Dieser Text dient lediglich zu Informationszwecken und hat keine Rechtswirkung. Die EU-Organe übernehmen keine Haftung für seinen Inhalt. Verbindliche Fassungen der betreffenden Rechtsakte einschließlich ihrer Präambeln sind nur die im Amtsblatt der Europäischen Union veröffentlichten und auf EUR-Lex verfügbaren Texte. Diese amtlichen Texte sind über die Links in diesem Dokument unmittelbar zugänglich

►B RICHTLINIE (EU) 2016/797 DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

vom 11. Mai 2016

über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems in der Europäischen Union

(Neufassung)

(Text von Bedeutung für den EWR)

(ABl. L 138 vom 26.5.2016, S. 44)

Geändert durch:

		Amtsblatt		
		Nr.	Seite	Datum
►M1	Richtlinie (EU) 2020/700 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 25. Mai 2020	L 165	27	27.5.2020

Berichtigt durch:

►C1 Berichtigung, ABl. L 303 vom 17.9.2020, S. 23 (2016/797)

►C2 Berichtigung, ABl. L 458 vom 22.12.2021, S. 539 (2016/797)

▼B

RICHTLINIE (EU) 2016/797 DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

vom 11. Mai 2016

über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems in der Europäischen Union

(Neufassung)

(Text von Bedeutung für den EWR)

KAPITEL I

ALLGEMEINE BESTIMMUNGEN

Artikel 1

Gegenstand und Anwendungsbereich

(1) Mit dieser Richtlinie werden die Bedingungen festgelegt, die für die Verwirklichung der Interoperabilität des Eisenbahnsystems in der Union im Einklang mit der Richtlinie (EU) 2016/798 erfüllt sein müssen, um ein optimales Maß an technischer Harmonisierung festzulegen, es zu ermöglichen, Eisenbahnverkehrsdienste in der Union und mit Drittländern zu erleichtern, zu verbessern und zu entwickeln und zur Verwirklichung des einheitlichen europäischen Eisenbahnraums und zur schrittweisen Vollendung des Binnenmarkts beizutragen. Diese Bedingungen betreffen die Planung, den Bau, die Inbetriebnahme, die Aufrüstung, 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 Instandhaltung eingesetzte Personal.

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

(3) Diese Richtlinie gilt nicht für

a) Untergrundbahnen;

b) Straßenbahnen und Stadtbahnfahrzeuge sowie Infrastrukturen, die ausschließlich von diesen Fahrzeugen genutzt werden;

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

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

a) Eisenbahninfrastrukturen im Privateigentum — einschließlich der Nebengleise —, die von ihrem Eigentümer oder einem Betreiber für den eigenen jeweiligen Güterverkehr oder für die Personenbeförderung zu nichtgewerblichen Zwecken genutzt werden, sowie ausschließlich auf diesen Infrastrukturen genutzte Fahrzeuge;

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

▼B

c) Infrastrukturen für Stadtbahnen, die gelegentlich von schweren Eisenbahnfahrzeugen unter den Betriebsbedingungen für das betreffende Stadtbahnsystem genutzt werden, wenn dies für diese Fahrzeuge ausschließlich für Verbindungszwecke erforderlich ist; und

d) Fahrzeuge, die in erster Linie auf den Infrastrukturen der Stadtbahnen genutzt werden, aber mit bestimmten Bauteilen für schwere Eisenbahnfahrzeuge ausgerüstet sind, die für den Durchgangsverkehr auf einem begrenzten Abschnitt der Eisenbahninfrastrukturen ausschließlich zu Verbindungszwecken erforderlich sind.

(5) Für Zweisystem-Stadtbahnfahrzeuge, die im Eisenbahnsystem der Union verkehren, gilt für den Fall, dass keine für diese Zweisystem-Stadtbahnfahrzeuge geltenden TSI vorhanden sind, Folgendes:

a) Die betreffenden Mitgliedstaaten stellen sicher, dass nationale Vorschriften oder andere einschlägige zugängliche Maßnahmen erlassen werden, um sicherzustellen, dass diese Zweisystem-Stadtbahnfahrzeuge die einschlägigen grundlegenden Anforderungen erfüllen;

b) die Mitgliedstaaten sind befugt, nationale Vorschriften zu erlassen, um das Genehmigungsverfahren für solche Zweisystem-Stadtbahnfahrzeuge festzulegen. Die Behörde, die die Fahrzeuggenehmigungen erteilt, hört die jeweilige nationale Sicherheitsbehörde an, um sicherzustellen, dass der Mischbetrieb von Zweisystem-Stadtbahnfahrzeugen und schweren Eisenbahnfahrzeugen alle grundlegenden Anforderungen sowie alle einschlägigen gemeinsamen Sicherheitsziele (common safety targets, CSTs) erfüllt;

c) abweichend von Artikel 21 arbeiten die jeweils zuständigen Behörden im Falle eines grenzüberschreitenden Betriebs bei der Erteilung von Fahrzeuggenehmigungen zusammen.

Dieser Absatz gilt nicht für Fahrzeuge, die gemäß den Absätzen 3 und 4 vom Anwendungsbereich dieser Richtlinie ausgenommen sind.

