Dieses Dokument ist lediglich eine Dokumentationshilfe, für deren Richtigkeit die Organe der Union keine Gewähr übernehmen

►B RICHTLINIE 2008/57/EG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

vom 17. Juni 2008

über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems in der Gemeinschaft

(Neufassung)

(Text von Bedeutung für den EWR)

(ABl. L 191 vom 18.7.2008, S. 1)

Geändert durch:

		Amtsblatt		
		Nr.	Seite	Datum
►M1	Richtlinie 2009/131/EG der Kommission vom 16. Oktober 2009	L 273	12	17.10.2009
►M2	Richtlinie 2011/18/EU der Kommission vom 1. März 2011	L 57	21	2.3.2011
►M3	Richtlinie 2013/9/EU der Kommission vom 11. März 2013	L 68	55	12.3.2013
►M4	Richtlinie 2014/38/EU der Kommission vom 10. März 2014	L 70	20	11.3.2014

▼B

RICHTLINIE 2008/57/EG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

vom 17. Juni 2008

über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems in der Gemeinschaft

(Neufassung)

(Text von Bedeutung für den EWR)

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION —

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft, insbesondere auf die Artikel 71 und 156,

auf Vorschlag der Kommission,

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

nach Anhörung des Ausschusses der Regionen,

gemäß dem Verfahren des Artikels 251 des Vertrags ([2]),

in Erwägung nachstehender Gründe:

(1) Die Richtlinie 96/48/EG des Rates vom 23. Juli 1996 über die Interoperabilität des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems ([3]) und die Richtlinie 2001/16/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 19. März 2001 über die Interoperabilität des konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystems ([4]) wurden durch die Richtlinie 2004/50/EG des Europäischen Parlaments und des Rates ([5]) in wesentlichen Teilen geändert. Da jetzt neue Änderungen vorgenommen werden, empfiehlt es sich aus Gründen der Klarheit und Vereinfachung, eine Neufassung dieser Richtlinien vorzunehmen und sie zu einem einzigen Text zusammenzufassen.

(2) Um den Bürgern der Union, den Wirtschaftsteilnehmern sowie den regionalen und lokalen Behörden in vollem Umfang die Vorteile zugute kommen zu lassen, die sich aus der Schaffung eines Raums ohne Binnengrenzen ergeben, müssen insbesondere die Verknüpfung und Interoperabilität der nationalen Eisenbahnnetze sowie der Zugang zu diesen Netzen gefördert werden; dabei ist nach Artikel 155 des Vertrags jede Aktion durchzuführen, die sich gegebenenfalls im Bereich der Harmonisierung der technischen Normen als notwendig erweist.

([1]) ABl. C 256 vom 27.10.2007, S. 39.
([2]) Stellungnahme des Europäischen Parlaments vom 11. Dezember 2007 und Beschluss des Rates vom 14. Mai 2008.
([3]) ABl. L 235 vom 17.9.1996, S. 6. Zuletzt geändert durch die Richtlinie 2007/32/EG der Kommission (ABl. L 141 vom 2.6.2007, S. 63).
([4]) ABl. L 110 vom 20.4.2001, S. 1. Zuletzt geändert durch die Richtlinie 2007/32/EG.
([5]) Richtlinie 2004/50/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. April 2004 zur Änderung der Richtlinie 96/48/EG des Rates über die Interoperabilität des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems und der Richtlinie 2001/16/EG des Europäischen Parlaments und des Rates über die Interoperabilität des konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystems. (ABl. L 164 vom 30.4.2004, S. 114. Berichtigte Fassung im ABl. L 220 vom 21.6.2004, S. 40).

▼B

(3) Mit der Unterzeichnung des am 12. Dezember 1997 in Kyoto angenommenen Protokolls hat sich die Europäische Union verpflichtet, ihre Treibhausgasemissionen zu verringern. Diese Zielsetzungen erfordern eine Neugewichtung der Verkehrsarten und daher eine bessere Wettbewerbsfähigkeit des Eisenbahnverkehrs.

(4) Aus der Strategie der Gemeinschaft zur Einbeziehung von Umweltbelangen und Belangen der nachhaltigen Entwicklung in die Verkehrspolitik der Gemeinschaft ergibt sich die Notwendigkeit, auf eine Verringerung der Umweltauswirkungen des Verkehrs hinzuwirken.

(5) Voraussetzung für den kommerziellen Zugbetrieb im gesamten Eisenbahnnetz ist insbesondere eine hervorragende Kohärenz von Infrastruktur- und Fahrzeugkennwerten, jedoch auch eine effiziente Verknüpfung der Informations- und Kommunikationssysteme der verschiedenen Infrastrukturbetreiber und Eisenbahnunternehmen. Von dieser Kohärenz und Verknüpfung hängen das Leistungsniveau, die Sicherheit und die Qualität der angebotenen Verkehrsdienste sowie deren Kosten ab, und auf dieser Kohärenz und Verknüpfung beruht vor allem die Interoperabilität des Eisenbahnsystems.

(6) Es obliegt den Mitgliedstaaten, sich zu vergewissern, dass die für Eisenbahnnetze generell geltenden Sicherheits-, Gesundheits- und Verbraucherschutzvorschriften bei der Planung, dem Bau, der Inbetriebnahme und dem Betrieb beachtet werden.

(7) Die nationalen Rechtsvorschriften sowie die internen Regelungen der Eisenbahnunternehmen und die von ihnen angewandten technischen Spezifikationen weisen große Unterschiede auf, da sie Ausdruck der technischen Besonderheiten der Industrie des jeweiligen Landes sind und ganz bestimmte Abmessungen, Vorkehrungen und besondere Merkmale vorschreiben. Dieser Sachverhalt steht einem flüssigen Zugverkehr im gesamten Gebiet der Gemeinschaft entgegen.

(8) Aufgrund dessen haben sich im Laufe der Jahre sehr enge Bindungen zwischen den Eisenbahnindustrien und den Eisenbahnunternehmen des jeweiligen Landes herausgebildet, die einer tatsächlichen Öffnung der Märkte abträglich sind. Diese Industrien brauchen einen offenen und wettbewerbsorientierten Markt in Europa, damit sie ihre Wettbewerbsfähigkeit auf dem Weltmarkt verbessern können.

(9) Für die gesamte Gemeinschaft sind daher grundlegende Anforderungen für ihr Eisenbahnsystem festzulegen.

▼B

(10) Zur Erreichung dieser Ziele hat der Rat am 23. Juli 1996 mit der Annahme der Richtlinie 96/48/EG eine erste Maßnahme getroffen. Anschließend nahmen das Europäische Parlament und der Rat die Richtlinie 2001/16/EG an.

(11) Das Inkrafttreten der Richtlinien 2001/12/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 26. Februar 2001 zur Änderung der Richtlinie 91/440/EWG des Rates zur Entwicklung der Eisenbahnunternehmen der Gemeinschaft ([1]), 2001/13/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 26. Februar 2001 zur Änderung der Richtlinie 95/18/EG des Rates über die Erteilung von Genehmigungen an Eisenbahnunternehmen ([2]) und 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 ([3]) hat Auswirkungen auf die Verwirklichung der Interoperabilität gehabt. Ebenso wie bei anderen Verkehrsträgern muss die Erweiterung der Zugangsrechte unter gleichzeitiger Durchführung der erforderlichen Begleitmaßnahmen zur Harmonisierung erfolgen. Daher ist die Interoperabilität auf dem gesamten Netz zu verwirklichen, indem der geografische Geltungsbereich der Richtlinie 2001/16/EG schrittweise ausgeweitet wird. Außerdem ist die Rechtsgrundlage der Richtlinie 2001/16/EG auf Artikel 71 des Vertrags auszudehnen, auf den die Richtlinie 2001/12/EG gestützt ist.

(12) Die Erstellung der technischen Spezifikationen für die Interoperabilität (TSI) für den Hochgeschwindigkeitsverkehr hat gezeigt, dass es einer Klarstellung bezüglich des Verhältnisses zwischen den grundlegenden Anforderungen und den TSI einerseits und den europäischen Normen und anderen Schriftstücken normativen Charakters andererseits bedarf. Insbesondere sollte klar unterschieden werden zwischen Normen oder Teilen von Normen, die für verbindlich erklärt werden müssen, damit die Ziele dieser Richtlinie erreicht werden, und „harmonisierten“ Normen, die nach den Grundsätzen des neuen Konzepts für die technische Harmonisierung und Normung erstellt worden sind.

(13) Im Allgemeinen werden europäische Spezifikationen nach den Grundsätzen des neuen Konzepts für die technische Harmonisierung und Normung erstellt. Ihre Anwendung begründet eine Vermutung der Konformität mit bestimmten grundlegenden Anforderungen dieser Richtlinie, insbesondere bei Interoperabilitätskomponenten und Schnittstellen. Diese europäischen Spezifikationen (beziehungsweise deren anwendbare Teile) sind nicht verbindlich, und in den TSI darf nicht ausdrücklich auf diese Spezifikationen verwiesen werden. Die Fundstellen dieser europäischen Spezifikationen werden im *Amtsblatt der Europäischen Union* veröffentlicht, und die Mitgliedstaaten veröffentlichen die Fundstellen der nationalen Normen, mit denen die europäischen Normen umgesetzt werden.

([1]) ABl. L 75 vom 15.3.2001, S. 1.
([2]) ABl. L 75 vom 15.3.2001, S. 26.
([3]) ABl. L 75 vom 15.3.2001, S. 29. Zuletzt geändert durch die Richtlinie 2007/58/EG (ABl. L 315 vom 3.12.2007, S. 44).

▼B

(14) In bestimmten Fällen können die TSI, sofern dies für die Erreichung der Ziele dieser Richtlinie unbedingt erforderlich ist, ausdrücklich auf europäische Normen oder Spezifikationen verweisen. Ein solcher ausdrücklicher Verweis hat bestimmte Folgen, die näher zu bezeichnen sind; insbesondere werden diese europäischen Normen oder Spezifikationen mit Beginn der Gültigkeit der TSI verbindlich.

(15) Sämtliche Bedingungen, denen eine Interoperabilitätskomponente genügen muss, sowie das bei der Konformitätsbewertung einzuhaltende Verfahren werden in einer TSI festgelegt. Außerdem ist darauf hinzuweisen, dass jede Komponente dem in den TSI angegebenen Verfahren zur Bewertung der Konformität und Gebrauchstauglichkeit zu unterziehen und mit einer entsprechenden Bescheinigung zu versehen ist.

(16) Bei der Erarbeitung neuer TSI sollte stets angestrebt werden, eine Kompatibilität mit dem vorhandenen genehmigten System zu gewährleisten. Hierdurch wird ein Beitrag geleistet zur Wettbewerbsfähigkeit des Eisenbahnverkehrs und zur Vermeidung unnötiger zusätzlicher Kosten durch die Anforderung der Erneuerung oder Umrüstung bestehender genehmigter Teilsysteme, um die Rückwärtskompatibilität zu gewährleisten. In den Ausnahmefällen, in denen es nicht möglich ist, die Kompatibilität zu gewährleisten, können TSI den notwendigen Rahmen schaffen, um zu entscheiden, ob die bestehenden Teilsysteme erneut genehmigt werden müssen und welche Fristen hierfür gegebenenfalls gelten.

(17) Aus Gründen der Sicherheit sind die Mitgliedstaaten zu verpflichten, jedem in Betrieb genommenen Fahrzeug einen Kennzeichnungscode zuzuweisen. Anschließend sollte das Fahrzeug in ein nationales Einstellungsregister aufgenommen werden. Die Register müssen allen Mitgliedstaaten und bestimmten Wirtschaftsakteuren der Gemeinschaft zur Abfrage zugänglich sein. Die Register sollten ein einheitliches Datenformat aufweisen. Sie sollten deshalb gemeinsamen funktionellen und technischen Spezifikationen unterliegen.

(18) Das Verfahren, das im Falle grundlegender Anforderungen an ein Teilsystem, für die in der entsprechenden TSI noch keine ausführlichen Spezifikationen enthalten sind, anzuwenden ist, sollte festgelegt werden. In diesem Fall sollte es sich bei den Stellen, die mit den Konformitätsbewertungs- und Prüfverfahren beauftragt sind, um die benannten Stellen im Sinne von Artikel 20 der Richtlinien 96/48/EG und 2001/16/EG handeln.

▼B

(19) Die Differenzierung zwischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystem und konventionellem Eisenbahnsystem rechtfertigt nicht die Existenz zweier unterschiedlicher Richtlinien. Die Verfahren zur Erarbeitung von TSI für die Interoperabilität sind für beide Systeme dieselben, ebenso wie die Verfahren, die für die Zertifizierung von Interoperabilitätskomponenten und Teilsystemen einzuhalten sind. Die grundlegenden Anforderungen sind annähernd identisch, ebenso wie die Unterteilung der Systeme in Teilsysteme, die Gegenstand von TSI sein müssen. Da für die Züge ferner ein ungehinderter Übergang vom Hochgeschwindigkeitsnetz auf das konventionelle Netz möglich sein muss, sind die technischen Spezifikationen beider Systeme in weiten Teilen deckungsgleich. Bei der Erarbeitung der TSI wurde im Übrigen deutlich, dass für bestimmte Teilsysteme eine einzige TSI, die beide Eisenbahnsysteme abdeckt, ausreicht. Die Richtlinien 96/48/EG und 2001/16/EG sollten deshalb zusammengefasst werden.

(20) Die Richtlinie 2004/50/EG sah eine allmähliche Ausweitung des Geltungsbereichs der Richtlinie 2001/16/EG in dem Maße vor, in dem neue TSI verabschiedet oder bestehende TSI überarbeitet würden. Der Geltungsbereich der vorliegenden Richtlinie erstreckt sich bei ihrem Inkrafttreten auf das konventionelle transeuropäische Eisenbahnnetz und das transeuropäische Hochgeschwindigkeitsbahnnetz, wie sie in der Entscheidung Nr. 1692/96/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Juli 1996 über gemeinschaftliche Leitlinien für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes ([1]) beschrieben sind, sowie auf die Fahrzeuge, die für den Verkehr auf diesen Netzen geeignet sind. Dieser Geltungsbereich wird schrittweise auf das gesamte Netz und auf sämtliche Fahrzeuge ausgeweitet, sofern eine Folgenabschätzung ergibt, dass dafür ein wirtschaftliches Interesse besteht.

(21) Wegen des Stufenkonzepts zur Beseitigung der Hindernisse für die Interoperabilität des Eisenbahnsystems und der deshalb erforderlichen Zeit für die Verabschiedung von TSI muss vermieden werden, dass die Mitgliedstaaten neue nationale Regelungen erlassen oder Projekte in Angriff nehmen, die die Uneinheitlichkeit des bestehenden Systems noch verstärken.

(22) Das Stufenkonzept entspricht den besonderen Erfordernissen der angestrebten Interoperabilität für das Eisenbahnsystem, das sich durch einen alten Fahrweg- und Fahrzeugbestand in den Mitgliedstaaten auszeichnet, dessen Umrüstung oder Erneuerung mit erheblichen Investitionen verbunden ist; es ist besonders darauf zu achten, dass die Eisenbahn gegenüber anderen Verkehrsträgern wirtschaftlich nicht benachteiligt wird.

([1]) ABl. L 228 vom 9.9.1996, S. 1. Zuletzt geändert durch die Verordnung (EG) Nr. 1791/2006 des Rates (ABl. L 363 vom 20.12.2006, S. 1).

▼B

(23) Das Europäische Parlament hat in seinen legislativen Entschließungen vom 10. März 1999 über das Eisenbahnpaket gefordert, dass die schrittweise Öffnung des Eisenbahnsektors mit möglichst wirksamen technischen Harmonisierungsmaßnahmen einhergehen muss, die so rasch wie möglich ergriffen werden sollten.

(24) Der Rat hat die Kommission auf seiner Sitzung vom 6. Oktober 1999 ersucht, eine Strategie zur Verbesserung der Interoperabilität des Eisenbahnverkehrs und zum Abbau der Engpässe vorzuschlagen, damit technische, administrative und wirtschaftliche Hindernisse für die Interoperabilität der Netze schnell beseitigt werden können und gleichzeitig ein hohes Sicherheitsniveau sowie die Ausbildung und Qualifikation des betroffenen Personals gewährleistet werden.

(25) Aus der Richtlinie 91/440/EWG des Rates vom 29. Juli 1991 zur Entwicklung der Eisenbahnunternehmen der Gemeinschaft ([1]), ergibt sich, dass die Eisenbahnunternehmen einen besseren Zugang zu den Eisenbahnnetzen der Mitgliedstaaten erhalten müssen, was die Interoperabilität der Fahrwege, Anlagen und Fahrzeuge sowie der Steuerungs- und Betriebssysteme erfordert; dies schließt die beruflichen Qualifikationen und die Gesundheits- und Sicherheitsbedingungen am Arbeitsplatz ein, die für den Betrieb und die Wartung der betroffenen Teilsysteme sowie für die Umsetzung jeder TSI erforderlich sind. Mit der vorliegenden Richtlinie wird jedoch keine direkte oder indirekte Harmonisierung der Arbeitsbedingungen im Eisenbahnsektor bezweckt.

(26) Aus praktischen Gründen hat es sich als notwendig erwiesen, das Eisenbahnsystem aufgrund seines Umfangs und seiner komplexen Struktur in die folgenden Teilsysteme zu untergliedern: Infrastruktur, Zugsteuerung, Zugsicherung und Signalgebung, Energie, Fahrzeuge, Verkehrsbetrieb und Verkehrssteuerung, Instandhaltung und Telematikanwendungen für den Personen- und Güterverkehr. Für jedes dieser Teilsysteme müssen die gemeinschaftsweit geltenden grundlegenden Anforderungen und die technischen Spezifikationen vorgeschrieben werden, insbesondere für die Komponenten und Schnittstellen, mit denen die grundlegenden Anforderungen erfüllt werden. Jedes System wird in ortsfeste und mobile Komponenten aufgeteilt: einerseits das Netz, das aus den Strecken, Bahnhöfen, Terminals und ortsfesten Einrichtungen jeglicher Art besteht, die für die Gewährleistung des sicheren und durchgehenden Betriebs des Systems erforderlich sind, und andererseits alle Fahrzeuge, die auf diesem Netz verkehren. Daher besteht ein Fahrzeug für die Zwecke dieser Richtlinie aus einem Teilsystem („Fahrzeug“) und gegebenenfalls einem oder mehreren Teilen anderer Teilsysteme (hauptsächlich die fahrzeugseitigen Teile des Teilsystems „Zugsteuerung und Zugsicherung und Signalgebung“ und die fahrzeugseitigen Teile des Teilsystems „Energie“).

([1]) ABl. L 237 vom 24.8.1991, S. 25. Zuletzt geändert durch die Richtlinie 2007/58/EG.

▼B

(27) Die Durchführung der Bestimmungen über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems darf nicht dazu führen, dass unter Kosten-Nutzen-Aspekten die Aufrechterhaltung der Kohärenz des bestehenden Eisenbahnnetzes in den einzelnen Mitgliedstaaten unzulässig beeinträchtigt wird; dabei soll jedoch am Ziel der Interoperabilität festgehalten werden.

(28) TSI wirken sich auch auf die Bedingungen für die Inanspruchnahme der Eisenbahn durch die Benutzer aus; die Benutzer müssen daher zu den sie betreffenden Aspekten gehört werden.

(29) In besonderen Fällen ist den betroffenen Mitgliedstaaten die Möglichkeit einzuräumen, bestimmte TSI nicht anzuwenden, und es sind Verfahren vorzusehen, mit denen sichergestellt wird, dass diese Abweichungen gerechtfertigt sind. Nach Artikel 155 des Vertrags ist die Gemeinschaft gehalten, bei ihren Maßnahmen im Bereich der Interoperabilität die potenzielle wirtschaftliche Lebensfähigkeit der Vorhaben zu berücksichtigen.

(30) Die Ausarbeitung und Anwendung von TSI für das Eisenbahnsystem darf die technologische Innovation nicht behindern; diese wiederum muss auf eine Verbesserung der wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit ausgerichtet sein.

(31) Es gilt, die Interoperabilität des Eisenbahnsystems — insbesondere im Güterverkehr — zu nutzen, um die Voraussetzungen für eine bessere Interoperabilität zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern zu schaffen.

(32) Um den einschlägigen Bestimmungen in Bezug auf die Vergabe von Aufträgen im Eisenbahnbereich, insbesondere der Richtlinie 2004/17/EG des Europäischen Parlaments und des Rates ([1]), zu entsprechen, sollten die Auftraggeber die technischen Spezifikationen in die allgemeinen Unterlagen oder in die Vertragsunterlagen für jeden einzelnen Auftrag aufnehmen. Es ist notwendig, eine Reihe von europäischen Spezifikationen auszuarbeiten, auf die in diesen technischen Spezifikationen Bezug genommen wird.

(33) Die Gemeinschaft hat ein Interesse an einem den Anforderungen der Gemeinschaftspolitik entsprechenden internationalen Normungssystem, mit dem Normen aufgestellt werden können, die von den internationalen Handelspartnern tatsächlich angewendet werden. Die europäischen Normungsorganisationen müssen daher ihre Zusammenarbeit mit den internationalen Normungsorganisationen fortsetzen.

([1]) Richtlinie 2004/17/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 31. März 2004 zur Koordinierung der Auftragsvergabe durch Auftraggeber im Bereich der Wasser-, Energie- und Verkehrsversorgung sowie der Postdienste (ABl. L 134 vom 30.4.2004, S. 1). Zuletzt geändert durch die Verordnung (EG) Nr. 213/2008 (ABl. L 74 vom 15.3.2008, S. 1).

▼B

(34) Die Auftraggeber müssen die zusätzlichen Spezifikationen bestimmen, die zur Ergänzung der europäischen Spezifikationen oder anderer Normen erforderlich sind. Diese Spezifikationen müssen die grundlegenden Anforderungen einhalten, die auf Gemeinschaftsebene harmonisiert worden sind und denen das Eisenbahnsystem entsprechen muss.

(35) Die Verfahren der Konformitäts- oder Gebrauchstauglichkeitsbewertung von Komponenten müssen auf den Modulen beruhen, die im Beschluss 93/465/EWG des Rates ([1]) festgelegt wurden. Um die Entwicklung der betreffenden Industrien zu fördern, sind die Verfahren der Qualitätssicherung so weit wie möglich weiterzuentwickeln.

(36) Für die Konformität der Komponenten ist daher vor allem das Verwendungsgebiet maßgebend, damit nicht nur der freie Verkehr auf dem Gemeinschaftsmarkt, sondern auch die Interoperabilität des Systems sichergestellt und gewährleistet ist. Die Bewertung der Gebrauchstauglichkeit sollte sich auf Komponenten, die für die Sicherheit, die Funktionstüchtigkeit oder die Wirtschaftlichkeit des Systems von besonders kritischer Bedeutung sind, erstrecken. Infolgedessen braucht der Hersteller auf Komponenten, die den Bestimmungen dieser Richtlinie unterliegen, die CE-Kennzeichnung nicht anzubringen. Die Konformitätserklärung des Herstellers sollte ausreichen, wenn die Konformitäts- und/oder Gebrauchstauglichkeitsbewertung vorgenommen worden ist.

(37) Die Hersteller sind gleichwohl verpflichtet, auf bestimmten Komponenten die CE-Kennzeichnung anzubringen, die die Konformität mit anderen Gemeinschaftsvorschriften bestätigt.

(38) Bei Inkrafttreten einer TSI sind einige der Interoperabilitätskomponenten bereits in Verkehr gebracht worden. Damit diese Komponenten in ein Teilsystem integriert werden können, auch wenn sie der betreffenden TSI nicht genau entsprechen, muss eine Übergangszeit vorgesehen werden.

(39) Die Teilsysteme des Eisenbahnsystems sind einer Prüfung zu unterziehen. Diese Prüfung muss den für die Inbetriebnahmegenehmigung zuständigen Behörden die Gewähr bieten, dass die Ergebnisse auf der Planungs-, Bau- und Inbetriebnahmestufe den geltenden ordnungsrechtlichen, technischen und betrieblichen Vorschriften entsprechen. Die Hersteller müssen auch von der Gleichbehandlung in allen Ländern ausgehen können. Daher sind ein oder mehrere Module mit den Grundsätzen und Bedingungen der EG-Prüfung von Teilsystemen festzulegen.

