Deutscher Bundestag **Drucksache 16/1851**

16. Wahlperiode 19. 06. 2006

Gesetzentwurf

der Bundesregierung

Entwurf eines Ersten Gesetzes zur Änderung des Allgemeinen Eisenbahngesetzes

A. Problem und Ziel

Die Novellierung des Allgemeinen Eisenbahngesetzes dient insbesondere der Umsetzung der Richtlinie 2004/50/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. April 2004, mit der die Richtlinie 96/48/EG des Rates über die Interoperabilität des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems und die Richtlinie 2001/16/EG des Europäischen Parlaments und des Rates über die Interoperabilität des konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystems geändert werden, in deutsches Recht.

B. Lösung

Der Gesetzentwurf beinhaltet Regelungen hinsichtlich

- der Einrichtung und der Anerkennung benannter Stellen,
- der Zuständigkeit des Bundes für die Führung des Fahrzeugeinstellungsregisters,
- einer Ausweitung der Anordnungsbefugnis der Eisenbahnaufsichtsbehörden auf Bevollmächtigte von Herstellern von Interoperabilitätskomponenten sowie auf benannte Stellen,
- einer Erweiterung der Einführung von Technischen Spezifikationen für die Interoperabilität ohne Beteiligung des Bundesrates auch auf den Hochgeschwindigkeitsbereich.

C. Alternativen

Keine

D. Finanzielle Auswirkungen auf die öffentlichen Haushalte

Haushaltsausgaben ohne Vollzugsaufwand entstehen nicht.

Haushaltsausgaben mit Vollzugsaufwand

Bund

Soweit der Verwaltungsaufwand aus gebührenpflichtiger Tätigkeit besteht, werden dafür Einnahmen auf Grund der Erhebung kostendeckender Gebühren nach der Verordnung über die Gebühren und Auslagen für Amtshandlungen der Eisenbahnverkehrsverwaltung des Bundes erhoben.

Der Verwaltungsaufwand im Eisenbahn-Bundesamt wird ohne Personalmehrung im Rahmen der vorhandenen Haushaltsmittel erledigt werden.

Länder

Haushaltsausgaben mit Vollzugsaufwand entstehen nicht.

Gemeinden

Haushaltsausgaben mit Vollzugsaufwand entstehen nicht.

E. Sonstige Kosten

Durch die gesetzlichen Regelungen entsteht beim Eisenbahn-Bundesamt zusätzlicher Aufwand durch das Einstellungsregister. Hierbei handelt es sich um ein Register, das bisher durch die Deutsche Bahn AG geführt wird. Darin sind auch die Fahrzeuge der Privatwageneinsteller enthalten. Dieses bestehende Register soll jetzt in ein staatliches Register überführt werden, dessen Kosten dann durch Gebühren zu decken sind. Wenngleich eine exakte Quantifizierung noch nicht möglich ist, so sind doch zusätzliche Kosten für die Wirtschaft, insbesondere für mittelständische Unternehmen, nicht oder allenfalls in nicht nennenswertem Umfang zu erwarten. Unmittelbare Auswirkungen auf Einzelpreise und das Preisniveau, insbesondere auf das Verbraucherpreisniveau, sind nicht zu erwarten.

BUNDESREPUBLIK DEUTSCHLAND
DIE BUNDESKANZLERIN

Berlin, 19. Juni 2006

An den
Präsidenten des
Deutschen Bundestages
Herrn Dr. Norbert Lammert
Platz der Republik 1
11011 Berlin

Sehr geehrter Herr Präsident,

hiermit übersende ich den von der Bundesregierung beschlossenen

Entwurf eines Ersten Gesetzes zur Änderung des Allgemeinen Eisenbahngesetzes

mit Begründung und Vorblatt.

Ich bitte, die Beschlussfassung des Deutschen Bundestages herbeizuführen.

Federführend ist das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung.

Der Gesetzentwurf ist dem Bundesrat am 26. Mai 2006 als besonders eilbedürftig zugeleitet worden.

