig werden. Entsprechend dem in diesem Artikel genannten Verhältnismäßigkeitsprinzip geht diese Richtlinie nicht über das für die Erreichung dieses Ziels erforderliche Maß hinaus.

⁽¹⁾ ABl. L 55 vom 28.2.2011, S. 13.

(22) Die Richtlinie 2008/106/EG sollte daher entsprechend geändert werden —

HABEN FOLGENDE RICHTLINIE ERLASSEN:

Artikel 1

Änderungen der Richtlinie 2008/106/EG

Die Richtlinie 2008/106/EG wird wie folgt geändert:

1. Artikel 1 wird wie folgt geändert:

a) Die Nummern 18 und 19 erhalten folgende Fassung:

„18. ‚Vollzugsordnung für den Funkdienst‘ die Vollzugsordnung für den Funkdienst, die dem Internationalen Fernmeldevertrag in der jeweils geltenden Fassung beigefügt ist oder als diesem beigefügt gilt;

19. ‚Passagierschiff ein Schiff gemäß der Definition im Internationalen Übereinkommen von 1974 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See (SOLAS-Übereinkommen von 1974) in der jeweils geltenden Fassung;“

b) Nummer 24 erhält folgende Fassung:

„24. ‚STCW-Code‘ den Code über Normen für die Ausbildung, die Erteilung von Befähigungszeugnissen und den Wachdienst von Seeleuten (STCW), wie er in der EntschlieÙung 2 der Konferenz von 1995 angenommen wurde, in der jeweils geltenden Fassung;“

c) Nummer 27 wird gestrichen;

d) Nummer 28 erhält folgende Fassung:

„28. ‚Seefahrtzeit‘ den Dienst an Bord eines Schiffes, der für die Erteilung oder Verlängerung eines Befähigungszeugnisses, eines Fachkundenachweises oder eines sonstigen Eignungsnachweises maßgebend ist;“;

e) folgende Nummern werden angefügt:

„32. ‚GMDSS-Funker‘ eine Person, die eine Befähigung nach Anhang I Kapitel IV besitzt;

33. ‚ISPS-Code‘ den Internationalen Code für die Gefahrenabwehr auf Schiffen und in Hafenanlagen, der am 12. Dezember 2002 mit EntschlieÙung 2 der Konferenz der Vertragsregierungen des SOLAS-Übereinkommens von 1974 angenommen wurde, in der jeweils geltenden Fassung;

34. ‚Beauftragter für die Gefahrenabwehr auf dem Schiff‘ diejenige dem Kapitän rechenschaftspflichtige

Person an Bord des Schiffes, die vom Unternehmen als verantwortlich für die Gefahrenabwehr auf dem Schiff benannt worden ist; zu ihren Aufgaben gehören die Umsetzung und Fortschreibung des Plans zur Gefahrenabwehr auf dem Schiff und die Pflege von Kontakten mit dem Beauftragten für die Gefahrenabwehr im Unternehmen und den Beauftragten für die Gefahrenabwehr in der Hafenanlage;

35. ‚Sicherheitspflichten‘ die Gesamtheit der sicherheitsbezogenen Aufgaben und Pflichten nach der Begriffsbestimmung in Kapitel XI-2 des SOLAS-Übereinkommens von 1974 in der jeweils geltenden Fassung und im ISPS-Code;

36. ‚Befähigungszeugnis‘ ein Zeugnis für einen Kapitän, einen Offizier oder einen Funker für das Weltweite Seenot- und Sicherheitsfunksystem (GMDSS), das nach Anhang I Kapitel II, III, IV oder VII ausgestellt und mit Vermerken versehen ist und das seinen rechtmäßigen Inhaber dazu berechtigt, in der im Zeugnis bezeichneten Eigenschaft Dienst zu tun und die Funktionen auszuüben, die mit dem im Zeugnis bezeichneten Verantwortungsniveau verbunden sind;

37. ‚Fachkundenachweis‘ ein einem Seemann ausgestellt Zeugnis, das kein Befähigungszeugnis darstellt, in dem jedoch bestätigt wird, dass die in dieser Richtlinie aufgeführten einschlägigen Anforderungen an Ausbildung, Befähigungen oder Seefahrtzeit erfüllt sind;

38. ‚schriftlicher Nachweis‘ beziehungsweise ‚schriftliche Nachweise‘ Unterlagen, die weder ein Befähigungszeugnis noch einen Fachkundenachweis darstellen, die jedoch dazu verwendet werden, nachzuweisen, dass die einschlägigen Anforderungen dieser Richtlinie erfüllt sind;

39. ‚Offizier mit der Fachbefähigung in Elektrotechnik‘ einen Offizier, der eine Befähigung nach Anhang I Kapitel III besitzt;

40. ‚Vollmatrose im Nautischen Dienst‘ einen Schiffsmann, der eine Befähigung nach Anhang I Kapitel II besitzt;

41. ‚Vollmatrose im Technischen Dienst‘ einen Schiffsmann, der eine Befähigung nach Anhang I Kapitel III besitzt;

42. ‚Schiffsbetriebstechniker‘ einen Schiffsmann, der eine Befähigung nach Anhang I Kapitel III besitzt.“

2. Artikel 3 Absatz 1 erhält folgende Fassung:

„(1) Die Mitgliedstaaten ergreifen die erforderlichen Maßnahmen, um sicherzustellen, dass Seeleute, die an Bord eines Schiffes im Sinne des Artikels 2 Dienst tun, eine Mindestausbildung erhalten, die die Anforderungen des STCW-Übereinkommens, so wie sie in Anhang I der vorliegenden Richtlinie wiedergegeben sind, erfüllt, und Inhaber eines Zeugnisses im Sinne des Artikels 1 Nummern 36 und 37 und/oder eines schriftlichen Nachweises im Sinne des Artikels 1 Nummer 38 sind.“

3. Artikel 4 wird gestrichen.

4. Artikel 5 wird wie folgt geändert:

a) Die Überschrift erhält folgende Fassung:

„Befähigungszeugnisse, Fachkundenachweise und Vermerke“;

b) Absatz 1 erhält folgende Fassung:

„(1) Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass Befähigungszeugnisse und Fachkundenachweise nur den Bewerbern erteilt werden, die die Anforderungen dieses Artikels erfüllen.“

c) Absatz 3 erhält folgende Fassung:

„(3) Die Befähigungszeugnisse und Fachkundenachweise werden gemäß Regel I/2 Absatz 3 des Anhangs zum STCW-Übereinkommen erteilt.“

d) Folgender Absatz wird eingefügt:

„(3a) Befähigungszeugnisse sind nach den Bestimmungen dieses Artikels zu erteilen und dürfen nur von den Mitgliedstaaten ausgestellt werden, nachdem diese die Echtheit und Gültigkeit sämtlicher erforderlicher schriftlicher Nachweise überprüft haben.“

e) Am Ende von Absatz 5 wird folgender Satz angefügt:

„Vermerke zur Bescheinigung der Erteilung eines Befähigungszeugnisses und Vermerke zur Bescheinigung eines Fachkundenachweises an einen Kapitän oder einen Offizier gemäß Anhang I Regeln V/1-1 und V/1-2 werden nur erteilt, wenn sämtliche Anforderungen des STCW-Übereinkommens und dieser Richtlinie erfüllt sind.“

f) Die Absätze 6 und 7 erhalten folgende Fassung:

„(6) Ein Mitgliedstaat, der ein Befähigungszeugnis oder einen Fachkundenachweis, das/der einem Kapitän oder einem Offizier gemäß den Regeln V/1-1 und V/1-2 des Anhangs zum STCW-Übereinkommen erteilt wurde, nach dem Verfahren des Artikels 19 Absatz 2 dieser Richtlinie anerkennt, versieht dieses Zeugnis oder diesen Nachweis erst nach Feststellung seiner Echtheit und

Gültigkeit mit einem Anerkennungsvermerk. Für den Vermerk ist der Vordruck in Abschnitt A-1/2 Ziffer 3 des STCW-Codes zu verwenden.

(7) Die in den Absätzen 5 und 6 genannten Vermerke

a) können als getrennte Dokumente ausgestellt werden;

b) dürfen nur von den Mitgliedstaaten ausgestellt werden;

c) müssen jeweils mit einer einmaligen Nummer versehen werden; für Vermerke, mit denen die Erteilung eines Befähigungszeugnisses bescheinigt wird, kann jedoch die gleiche Nummer wie für das betreffende Befähigungszeugnis verwendet werden, falls es sich dabei um eine einmalige Nummer handelt;

d) erlöschen, sobald das mit einem Vermerk versehene Befähigungszeugnis oder der mit einem Vermerk versehene Fachkundenachweis, der einem Kapitän oder Offizier gemäß den Regeln V/1-1 und V/1-2 des Anhangs zum STCW-Übereinkommen erteilt wurde, abläuft oder vom ausstellenden Mitgliedstaat oder Drittland eingezogen, ausgesetzt oder aufgehoben wird, in jedem Fall jedoch spätestens fünf Jahre nach ihrem Ausstellungsdatum.“

g) Folgende Absätze werden angefügt:

„(11) Die Bewerber eines Befähigungszeugnisses oder Fachkundenachweises müssen in hinreichendem Maße Folgendes nachweisen:

a) ihre Identität;

b) dass ihr Alter dem in den Regeln des Anhangs I festgelegten Mindestalter für das beantragte Befähigungszeugnis oder den beantragten Fachkundenachweis entspricht;

c) dass sie den in Abschnitt A-1/9 des STCW-Codes festgelegten Anforderungen an die gesundheitliche Tauglichkeit genügen;

d) dass sie die Seefahrtzeit und jede damit verbundene Pflichtausbildung abgeschlossen haben, die nach den Regeln in Anhang I für das beantragte Befähigungszeugnis oder den beantragten Fachkundenachweis gefordert werden;

e) dass sie die in den Regeln des Anhangs I vorgeschriebenen Befähigungsanforderungen für die Dienststellung, die Funktionen und die Ebenen erfüllen, die im Vermerk des Befähigungszeugnisses angegeben werden müssen.

Dieser Absatz gilt nicht für die Anerkennung von Vermerken gemäß Regel I/10 des STCW-Übereinkommens.

(12) Die Mitgliedstaaten verpflichten sich,

- a) ein oder mehrere Register aller ausgestellten, abgelaufenen oder erneuerten, ausgesetzten, aufgehobenen oder als verloren oder vernichtet gemeldeten Befähigungszeugnisse und Fachkundenachweise und Vermerke für Kapitäne, Offiziere und gegebenenfalls Schiffsleute, sowie der ausgestellten Ausnahmegenehmigungen zu unterhalten;
- b) Informationen über den Status der Befähigungszeugnisse, Vermerke und Ausnahmegenehmigungen anderen Mitgliedstaaten oder anderen Vertragsparteien des STCW-Übereinkommens und Unternehmen zur Verfügung zu stellen, die um die Überprüfung der Echtheit und Gültigkeit von Befähigungszeugnissen und/oder Fachkundenachweisen, die einem Kapitän oder Offizier gemäß Anhang I Regeln V/1-1 und V/1-2 erteilt wurden, ersuchen, die ihnen von Seeleuten vorgelegt werden, welche die Anerkennung nach Regel I/10 des STCW-Übereinkommens oder eine Anheuerung anstreben.

(13) Ab dem 1. Januar 2017 sind die nach Absatz 12 Buchstabe b zur Verfügung zu stellenden Informationen auf elektronischem Wege zu übermitteln.“

5. Folgender Artikel wird eingefügt:

„Artikel 5a

Informationen für die Kommission

Jeder Mitgliedstaat übermittelt der Kommission nur für statistische Zwecke und ausschließlich zur Verwendung durch die Mitgliedstaaten und die Kommission bei der Politikgestaltung jährlich die in Anhang V dieser Richtlinie aufgeführten Angaben über Befähigungszeugnisse und Vermerke zur Bestätigung der Anerkennung von Befähigungszeugnissen. Jeder Mitgliedstaat kann außerdem zu denselben Zwecken freiwillig Angaben über Fachkundenachweise, die Schiffsleuten gemäß den Kapiteln II, III und VII des Anhangs zum STCW-Übereinkommen erteilt wurden, übermitteln.“

6. Artikel 7 wird wie folgt geändert:

a) Folgender Absatz wird eingefügt:

„(1a) Ein Mitgliedstaat, der auf Schiffe die im STCW-Übereinkommen enthaltenen Bestimmungen für küstennahe Reisen anwendet, wozu auch Fahrten vor der Küste anderer Mitgliedstaaten oder von Vertragsparteien des STCW-Übereinkommens innerhalb der Grenzen des von ihnen für küstennahe Reisen festgelegten Gebiets gehören, trifft mit den betreffenden Mitgliedstaaten beziehungsweise Vertragsparteien verpflichtende Abspra-

chen, die sowohl Einzelheiten zu den betroffenen Fahrtgebieten als auch zu sonstigen einschlägigen Bedingungen regeln.“

b) Folgende Absätze werden eingefügt:

„(3a) Die Befähigungszeugnisse für Seeleute, die von einem Mitgliedstaat oder einer Vertragspartei des STCW-Übereinkommens für Fahrten innerhalb der Grenzen des von diesem Mitgliedstaat beziehungsweise dieser Vertragspartei für küstennahe Reisen festgelegten Gebiets erteilt worden sind, können von anderen Mitgliedstaaten für den Dienst innerhalb der Grenzen des von ihnen für küstennahe Reisen festgelegten Gebiets anerkannt werden, sofern die betroffenen Mitgliedstaaten beziehungsweise Vertragsparteien untereinander verpflichtende Absprachen getroffen haben, die sowohl Einzelheiten zu den betroffenen Fahrtgebieten als auch zu sonstigen einschlägigen Bedingungen regeln.