(40) Nach der Inbetriebnahme von Teilsystemen sollte sichergestellt werden, dass diese Teilsysteme gemäß den sie betreffenden grundlegenden Anforderungen betrieben und instand gehalten werden. Gemäß der Richtlinie 2004/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. April 2004 über Eisenbahnsicherheit in der Gemeinschaft („Richtlinie über die Eisenbahnsicherheit“) ([2]) sind die Infrastrukturbetreiber bzw. die Eisenbahnunternehmen dafür verantwortlich, dass diese Anforderungen für ihre jeweiligen Teilsysteme erfüllt werden. Im Zuge der Erteilung der Sicherheitsbescheinigungen und Sicherheitsgenehmigungen gemäß den Artikeln 10 und 11 der Richtlinie über die Eisenbahnsicherheit können die Mitgliedstaaten kontrollieren, ob diese Anforderungen erfüllt werden.

([1]) Beschluss 93/465/EWG des Rates vom 22. Juli 1993 über die in den technischen Harmonisierungsrichtlinien zu verwendenden Module für die verschiedenen Phasen der Konformitätsbewertungsverfahren und die Regeln für die Anbringung und Verwendung der CE-Konformitätskennzeichnung (ABl. L 220 vom 30.8.1993, S. 23).

([2]) ABl. L 164 vom 30.4.2004, S. 44. Berichtigte Fassung im ABl. L 220 vom 21.6.2004, S. 16.

▼B

(41) Für Fahrzeuge sollte das Inbetriebnahmeverfahren unter Berücksichtigung der Definition des Begriffs „Fahrzeug“, das aus einem oder mehreren Teilsystemen besteht, klargestellt werden. Außerdem sollten alle Vorschriften über Inbetriebnahmegenehmigungen in diese Richtlinie übernommen werden, da die Richtlinien 96/48/EG und 2001/16/EG neue und umgerüstete Teilsysteme regeln und die Richtlinie 2004/49/EG in Betrieb befindliche Fahrzeuge betrifft. Um darüber hinaus die Inbetriebnahme von Fahrzeugen zu erleichtern und den Verwaltungsaufwand zu verringern, sollte ein Verfahren für die Genehmigung von Fahrzeugtypen hinzugefügt werden. Um das Verfahren zu erleichtern und als Hilfestellung bei der Ermittlung von Fahrzeugtypen sollte ein Europäisches Register zugelassener Fahrzeugtypen von der Europäischen Eisenbahnagentur (nachstehend „Agentur“ genannt) eingerichtet und geführt werden.

(42) Die Erfahrung hat gezeigt, dass die Durchführung dieses Verfahrens auf nationaler Ebene häufig kompliziert ist und dass dafür unterschiedliche nationale Vorschriften gelten, die wenig transparent sind oder sogar Mehrfachanforderungen darstellen. Das Verfahren stellt somit ein bedeutendes Hindernis bei der Gründung neuer Eisenbahnunternehmen dar, besonders im Güterverkehr. Deshalb sollten Schritte unternommen werden, um die Verfahren zur Genehmigung von Fahrzeugen klarzustellen und zu vereinfachen. Erstens sollte der allgemeine Grundsatz aufgestellt werden, dass eine Genehmigung für das gesamte Eisenbahnnetz der Gemeinschaft ausreicht. Zweitens sollte das Verfahren für die Genehmigung von TSI-konformen Fahrzeugen einfacher und schneller sein als im Fall von nicht TSI-konformen Fahrzeugen. Drittens sollte der Grundsatz der gegenseitigen Anerkennung so weit wie möglich zur Anwendung kommen: Wurde ein Fahrzeug bereits in einem Mitgliedstaat in Betrieb genommen, sollten sich andere Mitgliedstaaten nicht auf nationale Regelungen berufen, um unnötige Anforderungen zu stellen und überflüssige Überprüfungen vorzuschreiben, es sei denn, sie sind unbedingt erforderlich, um die technische Kompatibilität des Fahrzeugs mit dem entsprechenden Netz zu überprüfen. Hierfür sollten die nationalen Regelungen anhand einer Prüfliste eingestuft und verglichen werden, um zu bestimmen, inwieweit nationale Regelungen hinsichtlich Anforderungen, Leistung und Sicherheit für gleichwertig erklärt werden können. Viertens sollte der Grundsatz der Rechtssicherheit hinsichtlich des Ergebnisses des Verfahrens beachtet werden. Hierfür sollte dann, wenn innerhalb der vorgeschriebenen Fristen keine Entscheidung der nationalen Sicherheitsbehörde ergeht, der Antragsteller berechtigt sein, ein Fahrzeug in Betrieb zu nehmen. Eine solche Genehmigung sollte nur dann möglich sein, wenn ein Fahrzeug bereits in einem anderen Mitgliedstaat genehmigt wurde. Darüber hinaus sollte die Nutzung eines solchen Fahrzeugs nur durch Eisenbahnunternehmen bzw. Infrastrukturbetreiber möglich sein, die ordnungsgemäß nach der Richtlinie 2004/49/EG zugelassen sind, und unter ihrer uneingeschränkten Verantwortung erfolgen.

(43) Die Verfahren für die Zulassung von TSI-konformen und nicht TSI-konformen Fahrzeugen sind unterschiedlich. Es könnte Fälle geben, in denen die Wahl des Verfahrens nicht eindeutig ist. Fahrzeuge, die in den Bereich der TSI-konformen Fahrzeuge fallen, sollten solche Fahrzeuge sein, bei denen alle einschlägigen TSI in Kraft getreten sind, einschließlich mindestens der TSI Fahrzeuge. Dies würde bedeuten, dass ein beträchtlicher Teil der grundlegenden Anforderungen bereits festgelegt sind. Beispielsweise fallen Triebfahrzeuge dann in den Bereich der nicht TSI-konformen Fahrzeuge, solange die konventionelle TSI Triebfahrzeuge nicht in Kraft getreten ist, selbst wenn sie unter Umständen den anderen einschlägigen TSI entsprechen, die zum Zeitpunkt ihrer Inbetriebnahme in Kraft sind.

▼B

(44) Können einzelne technische Aspekte, die grundlegenden Anforderungen entsprechen, nicht ausdrücklich in einer TSI behandelt werden, so werden sie in einem Anhang der TSI als „offene Punkte“ benannt. Ist ein TSI-konformes Fahrzeug bereits in einem Mitgliedstaat genehmigt, so sollten zusätzliche Genehmigungen nur diejenigen offenen Punkte aufgreifen, die die technische Kompatibilität zwischen dem Fahrzeug und dem Netz betreffen.

(45) Die Liste der Parameter, die im Zusammenhang mit der Inbetriebnahme nicht TSI-konformer Fahrzeuge zu prüfen sind, ist ein wesentliches Element für die Verwirklichung der Interoperabilität der Eisenbahnsysteme, insbesondere im Hinblick auf bestehende Fahrzeuge. Diese Liste berücksichtigt die Erfahrungen auf einer begrenzten Zahl von Netzen. Daher ist es notwendig, dass die Agentur die Parameter in Anhang VII überprüft und der Kommission die ihrer Ansicht nach angemessenen Empfehlungen übermittelt.

(46) Das EG-Prüfverfahren sollte auf den TSI beruhen. Diese TSI unterliegen Artikel 18 der Richtlinie 93/38/EWG. Die benannten Stellen, die mit der Durchführung der Konformitäts- und Gebrauchstauglichkeitsbewertung sowie mit dem Prüfverfahren für die Teilsysteme betraut sind, müssen ihre Entscheidungen insbesondere dann, wenn europäische Spezifikationen fehlen, so eng wie möglich aufeinander abstimmen.

(47) Die benannten Stellen müssen den für diese Stellen geltenden Kriterien in allen Bereichen des neuen Konzepts für die technische Harmonisierung und Konformitätsprüfung, insbesondere in Bezug auf Unabhängigkeit und fachliche Eignung, genügen.

(48) Die TSI werden regelmäßig überarbeitet. Für den Fall, dass Fehler entdeckt werden, sollte ein Ad-hoc-Eilverfahren eingerichtet werden, wonach ein provisorisches Corrigendum zunächst im Rahmen eines Ausschusses vereinbart und anschließend von der Agentur veröffentlicht wird. Dies wird eine frühzeitigere Berücksichtigung dieses Corrigendums durch alle Beteiligten, einschließlich der Unternehmen, der benannten Stellen und der Behörden, ermöglichen, bis eine förmliche Überarbeitung der TSI durch die Kommission erfolgt. Um Verwechslungen mit offiziellen „Corrigenda“ der Kommission zu vermeiden, wird der Begriff „technische Stellungnahme“ verwendet. Dieses Verfahren entspricht dem von der Kommission in ihrer Entscheidung vom 13. Juli 2007 über ein allgemeines Mandat für die Europäische Eisenbahnagentur zur Durchführung bestimmter Tätigkeiten im Rahmen der Richtlinien 96/48/EG und 2001/16/EG beschlossenen Mandat. Wenn jedoch eine Änderung der TSI wegen eines wichtigen oder wesentlichen Fehlers erforderlich ist, sollte ein Änderungsverfahren Anwendung finden.

(49) Die Definition des Begriffs „Halter“ sollte so weit wie möglich der im Übereinkommen über den internationalen Eisenbahnverkehr von 1999 (COTIF) verwendeten Definition entsprechen. Zahlreiche Stellen können als Halter eines Fahrzeugs benannt werden: der Eigentümer, Unternehmen, die eine ganze Fahrzeugflotte für gewerbliche Zwecke nutzen, Unternehmen, die Fahrzeuge im Rahmen von Leasing-Verträgen einem Eisenbahnunternehmen zur Verfügung stellen, Eisenbahnunternehmen oder Infrastrukturbetreiber, die Fahrzeuge für die Instandhaltung ihrer Infrastruktur nutzen. Diese Stellen üben eine Kontrolle über das Fahrzeug hinsichtlich seiner Nutzung als Transportmittel durch das Eisenbahnunternehmen und die Infrastrukturbetreiber aus. Um alle Zweifel auszuschließen, sollte der Halter im nationalen Einstellungsregister eindeutig ausgewiesen werden.

▼B

(50) Die zur Durchführung dieser Richtlinie erforderlichen Maßnahmen sollten gemäß dem Beschluss 1999/468/EG des Rates vom 28. Juni 1999 zur Festlegung der Modalitäten für die Ausübung der der Kommission übertragenen Durchführungsbefugnisse [1] erlassen werden.

(51) Insbesondere sollte die Kommission die Befugnis erhalten, die TSI zu beschließen und zu aktualisieren. Da es sich hierbei um Maßnahmen von allgemeiner Tragweite handelt, die eine Änderung nicht wesentlicher Bestimmungen dieser Richtlinie, auch durch Ergänzung um neue nicht wesentliche Bestimmungen, bewirken, sind diese Maßnahmen nach dem Regelungsverfahren mit Kontrolle des Artikels 5a des Beschlusses 1999/468/EG zu erlassen.

(52) Können aus Gründen äußerster Dringlichkeit die Fristen, die normalerweise im Rahmen des Regelungsverfahrens mit Kontrolle Anwendung finden, nicht eingehalten werden, so sollte die Kommission beim Erlass nicht wesentlicher Bestimmungen dieser Richtlinie durch Ergänzung um TSI oder deren Änderung die Möglichkeit haben, das Dringlichkeitsverfahren des Artikels 5a Absatz 6 des Beschlusses 1999/468/EG anzuwenden.

(53) Da das Ziel dieser Richtlinie, nämlich die gemeinschaftsweite Interoperabilität des Eisenbahnsystems, auf Ebene der Mitgliedstaaten nicht ausreichend verwirklicht werden kann, weil kein einzelner Mitgliedstaat in der Lage ist, die erforderlichen Maßnahmen zu treffen, um solch eine Interoperabilität herzustellen, und daher besser auf Gemeinschaftsebene zu verwirklichen ist, kann die Gemeinschaft im Einklang mit dem in Artikel 5 des Vertrags niedergelegten Subsidiaritätsprinzip tätig werden. Entsprechend dem in demselben Artikel genannten Grundsatz der Verhältnismäßigkeit geht diese Richtlinie nicht über das zur Erreichung dieser Ziele erforderliche Maß hinaus.

(54) Nach Nummer 34 der Interinstitutionellen Vereinbarung über bessere Rechtsetzung [2] sind die Mitgliedstaaten aufgefordert, für ihre eigenen Zwecke und im Interesse der Gemeinschaft eigene Tabellen aufzustellen, aus denen im Rahmen des Möglichen die Entsprechungen zwischen dieser Richtlinie und den Umsetzungsmaßnahmen zu entnehmen sind, und diese zu veröffentlichen.

(55) Die Pflicht zur Umsetzung dieser Richtlinie in nationales Recht betrifft nur jene Bestimmungen, die im Vergleich zu den bisherigen Richtlinien inhaltlich geändert wurden. Die Pflicht zur Umsetzung der inhaltlich unveränderten Bestimmungen ergibt sich aus den bisherigen Richtlinien.

(56) Artikel 14 der Richtlinie 2004/49/EG sowie die Richtlinien 96/48/EG und 2001/16/EG sollten daher aufgehoben werden —

HABEN FOLGENDE RICHTLINIE ERLASSEN:

[1] ABl. L 184 vom 17.7.1999, S. 23. Geändert durch den Beschluss 2006/512/EG (ABl. L 200 vom 22.7.2006, S. 11).
[2] ABl. C 321 vom 31.12.2003, S. 1.

▼B

KAPITEL I

ALLGEMEINE BESTIMMUNGEN

Artikel 1

Zweck und Anwendungsbereich

(1) Mit dieser Richtlinie werden die Bedingungen festgelegt, die für die Verwirklichung der Interoperabilität des Eisenbahnsystems in der Gemeinschaft im Einklang mit der Richtlinie 2004/49/EG erfüllt sein müssen. Diese Bedingungen betreffen die Planung, den Bau, die Inbetriebnahme, die Umrüstung, die Erneuerung, den Betrieb und die Instandhaltung von Bestandteilen dieses Systems und darüber hinaus die Qualifikationen sowie die Gesundheits- und Sicherheitsbedingungen in Bezug auf das für seinen Betrieb und seine Instandsetzung eingesetzte Personal.

(2) Die Verfolgung dieses Ziels muss zur Festlegung eines optimalen Niveaus technischer Harmonisierung führen und Folgendes ermöglichen:

a) Erleichterung, Verbesserung und Entwicklung grenzüberschreitender Eisenbahnverkehrsdienste in der Europäischen Union und mit Drittländern;

b) Beitrag zur schrittweisen Verwirklichung des Binnenmarkts für Ausrüstungen und Dienstleistungen für den Bau, die Erneuerung, die Umrüstung und die Funktionsfähigkeit des Eisenbahnsystems in der Gemeinschaft;

c) Beitrag zur Interoperabilität des Eisenbahnsystems in der Gemeinschaft.

(3) Die Mitgliedstaaten können von den Maßnahmen, die sie zur Durchführung dieser Richtlinie treffen, Folgendes ausnehmen:

a) Untergrundbahnen, Straßenbahnen und andere Stadt- und Regionalbahnsysteme;

b) Netze, die vom übrigen Eisenbahnsystem funktional getrennt sind und die nur für die Personenbeförderung im örtlichen Verkehr, Stadt- oder Vorortverkehr genutzt werden, sowie Unternehmen, die ausschließlich derartige Netze nutzen;

c) Eisenbahninfrastrukturen im Privateigentum und ausschließlich auf diesen Infrastrukturen genutzte Fahrzeuge, die ausschließlich zur Nutzung durch den Eigentümer für den eigenen Güterverkehr bestehen;

d) Infrastrukturen und Fahrzeuge, die ausschließlich für den lokal begrenzten Einsatz oder ausschließlich für historische oder touristische Zwecke genutzt werden.

(4) Der Geltungsbereich der TSI wird — unbeschadet der Ausnahmen in Bezug auf die Anwendung von TSI gemäß Artikel 9 — schrittweise gemäß Artikel 8 auf das gesamte Eisenbahnsystem ausgeweitet, einschließlich Schienenanschlüssen zu den Terminals und Haupteinrichtungen von Häfen, die von mehr als einem Benutzer genutzt werden oder genutzt werden können.

▼B

Artikel 2

Begriffsbestimmungen

Im Sinne dieser Richtlinie bezeichnet der Ausdruck:

a) „transeuropäisches Eisenbahnsystem“ das konventionelle transeuropäische Eisenbahnsystem und das transeuropäische Hochgeschwindigkeitsbahnsystem im Sinne des Anhangs I Nummern 1 beziehungsweise 2;

b) „Interoperabilität“ die Eignung eines Eisenbahnsystems für den sicheren und durchgehenden Zugverkehr, indem den für diese Strecken erforderlichen Leistungskennwerten entsprochen wird. Diese Eignung hängt von den gesamten ordnungsrechtlichen, technischen und betrieblichen Voraussetzungen ab, die zur Erfüllung der grundlegenden Anforderungen gegeben sein müssen;

c) „Fahrzeug“ ein Eisenbahnfahrzeug mit oder ohne Antrieb, das auf eigenen Rädern auf Eisenbahn-Schienenwegen verkehrt. Ein Fahrzeug besteht aus einem oder mehreren strukturellen und funktionellen Teilsystemen oder Teilen davon;

d) „Eisenbahnnetze“ Strecken, Bahnhöfe, Terminals und ortsfeste Einrichtungen jeglicher Art, die für die Gewährleistung des sicheren und durchgehenden Betriebs des Systems erforderlich sind;

e) „Teilsysteme“ die in Anhang II aufgeführten Unterteilungen des Eisenbahnsystems. Diese Teilsysteme, für die grundlegende Anforderungen festgelegt werden müssen, sind struktureller oder funktioneller Art;

f) „Interoperabilitätskomponenten“ Bauteile, Bauteilgruppen, Unterbaugruppen oder komplette Materialbaugruppen, die in ein Teilsystem eingebaut sind oder eingebaut werden sollen und von denen die Interoperabilität des Eisenbahnsystems direkt oder indirekt abhängt. Der Begriff „Komponenten“ umfasst sowohl materielle als auch immaterielle Produkte wie Software;

g) „grundlegende Anforderungen“ die Gesamtheit der in Anhang III beschriebenen Bedingungen, die das Eisenbahnsystem, die Teilsysteme und die Interoperabilitätskomponenten einschließlich der Schnittstellen erfüllen müssen;

h) „europäische Spezifikation“ eine gemeinsame technische Spezifikation, eine europäische technische Zulassung oder eine nationale Norm zur Umsetzung einer europäischen Norm, wie in Anhang XXI der Richtlinie 2004/17/EG definiert;

i) „technische Spezifikation für die Interoperabilität“ (TSI) eine nach dieser Richtlinie angenommene Spezifikation, die für jedes Teilsystem oder Teile davon im Hinblick auf die Erfüllung der grundlegenden Anforderungen gilt und die Interoperabilität des Eisenbahnsystems gewährleistet;

j) „benannte Stellen“ die Stellen, die damit betraut sind, die Konformität oder die Gebrauchstauglichkeit der Interoperabilitätskomponenten zu bewerten oder das EG-Prüfverfahren für Teilsysteme durchzuführen;

▼B

k) „Eckwerte“ alle ordnungsrechtlichen, technischen oder betrieblichen Bedingungen, die für die Interoperabilität von kritischer Bedeutung und in den einschlägigen TSI angegeben sind;

l) „Sonderfall“ jeden Teil des Eisenbahnsystems, der in den TSI besonderer Vorkehrungen vorübergehender oder endgültiger Art bedarf, da geografische, topografische, städtebauliche oder die Kohärenz mit dem bestehenden System betreffende Zwänge vorliegen. Hierzu können insbesondere die Fälle von Eisenbahnstrecken und -netzen zählen, die vom Netz des übrigen Gebiets der Gemeinschaft abgeschnitten sind, das Lichtraumprofil, die Spurweite oder der Gleisabstand sowie Fahrzeuge ausschließlich für den lokal oder regional begrenzten Einsatz oder ausschließlich für historische Zwecke und Fahrzeuge aus Drittländern oder mit Zielort in Drittländern;

m) „Umrüstung“ umfangreiche Änderungsarbeiten an einem Teilsystem oder einem Teil davon, mit denen die Gesamtleistung des Teilsystems verbessert wird;

n) „Erneuerung“ umfangreiche Arbeiten zum Austausch eines Teilsystems oder eines Teils davon, mit denen die Gesamtleistung des Teilsystems nicht verändert wird;

o) „vorhandenes Eisenbahnsystem“ den Komplex, der durch die Strecken und ortsfeste Anlagen umfassenden Eisenbahninfrastrukturen des vorhandenen Eisenbahnnetzes und durch die auf diesen Infrastrukturen verkehrenden Fahrzeuge jeglicher Kategorie und Herkunft gebildet wird;

p) „Austausch im Zuge von Instandhaltungsarbeiten“ die Ersetzung von Bauteilen im Rahmen von Wartungs- oder Reparaturarbeiten durch Teile gleicher Funktion und Leistung;

q) „Inbetriebnahme“ die Gesamtheit aller Tätigkeiten, durch die ein Teilsystem oder ein Fahrzeug in seine nominale Betriebsbereitschaft versetzt wird;

r) „Auftraggeber“ eine öffentliche oder private Stelle, die den Entwurf und/oder den Bau oder die Erneuerung oder Umrüstung eines Teilsystems in Auftrag gibt. Bei dieser Stelle kann es sich um ein Eisenbahnunternehmen, einen Infrastrukturbetreiber, einen Fahrzeughalter oder den mit der Durchführung eines Vorhabens beauftragten Auftragnehmer handeln;

s) „Halter“ die Person oder Stelle, die als Eigentümer oder Verfügungsberechtigter ein Fahrzeug als Beförderungsmittel nutzt und als solcher im nationalen Fahrzeugregister gemäß Artikel 33 registriert ist;

t) „Vorhaben in fortgeschrittenem Entwicklungsstadium“ Vorhaben, deren Planung/Bau so weit fortgeschritten ist, dass eine Änderung der technischen Spezifikationen für den betroffenen Mitgliedstaat nicht akzeptabel wäre. Diese Hinderung kann rechtlicher, vertraglicher, wirtschaftlicher, finanzieller, sozialer oder ökologischer Art sein und muss ausreichend begründet werden;

▼B

u) „harmonisierte Norm“ jede europäische Norm, die von einer der in Anhang I der 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]) aufgeführten europäischen Normungsorganisationen aufgrund eines von der Kommission nach dem Verfahren des Artikels 6 Absatz 3 jener Richtlinie erteilten Mandats beschlossen wird und die allein oder in Verbindung mit anderen Normen eine Lösung für die Einhaltung rechtlicher Bestimmungen darstellt;

v) „nationale Sicherheitsbehörde“ eine Sicherheitsbehörde im Sinne des Artikels 3 Buchstabe g der Richtlinie 2004/49/EG;

w) „Typ“ einen Fahrzeugtyp entsprechend den grundlegenden Konstruktionsmerkmalen des Fahrzeugs gemäß einer einzigen Baumusterprüfbescheinigung nach Modul B des Beschlusses 93/465/EWG;

x) „Serie“ eine Reihe identischer Fahrzeuge einer bestimmten Bauart;

y) „Agentur“ die durch die Verordnung (EG) Nr. 881/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. April 2004 zur Errichtung einer Europäischen Eisenbahnagentur (Agenturverordnung) ([2]) errichtete „Europäische Eisenbahnagentur“;

z) „für die Instandhaltung zuständige Stelle“ eine Stelle, die für die Instandhaltung eines Fahrzeugs zuständig ist und als solche im nationalen Einstellungsregister registriert ist.

Artikel 3

Gesamtkohärenz

(1) Diese Richtlinie enthält für jedes Teilsystem die Bestimmungen über Interoperabilitätskomponenten, Schnittstellen und Verfahren sowie die Bedingungen für die Gesamtkohärenz des Eisenbahnsystems, die zur Verwirklichung der Interoperabilität erforderlich sind.

