

Gesetzentwurf der Bundesregierung

Entwurf eines Gesetzes zu dem Abkommen vom 14. November 2012 zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Republik Polen über die Zusammenarbeit im Bereich des Eisenbahnverkehrs über die deutsch-polnische Staatsgrenze

A. Problem und Ziel

Mit dem am 14. November 2012 unterzeichneten Abkommen soll der deutsch-polnische Eisenbahnverkehr, unter besonderer Einbeziehung des grenznahen Verkehrs und des erleichterten Eisenbahndurchgangsverkehrs, auf eine vertragliche Grundlage gestellt werden. Mit seiner Hilfe wird der grenzüberschreitende Eisenbahnverkehr für die Eisenbahnunternehmen beider Länder auf eine solide Rechtsgrundlage gestellt.

B. Lösung

Mit dem geplanten Gesetz sollen die Voraussetzungen nach Artikel 59 Absatz 2 Satz 1 des Grundgesetzes für die Ratifizierung des Abkommens geschaffen werden.

C. Alternativen

Keine.

D. Haushaltsaufgaben ohne Erfüllungsaufwand

Keine Haushaltsaufgaben ohne Erfüllungsaufwand.

Durch die Ausführung des Gesetzes entstehen keine unmittelbaren zusätzlichen Kosten für Bund, Länder und Kommunen.

Fristablauf: 27. 11. 15

E. Erfüllungsaufwand

E.1 Erfüllungsaufwand für Bürgerinnen und Bürger

Kein Erfüllungsaufwand.

E.2 Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft

Kein Erfüllungsaufwand.

E.3 Erfüllungsaufwand der Verwaltung

Kein Erfüllungsaufwand.

F. Weitere Kosten

Durch dieses Gesetz entstehen Kosten weder bei Wirtschaftsunternehmen, insbesondere nicht bei mittelständischen Unternehmen, noch bei den sozialen Sicherungssystemen. Auswirkungen auf Einzelpreise und das Preisniveau, insbesondere auf das Verbraucherpreisniveau, sind nicht zu erwarten.

16. 10. 15

Vk

Gesetzentwurf
der Bundesregierung

Entwurf eines Gesetzes
zu dem Abkommen vom 14. November 2012
zwischen der Bundesrepublik Deutschland
und der Republik Polen
über die Zusammenarbeit im Bereich des Eisenbahnverkehrs
über die deutsch-polnische Staatsgrenze

Bundesrepublik Deutschland
Die Bundeskanzlerin

Berlin, den 16. Oktober 2015

An den
Präsidenten des Bundesrates

Hiermit übersende ich gemäß Artikel 76 Absatz 2 des Grundgesetzes den von der Bundesregierung beschlossenen

Entwurf eines Gesetzes zu dem Abkommen vom 14. November 2012 zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Republik Polen über die Zusammenarbeit im Bereich des Eisenbahnverkehrs über die deutsch-polnische Staatsgrenze

mit Begründung und Vorblatt.

Federführend ist das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur.

Dr. Angela Merkel

Entwurf**Gesetz****zu dem Abkommen vom 14. November 2012
zwischen der Bundesrepublik Deutschland
und der Republik Polen
über die Zusammenarbeit im Bereich des Eisenbahnverkehrs
über die deutsch-polnische Staatsgrenze****Vom**

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

Artikel 1

Dem in Berlin am 14. November 2012 unterzeichneten Abkommen zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Republik Polen über die Zusammenarbeit im Bereich des Eisenbahnverkehrs über die deutsch-polnische Staatsgrenze wird zugestimmt. Das Abkommen wird nachstehend veröffentlicht.

Artikel 2

Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur wird ermächtigt, Änderungen der Anlagen 1 und 2 des Abkommens gemäß Artikel 15 des Abkommens durch Rechtsverordnung ohne Zustimmung des Bundesrates in Kraft zu setzen.

Artikel 3

- (1) Dieses Gesetz tritt am Tag nach der Verkündung in Kraft.
- (2) Der Tag, an dem das Abkommen nach seinem Artikel 16 Absatz 1 in Kraft tritt, ist im Bundesgesetzblatt bekannt zu geben.

Begründung zum Vertragsgesetz

Zu Artikel 1

Auf das Abkommen ist Artikel 59 Absatz 2 Satz 1 des Grundgesetzes anzuwenden, da es sich auf Gegenstände der Bundesgesetzgebung bezieht.

Die Zustimmung des Bundesrates ist nach Artikel 84 Absatz 1 Satz 6 und Artikel 87e Absatz 5 Satz 1 des Grundgesetzes erforderlich, weil das Gesetz in Verbindung mit dem Abkommen bindende Verfahrensregelungen auch für die Eisenbahnverkehrsverwaltungen und Eisenbahnaufsichtsbehörden der Länder enthält und insoweit für abweichendes Landesrecht keinen Raum lässt und es Regelungen im Sinne des Artikels 87e Absatz 1 bis 4 des Grundgesetzes enthält. Die Zustimmung des Bundesrates ist ferner nach Artikel 80 Absatz 2 des Grundgesetzes erforderlich, weil Verordnungen nach Artikel 2 des Gesetzes ohne Zustimmung des Bundesrates erlassen werden.

Zu Artikel 2

Die Vorschrift ermächtigt das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, Vereinbarungen nach Artikel 15 des Abkommens zur Änderung der Anlagen des Abkommens durch den Erlass von Rechtsverordnungen ohne Zustimmung des Bundesrates in innerstaatliches Recht umzusetzen.

Zu Artikel 3

Die Bestimmung des Absatzes 1 entspricht dem Erfordernis des Artikels 82 Absatz 2 Satz 1 des Grundgesetzes.

Nach Absatz 2 ist der Zeitpunkt, zu dem das Abkommen nach seinem Artikel 16 Absatz 1 in Kraft tritt, im Bundesgesetzblatt bekannt zu geben.

Schlussbemerkung

Bund, Länder und Gemeinden werden durch die Ausführung des Gesetzes nicht mit Kosten belastet. Kosten entstehen durch das Gesetz weder bei Wirtschaftsunternehmen, insbesondere nicht bei mittelständischen Unternehmen, noch bei sozialen Sicherungssystemen. Vor diesem Hintergrund sind Auswirkungen auf die Einzelpreise und das Preisniveau, insbesondere auf das Verbraucherpreisniveau, nicht zu erwarten. Es werden keine Informationspflichten für die Bürger, die Wirtschaft oder die Verwaltung eingeführt.

Die Managementregeln und Indikatoren der nationalen Nachhaltigkeitsstrategie wurden geprüft. Das Gesetz stärkt den umweltverträglichen Verkehrsträger Schiene und dient einer nachhaltigen Entwicklung. Zu erwarten ist unter anderem eine Erhöhung des Anteils des Schienenverkehrs an der Güterbeförderungsleistung zwischen Deutschland und Polen. Gleichstellungspolitische Auswirkungen sind nicht zu erwarten.

Abkommen
zwischen der Bundesrepublik Deutschland
und der Republik Polen
über die Zusammenarbeit im Bereich des Eisenbahnverkehrs
über die deutsch-polnische Staatsgrenze

Umowa
między Republiką Federalną Niemiec
a Rzeczpospolitą Polską
o współpracy w dziedzinie komunikacji kolejowej
przez polsko-niemiecką granicę państwową

Die Bundesrepublik Deutschland
und
die Republik Polen,
im Weiteren „Vertragsparteien“ genannt –

Republika Federalna Niemiec
i
Rzeczpospolita Polska
zwane dalej „Umawiającymi się Stronami”,

in Übereinstimmung mit dem am 17. Juni 1991 in Bonn unterzeichneten Vertrag zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Republik Polen über gute Nachbarschaft und freundschaftliche Zusammenarbeit,

in dem Bestreben, den Eisenbahnverkehr über die deutsch-polnische Staatsgrenze weiter zu verbessern,

mit dem Ziel, den Anteil des nachhaltigen Eisenbahnverkehrs an den Personen- und Güterbeförderungen zu steigern,

in dem Wunsch, die wissenschaftlich-technische Zusammenarbeit im Bereich des Eisenbahnverkehrs zu intensivieren, insbesondere bei der Standardisierung und Interoperabilität der Eisenbahn, mit dem Ziel einer bestmöglichen Nutzung der Möglichkeiten, die das jeweilige innerstaatliche Recht und das Recht der Europäischen Union der Entwicklung des Eisenbahnverkehrs in Europa bieten,

in Anbetracht dessen, einen wesentlichen Beitrag zur Stärkung der Integration im Bereich des Eisenbahnverkehrs in den Mitgliedstaaten der Europäischen Union zu leisten,

unter Berücksichtigung der Grundsätze des internationalen Eisenbahnrechts –

sind wie folgt übereingekommen:

Artikel 1

Ziel des Abkommens

(1) Jede Vertragspartei wird in Übereinstimmung mit den Vorschriften des innerstaatlichen Rechts der jeweiligen Vertragspartei und des Rechts der Europäischen Union die erforderlichen Maßnahmen zur Erleichterung des Eisenbahnverkehrs über die gemeinsame Staatsgrenze treffen.

(2) Die Vertragsparteien vereinbaren, dass sie im Rahmen der vorhandenen finanziellen Mittel gemeinsam abgestimmte Maßnahmen zur Erhöhung der Qualität des Eisenbahnverkehrs über die gemeinsame Staatsgrenze ergreifen werden.

dieselbe Übereinstimmung mit dem am 17. Juni 1991 in Bonn unterzeichneten Vertrag zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Republik Polen über gute Nachbarschaft und freundschaftliche Zusammenarbeit,

dzieląc do dalszego usprawniania komunikacji kolejowej przez polsko-niemiecką granicę państwową,

mając na celu wzrost udziału zrównoważonego transportu kolejowego w przewozach osób i rzeczy,

dzieląc do intensyfikacji współpracy naukowo-technicznej w dziedzinie transportu kolejowego, szczególnie w zakresie standaryzacji i interoperacyjności kolei, w celu jak najlepszego wykorzystania możliwości, które daje prawo wewnętrzne i prawo Unii Europejskiej dla rozwoju transportu kolejowego w Europie,

mając na uwadze wniesienie istotnego wkładu dla wzmocnienia integracji w dziedzinie transportu kolejowego w państwach członkowskich Unii Europejskiej,

biorąc pod uwagę zasady międzynarodowego prawa kolejowego,

uzgodniły, co następuje:

Artykuł 1

Cel Umowy

1. Każda z Umawiających się Stron będzie podejmować niezbędne działania dla ułatwienia komunikacji kolejowej przez wspólną granicę państwową, zgodnie z przepisami prawa wewnętrznego danej Umawiającej się Strony i prawa Unii Europejskiej.