(3b) Mitgliedstaaten, die küstennahe Reisen gemäß den Vorschriften dieses Artikels bestimmen, müssen

- a) die Grundsätze für küstennahe Reisen nach Abschnitt A-I/3 des STCW-Codes einhalten;
- b) in den gemäß Artikel 5 erteilten Vermerken die Grenzen des von ihnen für küstennahe Reisen festgelegten Gebiets angeben.“

7. Artikel 8 Absatz 1 erhält folgende Fassung:

„(1) Die Mitgliedstaaten ergreifen geeignete Maßnahmen, um Betrug und sonstige rechtswidrige Praktiken im Zusammenhang mit erteilten Befähigungszeugnissen, Fachkundenachweisen und Vermerken zu verhindern, und setzen diese Maßnahmen durch; sie sehen ferner Sanktionen vor, die wirksam, verhältnismäßig und abschreckend sind.“

8. Artikel 9 wird wie folgt geändert:

a) Die Absätze 1 und 2 erhalten folgende Fassung:

„(1) Die Mitgliedstaaten legen Abläufe und Verfahren für die unparteiische Untersuchung aller gemeldeten Fälle von mangelnder Kompetenz, Handlungen, Unterlassungen oder Beeinträchtigungen der Gefahrenabwehr fest, die eine unmittelbare Bedrohung für das menschliche Leben oder für Sachwerte auf See oder für die Meeresumwelt darstellen können und die auf Inhaber von Befähigungszeugnissen und Fachkundenachweisen oder Vermerken, die von dem betreffenden Mitgliedstaat erteilt worden sind, im Zusammenhang mit der Wahrnehmung ihrer dem Befähigungszeugnis und Fachkundenachweis entsprechenden Aufgaben zurückzuführen sind; ebenso legen die Mitgliedstaaten Abläufe und Verfahren für den Entzug, die Aussetzung und die Aufhebung dieser Befähigungszeugnisse und Fachkundenachweise aus einem solchen Grunde sowie für die Verhinderung von Betrug fest.

(2) Die Mitgliedstaaten treffen geeignete Maßnahmen zur Verhinderung von Betrug und sonstigen rechtswidrigen Praktiken im Zusammenhang mit erteilten Befähigungszeugnissen und Fachkundenachweisen und Vermerken und setzen diese Maßnahmen durch.“

b) In Absatz 3 erhält der einleitende Satzteil folgende Fassung:

„Sanktionen oder Disziplinarmaßnahmen werden in den Fällen vorgeschrieben und angewandt, in denen“.

9. Artikel 10 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 wird wie folgt geändert:

i) Buchstabe a erhält folgende Fassung:

„a) gemäß Abschnitt A-I/8 des STCW-Codes alle Tätigkeiten im Zusammenhang mit der Ausbildung, der Beurteilung, der Befähigung, der Zeugniserteilung einschließlich der Erteilung von Gesundheitszeugnissen, der Erteilung von Vermerken und der Verlängerung der Gültigkeitsdauer von Zeugnissen, die in ihrem Auftrag von nicht-staatlichen Stellen oder Einrichtungen ausgeübt werden, mittels eines Qualitätssicherungssystems ständig überwacht werden, um sicherzustellen, dass bestimmte festgelegte Ziele erreicht werden, insbesondere betreffend die Befähigung und Erfahrung der Ausbilder und derjenigen Personen, welche die Befähigung beurteilen;“.

ii) Buchstabe b erhält folgende Fassung:

„b) in den Fällen, in denen staatliche Stellen oder Einrichtungen diese Tätigkeiten ausüben, ein Qualitätssicherungssystem gemäß Abschnitt A-I/8 des STCW-Codes vorhanden ist;“

iii) Buchstabe c erhält folgende Fassung:

„c) die vorgeschriebenen Ausbildungsziele und entsprechenden Befähigungsnormen eindeutig definiert sind und die Kenntnisse und Fähigkeiten bestimmt sind, die den im Rahmen des STCW-Übereinkommens vorgeschriebenen Prüfungen und Bewertungen entsprechen;“

b) In Absatz 2 wird folgender Buchstabe angefügt:

„d) alle einschlägigen Bestimmungen des STCW-Übereinkommens und des STCW-Codes einschließlich der Änderungen über das Qualitätssicherungssystem überwacht werden. Die Mitgliedstaaten können in dieses System auch die anderen anwendbaren Bestimmungen dieser Richtlinie aufnehmen.“

c) Absatz 3 erhält folgende Fassung:

„(3) Die Mitgliedstaaten übermitteln der Kommission einen Bericht über die Evaluierung gemäß Absatz 2 binnen sechs Monaten nach ihrem Abschluss; sie verwenden dazu das in Abschnitt A-I/7 des STCW-Codes festgelegte Format.“

10. Artikel 11 erhält folgende Fassung:

„Artikel 11

Seediensttauglichkeit

(1) Die Mitgliedstaaten legen Normen für die gesundheitliche Tauglichkeit von Seeleuten (Seediensttauglichkeit) und Verfahrensweisen für die Erteilung eines nach Maßgabe dieses Artikels sowie von Abschnitt A-I/9 des STCW-Codes erteilten Seediensttauglichkeitszeugnisses fest, wobei, soweit angezeigt, Abschnitt B-I/9 des STCW-Codes berücksichtigt wird.

(2) Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass es sich bei den Personen, die für die Beurteilung der gesundheitlichen Tauglichkeit von Seeleuten (Seediensttauglichkeit) zuständig sind, um praktische Ärzte handelt, die von dem betreffenden Mitgliedstaat nach Maßgabe von Abschnitt A-I/9 des STCW-Codes für Seediensttauglichkeitsuntersuchungen anerkannt sind.

(3) Jeder Seemann, der Inhaber eines nach dem Übereinkommen erteilten Befähigungszeugnisses oder Fachkundenachweises ist und auf See Dienst tut, muss auch Inhaber eines gültigen nach Maßgabe dieses Artikels sowie von Abschnitt A-I/9 des STCW-Codes erteilten Seediensttauglichkeitszeugnisses sein.

(4) Die Bewerber um ein Seediensttauglichkeitszeugnis müssen

a) das 16. Lebensjahr vollendet haben;

b) einen zufriedenstellenden Nachweis ihrer Identität erbringen;

c) die von dem betreffenden Mitgliedstaat festgelegten einschlägigen Normen für die gesundheitliche Tauglichkeit erfüllen.

(5) Seediensttauglichkeitszeugnisse haben eine höchstzulässige Gültigkeitsdauer von zwei Jahren; ist jedoch der Inhaber jünger als 18 Jahre, so beträgt die höchstzulässige Gültigkeitsdauer nur ein Jahr.

(6) Läuft die Gültigkeitsdauer eines Seediensttauglichkeitszeugnisses im Verlauf einer Fahrt ab, so gilt Regel I/9 des Anhangs zum STCW-Übereinkommen.

(7) In dringenden Fällen kann der Mitgliedstaat gestatten, dass ein Seemann, der nicht im Besitz eines gültigen Seediensttauglichkeitszeugnisses ist, Dienst tut. In diesen Fällen gilt Regel I/9 des Anhangs zum STCW-Übereinkommen.“

11. Artikel 12 wird wie folgt geändert:

a) Die Überschrift erhält folgende Fassung:

„Gültigkeitserneuerung von Befähigungszeugnissen und Fachkundenachweisen.“

b) Folgender Absatz wird eingefügt:

„(2a) Zur Fortsetzung der Seefahrtzeit an Bord von Tankschiffen muss jeder Kapitän und Offizier die Vorschriften nach Absatz 1 erfüllen; er ist ferner verpflichtet, in Abständen von höchstens fünf Jahren seine fort-dauernde fachliche Befähigung für den Dienst auf Tankschiffen im Sinne von Abschnitt A-I/11 Ziffer 3 des STCW-Codes nachzuweisen.“

c) Absatz 3 erhält folgende Fassung:

„(3) Die Mitgliedstaaten müssen die Befähigungsanforderungen, die sie an Bewerber für bis zum 1. Januar 2017 erteilte Befähigungszeugnisse gestellt haben, mit den in Teil A des STCW-Codes für das entsprechende Befähigungszeugnis aufgeführten Anforderungen vergleichen und entscheiden, ob sich die Inhaber dieser Befähigungszeugnisse einem Auffrischungs- und Aktualisierungslehrgang oder einer entsprechenden Bewertung unterziehen müssen.“

d) Absatz 5 erhält folgende Fassung:

„(5) Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass den Schiffen, die ihre Flagge zu führen berechtigt sind, der Wortlaut neuerer Änderungen nationaler und internationaler Regelungen betreffend den Schutz des menschlichen Lebens auf See, die Gefahrenabwehr und den Schutz der Meeresumwelt zum Zwecke der Aktualisierung der Kenntnisse von Kapitänen, Offizieren und Funkern zur Verfügung gestellt wird; dabei halten sie Artikel 14 Absatz 3 Buchstabe b und Artikel 18 ein.“

12. In Artikel 13 wird Absatz 2 gestrichen.

13. Artikel 14 wird wie folgt geändert:

a) In Absatz 1 werden folgende Buchstaben angefügt:

„f) alle einem ihrer Schiffe zugewiesenen Seeleute einen Auffrischungs- und Aktualisierungslehrgang, wie vom STCW-Übereinkommen vorgeschrieben, besucht haben;

g) an Bord ihrer Schiffe zu jeder Zeit eine wirksame mündliche Verständigung entsprechend Kapitel V

Regel 14 Absätze 3 und 4 des SOLAS-Übereinkommens von 1974 in der jeweils geltenden Fassung gewährleistet ist.“

b) Folgender Absatz wird angefügt:

„(4) Die Unternehmen stellen sicher, dass Kapitäne, Offiziere und sonstige Personen, denen bestimmte Aufgaben und Verantwortlichkeiten an Bord ihrer Ro-Ro-Fahrgastschiffe zugewiesen wurden, einen Einführungslehrgang abgeschlossen haben, damit sie die Fähigkeiten erlangen, die für die zu bekleidende Dienststellung und die zu übernehmenden Aufgaben und Verantwortlichkeiten erforderlich sind; dabei berücksichtigen sie die Leitlinien in Abschnitt B-I/14 des STCW-Codes.“

14. Artikel 15 erhält folgende Fassung:

„Artikel 15

Diensttüchtigkeit

(1) Zur Verhinderung von Übermüdung verfahren die Mitgliedstaaten wie folgt:

a) sie legen für die im Wachdienst Tätigen und für die Personen, zu deren Aufgaben festgelegte Aufgaben in den Bereichen Sicherheit, Gefahrenabwehr und Verschmutzungsverhütung im Sinne der Absätze 3 bis 13 gehören, Ruhezeiten fest und setzen diese durch;

b) sie schreiben vor, dass für den Wachdienst Vorkehrungen in einer Art und Weise getroffen werden, dass die Einsatzfähigkeit aller im Wachdienst Tätigen nicht durch Übermüdung beeinträchtigt wird, und dass die Aufgaben so organisiert werden, dass die für die erste Wache bei Beginn einer Fahrt und die für die nachfolgenden Ablösewachen eingeteilten Personen ausreichend ausgeruht und auch ansonsten diensttüchtig sind.

(2) Zur Verhinderung von Medikamenten- und Alkoholmissbrauch stellen die Mitgliedstaaten sicher, dass angemessene Maßnahmen gemäß diesem Artikel getroffen werden.

(3) Die Mitgliedstaaten berücksichtigen die Gefahren, die von der Übermüdung von Seeleuten ausgehen, insbesondere bei denjenigen, deren Aufgaben den sicheren Schiffsbetrieb betreffen.

(4) Alle Personen, die als Wachoffizier eingeteilt werden, und alle Schiffsleute, die an der Wache beteiligt sind, sowie die Personen, zu deren Aufgaben festgelegte Aufgaben in den Bereichen Sicherheit, Gefahrenabwehr und Verschmutzungsverhütung gehören, haben Anrecht auf Ruhezeiten von mindestens

a) 10 Stunden in jedem Zeitraum von 24 Stunden und

b) 77 Stunden in jedem Zeitraum von sieben Tagen.

(5) Die Ruhezeit kann auf höchstens zwei Zeiträume aufgeteilt werden, von denen einer eine Minstdauer von sechs Stunden haben muss, und der zeitliche Abstand zwischen zusammenhängenden Ruhezeiten darf 14 Stunden nicht überschreiten.

(6) Die in den Absätzen 4 und 5 festgelegten Vorschriften für die Ruhezeiten müssen in Notfällen oder bei anderen außergewöhnlichen Umständen nicht eingehalten werden. Sicherheits-, Feuerlösch- und Rettungsbootsübungen sowie durch die innerstaatlichen Rechtsvorschriften und durch internationale Vereinbarungen vorgeschriebene Übungen sind in einer Weise durchzuführen, die die Störung der Ruhezeiten auf ein Mindestmaß beschränkt und keine Übermüdung verursacht.

(7) Die Mitgliedstaaten schreiben vor, dass der Zeitplan für den Wachdienst an einem leicht zugänglichen Ort angebracht wird. Die Zeitpläne sind nach einem Standardmuster in der beziehungsweise den Arbeitssprachen des Schiffes und in Englisch zu erstellen.

(8) In Fällen, in denen Seeleute Bereitschaftsdienst haben, zum Beispiel wenn ein Maschinenraum unbesetzt ist, ist den Seeleuten eine angemessene Ruhezeit als Ausgleich zu gewähren, wenn die normale Ruhezeit durch Arbeitsinsätze gestört wird.

(9) Die Mitgliedstaaten schreiben vor, dass nach einem Standardmuster erstellte Verzeichnisse der täglichen Ruhezeiten der Seeleute in der beziehungsweise den Arbeitssprachen des Schiffes und in Englisch geführt werden, damit die Einhaltung dieses Artikels überwacht werden kann. Seeleuten ist eine Kopie der sie betreffenden Verzeichnisse auszuhändigen, die vom Kapitän oder von einer vom Kapitän dazu ermächtigten Person sowie von den Seeleuten schriftlich zu bestätigen ist.

(10) Ungeachtet der Absätze 3 bis 9 hat der Kapitän eines Schiffes das Recht, von den Seeleuten die Leistung der Arbeitszeiten zu verlangen, die für die unmittelbare Sicherheit des Schiffes, der Personen an Bord oder der Ladung oder zur Hilfeleistung für andere Schiffe oder Personen, die sich in Seenot befinden, erforderlich sind. Demgemäß kann der Kapitän den Arbeitszeit- oder Ruhezeitplan vorübergehend außer Kraft setzen und von den Seeleuten die Leistung der Arbeitszeiten verlangen, die erforderlich sind, bis die normale Situation wiederhergestellt worden ist. Sobald es nach Wiederherstellung der normalen Situation praktisch möglich ist, hat der Kapitän sicherzustellen, dass alle Seeleute, die während einer planmäßigen Ruhezeit Arbeit geleistet haben, eine angemessene Ruhezeit erhalten.