Artikel 2

Begriffsbestimmungen

Im Sinne dieser Richtlinie bezeichnet der Ausdruck:

1. „Eisenbahnsystem der Union“ die in Anhang I aufgeführten Bestandteile;

2. „Interoperabilität“ die Eignung eines Eisenbahnsystems für den sicheren und durchgehenden Zugverkehr, indem den erforderlichen Leistungskennwerten entsprochen wird;

3. „Fahrzeug“ ein Eisenbahnfahrzeug mit oder ohne Antrieb, das auf Rädern auf Eisenbahn-Schienenwegen verkehren kann; ein Fahrzeug besteht aus einem oder mehreren strukturellen und funktionellen Teilsystemen;

4. „Netz“ Strecken, Bahnhöfe, Terminals und ortsfeste Einrichtungen jeglicher Art, die für die Gewährleistung des sicheren und durchgehenden Betriebs des Eisenbahnsystems der Union erforderlich sind;

5. „Teilsysteme“ die in Anhang II aufgeführten strukturellen oder funktionellen Teile des Eisenbahnsystems der Union;

6. „mobiles Teilsystem“ das Teilsystem „Fahrzeuge“ und das Teilsystem „fahrzeugseitige Zugsteuerung/Zugsicherung und Signalgebung“;

▼B

7. „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, einschließlich sowohl materieller als auch immaterieller Produkte;

8. „Produkt“ ein Erzeugnis, das in einem Fertigungsprozess hergestellt worden ist, einschließlich Interoperabilitätskomponenten und Teilsysteme;

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

10. „europäische Spezifikation“ eine Spezifikation, die einer der folgenden Kategorien zuzuordnen ist:

    — eine gemeinsame technische Spezifikation im Sinne des Anhangs VIII der Richtlinie 2014/25/EU;

    — eine europäische technische Zulassung im Sinne des Artikel 60 der Richtlinie 2014/25/EU oder

    — eine europäische Norm im Sinne des Artikels 2 Nummer 1 Buchstabe b der Verordnung (EU) Nr. 1025/2012;

11. „technische Spezifikation für die Interoperabilität“ (im Folgenden „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 der Union gewährleistet;

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

13. „Sonderfall“ jeden Teil des Eisenbahnsystems, der in den TSI besonderer Vorkehrungen vorübergehender oder dauerhafter Art bedarf, da geografische, topografische, städtebauliche oder die Kohärenz mit dem bestehenden System betreffende Zwänge vorliegen, insbesondere Eisenbahnstrecken und -netze, die vom Netz des übrigen Gebiets der Union 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;

14. „Aufrüstung“ umfangreiche Änderungsarbeiten an einem Teilsystem oder einem Teil davon, die eine Änderung des der EG-Prüferklärung beigefügten technischen Dossiers, soweit dieses vorhanden ist, zur Folge haben und mit denen die Gesamtleistung des Teilsystems verbessert wird;

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

16. „vorhandenes Eisenbahnsystem“ die Infrastruktur, die durch die Strecken und ortsfesten Anlagen des vorhandenen Eisenbahnnetzes und durch die auf dieser Infrastruktur verkehrenden Fahrzeuge jeglicher Kategorie und Herkunft gebildet wird;

17. „Austausch im Zuge von Instandhaltungsarbeiten“ den Ersatz von Bauteilen im Rahmen von Wartungs- oder Reparaturarbeiten durch Teile gleicher Funktion und Leistung;

▼B

18. „Zweisystem-Stadtbahnfahrzeug“ ein Fahrzeug, das für die kombinierte Nutzung sowohl auf Infrastrukturen für Stadtbahnen als auch auf Eisenbahninfrastrukturen ausgelegt ist;

19. „Inbetriebnahme“ die Gesamtheit aller Tätigkeiten, durch die ein Teilsystem in Dienst gestellt wird;

20. „Auftraggeber“ eine öffentliche oder private Stelle, die den Entwurf und/oder den Bau oder die Erneuerung oder Aufrüstung eines Teilsystems in Auftrag gibt;

21. „Halter“ die natürliche oder juristische Person, die als Eigentümer oder Verfügungsberechtigter ein Fahrzeug als Beförderungsmittel verwertet und als solcher in einem Fahrzeugeinstellungsregister gemäß Artikel 47 registriert ist;

22. „Antragsteller“ eine natürliche oder juristische Person, die eine Genehmigung beantragt, wobei es sich um ein Eisenbahnunternehmen, einen Infrastrukturbetreiber oder andere natürliche oder juristische Personen wie einen Hersteller, einen Eigentümer oder einen Halter handeln kann; für die Zwecke des Artikels 15 bezeichnet „Antragsteller“ einen Auftraggeber, einen Hersteller oder deren Bevollmächtigte; für die Zwecke des Artikels 19 bezeichnet „Antragsteller“ eine natürliche oder juristische Person, die eine Entscheidung der Agentur zur Genehmigung von technischen Lösungen für Vorhaben für die streckenseitige ERTMS-Ausrüstung beantragt;

23. „Vorhaben in fortgeschrittenem Entwicklungsstadium“ Vorhaben, deren Planung oder Bau so weit fortgeschritten ist, dass ihre Tragfähigkeit in der geplanten Form durch eine Änderung der technischen Spezifikationen beeinträchtigt werden könnte;

24. „harmonisierte Norm“ eine europäische Norm im Sinne des Artikels 2 Nummer 1 Buchstabe c der Verordnung (EU) Nr. 1025/2012;

25. „nationale Sicherheitsbehörde“ eine Sicherheitsbehörde im Sinne des Artikels 3 Nummer 7 der Richtlinie (EU) 2016/798;