(2) Diese Richtlinie gilt unbeschadet anderer einschlägiger Gemeinschaftsbestimmungen. Im Fall der Interoperabilitätskomponenten einschließlich der Schnittstellen kann es jedoch zur Erfüllung der grundlegenden Anforderungen dieser Richtlinie erforderlich sein, auf eigens hierzu festgelegte europäische Spezifikationen zurückzugreifen.

([1]) ABl. L 204 vom 21.7.1998, S. 37. Zuletzt geändert durch die Richtlinie 2006/96/EG des Rates (ABl. L 363 vom 20.12.2006, S. 81).

([2]) ABl. L 164 vom 30.4.2004, S. 1. Berichtigte Fassung im ABl. L 220 vom 21.6.2004, S. 3.

▼B

Artikel 4

Grundlegende Anforderungen

(1) Das Eisenbahnsystem, die Teilsysteme und die Interoperabilitätskomponenten einschließlich der Schnittstellen müssen den sie betreffenden grundlegenden Anforderungen entsprechen.

(2) Die zusätzlichen technischen Spezifikationen im Sinne des Artikels 34 der Richtlinie 2004/17/EG, die zur Ergänzung europäischer Spezifikationen oder anderer in der Gemeinschaft gebräuchlicher Normen notwendig sind, dürfen nicht im Gegensatz zu den grundlegenden Anforderungen stehen.

KAPITEL II

TECHNISCHE SPEZIFIKATIONEN FÜR DIE INTEROPERABILITÄT

Artikel 5

Inhalt der TSI

(1) Für jedes Teilsystem wird eine TSI erstellt. Erforderlichenfalls kann ein Teilsystem Gegenstand mehrerer TSI sein und eine TSI mehrere Teilsysteme abdecken. Der Beschluss über die Erarbeitung oder Änderung einer TSI und die Festlegung ihres technischen und geografischen Anwendungsgebiets bedarf eines Auftrags gemäß Artikel 6 Absatz 1.

(2) Die Teilsysteme müssen im Einklang mit dieser Richtlinie mit den zum Zeitpunkt ihrer Inbetriebnahme, ihrer Erneuerung oder ihrer Umrüstung geltenden TSI übereinstimmen; diese Übereinstimmung ist während der Verwendung jedes Teilsystems ständig aufrechtzuerhalten.

(3) In jeder TSI werden, soweit dies für die Verwirklichung des in Artikel 1 genannten Zieles erforderlich ist,

a) der jeweilige Geltungsbereich (Teil des Netzes oder der Fahrzeuge gemäß Anhang I; Teilsystem oder Teile davon gemäß Anhang II) angegeben;

b) für das betreffende Teilsystem und seine Schnittstellen mit anderen Teilsystemen die grundlegenden Anforderungen genannt;

c) die funktionellen und technischen Spezifikationen festgelegt, denen das Teilsystem und seine Schnittstellen mit anderen Teilsystemen entsprechen müssen; erforderlichenfalls können die Spezifikationen je nach Einsatz des Teilsystems, zum Beispiel in Abhängigkeit von den in Anhang I vorgesehenen Kategorien von Strecken, Knotenpunkten und/oder Fahrzeugen, voneinander abweichen;

d) die Interoperabilitätskomponenten und Schnittstellen bestimmt, die Gegenstand von europäischen Spezifikationen sowie dazugehörigen europäischen Normen sein müssen, die zur Verwirklichung der Interoperabilität des Eisenbahnsystems erforderlich sind;

▼B

e) für jeden in Betracht kommenden Fall die Verfahren angegeben, die einerseits zur Konformitätsbewertung oder zur Gebrauchstauglichkeitsbewertung der Interoperabilitätskomponenten oder andererseits zur EG-Prüfung der Teilsysteme angewendet werden müssen. Diese Verfahren stützen sich auf die in dem Beschluss 93/465/EWG festgelegten Module;

f) die Strategie zur Umsetzung der TSI angegeben. Insbesondere sind die zu erreichenden Etappen festzulegen, damit sich schrittweise ein Übergang vom gegebenen Zustand zum Endzustand, in dem die TSI allgemein eingehalten werden, ergibt;

g) für das betreffende Personal die Bedingungen in Bezug auf die berufliche Qualifikation sowie die Gesundheits- und Sicherheitsbedingungen am Arbeitsplatz, die für den Betrieb und die Wartung des betreffenden Teilsystems sowie für die Umsetzung der TSI erforderlich sind, angegeben.

(4) Jede TSI wird auf der Grundlage einer Prüfung des vorhandenen Teilsystems erarbeitet und gibt ein Teilsystem als Ziel an, das schrittweise und innerhalb einer angemessenen Frist erreicht werden kann. Die schrittweise Annahme von TSI und deren Einhaltung ermöglichen es auf diese Weise, die Interoperabilität des Eisenbahnsystems Schritt für Schritt zu verwirklichen.

(5) TSI wahren in geeigneter Weise die Kohärenz des im jeweiligen Mitgliedstaat vorhandenen Eisenbahnsystems. Zu diesem Zweck können für jede TSI Sonderfälle sowohl hinsichtlich des Netzes als auch hinsichtlich der Fahrzeuge vorgesehen werden; dem Lichtraumprofil, der Spurweite oder dem Gleisabstand und den Fahrzeugen aus Drittländern oder mit Zielort in Drittländern ist besondere Aufmerksamkeit zu schenken. Für jeden Sonderfall sind in der TSI die Einzelheiten der Anwendung der in Absatz 3 Buchstaben c bis g genannten TSI-Bestimmungen anzugeben.

(6) Können einzelne technische Aspekte, die grundlegenden Anforderungen entsprechen, nicht ausdrücklich in einer TSI behandelt werden, so werden sie in einem Anhang der TSI eindeutig als „offene Punkte“ benannt. Auf diese Aspekte findet Artikel 17 Absatz 3 Anwendung.

(7) TSI stehen den Entscheidungen der Mitgliedstaaten über die Nutzung der Infrastrukturen für den Verkehr von Fahrzeugen, die nicht unter die TSI fallen, nicht entgegen.

(8) TSI können ausdrücklich und mit genauer Fundstellenangabe auf europäische oder internationale Normen oder Spezifikationen oder von der Agentur veröffentlichte technische Unterlagen verweisen, sofern dies für die Erreichung des Zieles dieser Richtlinie unbedingt erforderlich ist. In diesem Fall werden diese Normen oder Spezifikationen (beziehungsweise die betreffenden Teile davon) oder technischen Unterlagen als Anhang der entsprechenden TSI betrachtet und mit Beginn der Gültigkeit der TSI verbindlich. Liegen keine solchen Normen oder Spezifikationen oder technischen Unterlagen vor, so kann bis zu deren Erstellung auf andere eindeutig benannte Schriftstücke normativen Charakters verwiesen werden; in diesem Fall betrifft dies Dokumente, die leicht zugänglich und öffentlich verfügbar sind.

▼B

Artikel 6

Annahme, Überarbeitung und Veröffentlichung von TSI

(1) Die TSI-Entwürfe und nachfolgende Entwürfe zur Änderung der TSI werden von der Agentur im Auftrag der Kommission nach dem in Artikel 29 Absatz 3 dieser Richtlinie genannten Regelungsverfahren ausgearbeitet. Sie werden gemäß den Artikeln 3 und 12 der Verordnung (EG) Nr. 881/2004 und in Zusammenarbeit mit den in diesen Artikeln genannten Arbeitsgruppen ausgearbeitet.

Die Maßnahmen zur Änderung nicht wesentlicher Bestimmungen dieser Richtlinie durch Ergänzung von TSI oder durch deren Änderung werden nach dem in Artikel 29 Absatz 4 genannten Regelungsverfahren mit Kontrolle erlassen.

Aus Gründen äußerster Dringlichkeit kann die Kommission auf das in Artikel 29 Absatz 5 genannte Dringlichkeitsverfahren zurückgreifen.

(2) Die Agentur bereitet die Überarbeitung und Aktualisierung der TSI vor und unterbreitet der Kommission alle zweckdienlichen Empfehlungen, um der Entwicklung der Technik oder den gesellschaftlichen Anforderungen Rechnung zu tragen. Die Kommission unterrichtet den in Artikel 29 genannten Ausschuss über derartige Empfehlungen.

(3) Jeder TSI-Entwurf wird in zwei Stufen erarbeitet.

Zunächst bestimmt die Agentur die Eckwerte der TSI und die Schnittstellen mit den anderen Teilsystemen sowie jeden gegebenenfalls erforderlichen Sonderfall. Für jeden dieser Eckwerte und jede dieser Schnittstellen werden die vorteilhaftesten Alternativlösungen zusammen mit den technischen und wirtschaftlichen Begründungen vorgelegt.

Sodann erarbeitet die Agentur den TSI-Entwurf unter Zugrundelegung dieser Eckwerte. Gegebenenfalls berücksichtigt die Agentur den technischen Fortschritt, bereits durchgeführte Normungsarbeiten, bereits eingesetzte Arbeitsgruppen und anerkannte Forschungsarbeiten. Eine Gesamtbewertung der absehbaren Kosten und des absehbaren Nutzens der Anwendung der TSI wird dem TSI-Entwurf beigefügt; in dieser Bewertung sind die zu erwartenden Auswirkungen auf alle betroffenen Betreiber und Wirtschaftsbeteiligten anzugeben.

(4) Bei der Ausarbeitung, Annahme und Überarbeitung jeder TSI (einschließlich der Eckwerte) werden die absehbaren Kosten und der absehbare Nutzen aller geprüften technischen Lösungen sowie der Schnittstellen zwischen ihnen mit dem Ziel berücksichtigt, die vorteilhaftesten Lösungen zu ermitteln und zu verwirklichen. Die Mitgliedstaaten beteiligen sich an dieser Bewertung, indem sie die erforderlichen Daten bereitstellen.

▼B

(5) Der in Artikel 29 genannte Ausschuss wird regelmäßig über die Arbeiten zur Ausarbeitung der TSI unterrichtet. Die Kommission kann auf Antrag des Ausschusses während dieser Arbeiten alle Aufträge erteilen oder alle Empfehlungen abgeben, die für die Gestaltung der TSI sowie für die Kosten-Nutzen-Analyse zweckdienlich sind. Insbesondere kann die Kommission auf Antrag eines Mitgliedstaats verlangen, dass Alternativlösungen geprüft und die Bewertung der Kosten und des Nutzens dieser Alternativlösungen in den dem TSI-Entwurf beizufügenden Bericht aufgenommen werden.

(6) Bei der Annahme jeder TSI wird der Zeitpunkt für ihr Inkrafttreten nach dem in Artikel 29 Absatz 4 genannten Regelungsverfahren mit Kontrolle festgelegt. Müssen aus Gründen der technischen Kompatibilität mehrere Teilsysteme gleichzeitig in Betrieb genommen werden, so müssen die Zeitpunkte des Inkrafttretens der entsprechenden TSI miteinander übereinstimmen.

(7) Bei der Ausarbeitung, Annahme und Überarbeitung der TSI wird die Meinung der Benutzer hinsichtlich der Merkmale, die unmittelbare Auswirkungen auf die Bedingungen für ihre Nutzung der Teilsysteme haben, berücksichtigt. Zu diesem Zweck konsultiert die Agentur während der Ausarbeitung und Überarbeitung der TSI die Benutzerverbände und -organisationen. Sie fügt dem TSI-Entwurf einen Bericht mit den Ergebnissen dieser Konsultation bei.

Die Liste der zu konsultierenden Verbände und Organisationen wird von der Kommission nach Stellungnahme des Ausschusses gemäß dem in Artikel 29 Absatz 2 genannten Beratungsverfahren aufgestellt und kann auf Antrag eines Mitgliedstaats oder auf Betreiben der Kommission überprüft und aktualisiert werden.

(8) Bei der Ausarbeitung, Annahme und Überarbeitung der TSI wird die Meinung der Sozialpartner hinsichtlich der in Artikel 5 Absatz 3 Buchstabe g genannten Bedingungen berücksichtigt.

Zu diesem Zweck werden die Sozialpartner konsultiert, bevor der TSI-Entwurf dem in Artikel 29 genannten Ausschuss zur Annahme oder Überarbeitung unterbreitet wird.

Die Sozialpartner werden im Rahmen des Ausschusses für den sektoralen Dialog gehört, der mit dem Beschluss 98/500/EG der Kommission vom 20. Mai 1998 über die Einsetzung von Ausschüssen für den sektoralen Dialog zur Förderung des Dialogs zwischen den Sozialpartnern auf europäischer Ebene [1] eingesetzt wurde. Die Sozialpartner geben ihre Stellungnahme innerhalb von drei Monaten ab.

(9) Führt die Überarbeitung einer TSI zu einer Änderung der Anforderungen, muss bei der neuen Fassung der TSI sichergestellt werden, dass sie mit denjenigen Teilsystemen kompatibel sind, die bereits nach früheren Fassungen der TSI in Betrieb genommen wurden.

[1] ABl. L 225 vom 12.8.1998, S. 27. Zuletzt geändert durch die Verordnung (EG) Nr. 1792/2006 (ABl. L 362 vom 20.12.2006, S. 1).

▼B

Ist eine Neugenehmigung, Erneuerung oder Umrüstung dieser Teilsysteme aus berechtigten sicherheitsrelevanten Gründen oder Gründen der Interoperabilität erforderlich, sind entsprechende Fristen entweder in den TSI oder gegebenenfalls durch die Mitgliedstaaten festzusetzen.

(10) Die Kommission veröffentlicht die TSI im *Amtsblatt der Europäischen Union*.

Artikel 7

Mängel in den TSI

(1) Stellt sich nach Annahme einer TSI heraus, dass sie den grundlegenden Anforderungen nicht in vollem Umfang entspricht, so kann auf Antrag eines Mitgliedstaats oder auf Initiative der Kommission der in Artikel 29 genannte Ausschuss befasst werden.

Die Kommission kann die Agentur um eine technische Stellungnahme ersuchen. Die Kommission prüft unter Einbeziehung des Ausschusses die technische Stellungnahme.

(2) Muss die TSI wegen eines nicht schwerwiegenden Fehlers geändert werden und besteht deshalb kein Grund für eine unverzügliche Überarbeitung, kann die Kommission empfehlen, dass die technische Stellungnahme bis zur Überarbeitung der TSI gemäß Artikel 6 Absatz 1 verwendet wird. Ist dies der Fall, so veröffentlicht die Agentur die technische Stellungnahme.

(3) Muss die TSI wegen eines schwerwiegenden oder kritischen Fehlers geändert werden, ist unverzüglich das Prüfverfahren nach Artikel 6 Absatz 1 anzuwenden.

Artikel 8

Ausweitung des Geltungsbereichs der TSI

(1) Die Kommission beschließt nach dem in Artikel 29 Absatz 3 genannten Regelungsverfahren ein oder mehrere Mandate zur Ausarbeitung neuer und/oder Überarbeitung bereits angenommener TSI, um noch nicht erfasste Strecken und Fahrzeuge einzubeziehen.

(2) Unbeschadet des Artikels 5 Absatz 5, in dem die Möglichkeit der Berücksichtigung von Sonderfällen vorgesehen ist, und des Artikels 9, wonach unter bestimmten Bedingungen Ausnahmen zulässig sind, wird im Rahmen des ersten Mandats eine erste Gruppe von neuen TSI und/oder von TSI-Änderungen bestimmt, die bis Januar 2012 zu beschließen sind. Dieses erste Mandat stützt sich auf eine Empfehlung der Agentur bezüglich der zu erarbeitenden und/oder zu ändernden TSI, die sich nach der voraussichtlichen Kostenwirksamkeit jeder vorgeschlagenen Maßnahme und nach dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit der auf Gemeinschaftsebene getroffenen Maßnahmen richten. Hierbei werden Anhang I Nummer 4 und das notwendige Gleichgewicht zwischen den Zielen eines ununterbrochenen Zuglaufs und der technischen Harmonisierung einerseits und dem jeweiligen transeuropäischen, nationalen, regionalen oder lokalen Verkehrsaufkommen andererseits angemessen berücksichtigt.

▼B

(3) So lange, bis die Ausweitung des Geltungsbereichs der TSI auf das gesamte Eisenbahnnetz in Kraft tritt, wird

a) die Inbetriebnahmegenehmigung

— für die Teilsysteme Fahrzeuge und Zugsteuerung, Zugsicherung und Signalgebung an Bord, die zumindest teilweise auf dem Teil des Netzes eingesetzt werden sollen, der noch nicht in den Geltungsbereich der TSI fällt, für diesen Teil des Netzes,

— für die Teilsysteme Infrastruktur, Energie und Zugsteuerung, Zugsicherung und Signalgebung auf der Strecke auf den Teilen des Netzes, die noch nicht in den Geltungsbereich der TSI fallen,

nach Maßgabe der in Artikel 8 der Richtlinie 2004/49/EG oder gegebenenfalls Artikel 17 Absatz 3 der vorliegenden Richtlinie genannten nationalen Vorschriften;

b) die Inbetriebnahmegenehmigung für Fahrzeuge, die gelegentlich auf dem Teil des Netzes eingesetzt werden sollen, der noch nicht in den Geltungsbereich der TSI fällt, für diesen Teil des Netzes nach Maßgabe der Artikel 21 bis 27 und der in Artikel 8 der Richtlinie 2004/49/EG oder gegebenenfalls Artikel 17 Absatz 3 der vorliegenden Richtlinie genannten nationalen Vorschriften erteilt.

(4) Ein Mitgliedstaat kann bei Vorhaben, die bei Veröffentlichung der betreffenden Gruppe von TSI in einem fortgeschrittenen Entwicklungsstadium oder Gegenstand eines in der Durchführung befindlichen Vertrags sind, von der Anwendung neuer oder überarbeiteter TSI, die gemäß Absatz 2 erlassen worden sind, absehen.

Artikel 9

Ausnahmen

(1) Wenn keine einschlägigen Sonderfälle vorliegen, kann ein Mitgliedstaat gemäß diesem Artikel in folgenden Fällen von der Anwendung einer oder mehrerer TSI absehen:

a) bei Vorhaben, die den Neubau eines Teilsystems oder die Erneuerung oder Umrüstung eines bestehenden Teilsystems betreffen, oder bei den in Artikel 1 Absatz 1 genannten Phasen oder Bereichen, die bei Veröffentlichung dieser TSI in einem fortgeschrittenen Entwicklungsstadium oder Gegenstand eines in der Durchführung befindlichen Vertrags sind;

b) bei Vorhaben, die die Erneuerung oder Umrüstung eines bestehenden Teilsystems betreffen, wenn das Lichtraumprofil, die Spurweite, der Gleisabstand oder die elektrische Spannung dieser TSI mit denen des vorhandenen Teilsystems unvereinbar sind;

c) bei Vorhaben, die den Neubau eines Teilsystems oder die Erneuerung bzw. die Umrüstung eines bestehenden Teilsystems betreffen, die im Gebiet des betreffenden Mitgliedstaats durchgeführt werden, wenn dessen Eisenbahnnetz ein Binnennetz ist oder durch besondere geografische Verhältnisse vom Eisenbahnnetz der übrigen Gemeinschaft abgeschnitten ist;

d) bei Vorhaben, die die Erneuerung, Erweiterung oder Umrüstung eines bestehenden Teilsystems betreffen, wenn die Anwendung dieser TSI die wirtschaftliche Lebensfähigkeit des Vorhabens und/oder die Kohärenz des Eisenbahnsystems dieses Mitgliedstaats beeinträchtigen würde;

▼B

e) wenn die Bedingungen für eine rasche Wiederherstellung des Netzes nach einem Unfall oder einer Naturkatastrophe eine teilweise oder vollständige Anwendung der entsprechenden TSI wirtschaftlich oder technisch nicht erlauben;

f) bei Fahrzeugen aus Drittländern oder mit Zielort in Drittländern, deren Spurweite sich vom Haupteisenbahnnetz in der Gemeinschaft unterscheidet.

(2) In den in Absatz 1 genannten Fällen übermittelt der betreffende Mitgliedstaat der Kommission ein Dossier mit den in Anhang IX aufgeführten Unterlagen. Die Kommission prüft die von dem Mitgliedstaat geplanten Maßnahmen und unterrichtet den in Artikel 29 genannten Ausschuss.

(3) In dem in Absatz 1 Buchstabe a genannten Fall übermittelt jeder Mitgliedstaat der Kommission binnen eines Jahres nach Inkrafttreten einer jeden TSI eine Liste der Vorhaben in seinem Gebiet in fortgeschrittenem Entwicklungsstadium.

(4) In den in Absatz 1 Buchstaben a, c und e genannten Fällen prüft die Kommission, ob das Dossier ordnungsgemäß ist, und unterrichtet die Mitgliedstaaten über die Ergebnisse ihrer Prüfung. Gegebenenfalls wird eine Empfehlung bezüglich der anzuwendenden Spezifikationen abgegeben. Der Mitgliedstaat kann die in Anhang IX genannten Ausweichbestimmungen unverzüglich anwenden.

(5) In den in Absatz 1 Buchstaben b, d und f genannten Fällen entscheidet die Kommission nach dem in Artikel 29 Absatz 3 genannten Regelungsverfahren, ob einem Antrag auf eine Ausnahmeregelung stattgegeben wird. In dem in Absatz 1 Buchstabe b genannten Fall betrifft der Beschluss der Kommission nicht das Lichtraumprofil und die Spurweite. Die Kommission trifft innerhalb von sechs Monaten nach Einreichung des Antrags und des vollständigen Dossiers eine Entscheidung. Ergeht keine Entscheidung, so gilt der Antrag als genehmigt. In dem in Absatz 1 Buchstabe f genannten Fall kann ein Mitgliedstaat die in Anhang IX genannten Ausweichbestimmungen anwenden, bis die Kommission eine Entscheidung getroffen hat.

(6) Von den Ergebnissen dieser Prüfungen und dem Ausgang des Verfahrens nach den Absätzen 4 und 5 werden alle Mitgliedstaaten unterrichtet.

KAPITEL III

INTEROPERABILITÄTSKOMPONENTEN

Artikel 10

Inverkehrbringen von Interoperabilitätskomponenten

(1) Die Mitgliedstaaten treffen alle gebotenen Maßnahmen, damit die Interoperabilitätskomponenten

a) nur dann in Verkehr gebracht werden, wenn sie die Verwirklichung der Interoperabilität des Eisenbahnsystems ermöglichen und den grundlegenden Anforderungen entsprechen;

b) in ihrem Einsatzbereich bestimmungsgemäß verwendet sowie ordnungsgemäß installiert und instand gehalten werden.

Diese Bestimmungen stehen einem Inverkehrbringen dieser Komponenten für andere Anwendungen nicht entgegen.

▼B

(2) Die Mitgliedstaaten dürfen in ihrem Hoheitsgebiet das Inverkehrbringen von Interoperabilitätskomponenten zur Verwendung im Eisenbahnsystem nicht unter Berufung auf diese Richtlinie verbieten, beschränken oder behindern, wenn diese Komponenten den Bestimmungen dieser Richtlinie entsprechen. Insbesondere dürfen sie keine Prüfungen vorschreiben, die bereits im Rahmen des Verfahrens zur Ausstellung der EG-Konformitäts- oder Gebrauchstauglichkeitserklärung gemäß Anhang IV erfolgt sind.

Artikel 11

Konformität oder Gebrauchstauglichkeit

(1) Die Mitgliedstaaten gehen davon aus, dass Interoperabilitätskomponenten, für die eine EG-Konformitäts- oder Gebrauchstauglichkeitserklärung vorliegt, den grundlegenden Anforderungen dieser Richtlinie entsprechen.

(2) Jede Interoperabilitätskomponente wird dem in der einschlägigen TSI angegebenen Verfahren zur Bewertung der Konformität oder der Gebrauchstauglichkeit unterzogen und mit einer entsprechenden Bescheinigung versehen.

(3) Die Mitgliedstaaten gehen davon aus, dass Interoperabilitätskomponenten den grundlegenden Anforderungen genügen, wenn sie die Bedingungen der entsprechenden TSI oder die zur Einhaltung dieser Bedingungen ausgearbeiteten europäischen Spezifikationen erfüllen.

(4) Ersatzteile von Teilsystemen, die bei Inkrafttreten der entsprechenden TSI bereits in Betrieb genommen wurden, können in diese Teilsysteme eingebaut werden, ohne dass für sie das in Absatz 2 genannte Verfahren durchgeführt werden muss.