(11) Unter angemessener Berücksichtigung der allgemeinen Grundsätze des Schutzes von Gesundheit und Sicherheit der Arbeitnehmer und in Einklang mit der Richtlinie

1999/63/EG können die Mitgliedstaaten durch innerstaatliche Gesetze, Vorschriften oder ein Verfahren der zuständigen Behörde Tarifverträge genehmigen oder registrieren, die Ausnahmen von den in Absatz 4 Buchstabe b und Absatz 5 dieses Artikels vorgeschriebenen Ruhezeiten gestatten, sofern eine Ruhezeit von mindestens 70 Stunden in jedem Zeitraum von sieben Tagen gewährleistet ist und die in den Absätzen 12 und 13 dieses Artikels festgelegten Grenzen eingehalten werden. Diese Ausnahmen müssen, so weit wie möglich, den festgelegten Normen folgen, können aber häufigeren oder längeren Urlaubszeiten oder der Gewährung von Ausgleichsurlaub für wachegehende Seeleute oder Seeleute, die an Bord von Schiffen mit kurzer Reisedauer arbeiten, Rechnung tragen. Die Ausnahmen müssen so weit wie möglich die Leitlinien in Abschnitt B-VIII/1 des STCW-Codes zur Vermeidung von Übermüdung berücksichtigen. Ausnahmen von der Mindestruhezeit nach Absatz 4 Buchstabe a dieses Artikels sind nicht gestattet.

(12) Die in Absatz 11 genannten Ausnahmen von der in Absatz 4 Buchstabe b festgelegten wöchentlichen Ruhezeit sind für höchstens zwei aufeinanderfolgende Wochen zulässig. Zwischen zwei an Bord verbrachten Zeiträumen, für die die Ausnahmeregelung gilt, muss eine Zeitspanne liegen, die mindestens doppelt so lang ist wie der unter die Ausnahmeregelung fallende Zeitraum.

(13) Im Rahmen der in Absatz 11 genannten möglichen Ausnahmen von Absatz 5 kann die in Absatz 4 Buchstabe a festgelegte Mindestruhezeit in jedem Zeitraum von 24 Stunden in höchstens drei Ruhezeiträumen aufgeteilt werden, von denen einer mindestens sechs Stunden, die beiden übrigen mindestens je eine Stunde dauern. Der zeitliche Abstand zwischen zusammenhängenden Ruhezeiten darf 14 Stunden nicht überschreiten. Die Ausnahmeregelung kann für höchstens zwei 24-Stunden-Zeiträume in jedem Zeitraum von sieben Tagen in Anspruch genommen werden.

(14) Zur Verhinderung von Alkoholmissbrauch legen die Mitgliedstaaten für Kapitäne, Offiziere und andere Seeleute, die festgelegte Aufgaben in den Bereichen Sicherheit, Gefahrenabwehr und Verschmutzungsverhütung erfüllen, einen Grenzwert von höchstens 0,05 % für die Blutalkoholkonzentration (BAK) oder 0,25 mg/l für die Atemalkoholkonzentration oder eine Alkoholmenge, die zu einer solchen Alkoholkonzentration führt, fest.“

15. In Artikel 17 Absatz 1 erhält Buchstabe c folgende Fassung:

„c) die Ausstellung der Zeugnisse nach Artikel 5;“.

16. Artikel 19 wird wie folgt geändert:

a) Die Überschrift erhält folgende Fassung:

„Anerkennung von Befähigungszeugnissen und Fachkundenachweisen“.

b) Absatz 1 erhält folgende Fassung:

„(1) Seeleute, die kein Befähigungszeugnis, das die Mitgliedstaaten erteilen, und/oder keinen Fachkundenachweis, den die Mitgliedstaaten Kapitänen oder Offizieren gemäß den Regeln V/1-1 und V/1-2 des STCW-Übereinkommens erteilen, besitzen, können zum Dienst an Bord von Schiffen unter der Flagge eines Mitgliedstaats zugelassen werden, sofern nach den Verfahren der Absätze 2 bis 6 dieses Artikels ein Beschluss über die Anerkennung ihres Befähigungszeugnisses oder Fachkundenachweises gefasst worden ist.“

c) Absatz 2 Unterabsatz 1 erhält folgende Fassung:

„(2) Ein Mitgliedstaat, der beabsichtigt, ein Befähigungszeugnis und/oder einen Fachkundenachweis gemäß Absatz 1, das beziehungsweise der von einem Drittland einem Kapitän, Offizier oder Funker erteilt wurde, für den Dienst auf einem unter seiner Flagge fahrenden Schiff durch einen Vermerk anzuerkennen, legt der Kommission einen mit Gründen versehenen Antrag auf Anerkennung dieses Drittlands vor.“

d) Absatz 3 erhält folgende Fassung:

„(3) Die Kommission beschließt über die Anerkennung eines Drittlands. Diese Durchführungsrechtsakte werden innerhalb von 18 Monaten ab dem Datum des Antrags auf Anerkennung nach dem in Artikel 28 Absatz 2 genannten Prüfverfahren angenommen. Der antragstellende Mitgliedstaat kann beschließen, das Drittland einseitig anzuerkennen, bis ein Beschluss nach diesem Absatz getroffen wird.“

17. Artikel 20 Absatz 6 erhält folgende Fassung:

„(6) Die Kommission beschließt über den Entzug der Anerkennung. Diese Durchführungsrechtsakte werden nach dem in Artikel 28 Absatz 2 genannten Prüfverfahren angenommen. Die betreffenden Mitgliedstaaten ergreifen die geeigneten Maßnahmen zur Durchführung des Beschlusses.“

18. Artikel 22 Absatz 1 erhält folgende Fassung:

„(1) Mit Ausnahme der in Artikel 2 genannten Schiffstypen unterliegen alle Schiffe, die sich in den Häfen eines Mitgliedstaats befinden, ungeachtet ihrer Flagge einer Hafenstaatkontrolle durch von diesem Mitgliedstaat ordnungsgemäß ermächtigte Kontrollbeamte; hierbei wird überprüft, dass alle an Bord beschäftigten Seeleute, die gemäß dem STCW-Übereinkommen ein Befähigungszeugnis und/oder einen Fachkundenachweis und/oder einen schriftlichen Nachweis besitzen müssen, Inhaber eines solchen Befähigungszeugnisses oder einer gültigen Ausnahmegenehmigung und/oder eines Fachkundenachweises und/oder eines schriftlichen Nachweises sind.“

19. Artikel 23 Absatz 1 Buchstabe a erhält folgende Fassung:

„a) dass alle an Bord beschäftigten Seeleute, die ein Befähigungszeugnis und/oder einen Fachkundenachweis gemäß dem STCW-Übereinkommen besitzen müssen, Inhaber eines solchen Befähigungszeugnisses oder einer gültigen Ausnahmegenehmigung und/oder eines Fachkundenachweises sind oder durch Belege nachweisen können, dass bei den Behörden des Flaggenstaats ein Vermerk zur Anerkennung eines Befähigungszeugnisses beantragt wurde;“

20. Artikel 23 Absatz 2 wird wie folgt geändert:

a) Der einleitende Satzteil erhält folgende Fassung:

„(2) Die Bewertung der Befähigung der Seeleute des Schiffes, die durch das STCW-Übereinkommen vorgeschriebenen Normen für den Wachdienst und gegebenenfalls die Gefahrenabwehr einzuhalten, erfolgt gemäß Teil A des STCW-Codes, wenn eindeutige Gründe für die Annahme vorliegen, dass diese Normen nicht eingehalten werden, weil eines der folgenden Ereignisse eingetreten ist:“

b) Buchstabe d erhält folgende Fassung:

„d) das Schiff wird anderweitig so betrieben, dass eine Gefährdung für Personen, Sachwerte oder die Umwelt oder eine Beeinträchtigung der Gefahrenabwehr vorliegt.“

21. Folgender Artikel wird eingefügt:

„Artikel 25a

Angaben für statistische Zwecke

(1) Die Mitgliedstaaten übermitteln der Kommission die in Anhang V aufgeführten Angaben ausschließlich für Zwecke der statistischen Analyse. Diese Angaben dürfen nicht für administrative, rechtliche oder Überprüfungsziele genutzt werden, und sie dienen ausschließlich der Nutzung durch die Mitgliedstaaten und die Kommission bei der Politikgestaltung.

(2) Diese Angaben werden der Kommission jährlich von den Mitgliedstaaten auf elektronischem Wege übermittelt und umfassen Daten, die bis zum 31. Dezember des vorhergehenden Jahres registriert wurden. Die Mitgliedstaaten behalten sämtliche Eigentumsrechte an den Angaben im Rohdatenformat. Aufbereitete Statistiken, die anhand solcher Informationen erstellt werden, werden in Einklang mit Artikel 4, der die Transparenz und den Schutz von Informationen betrifft, der Verordnung (EG) Nr. 1406/2002 öffentlich zugänglich gemacht.

(3) Im Hinblick auf den Schutz personenbezogener Daten anonymisieren die Mitgliedstaaten sämtliche in Anhang V enthaltenen personenbezogenen Angaben vor der Übermittlung an die Kommission mittels einer von der Kommission bereitgestellten oder akzeptierten Software. Die Kommission verwendet nur diese anonymisierten Informationen.

(4) Die Mitgliedstaaten und die Kommission stellen sicher, dass Maßnahmen zur Sammlung, Bereitstellung, Speicherung, Analyse und Verbreitung solcher Daten so gestaltet sind, dass eine statistische Auswertung möglich ist.

Für die Zwecke des Unterabsatzes 1 erlässt die Kommission detaillierte Maßnahmen in Bezug auf die technischen Anforderungen zur Gewährleistung der angemessenen Verwaltung der statistischen Daten. Diese Durchführungsrechtsakte werden nach dem Prüfverfahren gemäß Artikel 28 Absatz 2 erlassen.“

22. Artikel 27 erhält folgende Fassung:

„Artikel 27

Änderung

Der Kommission wird die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 27a in Bezug auf den konkreten und relevanten Inhalt und die Einzelheiten der von den Mitgliedstaaten zu übermittelnden Angaben delegierte Rechtsakte zur Änderung des Anhangs V dieser Richtlinie zu erlassen, sofern sich solche Rechtsakte darauf beschränken, Änderungen des STCW-Übereinkommens und des STCW-Codes Rechnung zu tragen sowie die Datenschutzvorschriften eingehalten werden. Diese delegierten Rechtsakte ändern nicht die in Artikel 25a Absatz 3 enthaltenen Bestimmungen über die Anonymisierung der Daten.“

23. Folgender Artikel wird eingefügt:

„Artikel 27a

Ausübung der Befugnisübertragung

(1) Die Befugnis zum Erlass delegierter Rechtsakte wird der Kommission unter den in diesem Artikel festgelegten Bedingungen übertragen.

(2) Die Befugnis zum Erlass delegierter Rechtsakte gemäß Artikel 27 wird der Kommission für einen Zeitraum von fünf Jahren ab dem 3. Januar 2013 übertragen. Die Kommission erstellt spätestens bis zum 4. April 2017 einen Bericht über die Befugnisübertragung. Die Befugnisübertragung verlängert sich stillschweigend um Zeiträume gleicher Länge, es sei denn, das Europäische Parlament oder der Rat widersprechen einer solchen Verlängerung spätestens drei Monate vor Ablauf des jeweiligen Zeitraums.

(3) Die Befugnisübertragung gemäß Artikel 27 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 von dem Beschluss über den Widerruf nicht berührt.

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

(5) Ein delegierter Rechtsakt, der gemäß Artikel 27 erlassen wurde, tritt nur in Kraft, wenn weder das Europäische Parlament noch der Rat innerhalb einer Frist von zwei Monaten nach Übermittlung dieses Rechtsakts an das Europäische Parlament und den Rat Einwände erhoben haben oder wenn vor Ablauf dieser Frist das Europäische Parlament und der Rat beide der Kommission mitgeteilt haben, dass sie keine Einwände erheben werden. Auf Initiative des Europäischen Parlaments oder des Rates wird diese Frist um zwei Monate verlängert.“

24. Artikel 28 erhält folgende Fassung:

„Artikel 28

Ausschussverfahren

(1) Die Kommission wird von dem Ausschuss für die Sicherheit im Seeverkehr und die Vermeidung von Umweltverschmutzung durch Schiffe (COSS), der durch die Verordnung (EG) Nr. 2099/2002 des Europäischen Parlaments und des Rates (*) eingesetzt wurde, unterstützt. Dieser Ausschuss ist ein Ausschuss im Sinne der Verordnung (EU) Nr. 182/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. Februar 2011 zur Festlegung der allgemeinen Regeln und Grundsätze, nach denen die Mitgliedstaaten die Wahrnehmung der Durchführungsbefugnisse durch die Kommission kontrollieren (**).

(2) Wird auf diesen Absatz Bezug genommen, so gilt Artikel 5 der Verordnung (EU) Nr. 182/2011. Gibt der Ausschuss keine Stellungnahme ab, so erlässt die Kommission den Durchführungsrechtsakt nicht, und Artikel 5 Absatz 4 Unterabsatz 3 der Verordnung (EU) Nr. 182/2011 findet Anwendung.

(*) ABl. L 324 vom 29.11.2002, S. 1.

(**) ABl. L 55 vom 28.2.2011, S. 13.“

25. Artikel 29 erhält folgende Fassung:

„Artikel 29

Sanktionen

Die Mitgliedstaaten legen fest, welche Sanktionen bei einem Verstoß gegen die nach Maßgabe der Artikel 3, 5, 7, 9 bis 15, 17, 18, 19, 22, 23 und 24 sowie des Anhangs I festgelegten nationalen Vorschriften zu verhängen sind, und sie treffen alle erforderlichen Maßnahmen, um sicherzustellen, dass diese Sanktionen Anwendung finden. Die vorgesehenen Sanktionen müssen wirksam, angemessen und abschreckend sein.“

26. Artikel 30 erhält folgende Fassung:

„Artikel 30

Übergangsbestimmungen

Bis zum 1. Januar 2017 können die Mitgliedstaaten für Seeleute, die vor dem 1. Juli 2013 eine zugelassene Seefahrtzeit, ein zugelassenes Schulungs- und Ausbildungsprogramm oder einen zugelassenen Ausbildungslehrgang begonnen haben, weiterhin entsprechend den vor dem 3. Januar 2013 geltenden Anforderungen dieser Richtlinie Befähigungszeugnisse erteilen, anerkennen und mit Vermerken versehen.