26. „Typ“ einen Fahrzeugtyp entsprechend den grundlegenden Konstruktionsmerkmalen des Fahrzeugs gemäß einer in dem einschlägigen Prüfungsmodul beschriebenen Baumuster oder Entwurfsprüfbescheinigung;

27. „Serie“ eine Reihe identischer Fahrzeuge einer bestimmten Bauart;

28. „für die Instandhaltung zuständige Stelle“ eine Stelle, die für die Instandhaltung gemäß Artikel 3 Nummer 20 der Richtlinie (EU) 2016/798 zuständig ist;

29. „Stadtbahnen“ ein Schienenverkehrssystem für den Stadt- und/oder Vorortverkehr, die einen Kollisionssicherheitswert der Kategorie C-III oder C-IV (gemäß EN 15227:2011) und eine Fahrzeugfestigkeit von höchstens 800 kN (Längsdruckkraft im Kupplungsbereich) aufweisen; Stadtbahnsysteme können eigene Wegerechte haben oder sie sich mit dem Straßenverkehr teilen und tauschen normalerweise keine Fahrzeuge mit dem Personen- oder Güterfernverkehr aus;

30. „nationale Vorschriften“ alle in einem Mitgliedstaat erlassenen verbindlichen Vorschriften — unabhängig davon, welche Stelle diese Vorschriften erlässt —, in denen die die Eisenbahnsicherheit betreffenden oder technischen Anforderungen — mit Ausnahme der durch Unions- oder internationale Vorschriften festgelegten Anforderungen — enthalten sind, die in dem betreffenden Mitgliedstaat für Eisenbahnunternehmen, Infrastrukturbetreiber oder Dritte gelten;

▼B

31. „nominale Betriebsbereitschaft“ die normale Betriebsart und die vorhersehbaren erschwerten Bedingungen (einschließlich Verschleiß) innerhalb des Bereichs und unter den Einsatzbedingungen, die in den technischen und den Instandhaltungsunterlagen spezifiziert sind;

32. „Verwendungsgebiet eines Fahrzeugs“ ein Netz oder Netze in einem Mitgliedstaat oder einer Gruppe von Mitgliedstaaten, in dem bzw. denen ein Fahrzeug verwendet werden soll;

33. „geeigneter Konformitätsnachweis“ nicht verbindliche Stellungnahmen der Agentur, die aufzeigen, wie die Erfüllung der grundlegenden Anforderungen festgestellt werden kann;

34. „annehmbarer nationaler Konformitätsnachweis“ nicht verbindliche Stellungnahmen der Mitgliedstaaten, die aufzeigen, wie die Erfüllung der nationalen Vorschriften festgestellt werden kann;

35. „Inverkehrbringen“ die erstmalige Bereitstellung einer Interoperabilitätskomponente, eines Teilsystems oder eines Fahrzeugs in nominaler Betriebsbereitschaft auf dem Unionsmarkt;

36. „Hersteller“ jede natürliche oder juristische Person, die Produkte in Gestalt von Interoperabilitätskomponenten, Teilsystemen oder Fahrzeugen herstellt bzw. konstruieren oder herstellen lässt und sie unter ihrem eigenen Namen oder ihrer eigenen Marke in Verkehr bringt;

37. „Bevollmächtigter“ jede in der Union ansässige natürliche oder juristische Person, die von einem Hersteller oder Auftraggeber schriftlich beauftragt wurde, im Namen dieses Herstellers oder Auftraggebers bestimmte Aufgaben wahrzunehmen;

38. „technische Spezifikation“ ein Dokument, in dem die technischen Anforderungen vorgeschrieben sind, denen ein Produkt, ein Teilsystem, ein Verfahren oder eine Dienstleistung genügen muss;

39. „Akkreditierung“ die Akkreditierung im Sinne des Artikel 2 Nummer 10 der Verordnung (EG) Nr. 765/2008;

40. „nationale Akkreditierungsstelle“ eine nationale Akkreditierungsstelle im Sinne des Artikels 2 Nummer 11 der Verordnung (EG) Nr. 765/2008;

41. „Konformitätsbewertung“ das Verfahren zur Bewertung, ob bestimmte Anforderungen an ein Produkt, ein Verfahren, eine Dienstleistung, ein Teilsystem, eine Person oder eine Stelle erfüllt sind;

42. „Konformitätsbewertungsstelle“ eine Stelle, die als zuständige Stelle für Konformitätsbewertungstätigkeiten einschließlich Kalibrierung, Prüfung, Zertifizierung und Inspektion benannt oder bestimmt wurde; eine Konformitätsbewertungsstelle gilt nach der Benennung durch einen Mitgliedstaat als benannte Stelle; eine Konformitätsbewertungsstelle gilt nach der Bestimmung durch einen Mitgliedstaat als bestimmte Stelle;

43. „Mensch mit Behinderungen und Person mit eingeschränkter Mobilität“ jede Person mit einer dauerhaften oder vorübergehenden körperlichen, geistigen, intellektuellen oder sensorischen Beeinträchtigung, die in Wechselwirkung mit verschiedenen Hindernissen der vollen, tatsächlichen und gleichberechtigten Benutzung von Beförderungsmitteln durch diese Person entgegenstehen können, oder eine Person, die aufgrund ihres Alters bei der Benutzung von Beförderungsmitteln nur eingeschränkt mobil ist;

▼B

44. „Infrastrukturbetreiber“ einen Infrastrukturbetreiber im Sinne des Artikels 3 Nummer 2 der Richtlinie 2012/34/EU des Europäischen Parlaments und des Rates ([1]);

45. „Eisenbahnunternehmen“ ein Eisenbahnunternehmen im Sinne des Artikel 3 Nummer 1 der Richtlinie 2012/34/EU sowie jedes andere öffentliche oder private Unternehmen, dessen Tätigkeit im Erbringen von Eisenbahnverkehrsleistungen zur Beförderung von Gütern und/oder Personen besteht, wobei dieses Unternehmen die Traktion sicherstellen muss. Dies schließt auch Unternehmen ein, die ausschließlich die Traktionsleistung erbringen.