Die Stellungnahme des Bundesrates zu dem Gesetzentwurf sowie die Auffassung der Bundesregierung zu der Stellungnahme des Bundesrates werden unverzüglich nachgereicht.

Mit freundlichen Grüßen

Angela Merkel

Anlage 1

Entwurf eines Ersten Gesetzes zur Änderung des Allgemeinen Eisenbahngesetzes[1]

Der Bundestag hat mit Zustimmung des Bundesrates das folgende Gesetz beschlossen:

Artikel 1

Das Allgemeine Eisenbahngesetz vom 27. Dezember 1993 (BGBl. I S. 2378, 2396; 1994 I S. 2439), zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 3. August 2005 (BGBl. I S. 2270, 2420), wird wie folgt geändert:

1. § 5 Abs. 1d wird durch folgende Absätze 1d bis 1f ersetzt:

„(1d) Dem Bund obliegt unbeschadet des § 25b die Wahrnehmung der Aufgaben der benannten Stelle, soweit eine solche nach dem Recht der Europäischen Gemeinschaften im Zusammenhang mit dem

1. konventionellen Eisenbahnsystem und
2. transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystem einzurichten ist. Hierzu wird bei der für die Eisenbahnaufsicht nach Absatz 2 Satz 1 zuständigen Bundesbehörde eine benannte Stelle eingerichtet.

(1e) Dem Bund obliegt, unbeschadet seiner Aufgabe nach Absatz 1d, die Anerkennung und die Überwachung sonstiger benannter Stellen, soweit solche nach dem Recht der Europäischen Gemeinschaften im Zusammenhang mit dem transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystem tätig sind. Der Bund nimmt die Aufgaben nach Satz 1 durch die für die Eisenbahnaufsicht nach Absatz 2 Satz 1 zuständige Bundesbehörde wahr.

(1f) Dem Bund obliegt die Führung eines behördlichen Fahrzeugeinstellungsregisters, soweit dieses nach dem Recht der Europäischen Gemeinschaften im Zusammenhang mit dem konventionellen Eisenbahnsystem und dem transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystem einzurichten ist. Der Bund nimmt die Aufgabe nach Satz 1 durch die für die Eisenbahnaufsicht nach Absatz 2 Satz 1 zuständige Bundesbehörde wahr.“

2. § 5a Abs. 2 wird wie folgt gefasst:

„(2) Die Eisenbahnaufsichtsbehörden können in Wahrnehmung ihrer Aufgaben gegenüber

1. Eisenbahnverkehrsunternehmen, Eisenbahninfrastrukturunternehmen, Haltern von Eisenbahnfahrzeugen,
2. Herstellern, einschließlich deren Bevollmächtigten, und Inverkehrbringern von Infrastruktur, Eisenbahnfahrzeugen oder Teilen derselben oder
3. benannten Stellen im Sinne des § 25b die Maßnahmen treffen, die zur Beseitigung festgestellter Verstöße und zur Verhütung künftiger Verstöße gegen die in § 5 Abs.1 genannten Vorschriften erforderlich sind.“

3. Nach § 25 werden folgende §§ 25a und 25b eingefügt:

„§ 25a
Fahrzeugeinstellungsregister

(1) Zweck des Fahrzeugeinstellungsregisters ist es, den in Artikel 14 Abs. 4 der Richtlinie 2001/16/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 19. März 2001 über die Interoperabilität des konventionellen Eisenbahnsystems (ABl. EG Nr. L 110 S.1), die zuletzt durch Richtlinie 2004/50/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. April 2004 (ABl. EU Nr. L 164 S. 114, Nr. L 220 S. 40) geändert worden ist, genannten Einrichtungen Informationen über Fahrzeuge, deren Inbetriebnahme genehmigt worden ist, zu ermöglichen. Hierzu gehören insbesondere Angaben zu den Voraussetzungen der Inbetriebnahme und des Betriebs sowie zum jeweiligen Halter.

(2) Das Register kann elektronisch geführt werden. Auskünfte aus dem Register können im Wege des automatisierten Abrufs über das Internet erteilt werden.