Bis zum 1. Januar 2017 können die Mitgliedstaaten entsprechend den vor dem 3. Januar 2013 geltenden Anforderungen dieser Richtlinie weiterhin Befähigungszeugnisse und Vermerke erneuern und ihre Gültigkeitsdauer verlängern.“

27. Artikel 33 wird gestrichen.

28. Diese Nummer betrifft nicht die deutsche Fassung.

29. Die Anhänge werden wie folgt geändert:

- a) Anhang I der Richtlinie 2008/106/EG erhält die Fassung des Anhangs I der vorliegenden Richtlinie.
- b) Anhang II der Richtlinie 2008/106/EG wird gemäß Anhang II der vorliegenden Richtlinie geändert.

- c) Der Text in Anhang III der vorliegenden Richtlinie wird der Richtlinie 2008/106/EG als Anhang V angefügt.

Artikel 2

Umsetzung

(1) Unbeschadet des Artikels 30 der Richtlinie 2008/106/EG, geändert durch Artikel 1 Nummer 26 der vorliegenden Richtlinie, setzen die Mitgliedstaaten die Rechts- und Verwaltungsvorschriften in Kraft, die erforderlich sind, um dieser Richtlinie spätestens bis zum 4. Juli 2014 und in Bezug auf Artikel 1 Nummer 5 dieser Richtlinie spätestens bis zum 4. Januar 2015 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 dieser Bezugnahme.

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

Artikel 3

Inkrafttreten

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

Artikel 4

Adressaten

Diese Richtlinie ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

Geschehen zu Straßburg am 21. November 2012.

*Im Namen des Europäischen
Parlaments*

Der Präsident
M. SCHULZ

Im Namen des Rates

Der Präsident
A. D. MAVROYIANNIS

ANHANG I

„ANHANG I

AUSBILDUNGSANFORDERUNGEN DES STCW-ÜBEREINKOMMENS NACH ARTIKEL 3

KAPITEL I

ALLGEMEINE BESTIMMUNGEN

1. Die Regeln in diesem Anhang werden ergänzt durch die verbindlichen Vorschriften in Teil A des STCW-Codes mit Ausnahme des Kapitels VIII Regel VIII/2.

Jeder Bezug auf eine Anforderung in einer Regel stellt zugleich auch einen Bezug auf den entsprechenden Abschnitt von Teil A des STCW-Codes dar.

2. Teil A des STCW-Codes enthält Vorschriften für die Befähigung, die von den Bewerbern für die Erteilung und Gültigkeitserneuerung von Befähigungserzeugnissen gemäß den Bestimmungen des STCW-Übereinkommens nachgewiesen werden muss. Zur Klärung des Zusammenhangs zwischen den Bestimmungen von Kapitel VII über die Erteilung alternativer Befähigungszeugnisse und den Bestimmungen der Kapitel II, III und IV über die Erteilung von Befähigungszeugnissen sind die in den Befähigungsnormen aufgeführten Fähigkeiten unter den nachstehenden sieben Funktionen und drei Verantwortungsebenen zusammengefasst:

Funktionen:

1. Schiffsführung
2. Ladungsumschlag und -stauung
3. Überwachung des Schiffsbetriebs und Fürsorge für die Personen an Bord
4. Schiffsbetriebstechnik
5. Elektrotechnik, Elektronik und Leittechnik
6. Wartung und Instandsetzung
7. Funkverbindung

Verantwortungsebenen:

1. Führungsebene
2. Betriebsebene
3. Unterstützungsebene

Die Funktionen und Verantwortungsebenen sind in den Tabellen mit Befähigungsnormen in den Kapiteln II, III und IV von Teil A des STCW-Codes als Untertitel angegeben.

KAPITEL II

KAPITÄN UND DECKSBEREICH*Regel II/1***Verbindliche Mindestanforderungen für die Erteilung von Befähigungszeugnissen an Nautische Wachoffiziere auf Schiffen mit einer Bruttoreaumzahl von 500 oder mehr**

1. Jeder Nautische Wachoffizier auf einem Seeschiff mit einer Bruttoreumzahl von 500 oder mehr muss Inhaber eines Befähigungszeugnisses sein.
2. Jeder Bewerber um ein Befähigungszeugnis muss
 - 2.1. das 18. Lebensjahr vollendet haben;
 - 2.2. eine zugelassene Seefahrtzeit von mindestens 12 Monaten als Bestandteil eines zugelassenen Ausbildungsprogramms abgeleistet haben, das eine Ausbildung an Bord einschließt, die den Anforderungen von Abschnitt A-II/1 des STCW-Codes entspricht und in einem zugelassenen Ausbildungsbuch beurkundet ist, oder anderweitig eine zugelassene Seefahrtzeit von mindestens 36 Monaten nachweisen;

- 2.3. während der vorgeschriebenen Seefahrtzeit Wachdienst auf der Brücke unter Aufsicht des Kapitäns oder eines befähigten Offiziers über einen Zeitraum von mindestens sechs Monaten abgeleistet haben;
- 2.4. die anwendbaren Anforderungen der Regeln des Kapitels IV zur Wahrnehmung des zugewiesenen Funkdienstes in Übereinstimmung mit der Vollzugsordnung für den Funkdienst erfüllen;
- 2.5. eine zugelassene theoretische und praktische Ausbildung abgeschlossen haben und die in Abschnitt A-II/1 des STCW-Codes dargestellte Befähigungsnorm erfüllen; und
- 2.6. die in Abschnitt A-VI/1 Ziffer 2, Abschnitt A-VI/2 Ziffern 1 bis 4, Abschnitt A-VI/3 Ziffern 1 bis 4 und Abschnitt A-VI/4 Ziffern 1 bis 3 des STCW-Codes dargestellten Befähigungsnormen erfüllen.

Regel II/2

Verbindliche Mindestanforderungen für die Erteilung von Befähigungszeugnissen an Kapitäne und Erste Offiziere auf Schiffen mit einer Bruttoreaumzahl von 500 oder mehr

Kapitän und Erster Offizier auf Schiffen mit einer Bruttoreumzahl von 3 000 oder mehr

1. Jeder Kapitän und jeder Erste Offizier auf einem Seeschiff mit einer Bruttoreumzahl von 3 000 oder mehr muss Inhaber eines Befähigungszeugnisses sein.
2. Jeder Bewerber um ein Befähigungszeugnis muss
 - 2.1. die Anforderungen für die Erteilung eines Befähigungszeugnisses als Nautischer Wachoffizier auf Schiffen mit einer Bruttoreumzahl von 500 oder mehr erfüllen und eine zugelassene Seefahrtzeit in dieser Eigenschaft abgeleistet haben, und zwar
 - 2.1.1. für die Erteilung eines Befähigungszeugnisses als Erster Offizier mindestens 12 Monate und
 - 2.1.2. für die Erteilung eines Befähigungszeugnisses als Kapitän mindestens 36 Monate; dieser Zeitraum kann jedoch auf nicht weniger als 24 Monate verkürzt werden, wenn mindestens 12 Monate dieser Seefahrtzeit als Erster Offizier abgeleistet wurden; und
 - 2.2. eine zugelassene theoretische und praktische Ausbildung abgeschlossen haben und die in Abschnitt A-II/2 des STCW-Codes dargestellte Befähigungsnorm für Kapitäne und Erste Offiziere auf Schiffen mit einer Bruttoreumzahl von 3 000 oder mehr erfüllen.

Kapitän und Erster Offizier auf Schiffen mit einer Bruttoreumzahl von 500 bis 3 000

3. Jeder Kapitän und jeder Erste Offizier auf einem Seeschiff mit einer Bruttoreumzahl von 500 bis 3 000 muss Inhaber eines Befähigungszeugnisses sein.
4. Jeder Bewerber um ein Befähigungszeugnis muss
 - 4.1. für die Erteilung eines Befähigungszeugnisses als Erster Offizier die Anforderungen für einen Nautischen Wachoffizier auf Schiffen mit einer Bruttoreumzahl von 500 oder mehr erfüllen;
 - 4.2. für die Erteilung eines Befähigungszeugnisses als Kapitän die Anforderungen für einen Nautischen Wachoffizier auf Schiffen mit einer Bruttoreumzahl von 500 oder mehr erfüllen und eine zugelassene Seefahrtzeit in dieser Eigenschaft von mindestens 36 Monaten abgeleistet haben; dieser Zeitraum kann jedoch auf nicht weniger als 24 Monate verkürzt werden, wenn mindestens 12 Monate dieser Seefahrtzeit als Erster Offizier abgeleistet wurden; und
 - 4.3. eine zugelassene theoretische und praktische Ausbildung abgeschlossen haben und die in Abschnitt A-II/2 des STCW-Codes dargestellte Befähigungsnorm für Kapitäne und Erste Offiziere auf Schiffen mit einer Bruttoreumzahl von 500 bis 3 000 erfüllen.

Regel II/3

Verbindliche Mindestanforderungen für die Erteilung von Befähigungszeugnissen an Nautische Wachoffiziere und Kapitäne auf Schiffen mit einer Bruttoreumzahl von weniger als 500

Schiffe, die nicht auf küstennahen Reisen eingesetzt sind

1. Jeder Nautische Wachoffizier auf einem Seeschiff mit einer Bruttoreumzahl von weniger als 500, das nicht auf küstennahen Reisen eingesetzt ist, muss Inhaber eines Befähigungszeugnisses für den Dienst auf Schiffen mit einer Bruttoreumzahl von 500 oder mehr sein.

2. Jeder Kapitän auf einem Seeschiff mit einer Bruttoreaumzahl von weniger als 500, das nicht auf küstennahen Reisen eingesetzt ist, muss Inhaber eines Befähigungszeugnisses für den Dienst als Kapitän auf Schiffen mit einer Bruttoreaumzahl von 500 bis 3 000 sein.

Schiffe, die nur auf küstennahen Reisen eingesetzt sind

Nautischer Wachoffizier

3. Jeder Nautische Wachoffizier auf einem Seeschiff mit einer Bruttoreumzahl von weniger als 500, das auf küstennahen Reisen eingesetzt ist, muss Inhaber eines Befähigungszeugnisses sein.
4. Jeder Bewerber um ein Befähigungszeugnis als Nautischer Wachoffizier auf einem Seeschiff mit einer Bruttoreumzahl von weniger als 500, das auf küstennahen Reisen eingesetzt ist, muss
 - 4.1. das 18. Lebensjahr vollendet haben;
 - 4.2. Folgendes abgeschlossen beziehungsweise abgeleistet haben:
 - 4.2.1. eine besondere Ausbildung, einschließlich einer von dem Mitgliedstaat vorgeschriebenen angemessenen Seefahrzeit, oder
 - 4.2.2. eine zugelassene Seefahrzeit von mindestens 36 Monaten im Decksbereich;
 - 4.3. gegebenenfalls die anwendbaren Anforderungen der Regeln des Kapitels IV zur Wahrnehmung des zugewiesenen Funkdienstes in Übereinstimmung mit der Vollzugsverordnung für den Funkdienst erfüllen;
 - 4.4. eine zugelassene theoretische und praktische Ausbildung abgeschlossen haben und die in Abschnitt A-II/3 des STCW-Codes dargestellte Befähigungsnorm für Nautische Wachoffiziere auf Schiffen mit einer Bruttoreumzahl von weniger als 500, die auf küstennahen Reisen eingesetzt sind, erfüllen; und
 - 4.5. die in Abschnitt A-VI/1 Ziffer 2, Abschnitt A-VI/2 Ziffern 1 bis 4, Abschnitt A-VI/3 Ziffern 1 bis 4 und Abschnitt A-VI/4 Ziffern 1 bis 3 des STCW-Codes dargestellten Befähigungsnormen erfüllen.

Kapitän

5. Jeder Kapitän auf einem Seeschiff mit einer Bruttoreumzahl von weniger als 500, das auf küstennahen Reisen eingesetzt ist, muss Inhaber eines Befähigungszeugnisses sein.
6. Jeder Bewerber um ein Befähigungszeugnis als Kapitän auf einem Seeschiff mit einer Bruttoreumzahl von weniger als 500, das auf küstennahen Reisen eingesetzt ist, muss
 - 6.1. das 20. Lebensjahr vollendet haben;
 - 6.2. eine zugelassene Seefahrzeit von mindestens 12 Monaten als Nautischer Wachoffizier abgeleistet haben;
 - 6.3. eine zugelassene theoretische und praktische Ausbildung abgeschlossen haben und die in Abschnitt A-II/3 des STCW-Codes dargestellte Befähigungsnorm für Kapitäne auf Schiffen mit einer Bruttoreumzahl von weniger als 500, die auf küstennahen Reisen eingesetzt sind, erfüllen; und
 - 6.4. die in Abschnitt A-VI/1 Ziffer 2, Abschnitt A-VI/2 Ziffern 1 bis 4, Abschnitt A-VI/3 Ziffern 1 bis 4 und Abschnitt A-VI/4 Ziffern 1 bis 3 des STCW-Codes dargestellten Befähigungsnormen erfüllen.

Befreiungen

7. Erachtet die Verwaltung in Anbetracht der Größe eines Schiffes und seiner Reisebedingungen die Anwendung aller Vorschriften dieser Regel und von Abschnitt A-II/3 des STCW-Codes für unzumutbar oder nicht durchführbar, so kann sie insoweit den Kapitän und den Nautischen Wachoffizier eines solchen Schiffes oder solcher Schiffarten von den Anforderungen einiger dieser Vorschriften befreien; dabei ist die Sicherheit aller Schiffe zu berücksichtigen, die in denselben Gewässern verkehren können.