Artikel 3

Grundlegende Anforderungen

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

(2) Die technischen Spezifikationen im Sinne des Artikels 60 der Richtlinie 2014/25/EU, die zur Ergänzung europäischer Spezifikationen oder anderer in der Union gebräuchlicher Normen notwendig sind, dürfen nicht im Widerspruch zu den grundlegenden Anforderungen stehen.

KAPITEL II

TECHNISCHE SPEZIFIKATIONEN FÜR DIE INTEROPERABILITÄT

Artikel 4

Inhalt der Technischen Spezifikationen für die Interoperabilität

(1) Für jedes in Anhang II definierte Teilsystem wird eine TSI erstellt. Soweit erforderlich, kann ein Teilsystem Gegenstand mehrerer TSI sein und eine TSI mehrere Teilsysteme abdecken.

(2) Ortsfeste Teilsysteme müssen gemäß dieser Richtlinie und unbeschadet des Absatzes 3 Buchstabe f mit den zum Zeitpunkt des Antrags auf Genehmigung der Inbetriebnahme geltenden TSI und nationalen Vorschriften übereinstimmen.

Fahrzeuge müssen im Einklang mit dieser Richtlinie und unbeschadet des Absatzes 3 Buchstabe f mit den zum Zeitpunkt des Antrags auf Genehmigung des Inverkehrbringens geltenden TSI und nationalen Vorschriften übereinstimmen.

Konformität und Übereinstimmung ortsfester Teilsysteme und von Fahrzeugen sind während der Nutzung ständig aufrechtzuerhalten.

(3) In jeder TSI wird bzw. werden, soweit dies für die Verwirklichung der in Artikel 1 genannten Ziele dieser Richtlinie 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;

([1]) Richtlinie 2012/34/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. November 2012 zur Schaffung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraums (ABl. L 343 vom 14.12.2012, S. 32).

▼B

c) die funktionellen und technischen Spezifikationen festgelegt, denen das Teilsystem und seine Schnittstellen mit anderen Teilsystemen entsprechen müssen. Soweit erforderlich, können diese 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 sind, die zur Verwirklichung der Interoperabilität des Eisenbahnsystems der Union erforderlich sind;

e) für jeden in Betracht kommenden Fall die Verfahren angegeben, die einerseits zur Konformitätsbewertung oder Gebrauchstauglichkeitsbewertung der Interoperabilitätskomponenten oder andererseits zur EG-Prüfung der Teilsysteme angewendet werden müssen. Diese Verfahren stützen sich auf die in dem Beschluss 2010/713/EU der Kommission ([1]) festgelegten Module;

f) die Strategie zur Anwendung der TSI angegeben. Insbesondere sind unter Berücksichtigung der absehbaren Kosten und des absehbaren Nutzens sowie der voraussichtlichen Auswirkungen auf die betroffenen Beteiligten die zu erreichenden Etappen festzulegen, damit sich schrittweise ein Übergang vom gegebenen Zustand zum Endzustand, in dem die TSI allgemein eingehalten werden, ergibt. Ist eine koordinierte Anwendung der TSI — etwa entlang eines Korridors oder zwischen Infrastrukturbetreibern und Eisenbahnunternehmen — erforderlich, so kann die Strategie Vorschläge für einen stufenweisen Abschluss einschließen;

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 Instandhaltung des betreffenden Teilsystems sowie für die Anwendung der TSI erforderlich sind, angegeben;

h) die für bestehende Teilsysteme und Fahrzeuge geltenden Bestimmungen angegeben, insbesondere in Bezug auf Aufrüstungen und Erneuerungen, und in diesen Fällen unter Angabe der Änderungsarbeiten, die einen Antrag für eine neue Genehmigung erforderlich machen;

i) die vom Eisenbahnunternehmen nach Erteilung der Genehmigung für das Inverkehrbringen des Fahrzeugs und vor der ersten Nutzung des Fahrzeugs zu kontrollierenden Parameter der Fahrzeuge und ortsfesten Teilsysteme sowie die für diese Kontrolle anzuwendenden Verfahren angegeben, um die Kompatibilität zwischen Fahrzeugen und den Strecken, auf denen sie betrieben werden sollen, sicherzustellen.

(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 Annahme von TSI und deren Einhaltung tragen Schritt für Schritt dazu bei, die Interoperabilität des Eisenbahnsystems der Union 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, insbesondere für

([1]) Beschluss 2010/713/EU der Kommission vom 9. November 2010 über Module für die Verfahren der Konformitäts- und Gebrauchstauglichkeitsbewertung sowie der EG-Prüfung, die in den gemäß Richtlinie 2008/57/EG des Europäischen Parlaments und des Rates angenommenen technischen Spezifikationen für die Interoperabilität zu verwenden sind (ABl. L 319 vom 4.12.2010, S. 1).