(3) Die Eisenbahnaufsichtsbehörden und die Eisenbahngenehmigungsbehörden dürfen der nach § 5 Abs. 1f zuständigen Behörde auch ohne Ersuchen Informationen einschließlich personenbezogener Daten übermitteln, soweit dies für die Führung des Registers erforderlich ist.

§ 25b
Benannte Stellen

(1) Vorbehaltlich des § 5 Abs. 1d Satz 1 Nr. 2 bedarf die Wahrnehmung der Aufgaben einer benannten Stelle, soweit eine solche nach dem Recht der Europäischen Gemeinschaften im Zusammenhang mit dem transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystem vorgesehen ist, der staatlichen Anerkennung.

(2) Die Anerkennung wird erteilt, wenn der Antragsteller nachweist, dass er die Kriterien nach Anhang VII der Richtlinie 96/48/EG über die Interoperabilität des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems des Rates vom 23. Juli 1996 (ABl. EG Nr. L 235 S. 6), die zuletzt durch Richtlinie 2004/50/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. April 2004 (ABl. EU Nr. L 164 S. 114, Nr. L 220 S. 40) geändert worden ist, erfüllt und somit die Gewähr dafür bietet, dass er die Aufgaben der benannten Stelle ordnungsgemäß wahrnehmen wird.“

[1] Dieses Gesetz dient der Umsetzung der Richtlinie 2001/16/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 19. März 2001 über die Interoperabilität des konventionellen Eisenbahnsystems (ABl. EG Nr. L 110 S. 1) sowie der Umsetzung der Richtlinie 96/48/EG des Rates über die Interoperabilität des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems vom 23. Juli 1996 (ABl. EG Nr. L 235 S. 6), beide zuletzt geändert durch die Richtlinie 2004/50/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. April 2004 (ABl. EU Nr. L 164 S. 114, Nr. L 220 S. 40).

4. § 26 wird wie folgt geändert:

   a) Absatz 1 wird wie folgt geändert:

      aa) In Nummer 1 wird der abschließende Satzteil wie folgt gefasst:

      „dabei können auch Genehmigungserfordernisse oder Anzeigen vorgesehen, Regelungen über Verbote oder Beschränkungen für das Inverkehrbringen von Eisenbahnfahrzeugen, Infrastruktur oder Teilen derselben und deren Kennzeichnung getroffen, wiederkehrende Prüfungen vorgesehen, die Führung von Registern und Nachweisen einschließlich deren Aufbewahrung geregelt, Mitwirkungspflichten von Eisenbahnen, Herstellern einschließlich deren Bevollmächtigten, Inverkehrbringern oder Haltern von Eisenbahnfahrzeugen, Infrastruktur oder Teilen derselben angeordnet sowie das jeweilige Verfahren, auch in Abweichung von den Vorschriften über das Planfeststellungsverfahren, geregelt werden.“

      bb) Nach Nummer 1 werden folgende Nummern 1a und 1b eingefügt:

      „1a. über die Einzelheiten der Führung des Fahrzeugeinstellungsregisters, insbesondere über die in dem Register zu speichernden Angaben sowie über die Datenerhebung und Datenübermittlung; gespeichert werden dürfen nur Angaben zur Identifizierung des Halters und zur Beschaffenheit, Ausrüstung, Kennzeichnung sowie zu sonstigen rechtlichen und tatsächlichen Verhältnissen des Fahrzeugs;

      1b. über die näheren Voraussetzungen und das Verfahren für die Anerkennung der benannten Stellen sowie über ihre Tätigkeit und deren Überwachung;“.

      cc) Nummer 9 wird wie folgt gefasst:

      „9. über die gebührenpflichtigen Amtshandlungen des Eisenbahn-Bundesamtes und der Regulierungsbehörde sowie über die Gebührensätze;“.

   b) In Absatz 7 wird das Wort „Richtlinie“ durch die Angabe „Richtlinien 96/48/EG sowie“ ersetzt.