2. Umawiające się Strony uzgadniają, że w ramach posiadanych środków finansowych będą podejmować wspólnie uzgodnione działania, mające na celu podniesienie jakości komunikacji kolejowej przez wspólną granicę państwową.

Artikel 2**Gegenstand des Abkommens**

(1) Zur Verwirklichung der im Artikel 1 dieses Abkommens genannten Ziele vereinbaren die Vertragsparteien folgende Grundsätze der Zusammenarbeit:

- a) die Förderung von Maßnahmen, die das Ziel von Verfahrenserleichterungen zur Durchführung des Eisenbahnverkehrs über die gemeinsame Staatsgrenze haben,
- b) die Förderung und Verstärkung der Zusammenarbeit aller am Eisenbahnverkehr über die gemeinsame Staatsgrenze Beteiligten,
- c) die Ermöglichung des erleichterten Durchgangsverkehrs.

(2) Dieses Abkommen findet keine Anwendung für den Eisenbahnverkehr auf dem Streckenabschnitt zwischen der deutsch-polnischen Staatsgrenze und der polnisch-tschechischen Staatsgrenze der Strecke Zittau–Grottau (Hradek nad Nisou).

(3) Die Vertragsparteien stellen fest, dass das am 25. November 1971 in Warschau unterzeichnete Abkommen zwischen der Regierung der Deutschen Demokratischen Republik und der Regierung der Volksrepublik Polen über die Zusammenarbeit auf dem Gebiet des grenzüberschreitenden Eisenbahnverkehrs mit Herstellung der Einheit Deutschlands am 3. Oktober 1990 erloschen ist.

Artikel 3**Begriffsbestimmungen**

Im Sinne dieses Abkommens haben die nachstehenden Begriffe folgende Bedeutung:

- a) „Eisenbahnaufsichtsbehörden“ Behörden der staatlichen Verwaltung, die zur Überwachung der Sicherheit des Eisenbahnverkehrs, Untersuchung von Eisenbahnunfällen, Aufsicht über den Betrieb und die Unterhaltung von Eisenbahnstrecken, Aufsicht über den Betrieb von Schienenfahrzeugen sowie als Kontrollbehörde zur Erteilung von Genehmigungen und zur Regulierung des Zugangs zur Eisenbahninfrastruktur gemäß Artikel 30 der 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 Sicherheitsbescheinigungen eingerichtet wurden,
- b) „Eisenbahnunternehmen“ wie definiert in Artikel 2 Buchstabe k der 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: Jedes nach geltendem Gemeinschaftsrecht zugelassene öffentlich-rechtliche oder private Unternehmen, dessen Haupttätigkeit im Erbringen von Eisenbahnverkehrsleistungen zur Beförderung von Gütern und/oder Personen besteht, wobei dieses Unternehmen die Traktion sicherstellen muss; dies schließt auch Unternehmen ein, die ausschließlich die Traktionsleistung erbringen,
- c) „Betreiber der Infrastruktur“ wie definiert in Artikel 2 Buchstabe h der 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: Eine Einrichtung oder ein Unternehmen, die beziehungsweise das insbesondere für die Einrichtung und Unterhaltung der Fahrwege der Eisenbahn zuständig ist. Dies kann auch den Betrieb der Steuerungs- und Sicherheitssysteme der Fahrwege einschließen. Mit den bei einem Netz oder einem Teilnetz wahrzunehmenden Aufgaben des Betreibers der Infrastruktur können verschiedene Einrichtungen oder Unternehmen betraut werden,

Artikel 2**Przedmiot Umowy**

1. Dla realizacji celów wymienionych w artykule 1 niniejszej Umowy Umawiające się Strony uzgadniają następujące zasady współpracy:

- a) wspieranie działań mających na celu ułatwienia proceduralne dla realizacji komunikacji kolejowej przez wspólną granicę państwową,
- b) wspieranie i wzmocnienie współpracy wszystkich uczestników komunikacji kolejowej przez wspólną granicę państwową,
- c) umożliwienie tranzytu uprzywilejowanego.

2. Umowa niniejsza nie ma zastosowania do komunikacji kolejowej na odcinku między polsko-niemiecką granicą państwową a polsko-czeską granicą państwową linii Zittau - Hradek nad Nisou.

3. Umawiające się Strony stwierdzają, że Umowa między Rządem Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej a Rządem Niemieckiej Republiki Demokratycznej o współpracy w dziedzinie komunikacji kolejowej przez granicę państwową, podpisana w Warszawie dnia 25 listopada 1971 r., wygasa z chwilą zjednoczenia Niemiec dnia 3 października 1990 r.

Artikel 3**Definicje**

W rozumieniu niniejszej Umowy następujące pojęcia oznaczają:

- a) „organy nadzoru kolejowego” – organy administracji państwowej, które zostały powołane w celu nadzoru nad bezpieczeństwem ruchu kolejowego, badania wypadków kolejowych, sprawowania nadzoru nad eksploatacją i utrzymaniem linii kolejowych, nadzoru nad eksploatacją pojazdów kolejowych, oraz pełniące rolę organu kontrolnego w zakresie licencjonowania i regulacji dostępu do infrastruktury kolejowej, zgodnie z artykułem 30 dyrektywy 2001/14/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 26 lutego 2001 roku w sprawie alokacji zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej i pobierania opłat za użytkowanie infrastruktury kolejowej oraz przyznawania świadectw bezpieczeństwa,
- b) „przedsiębiorstwo kolejowe” – zgodnie z definicją w artykule 2 litera k dyrektywy 2001/14/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 26 lutego 2001 roku w sprawie alokacji zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej i pobierania opłat za użytkowanie infrastruktury kolejowej oraz przyznawanie świadectw bezpieczeństwa: każde przedsiębiorstwo publiczne lub prywatne, koncesjonowane zgodnie ze stosowanym ustawodawstwem Wspólnoty, którego działalność podstawowa polega na świadczeniu usług w przewozie rzeczy i/lub osób koleją, przy wymaganii, że to przedsiębiorstwo musi zapewnić trakcję; obejmuje to także przedsiębiorstwa, które zajmują się tylko zapewnianiem trakcji,
- c) „zarządca infrastruktury” – zgodnie z definicją w artykule 2 litera h dyrektywy 2001/14/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 26 lutego 2001 roku w sprawie alokacji zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej i pobierania opłat za użytkowanie infrastruktury kolejowej oraz przyznawanie świadectw bezpieczeństwa: każdy organ lub przedsiębiorstwo, które jest odpowiedzialne w szczególności za założenie i utrzymywanie infrastruktury kolejowej. Może to również obejmować zarządzanie systemami sterowania i bezpieczeństwa infrastruktury. Funkcje zarządcy infrastruktury na sieci lub części sieci mogą być przydzielone różnym organom lub przedsiębiorstwom,

- d) „Systemwechselbahnhöfe“ die durch die Vertragsparteien in den Hoheitsgebieten der Vertragsparteien zur Durchführung des Eisenbahnverkehrs mit internationaler, regionaler oder lokaler Bedeutung über die gemeinsame Staatsgrenze festgelegten Bahnhöfe, auf oder zwischen denen ein Wechsel eines der rechtlichen, technischen oder betrieblichen Systeme erfolgt,
- e) „Grenzbetriebsstrecke“ den Streckenabschnitt zwischen den durch die Vertragsparteien festgelegten Systemwechselbahnhöfen, auf dem Eisenbahnverkehr über die gemeinsame Staatsgrenze durchgeführt wird. Die Grenzbetriebsstrecke umfasst auch die Systemwechselbahnhöfe,
- f) „Eisenbahnverkehr über die gemeinsame Staatsgrenze“ den Eisenbahnverkehr über die deutsch-polnische Staatsgrenze, den Eisenbahnunternehmen auf der Grundlage von Genehmigungen sowie anderen Bescheinigungen und Zulassungen nach dem jeweiligen innerstaatlichen Recht der Vertragsparteien, dem Recht der Europäischen Union sowie anderen diesbezüglichen Vorschriften des internationalen Rechts durchführen,
- g) „erleichterter Durchgangsverkehr“ Eisenbahnverkehr auf einer die deutsch-polnische Staatsgrenze überschreitenden Eisenbahnstrecke zwischen Bahnhöfen, die im Hoheitsgebiet der einen Vertragspartei liegen, wobei der Durchgangsverkehr auf einem bestimmten Abschnitt dieser Strecke über das Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei stattfindet. Der Eisenbahnverkehr wird dabei nach erleichterten Bedingungen im Vergleich zu den allgemeinen Zulassungsregeln zum Eisenbahnverkehr der Vertragspartei, über deren Hoheitsgebiet der Durchgangsverkehr erfolgt, durchgeführt, ohne dass ein Wechsel des Eisenbahnsystems in rechtlicher, technischer und betrieblicher Hinsicht erforderlich ist.
- d) „stacje zmiany systemu“ – ustalone przez Umawiające się Strony stacje na terytoriach Umawiających się Stron dla realizacji komunikacji kolejowej o znaczeniu międzynarodowym, regionalnym lub lokalnym przez wspólną granicę państwową, na których lub pomiędzy którymi następuje zmiana jednego z systemów: prawnego, technicznego lub eksploatacyjnego,
- e) „odcinek eksploatowany w ruchu granicznym“ – odcinek pomiędzy ustalonymi przez Umawiające się Strony stacjami zmiany systemu, na którym realizowana jest komunikacja kolejowa przez wspólną granicę państwową. Odcinek eksploatowany w ruchu granicznym obejmuje również stacje zmiany systemu,
- f) „przewozy kolejowe przez wspólną granicę państwową“ – komunikacja kolejowa przez polsko-niemiecką granicę państwową realizowana przez przedsiębiorstwa kolejowe na podstawie licencji oraz innych certyfikatów i dopuszczeń zgodnie z prawem wewnętrznym Umawiających się Stron, prawem Unii Europejskiej oraz innymi odpowiednimi przepisami prawa międzynarodowego,
- g) „tranzyt uprzywilejowany“ – komunikacja kolejowa na linii kolejowej przekraczającej polsko-niemiecką granicę państwową pomiędzy stacjami leżącymi na terytorium jednej Umawiającej się Strony, przy czym na określonym odcinku tej linii odbywa się przejazd tranzytowy przez terytorium drugiej Umawiającej się Strony. Komunikacja kolejowa realizowana jest przy tym na warunkach uproszczonych w stosunku do ogólnych zasad dopuszczenia do ruchu kolejowego tej Umawiającej się Strony, przez której terytorium odbywa się tranzyt, bez potrzeby zmiany systemu kolejowego pod względem prawnym, technicznym i eksploatacyjnym.