▼B

das Lichtraumprofil, die Spurweite, den Gleisabstand sowie Fahrzeuge aus Drittländern oder mit Zielort in Drittländern. 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.

(7) TSI dürfen nicht verhindern, dass die Mitgliedstaaten über die Nutzung der Infrastrukturen für den Verkehr von Fahrzeugen, die nicht unter die TSI fallen, entscheiden.

(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, die leicht zugänglich und öffentlich verfügbar sind, verwiesen werden.

Artikel 5

Ausarbeitung, Annahme und Überarbeitung der Technischen Spezifikationen für die Interoperabilität

(1) Um die konkreten Ziele der einzelnen TSI festzulegen, wird der Kommission die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 50 gegebenenfalls delegierte Rechtsakte zu erlassen, die insbesondere Folgendes betreffen:

a) den geografischen und technischen Anwendungsbereich der TSI;

b) die geltenden grundlegenden Anforderungen;

c) das Verzeichnis der ordnungsrechtlichen, technischen und betrieblichen Bedingungen, die auf Teilsystemebene und auf Ebene der Schnittstellen zwischen Teilsystemen zu harmonisieren sind, und das erwartete Niveau ihrer Harmonisierung;

d) eisenbahnspezifische Verfahren für die Bewertung der Konformität und der Gebrauchstauglichkeit der Interoperabilitätskomponenten;

e) besondere Verfahren des Eisenbahnsektors zur Bewertung der EG-Prüfung der Teilsysteme;

f) die Mitarbeiterkategorien, die am Betrieb und an der Wartung der betreffenden Teilsysteme beteiligt sind, und die allgemeinen Ziele für die Festlegung von Mindestanforderungen an die berufliche Qualifikation sowie an die Gesundheits- und Sicherheitsbedingungen für das betreffende Personal;

g) jeden anderen erforderlichen Aspekt, der zu berücksichtigen ist, um die Interoperabilität im Eisenbahnsystem der Union gemäß Artikel 1 Absätze 1 und 2 sicherzustellen, beispielsweise die Angleichung von TSI an europäische oder internationale Normen oder Spezifikationen.

Beim Erlass dieser delegierten Rechtsakte begründet die Kommission die Notwendigkeit einer neuen oder wesentlich geänderten TSI, einschließlich ihrer Auswirkungen auf geltende Vorschriften und technische Spezifikationen.

(2) Um die einheitliche Anwendung der in Absatz 1 genannten delegierten Rechtsakte zu gewährleisten, ersucht die Kommission die Agentur, TSI und deren Änderungen auszuarbeiten und gegenüber der Kommission entsprechende Empfehlungen abzugeben.

▼B

Jeder TSI-Entwurf wird in folgenden Stufen erarbeitet:

a) Die Agentur bestimmt die Eckwerte der TSI und die Schnittstellen mit den anderen Teilsystemen sowie jeden gegebenenfalls erforderlichen Sonderfall.

b) Die Agentur erarbeitet den TSI-Entwurf unter Zugrundelegung der Eckwerte gemäß Buchstabe a. Gegebenenfalls berücksichtigt die Agentur den technischen Fortschritt, bereits durchgeführte Normungsarbeiten, bereits eingesetzte Arbeitsgruppen und anerkannte Forschungsarbeiten.

(3) Bei der Ausarbeitung oder Überarbeitung jeder TSI (einschließlich der Eckwerte) berücksichtigt die Agentur die absehbaren Kosten und den absehbaren Nutzen aller geprüften technischen Lösungen sowie der Schnittstellen zwischen ihnen mit dem Ziel, die vorteilhaftesten Lösungen zu ermitteln und zu verwirklichen. In dieser Bewertung sind die zu erwartenden Auswirkungen auf alle betroffenen Betreiber und Wirtschaftsbeteiligten anzugeben und die Anforderungen der Richtlinie (EU) 2016/798 gebührend zu berücksichtigen. Die Mitgliedstaaten beteiligen sich an der Bewertung, indem sie gegebenenfalls die erforderlichen Daten bereitstellen.

(4) Die Agentur erarbeitet die TSI und deren Änderungen gemäß den Artikeln 5 und 19 der Verordnung (EU) 2016/796 und erfüllt dabei die Kriterien der Offenheit, des Konsenses und der Transparenz im Sinne des Anhangs II der Verordnung (EU) Nr. 1025/2012.

(5) Der in Artikel 51 genannte Ausschuss (im Folgenden „Ausschuss“) wird regelmäßig über die Arbeiten zur Ausarbeitung der TSI unterrichtet. Damit die in Absatz 1 des vorliegenden Artikels genannten Rechtsakte eingehalten werden, kann die Kommission während dieser Arbeit alle Aufträge erteilen oder alle Empfehlungen abgeben, die für die Gestaltung der TSI sowie für eine Kosten-Nutzen-Analyse zweckdienlich sind. Insbesondere kann die Kommission verlangen, dass Alternativlösungen geprüft und die Bewertung der Kosten und des Nutzens dieser Alternativlösungen in den dem TSI-Entwurf beizufügenden Bericht aufgenommen werden.

(6) Müssen aus Gründen der technischen Kompatibilität mehrere Teilsysteme gleichzeitig in Betrieb genommen werden, so müssen die Zeitpunkte der Anwendbarkeit der relevanten TSI miteinander übereinstimmen.