(5) In den TSI kann für Eisenbahnerzeugnisse, bei denen es sich nach diesen TSI um Interoperabilitätskomponenten handelt und die bei Inkrafttreten der TSI bereits in Verkehr gebracht waren, ein Übergangszeitraum vorgesehen werden. Diese Interoperabilitätskomponenten müssen die Anforderungen von Artikel 10 Absatz 1 erfüllen.

Artikel 12

Nichtübereinstimmung europäischer Spezifikationen mit grundlegenden Anforderungen

Stellt sich für einen Mitgliedstaat oder die Kommission heraus, dass unmittelbar oder mittelbar zur Erreichung der Ziele dieser Richtlinie angewendete europäische Spezifikationen den grundlegenden Anforderungen nicht genügen, so wird der in Artikel 29 genannte Ausschuss befasst und die Kommission beschließt die am besten geeignete Maßnahme, nämlich

a) die vollständige oder teilweise Streichung dieser Spezifikationen aus den Veröffentlichungen, in denen sie aufgeführt sind, oder ihre Änderung nach Anhörung des mit der Richtlinie 98/34/EG eingesetzten Ausschusses, wenn es sich um europäische Spezifikationen handelt, oder

b) die Änderung der TSI gemäß Artikel 7.

▼B

Artikel 13

Verfahren für die EG-Konformitäts- oder Gebrauchstauglichkeitserklärung

(1) Zur Ausstellung der EG-Konformitäts- oder Gebrauchstauglichkeitserklärung für eine Interoperabilitätskomponente hat der Hersteller oder sein in der Gemeinschaft ansässiger Bevollmächtigter die sie betreffenden TSI-Bestimmungen anzuwenden.

(2) Die Konformität oder Gebrauchstauglichkeit einer Interoperabilitätskomponente wird von der benannten Stelle bewertet, bei der der Hersteller oder sein in der Gemeinschaft ansässiger Bevollmächtigter den Antrag gestellt hat, wenn dies in der entsprechenden TSI vorgesehen ist.

(3) Fallen Interoperabilitätskomponenten auch unter andere Gemeinschaftsrichtlinien, die andere Gesichtspunkte betreffen, so gibt die EG-Konformitäts- oder Gebrauchstauglichkeitserklärung in diesem Fall an, dass die Interoperabilitätskomponenten auch den Anforderungen dieser anderen Richtlinien entsprechen.

(4) Sind weder der Hersteller noch sein in der Gemeinschaft ansässiger Bevollmächtigter den Verpflichtungen aus den Absätzen 1 und 3 nachgekommen, so obliegen diese Verpflichtungen demjenigen, der die Interoperabilitätskomponente in Verkehr bringt. In Bezug auf diese Richtlinie gelten die gleichen Verpflichtungen auch für denjenigen, der Interoperabilitätskomponenten oder Teile von Interoperabilitätskomponenten unterschiedlichen Ursprungs zusammenfügt oder Interoperabilitätskomponenten für den Eigengebrauch herstellt.

(5) Unbeschadet des Artikels 14

a) ist der Hersteller oder sein in der Gemeinschaft ansässiger Bevollmächtigter, in allen Fällen, in denen ein Mitgliedstaat feststellt, dass die EG-Konformitätserklärung unberechtigterweise ausgestellt wurde, verpflichtet, die Konformität der Interoperabilitätskomponente erforderlichenfalls wiederherzustellen und den Verstoß entsprechend den von diesem Mitgliedstaat festgelegten Bedingungen zu beenden;

b) hat der Mitgliedstaat für den Fall, dass die mangelnde Konformität fortbesteht, alle geeigneten Maßnahmen zu treffen, um das Inverkehrbringen der betreffenden Interoperabilitätskomponente zu beschränken oder zu verbieten oder deren Rücknahme vom Markt nach den Verfahren des Artikels 14 sicherzustellen.

Artikel 14

Nichtübereinstimmung von Interoperabilitätskomponenten mit grundlegenden Anforderungen

(1) Stellt ein Mitgliedstaat fest, dass eine Interoperabilitätskomponente, für die eine EG-Konformitäts- oder Gebrauchstauglichkeitserklärung vorliegt und die in Verkehr gebracht worden ist und die bestimmungsgemäß verwendet wird, die Einhaltung der grundlegenden Anforderungen zu beeinträchtigen droht, so trifft er alle gebotenen Maßnahmen, um den Einsatzbereich dieser Komponente zu beschränken, ihre Verwendung zu verbieten oder sie vom Markt zu nehmen. Der Mitgliedstaat unterrichtet die Kommission unverzüglich unter Angabe der Gründe seiner Entscheidung über die getroffenen Maßnahmen und erläutert insbesondere, ob die Komponente nicht konform ist, weil

a) die grundlegenden Anforderungen nicht erfüllt werden;

▼B

b) die europäischen Spezifikationen, soweit sie in Anspruch genommen werden, nicht ordnungsgemäß angewandt wurden;

c) die europäischen Spezifikationen unvollständig sind.

(2) Die Kommission konsultiert die betroffenen Parteien umgehend. Stellt die Kommission nach dieser Konsultation fest, dass die Maßnahme begründet ist, so unterrichtet sie davon unverzüglich den Mitgliedstaat, der die Maßnahme getroffen hat, und die übrigen Mitgliedstaaten. Stellt die Kommission nach dieser Konsultation fest, dass die Maßnahme unbegründet ist, so unterrichtet sie davon unverzüglich den Mitgliedstaat, der die Maßnahme getroffen hat, sowie den Hersteller oder seinen in der Gemeinschaft ansässigen Bevollmächtigten. Hat ein Mangel in den europäischen Spezifikationen Anlass zur Entscheidung im Sinne des Absatzes 1 gegeben, so findet das Verfahren des Artikels 12 Anwendung.

(3) Erweist sich eine Interoperabilitätskomponente, für die die EG-Konformitätserklärung vorliegt, als nicht konform, so trifft der zuständige Mitgliedstaat die gebotenen Maßnahmen gegenüber demjenigen, der diese Erklärung ausgestellt hat, und unterrichtet hiervon die Kommission und die übrigen Mitgliedstaaten.

(4) Die Kommission stellt sicher, dass die Mitgliedstaaten über den Verlauf und die Ergebnisse dieses Verfahrens unterrichtet werden.

KAPITEL IV

TEILSYSTEME

Artikel 15

Verfahren für die Inbetriebnahme

(1) Unbeschadet des Kapitels V entscheidet jeder Mitgliedstaat über die Genehmigung für die Inbetriebnahme von strukturellen Teilsystemen, die Bestandteil des Eisenbahnsystems sind und in seinem Hoheitsgebiet installiert oder betrieben werden.

Hierzu treffen die Mitgliedstaaten alle gebotenen Maßnahmen, damit diese Teilsysteme nur dann in Betrieb genommen werden dürfen, wenn sie so geplant, gebaut und installiert werden, dass die einschlägigen grundlegenden Anforderungen erfüllt werden, wenn sie in das Eisenbahnsystem einbezogen werden. Insbesondere überprüfen sie

— die technische Kohärenz dieser Teilsysteme mit dem System, in das sie sich einfügen;

— die sichere Integration dieser Teilsysteme gemäß Artikel 4 Absatz 3 und Artikel 6 Absatz 3 der Richtlinie 2004/49/EG.

(2) Jeder Mitgliedstaat prüft vor der Inbetriebnahme dieser Teilsysteme ihre Übereinstimmung mit den TSI-Bestimmungen, die sicherstellen sollen, dass die Teilsysteme gemäß den einschlägigen grundlegenden Anforderungen betrieben und instand gehalten werden.

▼B

(3) Nach der Inbetriebnahme dieser Teilsysteme findet diese Prüfung statt:

a) für Infrastrukturen im Zuge der Erteilung und Überwachung der Sicherheitsgenehmigungen nach Artikel 11 der Richtlinie 2004/49/EG und

b) für Fahrzeuge im Zuge der Erteilung und Überwachung der Sicherheitsbescheinigungen nach Artikel 10 der Richtlinie 2004/49/EG.

Dabei sind die in den einschlägigen strukturellen und funktionellen TSI vorgesehenen Bewertungs- und Prüfverfahren anzuwenden.

Artikel 16

Freier Verkehr der Teilsysteme

Unbeschadet des Artikels 15 Absatz 1 dürfen die Mitgliedstaaten in ihrem Hoheitsgebiet den Bau, die Inbetriebnahme oder den Betrieb von strukturellen Teilsystemen, die Bestandteil des Eisenbahnsystems sind, nicht unter Berufung auf diese Richtlinie verbieten, beschränken oder behindern, wenn diese den grundlegenden Anforderungen entsprechen. Insbesondere dürfen sie keine Prüfungen vorschreiben, die bereits erfolgt sind:

— entweder im Rahmen des Verfahrens zur Ausstellung der EG-Prüferklärung gemäß Anhang V

— oder in einem anderen Mitgliedstaat vor oder nach Inkrafttreten dieser Richtlinie zur Überprüfung der Übereinstimmung mit identischen Anforderungen unter identischen Betriebsbedingungen.

Artikel 17

Übereinstimmung mit den TSI und nationalen Vorschriften

(1) Die Mitgliedstaaten gehen davon aus, dass strukturelle Teilsysteme, die Bestandteil des Eisenbahnsystems sind und für die eine EG-Prüferklärung vorliegt, interoperabel sind und den einschlägigen grundlegenden Anforderungen entsprechen.

(2) Die Interoperabilität eines strukturellen Teilsystems, das Bestandteil des Eisenbahnsystems ist, wird im Hinblick auf die Erfüllung der grundlegenden Anforderungen anhand der TSI überprüft, sofern es solche gibt.

(3) Die Mitgliedstaaten erstellen für jedes Teilsystem ein Verzeichnis der für die Anwendung der grundlegenden Anforderungen gebräuchlichen technischen Vorschriften und übermitteln es der Kommission, wenn

— keine einschlägige TSI vorliegt oder

— eine Ausnahme gemäß Artikel 9 gemeldet wurde oder

— ein Sonderfall die Anwendung technischer Vorschriften, die in der einschlägigen TSI nicht enthalten sind, erfordert.

▼B

Die Übermittlung dieses Verzeichnisses erfolgt entweder

— bei jeder Änderung des Verzeichnisses der technischen Vorschriften, das nach Artikel 16 Absatz 3 der Richtlinie 96/48/EG und Artikel 16 Absatz 3 der Richtlinie 2001/16/EG bis zum 30. April 2005 übermittelt werden musste, oder

— nach der Notifizierung der Ausnahmeregelung oder

— nach Veröffentlichung der betreffenden TSI.

Gleichzeitig benennen die Mitgliedstaaten auch die Stellen, die bei diesen technischen Vorschriften mit dem Prüfverfahren nach Artikel 18 beauftragt sind.

Die Kommission stellt diese Informationen der Agentur zur Verfügung, die sie veröffentlicht.

Die Mitgliedstaaten machen nach Aufforderung durch die Kommission den vollständigen Wortlaut der mitgeteilten Vorschriften verfügbar. Um zu verhindern, dass weitere Hindernisse aufgebaut werden, und um die Einstufung der nationalen Vorschriften gemäß Artikel 27 voranzubringen, überwacht die Kommission die Einführung neuer Vorschriften durch die Mitgliedstaaten. Ist die Kommission der Auffassung, dass eine neue Vorschrift ein Mittel zur willkürlichen Diskriminierung oder eine verschleierte Beschränkung des Eisenbahnbetriebs zwischen Mitgliedstaaten darstellt, so ergeht eine an den betreffenden Mitgliedstaat gerichtete Entscheidung nach dem in Artikel 29 Absatz 3 genannten Regelungsverfahren.

Die Mitgliedstaaten können beschließen, Vorschriften und Einschränkungen strikt lokaler Art nicht mitzuteilen. In diesem Fall geben die Mitgliedstaaten in den in Artikel 35 genannten Infrastrukturregistern derartige Vorschriften und Einschränkungen an.

Die Mitgliedstaaten sorgen dafür, dass verbindliche technische Vorschriften veröffentlicht und allen Infrastrukturbetreibern, Eisenbahnunternehmen und denjenigen, die einen Antrag auf Erteilung einer Inbetriebnahmegenehmigung stellen, in einer klaren und allen Beteiligten verständlichen Sprache zur Verfügung gestellt werden.

Artikel 18

Verfahren zur Ausstellung der EG-Prüferklärung

(1) Zur Ausstellung der EG-Prüferklärung lässt der Antragsteller bei der benannten Stelle seiner Wahl das EG-Prüfverfahren gemäß Anhang VI durchführen. Antragsteller kann der Auftraggeber oder der Hersteller oder sein Bevollmächtigter in der Gemeinschaft sein.

(2) Der Auftrag der mit der EG-Prüfung eines Teilsystems betrauten benannten Stelle erstreckt sich über den gesamten Zeitraum von der Planung über den Bau bis hin zur Abnahme vor Inbetriebnahme des Teilsystems. Er umfasst auch die Prüfung der Schnittstellen des betreffenden Teilsystems mit dem System, dessen Teil es bildet, und zwar auf der Grundlage der in der jeweiligen TSI und in den in den Artikeln 34 und 35 vorgesehenen Registern verfügbaren Informationen.

▼B

(3) Die benannte Stelle ist für die Erstellung des technischen Dossiers verantwortlich, das der EG-Prüferklärung beiliegen muss. Das technische Dossier muss alle erforderlichen Schriftstücke hinsichtlich der Merkmale des Teilsystems sowie gegebenenfalls alle Bescheinigungen über die Konformität der Interoperabilitätskomponenten enthalten. Es sollte ferner alle Angaben über Einsatzbedingungen und -beschränkungen, Wartung, laufende oder periodische Überwachung, Betrieb und Instandhaltung enthalten.

(4) Die benannte Stelle kann Zwischenprüfbescheinigungen ausstellen, die sich auf bestimmte Phasen des Prüfverfahrens oder bestimmte Teile des Teilsystems beziehen. In diesem Fall ist das Verfahren gemäß Anhang VI durchführen.

(5) Wenn dies nach den einschlägigen TSI zulässig ist, kann die benannte Stelle Konformitätsbescheinigungen für eine Serie von Teilsystemen oder bestimmter Teile dieser Teilsysteme ausstellen.

Artikel 19

Nichtübereinstimmung von Teilsystemen mit grundlegenden Anforderungen

(1) Stellt ein Mitgliedstaat fest, dass ein strukturelles Teilsystem, für das eine EG-Prüferklärung zusammen mit dem technischen Dossier vorliegt, dieser Richtlinie und insbesondere den grundlegenden Anforderungen nicht in vollem Umfang entspricht, so kann er ergänzende Prüfungen verlangen.

(2) Der Mitgliedstaat, der diesen Antrag gestellt hat, teilt der Kommission unter Angabe der Gründe umgehend mit, welche ergänzenden Prüfungen beantragt wurden. Die Kommission konsultiert die betroffenen Parteien umgehend.

(3) Der Mitgliedstaat, der diesen Antrag gestellt hat, erklärt, ob die nicht vollständige Einhaltung dieser Richtlinie zurückzuführen ist:

a) auf die Nichterfüllung der grundlegenden Anforderungen oder einer TSI, oder auf die mangelhafte Anwendung einer TSI. In diesem Fall unterrichtet die Kommission unverzüglich den Mitgliedstaat, in dem die EG-Prüferklärung unberechtigterweise ausgestellt wurde und fordert ihn auf, geeignete Maßnahmen zu ergreifen;

b) auf eine unvollständige TSI. In diesem Fall wird das Verfahren zur Änderung der TSI gemäß Artikel 7 eingeleitet.

Artikel 20

Inbetriebnahme bestehender Teilsysteme nach Erneuerung oder Umrüstung

(1) Bei einer Erneuerung oder Umrüstung reicht der Auftraggeber oder der Hersteller bei dem jeweiligen Mitgliedstaat ein Dossier mit der Beschreibung des Projekts ein. Der Mitgliedstaat prüft dieses Dossier und entscheidet unter Berücksichtigung der in der anzuwendenden TSI aufgeführten Umsetzungsstrategie, ob der Umfang der Arbeiten die Notwendigkeit einer neuen Inbetriebnahmegenehmigung im Sinne dieser Richtlinie begründet.

▼B

Eine solche neue Inbetriebnahmegenehmigung ist immer dann erforderlich, wenn durch die geplanten Arbeiten die Gefahr einer Beeinträchtigung des Gesamtsicherheitsniveaus des betreffenden Teilsystems besteht. Ist eine neue Genehmigung erforderlich, so entscheidet der Mitgliedstaat, inwieweit die TSI auf das Vorhaben anzuwenden sind.

Der Mitgliedstaat trifft seine Entscheidung spätestens vier Monate nach der Einreichung des vollständigen Dossiers durch den Antragsteller.

(2) Ist eine neue Genehmigung erforderlich und wird die TSI nicht vollständig angewendet, so übermitteln die Mitgliedstaaten der Kommission die folgenden Informationen:

— den Grund, aus dem die TSI nicht vollständig angewandt wurde;

— die anstelle der TSI angewandten technischen Vorschriften;

— die Stellen, die bei diesen technischen Vorschriften mit dem Prüfverfahren nach Artikel 18 beauftragt sind.

(3) Die Kommission stellt die in Absatz 2 genannten Informationen der Agentur zur Verfügung, die sie veröffentlicht.

KAPITEL V

FAHRZEUGE

Artikel 21

Genehmigung der Inbetriebnahme von Fahrzeugen

(1) Bevor ein Fahrzeug auf einem Netz eingesetzt wird, benötigt es eine Inbetriebnahmegenehmigung seitens der nationalen Sicherheitsbehörde, die für dieses Netz zuständig ist, es sei denn, in diesem Kapitel ist etwas anderes bestimmt.

(2) Die Genehmigung für ein TSI-konformes Fahrzeug wird gemäß Artikel 22 oder Artikel 23 erteilt.

(3) Die Genehmigung für ein nicht TSI-konformes Fahrzeug wird gemäß Artikel 24 oder Artikel 25 erteilt.

(4) Die Genehmigung für ein Fahrzeug, das mit einem genehmigten Fahrzeugtyp konform ist, wird gemäß Artikel 26 erteilt.

(5) Eine in einem Mitgliedstaat erteilte Genehmigung wird in allen Mitgliedstaaten anerkannt, sofern in den Artikeln 23 und 25, die die zusätzlichen Genehmigungen betreffen, nichts anderes bestimmt ist. Die Mitgliedstaaten stellen durch die Annahme spezifischer nationaler Vorschriften oder durch nationale Bestimmungen zur Umsetzung dieser Richtlinie klar, ob zusätzliche Genehmigungen nach den einschlägigen Bestimmungen des Artikels 23 im Fall von TSI-konformen Fahrzeugen oder des Artikels 25 im Fall von nicht TSI-konformen Fahrzeugen erforderlich sind.

(6) Zu allen Anträgen auf Inbetriebnahmegenehmigung ergeht eine Entscheidung der zuständigen nationalen Sicherheitsbehörde gemäß den Artikeln 22 und 23 oder den Artikeln 24 und 25. In der Inbetriebnahmegenehmigung können einsatzspezifische Auflagen und andere Einschränkungen enthalten sein.

▼B

(7) Eine Entscheidung, mit der eine zuständige nationale Sicherheitsbehörde die Inbetriebnahme eines Fahrzeugs ablehnt, ist zu begründen. Der Antragsteller kann innerhalb eines Monats nach Bekanntgabe der ablehnenden Entscheidung beantragen, dass die Entscheidung in ausreichend begründeten Fällen überprüft wird. Die nationale Sicherheitsbehörde verfügt dann über einen Zeitraum von zwei Monaten nach Eingang der Beschwerde, um ihre Entscheidung zu bestätigen oder zu widerrufen. Wird die ablehnende Entscheidung bestätigt, kann der Antragsteller bei der vom zuständigen Mitgliedstaat gemäß Artikel 17 Absatz 3 der Richtlinie 2004/49/EG bestimmten Beschwerdestelle beantragen, dass die Entscheidung in ausreichend begründeten Fällen überprüft wird. Die Mitgliedstaaten können ihre gemäß Artikel 30 der Richtlinie 2001/14/EG eingerichtete Regulierungsstelle für die Zwecke dieses Beschwerdeverfahrens benennen.

(8) Ergeht innerhalb der vorgeschriebenen Fristen keine Entscheidung der zuständigen nationalen Sicherheitsbehörde nach Artikel 23 Absatz 7 und Artikel 25 Absatz 5, gilt die Inbetriebnahme der betreffenden Fahrzeuge nach einem Zeitraum von drei Monaten ab Ablauf dieser Fristen als genehmigt. Die nach diesem Absatz erteilten Genehmigungen gelten nur für das Netz, für das die zuständige nationale Sicherheitsbehörde nicht innerhalb der vorgeschriebenen Fristen tätig geworden ist.

(9) Beabsichtigt eine nationale Sicherheitsbehörde, eine Inbetriebnahmegenehmigung, die von ihr selbst erteilt wurde, oder eine Genehmigung, über die der Antragsteller gemäß Absatz 8 verfügt, zu widerrufen, so wendet sie das Verfahren zur Überprüfung von Sicherheitsbescheinigungen gemäß Artikel 10 Absatz 5 der Richtlinie 2004/49/EG oder gegebenenfalls das Verfahren über die Überprüfung von Sicherheitsgenehmigungen gemäß Artikel 11 Absatz 2 jener Richtlinie an.

(10) Im Falle eines Beschwerdeverfahrens kann die in Absatz 7 genannte zuständige Beschwerdestelle um eine Stellungnahme der Agentur ersuchen. In diesem Fall ist die Stellungnahme innerhalb eines Monats nach Vorlage des Ersuchens abzugeben und dem Antragsteller, der zuständigen Beschwerdestelle und der zuständigen nationalen Sicherheitsbehörde, die die Erteilung der Genehmigung ablehnt, zu übermitteln.

(11) Bei Fahrzeugen, die zwischen einem Mitgliedstaat und einem Drittland auf einem Netz verkehren, dessen Spurweite sich von der des Haupteisenbahnnetzes in der Gemeinschaft unterscheidet, und für die eine Ausnahme gemäß Artikel 9 Absatz 5 gewährt werden kann oder die Sonderfälle darstellen, können die in den Artikeln 22 und 24 genannten nationalen Vorschriften internationale Übereinkünfte umfassen, insofern sie mit den Rechtsvorschriften der Gemeinschaft übereinstimmen.

(12) Inbetriebnahmegenehmigungen, die vor dem 19. Juli 2008 erteilt wurden — einschließlich Genehmigungen, die im Rahmen internationaler Übereinkünfte, insbesondere des RIC (Regolamento Internazionale Carrozze) und des RIV (Regolamento Internazionale Veicoli), erteilt wurden — bleiben unter den Bedingungen, unter denen die Genehmigungen erteilt wurden, gültig. Diese Bestimmung geht den Artikeln 22 bis 25 vor.

▼B

(13) Die Mitgliedstaaten können Inbetriebnahmegenehmigungen für Fahrzeugserien erteilen. Zu diesem Zweck teilen die nationalen Sicherheitsbehörden dem Antragsteller mit, welches Verfahren anzuwenden ist.

(14) Die nach diesem Artikel erteilten Inbetriebnahmegenehmigungen lassen die übrigen Anforderungen unberührt, die an die Eisenbahnunternehmen und Infrastrukturbetreiber für den Betrieb solcher Fahrzeuge auf dem entsprechenden Netz gemäß den Artikeln 9, 10 und 11 der Richtlinie 2004/49/EG gestellt werden.

Artikel 22

Erste Genehmigung der Inbetriebnahme TSI-konformer Fahrzeuge

(1) Dieser Artikel gilt für Fahrzeuge, die mit allen einschlägigen TSI, die zum Zeitpunkt der Inbetriebnahme in Kraft sind, übereinstimmen, sofern ein wesentlicher Teil der grundlegenden Anforderungen in diesen TSI festgelegt wurde und die einschlägige TSI Fahrzeuge in Kraft getreten und anwendbar ist.