Artikel 4

Zusammenarbeit der Eisenbahnaufsichtsbehörden

(1) Für die Aufsicht über den Eisenbahnverkehr und die Regulierung des Zugangs zur Eisenbahninfrastruktur im Sinne dieses Abkommens sind zuständig:

- a) der für Fragen des Eisenbahnverkehrs in der Republik Polen zuständige Minister, bei dem die unabhängige ständige Staatliche Kommission zur Untersuchung von Eisenbahnunfällen eingerichtet ist,
- b) das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung für die Untersuchung gefährlicher Ereignisse im Eisenbahnbetrieb in der Bundesrepublik Deutschland. Wenn diese Aufgabe in die Zuständigkeit des Eisenbahn-Bundesamtes oder der Behörden zur Untersuchung von Eisenbahnunfällen der Bundesländer fällt, stellt das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung das Benehmen mit diesen Behörden her,
- c) der Präsident des Eisenbahnverkehrsamtes in der Republik Polen,
- d) das Eisenbahn-Bundesamt und die Bundesnetzagentur in der Bundesrepublik Deutschland. Wenn die Eisenbahnaufsicht in die Zuständigkeit der Bundesländer fällt, stellt das Eisenbahn-Bundesamt das Benehmen mit den betroffenen Behörden der Bundesländer her.

(2) Die Eisenbahnaufsichtsbehörden vertiefen die Zusammenarbeit zur Förderung des Eisenbahnverkehrs über die gemeinsame Staatsgrenze und des erleichterten Durchgangsverkehrs. Die Eisenbahnaufsichtsbehörden tauschen Daten, Informationen und Entscheidungsgrundsätze aus. Diese Zusammenarbeit betrifft im Besonderen:

- a) die Durchführung von Untersuchungen bei Eisenbahnunfällen und Störungen des Eisenbahnverkehrs sowie die Erarbeitung von Maßnahmen zu deren Vermeidung,

Artykuł 4

Współpraca organów nadzoru kolejowego

1. W zakresie nadzoru nad ruchem kolejowym i regulacji dostępu do infrastruktury kolejowej w rozumieniu niniejszej Umowy właściwi są:

- a) minister właściwy do spraw transportu kolejowego w Rzeczypospolitej Polskiej, przy którym działa niezależna stała Państwowa Komisja Badania Wypadków Kolejowych,
- b) Federalne Ministerstwo Transportu, Budownictwa i Rozwoju Miast w zakresie badania niebezpiecznych wydarzeń w ruchu kolejowym w Republice Federalnej Niemiec. Jeżeli zadanie to leży w zakresie właściwości Federalnego Urzędu Kolejowego lub organów badania wypadków kolejowych krajów związkowych, Federalne Ministerstwo Transportu, Budownictwa i Rozwoju Miast porozumiewa się z tymi organami,
- c) Prezes Urzędu Transportu Kolejowego w Rzeczypospolitej Polskiej,
- d) Federalny Urząd Kolejowy i Federalna Agencja Sieci w Republice Federalnej Niemiec. Jeżeli nadzór kolejowy leży w zakresie właściwości krajów związkowych, Federalny Urząd Kolejowy porozumiewa się z zainteresowanymi organami krajów związkowych.

2. Organy nadzoru kolejowego pogłębiają współpracę mając na celu wspieranie przewozów kolejowych przez wspólną granicę państwową i tranzytu uprzywilejowanego. Organy nadzoru kolejowego wymieniają dane, informacje i zasady podejmowania decyzji. Współpraca ta dotyczy w szczególności:

- a) prowadzenia badań wypadków kolejowych i innych zakłóceń ruchu kolejowego oraz opracowania środków w celu zapobiegania im,

- b) Fragestellungen im Rahmen der Eisenbahnaufsicht über den Betrieb und die Unterhaltung der Eisenbahninfrastrukturen sowie der Schienenfahrzeuge,
 - c) Fragestellungen im Zusammenhang mit der Erteilung von Genehmigungen gemäß der Richtlinie 95/18/EG des Rates vom 19. Juni 1995 über die Erteilung von Genehmigungen an Eisenbahnunternehmen oder eines diese Richtlinie ergänzenden oder ersetzenden Rechtsakts,
 - d) Maßnahmen zur Verbesserung der Sicherheit des Eisenbahnverkehrs, insbesondere bei der Erteilung von Sicherheitsbescheinigungen an Eisenbahnunternehmen auf der Grundlage der Vorschriften des innerstaatlichen Rechts der jeweiligen Vertragspartei sowie gemäß der Richtlinie 2004/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. April 2004 über Eisenbahnsicherheit in der Gemeinschaft und zur Änderung der Richtlinie 95/18/EG des Rates über die Erteilung von Genehmigungen an Eisenbahnunternehmen und der Richtlinie 2001/14/EG über die Zuweisung von Fahrwegkapazität der Eisenbahn, die Erhebung von Entgelten für die Nutzung von Eisenbahninfrastruktur und die Sicherheitsbescheinigung oder eines diese Richtlinie ergänzenden oder ersetzenden Rechtsakts,
 - e) Maßnahmen im Bereich der Interoperabilität der Eisenbahnsysteme auf der Grundlage des innerstaatlichen Rechts der jeweiligen Vertragspartei sowie des Rechts der Europäischen Union,
 - f) zusätzliche Maßnahmen zur Erleichterung des Eisenbahnverkehrs durch eine gegenseitige Anerkennung der Zulassung von Schienenfahrzeugen, der Fahrerlaubnisse für Triebfahrzeugführer und der Befähigungen des sonstigen Eisenbahnpersonals,
 - g) die Aufsicht über den diskriminierungsfreien Zugang zu der Eisenbahninfrastruktur im Hoheitsgebiet jeder Vertragspartei,
 - h) Schutz der Fahrgastrechte und Durchsetzung der Vorschriften gemäß Artikel 30 und 31 der Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 über die Rechte und Pflichten der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr.
- b) zagadnień występujących w ramach nadzoru kolejowego nad eksploatacją oraz utrzymaniem infrastruktur kolejowych i pojazdów kolejowych,
 - c) zagadnień związanych z udzielaniem licencji zgodnie z dyrektywą Rady 95/18/WE z dnia 19 czerwca 1995 roku w sprawie wydawania licencji przedsiębiorstwom kolejowym lub innym aktem prawnym uzupełniającym lub zastępującym tę dyrektywę,
 - d) działań mających na celu poprawę bezpieczeństwa ruchu kolejowego, w szczególności przy udzielaniu certyfikatów bezpieczeństwa przedsiębiorstwom kolejowym na podstawie przepisów prawa wewnętrznego każdej z Umawiających się Stron oraz zgodnie z dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady 2004/49/WE z dnia 29 kwietnia 2004 roku w sprawie bezpieczeństwa kolei wspólnotowych oraz zmieniająca dyrektywę Rady 95/18/WE w sprawie przyznawania licencji przedsiębiorstwom kolejowym, oraz dyrektywę 2001/14/WE w sprawie alokacji zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej i pobierania opłat za użytkowanie infrastruktury kolejowej oraz certyfikację w zakresie bezpieczeństwa lub innym aktem prawnym uzupełniającym lub zastępującym tę dyrektywę,
 - e) działań w zakresie interoperacyjności systemów kolejowych na podstawie prawa wewnętrznego każdej z Umawiających się Stron oraz prawa Unii Europejskiej,
 - f) dodatkowych działań mających na celu ułatwienie przewozów kolejowych poprzez wzajemne uznawanie dopuszczenia pojazdów kolejowych, licencji maszynistów pojazdów trakcyjnych i kwalifikacji innych pracowników kolejowych,
 - g) nadzoru nad wolnym od dyskryminacji dostępem do infrastruktury kolejowej na terytorium każdej z Umawiających się Stron,
 - h) ochrony praw pasażera i egzekwowania przepisów zgodnie z artykułami 30 i 31 rozporządzenia (WE) nr 1371/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 roku dotyczącego praw i obowiązków pasażerów w ruchu kolejowym.

Artikel 5

Zusammenarbeit im Eisenbahnverkehr über die gemeinsame Staatsgrenze mit regionaler und lokaler Bedeutung

Hinsichtlich der Regelung der Einzelheiten der Zusammenarbeit im Eisenbahnverkehr über die gemeinsame Staatsgrenze mit regionaler und lokaler Bedeutung schließen die zuständigen Stellen der Vertragsparteien entsprechende Vereinbarungen gemäß den in der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße und zur Aufhebung der Verordnungen (EWG) Nr. 1191/69 und (EWG) Nr. 1107/70 des Rates festgelegten Grundsätzen oder eines diese Verordnung ergänzenden oder ersetzenden Rechtsakts.

Artikel 6

Zusammenarbeit der Betreiber der Infrastruktur

Die Betreiber der Infrastruktur im jeweiligen Hoheitsgebiet der Vertragsparteien können Vereinbarungen zur Durchführung des Eisenbahnverkehrs über die gemeinsame Staatsgrenze schließen, insbesondere über:

- a) die Ermöglichung der Interoperabilität der Eisenbahnsysteme und die bestmögliche Verbindung der Eisenbahnnetze und -strecken an der gemeinsamen Staatsgrenze,
- b) die Zusammenarbeit bei der Vergabe von Zugtrassen unter Berücksichtigung der Erleichterungen des Eisenbahnverkehrs über die gemeinsame Staatsgrenze und des erleichterten Durchgangsverkehrs,

Artykuł 5

Współpraca w przewozach kolejowych o znaczeniu regionalnym i lokalnym przez wspólną granicę państwową

Właściwe jednostki Umawiających się Stron zawierają odpowiednie porozumienia odnośnie regulacji szczegółów współpracy w przewozach kolejowych o znaczeniu regionalnym i lokalnym przez wspólną granicę państwową zgodnie z zasadami określonymi w rozporządzeniu (WE) nr 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 roku dotyczącym usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego oraz uchylającym rozporządzenia Rady (EWG) nr 1191/69 i (EWG) nr 1107/70 lub w innym akcie prawnym uzupełniającym lub zastępującym to rozporządzenie.