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

(8) Gemäß Artikel 7 der Verordnung (EU) 2016/796 erstellt die Kommission mit Unterstützung des Ausschusses das Verzeichnis der zu anzuhörenden Fahrgastverbände und Organisationen und hält sie regelmäßig auf dem neuesten Stand. Auf Antrag eines Mitgliedstaats oder auf Betreiben der Kommission kann dieses Verzeichnis überprüft und aktualisiert werden.

(9) Bei der Ausarbeitung oder Überarbeitung der TSI berücksichtigt die Agentur die Meinung der Sozialpartner zu den in Artikel 4 Absatz 3 Buchstabe g genannten beruflichen Qualifikation und Gesundheits- und Sicherheitsbedingungen am Arbeitsplatz. Zu diesem Zweck konsultiert die Agentur die Sozialpartner, bevor sie der Kommission Empfehlungen

▼B

zu den TSI und ihren Änderungen übermittelt. Die Sozialpartner werden im Ausschuss für den sektoralen Dialog gehört, der mit dem Beschluss 98/500/EG der Kommission ([1]) eingesetzt wurde. Die Sozialpartner geben ihre Stellungnahme innerhalb von drei Monaten ab der Konsultation ab.

(10) 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.

(11) Die Kommission erstellt im Wege von Durchführungsrechtsakten TSI zur Erreichung der konkreten Ziele, die in den in Absatz 1 genannten delegierten Rechtsakten festgelegt sind. Diese Durchführungsrechtsakte werden nach dem in Artikel 51 Absatz 3 genannten Prüfverfahren erlassen. Sie enthalten alle in Artikel 4 Absatz 3 aufgeführten Elemente und erfüllen alle Anforderungen des Artikels 4 Absätze 4 bis 6 und 8.

Artikel 6

Mängel in den TSI

(1) Werden nach der Annahme einer TSI Mängel darin festgestellt, so wird die TSI im Einklang mit Artikel 5 Absatz 11 geändert. Gegebenenfalls wendet die Kommission dieses Verfahren ohne Verzug an. Zu diesen Mängeln gehören auch Fälle, die zu einem unsicheren Betrieb in einem Mitgliedstaat führen könnten.

(2) Bis zur Überarbeitung einer TSI kann die Kommission die Agentur zur Stellungnahme auffordern. Die Kommission prüft die Stellungnahme der Agentur und teilt dem Ausschuss ihre Schlussfolgerungen mit.

(3) Auf Verlangen der Kommission stellt die Stellungnahme der Agentur gemäß Absatz 2 geeignete Konformitätsnachweise dar und kann somit bis zur Annahme einer überarbeiteten TSI zur Bewertung von Vorhaben herangezogen werden.

(4) Jedes Mitglied des in Artikel 38 Absatz 4 der Verordnung (EU) 2016/796 genannten Netzes von Vertretungsgremien kann die Kommission auf mögliche Mängel in TSI hinweisen.

Artikel 7

Nichtanwendung der TSI

(1) Die Mitgliedstaaten können dem Antragsteller in folgenden Fällen gestatten, ganz oder teilweise von der Anwendung einer oder mehrerer TSI abzusehen:

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

([1]) 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 (ABl. L 225 vom 12.8.1998, S. 27).

▼B

b) 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; in diesem Fall ist die Nichtanwendung der TSI auf den Zeitraum bis zur Wiederherstellung des Netzes begrenzt;

c) bei Vorhaben, die die Erneuerung, Erweiterung oder Aufrüstung eines bestehenden Teilsystems oder eines Teils davon betreffen, wenn die Anwendung dieser betreffenden TSI die Wirtschaftlichkeit des Vorhabens und/oder die Vereinbarkeit mit dem Eisenbahnsystem in dem betreffenden Mitgliedstaat, wie etwa in Bezug auf das Lichtraumprofil, die Spurweite, den Gleisabstand oder die elektrische Spannung beeinträchtigen würde;

d) bei aus Drittländern kommenden Fahrzeugen oder mit Zielort in Drittländern, deren Spurweite sich vom Haupteisenbahnnetz in der Union unterscheidet.

e) bei Vorhaben, die den Neubau eines Teilsystems oder die Erneuerung bzw. die Aufrüstung 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 Union abgeschnitten ist.

(2) In dem in Absatz 1 Buchstabe a genannten Fall übermittelt der betreffende Mitgliedstaat der Kommission binnen eines Jahres nach Inkrafttreten einer jeden TSI ein Verzeichnis der Vorhaben in seinem Gebiet, die sich seines Erachtens in einem fortgeschrittenen Entwicklungsstadium befinden.

(3) In den in Absatz 1 Buchstaben a und b genannten Fällen unterrichtet der betreffende Mitgliedstaat die Kommission über seine Absicht, ganz oder teilweise von der Anwendung einer oder mehrerer TSI abzusehen.

(4) In den in Absatz 1 Buchstaben a, c, d und e dieses Artikels genannten Fällen übermittelt der betreffende Mitgliedstaat der Kommission den Antrag auf vollständige oder teilweise Nichtanwendung der TSI zusammen mit einem Dossier, in dem der Antrag begründet wird, und nennt darin auch die Ausweichbestimmungen, die dieser anstatt der TSI anzuwenden beabsichtigt. In dem in Absatz 1 Buchstabe e dieses Artikels genannten Fall prüft die Kommission den Antrag und beschließt über seine Annahme oder Ablehnung anhand der Vollständigkeit und Kohärenz der in dem Dossier enthaltenen Informationen. In den in Absatz 1 Buchstaben c und d dieses Artikels genannten Fällen erlässt die Kommission ihre Entscheidung im Wege von Durchführungsrechtsakten auf der Grundlage dieser Prüfung. Diese Durchführungsrechtsakte werden nach dem in Artikel 51 Absatz 3 genannten Prüfverfahren erlassen.