Artikel 2

Dieses Gesetz tritt am Tage nach der Verkündung in Kraft.

Begründung

A. Allgemeiner Teil

Allgemeines

Die Novellierung des Allgemeinen Eisenbahngesetzes dient insbesondere der Umsetzung der Richtlinie 2004/50/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. April 2004, mit der die Richtlinie 96/48/EG des Rates über die Interoperabilität des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems und die Richtlinie 2001/16/EG des Europäischen Parlaments und des Rates über die Interoperabilität des konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystems geändert werden, in deutsches Recht.

Der Gesetzentwurf beinhaltet Regelungen hinsichtlich

- der Einrichtung und der Anerkennung benannter Stellen,
- der Zuständigkeit des Bundes für die Führung des Fahrzeugeinstellungsregisters,
- einer Ausweitung der Anordnungsbefugnis der Eisenbahnaufsichtsbehörden auf Bevollmächtigte von Herstellern von Interoperabilitätskomponenten sowie auf benannte Stellen,
- einer Erweiterung der Einführung von Technischen Spezifikationen für die Interoperabilität ohne Beteiligung des Bundesrates auch auf den Hochgeschwindigkeitsbereich.

Gesetzgebungskompetenz

Dem Bund steht neben der ausschließlichen Gesetzgebungskompetenz für Eisenbahnen des Bundes (Artikel 73 Nr. 6a des Grundgesetzes – GG) auch die konkurrierende Gesetzgebungskompetenz für nicht bundeseigene Eisenbahnen (Artikel 74 Abs. 1 Nr. 23 GG in Verbindung mit Artikel 72 Abs. 2 GG) zu. Eine bundesgesetzliche Regelung ist für diesen Bereich zur Wahrung der Wirtschaftseinheit im gesamtstaatlichen Interesse nach Artikel 72 Abs. 2 GG erforderlich.

Überließe man die Regelung für die Aufgaben aus der Richtlinie 2004/50/EG den Landesgesetzgebern, bestünde die Gefahr, dass z. B. Verfahren für Inbetriebnahmegenehmigungen für Fahrzeuge, Gleisanlagen oder andere strukturelle Teilsysteme in den Ländern an unterschiedliche Voraussetzungen geknüpft werden würden. Dies könnte zu erheblichen Nachteilen für die Gesamtwirtschaft führen, weil uneinheitliche Regelungen zu Wettbewerbsverzerrungen zwischen den Eisenbahnunternehmen führen würden. Es besteht daher ein gemeinsames Interesse von Bund und Ländern, derartige Nachteile zu vermeiden. Unterschiedliche Regelungen wären überdies mit den europäischen Zielvorgaben, eine über Ländergrenzen hinweg geltende Einheitlichkeit im Eisenbahnwesen herbeizuführen, nicht vereinbar. Eine ausgewogene Wirtschafts- und Wettbewerbsstruktur kann im Bundesgebiet daher nur erreicht werden, wenn als Zugangsvoraussetzungen Parameter mit übergeordneter Bedeutung vom Bundesgesetzgeber festgelegt werden.

Finanzielle Auswirkungen auf die öffentlichen Haushalte

Haushaltsausgaben ohne Vollzugsaufwand entstehen nicht.

Haushaltsausgaben mit Vollzugsaufwand

Bund

Soweit der Verwaltungsaufwand aus gebührenpflichtiger Tätigkeit besteht, werden dafür Einnahmen auf Grund der Erhebung kostendeckender Gebühren nach der Verordnung über die Gebühren und Auslagen für Amtshandlungen der Eisenbahnverkehrsverwaltung des Bundes erhoben.

Der Verwaltungsaufwand im Eisenbahn-Bundesamt wird ohne Personalmehrung im Rahmen der vorhandenen Haushaltsmittel erledigt werden.

Länder

Haushaltsausgaben mit Vollzugsaufwand entstehen nicht.

Gemeinden

Haushaltsausgaben mit Vollzugsaufwand entstehen nicht.