(2) Die erste Genehmigung wird von der nationalen Sicherheitsbehörde wie folgt erteilt:

a) Wurden alle strukturellen Teilsysteme eines Fahrzeugs nach den Bestimmungen des Kapitels IV genehmigt, so wird die Genehmigung ohne weitere Prüfungen erteilt.

b) Zum Zwecke der Erteilung der Genehmigung der Inbetriebnahme von Fahrzeugen, die über alle nach Artikel 18 erforderlichen EG-Prüferklärungen verfügen, darf eine nationale Sicherheitsbehörde nur die Kriterien überprüfen, die sich auf folgende Aspekte beziehen:

— technische Kompatibilität der relevanten Teilsysteme des Fahrzeugs untereinander und ihre sichere Integration gemäß Artikel 15 Absatz 1;

— technische Kompatibilität des Fahrzeugs mit dem betreffenden Netz;

— die für die offenen Punkte geltenden nationalen Vorschriften;

— die nationalen Vorschriften, die für die in den einschlägigen TSI eindeutig bezeichneten Sonderfälle gelten.

Artikel 23

Zusätzliche Genehmigungen für die Inbetriebnahme TSI-konformer Fahrzeuge

(1) Fahrzeuge, die vollständig mit TSI übereinstimmen, die alle Aspekte der relevanten Teilsysteme ohne Sonderfälle und ohne offene Punkte, die ausschließlich die technische Kompatibilität zwischen dem Fahrzeug und dem Netz betreffen, abdecken, unterliegen keiner zusätzlichen Inbetriebnahmegenehmigung, solange sie auf TSI-konformen Netzen in den anderen Mitgliedstaaten oder unter den in den entsprechenden TSI festgelegten Bedingungen fahren.

▼B

(2) Im Falle von Fahrzeugen, die gemäß Artikel 22 in Betrieb genommen wurden, aber nicht unter Absatz 1 fallen, entscheiden die Mitgliedstaaten, ob zusätzliche Genehmigungen in ihrem Hoheitsgebiet erforderlich sind. In diesem Falle finden die Absätze 3 bis 7 Anwendung.

(3) Der Antragsteller legt der nationalen Sicherheitsbehörde ein Dossier über das Fahrzeug oder den Fahrzeugtyp und den vorgesehenen Verwendungszweck vor. Dieses Dossier enthält folgende Angaben:

a) Unterlagen, die belegen, dass die Inbetriebnahme des Fahrzeugs in einem anderen Mitgliedstaat nach Artikel 22 genehmigt worden ist;

b) eine Kopie des in Anhang VI genannten technischen Dossiers; im Falle von Fahrzeugen, die mit Datenschreibern ausgerüstet sind, beinhaltet dies Informationen über das Verfahren der Datenerfassung, die die Ausgabe und Bewertung der Daten ermöglichen, soweit diese Informationen nicht durch die entsprechende TSI harmonisiert sind;

c) Aufzeichnungen, die ein Instandhaltungsprotokoll und die gegebenenfalls nach Erteilung der Genehmigung vorgenommenen technischen Änderungen am Fahrzeug enthalten;

d) einen Nachweis der technischen und betrieblichen Merkmale, der belegt, dass das Fahrzeug mit den Infrastrukturen und ortsfesten Einrichtungen kompatibel ist (einschließlich klimatischer Bedingungen, Energieversorgungssystem, Zugsteuerungs-/Zugsicherungs- und Signalgebungssystem, Spurweite, Lichtraumprofile der Infrastruktur, maximal zulässige Achslasten und andere Betriebsgrößen).

(4) Die von einer nationalen Sicherheitsbehörde überprüften Kriterien dürfen sich nur auf folgende Aspekte beziehen:

— die technische Kompatibilität des Fahrzeugs mit dem betreffenden Netz, einschließlich der für die offenen Punkte geltenden nationalen Vorschriften, die für die Gewährleistung dieser Kompatibilität erforderlich sind;

— die Vorschriften, die für die in den einschlägigen TSI eindeutig bezeichneten Sonderfälle gelten.

(5) Die Sicherheitsbehörde kann verlangen, dass ergänzende Informationen vorgelegt, Risikoanalysen gemäß Artikel 6 Absatz 3 Buchstabe a der Richtlinie 2004/49/EG durchgeführt oder Prüffahrten auf dem Netz vorgenommen werden, um die in Absatz 4 genannten Kriterien festzustellen. Nach der Annahme des in Artikel 27 genannten Referenzdokuments kann die nationale Sicherheitsbehörde solche Prüffahrten jedoch nur auf der Grundlage der nationalen Vorschriften der Gruppe B oder C durchführen, die in diesem Dokument aufgeführt sind.

(6) Die nationale Sicherheitsbehörde legt nach Anhörung des Antragstellers den Umfang und den Inhalt der zusätzlichen Informationen, der Risikoanalysen und der geforderten Prüffahrten fest. Der Infrastrukturbetreiber unternimmt im Benehmen mit dem Antragsteller alle Anstrengungen, um sicherzustellen, dass alle Prüffahrten innerhalb von drei Monaten nach Einreichung des Antrags des Antragstellers durchgeführt werden können. Gegebenenfalls ergreift die nationale Sicherheitsbehörde Maßnahmen, um sicherzustellen, dass die Prüffahrten stattfinden können.

▼B

(7) Zu allen Anträgen auf Inbetriebnahmegenehmigung, die in Einklang mit diesem Artikel gestellt werden, ergeht eine Entscheidung der zuständigen nationalen Sicherheitsbehörde, die so rasch wie möglich getroffen wird, jedoch nicht später als

a) zwei Monate nach Übermittlung des in Absatz 3 genannten Dossiers;

b) gegebenenfalls einen Monat nach Vorlage etwaiger zusätzlicher Informationen, die die nationale Sicherheitsbehörde verlangt hat;

c) gegebenenfalls einen Monat nach Vorlage der Ergebnisse etwaiger Prüffahrten, die die nationale Sicherheitsbehörde verlangt hat.

Artikel 24

Erste Genehmigung der Inbetriebnahme nicht TSI-konformer Fahrzeuge

(1) Dieser Artikel gilt für Fahrzeuge, die nicht mit allen einschlägigen TSI, die zum Zeitpunkt der Inbetriebnahme in Kraft sind, übereinstimmen, einschließlich Fahrzeugen, für die Ausnahmen gelten, oder wenn ein wesentlicher Teil der grundlegenden Anforderungen nicht in einer oder mehreren TSI festgelegt wurde.

(2) Die erste Genehmigung wird von einer nationalen Sicherheitsbehörde wie folgt erteilt:

— für die technischen Aspekte, die von einer etwaigen TSI erfasst sind, gilt das EG-Prüfverfahren;

— für die anderen technischen Aspekte gelten die nationalen Vorschriften, die nach Artikel 17 Absatz 3 dieser Richtlinie und Artikel 8 der Richtlinie 2004/49/EG notifiziert wurden.

Die erste Genehmigung gilt nur für das Netz des die Genehmigung erteilenden Mitgliedstaats.

Artikel 25

Zusätzliche Genehmigungen für die Inbetriebnahme nicht TSI-konformer Fahrzeuge

(1) Im Falle von Fahrzeugen, deren Inbetriebnahme in einem Mitgliedstaat gemäß Artikel 21 Absatz 12 oder Artikel 24 genehmigt wurde, können andere Mitgliedstaaten in Einklang mit diesem Artikel entscheiden, dass zusätzliche Genehmigungen für die Inbetriebnahme in ihrem Hoheitsgebiet erforderlich sind.

(2) Der Antragsteller legt der nationalen Sicherheitsbehörde ein technisches Dossier über das Fahrzeug oder das Baumuster des Fahrzeugs vor und nennt den für das betreffende Netz vorgesehenen Verwendungszweck des Fahrzeugs. Dieses Dossier enthält folgende Angaben:

a) Unterlagen, die belegen, dass die Inbetriebnahme des Fahrzeugs in einem anderen Mitgliedstaat genehmigt worden ist, sowie Unterlagen über das angewandte Verfahren, um nachzuweisen, dass das Fahrzeug die geltenden Sicherheitsanforderungen erfüllt, einschließlich Informationen über etwaige gemäß Artikel 9 bestehende oder gewährte Ausnahmen;

▼B

b) die technischen Daten, das Instandhaltungsprogramm und die Betriebsmerkmale. Im Fall von Fahrzeugen, die mit Datenschreibern ausgerüstet sind, beinhaltet dies Informationen über das Verfahren der Datenerfassung, um die Ausgabe und Bewertung der Daten gemäß Artikel 20 Absatz 2 Buchstabe c der Richtlinie 2004/49/EG zu ermöglichen;

c) die Aufzeichnungen mit historischen Daten über den Betrieb, die Instandhaltung und die gegebenenfalls nach Erteilung der Genehmigung vorgenommenen technischen Änderungen des Fahrzeugs;

d) einen Nachweis der technischen und betrieblichen Merkmale, der belegt, dass das Fahrzeug mit den Infrastrukturen und ortsfesten Einrichtungen kompatibel ist (einschließlich klimatischer Bedingungen, Energieversorgungssystem, Zugsteuerungs-/Zugsicherungs- und Signalgebungssystem, Spurweite, Lichtraumprofile der Infrastruktur, maximal zulässiger Achslasten und anderer Betriebsgrößen).

(3) Die in Absatz 2 Buchstaben a und b genannten Informationen dürfen von der nationalen Sicherheitsbehörde nicht in Frage gestellt werden, es sei denn, die Behörde kann unbeschadet des Artikels 16 nachweisen, dass ein wesentliches Sicherheitsrisiko besteht. Nach Annahme des in Artikel 27 genannten Referenzdokuments kann die nationale Sicherheitsbehörde diesbezüglich keine in diesem Dokument aufgeführte Vorschrift der Gruppe A geltend machen.

(4) Die nationale Sicherheitsbehörde kann verlangen, dass zusätzliche Informationen vorgelegt, Risikoanalysen gemäß Artikel 6 Absatz 3 Buchstabe a der Richtlinie 2004/49/EG durchgeführt oder Prüffahrten auf dem Netz durchgeführt werden, um festzustellen, dass die in Absatz 2 Buchstaben c und d des vorliegenden Artikels genannten Informationen mit den geltenden nationalen Vorschriften, die der Kommission nach Artikel 8 der Richtlinie 2004/49/EG oder Artikel 17 der vorliegenden Richtlinie notifiziert wurden, in Einklang stehen. Nach der Annahme des in Artikel 27 der vorliegenden Richtlinie genannten Referenzdokuments kann die nationale Sicherheitsbehörde solche Prüffahrten jedoch nur auf der Grundlage der nationalen Vorschriften der Gruppe B oder C durchführen, die in diesem Dokument aufgeführt sind.

Die nationale Sicherheitsbehörde legt nach Anhörung des Antragstellers den Umfang und den Inhalt der zusätzlichen Informationen, der Risikoanalysen oder der geforderten Prüffahrten fest. Der Infrastrukturbetreiber unternimmt im Benehmen mit dem Antragsteller alle Anstrengungen, um sicherzustellen, dass alle Prüffahrten innerhalb von drei Monaten nach Einreichung des Antrags des Antragstellers durchgeführt werden können. Gegebenenfalls ergreift die nationale Sicherheitsbehörde Maßnahmen, so dass die Prüffahrten stattfinden können.

(5) Zu allen Anträgen auf Inbetriebnahmegenehmigung, die in Einklang mit diesem Artikel gestellt werden, ergeht eine Entscheidung der zuständigen nationalen Sicherheitsbehörde, die so rasch wie möglich getroffen wird, jedoch nicht später als:

a) vier Monate nach Übermittlung des in Absatz 2 genannten technischen Dossiers;

▼B

b) gegebenenfalls zwei Monate nach Vorlage der zusätzlichen Informationen oder der Risikoanalysen, die die nationale Sicherheitsbehörde gemäß Absatz 4 verlangt hat;

c) gegebenenfalls zwei Monate nach Vorlage der Ergebnisse der Prüffahrten, die die nationale Sicherheitsbehörde gemäß Absatz 4 verlangt hat.

Artikel 26

Genehmigung von Fahrzeugtypen

(1) Die Mitgliedstaaten können Genehmigungen für Fahrzeugtypen erteilen.

(2) Genehmigt ein Mitgliedstaat jedoch ein Fahrzeug, so genehmigt er gleichzeitig den Fahrzeugtyp.

(3) Ein Fahrzeug, das mit einem bereits in einem Mitgliedstaat genehmigten Fahrzeugtyp konform ist, wird von diesem Mitgliedstaat auf der Grundlage einer vom Antragsteller vorgelegten Erklärung über die Konformität mit diesem Typ ohne weitere Prüfungen genehmigt. Wurden die einschlägigen Bestimmungen in den TSI oder den nationalen Vorschriften, auf deren Grundlage der Fahrzeugtyp genehmigt wurde, jedoch geändert, so entscheiden die Mitgliedstaaten, ob die bereits erteilten Typgenehmigungen weiterhin gültig sind oder erneuert werden müssen. Die Kriterien, die eine nationale Sicherheitsbehörde im Falle einer erneuten Typgenehmigung prüft, dürfen nur die geänderten Bestimmungen betreffen. Die Erneuerung der Typgenehmigung berührt nicht Fahrzeuggenehmigungen, die bereits auf der Grundlage vorher genehmigter Typen erteilt wurden.

(4) Die Kommission legt das Muster der Typenkonformitätserklärung bis zum 19. Juli 2009 auf der Grundlage des Entwurfs der Agentur und nach dem in Artikel 29 Absatz 3 genannten Regelungsverfahren fest.

(5) Die Ausstellung der Typenkonformitätserklärung erfolgt

a) für TSI-konforme Fahrzeuge gemäß den Prüfverfahren der einschlägigen TSI;

b) für nicht TSI-konforme Fahrzeuge gemäß den Prüfverfahren der Module D oder E des Beschlusses 93/465/EWG. Gegebenenfalls kann die Kommission ein Ad-hoc-Prüfverfahren nach dem in Artikel 29 Absatz 3 genannten Regelungsverfahren annehmen.

(6) Der Antragsteller kann in mehreren Mitgliedstaaten gleichzeitig eine Typgenehmigung beantragen. In diesem Fall arbeiten die nationalen Sicherheitsbehörden im Hinblick auf eine Vereinfachung des Verfahrens und eine Minimierung des Verwaltungsaufwands zusammen.

(7) Typgenehmigungen werden im Europäischen Register genehmigter Fahrzeugtypen gemäß Artikel 34 eingetragen. In diesem Register sind der bzw. die Mitgliedstaaten angegeben, in denen ein Fahrzeugtyp genehmigt ist.

▼B

Artikel 27

Einstufung der nationalen Vorschriften

(1) Um das in Artikel 25 genannte Genehmigungsverfahren für die Inbetriebnahme von Fahrzeugen zu erleichtern, werden die nationalen Vorschriften gemäß Anhang VII eingestuft.

(2) Unbeschadet des Artikels 30 Absatz 3 überprüft die Agentur bis zum 19. Januar 2009 die Parameter in Anhang VII Abschnitt 1; sie übermittelt der Kommission die ihrer Ansicht nach angemessenen Empfehlungen.

(3) Die Agentur erstellt ein Referenzdokument, in dem die von den Mitgliedstaaten für die Inbetriebnahme von Fahrzeugen jeweils angewandten nationalen Vorschriften in Beziehung zueinander gesetzt werden. Die nationalen Sicherheitsbehörden arbeiten dabei mit der Agentur zusammen.

(4) Auf der Grundlage der Empfehlung der Agentur nimmt die Kommission nach dem in Artikel 29 Absatz 3 genannten Regelungsverfahren das Referenzdokument sowie alle Entscheidungen zu seiner Aktualisierung an.

KAPITEL VI

BENANNTE STELLEN

Artikel 28

Benannte Stellen

(1) Die Mitgliedstaaten melden der Kommission und den anderen Mitgliedstaaten die Stellen, die mit den Verfahren zur Bewertung der Konformität oder der Gebrauchstauglichkeit nach Artikel 13 und dem Prüfverfahren nach Artikel 18 beauftragt sind, und geben den Zuständigkeitsbereich jeder Stelle und die zuvor von der Kommission erteilte Kennnummer an. Die Kommission veröffentlicht im *Amtsblatt der Europäischen Union* die Liste dieser Stellen mit ihrer Kennnummer und mit Angabe ihrer Zuständigkeitsbereiche und hält diese Liste auf dem neuesten Stand.

(2) Bei der Beurteilung der zu meldenden Stellen sind von den Mitgliedstaaten die Kriterien des Anhangs VIII anzuwenden. Diese Kriterien gelten als erfüllt, wenn die Stellen den Bewertungskriterien der einschlägigen europäischen Normen entsprechen.

(3) Ein Mitgliedstaat entzieht einer solchen Stelle die Zulassung, wenn diese die in Anhang VIII genannten Kriterien nicht mehr erfüllt. Er unterrichtet hiervon unverzüglich die Kommission und die übrigen Mitgliedstaaten.

(4) Ist ein Mitgliedstaat oder die Kommission der Auffassung, dass eine von einem anderen Mitgliedstaat benannte Stelle den in Anhang VIII genannten Kriterien nicht entspricht, so konsultiert die Kommission die betroffenen Parteien. Die Kommission unterrichtet den letztgenannten Mitgliedstaat über alle Änderungen, die erforderlich sind, damit die benannte Stelle den ihr zuerkannten Status behalten kann.

▼B

(5) Die Kommission setzt eine Gruppe zur Koordination der benannten Stellen (nachstehend „Koordinationsgruppe“ genannt) ein, die Fragen im Zusammenhang mit der Anwendung der Verfahren der Konformitäts- oder Gebrauchstauglichkeitsbewertung nach Artikel 13 und des Prüfverfahrens nach Artikel 18 oder der Anwendung der entsprechenden TSI erörtert. Vertreter der Mitgliedstaaten können als Beobachter an den Arbeiten der Koordinationsgruppe teilnehmen.

Die Kommission und die Beobachter unterrichten den in Artikel 29 genannten Ausschuss über die Arbeiten der Koordinationsgruppe. Die Kommission schlägt gegebenenfalls die erforderlichen Abhilfemaßnahmen vor. Die Koordination der benannten Stellen erfolgt erforderlichenfalls gemäß Artikel 30 Absatz 4.

(6) In dem ersten Bericht gemäß Artikel 39 wird auch die Umsetzung der in Anhang VIII genannten Kriterien bewertet, und es werden gegebenenfalls angemessene Maßnahmen vorgeschlagen.

KAPITEL VII

AUSSCHUSS UND ARBEITSPROGRAMM

Artikel 29

Ausschussverfahren

(1) Die Kommission wird von dem mit Artikel 21 der Richtlinie 96/48/EG eingesetzten Ausschuss (nachstehend „Ausschuss“ genannt) unterstützt.

(2) Wird auf diesen Artikel Bezug genommen, so gelten die Artikel 3 und 7 des Beschlusses 1999/468/EG unter Beachtung von dessen Artikel 8.

(3) Wird auf diesen Absatz Bezug genommen, so gelten die Artikel 5 und 7 des Beschlusses 1999/468/EG unter Beachtung von dessen Artikel 8.

Die Frist nach Artikel 5 Absatz 6 des Beschlusses 1999/468/EG wird auf drei Monate festgesetzt.

(4) Wird auf diesen Absatz Bezug genommen, so gelten Artikel 5a Absätze 1 bis 4 und Artikel 7 des Beschlusses 1999/468/EG unter Beachtung von dessen Artikel 8.

(5) Wird auf diesen Absatz Bezug genommen, so gelten Artikel 5a Absätze 1, 2, 4 und 6 sowie Artikel 7 des Beschlusses 1999/468/EG unter Beachtung von dessen Artikel 8.

Artikel 30

Ergänzende Aufgaben

(1) Die Kommission kann den Ausschuss mit allen Fragen im Zusammenhang mit der Durchführung dieser Richtlinie befassen. Erforderlichenfalls gibt die Kommission nach dem in Artikel 29 Absatz 2 genannten Beratungsverfahren eine Empfehlung zu ihrer Durchführung ab.

▼B

(2) Der Ausschuss kann alle Fragen behandeln, die die Interoperabilität des Eisenbahnsystems betreffen, einschließlich Fragen in Bezug auf die Interoperabilität zwischen dem Eisenbahnsystem in der Gemeinschaft und dem Eisenbahnsystem von Drittländern.

(3) Maßnahmen zur Änderung nicht wesentlicher Bestimmungen dieser Verordnung, betreffend die Anpassung der Anhänge II bis IX an den technischen Fortschritt, werden nach dem in Artikel 29 Absatz 4 genannten Regelungsverfahren mit Kontrolle erlassen.

(4) Der Ausschuss kann erforderlichenfalls Arbeitsgruppen einsetzen, die ihn bei der Erledigung seiner Aufgaben, insbesondere im Hinblick auf die Koordination der benannten Stellen, unterstützen.

Artikel 31

Arbeitsprogramm

(1) Die Kommission erstellt ein Arbeitsprogramm, das der Ausweitung des Geltungsbereichs gemäß Artikel 8, der Änderung von TSI gemäß Artikel 6 Absatz 1 und den sonstigen ihr mit dieser Richtlinie übertragenen Aufgaben Rechung trägt. Die Kommission unterrichtet den Ausschuss umfassend über die Erstellung und Aktualisierung des Programms und bezieht ihn dabei umfassend ein.

(2) Das Arbeitsprogramm umfasst folgende Stufen:

a) ausgehend von einem Entwurf der Agentur Ausarbeitung eines Modells des Eisenbahnsystems der Gemeinschaft auf der Grundlage des Verzeichnisses der Teilsysteme (Anhang II) zur Gewährleistung der Kohärenz zwischen den TSI; dieses Modell muss insbesondere die verschiedenen Bestandteile des Systems sowie deren Schnittstellen umfassen und als Bezugsrahmen für die Abgrenzung der Anwendungsbereiche jeder TSI dienen;

b) Ausarbeitung einer Modellstruktur für die Erarbeitung von TSI;

c) Ausarbeitung einer Methodik für die Kosten-Nutzen-Analyse zu den in den TSI vorgesehenen Lösungen;

d) Festlegung der für die Erarbeitung der TSI erforderlichen Aufträge;

e) für jede TSI Bestimmung der jeweiligen Eckwerte;

f) Genehmigung der Normungsprogrammentwürfe;

g) Gestaltung des Übergangszeitraums zwischen dem Inkrafttreten der Richtlinie 2004/50/EG und der Herausgabe der TSI einschließlich der Festlegung des Bezugsrahmens nach Artikel 36.

▼B

KAPITEL VIII

NETZ- UND FAHRZEUGREGISTER

Artikel 32

Fahrzeugnummerierungssystem

(1) Ein Fahrzeug, das im Eisenbahnsystem der Gemeinschaft in Betrieb genommen wird, muss mit einer europäischen Fahrzeugnummer (European vehicle number — EVN) versehen sein, die bei der erstmaligen Inbetriebnahmegenehmigung vergeben wird.

(2) Der Antragsteller für die erstmalige Genehmigung ist auch für die Anbringung der für das betreffende Fahrzeug vergebenen EVN verantwortlich.

(3) Die EVN wird in der TSI Verkehrsbetrieb und Verkehrssteuerung beschrieben.

(4) Einem Fahrzeug wird nur einmal eine EVN zugeteilt, es sei denn, dass in der TSI Verkehrsbetrieb und Verkehrssteuerung etwas anderes bestimmt ist.

(5) Ungeachtet des Absatzes 1 können die Mitgliedstaaten bei Fahrzeugen, die auf Fahrten aus oder nach Drittländern eingesetzt werden oder eingesetzt werden sollen, deren Spurweite sich vom Haupteisenbahnnetz in der Gemeinschaft unterscheidet, akzeptieren, dass die Fahrzeuge nach einem anderen Kennzeichnungscode eindeutig identifiziert sind.

Artikel 33

Nationale Einstellungsregister

(1) Jeder Mitgliedstaat führt ein Register der Fahrzeuge, die in seinem Hoheitsgebiet zugelassen sind. Das Register muss die folgenden Bedingungen erfüllen:

a) Es entspricht den in Absatz 2 aufgeführten gemeinsamen Spezifikationen;

b) es wird von einer von allen Eisenbahnunternehmen unabhängigen Stelle geführt und aktualisiert;

c) es ist den in den Artikeln 16 und 21 der Richtlinie 2004/49/EG genannten Sicherheitsbehörden und Untersuchungsstellen zugänglich; darüber hinaus ist es auf Antrag bei berechtigtem Interesse den in Artikel 30 der Richtlinie 2001/14/EG genannten Regulierungsstellen, der Agentur, dem Eisenbahnunternehmen und den Infrastrukturbetreibern sowie allen Personen oder Organisationen zugänglich, die Fahrzeuge registrieren oder im Register erwähnt sind.