Artykuł 6

Współpraca zarządców infrastruktury

Zarządcy infrastruktury działający na terytorium każdej z Umawiających się Stron mogą zawierać porozumienia w celu realizacji ruchu kolejowego przez wspólną granicę państwową, dotyczące w szczególności:

- a) umożliwienia interoperacyjności systemów kolejowych oraz możliwie najlepszego połączenia sieci i linii kolejowych na wspólnej granicy państwowej,
- b) współpracy w zakresie przyznawania tras dla pociągów, mając na względzie ułatwienia w przewozach kolejowych przez wspólną granicę państwową i w transycie uprzywilejowanym,

- c) die detaillierten Grundsätze des Betriebs auf den Grenzbetriebsstrecken und im erleichterten Durchgangsverkehr einschließlich gemeinsamer Vorschläge zur Festlegung der Systemwechselbahnhöfe,
- d) die Vorgehensweise bei Eisenbahnunfällen und anderen Störungen des Eisenbahnverkehrs.
- c) szczegółowych zasad eksploatacji na odcinkach eksploatowanych w ruchu granicznym i w tranzycie uprzywilejowanym, w tym wspólnych propozycji ustalenia stacji zmiany systemu,
- d) postępowania w przypadku wypadków kolejowych i innych zakłóceń ruchu kolejowego.

Artikel 7

Zusammenarbeit der Eisenbahnunternehmen

(1) In Übereinstimmung mit den geltenden Vorschriften des innerstaatlichen Rechts der jeweiligen Vertragspartei und des Rechts der Europäischen Union können Eisenbahnunternehmen Eisenbahnverkehr über die gemeinsame Staatsgrenze mit internationaler, regionaler oder lokaler Bedeutung durchführen.

(2) Die Eisenbahnunternehmen können zusätzliche Vereinbarungen zur Durchführung der Bestimmungen dieses Abkommens treffen, insbesondere über:

- a) die Zusammenarbeit bei der Durchführung und Erleichterung des Eisenbahnverkehrs über die gemeinsame Staatsgrenze mit internationaler, regionaler oder lokaler Bedeutung,
- b) die detaillierten Grundsätze der Vorgehensweise bei Eisenbahnunfällen und anderen Störungen im Eisenbahnverkehr,
- c) die detaillierten Grundsätze der Zusammenarbeit auf den Grenzbetriebsstrecken.

Artikel 8

Eisenbahnverkehr über die gemeinsame Staatsgrenze

(1) Der Eisenbahnverkehr über die gemeinsame Staatsgrenze wird auf der Grundlage des in der Anlage 1 dieses Abkommens festgelegten Verzeichnisses der Grenzbetriebsstrecken unter Einhaltung des Rechts der Europäischen Union durchgeführt.

(2) Darüber hinaus vereinbaren die Vertragsparteien die Möglichkeit der Durchführung des Eisenbahnverkehrs auf den Grenzbetriebsstrecken auf der Grundlage des innerstaatlichen Rechts der jeweils anderen Vertragspartei unter Berücksichtigung der technischen und betrieblichen Erfordernisse der Betreiber der Infrastruktur.

Artikel 9

Erleichterter Durchgangsverkehr

(1) Im erleichterten Durchgangsverkehr wird das Recht der Vertragspartei angewandt, in deren Hoheitsgebiet die Beförderung beginnt und endet. Diese Bestimmung berührt nicht das jeweils geltende innerstaatliche Steuerrecht der Vertragsparteien und das Abkommen vom 14. Mai 2003 zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Republik Polen zur Vermeidung der Doppelbesteuerung auf dem Gebiet der Steuern vom Einkommen und vom Vermögen in seiner jeweils geltenden Fassung, oder ein dieses Abkommen ergänzendes oder ersetzendes Abkommen.

(2) Der erleichterte Durchgangsverkehr wird auf den in der Anlage 2 dieses Abkommens festgelegten Abschnitten der Eisenbahnstrecken durchgeführt.

(3) Jede Vertragspartei kann nach vorheriger schriftlicher Unterrichtung der anderen Vertragspartei den erleichterten Durchgangsverkehr zeitweise insgesamt oder teilweise einstellen, wenn dies die Sicherheit des Eisenbahnverkehrs erfordert. In dringenden Fällen ist die mündliche Unterrichtung der anderen Vertragspartei zulässig, die die mitteilende Vertragspartei zusätzlich umgehend in schriftlicher Form bestätigt.

(4) Die detaillierten Grundsätze des erleichterten Durchgangsverkehrs können in einer Vereinbarung zwischen den zuständigen Betreibern der Infrastruktur festgelegt werden.

Artykuł 7

Współpraca przedsiębiorstw kolejowych

1. Zgodnie z obowiązującymi przepisami prawa wewnętrznego danej Umawiającej się Strony oraz prawa Unii Europejskiej przedsiębiorstwa kolejowe mogą wykonywać przewozy kolejowe o znaczeniu międzynarodowym, regionalnym lub lokalnym przez wspólną granicę państwową.

2. Przedsiębiorstwa kolejowe mogą zawierać dodatkowe porozumienia w celu realizacji postanowień niniejszej Umowy, w szczególności w sprawach:

- a) dotyczących współpracy w zakresie realizacji i ułatwienia przewozów o znaczeniu międzynarodowym, regionalnym lub lokalnym przez wspólną granicę państwową,
- b) szczegółowych zasad postępowania w przypadku wypadków kolejowych i innych zakłóceń ruchu kolejowego,
- c) szczegółowych zasad współpracy na odcinkach eksploatowanych w ruchu granicznym.

Artykuł 8

Przewozy kolejowe przez wspólną granicę państwową

1. Przewozy kolejowe przez wspólną granicę państwową na odcinkach eksploatowanych w ruchu granicznym określonych w wykazie przedstawionym w Załączniku 1 do niniejszej Umowy są realizowane z zachowaniem prawa Unii Europejskiej.

2. Na odcinkach eksploatowanych w ruchu granicznym Umawiające się Strony uzgadniają ponadto możliwość realizacji przewozów kolejowych na podstawie prawa wewnętrznego drugiej z Umawiających się Stron z uwzględnieniem wymogów technicznych i eksploatacyjnych zarządców infrastruktury.

Artykuł 9

Tranzyt uprzywilejowany

1. W tranzycie uprzywilejowanym stosuje się prawo tej Umawiającej się Strony, na której terytorium rozpoczyna się i kończy przewóz. Niniejsze postanowienie nie narusza obowiązującego wewnętrznego prawa podatkowego Umawiających się Stron oraz Umowy między Rzeczpospolitą Polską a Republiką Federalną Niemiec w sprawie unikania podwójnego opodatkowania w zakresie podatków od dochodu i od majątku podpisanej w Berlinie dnia 14 maja 2003 roku zgodnie z jej aktualnie obowiązującym brzmieniem lub umowy uzupełniającej albo zastępującej tę umowę.

2. Tranzyt uprzywilejowany odbywa się na odcinkach linii kolejowych określonych w Załączniku 2 do niniejszej Umowy.

3. Każda Umawiająca się Strona po uprzednim pisemnym poinformowaniu drugiej Umawiającej się Strony może okresowo całkowicie lub częściowo wstrzymać tranzyt uprzywilejowany, jeśli wymaga tego bezpieczeństwo ruchu kolejowego. W nagłych przypadkach dopuszcza się ustne powiadomienie drugiej Umawiającej się Strony, które Strona powiadamiająca dodatkowo niezwłocznie potwierdza w formie pisemnej.

4. Szczegółowe zasady dotyczące tranzytu uprzywilejowanego mogą być określone w porozumieniu zawartym między właściwymi zarządcami infrastruktury.

Artikel 10**Vorübergehende Wiedereinführung von Grenzkontrollen**

Im Falle der vorübergehenden Wiedereinführung von Grenzkontrollen nach Maßgabe der Verordnung (EG) Nr. 562/2006 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. März 2006 über einen Gemeinschaftskodex für das Überschreiten der Grenzen durch Personen (Schengener Grenzkodex) oder eines diese Verordnung ergänzenden oder ersetzenden Rechtsaktes gelten folgende Grundsätze:

- a) Die Aufenthaltszeit der Züge in den Systemwechselbahnhöfen legen die Eisenbahnunternehmen und die Betreiber der Infrastruktur unter Berücksichtigung der Erfordernisse, die für die Durchführung der Grenzabfertigung benötigt werden, fest.
- b) Sofern ein Grenzübergangszwang angeordnet ist, ist es den Reisenden im erleichterten Durchgangsverkehr nicht gestattet, ein- und auszustiegen. Die Eisenbahnunternehmen sind verpflichtet, Zuwiderhandlungen gegen dieses Verbot entgegenzuwirken. Bei Nichteinhaltung des Verbotes sind die zuständigen Grenzbehörden umgehend zu verständigen.
- c) Hat ein Zug im erleichterten Durchgangsverkehr einen unvorhergesehenen Halt, so ist das Eisenbahnunternehmen verpflichtet, umgehend die zuständigen Grenzbehörden zu informieren.

Artikel 11**Aufenthalt und Rücknahme von natürlichen Personen, die Dienstleistungen im Eisenbahnverkehr erbringen oder von Mitarbeitern der Eisenbahnunternehmen und der Betreiber der Infrastruktur**

Für den Aufenthalt natürlicher Personen, die Dienstleistungen im Eisenbahnverkehr erbringen oder die Mitarbeiter der Eisenbahnunternehmen und der Betreiber der Infrastruktur sind, finden das im Hoheitsgebiet der zuständigen Vertragspartei geltende Aufenthaltsrecht sowie die Bestimmungen des Übereinkommens zwischen den Regierungen des Königreiches Belgien, der Bundesrepublik Deutschland, der Französischen Republik, der Italienischen Republik, des Großherzogtums Luxemburg, des Königreiches der Niederlande und der Republik Polen betreffend die Rücknahme von Personen mit unbefugtem Aufenthalt vom 29. März 1991 Anwendung.