Regel II/4

Verbindliche Mindestanforderungen für die Erteilung von Zeugnissen an Schiffsleute, die Brückenwache gehen

1. Jeder Schiffsmann, der auf einem Seeschiff mit einer Bruttoreumzahl von 500 oder mehr Brückenwache geht, muss Inhaber eines zur Ausübung dieser Aufgaben berechtigenden Zeugnisses sein; diese Bestimmung gilt nicht für Schiffsleute in der Ausbildung sowie für Schiffsleute, die während ihrer Wache die Aufgaben einer ungelerten Hilfskraft ausüben.

2. Jeder Bewerber um ein Zeugnis muss
 - 2.1. das 16. Lebensjahr vollendet haben;
 - 2.2. Folgendes abgeschlossen beziehungsweise abgeleistet haben:
 - 2.2.1. eine zugelassene Seefahrtzeit einschließlich einer Ausbildungs- und Erfahrungsdienstzeit von mindestens sechs Monaten Dauer oder
 - 2.2.2. eine besondere Ausbildung, entweder noch an Land oder an Bord, einschließlich einer zugelassenen Seefahrtzeit, die mindestens zwei Monate betragen muss; und
 - 2.3. die in Abschnitt A-II/4 des STCW-Codes dargestellte Befähigungsnorm erfüllen.
3. Die nach den Ziffern 2.2.1 und 2.2.2 vorgeschriebene Seefahrtzeit, Ausbildungs- und Erfahrungsdienstzeit müssen mit Funktionen im Brückenwachdienst gekoppelt sein und die Wahrnehmung von Aufgaben umfassen, die unter der unmittelbaren Aufsicht des Kapitäns, des Nautischen Wachoffiziers oder eines befähigten Schiffsmannes ausgeführt werden.

Regel II/5

Verbindliche Mindestanforderungen für die Erteilung von Zeugnissen an Schiffsleute als Vollmatrosen im Decksbereich

1. Jeder Vollmatrose, der auf einem Seeschiff mit einer Bruttoreaumzahl von 500 oder mehr im Decksbereich Dienst tut, muss Inhaber eines ordnungsgemäßen Zeugnisses sein.
2. Jeder Bewerber um ein Zeugnis muss
 - 2.1. das 18. Lebensjahr vollendet haben;
 - 2.2. die Vorschriften für die Erteilung eines Zeugnisses als Schiffsmann, der Brückenwache geht, erfüllen;
 - 2.3. nach dem Erwerb der Befähigung zum Schiffsmann, der Brückenwache geht, eine zugelassene Seefahrtzeit im Decksbereich von folgender Dauer abgeleistet haben:
 - 2.3.1. entweder von mindestens 18 Monaten oder
 - 2.3.2. von mindestens 12 Monaten nach einer zugelassenen Ausbildung; und
 - 2.4. die in Abschnitt A-II/5 des STCW-Codes dargestellte Befähigungsnorm erfüllen.
3. Jeder Mitgliedstaat vergleicht die Befähigungsnormen, die er für vor dem 1. Januar 2012 ausgestellte Zeugnisse für Vollmatrosen vorgeschrieben hat, mit den in Abschnitt A-II/5 des STCW-Codes für solche Zeugnisse aufgeführten Normen und entscheidet anhand dieses Vergleichs, ob es erforderlich ist, den davon betroffenen Personen vorzuschreiben, ihre Befähigung auf den aktuellen Stand zu bringen.
4. Bis zum 1. Januar 2017 kann ein Mitgliedstaat, der auch Vertragspartei des Übereinkommens der Internationalen Arbeitsorganisation über die Befähigungsausweise der Vollmatrosen, 1946 (Übereinkommen 74) ist, weiterhin Zeugnisse und Vermerke nach den Bestimmungen jenes Übereinkommens erneuern und ihre Gültigkeitsdauer verlängern.
5. Ein Mitgliedstaat kann unterstellen, dass ein Seemann die Vorschriften dieser Regel erfüllt, wenn er mindestens 12 Monate innerhalb der letzten 60 Monate vor dem Inkrafttreten dieser Richtlinie in einer einschlägigen Eigenschaft im Decksbereich Dienst getan hat.

KAPITEL III

MASCHINENBEREICH

Regel III/1

Verbindliche Mindestanforderungen für die Erteilung von Befähigungszeugnissen an Technische Wachoffiziere in besetzten Maschinenräumen oder an Technische Offiziere im Bereitschaftsdienst in zeitweise unbesetzten Maschinenräumen

1. Jeder Technische Wachoffizier in einem besetzten Maschinenraum und jeder Technische Offizier im Bereitschaftsdienst in einem zeitweise unbesetzten Maschinenraum auf einem Seeschiff mit einer Antriebsleistung der Hauptantriebsmaschinenanlage von 750 oder mehr Kilowatt muss Inhaber eines Befähigungszeugnisses sein.

2. Jeder Bewerber um ein Befähigungszeugnis muss
 - 2.1. das 18. Lebensjahr vollendet haben;
 - 2.2. eine kombinierte Ausbildung von mindestens 12 Monaten in handwerklichen Fertigkeiten und zugelassener Seefahrtzeit als Teil eines zugelassenen Ausbildungsprogramms, das eine Ausbildung an Bord umfasst, die den Vorschriften von Abschnitt A-III/1 des STCW-Codes entspricht und in einem zugelassenen Ausbildungsbuch beurkundet ist, oder ansonsten eine kombinierte Ausbildung von mindestens 36 Monaten in handwerklichen Fertigkeiten und zugelassener Seefahrtzeit, von denen mindestens 30 Monate Seefahrtzeit im Maschinenbereich sein müssen, abgeleistet haben;
 - 2.3. während der vorgeschriebenen Seefahrtzeit mindestens sechs Monate lang unter Aufsicht des Leiters der Maschinenanlage oder eines befähigten Technischen Offiziers Maschinenwachdienst abgeleistet haben;
 - 2.4. eine zugelassene theoretische und praktische Ausbildung abgeschlossen haben und die in Abschnitt A-III/1 des STCW-Codes dargestellten Befähigungsnormen erfüllen; und
 - 2.5. die in Abschnitt A-VI/1 Ziffer 2, Abschnitt A-VI/2 Ziffern 1 bis 4, Abschnitt A-VI/3 Ziffern 1 bis 4 und Abschnitt A-VI/4 Ziffern 1 bis 3 des STCW-Codes dargestellten Befähigungsnormen erfüllen.

Regel III/2

Verbindliche Mindestanforderungen für die Erteilung von Befähigungszeugnissen an Leiter von Maschinenanlagen und an Zweite Technische Offiziere auf Schiffen mit einer Antriebsleistung der Hauptantriebsmaschinenanlage von 3 000 oder mehr Kilowatt

1. Jeder Leiter einer Maschinenanlage und jeder Zweite Technische Offizier auf einem Seeschiff mit einer Antriebsleistung der Hauptantriebsmaschinenanlage von 3 000 oder mehr Kilowatt muss Inhaber eines Befähigungszeugnisses sein.
2. Jeder Bewerber um ein Befähigungszeugnis muss
 - 2.1. die Anforderungen für die Erteilung eines Befähigungszeugnisses als Technischer Wachoffizier auf einem Seeschiff mit einer Antriebsleistung der Hauptantriebsmaschinenanlage von 750 oder mehr Kilowatt erfüllen und in dieser Eigenschaft eine zugelassene Seefahrtzeit abgeleistet haben, und zwar
 - 2.1.1. für die Erteilung eines Befähigungszeugnisses als Zweiter Technischer Offizier von mindestens 12 Monaten als befähigter Technischer Offizier und
 - 2.1.2. für die Erteilung eines Befähigungszeugnisses als Leiter der Maschinenanlage von mindestens 36 Monaten; diese Zeit kann jedoch auf nicht weniger als 24 Monate verkürzt werden, wenn mindestens 12 Monate dieser Seefahrtzeit als Zweiter Technischer Offizier abgeleistet worden sind; und
 - 2.2. eine zugelassene theoretische und praktische Ausbildung abgeschlossen haben und die in Abschnitt A-III/2 des STCW-Codes dargestellte Befähigungsnorm erfüllen.

Regel III/3

Verbindliche Mindestanforderungen für die Erteilung von Befähigungszeugnissen an Leiter von Maschinenanlagen und an Zweite Technische Offiziere auf Schiffen mit einer Antriebsleistung der Hauptantriebsmaschinenanlage von 750 bis 3 000 Kilowatt

1. Jeder Leiter einer Maschinenanlage und jeder Zweite Technische Offizier auf einem Seeschiff mit einer Antriebsleistung der Hauptantriebsmaschinenanlage von 750 bis 3 000 Kilowatt muss Inhaber eines Befähigungszeugnisses sein.
2. Jeder Bewerber um ein Befähigungszeugnis muss
 - 2.1. die Anforderungen für die Erteilung eines Befähigungszeugnisses als Technischer Wachoffizier erfüllen und
 - 2.1.1. für die Erteilung eines Befähigungszeugnisses als Zweiter Technischer Offizier eine zugelassene Seefahrtzeit von mindestens 12 Monaten als Technischer Offiziersassistent oder Technischer Offizier abgeleistet haben und
 - 2.1.2. für die Erteilung eines Befähigungszeugnisses als Leiter der Maschinenanlage eine zugelassene Seefahrtzeit von mindestens 24 Monaten abgeleistet haben, wovon mindestens 12 Monate nach dem Erwerb der Befähigung zum Zweiten Technischen Offizier abgeleistet wurden, und
 - 2.2. eine zugelassene theoretische und praktische Ausbildung abgeschlossen haben und die in Abschnitt A-III/3 des STCW-Codes dargestellte Befähigungsnorm erfüllen.

3. Jeder Technische Offizier, der die Befähigung besitzt, als Zweiter Technischer Offizier auf Schiffen mit einer Antriebsleistung der Hauptantriebsmaschinenanlage von 3 000 oder mehr Kilowatt Dienst zu tun, darf als Leiter der Maschinenanlage auf Schiffen mit einer Antriebsleistung der Hauptantriebsmaschinenanlage von weniger als 3 000 Kilowatt Dienst tun, sofern das Befähigungszeugnis einen entsprechenden Vermerk trägt.

Regel III/4

Verbindliche Mindestanforderungen für die Erteilung von Zeugnissen an Schiffsleute, die in besetzten Maschinenräumen Maschinenwache gehen oder zum Bereitschaftsdienst in zeitweise unbesetzten Maschinenräumen eingeteilt werden sollen

1. Jeder Schiffsmann, der auf einem Seeschiff mit einer Antriebsleistung der Hauptantriebsmaschinenanlage von 750 oder mehr Kilowatt Maschinenwache geht oder zum Bereitschaftsdienst in einem zeitweise unbesetzten Maschinenraum eingeteilt wird, muss Inhaber eines zur Ausübung dieser Aufgaben berechtigenden Zeugnisses sein; diese Bestimmung gilt nicht für Schiffsleute in der Ausbildung sowie für Schiffsleute, die während ihrer Wache die Aufgaben einer ungelerten Hilfskraft ausüben.
2. Jeder Bewerber um ein Zeugnis muss
 - 2.1. das 16. Lebensjahr vollendet haben;
 - 2.2. Folgendes abgeschlossen beziehungsweise abgeleistet haben:
 - 2.2.1. eine zugelassene Seefahrtzeit einschließlich einer Ausbildungs- und Erfahrungsdienstzeit von mindestens sechs Monaten Dauer oder
 - 2.2.2. eine besondere Ausbildung, entweder noch an Land oder an Bord, einschließlich einer zugelassenen Seefahrtzeit, die mindestens zwei Monate betragen muss; und
 - 2.3. die in Abschnitt A-III/4 des STCW-Codes dargestellte Befähigungsnorm erfüllen.
3. Die nach den Ziffern 2.2.1 und 2.2.2 vorgeschriebene Seefahrtzeit, Ausbildungs- und Erfahrungsdienstzeit müssen mit Funktionen im Maschinenwachdienst gekoppelt sein und die Wahrnehmung von Aufgaben umfassen, die unter der unmittelbaren Aufsicht eines befähigten Technischen Offiziers oder eines befähigten Schiffsmannes ausgeführt werden.

Regel III/5

Verbindliche Mindestanforderungen für die Erteilung von Zeugnissen an Schiffsleute, die in besetzten Maschinenräumen als Vollmatrose im Technischen Dienst Dienst tun oder zum Bereitschaftsdienst in zeitweise unbesetzten Maschinenräumen eingeteilt werden sollen

1. Jeder Vollmatrose im Technischen Dienst, der auf einem Seeschiff mit einer Antriebsleistung der Hauptantriebsmaschinenanlage von 750 oder mehr Kilowatt Dienst tut, muss Inhaber eines ordnungsgemäßen Zeugnisses sein.
2. Jeder Bewerber um ein Befähigungszeugnis muss
 - 2.1. das 18. Lebensjahr vollendet haben;
 - 2.2. die Vorschriften für die Erteilung von Befähigungszeugnissen an Schiffsleute erfüllen, die in besetzten Maschinenräumen Maschinenwache gehen oder zum Bereitschaftsdienst in zeitweise unbesetzten Maschinenräumen eingeteilt werden sollen;
 - 2.3. nach dem Erwerb der Befähigung zum Schiffsmann, der Maschinenwache geht, eine zugelassene Seefahrtzeit im Maschinenbereich von folgender Dauer abgeleistet haben:
 - 2.3.1. entweder von mindestens 12 Monaten oder
 - 2.3.2. von mindestens 6 Monaten nach einer zugelassenen Ausbildung; und
 - 2.4. die in Abschnitt A-III/5 des STCW-Codes dargestellte Befähigungsnorm erfüllen.
3. Jeder Mitgliedstaat vergleicht die Befähigungsnormen, die er für vor dem 1. Januar 2012 ausgestellte Zeugnisse für Schiffsleute im Maschinenbereich vorgeschrieben hat, mit den in Abschnitt A-III/5 des STCW-Codes für solche Zeugnisse aufgeführten Normen und entscheidet anhand dieses Vergleichs, ob es erforderlich ist, den davon betroffenen Personen vorzuschreiben, ihre Befähigung auf den aktuellen Stand zu bringen.
4. Ein Mitgliedstaat kann unterstellen, dass ein Seemann die Vorschriften dieser Regel erfüllt, wenn er mindestens 12 Monate innerhalb der letzten 60 Monate vor dem Inkrafttreten dieser Richtlinie in einer einschlägigen Eigenschaft im Maschinenbereich Dienst getan hat.