(2) Die gemeinsamen Spezifikationen für das Register werden nach dem in Artikel 29 Absatz 3 genannten Regelungsverfahren und auf der Grundlage des von der Agentur erstellten Entwurfs der Spezifikationen festgelegt. Dieser Entwurf der Spezifikationen umfasst folgende Punkte: Inhalt, Datenformat, funktionale und technische Architektur, Betriebsart — auch Vorkehrungen für den Datenaustausch — sowie Regeln für Dateneingabe und -abfrage. Das Register enthält für jedes Fahrzeug mindestens folgende Angaben:

a) die EVN;

b) Angaben zur EG-Prüferklärung und der ausstellenden Stelle;

▼B

c) Angaben zu dem in Artikel 34 genannten Europäischen Register genehmigter Fahrzeugtypen;

d) Angaben zum Eigner oder Halter des Fahrzeugs;

e) Betriebsbeschränkungen für das Fahrzeug;

f) die für die Instandhaltung zuständige Stelle.

(3) Der Inhaber der Registrierung muss der Behörde jedes Mitgliedstaats, in dem das Fahrzeug zugelassen wurde, etwaige Änderungen der Daten im nationalen Einstellungsregister, die Abwrackung eines Fahrzeugs oder seine Entscheidung, die Registrierung eines Fahrzeugs nicht länger aufrechtzuerhalten, unverzüglich anzeigen.

(4) Solange die nationalen Einstellungsregister nicht miteinander verbunden sind, aktualisiert jeder Mitgliedstaat sein Register, indem er bei den betreffenden Daten Änderungen übernimmt, die ein anderer Mitgliedstaat in seinem eigenen Register vorgenommen hat.

(5) Im Falle von Fahrzeugen, die erstmals in einem Drittland in Betrieb genommen wurden und von einem Mitgliedstaat eine Inbetriebnahmegenehmigung für sein Hoheitsgebiet erhalten haben, sorgt der betreffende Mitgliedstaat dafür, dass die in Absatz 2 Buchstaben d bis f aufgeführten Angaben über das nationale Einstellungsregister abgefragt werden können. Die in Absatz 2 Buchstabe f aufgeführten Angaben können durch sicherheitsrelevante Angaben zu dem Instandhaltungsplan ersetzt werden.

Artikel 34

Europäisches Register genehmigter Fahrzeugtypen

(1) Die Agentur errichtet und führt ein Register der Fahrzeugtypen, die von den Mitgliedstaaten eine Inbetriebnahmegenehmigung für das Eisenbahnnetz der Gemeinschaft erhalten haben. Das Register muss die folgenden Bedingungen erfüllen:

a) Es ist öffentlich und für jedermann elektronisch zugänglich;

b) es entspricht den gemeinsamen Spezifikationen gemäß Absatz 4;

c) es ist mit allen nationalen Einstellungsregistern verbunden.

(2) Das Register enthält folgende Angaben zu jedem Fahrzeugtyp:

a) die technischen Merkmale des Fahrzeugtyps gemäß den einschlägigen TSI;

b) Name des Herstellers;

c) die Daten, Referenzangaben und Ausstellungsmitgliedstaaten der aufeinander folgenden Genehmigungen für diesen Fahrzeugtyp, einschließlich Einschränkungen oder Widerrufen.

▼B

(3) Wird in einem Mitgliedstaat eine Typgenehmigung erteilt, geändert, ausgesetzt oder widerrufen, so unterrichtet die nationale Sicherheitsbehörde dieses Mitgliedstaats die Agentur, damit diese ihr Register aktualisieren kann.

(4) Die gemeinsamen Spezifikationen für das Register werden auf der Grundlage eines von der Agentur erstellten Entwurfs von Spezifikationen nach dem in Artikel 29 Absatz 3 genannten Regelungsverfahren festgelegt. Dieser Entwurf von Spezifikationen umfasst folgende Punkte: Inhalt, Datenformat, funktionale und technische Architektur, Betriebsart sowie Regeln für Dateneingabe und -abfrage.

Artikel 35

Infrastrukturregister

(1) Jeder Mitgliedstaat trägt dafür Sorge, dass ein Infrastrukturregister auf der Grundlage des in Absatz 2 genannten Aktualisierungsrhythmus veröffentlicht und aktualisiert wird. Dieses Register gibt für das jeweilige Teilsystem oder Teile davon die Hauptmerkmale (z. B. die Eckwerte) und deren Übereinstimmung mit den in den anzuwendenden TSI vorgeschriebenen Merkmalen an. Zu diesem Zweck ist in jeder TSI genau anzugeben, welche Angaben das Infrastrukturregister enthalten muss.

(2) Die Agentur erstellt einen Entwurf von Spezifikationen für dieses Register betreffend seine Aufmachung und sein Format, seinen Aktualisierungsrhythmus sowie Anweisungen für die Verwendung, wobei ein angemessener Übergangszeitraum für Infrastrukturen zu berücksichtigen ist, die vor dem Inkrafttreten dieser Richtlinie in Betrieb genommen wurden. Die Kommission verabschiedet die Spezifikationen nach dem in Artikel 29 Absatz 3 genannten Regelungsverfahren.

KAPITEL IX

ÜBERGANGSREGELUNGEN

Artikel 36

Entwurf eines Bezugsrahmens

(1) Die Agentur entwickelt in Einklang mit den Artikeln 3 und 12 der Verordnung (EG) Nr. 881/2004 anhand der von den Mitgliedstaaten nach Artikel 17 Absatz 3 dieser Richtlinie übermittelten Angaben, der technischen Unterlagen der entsprechenden Fachkreise und des Wortlauts der einschlägigen internationalen Übereinkünfte den Entwurf eines Bezugsrahmens für die technischen Vorschriften zur Gewährleistung des gegenwärtigen Grades an Interoperabilität der Netze und Fahrzeuge, die gemäß Artikel 1 dieser Richtlinie in deren Geltungsbereich einbezogen werden. Falls erforderlich nimmt die Kommission den Bezugsrahmen nach dem in Artikel 29 Absatz 3 dieser Richtlinie genannten Regelungsverfahren an.

▼B

(2) Nach Annahme dieses Bezugsrahmens unterrichten die Mitgliedstaaten die Kommission über ihre Absichten in Bezug auf den Erlass nationaler Vorschriften oder über die Entwicklung von Projekten in ihrem Hoheitsgebiet, die vom Bezugsrahmen abweichen.

KAPITEL X

SCHLUSSBESTIMMUNGEN

Artikel 37

Begründung

Entscheidungen aufgrund dieser Richtlinie über die Konformitäts- oder Gebrauchstauglichkeitsbewertung von Interoperabilitätskomponenten und die Prüfung von Teilsystemen, die Bestandteil des Eisenbahnsystems sind, sowie Entscheidungen aufgrund der Artikel 7, 12, 14 und 19 sind im Einzelnen zu begründen. Sie sind den Betroffenen unverzüglich unter Angabe der Rechtsbehelfe, die aufgrund der in dem betreffenden Mitgliedstaat geltenden Rechtsvorschriften möglich sind, und der Fristen für das Einlegen dieser Rechtsbehelfe mitzuteilen.

Artikel 38

Umsetzung

(1) Die Mitgliedstaaten setzen die Rechts- und Verwaltungsvorschriften in Kraft, die erforderlich sind, um Artikel 1, Artikel 2, Artikel 4 Absatz 2, Artikel 5 Absätze 2, 5, 6 und 8, Artikel 6 Absätze 1, 2, 3, 9 und 10, Artikel 7, 8 und 9, Artikel 11 Absätze 4 und 5, Artikel 12, Artikel 13 Absatz 5, Artikel 15, 16 und 17, Artikel 18 Absätze 1, 2, 4 und 5, Artikel 19 Absatz 3, Artikel 20 bis 27, Artikel 28 Absätze 4 und 6, Artikel 32 bis Artikel 35 sowie den Anhängen I bis IX spätestens am 19. Juli 2010 nachzukommen. Sie übermitteln der Kommission unverzüglich den Wortlaut dieser Vorschriften.

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 der Bezugnahme. Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission den Wortlaut der wichtigsten nationalen Rechtsvorschriften mit, die sie auf dem unter diese Richtlinie fallenden Gebiet erlassen.

(2) Die Republik Zypern und die Republik Malta sind von der Pflicht zur Umsetzung und Durchführung der Kapitel IV, V, VII und VIII dieser Richtlinie ausgenommen, solange in ihrem Staatsgebiet kein Eisenbahnsystem besteht.

Sobald aber eine öffentliche oder private Stelle einen offiziellen Antrag auf Bau einer Eisenbahnlinie im Hinblick auf ihren Betrieb durch ein oder mehrere Eisenbahnunternehmen stellt, erlassen die betroffenen Mitgliedstaaten Rechtsvorschriften zur Umsetzung der in Unterabsatz 1 genannten Kapitel innerhalb eines Jahres ab Eingang des Antrags.

▼B

Artikel 39

Berichterstattung und Information

(1) Alle drei Jahre, erstmals am 19. Juli 2011, berichtet die Kommission dem Europäischen Parlament und dem Rat über die Fortschritte bei der Herbeiführung der Interoperabilität des Eisenbahnsystems. Dieser Bericht umfasst auch eine Analyse der Fälle nach Artikel 9.

(2) Die Kommission veröffentlicht spätestens am 19. Juli 2013 einen Bericht, der auch eine Analyse der Anwendung des Kapitels V und der Verbesserungen bei der länderübergreifenden Zulassung von Fahrzeugen in der Gemeinschaft hinsichtlich der Dauer und der Kosten der Verfahren für die Antragsteller enthält. Gegebenenfalls enthält der Bericht auch eine Abschätzung der Folgen verschiedener Optionen für eine weitere Vereinfachung der Verfahren im Zusammenhang mit der Genehmigung von Fahrzeugen. In diesem Falle werden verschiedene Optionen hinsichtlich der Zusammenarbeit zwischen den nationalen Sicherheitsbehörden und der Agentur geprüft.

(3) Die Agentur erarbeitet und aktualisiert regelmäßig ein Instrument, das auf Anfrage eines Mitgliedstaats oder der Kommission einen Überblick über das Interoperabilitätsniveau des Eisenbahnsystems liefern kann. Bei diesem Instrument werden die in den Registern gemäß den Artikeln 33, 34 und 35 enthaltenen Informationen verwendet.

Artikel 40

Aufhebung

Die Richtlinien 96/48/EG und 2001/16/EG werden mit Wirkung vom 19. Juli 2010 aufgehoben, ohne dass davon die Pflichten der Mitgliedstaaten hinsichtlich der Fristen für die Umsetzung jener Richtlinien in nationales Recht und ihre Anwendung berührt werden.

Verweise auf die aufgehobenen Richtlinien gelten als Verweise auf die vorliegende Richtlinie nach der Entsprechungstabelle im Anhang XI.

Artikel 14 der Richtlinie 2004/49/EG wird mit Wirkung vom 19. Juli 2008 aufgehoben.

Artikel 41

Inkrafttreten

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

Artikel 42

Adressaten

Diese Richtlinie ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

▼B

ANHANG I

ANWENDUNGSBEREICH

1. **Das konventionelle transeuropäische Eisenbahnsystem**

1.1. *Netz*

Das Netz des konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystems ist die Infrastruktur der konventionellen Strecken des transeuropäischen Verkehrsnetzes, die in der Entscheidung Nr. 1692/96/EG aufgeführt sind.

Für die Zwecke dieser Richtlinie kann dieses Netz in folgende Kategorien unterteilt werden:

— für den Personenverkehr vorgesehene Strecken,

— für den gemischten Verkehr (Personen- und Güterverkehr) vorgesehene Strecken,

— speziell für den Güterverkehr konzipierte oder ausgebaute Strecken,

— Personenverkehrsknoten,

— Güterverkehrsknoten, einschließlich Terminals für kombinierten Verkehr,

— Verbindungswege zwischen den vorstehend genannten Elementen.

Dieses Netz umfasst Verkehrssteuerungs-, Ortungs- und Navigationssysteme, Datenverarbeitungs- und Telekommunikationseinrichtungen, die für den Personenfernverkehr und den Güterverkehr auf diesem Netz zur Gewährleistung eines sicheren und ausgewogenen Netzbetriebs und einer wirksamen Verkehrssteuerung vorgesehen sind.

1.2. *Fahrzeuge*

Zum konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystem gehören alle Fahrzeuge, die für den Verkehr auf der Gesamtheit oder einem Teil des konventionellen transeuropäischen Eisenbahnnetzes geeignet sind, einschließlich:

— Diesel-Triebzüge oder elektrische Triebzüge,

— Diesel-Triebfahrzeuge oder elektrische Triebfahrzeuge,

— Personenwagen,

— Güterwagen, einschließlich Fahrzeuge für die Beförderung von Lastkraftwagen.

Darunter können auch mobile Ausrüstungen für Bau und Instandhaltung von Eisenbahninfrastrukturen fallen.

Jede einzelne dieser Kategorien ist wie folgt zu unterteilen:

— Fahrzeuge für den grenzüberschreitenden Verkehr,

— Fahrzeuge für den innerstaatlichen Verkehr.

2. **Transeuropäisches Hochgeschwindigkeitsbahnsystem**

2.1. *Netz*

Das Netz des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems ist die Infrastruktur der Strecken für Hochgeschwindigkeitszüge des transeuropäischen Verkehrsnetzes, die in der Entscheidung Nr. 1692/96/EG aufgeführt ist.

▼B

Strecken für Hochgeschwindigkeitszüge umfassen:

— eigens für Hochgeschwindigkeitszüge gebaute Strecken, die für Geschwindigkeiten von im Allgemeinen mindestens 250 km/h ausgelegt sind,

— eigens für Hochgeschwindigkeitszüge ausgebaute Strecken, die für Geschwindigkeiten von rund 200 km/h ausgelegt sind,

— eigens für Hochgeschwindigkeitszüge ausgebaute Strecken, die aufgrund der sich aus der Topografie, der Oberflächengestalt oder der städtischen Umgebung ergebenden Zwänge von spezifischer Beschaffenheit sind und deren Geschwindigkeit im Einzelfall angepasst werden muss. Dazu gehören auch die Verbindungsstrecken zwischen dem Hochgeschwindigkeits- und dem konventionellen Bahnnetz, Bahnhofsdurchfahrten, Anschlüsse zu Terminals, Betriebswerken usw., die von Hochgeschwindigkeitsfahrzeugen mit Normalgeschwindigkeit befahren werden.

Dieses Netz umfasst Verkehrssteuerungs-, Ortungs- und Navigationssysteme, Datenverarbeitungs- und Telekommunikationseinrichtungen, die für den Verkehr auf diesen Strecken zur Gewährleistung eines sicheren und ausgewogenen Netzbetriebs und einer wirksamen Verkehrssteuerung vorgesehen sind.

2.2. *Fahrzeuge*

Zum transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystem gehören Fahrzeuge, die so ausgelegt sind, dass sie

— entweder bei mindestens 250 km/h auf eigens für Hochgeschwindigkeitszüge gebauten Strecken verkehren und unter günstigen Bedingungen Geschwindigkeiten von mehr als 300 km/h erzielen können

— oder bei rund 200 km/h auf den unter Nummer 2.1 genannten Strecken verkehren können, soweit dies mit dem Leistungsniveau dieser Strecken vereinbar ist.

Darüber hinaus müssen Fahrzeuge, die für Höchstgeschwindigkeiten von weniger als 200 km/h ausgelegt sind und für den Verkehr auf der Gesamtheit oder einem Teil des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsnetzes geeignet sind, soweit dies mit dem Leistungsniveau dieses Netzes vereinbar ist, die Anforderungen an einen sicheren Betrieb dieses Netzes erfüllen. Zu diesem Zweck sind in den TSI Konventionelle Fahrzeuge auch die Anforderungen an den sicheren Betrieb konventioneller Fahrzeuge auf Hochgeschwindigkeitsnetzen aufzuführen.

3. **Kompatibilität innerhalb des Eisenbahnsystems**

Ein hochwertiger europäischer Eisenbahnverkehr setzt unter anderem eine hervorragende Kompatibilität zwischen den Netzmerkmalen (im weitesten Sinne, d. h. der ortsfesten Teile aller betreffenden Teilsysteme) und den Fahrzeugmerkmalen (unter Einschluss der nicht ortsfesten Teile aller betreffenden Teilsysteme) voraus. Von dieser Kompatibilität hängen das Leistungsniveau, die Sicherheit und die Qualität der Verkehrsdienste sowie deren Kosten ab.

4. **Ausweitung des Geltungsbereichs**

4.1. *Netz- und Fahrzeugunterkategorien*

Der Geltungsbereich der TSI wird schrittweise auf das gesamte Eisenbahnsystem nach Maßgabe von Artikel 1 Absatz 4 ausgeweitet. Im Interesse einer kostengünstigen Verwirklichung der Interoperabilität werden innerhalb aller in diesem Anhang genannten Netz- und Fahrzeugkategorien erforderlichenfalls weitere Unterkategorien festgelegt. Die in Artikel 5 Absatz 3 genannten funktionellen und technischen Spezifikationen können je nach Unterkategorie gegebenenfalls unterschiedlich ausfallen.

▼B

4.2. *Kostenbegrenzung*

Bei der Kosten-Nutzen-Analyse der vorgeschlagenen Maßnahmen wird unter anderem Folgendes berücksichtigt:

— Kosten der vorgeschlagenen Maßnahme,

— Vorteile für die Interoperabilität durch Ausweitung des Geltungsbereichs auf bestimmte Netz- und Fahrzeugkategorien,

— Senkung der Kapitalkosten und Aufwendungen durch Größenvorteile und eine bessere Ausnutzung der Fahrzeuge,

— Senkung von Investitions- und Instandhaltungs-/Betriebskosten durch größeren Wettbewerb zwischen Herstellern und Instandhaltungsunternehmen,

— positive Auswirkungen für die Umwelt durch technische Verbesserungen des Schienensystems,

— Erhöhung der Betriebssicherheit.

Außerdem werden in dieser Bewertung die zu erwartenden Auswirkungen auf alle betroffenen Betreiber und Wirtschaftsbeteiligten angegeben.

▼M2

ANHANG II

TEILSYSTEME

1. **Verzeichnis der Teilsysteme**

Für die Zwecke dieser Richtlinie wird das Eisenbahnsystem wie folgt in Teilsysteme untergliedert:

a) strukturelle Bereiche:

— Infrastruktur,

— Energie,

— streckenseitige Zugsteuerung, Zugsicherung und Signalgebung,

— fahrzeugseitige Zugsteuerung, Zugsicherung und Signalgebung,

— Fahrzeuge;

b) funktionelle Bereiche:

— Verkehrsbetrieb und Verkehrssteuerung,

— Instandhaltung,

— Telematikanwendungen für den Personen- und Güterverkehr.

2. **Beschreibung der Teilsysteme**

Für jedes Teilsystem oder jeden Teil von Teilsystemen wird von der Agentur bei der Erarbeitung des entsprechenden TSI-Entwurfs die Liste der mit der Interoperabilität verbundenen Elemente und Aspekte vorgeschlagen. Unbeschadet der Festlegung dieser Aspekte oder der Interoperabilitätskomponenten und unbeschadet der Reihenfolge, in der die Teilsysteme in die TSI einbezogen werden, umfassen die Teilsysteme Folgendes:

2.1. *Infrastruktur*

Gleise, Weichen, Kunstbauten (Brücken, Tunnel usw.), zugehörige Infrastruktur in den Bahnhöfen (Bahnsteige, Zugangsbereiche unter Berücksichtigung der Bedürfnisse von Personen mit eingeschränkter Mobilität usw.), Sicherheits- und Schutzausrüstung.

2.2. *Energie*

Elektrifizierungssystem einschließlich Oberleitungen und streckenseitiger Teile der Stromverbrauchsmesseinrichtungen.

2.3. *Streckenseitige Zugsteuerung, Zugsicherung und Signalgebung*

Alle erforderlichen streckenseitigen Ausrüstungen zur Gewährleistung der Sicherung, Steuerung und Kontrolle der Bewegung von Zügen, die zum Verkehr im Netz zugelassen sind.

2.4. *Fahrzeugseitige Zugsteuerung, Zugsicherung und Signalgebung*

Alle erforderlichen fahrzeugseitigen Ausrüstungen zur Gewährleistung der Sicherung, Steuerung und Kontrolle der Bewegung von Zügen, die zum Verkehr im Netz zugelassen sind.

▼**M2**

2.5. *Verkehrsbetrieb und Verkehrssteuerung*

Verfahren und zugehörige Ausrüstungen, die eine kohärente Ausnutzung der verschiedenen strukturellen Teilsysteme erlauben, und zwar sowohl im Normalbetrieb als auch bei Betriebsstörungen, einschließlich insbesondere der Zugbildung und Zugführung, der Planung und der Abwicklung des Verkehrsbetriebs.

Die Gesamtheit der erforderlichen beruflichen Qualifikationen für die Durchführung von grenzüberschreitenden Verkehrsdiensten.

2.6. *Telematikanwendungen*

Dieses Teilsystem umfasst gemäß Anhang I zwei Teile:

a) Anwendungen im Personenverkehr, einschließlich der Systeme zur Information der Fahrgäste vor und während der Fahrt, Buchungssysteme, Zahlungssysteme, Reisegepäckabfertigung, Anschlüsse zwischen Zügen und zwischen der Eisenbahn und anderen Verkehrsträgern;

b) Anwendungen im Güterverkehr, einschließlich der Informationssysteme (Verfolgung der Güter und der Züge in Echtzeit), Rangier- und Zugbildungssysteme, Buchungssysteme, Zahlungs- und Fakturierungssysteme, Anschlüsse zu anderen Verkehrsträgern, Erstellung elektronischer Begleitdokumente.

2.7. *Fahrzeuge*

Struktur, System der Zugsteuerung und Zugsicherung sowie die dazugehörigen Einrichtungen des Zuges, Stromabnahmeeinrichtungen, Traktions- und Energieumwandlungseinrichtungen, fahrzeugseitige Stromverbrauchsmesseinrichtungen, Bremsanlagen, Kupplungen, Laufwerk (Drehgestelle, Achsen) und Aufhängung, Türen, Mensch-Maschine-Schnittstellen (Triebfahrzeugführer, Zugbegleitpersonal, Fahrgäste unter Berücksichtigung der Bedürfnisse von Personen mit eingeschränkter Mobilität), passive oder aktive Sicherheitseinrichtungen und Erfordernisse für die Gesundheit der Fahrgäste und des Zugbegleitpersonals.

2.8. *Instandhaltung*

Verfahren, zugehörige Ausrüstungen, logistische Instandhaltungseinrichtungen, Reserven zur Durchführung vorgeschriebener Instandsetzungsarbeiten und vorbeugender Instandhaltung im Hinblick auf die Gewährleistung der Interoperabilität des Eisenbahnsystems und der erforderlichen Leistungsfähigkeit.

▼B

ANHANG III

GRUNDLEGENDE ANFORDERUNGEN

1. **Allgemeine Anforderungen**

1.1. *Sicherheit*

1.1.1. Die Planung, der Bau oder die Herstellung, die Instandhaltung und die Überwachung der sicherheitsrelevanten Bauteile, insbesondere derjenigen, die am Zugverkehr beteiligt sind, müssen die Sicherheit auch unter bestimmten Grenzbedingungen auf dem für das Netz festgelegten Niveau halten.

1.1.2. Die Kennwerte für das Rad-Schiene-System müssen die Kriterien der Laufstabilität erfüllen, damit bei der zulässigen Höchstgeschwindigkeit eine sichere Fahrt gewährleistet ist. Die Kennwerte für die Bremsausrüstung müssen gewährleisten, dass bei zulässiger Höchstgeschwindigkeit ein Anhalten innerhalb des festgelegten Bremswegsmöglich ist.