Artikel 12**Datenschutz**

Unter Beachtung des innerstaatlichen Rechts jeder Vertragspartei erfolgen Übermittlung und Verwendung von personenbezogenen Daten, im Weiteren Daten genannt, im Rahmen dieses Abkommens nach Maßgabe folgender Bestimmungen:

- a) Die empfangende Stelle unterrichtet die übermittelnde Stelle der anderen Vertragspartei auf Ersuchen über die Verwendung der übermittelten Daten und über die dadurch erzielten Ergebnisse.
- b) Die Verwendung der Daten durch die empfangende Stelle ist nur zu den in diesem Abkommen bezeichneten Zwecken und zu den durch die übermittelnde Stelle vorgegebenen Bedingungen zulässig. Die Verwendung ist darüber hinaus zulässig zur Verhütung und Verfolgung von Straftaten von erheblicher Bedeutung sowie zum Zwecke der Abwehr von erheblichen Gefahren für die öffentliche Sicherheit.
- c) Die übermittelnde Stelle ist verpflichtet, auf die Richtigkeit der zu übermittelnden Daten sowie auf die Erforderlichkeit und Verhältnismäßigkeit in Bezug auf den mit der Übermittlung verfolgten Zweck zu achten. Dabei sind die nach dem jeweiligen innerstaatlichen Recht geltenden Übermittlungsverbote zu beachten. Die Übermittlung der Daten unterbleibt, wenn die übermittelnde Stelle Grund zur Annahme hat, dass dadurch gegen den Zweck eines innerstaatlichen Gesetzes verstoßen würde oder schutzwürdige Interessen der betroffenen

Artykuł 10**Tymczasowe przywrócenie kontroli granicznych**

W przypadku tymczasowego przywrócenia kontroli granicznych zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 562/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 15 marca 2006 roku ustanawiającym wspólnotowy kodeks zasad regulujących przepływ osób przez granice (kodeks graniczny Schengen) lub innym aktem prawnym uzupełniającym lub zastępującym to rozporządzenie przyjmuje się następujące zasady:

- a) czas postoju pociągów na stacjach zmiany systemu ustalają przedsiębiorstwa kolejowe i zarządcy infrastruktury z uwzględnieniem wymogów niezbędnych dla dokonania odprawy granicznej,
- b) o ile zarządzane jest wprowadzenie przejść granicznych, w transycie uprzywilejowanym niedozwolone jest wsiadanie i wysiadanie podróżnych. Przedsiębiorstwa kolejowe są zobowiązane przeciwdziałać naruszeniu tego zakazu. W przypadku nie przestrzegania tego zakazu należy niezwłocznie poinformować właściwe organy graniczne,
- c) jeśli pociąg w transycie uprzywilejowanym ma nieprzewidywany postój, wówczas przedsiębiorstwo kolejowe jest zobowiązane niezwłocznie poinformować właściwe organy graniczne.

Artykuł 11**Pobyt i przyjęcie z powrotem osób fizycznych świadczących usługi w przewozach kolejowych lub będących pracownikami przedsiębiorstw kolejowych i zarządców infrastruktury**

Do pobytu osób fizycznych świadczących usługi w przewozach kolejowych lub będących pracownikami przedsiębiorstw kolejowych i zarządców infrastruktury stosuje się prawo pobytu obowiązujące na terytorium właściwej Umawiającej się Strony oraz postanowienia Porozumienia między Rządami Rzeczypospolitej Polskiej, Królestwa Belgii, Republiki Federalnej Niemiec, Republiki Francuskiej, Republiki Włoskiej, Wielkiego Księstwa Luksemburga i Królestwa Holandii o przyjmowaniu osób przebywających bez zezwolenia, sporządzonego w Brukseli dnia 29 marca 1991 roku.

Artykuł 12**Ochrona danych osobowych**

Przekazywanie i wykorzystanie danych osobowych, zwanych dalej danymi, w ramach niniejszej Umowy odbywa się z uwzględnieniem prawa wewnętrznego każdej z Umawiających się Stron, zgodnie z następującymi postanowieniami:

- a) jednostka otrzymująca dane informuje na wniosek jednostkę przekazującą drugiej Umawiającej się Strony o wykorzystaniu przekazanych danych i o osiągniętych w związku z tym wynikach;
- b) wykorzystanie danych przez jednostkę otrzymującą dozwolone jest tylko do celów określonych w niniejszej Umowie i na warunkach podanych przez jednostkę przekazującą. Ponadto ich wykorzystanie dozwolone jest dla zapobiegania poważnym przestępstwom i dla ich ścigania oraz w celu obrony przed poważnymi zagrożeniami bezpieczeństwa publicznego;
- c) jednostka przekazująca ma obowiązek zwracać uwagę na prawidłowość przekazywanych danych oraz konieczność i współmierność odpowiednio do zamierzonego celu ich przekazania. Należy przy tym uwzględniać zakazy przekazywania danych obowiązujące zgodnie z odpowiednim prawem wewnętrznym. Nie przekazuje się danych, gdy jednostka przekazująca ma podstawy przypuszczać, że byłoby to sprzeczne z celem prawa wewnętrznego lub naruszyłoby chronione interesy zainteresowanych osób. W wypadku przekazania nie-

Personen beeinträchtigt würden. Erweist sich, dass unrichtige Daten oder Daten, die nicht übermittelt werden durften, übermittelt worden sind, so ist dies der empfangenden Stelle unverzüglich mitzuteilen. Sie ist verpflichtet, die Daten unverzüglich zu berichtigen oder zu löschen.

- d) Dem Betroffenen ist auf Antrag über die zu seiner Person vorhandenen Daten sowie über ihren vorgesehenen Verwendungszweck Auskunft zu erteilen. Die Erteilung einer solchen Auskunft kann verweigert werden, wenn das Interesse des Staates, die Auskunft nicht zu erteilen, das Interesse des Antragstellers überwiegt. Im Übrigen richtet sich das Recht des Betroffenen auf Auskunftserteilung nach dem innerstaatlichen Recht der Vertragspartei, in deren Hoheitsgebiet die Auskunft beantragt wird.
- e) Die übermittelnde Stelle weist bei der Übermittlung der Daten auf die nach ihrem innerstaatlichen Recht vorgesehenen Fristen für die Aufbewahrung dieser Daten hin, nach deren Ablauf sie gelöscht werden müssen. Unabhängig von diesen Fristen sind die übermittelten Daten zu löschen, sobald sie für den Zweck, für den sie übermittelt worden sind, nicht mehr erforderlich sind.
- f) Die übermittelnde und die empfangende Stelle stellen sicher, dass jede Übermittlung und jeder Empfang der Daten aktenkundig gemacht wird.
- g) Die übermittelnde und die empfangende Stelle sind verpflichtet, die übermittelten Daten wirksam gegen unbefugten Zugang, unbefugte Veränderung und unbefugte Bekanntgabe zu schützen.

Artikel 13

Gemeinsame Arbeitsgruppe

(1) Es wird eine deutsch-polnische Gemeinsame Arbeitsgruppe eingerichtet, deren Aufgabe es insbesondere ist, Fragen zur Auslegung und Anwendung dieses Abkommens zu klären sowie Vorschläge zur Änderung dieses Abkommens und seiner Anlagen zu unterbreiten.

(2) Die Gemeinsame Arbeitsgruppe besteht aus zwei Vorsitzenden, die von den für den Verkehr zuständigen Ministern der Vertragsparteien benannt werden. Bei Bedarf kann jeder der Vorsitzenden Vertreter der zuständigen Behörden, der Betreiber der Infrastruktur und der Eisenbahnunternehmen sowie andere Experten zur Sitzung der Gemeinsamen Arbeitsgruppe einladen.

(3) Jeder Vorsitzende der Gemeinsamen Arbeitsgruppe kann eine Sitzung einberufen, indem er einen Antrag an den anderen Vorsitzenden stellt. Die Sitzung soll innerhalb eines Monats nach Eingang des Antrags stattfinden.

(4) Die Gemeinsame Arbeitsgruppe trifft Entscheidungen einvernehmlich.

Artikel 14

Lösung von Meinungsverschiedenheiten

(1) Meinungsverschiedenheiten über die Auslegung oder Anwendung dieses Abkommens werden durch die Gemeinsame Arbeitsgruppe nach Artikel 13 gelöst.

(2) Wird ein Einvernehmen nach Absatz 1 nicht erreicht, wird die Meinungsverschiedenheit auf diplomatischem Weg gelöst.

Artikel 15

Änderungen der Anlagen

Anlage 1 und Anlage 2 dieses Abkommens können im Wege einer schriftlichen Vereinbarung der für den Verkehr zuständigen Minister der Vertragsparteien geändert werden.

właściwych danych lub danych, których nie wolno było przekazywać, należy bezzwłocznie poinformować jednostkę otrzymującą. Jest ona zobowiązana niezwłocznie dane te poprawić lub usunąć;

- d) na wniosek zainteresowanej osoby należy ją poinformować o posiadanych danych, które jej dotyczą, oraz o przewidzianym celu ich wykorzystania. Można odmówić udzielenia takiej informacji, jeśli interes państwowy związany z nieudzieleniem informacji przeważa nad interesem wnioskodawcy. Poza tym prawo zainteresowanej osoby do otrzymania informacji zgodnie jest z prawem wewnętrznym tej Umawiającej się Strony, na której terytorium składa się wniosek o informację;
- e) jednostka przekazująca, przy przekazywaniu danych, podaje przewidziane w prawie wewnętrznym terminy ich przechowywania, po upływie których muszą one być usunięte. Niezależnie od tych terminów należy usunąć przekazane dane, gdy nie są już potrzebne do celu, dla którego zostały przekazane;
- f) jednostka przekazująca i jednostka otrzymująca zapewniają zarejestrowanie każdego przekazania i każdego otrzymania danych;
- g) jednostka przekazująca i jednostka otrzymująca mają obowiązek chronić skutecznie przekazane dane przed nieuprawnionym dostępem, nieuprawnioną zmianą i nieuprawnionym podaniem do wiadomości.