*Regel III/6***Verbindliche Mindestanforderungen für die Erteilung von Befähigungszeugnissen an Offiziere mit der Fachbefähigung in Elektrotechnik**

1. Jeder Offizier mit der Fachbefähigung in Elektrotechnik auf einem Seeschiff mit einer Antriebsleistung der Hauptantriebsmaschinenanlage von 750 oder mehr Kilowatt muss Inhaber eines Befähigungszeugnisses sein.
2. Jeder Bewerber um ein Befähigungszeugnis muss
 - 2.1. das 18. Lebensjahr vollendet haben;
 - 2.2. eine kombinierte Ausbildung von mindestens 12 Monaten in handwerklichen Fertigkeiten und zugelassener Seefahrtzeit, von denen mindestens 6 Monate Seefahrtzeit Teil eines zugelassenen Ausbildungsprogramms sein müssen, das den Vorschriften von Abschnitt A-III/6 des STCW-Codes entspricht und in einem zugelassenen Ausbildungsbuch beurkundet ist, oder ansonsten eine kombinierte Ausbildung von mindestens 36 Monaten in handwerklichen Fertigkeiten und zugelassener Seefahrtzeit, von denen mindestens 30 Monate Seefahrtzeit im Maschinenbereich sein müssen, abgeleistet haben;
 - 2.3. eine zugelassene theoretische und praktische Ausbildung abgeschlossen haben und die in Abschnitt A-III/6 des STCW-Codes dargestellten Befähigungsnormen erfüllen; und
 - 2.4. die in Abschnitt A-VI/1 Ziffer 2, Abschnitt A-VI/2 Ziffern 1 bis 4, Abschnitt A-VI/3 Ziffern 1 bis 4 und Abschnitt A-VI/4 Ziffern 1 bis 3 des STCW-Codes dargestellten Befähigungsnormen erfüllen.
3. Jeder Mitgliedstaat vergleicht die Befähigungsnormen, die er für vor dem 1. Januar 2012 ausgestellte Befähigungszeugnisse für Offiziere mit der Fachbefähigung in Elektrotechnik vorgeschrieben hat, mit den in Abschnitt A-III/6 des STCW-Codes für solche Befähigungszeugnisse aufgeführten Normen und entscheidet anhand dieses Vergleichs, ob es erforderlich ist, den davon betroffenen Personen vorzuschreiben, ihre Befähigung auf den aktuellen Stand zu bringen.
4. Ein Mitgliedstaat kann unterstellen, dass ein Seemann die Vorschriften dieser Regel erfüllt, wenn er mindestens 12 Monate innerhalb der letzten 60 Monate vor dem Inkrafttreten dieser Richtlinie in einer einschlägigen Eigenschaft an Bord Dienst getan hat und die in Abschnitt A-III/6 des STCW-Codes dargestellte Befähigungsnorm erfüllt.
5. Unbeschadet der Vorschriften der Ziffern 1 bis 4 kann eine Person mit zweckmäßiger Befähigung von einem Mitgliedstaat als geeignet angesehen werden, bestimmte Funktionen im Sinne von Abschnitt A-III/6 wahrzunehmen.

*Regel III/7***Verbindliche Mindestanforderungen für die Erteilung von Zeugnissen an Schiffsbetriebstechniker**

1. Jeder Schiffsbetriebstechniker, der auf einem Seeschiff mit einer Antriebsleistung der Hauptantriebsmaschinenanlage von 750 oder mehr Kilowatt Dienst tut, muss Inhaber eines ordnungsgemäßen Zeugnisses sein.
2. Jeder Bewerber um ein Zeugnis muss
 - 2.1. das 18. Lebensjahr vollendet haben;
 - 2.2. eine zugelassene Seefahrtzeit einschließlich einer Ausbildungs- und Erfahrungsdienstzeit von mindestens 12 Monaten Dauer abgeleistet haben oder
 - 2.3. eine zugelassene Ausbildung einschließlich einer zugelassenen Seefahrtzeit, die mindestens 6 Monate betragen muss, abgeleistet haben oder
 - 2.4. eine Befähigung besitzen, die den technischen Fähigkeiten nach Tabelle A-III/7 des STCW-Codes entspricht, sowie eine zugelassene Seefahrtzeit, die mindestens 3 Monate betragen muss, abgeleistet haben; und
 - 2.5. die in Abschnitt A-III/7 des STCW-Codes dargestellte Befähigungsnorm erfüllen.
3. Jeder Mitgliedstaat vergleicht die Befähigungsnormen, die er für vor dem 1. Januar 2012 ausgestellte Zeugnisse für Schiffsbetriebstechniker vorgeschrieben hat, mit den in Abschnitt A-III/7 des STCW-Codes für solche Zeugnisse aufgeführten Normen und entscheidet anhand dieses Vergleichs, ob es erforderlich ist, den davon betroffenen Personen vorzuschreiben, ihre Befähigung auf den aktuellen Stand zu bringen.
4. Ein Mitgliedstaat kann unterstellen, dass ein Seemann die Vorschriften dieser Regel erfüllt, wenn er mindestens 12 Monate innerhalb der letzten 60 Monate vor dem Inkrafttreten dieser Richtlinie in einer einschlägigen Eigenschaft an Bord Dienst getan hat und die in Abschnitt A-III/7 des STCW-Codes dargestellte Befähigungsnorm erfüllt.

5. Unbeschadet der Vorschriften der Ziffern 1 bis 4 kann eine Person mit zweckmäßiger Befähigung von einem Mitgliedstaat als geeignet angesehen werden, bestimmte Funktionen im Sinne von Abschnitt A-III/7 wahrzunehmen.

KAPITEL IV

FUNKVERKEHR UND FUNKER

Erläuterung

Die verbindlichen Bestimmungen für die Funkwache sind in der Vollzugsordnung für den Funkdienst und im Internationalen Übereinkommen von 1974 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See (SOLAS) in seiner zuletzt geänderten Fassung enthalten. Die Bestimmungen für die Instandhaltung von Funkanlagen sind im Internationalen Übereinkommen von 1974 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See (SOLAS) in seiner zuletzt geänderten Fassung sowie in den einschlägigen von der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation beschlossenen Richtlinien enthalten.

Regel IV/1

Anwendung

1. Außer in den in Ziffer 2 geregelten Fällen gelten die Bestimmungen dieses Kapitels für Funker auf Schiffen, die in das Weltweite Seenot- und Sicherheitsfunksystem (GMDSS) eingebunden sind, wie es durch das Internationale Übereinkommen von 1974 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See (SOLAS) in seiner zuletzt geänderten Fassung vorgeschrieben ist.
2. Funker auf Schiffen, die nicht den Bestimmungen über das GMDSS in Kapitel IV des SOLAS-Übereinkommens entsprechen müssen, brauchen die Bestimmungen dieses Kapitels nicht zu erfüllen. Dessen ungeachtet müssen Funker auf diesen Schiffen die Vollzugsordnung für den Funkdienst erfüllen. Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass die einschlägigen Zeugnisse entsprechend der Vollzugsordnung für den Funkdienst solchen Funkern erteilt beziehungsweise in Bezug auf sie anerkannt werden.

Regel IV/2

Verbindliche Mindestanforderungen für die Erteilung von Befähigungszeugnissen an GMDSS-Funker

1. Jede Person, die auf einem zur Teilnahme am GMDSS verpflichteten Schiff für den Funkdienst verantwortlich ist oder ihn wahrnimmt, muss Inhaber eines entsprechenden GMDSS-bezogenen Zeugnisses sein, das von dem Mitgliedstaat nach den Bestimmungen der Vollzugsordnung für den Funkdienst erteilt beziehungsweise anerkannt worden ist.
2. Zusätzlich muss jeder Bewerber um ein Befähigungszeugnis nach der vorliegenden Regel für den Dienst auf einem Schiff, das nach dem Internationalen Übereinkommen von 1974 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See in seiner zuletzt geänderten Fassung eine Funkanlage haben muss,
 - 2.1. das 18. Lebensjahr vollendet haben und
 - 2.2. eine zugelassene theoretische und praktische Ausbildung abgeschlossen haben und die in Abschnitt A-IV/2 des STCW-Codes dargestellte Befähigungsnorm erfüllen.

KAPITEL V

BESONDERE AUSBILDUNGSANFORDERUNGEN FÜR DAS PERSONAL AUF BESTIMMTEN SCHIFFSTYPEN

Regel V/1-1

Verbindliche Mindestanforderungen für die Ausbildung und Befähigung von Kapitänen, Offizieren und Schiffsteuten auf Öl- und Chemikaliertankschiffen

1. Offiziere und Schiffsteute auf Öl- oder Chemikaliertankschiffen, denen bestimmte Aufgaben und Zuständigkeiten im Zusammenhang mit der Ladung oder mit der Ausrüstung für den Ladungsumschlag zugewiesen sind, müssen ein Zeugnis über eine Grundausbildung im Umschlag der Ladung von Öl- und Chemikaliertankschiffen haben.
2. Jeder Bewerber um ein Zeugnis über eine Grundausbildung im Umschlag der Ladung von Öl- und Chemikaliertankschiffen muss eine Grundausbildung im Sinne von Abschnitt A-VI/1 des STCW-Codes abgeschlossen sowie
 - 2.1. eine zugelassene Seefahrtzeit von mindestens drei Monaten Dauer auf Öl- oder Chemikaliertankschiffen abgeleistet haben und die in Abschnitt A-V/1-1 Ziffer 1 des STCW-Codes dargestellte Befähigungsnorm erfüllen oder
 - 2.2. eine zugelassene Grundausbildung im Umschlag der Ladung von Öl- und Chemikaliertankschiffen abgeschlossen haben und die in Abschnitt A-V/1-1 Ziffer 1 des STCW-Codes dargestellte Befähigungsnorm erfüllen.
3. Kapitäne, Leiter von Maschinenanlagen, Erste Offiziere, Zweite Technische Offiziere sowie jede Person mit unmittelbarer Zuständigkeit für das Laden, das Löschen, das Betreuen der Ladung während der Fahrt, den Umschlag von Ladung, das Reinigen von Tanks oder für sonstige ladungsbezogene Tätigkeiten auf Öltankschiffen müssen Inhaber eines Zeugnisses über eine weiterführende Ausbildung im Umschlag von Ladung von Öltankschiffen sein.

4. Jeder Bewerber um ein Zeugnis über eine weiterführende Ausbildung im Umschlag von Ladung von Öltankschiffen muss
 - 4.1. die Voraussetzungen für die Erteilung eines Zeugnisses über eine Grundausbildung im Umschlag der Ladung von Öl- und Chemikaliertankschiffen erfüllen und
 - 4.2. nach der Erfüllung der Voraussetzungen für die Erteilung eines Zeugnisses über eine Grundausbildung im Umschlag der Ladung von Öl- und Chemikaliertankschiffen
 - 4.2.1. eine zugelassene Seefahrtzeit von mindestens drei Monaten Dauer auf Öltankschiffen abgeleistet haben oder
 - 4.2.2. als ausschließlich zu Ausbildungszwecken mitfahrendes Besatzungsmitglied unter Berücksichtigung der Hinweise in Abschnitt B-V/1 des STCW-Codes eine zugelassene Bordausbildung von mindestens einem Monat Dauer auf Öltankschiffen abgeleistet haben, zu der mindestens drei Lade- und drei Löschvorgänge gehört haben und die in einem zugelassenen Ausbildungsbuch beurkundet ist, und
 - 4.3. eine zugelassene weiterführende Ausbildung im Umschlag von Ladung von Öltankschiffen abgeschlossen haben und die in Abschnitt A-V/1-1 Ziffer 2 des STCW-Codes dargestellte Befähigungsnorm erfüllen.
5. Kapitäne, Leiter von Maschinenanlagen, Erste Offiziere, Zweite Technische Offiziere sowie jede Person mit unmittelbarer Zuständigkeit für das Laden, das Löschen, das Betreuen der Ladung während der Fahrt, den Umschlag von Ladung, das Reinigen von Tanks oder für sonstige ladungsbezogene Tätigkeiten auf Chemikaliertankschiffen müssen Inhaber eines Zeugnisses über eine weiterführende Ausbildung im Umschlag von Ladung von Chemikaliertankschiffen sein.
6. Jeder Bewerber um ein Zeugnis über eine weiterführende Ausbildung im Umschlag von Ladung von Chemikaliertankschiffen muss
 - 6.1. die Voraussetzungen für die Erteilung eines Zeugnisses über eine Grundausbildung im Umschlag der Ladung von Öl- und Chemikaliertankschiffen erfüllen und
 - 6.2. nach der Erfüllung der Voraussetzungen für die Erteilung eines Zeugnisses über eine Grundausbildung im Umschlag der Ladung von Öl- und Chemikaliertankschiffen
 - 6.2.1. eine zugelassene Seefahrtzeit von mindestens drei Monaten Dauer auf Chemikaliertankschiffen abgeleistet haben oder
 - 6.2.2. als ausschließlich zu Ausbildungszwecken mitfahrendes Besatzungsmitglied unter Berücksichtigung der Hinweise in Abschnitt B-V/1 des STCW-Codes eine zugelassene Bordausbildung von mindestens einem Monat Dauer auf Chemikaliertankschiffen abgeleistet haben, zu der mindestens drei Lade- und drei Löschvorgänge gehört haben und die in einem zugelassenen Ausbildungsbuch beurkundet ist, und
 - 6.3. eine zugelassene weiterführende Ausbildung im Umschlag von Ladung von Chemikaliertankschiffen abgeschlossen haben und die in Abschnitt A-V/1-1 Ziffer 3 des STCW-Codes dargestellte Befähigungsnorm erfüllen.
7. Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass Seeleuten, die eine Befähigung im Sinne von Ziffer 2, 4 und/oder 6 besitzen, ein Fachkundenachweis ausgestellt wird oder dass ein vorhandenes Befähigungszeugnis beziehungsweise ein vorhandener Fachkundenachweis ordnungsgemäß mit einem entsprechenden Vermerk versehen wird.