1.1.3. Die verwendeten Bauteile müssen während ihrer gesamten Betriebsdauer den spezifizierten gewöhnlichen oder Grenzbeanspruchungen standhalten. Durch geeignete Mittel ist sicherzustellen, dass sich die Sicherheitsauswirkungen eines unvorhergesehenen Versagens in Grenzen halten.

1.1.4. Die Auslegung der ortsfesten Anlagen und der Fahrzeuge und die Auswahl der Werkstoffe müssen das Entstehen, die Ausbreitung und die Auswirkungen von Feuer und Rauch im Fall eines Brandes in Grenzen halten.

1.1.5. Die für die Betätigung durch die Fahrgäste vorgesehenen Einrichtungen müssen so konzipiert sein, dass weder das sichere Funktionieren der Einrichtungen noch die Gesundheit und Sicherheit der Benutzer beeinträchtigt werden, wenn sie in einer voraussehbaren Weise betätigt werden, die jedoch den angebrachten Hinweisen nicht entspricht.

1.2. *Zuverlässigkeit und Betriebsbereitschaft*

Die Planung, Durchführung und Häufigkeit der Überwachung und Instandhaltung der festen und beweglichen Teile, die am Zugverkehr beteiligt sind, müssen deren Funktionsfähigkeit unter den vorgegebenen Bedingungen gewährleisten.

1.3. *Gesundheit*

1.3.1. Werkstoffe, die aufgrund ihrer Verwendungsweise die Gesundheit von Personen, die Zugang zu ihnen haben, gefährden können, dürfen in Zügen und Infrastruktureinrichtungen nicht verwendet werden.

1.3.2. Die Auswahl, die Verarbeitung und die Verwendung dieser Werkstoffe müssen eine gesundheitsschädliche oder -gefährdende Rauch- und Gasentwicklung insbesondere im Fall eines Brandes in Grenzen halten.

1.4. *Umweltschutz*

1.4.1. Die Umweltauswirkungen des Baus und Betriebs des Eisenbahnsystems sind bei der Planung dieses Systems entsprechend den geltenden Gemeinschaftsbestimmungen zu berücksichtigen.

1.4.2. In Zügen und Infrastruktureinrichtungen verwendete Werkstoffe müssen eine umweltschädliche oder -gefährdende Rauch- und Gasentwicklung, insbesondere im Fall eines Brandes, verhindern.

1.4.3. Fahrzeuge und Energieversorgungsanlagen sind so auszulegen und zu bauen, dass sie mit Anlagen, Einrichtungen und öffentlichen oder privaten Netzen, bei denen Interferenzen möglich sind, elektromagnetisch verträglich sind.

▼M4

1.4.4. Bei Konzeption und Betrieb des Eisenbahnsystems ist eine Überschreitung der zulässigen Grenzwerte durch die davon ausgehenden Lärmemissionen

— in den in der Nähe einer Eisenbahninfrastruktur gemäß Artikel 3 der Richtlinie 2012/34/EU gelegenen Gebieten und

— im Führerstand zu vermeiden.

▼B

1.4.5. Der Betrieb des Eisenbahnsystems darf in normalem Instandhaltungszustand für die in der Nähe des Fahrwegs gelegenen Einrichtungen und Bereiche keine unzulässigen Bodenschwingungen verursachen.

1.5. *Technische Kompatibilität*

Die technischen Merkmale der Infrastrukturen und ortsfesten Anlagen müssen untereinander und mit denen der Züge, die im Eisenbahnsystem verkehren sollen, kompatibel sein.

Erweist sich die Einhaltung dieser Merkmale auf bestimmten Teilen des Netzes als schwierig, so könnten Zwischenlösungen, die eine künftige Kompatibilität gewährleisten, eingeführt werden.

▼M3

1.6. *Zugänglichkeit*

1.6.1. Die Teilsysteme „Infrastruktur“ und „Fahrzeuge“ müssen für behinderte Menschen und Personen mit eingeschränkter Mobilität zugänglich sein, damit ein gleichberechtigter Zugang durch die Vermeidung oder Beseitigung von Hindernissen und durch andere geeignete Maßnahmen gewährleistet ist. Dies umfasst die Planung, den Bau, die Erneuerung, die Umrüstung sowie die Instandhaltung und den Betrieb der maßgeblichen öffentlich zugänglichen Bestandteile der Teilsysteme.

1.6.2. Die Teilsysteme „Betrieb“ und „Telematikanwendungen für den Personenverkehr“ müssen die erforderliche Funktionalität bieten, um behinderten Menschen und Personen mit eingeschränkter Mobilität durch Vermeidung oder Beseitigung von Hindernissen und durch andere geeignete Maßnahmen gleichberechtigten Zugang zu ermöglichen.

▼B

2. **Besondere Anforderungen an jedes Teilsystem**

2.1. *Infrastrukturen*

2.1.1. Sicherheit

Es müssen angemessene Vorkehrungen getroffen werden, um den Zugang zu den Anlagen oder deren unbefugtes Betreten zu verhindern.

Es müssen Vorkehrungen getroffen werden, um die Gefahren für Personen, insbesondere bei der Durchfahrt der Züge in Bahnhöfen, in Grenzen zu halten.

Infrastruktureinrichtungen, die der Öffentlichkeit zugänglich sind, müssen so geplant und gebaut werden, dass die Risiken für die Sicherheit von Personen (Stabilität, Brand, Zugang, Fluchtwege, Bahnsteige usw.) in Grenzen gehalten werden.

Zur Berücksichtigung der besonderen sicherheitstechnischen Bedingungen bei langen Tunneln und Viadukten sind geeignete Vorkehrungen zu treffen.

▼M3

2.1.2. Zugänglichkeit

2.1.2.1. Öffentlich zugängliche Teile der Infrastruktur müssen für behinderte Menschen und Personen mit eingeschränkter Mobilität gemäß Abschnitt 1.6 zugänglich sein.

▼B

2.2. *Energie*

2.2.1. Sicherheit

Der Betrieb der Energieversorgungsanlagen darf die Sicherheit von Zügen und Personen (Fahrgäste, Betriebspersonal, Anlieger und Dritte) nicht gefährden.

2.2.2. Umweltschutz

Der Betrieb der Energieversorgungsanlagen (elektrisch oder thermisch) darf keine über die festgelegten Grenzwerte hinausgehenden Umweltbelastungen verursachen.

2.2.3. Technische Kompatibilität

Die Energieversorgungssysteme (elektrisch oder thermisch) müssen

— den Zügen die Erreichung der festgelegten Leistungswerte gestatten,

— im Fall der Energieversorgungssysteme mit den Stromabnahmeeinrichtungen der Züge kompatibel sein.

2.3. *Zugsteuerung, Zugsicherung und Signalgebung*

2.3.1. Sicherheit

Die Anlagen und Verfahren der Zugsteuerung, Zugsicherung und Signalgebung müssen einen Zugverkehr entsprechend den Sicherheitsvorgaben für das Netz ermöglichen. Die Zugsteuerungs-, Zugsicherungs- und Signalgebungssysteme sollten weiterhin den sicheren Verkehr von Zügen ermöglichen, deren Weiterfahrt unter vorgegebenen Einschränkungen gestattet ist.

2.3.2. Technische Kompatibilität

Alle neuen Infrastruktureinrichtungen und alle neuen Fahrzeuge, die nach der Festlegung kompatibler Zugsteuerungs-, Zugsicherungs- und Signalgebungssysteme gebaut oder entwickelt werden, müssen sich für die Verwendung dieser Systeme eignen.

Die in den Führerständen der Züge eingebauten Einrichtungen für die Zugsteuerung, Zugsicherung und Signalgebung müssen unter den vorgegebenen Bedingungen einen flüssigen Betrieb des Eisenbahnsystems gewährleisten.

2.4. *Fahrzeuge*

2.4.1. Sicherheit

Die Bauart der Fahrzeuge und der Übergänge zwischen den Fahrzeugen muss so konzipiert sein, dass die Fahrgast- und Führerstandräume bei Zusammenstößen oder Entgleisungen geschützt sind.

Die elektrischen Anlagen dürfen die Betriebssicherheit der Zugsteuerungs-, Zugsicherungs- und Signalanlagen nicht beeinträchtigen.

Die Bremsverfahren und -kräfte müssen mit der Konzeption des Oberbaus, der Kunstbauten und der Signalanlagen vereinbar sein.

Es müssen Vorkehrungen für den Zugang zu den unter Spannung stehenden Bauteilen getroffen werden, um eine Gefährdung von Personen zu vermeiden.

▼B

Bei Gefahr müssen entsprechende Vorrichtungen den Fahrgästen die Möglichkeit bieten, dies dem Triebfahrzeugführer zu melden, und dem Zugbegleitpersonal ermöglichen, sich mit dem Triebfahrzeugführer in Verbindung zu setzen.

Die Schließ- und Öffnungsvorrichtung der Einstiegstüren muss die Sicherheit der Fahrgäste gewährleisten.

Es müssen Notausstiege vorhanden und ausgeschildert sein.

Zur Berücksichtigung der besonderen sicherheitstechnischen Bedingungen in langen Tunneln sind geeignete Vorkehrungen zu treffen.

Eine Notbeleuchtung mit ausreichender Beleuchtungsstärke und Unabhängigkeit ist an Bord der Züge zwingend vorgeschrieben.

Die Züge müssen mit einer Lautsprecheranlage ausgestattet sein, damit das Zugbegleitpersonal Mitteilungen an die Reisenden durchgeben kann.

2.4.2. Zuverlässigkeit und Betriebsbereitschaft

Die Bauweise der wichtigsten Einrichtungen, Laufwerk, Traktionseinrichtungen und Bremsanlagen sowie Zugsteuerung und Zugsicherung müssen unter vorgegebenen Einschränkungen eine Weiterfahrt des Zuges ermöglichen, ohne dass die in Betrieb verbleibenden Einrichtungen dadurch beeinträchtigt werden.

2.4.3. Technische Kompatibilität

Die elektrische Ausrüstung muss mit dem Betrieb der Zugsteuerungs-, Zugsicherungs- und Signalanlagen kompatibel sein.

Bei elektrischem Antrieb müssen die Stromabnahmeeinrichtungen den Zugverkehr mit den Stromsystemen des Eisenbahnsystems ermöglichen.

Die Fahrzeuge müssen aufgrund ihrer Merkmale auf allen Strecken verkehren können, auf denen ihr Einsatz vorgesehen ist; die jeweiligen Klimabedingungen sind hierbei zu berücksichtigen.

2.4.4. Kontrolle

Die Züge sind mit einem Fahrtenschreiber auszustatten. Die Daten, die mit diesem Gerät aufgezeichnet werden, und die Verarbeitung der Daten müssen harmonisiert werden.

▼M3

2.4.5. Zugänglichkeit

2.4.5.1. Öffentlich zugängliche Teile von Fahrzeugen müssen für behinderte Menschen und Personen mit eingeschränkter Mobilität gemäß Abschnitt 1.6 zugänglich sein.

▼B

2.5. *Instandhaltung*

2.5.1. Gesundheit und Sicherheit

Die technischen Anlagen und Arbeitsverfahren in den Instandhaltungswerken müssen den sicheren Betrieb des betreffenden Teilsystems gewährleisten, und sie dürfen keine Gefahr für Gesundheit und Sicherheit darstellen.

2.5.2. Umweltschutz

Die von technischen Anlagen und Arbeitsverfahren in den Instandhaltungswerken ausgehenden Umweltbelastungen dürfen die zulässigen Werte nicht überschreiten.

2.5.3. Technische Kompatibilität

In den Instandhaltungsanlagen für Fahrzeuge müssen die Sicherheits-, Hygiene- und Komfortarbeiten, für die sie geplant worden sind, an allen Zügen durchgeführt werden können.

▼B

2.6. *Verkehrsbetrieb und Verkehrssteuerung*

2.6.1. Sicherheit

Die Angleichung der Betriebsvorschriften der Netze und die Qualifikation der Triebfahrzeugführer und des Zugbegleitpersonals und des örtlichen Betriebspersonals müssen einen sicheren Betrieb gewährleisten, wobei die unterschiedlichen Anforderungen für den grenzüberschreitenden Verkehr und den Inlandsverkehr zu berücksichtigen sind.

Die Art und Häufigkeit der Instandhaltungsarbeiten, die Ausbildung und Qualifikation des Instandhaltungspersonals und des Personals der Prüfstellen sowie das Qualitätssicherungssystem in den Prüfstellen und Instandhaltungswerken der betreffenden Betreiber müssen ein hohes Sicherheitsniveau gewährleisten.

2.6.2. Zuverlässigkeit und Betriebsbereitschaft

Die Art und Häufigkeit der Instandhaltungsarbeiten, die Ausbildung und Qualifikation des Instandhaltungspersonals und des Personals der Prüfstellen sowie das von den betreffenden Betreibern eingerichtete Qualitätssicherungssystem in den Prüfstellen und Instandhaltungswerken müssen ein hohes Niveau der Zuverlässigkeit und Betriebsbereitschaft gewährleisten.

2.6.3. Technische Kompatibilität

Die Angleichung der Betriebsvorschriften der Netze und die Qualifikation der Triebfahrzeugführer, des Zugbegleitpersonals und des örtlichen Betriebspersonals müssen einen effizienten Betrieb des Eisenbahnsystems gewährleisten, wobei die unterschiedlichen Anforderungen für den grenzüberschreitenden Verkehr und den Inlandsverkehr zu berücksichtigen sind.

▼M3

2.6.4. Zugänglichkeit

2.6.4.1. Es müssen angemessene Vorkehrungen getroffen werden, damit die Betriebsvorschriften die erforderlichen Funktionalitäten vorsehen, um die Zugänglichkeit für behinderte Menschen und Personen mit eingeschränkter Mobilität zu gewährleisten.

▼B

2.7. *Telematikanwendungen im Personen- und Güterverkehr*

2.7.1. Technische Kompatibilität

Die grundlegenden Anforderungen für den Bereich der Telematikanwendungen gewährleisten eine Mindestqualität der Dienstleistung für die Reisenden und die Güterverkehrskunden, insbesondere hinsichtlich der technischen Kompatibilität.

Bei diesen Anwendungen ist sicherzustellen,

— dass die Datenbanken, die Software und die Datenübertragungsprotokolle so erstellt werden, dass ein möglichst vielfältiger Datenaustausch zwischen verschiedenen Anwendungen und zwischen verschiedenen Betreibern gewährleistet ist, wobei vertrauliche Geschäftsdaten hiervon ausgeschlossen sind,

— dass die Benutzer einen leichten Zugriff zu den Informationen haben.

2.7.2. Zuverlässigkeit und Betriebsbereitschaft

Die Methoden der Nutzung, Verwaltung, Aktualisierung und Pflege dieser Datenbanken, Software und Datenübertragungsprotokolle müssen die Effizienz der Systeme und die Leistungsqualität gewährleisten.

▼B

2.7.3. Gesundheit

Die Benutzerschnittstellen dieser Systeme müssen den Mindestregeln für Ergonomie und Gesundheitsschutz entsprechen.

2.7.4. Sicherheit

Im Hinblick auf die Speicherung oder Übertragung sicherheitsrelevanter Daten ist für angemessene Integrität und Zuverlässigkeit zu sorgen.

▼M3

2.7.5. Zugänglichkeit

2.7.5.1. Es müssen angemessene Vorkehrungen getroffen werden, damit die Teilsysteme „Telematikanwendungen für den Personenverkehr“ die erforderlichen Funktionalitäten bieten, um die Zugänglichkeit für behinderte Menschen und Personen mit eingeschränkter Mobilität zu gewährleisten.

▼B

ANHANG IV

EG-ERKLÄRUNG ÜBER DIE KONFORMITÄT UND DIE GEBRAUCHSTAUGLICHKEIT VON INTEROPERABILITÄTSKOMPONENTEN

1. **Interoperabilitätskomponenten**

Die EG-Erklärung gilt für die Interoperabilitätskomponenten, die gemäß Artikel 3 für die Interoperabilität des Eisenbahnsystems von Bedeutung sind. Dabei kann es sich um folgende Komponenten handeln:

1.1. *Allgemeine Komponenten*

Komponenten, die als solche nicht nur in der Eisenbahntechnik, sondern auch auf anderen Gebieten verwendet werden können.

1.2. *Allgemeine Komponenten mit besonderen Eigenschaften*

Komponenten, die nicht speziell für die Eisenbahntechnik verwendet werden, die jedoch besondere Leistungskenndaten aufweisen müssen, wenn sie in der Eisenbahntechnik verwendet werden.

1.3. *Besondere Komponenten*

Komponenten, die speziell in der Eisenbahntechnik verwendet werden.

2. **Anwendungsbereich**

Die EG-Erklärung betrifft

— entweder die Bewertung der Konformität einer einzelnen Interoperabilitätskomponente mit den einschlägigen technischen Spezifikationen durch eine oder mehrere benannte Stellen

— oder die Bewertung beziehungsweise Beurteilung durch eine oder mehrere benannte Stellen der Gebrauchstauglichkeit einer einzelnen Interoperabilitätskomponente, wobei diese in ihrer eisenbahntechnischen Umgebung und — insbesondere dann, wenn Schnittstellen berührt werden — anhand der betriebstechnischen Spezifikationen, insbesondere derjenigen funktionaler Art, zu prüfen ist.

Bei den Bewertungsverfahren, die von den benannten Stellen bei der Planung und Fertigung angewandt werden, sind die in dem Beschluss 93/465/EWG vorgesehenen Module nach Maßgabe der TSI zu benutzen.

3. **Inhalt der EG-Erklärung**

Die EG-Konformitäts- oder EG-Gebrauchstauglichkeitserklärung und ihre Anlagen müssen datiert und unterzeichnet sein.

Diese Erklärung muss in derselben Sprache wie die Betriebsanleitung abgefasst sein und folgende Angaben enthalten:

— Bezugnahme auf die Richtlinie,

— Name und Anschrift des Herstellers oder seines in der Gemeinschaft ansässigen Bevollmächtigten (Firma und vollständige Anschrift, im Fall des Bevollmächtigten auch Angabe der Firma des Herstellers),

— Beschreibung der Interoperabilitätskomponente (Marke, Typ usw.),

— Angabe des Verfahrens, das zur Erklärung der Konformität oder der Gebrauchstauglichkeit angewandt wurde (Artikel 13),

— alle einschlägigen Beschreibungen der Interoperabilitätskomponente, insbesondere die Benutzungsbedingungen,

▼B

— Name und Anschrift der benannten Stelle(n), die an dem Verfahren zur Ausstellung der Konformitäts- und Gebrauchstauglichkeitserklärung beteiligt war(en), und Datum der Prüfbescheinigung, gegebenenfalls mit Angabe der Gültigkeitsbedingungen und der Geltungsdauer,

— gegebenenfalls Angabe der europäischen Spezifikationen,

— Angabe des Unterzeichners, der für den Hersteller oder seinen in der Gemeinschaft ansässigen Bevollmächtigten rechtsverbindlich handeln kann.

▼M2

ANHANG V

EG-PRÜFERKLÄRUNG FÜR TEILSYSTEME

1. **EG-Prüferklärung für Teilsysteme**

Die EG-Prüferklärung und ihre Anlagen müssen datiert und unterzeichnet sein.

Die genannte Erklärung muss auf den Angaben beruhen, die sich aus dem EG-Prüfverfahren für Teilsysteme gemäß Anhang VI Nummer 2 ergeben. Sie muss in derselben Sprache wie das technische Dossier abgefasst sein und mindestens folgende Angaben enthalten:

— Bezugnahme auf die Richtlinie;

— Name und Anschrift des Auftraggebers oder des Herstellers oder seines in der Europäischen Union ansässigen Bevollmächtigten (Firma und vollständige Anschrift, im Fall des Bevollmächtigten auch Angabe der Firma des Auftraggebers oder des Herstellers);

— kurze Beschreibung des Teilsystems;

— Name und Anschrift der benannten Stelle, welche die EG-Prüfung gemäß Artikel 18 durchgeführt hat;

— Angabe der im technischen Dossier enthaltenen Unterlagen;

— alle vorläufigen oder endgültigen Vorschriften, denen das Teilsystem entsprechen muss, insbesondere etwaige Betriebsbeschränkungen oder -bedingungen;

— bei einer vorläufigen EG-Prüferklärung deren Geltungsdauer;

— Angabe des Unterzeichners.

Wird in Anhang VI auf die EG-Zwischenprüferklärung Bezug genommen, so gelten für diese Erklärung die Bestimmungen dieses Abschnitts.

2. **Prüferklärung für Teilsysteme im Fall nationaler Vorschriften**

Wird in Anhang VI auf die EG-Prüferklärung für Teilsysteme im Fall nationaler Vorschriften Bezug genommen, so gelten für diese Erklärung die Bestimmungen von Nummer 1 entsprechend.

▼M2

ANHANG VI

PRÜFVERFAHREN FÜR TEILSYSTEME

1. ALLGEMEINE GRUNDSÄTZE

Das Prüfverfahren für ein Teilsystem umfasst die Prüfung und Bescheinigung, dass dieses Teilsystem

— so geplant, gebaut und installiert ist, dass die einschlägigen grundlegenden Anforderungen erfüllt werden, und

— genehmigt und in Betrieb genommen werden kann.

2. EG-PRÜFVERFAHREN

2.1. **Einleitung**

Die EG-Prüfung ist das Verfahren, bei dem eine benannte Stelle prüft und bescheinigt, dass das Teilsystem

— mit den einschlägigen TSI übereinstimmt,

— mit den anderen aufgrund des Vertrags geltenden Vorschriften übereinstimmt.

2.2. **Teile des Teilsystems und Stufen**

2.2.1. *Zwischenprüfbescheinigung (ISV)*

Falls in der TSI angegeben oder gegebenenfalls auf Antrag kann das Teilsystem in bestimmte Teile unterteilt oder in bestimmten Stufen des Prüfverfahrens geprüft werden.

Die Zwischenprüfung (ISV) ist das Verfahren, bei dem eine benannte Stelle bestimmte Teile des Teilsystems oder bestimmte Stufen des Prüfverfahrens prüft und bescheinigt.

Im Zuge jeder Zwischenprüfung stellt die vom Antragsteller gewählte benannte Stelle eine EG-Zwischenprüfbescheinigung aus, wogegen der Antragsteller seinerseits gegebenenfalls eine EG-Zwischenprüferklärung ausstellt. In der Zwischenprüfbescheinigung und der Zwischenprüferklärung müssen die TSI aufgeführt sein, deren Einhaltung bewertet worden ist.

2.2.2. *Teile des Teilsystems*

Der Antragsteller kann für jeden Teil eine Zwischenprüfung beantragen. Jeder Teil ist in jeder der in Nummer 2.2.3 genannten Stufen zu prüfen.

2.2.3. *Stufen des Prüfverfahrens*

Das Teilsystem oder bestimmte Teile des Teilsystems werden auf jeder der folgenden Stufen geprüft:

— Gesamtkonzeption;

— Herstellung: Bau des Teilsystems, d. h. insbesondere Tiefbauarbeiten, Fertigung, Montage der Komponenten und Abstimmung des gesamten Teilsystems;

— Abnahmeprüfung.

Der Antragsteller kann eine Zwischenprüfbescheinigung für die Konzeptionsphase (einschließlich der Typprüfungen) und für die Herstellungsphase beantragen.

2.3. **Prüfbescheinigung**

2.3.1. Die benannte Stelle, die mit der EG-Prüfung beauftragt ist, bewertet die Konzeption, Herstellung und Abnahme des Teilsystems und stellt die EG-Prüfbescheinigung für den Antragsteller aus, der seinerseits die EG-Prüferklärung ausstellt. In der EG-Prüfbescheinigung müssen die TSI aufgeführt sein, deren Einhaltung beurteilt worden ist.

▼M2

Wurde ein Teilsystem nicht im Hinblick auf die Einhaltung aller einschlägigen TSI bewertet (z. B. bei Ausnahmen, Teilanwendung von TSI für Umrüstung oder Erneuerung, Übergangszeiträumen in einer TSI oder Sonderfällen), ist in der EG-Prüfbescheinigung genau anzugeben, in Bezug auf welche TSI oder Teile davon die Einhaltung von der benannten Stelle im Zuge des EG-Prüfverfahrens nicht geprüft worden ist.