Sonstige Kosten

Durch die gesetzlichen Regelungen entsteht beim Eisenbahn-Bundesamt zusätzlicher Aufwand durch das Einstellungsregister. Hierbei handelt es sich um ein Register, das bisher durch die Deutsche Bahn AG geführt wird. Darin sind auch die Fahrzeuge der Privatwageneinsteller enthalten. Dieses bestehende Register soll jetzt in ein staatliches Register überführt werden, dessen Kosten dann durch Gebühren zu decken sind. Wenngleich eine exakte Quantifizierung noch nicht möglich ist, so sind doch zusätzliche Kosten für die Wirtschaft, insbesondere für mittelständische Unternehmen, nicht oder allenfalls in nicht nennenswertem Umfang zu erwarten. Unmittelbare Auswirkungen auf Einzelpreise und das Preisniveau, insbesondere auf das Verbraucherpreisniveau, sind nicht zu erwarten.

B. Zu den einzelnen Vorschriften

Zu Artikel 1

Zu Nummer 1

§ 5 Abs. 1d

Die ursprüngliche Regelung, die bislang für den konventionellen Bereich galt, wird im Rahmen der Gesetzesänderung auch auf den Bereich des Hochgeschwindigkeitsbahnsystems erweitert. Der Status quo wird beibehalten und lediglich auf Gesetzesebene klargestellt. Dem Bund obliegt unbeschadet der Regelung des § 25b die Wahrnehmung der Aufgaben der benannten Stelle, soweit eine solche nach dem Recht der Europäischen Gemeinschaften im Zusammenhang mit dem konventionellen Eisenbahnsystem und transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystem einzurichten ist. Es gibt weiterhin eine Benannte Stelle für den konventionellen Bereich und gem. § 25b können sich mehrere benannte Stellen für den Hochgeschwindigkeitsbereich anerkennen lassen, soweit sie die Anerkennungsvoraussetzungen erfüllen.

Der Bundesrat hatte in seiner Entschließung vom 3. Dezember 2004 (zu Bundesratsdrucksache 956/04) zum Gesetz zur Änderung eisenbahnrechtlicher Vorschriften hinsichtlich der Regelung der Interoperabilität des transeuropäischen Eisenbahnsystems gefordert, die ausschließliche Einrichtung einer benannten Stelle beim Eisenbahn-Bundesamt im Rahmen der Umsetzung des zweiten EU-Eisenbahnpakets zu überprüfen. Diese Forderung kann derzeit nicht erfüllt werden, weil dazu noch nahezu keine Erfahrungen vorliegen. Aufgabe der benannten Stellen ist die Prüfung, ob Eisenbahnmaterial mit den EU-weit harmonisierten Anforderungen übereinstimmen, welche in „Technischen Spezifikationen für die Interoperabilität (TSI)“ niedergelegt sind. Die Veröffentlichung der TSI für das konventionelle Eisenbahnsystem durch die Europäische Kommission hat sich jedoch verzögert, so dass bislang keine derartigen Prüfungen vorgenommen werden konnten. Der Entschließung wird gefolgt, sobald ausreichende Erfahrungen vorliegen.

§ 5 Abs. 1e

Die Regelung zu der Anerkennung und Überwachung der benannten Stellen für das Hochgeschwindigkeitsbahnsystem war bislang in § 2 Nr. 5 der Eisenbahn-Interoperabilitätsverordnung (EIV) enthalten. Für den konventionellen Bereich regelt § 5 Abs. 1d des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG) die Zuständigkeit des Bundes für die Wahrnehmung der Aufgaben der Benannten Stelle. Mit der Umsetzung der Richtlinie wird auch für den Hochgeschwindigkeitsbereich analog zum konventionellen Bereich eine Regelung im AEG vorgesehen. Die Aufgabe wird durch das Eisenbahn-Bundesamt als der zuständigen Eisenbahnaufsichtsbehörde des Bundes (§ 3 Abs. 1 Nr. 2 des Bundeseisenbahnverkehrsverwaltungsgesetzes – BEVVG) wahrgenommen.