Regel V/1-2

Verbindliche Mindestanforderungen für die Ausbildung und Befähigung von Kapitänen, Offizieren und Schiffsleuten auf Flüssiggastankschiffen

1. Offiziere und Schiffsleute auf Flüssiggastankschiffen, denen bestimmte Aufgaben und Zuständigkeiten im Zusammenhang mit der Ladung oder mit der Ausrüstung für den Ladungsumschlag zugewiesen sind, müssen ein Zeugnis über eine Grundausbildung im Umschlag von Ladung von Flüssiggastankschiffen haben.
2. Jeder Bewerber um ein Zeugnis über eine Grundausbildung im Umschlag von Ladung von Flüssiggastankschiffen muss eine Grundausbildung im Sinne von Abschnitt A-VI/1 des STCW-Codes abgeschlossen sowie
 - 2.1. eine zugelassene Seefahrtzeit von mindestens drei Monaten Dauer auf Flüssiggastankschiffen abgeleistet haben und die in Abschnitt A-V/1-2 Ziffer 1 des STCW-Codes dargestellte Befähigungsnorm erfüllen oder
 - 2.2. eine zugelassene Grundausbildung im Umschlag von Ladung von Flüssiggastankschiffen abgeschlossen haben und die in Abschnitt A-V/1-2 Ziffer 1 des STCW-Codes dargestellte Befähigungsnorm erfüllen.

3. Kapitäne, Leiter von Maschinenanlagen, Erste Offiziere, Zweite Technische Offiziere sowie jede Person mit unmittelbarer Zuständigkeit für das Laden, das Löschen, das Betreuen der Ladung während der Fahrt, den Umschlag von Ladung, das Reinigen von Tanks oder für sonstige ladungsbezogene Tätigkeiten auf Flüssiggastankschiffen müssen Inhaber eines Zeugnisses über eine weiterführende Ausbildung im Umschlag von Ladung von Flüssiggastankschiffen sein.
4. Jeder Bewerber um ein Zeugnis über eine weiterführende Ausbildung im Umschlag von Ladung von Flüssiggastankschiffen muss
 - 4.1. die Voraussetzungen für die Erteilung eines Zeugnisses über eine Grundausbildung im Umschlag von Ladung von Flüssiggastankschiffen erfüllen und
 - 4.2. nach der Erfüllung der Voraussetzungen für die Erteilung eines Zeugnisses über eine Grundausbildung im Umschlag von Ladung von Flüssiggastankschiffen
 - 4.2.1. eine zugelassene Seefahrtzeit von mindestens drei Monaten Dauer auf Flüssiggastankschiffen abgeleistet haben oder
 - 4.2.2. als ausschließlich zu Ausbildungszwecken mitfahrendes Besatzungsmitglied unter Berücksichtigung der Hinweise in Abschnitt B-V/1 des STCW-Codes eine zugelassene Bordausbildung von mindestens einem Monat Dauer auf Flüssiggastankschiffen abgeleistet haben, zu der mindestens drei Lade- und drei Löschvorgänge gehört haben und die in einem zugelassenen Ausbildungsbuch beurkundet ist, und
 - 4.3. eine zugelassene weiterführende Ausbildung im Umschlag von Ladung von Flüssiggastankschiffen abgeschlossen haben und die in Abschnitt A-V/1-2 Ziffer 2 des STCW-Codes dargestellte Befähigungsnorm erfüllen.
5. Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass Seeleuten, die eine Befähigung im Sinne von Ziffer 2 und/oder Ziffer 4 besitzen, ein Fachkundenachweis ausgestellt wird oder dass ein vorhandenes Befähigungszeugnis beziehungsweise ein vorhandener Fachkundenachweis ordnungsgemäß mit einem entsprechenden Vermerk versehen wird.

Regel V/2

Verbindliche Mindestanforderungen für die Ausbildung und Befähigung von Kapitänen, Offizieren, Schiffsleuten und sonstigem Personal auf Fahrgastschiffen

1. Diese Regel gilt für Kapitäne, Offiziere, Schiffsleute und sonstige Personen, die auf Fahrgastschiffen Dienst tun, die in der Auslandfahrt eingesetzt sind. Die Mitgliedstaaten legen fest, inwieweit diese Vorschriften auf Personen Anwendung finden, die auf Fahrgastschiffen in der Inlandfahrt Dienst tun.
2. Bevor Seeleuten Aufgaben an Bord eines Fahrgastschiffes zugewiesen werden, müssen sie entsprechend ihrer Funktion, ihren Aufgaben und Zuständigkeiten die nach den Absätzen 4 bis 7 vorgeschriebene Ausbildung abgeschlossen haben.
3. Seeleute, die eine Ausbildung entsprechend den Ziffern 4, 6 und 7 abgeschlossen haben müssen, müssen in Abständen von höchstens fünf Jahren an geeigneten Auffrischungslehrgängen teilnehmen oder den Nachweis erbringen, dass sie die vorgeschriebene Befähigungsnorm innerhalb der vorangegangenen fünf Jahre erfüllt haben.
4. Kapitäne, Offiziere und sonstige Personen, die laut Eintragung in der Sicherheitsrolle dazu eingeteilt sind, Fahrgästen an Bord von Fahrgastschiffen in Notfällen Unterstützung zu gewähren, müssen eine Ausbildung im Umgang mit Menschenansammlungen im Sinne von Abschnitt A-V/2 Ziffer 1 des STCW-Codes abgeschlossen haben.
5. Personen, die unmittelbare Dienstleistungen für Fahrgäste in Fahrgasträumen an Bord von Fahrgastschiffen erbringen, müssen die Sicherheitsausbildung im Sinne von Abschnitt A-V/2 Ziffer 2 des STCW-Codes abgeschlossen haben.
6. Kapitäne, Leiter von Maschinenanlagen, Erste Offiziere, Zweite Technische Offiziere und sämtliche Personen, die laut Eintragung in der Sicherheitsrolle in Notfällen für die Sicherheit von Fahrgästen an Bord von Fahrgastschiffen zuständig sind, müssen eine zugelassene Ausbildung in den Fachgebieten „Krisenbewältigung“ und „Menschliches Verhalten“ im Sinne von Abschnitt A-V/2 Ziffer 3 des STCW-Codes abgeschlossen haben.
7. Kapitäne, Leiter von Maschinenanlagen, Erste Offiziere, Zweite Technische Offiziere und jede Person, der eine unmittelbare Zuständigkeit für das An- und Vonbordgehen von Fahrgästen, für das Laden, Löschen oder Sichern von Ladung oder für das Verschließen von Öffnungen in der Außenhülle von Ro-Ro-Fahrgastschiffen zugewiesen worden ist, müssen eine zugelassene Ausbildung in den Fachgebieten „Fahrgastsicherheit“, „Ladungssicherheit“ und „Dichtigkeit des Schiffskörpers“ im Sinne von Abschnitt A-V/2 Ziffer 4 des STCW-Codes abgeschlossen haben.
8. Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass jeder Person, die als befähigt im Sinne der vorliegenden Regel befunden wird, ein schriftlicher Ausbildungsnachweis erteilt wird.

KAPITEL VI

FUNKTIONEN IM ZUSAMMENHANG MIT NOTFÄLLEN, MIT DER ARBEITSSICHERHEIT, DER GEFAHRENABWEHR, DER MEDIZINISCHEN FÜRSORGE UND DER HILFE IN EINEM SEENOTFALL*Regel VI/1***Verbindliche Mindestanforderungen für Einführungslehrgänge sowie für die Grundausbildung und -unterweisung in Sicherheitsangelegenheiten für alle Seeleute**

1. Alle Seeleute müssen einen Einführungslehrgang sowie eine Grundausbildung oder Grundunterweisung in Sicherheitsangelegenheiten nach Abschnitt A-VI/1 des STCW-Codes erhalten und die darin festgelegte entsprechende Befähigungsnorm erfüllen.
2. Schließt die Befähigung für das zu erteilende Zeugnis diese Grundausbildung nicht mit ein, so ist ein Fachkundenachweis zu erteilen, aus dem hervorgeht, dass der Inhaber den einschlägigen Grundausbildungslehrgang besucht hat.

*Regel VI/2***Verbindliche Mindestanforderungen für die Erteilung von Nachweisen der Fachkunde im Umgang mit Rettungsbooten und Rettungsflößen, Bereitschaftsbooten und schnellen Bereitschaftsbooten**

1. Jeder Bewerber um einen Nachweis der Fachkunde im Umgang mit Rettungsbooten und Rettungsflößen sowie mit Bereitschaftsbooten (ausgenommen schnelle Bereitschaftsboote) muss
 - 1.1. das 18. Lebensjahr vollendet haben;
 - 1.2. eine zugelassene Seefahrtzeit von mindestens 12 Monaten Dauer abgeleistet oder einen zugelassenen Ausbildungslehrgang abgeschlossen und eine zugelassene Seefahrtzeit von mindestens sechs Monaten Dauer abgeleistet haben; und
 - 1.3. die in Abschnitt A-VI/2 Ziffern 1 bis 4 des STCW-Codes dargestellte Befähigungsnorm für die Erteilung von Nachweisen der Fachkunde im Umgang mit Rettungsbooten und Rettungsflößen sowie mit Bereitschaftsbooten erfüllen.
2. Jeder Bewerber um einen Nachweis der Fachkunde im Umgang mit schnellen Bereitschaftsbooten muss
 - 2.1. Inhaber eines Nachweises der Fachkunde im Umgang mit Rettungsbooten und Rettungsflößen sowie mit Bereitschaftsbooten (ausgenommen schnelle Bereitschaftsboote) sein;
 - 2.2. einen zugelassenen Ausbildungslehrgang besucht haben; und
 - 2.3. die in Abschnitt A-VI/2 Ziffern 7 bis 10 des STCW-Codes dargestellte Befähigungsnorm für die Erteilung von Nachweisen der Fachkunde im Umgang mit schnellen Bereitschaftsbooten erfüllen.

*Regel VI/3***Verbindliche Mindestanforderungen für die Ausbildung in moderner Brandbekämpfung**

1. Seeleute, die dazu eingeteilt sind, Brandbekämpfungsmaßnahmen zu leiten, müssen eine weiterführende Ausbildung in Methoden der Brandbekämpfung erfolgreich abgeschlossen haben, bei der besonderes Gewicht auf Organisation, Taktik und Befehlsgebung entsprechend Abschnitt A-VI/3 Ziffern 1 bis 4 des STCW-Codes gelegt worden ist.
2. Schließt die Befähigung für das zu erteilende Zeugnis die Ausbildung in moderner Brandbekämpfung nicht mit ein, so ist ein Fachkundenachweis zu erteilen, aus dem hervorgeht, dass der Inhaber einen Ausbildungslehrgang in moderner Brandbekämpfung besucht hat.

*Regel VI/4***Verbindliche Mindestanforderungen im Zusammenhang mit medizinischer Erster Hilfe und medizinischer Fürsorge**

1. Seeleute, die dazu eingeteilt sind, an Bord medizinische Erste Hilfe zu leisten, müssen die in Abschnitt A-VI/4 Ziffern 1 bis 3 des STCW-Codes dargestellte Befähigungsnorm für die Leistung medizinischer Erster Hilfe erfüllen.
2. Seeleute, die dazu eingeteilt sind, an Bord die medizinische Fürsorge zu übernehmen, müssen die in Abschnitt A-VI/4 Ziffern 4 bis 6 des STCW-Codes dargestellte Befähigungsnorm für die Gewährung medizinischer Fürsorge erfüllen.
3. Schließt die Befähigung für das zu erteilende Zeugnis die Ausbildung in der Leistung medizinischer Erster Hilfe beziehungsweise in der Gewährung medizinischer Fürsorge nicht mit ein, so ist ein Fachkundenachweis zu erteilen, aus dem hervorgeht, dass der Inhaber einen Ausbildungslehrgang in der Leistung medizinischer Erster Hilfe beziehungsweise in der Gewährung medizinischer Fürsorge besucht hat.

*Regel VI/5***Verbindliche Mindestanforderungen für die Erteilung von Fachkundenachweisen als Beauftragter für die Gefahrenabwehr auf dem Schiff**

1. Jeder Bewerber um einen Fachkundenachweis als Beauftragter für die Gefahrenabwehr auf dem Schiff muss
 - 1.1. eine zugelassene Seefahrtzeit von mindestens 12 Monaten Dauer abgeleistet haben oder über eine angemessene Seefahrtzeit und angemessene Kenntnisse im Schiffsbetrieb verfügen und
 - 1.2. die in Abschnitt A-VI/5 Ziffern 1 bis 4 des STCW-Codes dargestellte Befähigungsnorm für die Erteilung eines Fachkundenachweises als Beauftragter für die Gefahrenabwehr auf dem Schiff erfüllen.
2. Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass jeder Person, die als befähigt im Sinne der vorliegenden Regel befunden wird, ein Fachkundenachweis erteilt wird.

*Regel VI/6***Verbindliche Mindestanforderungen für die Ausbildung und Unterweisung in Angelegenheiten der Gefahrenabwehr für alle Seeleute**

1. Alle Seeleute müssen einen Einführungslehrgang sowie eine Ausbildung oder Unterweisung zur Sensibilisierung für Angelegenheiten der Gefahrenabwehr nach Abschnitt A-VI/6 Ziffern 1 bis 4 des STCW-Codes erhalten und die darin festgelegte entsprechende Befähigungsnorm erfüllen.
2. Schließt die Befähigung für das zu erteilende Zeugnis die Sensibilisierung für Angelegenheiten der Gefahrenabwehr nicht mit ein, so ist ein Fachkundenachweis zu erteilen, aus dem hervorgeht, dass der Inhaber einen Ausbildungslehrgang zur Sensibilisierung für Angelegenheiten der Gefahrenabwehr besucht hat.
3. Jeder Mitgliedstaat vergleicht die Ausbildung oder Unterweisung im Zusammenhang mit der Gefahrenabwehr, die er vor dem Inkrafttreten dieser Richtlinie Seeleuten vorschreibt, die eine entsprechende Befähigung besitzen beziehungsweise diese durch Unterlagen belegen können, mit der in Abschnitt A-VI/6 Ziffer 4 des STCW-Codes dargestellten Befähigung und entscheidet anhand dieses Vergleichs, ob es erforderlich ist, den betreffenden Seeleuten vorzuschreiben, ihre Befähigung auf den aktuellen Stand zu bringen.