Artykuł 13

Wspólna Grupa Robocza

1. Tworzy się polsko-niemiecką Wspólną Grupę Roboczą, której zadaniem jest w szczególności wyjaśnianie kwestii związanych z interpretacją i stosowaniem niniejszej Umowy oraz przedstawianie propozycji zmian niniejszej Umowy i jej Załączników.

2. Wspólna Grupa Robocza składa się z dwóch przewodniczących wyznaczonych odpowiednio przez ministrów właściwych do spraw transportu Umawiających się Stron. W razie potrzeby każdy z przewodniczących może zapraszać na posiedzenie Wspólnej Grupy Roboczej przedstawicieli właściwych organów, zarządców infrastruktury i przedsiębiorstw kolejowych oraz innych ekspertów.

3. Każdy z przewodniczących Wspólnej Grupy Roboczej może zwołać posiedzenie składając wniosek do drugiego przewodniczącego. Posiedzenie powinno odbyć się w ciągu miesiąca od otrzymania wniosku.

4. Wspólna Grupa Robocza podejmuje decyzje w drodze porozumienia.

Artykuł 14

Rozstrzygnięcie sporów

1. Spory dotyczące interpretacji lub stosowania niniejszej Umowy będą rozstrzygane przez Wspólną Grupę Roboczą, o której mowa w artykule 13.

2. W przypadku, gdy postępowanie zgodne z ustępem 1 nie doprowadzi do porozumienia, spór będzie rozstrzygany na drodze dyplomatycznej.

Artykuł 15

Zmiany Załączników

Załącznik 1 i Załącznik 2 do niniejszej Umowy mogą być zmienione w drodze pisemnego porozumienia ministrów właściwych do spraw transportu Umawiających się Stron.

Artikel 16**Inkrafttreten und Geltungsdauer des Abkommens**

(1) Dieses Abkommen tritt an dem Tag in Kraft, an dem die Vertragsparteien einander notifiziert haben, dass die innerstaatlichen Voraussetzungen für das Inkrafttreten erfüllt sind. Maßgebend ist der Tag des Eingangs der letzten Notifikation.

(2) Dieses Abkommen wird auf unbestimmte Zeit geschlossen. Es kann im Wege der Notifikation von jeder Vertragspartei gekündigt werden. In diesem Fall tritt das Abkommen nach Ablauf von zwölf Monaten ab dem Tag des Erhalts der Kündigungsnotiz durch die andere Vertragspartei außer Kraft.

Geschehen zu Berlin am 14. November 2012 in zwei Urschriften, jede in deutscher und polnischer Sprache, wobei jeder Wortlaut gleichermaßen verbindlich ist.

Artykuł 16**Wejście w życie i okres obowiązywania Umowy**

1. Umowa niniejsza wejdzie w życie w dniu, w którym Umawiające się Strony powiadomią się w drodze wymiany not, że spełnione zostały wymogi wewnętrzne niezbędne dla jej wejścia w życie. Decyduje dzień otrzymania ostatniej noty.

2. Umowa niniejsza zawarta jest na czas nieokreślony. Może być wypowiedziana w drodze notyfikacji przez każdą z Umawiających się Stron. W takim przypadku Umowa utraci moc po upływie dwunastu miesięcy od dnia otrzymania przez drugą Umawiającą się Stronę noty wypowiedzającej.

Sporządzono w Berlinie dnia 14 listopada 2012 roku, w dwóch egzemplarzach, każdy w językach polskim i niemieckim, przy czym obojga teksty posiadają jednakową moc.

Für die Bundesrepublik Deutschland
W imieniu Republiki Federalnej Niemiec

Cornelia Pieper
Peter Ramsauer

Für die Republik Polen
W imieniu Rzeczypospolitej Polskiej

Sławomir Nowak

Anlage 1
zum Abkommen
zwischen der Bundesrepublik Deutschland
und der Republik Polen
über die Zusammenarbeit im Bereich des Eisenbahnverkehrs
über die deutsch-polnische Staatsgrenze

Verzeichnis der Grenzbetriebsstrecken zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Republik Polen gemäß Artikel 8 Absatz 1:

Grenzbetriebsstrecken (zwischen den Systemwechselbahnhöfen)			
Hoheitsgebiet			
der Bundesrepublik Deutschland DE:		der Republik Polen PL:	
Systemwechsel- bahnhof (km) [Strecken-Nr.]	Staatsgrenze		Systemwechsel- bahnhof (km) [Strecken-Nr.]
	DE: (km) [Strecken-Nr.]	PL: (km) [Strecken-Nr.]	
(1) Strecke Ahlbeck – Swinemünde (Świnoujście)			
Die Strecke Ahlbeck – Staatsgrenze – Swinemünde (Świnoujście) ist nicht mit dem Eisenbahnnetz der Republik Polen verbunden und ist für den lokalen Personenverkehr im Bereich der Insel Usedom vorgesehen.			
(2) Strecke Löcknitz – Stettin (Szczecin)			
Löcknitz (DE: km 25,395) [DE: Nr. 6327]	(DE: km 13,194) [DE: Nr. 6327]	(PL: km 13,194) [PL: Nr. 408]	Stettin Hauptbahn- hof (Szczecin Główny) (nur Personen- verkehr) (PL: km 355,764) [PL: Nr. 273]
Löcknitz (DE: km 25,395) [DE: Nr. 6327]	(DE: km 13,194) [DE: Nr. 6327]	(PL: km 13,194) [PL: Nr. 408]	Stettin Scheune (Szczecin Gumierce) (PL: km 4,045) [PL: Nr. 408]
(3) Strecke Tantow – Stettin (Szczecin)			
Tantow (DE: km 110,095) [DE: Nr. 6328]	(DE: km 119,585) [DE: Nr. 6328]	(PL: km 10,069) [PL: Nr. 409]	Stettin Hauptbahn- hof (Szczecin Główny) (nur Personen- verkehr) (PL: km 355,764) [PL: Nr. 273]
Tantow (DE: km 110,095) [DE: Nr. 6328]	(DE: km 119,585) [DE: Nr. 6328]	(PL: km 10,069) [PL: Nr. 409]	Stettin Scheune (Szczecin Gumierce) (PL: km 1,119) [PL: Nr. 851]
(4) Strecke Küstrin-Kietz – Küstrin (Kostrzyn)			
Küstrin-Kietz (DE: km 79,951) [DE: Nr. 6078]	(DE: km 82,856) [DE: Nr. 6078]	(PL: km 342,453) [PL: Nr. 203]	Küstrin (Kostrzyn) (PL: km 338,748) [PL: Nr. 203]

(5) Strecke Frankfurt (Oder) – Reppen (Rzepin)			
Frankfurt (Oder) Personenbahnhof (DE: km 82,180) (DE: km 82,235) (DE: km 151,660) (DE: km 80,105) (DE: km 130,071) [DE: Nr. 6155]	(DE: km 3,942) [DE: Nr. 6155]	(PL: km 478,098) [PL: Nr. 3]	Reppen (Rzepin) (PL: km 460,120) [PL: Nr. 3] (PL: km 4,962) [PL: Nr. 821]
Oderbrücke (DE: km 1,660) (DE: km 1,626) [DE: Nr. 6155]	(DE: km 3,942) [DE: Nr. 6155]	(PL: km 478,098) [PL: Nr. 3]	Reppen (Rzepin) (PL: km 460,120) [PL: Nr. 3] (PL: km 4,962) (PL: Nr. 821)
(6) Strecke Guben – Guben (Gubin)			
Guben (DE: km 127,760) (DE: km 210,414) [DE: Nr. 6206]	(DE: km 1,640) [DE: Nr. 6206]	(PL: km 94,257) [PL: Nr. 358]	Guben (Gubin) (PL: km 92,009) [PL: Nr. 358]
(7) Strecke Forst – Teuplitz (Tuplice)			
Forst (DE: km 20,872) [DE: Nr. 6205]	(DE: km 23,720) [DE: Nr. 6205]	(PL: km 389,080) [PL: Nr. 14]	Teuplitz (Tuplice) (PL: km 373,848) [PL: Nr. 14]
(8) Strecke Horka – Kohlfurt (Węglińiec)			
Horka Güterbahnhof (DE: km 22,190) (DE: km 0,275) [DE: Nr. 6207]	(DE: km 13,424) [DE: Nr. 6207]	(PL: km 13,424) [PL: Nr. 295]	Kohlfurt (Węglińiec) (PL: km 0,522) [PL: Nr. 295]
(9) Strecke Görlitz – Görlitz-Moys (Zgorzelec)			
Görlitz (DE: km 1,575) (DE: km 208,480) (DE: km 206,956) [DE: Nr. 6211]	(DE: km 251,770) [DE: Nr. 6211]	(PL: km 202,535) [PL: Nr. 274]	Görlitz-Moys (Zgorzelec) (PL: km 200,970) [PL: Nr. 274] (PL: km 26,100) (PL: Nr. 278)

Bezeichnungen:

(DE: km ...) Kilometrierung (lt. DB Netz AG) im Hoheitsgebiet der Bundesrepublik Deutschland

(PL: km ...) Kilometrierung (lt. PKP PLK S.A.) im Hoheitsgebiet der Republik Polen

(DE: Nr. ...) Strecken-Nr. (lt. DB Netz AG) im Hoheitsgebiet der Bundesrepublik Deutschland

(PL: Nr. ...) Strecken-Nr. (lt. PKP PLK S.A.) im Hoheitsgebiet der Republik Polen

Anlage 2
zum Abkommen
zwischen der Bundesrepublik Deutschland
und der Republik Polen
über die Zusammenarbeit im Bereich des Eisenbahnverkehrs
über die deutsch-polnische Staatsgrenze

Verzeichnis der Abschnitte der Eisenbahnstrecken des erleichterten Durchgangsverkehrs
gemäß Artikel 9 Absatz 2:

Durchgangsstrecke zwischen den Bahnhöfen	Streckenabschnitt	Hoheitsgebiet
(km) [Strecken-Nr.]	(ab km ... bis km ...) [Strecken-Nr.]	DE – Bundesrepublik Deutschland PL – Republik Polen
Hagenwerder – (DE: km 23,6) [DE: Nr. 6589]	Hagenwerder – (DE: km 23,6) – Staatsgrenze (DE: km 20,958) [DE: Nr. 6589] (Gesamtabschnitt: DE: km 23,6–20,958)	DE
	– Staatsgrenze (PL: km 0,689) [PL: Nr. 324] – Bahnhof Reutnitz (Ręczyn) (Abzweig) (PL: km 0,000/km 14,400) [PL: Nr. 324/Nr. 290] – Bahnhof Ostritz (Krzewina Zgorzelecka) (PL: km 17,5) [PL: Nr. 290] – Staatsgrenze (PL: km 24,674) [PL: Nr. 290] (Gesamtabschnitt: PL: km 0,689–0,000 / km 14,400–24,674)	PL
	– Staatsgrenze (DE: km 10,027) [DE: Nr. 6589] – Bereich Rosenthal – Staatsgrenze (DE: km 9,768) [DE: Nr. 6589] (Gesamtabschnitt: DE: km 10,027–9,768)	DE
	– Staatsgrenze (PL: km 24,930) [PL: Nr. 786] – Rohnau (Trzciniac Zgorzelecki) (Abzweigstelle) (PL: km 26,100/km 0,000) [PL: Nr. 786/Nr. 348] – Staatsgrenze (PL: km 0,200) [PL: Nr. 348] (Gesamtabschnitt: PL: km 24,930–26,100 / km 0,000–0,200)	PL

- Hirschfelde (DE: km 7,1) [DE: Nr. 6589]	- Staatsgrenze (DE: km 8,377) [DE: Nr. 6589] - Hirschfelde (DE: km 7,100) [DE: Nr. 6589] (Gesamtabschnitt: DE: km 8,377-7,100)	DE
---	---	----

Bezeichnungen:

(DE: km ...) Kilometrierung (lt. DB Netz AG) im Hoheitsgebiet der Bundesrepublik Deutschland

(PL: km ...) Kilometrierung (lt. PKP PLK S.A.) im Hoheitsgebiet der Republik Polen

(DE: Nr. ...) Strecken-Nr. (lt. DB Netz AG) im Hoheitsgebiet der Bundesrepublik Deutschland

(PL: Nr. ...) Strecken-Nr. (lt. PKP PLK S.A.) im Hoheitsgebiet der Republik Polen

Załącznik 1
do Umowy
między Republiką Federalną Niemiec
a Rzeczpospolitą Polską
o współpracy w dziedzinie komunikacji kolejowej
przez polsko-niemiecką granicę państwową

Wykaz odcinków eksploatowanych w ruchu granicznym między Rzeczpospolitą Polską a Republiką Federalną Niemiec zgodnie z artykułem 8 ustęp 1:

Odcinki eksploatowane w ruchu granicznym (między stacjami zmiany systemu)			
Terytorium państwowe			
Rzeczypospolitej Polskiej PL:		Republiki Federalnej Niemiec DE:	
Stacja zmiany systemu	Granica państwa		Stacja zmiany systemu
	PL:	DE:	
(km) [Nr linii]	(km) [Nr linii]	(km) [Nr linii]	(km) [Nr linii]
1) Odcinek Świnoujście – Ahlbeck			
Odcinek Świnoujście – granica państwa – Ahlbeck nie jest połączony z siecią kolejową Rzeczypospolitej Polskiej i jest przeznaczony dla lokalnego ruchu pasażerskiego w obrębie Wyspy Uznam.			
2) Odcinki Szczecin – Löcknitz			
Szczecin Główny (wyłącznie dla ruchu pasażerskiego) (PL: km 355,764) [PL: Nr 273]	(PL: km 13,194) [PL: Nr 408]	(DE: km 13,194) [DE: Nr 6327]	Löcknitz (DE: km 25,395) [DE: Nr 6327]
Szczecin Gumieńce (PL: km 4,045) [PL: Nr 408]	(PL: km 13,194) [PL: Nr 408]	(DE: km 13,194) [DE: Nr 6327]	Löcknitz (DE: km 25,395) [DE: Nr 6327]
3) Odcinki Szczecin – Tantow			
Szczecin Główny (wyłącznie dla ruchu pasażerskiego) (PL: km 355,764) [PL: Nr 273]	(PL: km 10,069) [PL: Nr 409]	(DE: km 119,585) [DE: Nr 6328]	Tantow (DE: km 110,095) [DE: Nr 6328]
Szczecin Gumieńce (PL: km 1,119) [PL: Nr 851]	(PL: km 10,069) [PL: Nr 409]	(DE: km 119,585) [DE: Nr 6328]	Tantow (DE: km 110,095) [DE: Nr 6328]
4) Odcinek Kostrzyn – Küstrin-Kietz			
Kostrzyn (PL: km 338,748) [PL: Nr 203]	(PL: km 342,453) [PL: Nr 203]	(DE: km 82,856) [DE: Nr 6078]	Küstrin- Kietz (DE: km 79,951) [DE: Nr 6078]

5) Odcinki Rzepin – Frankfurt (Oder)			
Rzepin (PL: km 460,120) [PL: Nr 3] (PL: km 4,962) [PL: Nr 821]	(PL: km 478,098) [PL: Nr 3]	(DE: km 3,942) [DE: Nr 6155]	Frankfurt (Oder) Personenbahnhof (DE: km 82,180) (DE: km 82,235) (DE: 151,660) (DE: 80,105) (DE: 130,071) [DE: Nr 6155]
Rzepin (PL: km 460,120) [PL: Nr 3] (PL: km 4,962) [PL: Nr 821]	(PL: km 478,098) [PL: Nr 3]	(DE: km 3,942) [DE: Nr 6155]	Oderbrücke (DE: km 1,660) (DE: km 1,626) [DE: Nr 6155]
6) Odcinek Gubin – Guben			
Gubin (PL: km 92,009) [PL: Nr 358]	(PL: km 94,257) [PL: Nr 358]	(DE: km 1,640) [DE: Nr 6206]	Guben (DE: km 127,760) (DE: 210,414) [DE: Nr 6206]
7) Odcinek Tuplice – Forst			
Tuplice (PL: km 373,848) [PL: Nr 14]	(PL: km 389,080) [PL: Nr 14]	(DE: km 23,720) [DE: Nr 6205]	Forst (DE: km 20,872) [DE: Nr 6205]
8) Odcinek Węglińiec – Horka			
Węglińiec (PL: km 0,522) [PL: Nr 295]	(PL: km 13,424) [PL: Nr 295]	(DE: km 13,424) [DE: Nr 6207]	Horka Güterbahnhof (DE: km 22,190) (DE: 0,275) [DE: Nr 6207]
9) Odcinek Zgorzelec – Görlitz			
Zgorzelec (PL: km 200,970) [PL: Nr 274] (PL: km 26,100) [PL: Nr 278]	(PL: km 202,535) [PL: Nr 274]	(DE: km 251,770) [DE: Nr 6211]	Görlitz (DE: km 1,575) (DE : km 208,480) (DE : km 206,956) [DE: Nr 6211]

Oznaczenia:

(PL: km) – kilometraż (wg. PKP PLK S.A.) na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej;
 (DE: km) – kilometraż (wg. DB Netz AG) na terytorium Republiki Federalnej Niemiec;

[PL: Nr] – nr linii (wg. PKP PLK S.A.) na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej;
 [DE: Nr] – nr linii (wg. DB Netz AG) na terytorium Republiki Federalnej Niemiec.

Załącznik 2
do Umowy
między Republiką Federalną Niemiec
a Rzeczpospolitą Polską
o współpracy w dziedzinie komunikacji kolejowej
przez polsko – niemiecką granicę państwową

Wykaz odcinków linii kolejowych, na których odbywa się tranzyt uprzywilejowany zgodnie z artykułem 9 ustęp 2:

Linia tranzytowa między stacjami (km) {Nr linii}	Odcinek linii (od km ... do km ...) [Nr linii]	Terytorium państwowe PL – Rzeczpospolita Polska DE – Republika Federalna Niemiec
Hagenwerder – (DE: km 23,6) [DE: Nr 6589]	Hagenwerder – (DE: km 23,6) – granica państwa (DE: km 20,958) [DE: Nr 6589] (Ogółem odcinek: DE: km 23,6 – 20,958)	DE
	– granica państwa (PL: km 0,689) [PL: Nr 324] – stacja Ręczyn (odgałęzienie) (PL: km 0,000/km 14,400) [PL: Nr 324/ Nr 290] – stacja Krzewina Zgorzelecka (PL: km 17,5) [PL: Nr 290] – granica państwa – (PL: km 24,674) [PL: Nr 290] (Ogółem odcinek: PL: km 0,689 – 0,000/ km 14,400 – 24,674)	PL
	– granica państwa (DE: km 10,027) [DE: Nr 6589] – obszar Rosenthal – granica państwa – (DE: km 9,768) [DE: Nr 6589] (Ogółem odcinek: DE: km 10,027 – 9,768)	DE
	– granica państwa (PL: km 24,930) [PL: Nr 786] – Trzciniec Zgorzelecki (punkt odgałęźny) (PL: km 26,100/km 0,000) [PL: Nr 786/ Nr 348] – granica państwa – (PL: km 0,200) [PL: Nr 348] (Ogółem odcinek: PL: km 24,930 – 26,100/ km 0,000 – 0,200)	PL

- Hirschfelde (DE: km 7,1) [DE: Nr 6589]	- granica państwa (DE: km 8,377) [DE: Nr 6589] - Hirschfelde (DE: km 7,100) [DE: Nr 6589] (Ogółem odcinek: DE: km 8,377 – 7,100)	DE
--	---	----

Oznaczenia:

(PL: km) – kilometrą (wg. PKP PLK S.A.) na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej;

(DE: km) – kilometrą (wg. DB Netz AG) na terytorium Republiki Federalnej Niemiec;

[PL: Nr] – nr linii (wg. PKP PLK S.A.) na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej;

[DE: Nr] – nr linii (wg. DB Netz AG) na terytorium Republiki Federalnej Niemiec.