§ 5 Abs. 1f

§ 5 Abs. 1f regelt die Zuständigkeit des Bundes für das neu nach Artikel 14 Abs. 4 der Interoperabilitäts-Richtlinien 96/48/EG sowie 2001/16/EG, in der Fassung der Richtlinie 2004/50/EG, zu führende Fahrzeugeinstellungsregister. Der Bund nimmt diese Aufgabe durch die für die Eisenbahnaufsicht nach Absatz 2 Satz 1 zuständige Stelle und somit gemäß § 3 Abs. 1 Nr. 1 BEVVG durch das Eisenbahn-Bundesamt wahr. Hierdurch wird von der Grundkonzeption der Aufgabenteilung zwischen Bund und Ländern abgewichen. Das Register ist sinnvollerweise bei nur einer Behörde zu führen.

Die Details zur Registerführung werden auf dem Verordnungswege geregelt.

Zu Nummer 2

§ 5a Abs. 2

Die Anordnungsbefugnis der Eisenbahnaufsichtsbehörden wurde in § 5a Abs. 2 Nr. 2 gegenüber Bevollmächtigten von Herstellern von Interoperabilitätskomponenten erweitert. Dies war notwendig, um die erforderlichen Maßnahmen auch gegenüber den Bevollmächtigten anordnen zu können. Dies trägt dem Umstand Rechnung, dass nach den Richtlinien 96/48/EG und 2001/16/EG, in der Fassung der Richtlinie 2004/50/EG, auch die Bevollmächtigten von Herstellern von Interoperabilitätskomponenten bestimmte Pflichten innehaben.

In § 5a Abs. 2 Nr. 3 wurden neu die benannten Stellen im Sinne des § 25b aufgenommen.

Zu Nummer 3

§ 25a

Die Vorschrift stellt in Absatz 1 Satz 1 klar, dass das Fahrzeugeinstellungsregister dazu dient, den in Artikel 14 Abs. 4 Satz 2c) der Richtlinie 2001/16/EG, in der Fassung der Richtlinie 2004/50/EG, genannten Einrichtungen, wie beispielsweise Eisenbahnaufsichts-, Genehmigungs- und Regierungsstellen sowie Eisenbahnen, Informationen über Fahrzeuge zu ermöglichen, deren Inbetriebnahme genehmigt worden ist. Dies gilt ebenfalls für die in Artikel 14 Abs. 4 Satz 2c) der Richtlinie 96/48/EG, in der Fassung der Richtlinie 2004/50/EG, genannten Einrichtungen, die mit den in der Richtlinie 2001/16/EG genannten Einrichtungen übereinstimmen. Satz 2 beinhaltet die Angaben, die insbesondere im Register einzustellen sind.

Absatz 2 sieht vor, dass das Register auch elektronisch geführt werden kann und dass Auskünfte aus dem Register auch im Wege des automatisierten Abrufs über das Internet erteilt werden können.

Nach Absatz 3 dürfen die Eisenbahnaufsichts- und Genehmigungsbehörden der zuständigen Registerführungsstelle soweit erforderlich auch ohne Ersuchen Informationen einschließlich personenbezogener Daten übermitteln.

§ 25b

Wer die Aufgaben einer benannten Stelle im Zusammenhang mit dem transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystem wahrnehmen will, bedarf der staatlichen Anerkennung. Hierzu muss der Antragsteller nachweisen, dass er die in Anhang VII der Richtlinie 96/48/EG in der Fassung der Richtlinie 2004/50/EG, aufgeführten, von den Mitgliedstaaten zu berücksichtigenden Mindestkriterien für die Benennung der Stellen erfüllt. Diese beinhalten beispielsweise Regelungen über die Unabhängigkeit und die personellen sowie materiellen Voraussetzungen, die die Stellen erfüllen müssen.

Zu Nummer 4

Zu Buchstabe a

Zu Doppelbuchstabe aa (§ 26 Abs. 1 Nr. 1)

Die Neufassung des abschließenden Satzteils beinhaltet Änderungen bezüglich:

- „Beschränkungen für das Inverkehrbringen von Eisenbahnfahrzeugen, Infrastruktur oder Teilen derselben …“.