2.3.2. Sind EG-Zwischenprüfbescheinigungen ausgestellt worden, werden diese von der benannten Stelle, die mit der EG-Prüfung des Teilsystems beauftragt ist, berücksichtigt, wenn sie vor Ausstellung der EG-Prüfbescheinigung

— prüft, ob die EG-Zwischenprüfbescheinigungen die einschlägigen Anforderungen der TSI ordnungsgemäß abdecken,

— alle Aspekte prüft, die von EG-Zwischenprüfbescheinigungen nicht abgedeckt sind,

— die Abnahme des gesamten Teilsystems prüft.

2.4. **Technisches Dossier**

Das der EG-Prüferklärung beigefügte technische Dossier muss folgende Unterlagen enthalten:

— technische Merkmale der Auslegung einschließlich der mit der Ausführung übereinstimmenden Gesamt- und Teilpläne, Pläne der elektrischen und hydraulischen Einrichtungen, Pläne der Steuerstromkreise, Beschreibung der Datenverarbeitungs- und Automatiksysteme, Betriebs- und Wartungsanleitungen usw. für das betreffende Teilsystem;

— Verzeichnis der in das Teilsystem eingebauten Interoperabilitätskomponenten gemäß Artikel 5 Absatz 3 Buchstabe d;

— Kopien der EG-Konformitäts- bzw. EG-Gebrauchstauglichkeitserklärungen, die gemäß Artikel 13 der Richtlinie für diese Komponenten vorgeschrieben sind, gegebenenfalls zusammen mit entsprechenden Berechnungsunterlagen und einer Ausfertigung der Berichte über die Versuche und Prüfungen, die aufgrund der gemeinsamen technischen Spezifikationen von den benannten Stellen durchgeführt wurden;

— etwa vorhandene EG-Zwischenprüfbescheinigung(en) sowie in diesem Fall etwaige EG-Zwischenprüferklärungen, die der EG-Prüfbescheinigung beigefügt sind, einschließlich des Ergebnisses der Überprüfung ihrer Gültigkeit durch die benannte Stelle;

— EG-Prüfbescheinigung mit den entsprechenden Berechnungsunterlagen, unterzeichnet von der benannten Stelle, die mit der EG-Prüfung beauftragt ist, die bestätigt, dass das Teilsystem den Anforderungen der einschlägigen TSI entspricht, gegebenenfalls mit Angabe der während der Durchführung der Arbeiten geäußerten Vorbehalte, die nicht ausgeräumt werden konnten; der EG-Prüfbescheinigung sind auch die von der benannten Stelle im Rahmen ihres Auftrags erstellten Besuchs- und Prüfberichte gemäß Nummer 2.5.3 und 2.5.4 beizufügen;

— EG-Bescheinigungen, die gemäß anderer aufgrund des Vertrags geltender Vorschriften ausgestellt wurden;

— ist eine sichere Integration gemäß der Verordnung (EG) Nr. 352/2009 der Kommission [1] erforderlich, fügt der Antragsteller dem technischen Dossier den Bewertungsbericht über die gemeinsamen Sicherheitsmethoden (CSM) für die Risikobewertung gemäß Artikel 6 Absatz 3 der Richtlinie 2004/49/EG bei.

[1] ABl. L 108 vom 22.4.2009, S. 4.

▼M2

2.5. **Überwachung**

2.5.1. Der Zweck der EG-Überwachung besteht darin, sich zu vergewissern, dass die sich aus dem technischen Dossier ergebenden Pflichten bei der Verwirklichung des Teilsystems erfüllt wurden.

2.5.2. Der benannten Stelle, die mit der Prüfung der Herstellung beauftragt ist, ist ständig Zutritt zu den Baustellen, den Fertigungsstätten, den Lagerplätzen und gegebenenfalls zu den Vorfertigungsstätten, zu den Versuchsanlagen sowie generell zu allen Orten zu gewähren, deren Überprüfung sie im Rahmen ihres Auftrags für notwendig erachtet. Die benannte Stelle muss vom Antragsteller alle zweckdienlichen Unterlagen erhalten, insbesondere die Konstruktionszeichnungen und die technischen Unterlagen zum Teilsystem.

2.5.3. Die benannte Stelle, die mit der Prüfung der Ausführung beauftragt ist, nimmt in regelmäßigen Zeitabständen Nachprüfungen („Audits“) vor, um sich von der Einhaltung der einschlägigen TSI zu überzeugen. Sie erstellt bei dieser Gelegenheit einen Prüfbericht für die mit der Ausführung Beauftragten. Ihre Hinzuziehung kann in bestimmten Bauphasen erforderlich sein.

2.5.4. Darüber hinaus ist die benannte Stelle berechtigt, die Baustelle und die Fertigungsstätten unangemeldet zu besuchen. Bei dieser Gelegenheit kann die benannte Stelle vollständige oder Teilbereiche betreffende Nachprüfungen durchführen. Sie erstellt einen Besichtigungsbericht und liefert den für die Ausführung verantwortlichen Fachleuten gegebenenfalls einen Nachprüfungsbericht.

2.5.5. Die benannte Stelle ist berechtigt, bei der Erteilung der in Anhang IV Nummer 2 erwähnten EG-Gebrauchstauglichkeitserklärung die Teilsysteme zu überwachen, in die eine Interoperabilitätskomponente eingebaut wird, um ihre Gebrauchstauglichkeit in der eisenbahntechnischen Umgebung, in der sie benutzt werden soll, zu bewerten, wenn dies nach der einschlägigen TSI erforderlich ist.

2.6. **Hinterlegung**

Das vollständige Dossier im Sinne von Nummer 2.4 wird zusammen mit der etwa vorhandenen EG-Zwischenprüfbescheinigung, die von der hiermit beauftragten benannten Stelle ausgestellt wurde, oder zusammen mit der Prüfbescheinigung der benannten Stelle, die mit der EG-Prüfung des Teilsystems beauftragt ist, beim Antragsteller hinterlegt. Das Dossier wird der EG-Prüferklärung beigefügt, die der Antragsteller der zuständigen Behörde übermittelt, bei der er die Genehmigung der Inbetriebnahme beantragt.

Der Antragsteller bewahrt während der gesamten Lebensdauer des Teilsystems ein Exemplar des Dossiers auf. Das Dossier wird anderen Mitgliedstaaten auf Verlangen übermittelt.

2.7. **Veröffentlichung**

Jede benannte Stelle veröffentlicht regelmäßig die einschlägigen Informationen über

— eingegangene Anträge auf EG-Prüfung und EG-Zwischenprüfung,

— Anträge auf Konformitäts- und/oder Gebrauchstauglichkeitsbewertung für die Verwendung von Interoperabilitätskomponenten,

— ausgestellte und verweigerte EG-Zwischenprüfbescheinigungen,

— ausgestellte und verweigerte EG-Konformitäts- und/oder Gebrauchstauglichkeitsbescheinigungen,

— ausgestellte oder verweigerte EG-Prüfbescheinigungen.

▼M2

2.8. **Sprache**

Die Unterlagen und der Schriftwechsel im Zusammenhang mit den EG-Prüfverfahren werden in einer EU-Amtssprache des Mitgliedstaats, in dem der Antragsteller ansässig ist, oder in einer von diesem akzeptierten Sprache abgefasst.

3. PRÜFVERFAHREN IM FALL NATIONALER VORSCHRIFTEN

3.1. **Einleitung**

Das Prüfverfahren im Fall nationaler Vorschriften ist das Verfahren, bei dem die gemäß Artikel 17 Absatz 3 bestimmte Stelle („bestimmte Stelle“) prüft und bescheinigt, dass das Teilsystem mit den geltenden nationalen Vorschriften, die gemäß Artikel 17 Absatz 3 notifiziert wurden, im Einklang steht.

3.2. **Prüfbescheinigung**

Die bestimmte Stelle, die mit den Prüfverfahren im Fall nationaler Vorschriften beauftragt ist, stellt die Prüfbescheinigung für den Antragsteller aus.

Die Bescheinigung enthält eine genaue Angabe der nationalen Vorschrift(en), deren Konformität von der bestimmten Stelle im Zuge des Prüfverfahrens bewertet wurde, einschließlich der Vorschriften in Bezug auf Teile, die einer Ausnahme von einer TSI, Umrüstung oder Erneuerung unterliegen.

Beziehen sich nationale Vorschriften auf die Teilsysteme, aus denen ein Fahrzeug besteht, so gliedert die bestimmte Stelle die Bescheinigung in zwei Teile: einen Teil mit den Angaben über die nationalen Vorschriften, die sich strikt auf die technische Kompatibilität zwischen dem Fahrzeug und dem betreffenden Netz beziehen, und den anderen Teil für alle sonstigen nationalen Vorschriften.

3.3. **Technisches Dossier**

Das der Prüferklärung im Fall nationaler Vorschriften beigefügte technische Dossier wird dem in Nummer 2.4 genannten technischen Dossier beigefügt und enthält die technischen Daten für die Bewertung der Konformität des Teilsystems mit den nationalen Vorschriften.

▼B

ANHANG VII

ZUR INBETRIEBNAHME NICHT TSI-KONFORMER FAHRZEUGE ZU KONTROLLIERENDE PARAMETER UND EINSTUFUNG NATIONALER VORSCHRIFTEN

▼M1

1. **Aufstellung der Parameter**

1.1 Allgemeine Unterlagen

Allgemeine Unterlagen (einschl. Beschreibung neuer, erneuerter oder umgerüsteter Fahrzeuge und ihres vorgesehenen Verwendungszwecks, Angaben zu Auslegung, Reparatur, Betrieb und Instandhaltung, technisches Dossier usw.)

1.2 Strukturen und mechanische Teile

Mechanische Integrität und Schnittstelle zwischen Fahrzeugen (einschl. Zug- und Stoßeinrichtungen, Laufbrücke/Endbühne), Festigkeit von Fahrzeugstruktur und Ausrüstung (z B. Sitze), Belastbarkeit, passive Sicherheit (einschl. innere und äußere Kollisionssicherheit)

1.3 Fahrzeug-Gleis-Wechselwirkung und Fahrzeugbegrenzungslinie

Mechanische Schnittstellen zur Infrastruktur (einschl. statisches und dynamisches Verhalten, Passungen und Spiele, Spurweite, Laufwerk usw.)

1.4 Bremsausrüstung

Komponenten der Bremsausrüstung (einschl. Gleitschutz, Steuerelemente, und Bremsvermögen im Betrieb sowie bei Schnellbremsungen und im Feststellmodus)

1.5 Komponenten mit Fahrgastbezug

Fahrgasteinrichtungen und Fahrgastumfeld (Fahrgastfenster und -türen, Bedürfnisse von Personen mit eingeschränkter Mobilität usw.)

1.6 Umweltbedingungen und aerodynamische Effekte

Auswirkungen der Umwelt auf das Fahrzeug und umgekehrt (einschl. aerodynamische Bedingungen und Schnittstelle zwischen dem Fahrzeug und dem streckenseitigen Teil des Eisenbahnsystems einerseits und dem Fahrzeug und der äußeren Umgebung andererseits)

1.7 Externe Warntöne, Kennzeichnung, Funktionen und Anforderungen an die Softwareintegrität

Externe Warntöne, Kennzeichnungen, Funktionen und Softwareintegrität, z. B. sicherheitsbezogene Funktionen mit Auswirkungen auf das Zugverhalten, einschl. Zugbus

1.8 Bordseitige Energieversorgung und Steuersysteme

Bordseitige Antriebs-, Energie- und Steuersysteme, einschl. Schnittstelle zwischen Fahrzeug und Energieversorgungsinfrastruktur sowie alle Aspekte der elektromagnetischen Verträglichkeit

1.9 Einrichtungen, Schnittstellen und Umfeld mit Personalbezug

Bordseitige Einrichtungen, Schnittstellen, Arbeitsbedingungen und Umfeld für das Personal (einschl. Führerstände, Schnittstelle Fahrzeugführer — Maschine)

▼M1

1.10 Brandsicherheit und Fluchtwege

1.11 Instandhaltung

Bordseitige Einrichtungen und Schnittstellen für die Instandhaltung

1.12 Bordseitige Zugsteuerung, Zugsicherung und Signalgebung

Alle Komponenten der bordseitigen Ausrüstung, die für die Gewährleistung der Sicherheit und die Steuerung und Sicherung der Bewegungen von in dem Netz zugelassenen Zügen erforderlich ist, und ihre Auswirkungen auf den streckenseitigen Teil des Eisenbahnsystems.

1.13 Spezifische Betriebsanforderungen

Spezifische Betriebsanforderungen für Fahrzeuge (einschl. Betrieb unter Grenzbedingungen, Fahrzeuginstandsetzung/-bergung usw.)

1.14 Komponenten mit Güterbezug

Güterspezifische Anforderungen und Umfeld (einschl. Einrichtungen, die bei Gefahrgütern speziell erforderlich sind)

Erläuterungen und Beispiele in *Kursivdruck* im obigen Text dienen nur der Information und sind keine Definitionen der Parameter.

▼B

2. **Einstufung der Vorschriften**

Die nationalen Vorschriften bezüglich der in Abschnitt 1 genannten Parameter sind in eine der folgenden drei Gruppen einzustufen. Vorschriften und Einschränkungen strikt lokaler Art sind nicht betroffen; ihre Überprüfung erfolgt im Rahmen der Kontrollen, die von den Eisenbahnunternehmen und den Infrastrukturbetreibern einvernehmlich einzurichten sind.

Gruppe A

Gruppe A umfasst:

— internationale Normen,

— nationale Vorschriften, die hinsichtlich der grundlegenden Anforderungen im Eisenbahnsektor als den nationalen Vorschriften anderer Mitgliedstaaten gleichwertig gelten.

Gruppe B

Gruppe B umfasst alle Vorschriften, die nicht in die Gruppen A oder C fallen oder die noch nicht in eine dieser Gruppen eingestuft werden konnten.

Gruppe C

Gruppe C umfasst Vorschriften, die im Hinblick auf einen sicheren und interoperablen Betrieb auf dem Netz strikt notwendig sind und mit den technischen Merkmalen der Infrastruktur in Zusammenhang stehen.

▼B

ANHANG VIII

VON DEN MITGLIEDSTAATEN ZU BERÜCKSICHTIGENDE MINDESTKRITERIEN FÜR DIE NOTIFIZIERUNG DER STELLEN

(1) Die Stelle, ihr Leiter und das mit der Durchführung der Prüfungen beauftragte Personal dürfen weder unmittelbar noch als Bevollmächtigte an der Planung, der Herstellung, dem Bau, dem Vertrieb, der Instandhaltung oder dem Betrieb der Interoperabilitätskomponenten oder der Teilsysteme beteiligt sein. Ein Austausch technischer Informationen zwischen dem Hersteller und der Stelle wird hierdurch nicht ausgeschlossen.

(2) Die Stelle und das mit der Prüfung beauftragte Personal müssen die Prüfungen mit größter Gewissenhaftigkeit und fachlicher Eignung durchführen und dürfen keinerlei Druck oder Einflussnahme — vor allem finanzieller Art — auf ihre Beurteilung oder die Ergebnisse ihrer Prüfung, insbesondere durch Personen oder Personengruppen, die an den Prüfungsergebnissen interessiert sind, ausgesetzt sein.

Insbesondere müssen die Stelle und das mit den Prüfungen beauftragte Personal in betrieblicher Hinsicht von den Behörden unabhängig sein, die für die Erteilung von Inbetriebnahmegenehmigungen im Rahmen dieser Richtlinie, die Erteilung von Genehmigungen im Rahmen der Richtlinie 95/18/EG und die Ausstellung von Sicherheitsbescheinigungen im Rahmen der Richtlinie 2004/49/EG benannt sind, sowie von den Stellen, die für die Untersuchung von Unfällen zuständig sind.

(3) Die Stelle muss über die personellen und materiellen Voraussetzungen für die angemessene Erfüllung der technischen und administrativen Aufgaben verfügen, die mit der Durchführung der Prüfungen verbunden sind, und Zugang zu den Geräten haben, die für außergewöhnliche Prüfungen erforderlich sind.

(4) Das mit den Prüfungen beauftragte Personal muss über

— eine gute technische und berufliche Ausbildung;

— ausreichende Kenntnisse der Vorschriften für die von ihm durchgeführten Kontrollen und eine ausreichende praktische Erfahrung mit solchen Kontrollen;

— die erforderliche Befähigung zur Ausfertigung von Bescheinigungen, Protokollen und Berichten über die durchgeführten Prüfungen verfügen.

(5) Die Unabhängigkeit des mit der Prüfung beauftragten Personals muss gewährleistet sein. Die Vergütung jedes Prüfers darf sich weder nach der Zahl der von ihm durchgeführten Prüfungen noch nach den Ergebnissen dieser Prüfungen richten.

(6) Die Stelle muss eine Haftpflichtversicherung abschließen, es sei denn, dass der Mitgliedstaat aufgrund der nationalen Rechtsvorschriften haftet oder die Prüfungen selbst durchführt.

(7) Das Personal der Stelle ist (außer gegenüber den zuständigen Verwaltungsbehörden und Unfalluntersuchungsstellen des Staates, in dem es seine Tätigkeit ausübt, sowie gegenüber Unfalluntersuchungsstellen, die zuständig sind für die Ermittlungen nach Unfällen, die durch das Versagen von geprüften Interoperabilitätskomponenten oder Teilsystemen verursacht wurden) in Bezug auf alle Informationen, von denen es bei der Durchführung seiner Aufgaben im Rahmen dieser Richtlinie oder einer nationalen Vorschrift zur Umsetzung dieser Richtlinie Kenntnis erlangt, durch das Berufsgeheimnis gebunden.

▼B

ANHANG IX

DOSSIER FÜR DIE VORLAGE EINER AUSNAHMEREGELUNG

Bei der Vorlage einer beantragten Ausnahmeregelung übermitteln die Mitgliedstaaten folgende Unterlagen:

a) ein förmliches Schreiben, in dem der Kommission die geplante Ausnahmeregelung mitgeteilt wird;

b) ein dem Schreiben beigefügtes Dossier, das mindestens Folgendes enthält:

— eine Beschreibung der von der Ausnahmeregelung betroffenen Arbeiten, Güter und Dienstleistungen mit Angabe der wichtigsten Termine, der geografischen Lage sowie des Funktions- und technischen Bereichs;

— einen genauen Bezug auf die TSI (oder Teile davon), von denen eine Ausnahme beantragt wird;

— eine genaue Angabe und Erläuterung der vorgesehenen Ausweichbestimmungen;

— bei Anträgen auf der Grundlage von Artikel 7 Absatz 1 Buchstabe a den Nachweis über das fortgeschrittene Entwicklungsstadium des Vorhabens;

— die Rechtfertigung der Ausnahme mit Angabe der wesentlichen Gründe technischer, wirtschaftlicher, kommerzieller, betrieblicher und/oder administrativer Art;

— sonstige Elemente, die den Antrag auf eine Ausnahmeregelung rechtfertigen;

— eine Beschreibung der Maßnahmen, die der Mitgliedstaat zur Förderung der Interoperabilität des Vorhabens zu ergreifen beabsichtigt. Bei geringfügigen Ausnahmen ist diese Beschreibung nicht erforderlich.

Die Unterlagen sind auf Papier und in elektronischer Form vorzulegen, so dass sie an die Mitglieder des Ausschusses verteilt werden können.

▼B

ANHANG X

TEIL A

Aufgehobene Richtlinien

(gemäß Artikel 40)

Richtlinie 96/48/EG	
Richtlinie 2001/16/EG	
Richtlinie 2004/49/EG	Nur Artikel 14

TEIL B

Fristen für die Umsetzung in nationales Recht

(gemäß Artikel 40)

Richtlinie	Umsetzungsfrist
96/48/EG	9. April 1999
2001/16/EG	20. April 2003
2004/49/EG	30. April 2006

▼B

ANHANG XI

ENTSPRECHUNGSTABELLE

Richtlinie 96/48/EG	Richtlinie 2001/16/EG	Vorliegende Richtlinie
Artikel 1 Absatz 1	Artikel 1 Absatz 1	Artikel 1 Absatz 1
Artikel 1 Absatz 2	Artikel 1 Absatz 2	Artikel 1 Absatz 2
—	—	Artikel 1 Absatz 3
—	Artikel 1 Absatz 3	Artikel 1 Absatz 4
Artikel 2, einleitende Worte	Artikel 2, einleitende Worte	Artikel 2, einleitende Worte
Artikel 2 Buchstaben a bis l	Artikel 2 Buchstaben a bis l	Artikel 2 Buchstaben a und b sowie e bis m
—	—	Artikel 2 Buchstaben c und d
Artikel 2 Buchstabe n	Artikel 2 Buchstabe m	Artikel 2 Buchstabe n
Artikel 2 Buchstabe o	Artikel 2 Buchstabe n	Artikel 2 Buchstabe o
Artikel 2 Buchstabe m	Artikel 2 Buchstabe o	Artikel 2 Buchstabe p
Artikel 2 Buchstabe p	Artikel 2 Buchstabe p	Artikel 2 Buchstabe q
—	—	Artikel 2 Buchstaben r bis z
Artikel 3, 4 und 5	Artikel 3, 4 und 5	Artikel 3, 4 und 5 Absätze 1 bis 5
Artikel 5 Absatz 6	Artikel 5 Absatz 7	Artikel 5 Absatz 7
—	—	Artikel 5 Absatz 6
—	—	Artikel 5 Absatz 8
Artikel 6 Absätze 1 bis 8	Artikel 6 Absätze 1 bis 8	Artikel 6 Absätze 1 bis 8
—	—	Artikel 6 Absätze 9 bis 10
—	—	Artikel 7 und 8
Artikel 7	Artikel 7	Artikel 9
Artikel 8	Artikel 8	Artikel 10 Absatz 1
Artikel 9	Artikel 9	Artikel 10 Absatz 2
Artikel 10 Absätze 1 bis 3	Artikel 10 Absätze 1 bis 3	Artikel 11 Absätze 1 bis 3
—	Artikel 10 Absatz 6	Artikel 11 Absatz 4
—	—	Artikel 11 Absatz 5
Artikel 11 bis 13	Artikel 11 bis 13	Artikel 12 bis 14
Artikel 14 Absätze 1 und 2	Artikel 14 Absätze 1 und 2	Artikel 15 Absätze 1 und 2
Artikel 14 Absatz 3	Artikel 14 Absatz 3	Artikel 20
Artikel 14 Absätze 4 und 5	Artikel 14 Absätze 4 und 5	Artikel 33
—	—	Artikel 15 Absätze 2 und 3

▼B

Richtlinie 96/48/EG	Richtlinie 2001/16/EG	Vorliegende Richtlinie
Artikel 15 und 16	Artikel 15 und 16	Artikel 16 und 17
Artikel 16 Absatz 3	Artikel 16 Absatz 3	Artikel 17 Absatz 3
—	—	—
Artikel 18 Absätze 1 bis 3	Artikel 18 Absätze 1 bis 3	Artikel 18 Absätze 1 bis 3
—	—	Artikel 18 Absätze 4 und 5
Artikel 19	Artikel 19	Artikel 19
Artikel 20	Artikel 20	Artikel 28
—	—	Artikel 21 bis 27
Artikel 21 Absätze 1 bis 3	Artikel 21 Absätze 1 bis 3	Artikel 29 Absätze 1 bis 3
—	—	Artikel 29 Absätze 4 und 5
—	—	—
Artikel 21*a* Absatz 1	Artikel 22	Artikel 30 Absatz 2
Artikel 21 Absatz 4	Artikel 21 Absatz 4	Artikel 30 Absatz 4
Artikel 21a Absatz 2	Artikel 21a	Artikel 30 Absatz 1
Artikel 21b	—	—
Artikel 21c	Artikel 21b	Artikel 30 Absatz 3
Artikel 22	Artikel 26	Artikel 37
Artikel 22a	Artikel 24	Artikel 34 und 35
—	—	Artikel 32
—	Artikel 23	Artikel 31
—	Artikel 25	Artikel 36
Artikel 23	Artikel 27	Artikel 38
Artikel 24	Artikel 28	Artikel 39
—	—	Artikel 40
Artikel 25	Artikel 29	Artikel 41
Artikel 26	Artikel 30	Artikel 42
Anhänge I bis VI	Anhänge I bis VI	Anhänge I bis VI
—	—	Anhang VII
Anhang VII	Anhang VII	Anhang VIII
—	—	Anhänge IX bis XI