Seeleute mit festgelegten Aufgaben im Zusammenhang mit der Gefahrenabwehr

4. Seeleute mit festgelegten Aufgaben im Zusammenhang mit der Gefahrenabwehr müssen die in Abschnitt A-VI/6 Ziffern 6 bis 8 des STCW-Codes dargestellte Befähigungsnorm erfüllen.
5. Schließt die Befähigung für das zu erteilende Zeugnis die Ausbildung in festgelegten Aufgaben im Zusammenhang mit der Gefahrenabwehr nicht mit ein, so ist ein Fachkundenachweis zu erteilen, aus dem hervorgeht, dass der Inhaber einen Ausbildungslehrgang für festgelegte Aufgaben im Zusammenhang mit der Gefahrenabwehr besucht hat.
6. Jeder Mitgliedstaat vergleicht die Normen für die Ausbildung in der Gefahrenabwehr für Seeleute mit festgelegten Aufgaben im Zusammenhang mit der Gefahrenabwehr, die er vor dem Inkrafttreten dieser Richtlinie Seeleuten vorschreibt, die eine entsprechende Befähigung besitzen beziehungsweise diese durch Unterlagen belegen können, mit der in Abschnitt A-VI/6 Ziffer 8 des STCW-Codes dargestellten Befähigung und entscheidet anhand dieses Vergleichs, ob es erforderlich ist, den betreffenden Seeleuten vorzuschreiben, ihre Befähigung auf den aktuellen Stand zu bringen.

KAPITEL VII

ABWEICHENDE ZEUGNISSE*Regel VII/1***Erteilung abweichender Zeugnisse**

1. Ungeachtet der in den Kapiteln II und III dieses Anhangs festgelegten Vorschriften für die Erteilung von Befähigungszeugnissen können sich die Mitgliedstaaten dafür entscheiden, Zeugnisse zu erteilen oder erteilen zu lassen, die in bestimmten Punkten von den in den Regeln jener Kapitel genannten Zeugnissen abweichen. Hierfür müssen folgende Voraussetzungen erfüllt sein:
 - 1.1. Die in den Zeugnissen und Vermerken anzugebenden Funktionen und Zuständigkeitsebenen sind den Abschnitten A-II/1, A-II/2, A-II/3, A-II/4, A-II/5, A-III/1, A-III/2, A-III/3, A-III/4, A-III/5 und A-IV/2 des STCW-Codes entnommen und stimmen mit den dort jeweils genannten vollständig überein;
 - 1.2. die Bewerber haben eine zugelassene theoretische und praktische Ausbildung abgeschlossen und erfüllen für die in den Zeugnissen und Vermerken anzugebenden Funktionen und Zuständigkeitsebenen die Vorschriften für die jeweiligen Befähigungsnormen, wie sie in den einschlägigen Abschnitten des STCW-Codes und ausdrücklich in Abschnitt A-VII/1 des Codes angegeben sind;

- 1.3. die Bewerber haben eine zugelassene Seefahrtszeit abgeleistet, die den im Zeugnis anzugebenden Funktionen und Zuständigkeitsebenen angemessen ist. Die Mindestdauer der Seefahrtszeit muss der Dauer der in den Kapiteln II und III dieses Anhangs vorgeschriebenen Seefahrtszeit gleichwertig sein. Allerdings darf die Mindestdauer der Seefahrtszeit nicht geringer sein als die in Abschnitt A-VII/2 des STCW-Codes genannte Zeitdauer;
 - 1.4. die Bewerber um ein Zeugnis, die eine Funktion im Decksbereich auf der Betriebsebene wahrnehmen sollen, müssen die einschlägigen Vorschriften der Regeln in Kapitel IV erfüllen, die für die Wahrnehmung des zugewiesenen Funkdienstes nach der Vollzugsordnung für den Funkdienst gelten;
 - 1.5. die Zeugnisse werden entsprechend den Anforderungen des Artikels 5 dieser Richtlinie und den in Kapitel VII des STCW-Codes enthaltenen Bestimmungen erteilt.
2. Ein Zeugnis nach dem vorliegenden Kapitel darf erst erteilt werden, wenn der Mitgliedstaat die im STCW-Übereinkommen vorgeschriebenen Angaben der Kommission übermittelt hat.

Regel VII/2

Verpflichtung von Seeleuten, Inhaber eines Zeugnisses zu sein

Jeder Seemann, der eine Funktion oder Gruppe von Funktionen nach der Darstellung in den Tabellen A-II/1, A-II/2, A-II/3, A-II/4 oder A-II/5 von Kapitel II, in den Tabellen A-III/1, A-III/2, A-III/3, A-III/4 oder A-III/5 von Kapitel III oder in Tabelle A-IV/2 von Kapitel IV des STCW-Codes wahrnimmt, muss Inhaber entweder eines Befähigungszeugnisses oder eines Fachkundenachweises sein.

Regel VII/3

Grundsätze für die Erteilung abweichender Zeugnisse

1. Jeder Mitgliedstaat, der sich dafür entscheidet, abweichende Zeugnisse zu erteilen oder erteilen zu lassen, muss sicherstellen, dass die nachstehenden Grundsätze beachtet werden:
 - 1.1. Es darf kein System der Erteilung abweichender Zeugnisse umgesetzt werden, sofern dieses System nicht ein Maß an Sicherheit auf See und an Verhütungswirkung hinsichtlich der Umweltverschmutzung gewährleistet, das zumindest dem Maß gleichwertig ist, das von den anderen Kapiteln geboten wird; und
 - 1.2. jede Regelung hinsichtlich der Erteilung abweichender Zeugnisse nach diesem Kapitel muss vorsehen, dass solche Zeugnisse und Zeugnisse, die nach den anderen Kapiteln erteilt worden sind, untereinander austauschbar sind.
2. Durch den Grundsatz der gegenseitigen Austauschbarkeit im Sinne von Ziffer 1 soll gewährleistet werden, dass
 - 2.1. Seeleute, denen ein Zeugnis nach Kapitel II und/oder III erteilt worden ist, und Seeleute, denen ein Zeugnis nach Kapitel VII erteilt worden ist, in der Lage sind, auf Schiffen Dienst zu tun, auf denen entweder eine herkömmliche Form oder aber sonstige Formen der Organisation des Schiffsbetriebs eingerichtet sind; und
 - 2.2. Seeleute nicht für bestimmte Formen der Organisation des Schiffsbetriebs in einer Art und Weise ausgebildet werden, die es ihnen unmöglich macht, ihre Fertigkeiten an anderer Stelle einzusetzen.
3. Bei der Erteilung eines Zeugnisses nach Maßgabe des vorliegenden Kapitels sind die nachstehenden Grundsätze zu berücksichtigen:
 - 3.1. Die Erteilung abweichender Zeugnisse darf, für sich genommen, nicht dazu dienen,
 - 3.1.1. die Anzahl der Besatzungsmitglieder an Bord zu verringern;
 - 3.1.2. den Seemannsberuf herabzuwürdigen oder Seeleute mutwillig ihrer Fertigkeiten zu berauben; oder
 - 3.1.3. die Zuweisung der kombinierten Aufgaben eines Nautischen und eines Technischen Wachoffiziers an einen einzigen Zeugnisinhaber während einer bestimmten Wache zu rechtfertigen; und
 - 3.2. die Person, die die Befehlsgewalt innehat, ist als Kapitän zu benennen, und die rechtliche Position und Autorität des Kapitäns und anderer Personen dürfen durch die Umsetzung von Vorkehrungen für die Erteilung abweichender Zeugnisse nicht beeinträchtigt werden.
4. Durch die in den Absätzen 1 und 2 enthaltenen Grundsätze soll gewährleistet werden, dass die Befähigung sowohl der Nautischen als auch der Technischen Offiziere aufrechterhalten bleibt.“

ANHANG II

Anhang II Nummer 3 erhält folgende Fassung:

- „3. Die Kommission muss mit Unterstützung der Europäischen Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs und gegebenenfalls unter Beteiligung der betreffenden Mitgliedstaaten durch eine Überprüfung dieses Drittlands, die auch die Inspektion von Einrichtungen und Verfahren einschließen kann, bestätigt haben, dass die im STCW-Übereinkommen vorgeschriebenen Normen in Bezug auf Befähigung, Ausbildung, Erteilung von Befähigungszeugnissen und Qualität erfüllt werden.“

ANHANG III

„ANHANG V

DER KOMMISSION FÜR STATISTISCHE ZWECKE ZU ÜBERMITTELNDE ANGABEN

1. Wird auf diesen Anhang Bezug genommen, sind nach Maßgabe des Abschnitts A-I/2 Ziffer 9 des STCW-Codes folgende Angaben in Bezug auf alle Befähigungszeugnisse oder Vermerke, mit denen die Erteilung eines Befähigungszeugnisses bestätigt wird, und alle Vermerke zur Bestätigung der Anerkennung von Befähigungszeugnissen, die von Drittländern erteilt wurden, zu übermitteln, wobei die Übermittlung der mit Stern (*) gekennzeichneten Angaben gemäß Artikel 25a Absatz 3 in anonymisierter Form erfolgt:

Befähigungszeugnisse/Vermerke, mit denen die Erteilung eines Befähigungszeugnisses bestätigt wird:

- persönliche Identifikationsnummer des Seemanns (einmalig vergebene Nummer), sofern vorhanden (*)
- Name (*)
- Geburtsdatum
- Staatsangehörigkeit
- Geschlecht
- auf dem Befähigungszeugnis vermerkte Nummer (*)
- Nummer des Vermerks, mit dem die Erteilung eines Befähigungszeugnisses bestätigt wird (*)
- Dienststellung(en)
- Ausstellungsdatum der letzten Erneuerung des Dokuments
- Ablaufdatum
- Status des Befähigungszeugnisses
- Einschränkungen

Vermerke zur Bestätigung der Anerkennung von Befähigungszeugnissen, die von Drittländern erteilt wurden:

- persönliche Identifikationsnummer des Seemanns (einmalig vergebene Nummer), sofern vorhanden (*)
- Name (*)
- Geburtsdatum
- Staatsangehörigkeit
- Geschlecht
- Land, das das ursprüngliche Befähigungszeugnis erteilt hat
- Nummer des ursprünglichen Befähigungszeugnisses (*)
- Nummer des Vermerks zur Bestätigung der Anerkennung des Befähigungszeugnisses (*)
- Dienststellung(en)
- Ausstellungsdatum der letzten Erneuerung des Dokuments
- Ablaufdatum

- Status des Vermerks
 - Einschränkungen
2. Die Mitgliedstaaten können auf freiwilliger Basis Angaben über Fachkundenachweise bereitstellen, die entsprechend den Kapiteln II, III und VII des Anhangs zum STCW-Übereinkommen Schiffsfleuten erteilt wurden, z. B.
- persönliche Identifikationsnummer des Seemanns (einmalig vergebene Nummer), sofern vorhanden (*)
 - Name (*)
 - Geburtsdatum
 - Staatsangehörigkeit
 - Geschlecht
 - Nummer des Fachkundenachweises (*)
 - Dienststellung(en)
 - Ausstellungsdatum der letzten Erneuerung des Dokuments
 - Ablaufdatum
 - Status des Fachkundenachweises“
-

Abonnementpreise 2012 (ohne MwSt., einschl. Portokosten für Normalversand)

Amtsblatt der EU, Reihen L + C, nur Papierausgabe	22 EU-Amtssprachen	1 200 EUR pro Jahr
Amtsblatt der EU, Reihen L + C, Papierausgabe + jährliche DVD	22 EU-Amtssprachen	1 310 EUR pro Jahr
Amtsblatt der EU, Reihe L, nur Papierausgabe	22 EU-Amtssprachen	840 EUR pro Jahr
Amtsblatt der EU, Reihen L + C, monatliche (kumulative) DVD	22 EU-Amtssprachen	100 EUR pro Jahr
Supplement zum Amtsblatt (Reihe S), öffentliche Aufträge und Ausschreibungen, DVD, eine Ausgabe pro Woche	mehrsprachig: 23 EU-Amtssprachen	200 EUR pro Jahr
Amtsblatt der EU, Reihe C — Auswahlverfahren	Sprache(n) gemäß Auswahlverfahren	50 EUR pro Jahr

Das *Amtsblatt der Europäischen Union* erscheint in allen EU-Amtssprachen und kann in 22 Sprachfassungen abonniert werden. Es umfasst die Reihen L (Rechtsakte) und C (Mitteilungen und Bekanntmachungen).

Ein Abonnement gilt jeweils für eine Sprachfassung.

In Übereinstimmung mit der Verordnung (EG) Nr. 920/2005 des Rates (veröffentlicht im Amtsblatt L 156 vom 18. Juni 2005), die besagt, dass die Organe der Europäischen Union ausnahmsweise und vorübergehend von der Verpflichtung entbunden sind, alle Rechtsakte in irischer Sprache abzufassen und zu veröffentlichen, werden die Amtsblätter in irischer Sprache getrennt verkauft.

Das Abonnement des Supplements zum Amtsblatt (Reihe S — Bekanntmachungen der Ausschreibungen öffentlicher Aufträge) umfasst alle Ausgaben in den 23 Amtssprachen auf einer einzigen mehrsprachigen DVD.

Das Abonnement des *Amtsblatts der Europäischen Union* berechtigt auf einfache Anfrage hin zum Bezug der verschiedenen Anhänge des Amtsblatts. Die Abonnenten werden durch einen im Amtsblatt veröffentlichten „Hinweis für den Leser“ über das Erscheinen der Anhänge informiert.

Verkauf und Abonnements

Abonnements von Periodika unterschiedlicher Preisgruppen, darunter auch Abonnements des *Amtsblatts der Europäischen Union*, können über die Vertriebsstellen abgeschlossen werden. Die Liste der Vertriebsstellen findet sich im Internet unter:

http://publications.europa.eu/others/agents/index_de.htm

EUR-Lex (<http://eur-lex.europa.eu>) bietet einen direkten und kostenlosen Zugang zum EU-Recht. Die Website ermöglicht die Abfrage des *Amtsblatts der Europäischen Union* und enthält darüber hinaus die Rubriken Verträge, Gesetzgebung, Rechtsprechung und Vorschläge für Rechtsakte.

Weitere Informationen über die Europäische Union finden Sie unter: <http://europa.eu>