Das Wort „Ausrüstungsteile“ wurde durch „Eisenbahnfahrzeuge, Infrastruktur oder Teilen derselben“ ersetzt. Es erfolgte lediglich eine redaktionelle Anpassung an den weiteren Teil der Vorschrift, der die Ermächtigung für die Regelung der Mitwirkungspflichten von Inverkehrbringern von Eisenbahnfahrzeugen, Infrastruktur oder Teilen derselben enthält;

- „und deren Kennzeichnung getroffen“.

Hierdurch soll die nähere Umsetzung der Regelung des Artikels 14 Abs. 4 der Richtlinien 96/48/EG und 2001/16/EG, in der Fassung der Richtlinie 2004/50/EG, auf Verordnungs-

ebene ermöglicht werden. Hiernach obliegt es den Mitgliedstaaten sicherzustellen, dass jedem einzelnen Fahrzeug ein alphanumerischer Kennzeichnungscode zugewiesen wird, der an jedem Fahrzeug angebracht werden muss;

- „wiederkehrende Prüfungen vorgesehen".

Diese Regelung wurde im Hinblick auf zu erwartende künftige Entwicklungen im Gemeinschaftsrecht aufgenommen;

- „Führung von Nachweisen einschließlich deren Aufbewahrung".

Die Änderung soll die Regelung der Führung von Nachweisen einschließlich deren Aufbewahrung im Verordnungswege ermöglichen;

- „einschließlich deren Bevollmächtigten".

Die Einfügung ist darauf zurückzuführen, dass nach den Interoperabilitäts-Richtlinien 96/48/EG sowie 2001/16/EG, in der Fassung der Richtlinie 2004/50/EG, auch die Bevollmächtigten von Herstellern von Interoperabilitätskomponenten bestimmte Pflichten innehaben und somit die Verordnungsermächtigung entsprechend erweitert wird.

Zu Doppelbuchstabe bb

§ 26 Abs. 1 Nr. 1a

Die Vorschrift ist an die Regelung des § 33 des Straßenverkehrsgesetzes (StVG) bezüglich des Inhalts der Fahrzeugregister im Straßenverkehrsbereich angelehnt. Der Verordnungsgeber wird ermächtigt, die Einzelheiten der Führung des Fahrzeugeinstellungsregisters zu regeln, insbesondere über die in dem Register zu speichernden Angaben sowie über die Datenerhebung und Datenübermittlung.

§ 26 Abs. 1 Nr. 1b

Diese Ergänzung beinhaltet die Ermächtigung, die näheren Voraussetzungen und das Verfahren zur Anerkennung von benannten Stellen im Bereich des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems, ihre Tätigkeit sowie deren Überwachung auf dem Verordnungswege zu regeln.

Zu Doppelbuchstabe cc

§ 26 Abs. 1 Nr. 9

Mit dieser Änderung wird die bisherige Ermächtigungsgrundlage für die Verordnung über die Gebühren und Auslagen für Amtshandlungen der Eisenbahnverkehrsverwaltung des Bundes (BEGebV) erweitert, um alle gebührenpflichtigen Amtshandlungen des Eisenbahn-Bundesamtes und der Bundesnetzagentur zu erfassen.

Zu Buchstabe b

§ 26 Abs. 7

§ 26 Abs. 7 wird um den Bereich der Richtlinie 96/48/EG erweitert. Die bisherige Regelung sah vor, dass lediglich die Umsetzung der technischen Spezifikationen für die Interoperabilität im Sinne des Kapitels II der Richtlinie 2001/16/EG in deutsches Recht nicht der Zustimmung des Bundesrates bedurfte.

Zu Artikel 2

Die Vorschrift regelt das Inkrafttreten.

Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co., Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Amsterdamer Str. 192, 50735 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Telefax (02 21) 97 66 83 44
ISSN 0722-8333