In den in Artikel 21 Absatz 6 Unterabsatz 3 genannten Fällen unterbreitet der Antragsteller das Dossier der Agentur. Die Agentur hört die zuständigen Sicherheitsbehörden an und teilt ihre abschließende Stellungnahme der Kommission mit.

(5) Die Kommission legt im Wege eines Durchführungsrechtsakts die Informationen, die in das in Absatz 4 genannte Dossier aufzunehmen sind, das vorgeschriebene Format des Dossiers und die für seine Übermittlung anzuwendende Methode fest. Dieser Durchführungsrechtsakt wird nach dem in Artikel 51 Absatz 3 genannten Prüfverfahren erlassen.

(6) Der Mitgliedstaat kann die in Absatz 4 genannten Ausweichbestimmungen umgehend anwenden, bis die Kommission eine Entscheidung getroffen hat.

▼B

(7) Die Kommission trifft innerhalb von vier Monaten nach Einreichung des Antrags und des vollständigen Dossiers eine Entscheidung. Ergeht keine Entscheidung, so gilt der Antrag als genehmigt.

(8) Von den Ergebnissen dieser Prüfungen und dem Ausgang des Verfahrens nach Absatz 4 werden die Mitgliedstaaten unterrichtet.

KAPITEL III

INTEROPERABILITÄTSKOMPONENTEN

Artikel 8

Bedingungen für das 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 der Union ermöglichen und den grundlegenden Anforderungen entsprechen;

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

Dieser Absatz steht einem Inverkehrbringen dieser Komponenten für andere Anwendungen nicht entgegen.

(2) Die Mitgliedstaaten verbieten in ihrem Hoheitsgebiet das Inverkehrbringen von Interoperabilitätskomponenten zur Verwendung im Eisenbahnsystem der Union nicht unter Berufung auf diese Richtlinie und beschränken oder behindern nicht, wenn diese Komponenten den Bestimmungen dieser Richtlinie entsprechen. Insbesondere schreiben sie keine Prüfungen vor, die bereits im Rahmen des Verfahrens zur Ausstellung der EG-Konformitäts- oder Gebrauchstauglichkeitserklärung gemäß Artikel 10 erfolgt sind.

Artikel 9

Konformität oder Gebrauchstauglichkeit

(1) Die Mitgliedstaaten und die Agentur gehen davon aus, dass Interoperabilitätskomponenten den grundlegenden Anforderungen genügen, wenn sie die Bedingungen der entsprechenden TSI oder die zur Einhaltung dieser Bedingungen ausgearbeiteten entsprechenden europäischen Spezifikationen erfüllen. In der EG-Konformitäts- oder Gebrauchstauglichkeitserklärung wird bescheinigt, dass die Interoperabilitätskomponenten den in der entsprechenden TSI festgelegten Verfahren für die Bewertung der Konformität oder der Gebrauchstauglichkeit unterzogen wurden.

(2) Falls in der TSI verlangt, ist der EG-Erklärung Folgendes beizufügen:

a) eine von einer oder mehreren benannten Stellen ausgestellte Bescheinigung über die Konformität einer einzelnen Interoperabilitätskomponente mit den einschlägigen technischen Spezifikationen;

b) eine von einer oder mehreren benannten Stellen ausgestellte Bescheinigung über die Gebrauchstauglichkeit einer Interoperabilitätskomponente, wobei diese in ihrer eisenbahntechnischen Umgebung, insbesondere im Fall funktionaler Anforderungen, zu prüfen ist.

▼B

(3) Die EG-Erklärung ist vom Hersteller oder seinem Bevollmächtigten mit Datum zu versehen und zu unterzeichnen.

(4) Die Kommission legt im Wege von Durchführungsrechtsakten das Muster der EG-Konformitäts- oder Gebrauchstauglichkeitserklärung für Interoperabilitätskomponenten sowie das Verzeichnis der Begleitdokumente fest. Diese Durchführungsrechtsakte werden nach dem in Artikel 51 Absatz 3 genannten Prüfverfahren erlassen.

(5) Ersatzteile für Teilsysteme, die bei Inkrafttreten der entsprechenden TSI bereits in Betrieb genommen wurden, können in diese Teilsysteme eingebaut werden, ohne dass sie Absatz 1 unterliegen.

(6) 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 Artikel 8 Absatz 1 entsprechen.

Artikel 10

Verfahren für die EG-Konformitäts- oder Gebrauchstauglichkeitserklärung

(1) Zur Ausstellung der EG-Konformitäts- oder Gebrauchstauglichkeitserklärung für eine Interoperabilitätskomponente hat der Hersteller oder sein 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 Bevollmächtigter den Antrag gestellt hat, wenn dies in der entsprechenden TSI vorgesehen ist.

(3) Fallen Interoperabilitätskomponenten auch unter andere Rechtsakte der Union, die andere Angelegenheiten betreffen, so gibt die EG-Konformitäts- oder Gebrauchstauglichkeitserklärung an, dass die Interoperabilitätskomponenten auch den Anforderungen dieser anderen Rechtsakte entsprechen.