Denkschrift

A. Allgemeines

Am 14. November 2012 wurde das Abkommen zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Republik Polen über die Zusammenarbeit im Bereich des Eisenbahnverkehrs über die deutsch-polnische Staatsgrenze in Berlin unterzeichnet. Das Abkommen sieht Regelungen zur Förderung und Verbesserung der Zusammenarbeit zwischen den für den grenzüberschreitenden Eisenbahnverkehr zuständigen Regulierungsbehörden, Sicherheits-/Unfalluntersuchungsbehörden, regionalen Aufgabenträgern und Eisenbahnverkehrsunternehmen/-infrastrukturunternehmen vor. Es enthält ferner Vereinfachungen für die Eisenbahnverkehrsunternehmen im grenznahen Bereich wie die Festlegung von Grenzbetriebsstrecken und von Strecken des erleichterten Eisenbahndurchgangsverkehrs. Darüber hinaus enthält das Abkommen Regelungen zu Grenzkontrollen für den Fall, dass die Schengen-Regeln außer Kraft treten.

B. Besonderes

Zu Artikel 1

Dieser Artikel nennt als Ziele des Abkommens die Erleichterung und die Verbesserung des grenzüberschreitenden Eisenbahnverkehrs.

Zu Artikel 2

Absatz 1 erläutert den Gegenstand des Abkommens. Hierzu zählen insbesondere Maßnahmen zur Verkehrs-erleichterung, zur Förderung und Verstärkung der Zusammenarbeit der am Grenzübertritt Beteiligten und zur Ermöglichung des erleichterten Durchgangsverkehrs.

Absatz 2 stellt klar, dass das Abkommen keine Anwendung auf den auf polnischem Staatsgebiet verlaufenden Abschnitt der Strecke Zittau–Grottau (Hradek nad Nisou) (Tschechische Republik) findet. Der auf polnischem Staatsgebiet befindliche Teil dieser Strecke ist ungefähr drei Kilometer lang, wobei kein Haltepunkt auf polnischem Staatsgebiet und auch kein Anschluss an das übrige Eisenbahnnetz in der Republik Polen besteht.

Absatz 3 nimmt Bezug auf ein Abkommen vom 25. November 1971 zwischen der Regierung der Deutschen Demokratischen Republik und der Regierung der Volksrepublik Polen, das mit der Herstellung der Deutschen Einheit am 3. Oktober 1990 erloschen ist. Dieses Abkommen sah Erleichterungen lediglich für die damals existierenden Staatsbahnen vor.

Zu Artikel 3

Dieser Artikel erläutert die im Abkommen verwendeten Begriffe.

Zu Artikel 4

Absatz 1 regelt im Detail die Zusammenarbeit und Zuständigkeit der Eisenbahnaufsichtsbehörden.

Absatz 2 beschreibt die Zusammenarbeit der Eisenbahnaufsichtsbehörden zur Förderung des grenzüberschreitenden Eisenbahnverkehrs und des erleichterten Durchgangsverkehrs, Maßnahmen zur Verbesserung der

Sicherheit, der Interoperabilität, der gegenseitigen Zulassung von Fahrzeugen und Triebfahrzeugführern, des diskriminierungsfreien Netzzugangs sowie des Schutzes der Fahrgastrechte.

Zu Artikel 5

Dieser Artikel regelt die Zusammenarbeit im Eisenbahnverkehr über die gemeinsame Staatsgrenze mit regionaler und lokaler Bedeutung und verweist auf die Möglichkeit, dass die zuständigen regionalen und lokalen Stellen der Vertragsparteien, d. h. die Aufgabenträger, entsprechende Vereinbarungen gemäß der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 schließen können.

Zu Artikel 6

Dieser Artikel erlaubt den Betreibern der Infrastruktur in beiden Ländern spezielle Vereinbarungen zu schließen, z. B. zur Ermöglichung der Interoperabilität und Verbindung der Eisenbahnnetze, zur Zusammenarbeit bei der Vergabe von Zugtrassen, zu Einzelheiten des Betriebs auf den Grenzbetriebsstrecken und beim erleichterten Durchgangsverkehr sowie zur Vorgehensweise bei Eisenbahnunfällen und anderen Störungen.

Zu Artikel 7

Absatz 1 betrifft die Befugnisse der Eisenbahnunternehmen zur Durchführung des grenzüberschreitenden Eisenbahnverkehrs.

Absatz 2 regelt die Zusammenarbeit der Eisenbahnunternehmen und ermöglicht es diesen, zusätzliche Durchführungsvereinbarungen zur Verbesserung des grenzüberschreitenden Verkehrs, der Zusammenarbeit bei Unfällen und Störungen sowie des Betriebs auf den Grenzbetriebsstrecken zu schließen.

Zu Artikel 8

Absatz 1 bestimmt die in Anlage 1 noch einmal genau definierten Grenzbetriebsstrecken, auf denen hauptsächlich die Erleichterungen für den grenzüberschreitenden Eisenbahnverkehr zur Anwendung gelangen.

Absatz 2 ist von besonderer Bedeutung, da hierdurch den Vertragsparteien auf den Grenzbetriebsstrecken ermöglicht wird, über die Vorgaben des EU-Rechts hinaus, das jeweilige Recht der anderen Vertragspartei anzuwenden. Konkret bedeutet dies die Möglichkeit, dass auf den Grenzbetriebsstrecken der Eisenbahnverkehr nach den Regeln des Herkunftslandes erfolgen kann, d. h. z. B., dass auf spezielle Erlaubnisse für Fahrzeuge und Triebfahrzeugführer verzichtet werden kann.

Zu Artikel 9

Absatz 1 regelt in Verbindung mit der Definition in Artikel 3 Buchstabe g den erleichterten Durchgangsverkehr. Dies betrifft Eisenbahnverkehre, die in einem Gebiet einer Vertragspartei beginnen, das Gebiet der anderen Vertragspartei („Gebietszipfel“) durchqueren und somit wieder auf dem Gebiet der ursprünglichen Vertragspartei weitergeführt werden bzw. enden. Konkret tritt dieses Phänomen zwischen Deutschland und Polen mehrfach im Neißetal auf. In diesem Fall kommt das Recht der Ver-

tragspartei zur Anwendung, in deren Hoheitsgebiet die Beförderung beginnt und endet; ausgenommen hiervon ist das jeweils geltende nationale Steuerrecht. Zusätzlich wird geregelt, dass das Doppelbesteuerungsabkommen zwischen beiden Ländern vom 14. Mai 2003 (BGBl. 2004 II S. 1304, 1305) unberührt bleibt.

Absatz 2 definiert in Verbindung mit der Anlage 2 des Abkommens exakt die Strecken des erleichterten Durchgangsverkehrs.

Absatz 3 regelt die Möglichkeit, den erleichterten Durchgangsverkehr zeitweise insgesamt oder teilweise einzustellen.

Absatz 4 bestimmt, dass die detaillierten Grundsätze des erleichterten Durchgangsverkehrs zwischen den Betreibern der Infrastruktur geregelt werden können.

Zu Artikel 10

Dieser Artikel regelt den Fall der vorübergehenden Wiedereinführung von Grenzkontrollen nach Maßgabe der Verordnung (EG) Nr. 562/2006 (Schengener Grenzkodex).

In diesem Fall können gemäß Buchstabe a die Eisenbahnunternehmen und die Betreiber der Infrastruktur die Aufenthaltszeit der Züge in Abhängigkeit von den Erfordernissen der Grenzabfertigung regeln.

Gemäß Buchstabe b ist es den Reisenden im erleichterten Durchgangsverkehr in Fällen der Anordnung eines Grenzübergangszwangs nicht gestattet, ein- und auszusteigen. Den Eisenbahnunternehmen obliegt zudem die Pflicht, Zuwiderhandlungen entgegenzuwirken und ggf. die Grenzbehörden zu verständigen.

Buchstabe c bestimmt zudem, dass bei einem unvorhergesehen Halt umgehend die Grenzbehörden zu informieren sind.

Ergänzend zu dieser Regelung wurde zwischen den Innenministerien beider Länder folgende Interpretationserklärung vereinbart und diesem Abkommen nochmals als Protokollnotiz beigefügt:

„Die Republik Polen und die Bundesrepublik Deutschland sind sich einig, dass das Abkommen zwischen der Republik Polen und der Bundesrepublik Deutschland über Erleichterungen der Grenzabfertigung vom 29. Juli 1992 weiterhin in Kraft bleibt. Im Fall der vorübergehenden Wiedereinführung von Grenzkontrollen an den Binnengrenzen gemäß der Verordnung (EG) Nr. 562/2006 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. März 2006 über einen Gemeinschaftskodex für das Überschreiten der Grenzen durch Personen (Schengener Grenzkodex) wird das Abkommen angewendet, bis es durch

entsprechende Regelungen eines neuen Abkommens ersetzt wird (polnisch-deutsches Abkommen über die Zusammenarbeit der Polizeibehörden).“

Zu Artikel 11

Dieser Artikel regelt den Aufenthalt und die Rücknahme von natürlichen Personen, die Dienstleistungen im Eisenbahnverkehr erbringen und von Mitarbeitern der Eisenbahnunternehmen und der Betreiber der Infrastruktur. Hier findet das im Hoheitsgebiet der zuständigen Vertragspartei geltende Aufenthaltsrecht sowie die Bestimmungen des Rücknahmeübereinkommens vom 29. März 1991 Anwendung.

Zu Artikel 12

Dieser Artikel enthält die einschlägigen Bestimmungen über den Datenschutz.

Zu Artikel 13

Absatz 1 regelt die Einrichtung und Zusammensetzung einer Gemeinsamen Arbeitsgruppe zur Klärung von Fragen zur Auslegung, Anwendung und Änderungen des Abkommens und der Anlagen.

Die Absätze 2, 3 und 4 regeln den Vorsitz der Arbeitsgruppe, deren Einberufung und die Entscheidungsfindung.

Zu Artikel 14

Absatz 1 verweist zur Lösung von Meinungsverschiedenheiten auf die Gemeinsame Arbeitsgruppe.

Absatz 2 verweist bei deren Scheitern auf den diplomatischen Weg.

Zu Artikel 15

Dieser Artikel beschreibt Möglichkeiten zur Änderung der beiden Anlagen durch schriftliche Vereinbarung der für den Verkehr zuständigen Minister der Vertragsparteien.

Zu Artikel 16

Absatz 1 enthält die Ratifikationsersatzklausel und regelt den Zeitpunkt des Inkrafttretens des Abkommens.

Absatz 2 legt die Gültigkeit des Abkommens auf unbestimmte Zeit fest und sieht die Möglichkeit der einseitigen schriftlichen Kündigung vor.