(4) Erfüllen weder der Hersteller noch sein Bevollmächtigter die Verpflichtungen der Absätze 1 und 3, so obliegen diese Verpflichtungen demjenigen, der die Interoperabilitätskomponente in Verkehr bringt. Zum Zwecke dieser Richtlinie gelten die gleichen Verpflichtungen auch für denjenigen, der Interoperabilitätskomponenten oder Teile von Interoperabilitätskomponenten unterschiedlichen Ursprungs zusammenfügt oder Interoperabilitätskomponenten für den Eigengebrauch herstellt.

(5) Stellt ein Mitgliedstaat fest, dass die EG-Erklärung unberechtigterweise ausgestellt wurde, so stellt er sicher, dass die Interoperabilitätskomponente nicht in Verkehr gebracht wird. In diesem Fall ist der Hersteller oder sein Bevollmächtigter verpflichtet, die Konformität der Interoperabilitätskomponente entsprechend den von diesem Mitgliedstaat festgelegten Bedingungen wiederherzustellen.

Artikel 11

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 bestimmungsgemäß verwendet wird, die Erfüllung der grundlegenden Anforderungen zu beeinträchtigen droht, so trifft der Mitgliedstaat alle gebotenen Maßnahmen, um den Einsatzbereich dieser Komponente zu beschränken,

▼B

ihre Verwendung zu verbieten, sie vom Markt zu nehmen oder zurückzurufen. Der Mitgliedstaat unterrichtet die Kommission, die Agentur und die anderen Mitgliedstaaten 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) die europäischen Spezifikationen, soweit sie in Anspruch genommen werden, nicht ordnungsgemäß angewandt wurden;

c) die europäischen Spezifikationen unvollständig sind.

(2) Die Agentur eröffnet auf der Grundlage eines von der Kommission erteilten Auftrags unverzüglich und in jedem Fall innerhalb von 20 Tagen nach dem Tag der Erteilung des Auftrags das Anhörungsverfahren mit den Beteiligten. Stellt die Agentur nach dieser Anhörung fest, dass die Maßnahme unbegründet ist, so unterrichtet sie davon unverzüglich die Kommission, den Mitgliedstaat, der die Maßnahme getroffen hat, und andere Mitgliedstaaten sowie den Hersteller oder seinen Bevollmächtigten. Stellt die Agentur fest, dass die Maßnahme begründet ist, so unterrichtet sie davon unverzüglich die Mitgliedstaaten.

(3) Hat eine Unzulänglichkeit in den europäischen Spezifikationen Anlass zur Entscheidung gemäß Absatz 1 gegeben, so wenden die Mitgliedstaaten, die Kommission oder die Agentur eine der folgenden Maßnahmen an:

a) vollständige oder teilweise Streichung der betreffenden Spezifikation aus den Veröffentlichungen, in denen sie aufgeführt ist;

b) wenn es sich bei der betreffenden Spezifikation um eine harmonisierte Norm handelt, Einschränkung oder Streichung dieser Norm gemäß Artikel 11 der Verordnung (EU) Nr. 1025/2012;

c) Überarbeitung der TSI gemäß Artikel 6.

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

KAPITEL IV

TEILSYSTEME

Artikel 12

Freier Verkehr der Teilsysteme

Unbeschadet des Kapitels V verbieten, beschränken oder behindern die Mitgliedstaaten in ihrem Hoheitsgebiet nicht unter Berufung auf diese Richtlinie den Bau, die Inbetriebnahme oder den Betrieb von strukturellen Teilsystemen, die Bestandteil des Eisenbahnsystems der Unionsind, wenn diese den grundlegenden Anforderungen entsprechen. Insbesondere scheiben sie keine Prüfungen vor, die bereits erfolgt sind

a) im Rahmen des Verfahrens zur Ausstellung der EG-Prüferklärung oder

b) in anderen Mitgliedstaaten vor oder nach Inkrafttreten dieser Richtlinie zur Überprüfung der Übereinstimmung mit identischen Anforderungen unter identischen Betriebsbedingungen.

▼B

Artikel 13

Übereinstimmung mit den Technischen Spezifikationen für die Interoperabilität und nationalen Vorschriften

(1) Die Agentur und die nationalen Sicherheitsbehörden gehen davon aus, dass strukturelle Teilsysteme, die Bestandteil des Eisenbahnsystems der Union sind und für die eine mit Bezug auf die TSI gemäß Artikel 15 ausgestellte EG-Prüferklärung bzw. eine mit Bezug auf die nationalen Vorschriften gemäß Artikel 15 Absatz 8 ausgestellte Prüferklärung oder beides vorliegt, den grundlegenden Anforderungen entsprechen.

(2) Die nationalen Vorschriften für die Einhaltung der grundlegenden Anforderungen und gegebenenfalls die annehmbaren nationalen Konformitätsnachweise gelten in den folgenden Fällen:

a) wenn bestimmte, grundlegende Anforderungen betreffende Aspekte — einschließlich der in Artikel 4 Absatz 6 genannten offenen Punkte — in den TSI nicht oder nicht vollständig behandelt werden;

b) wenn die vollständige oder teilweise Nichtanwendung einer oder mehrerer TSI gemäß Artikel 7 notifiziert wurde;

c) wenn ein Sonderfall die Anwendung technischer Vorschriften, die in der einschlägigen TSI nicht enthalten sind, erfordert,

d) bei nationalen Vorschriften zur Spezifizierung bestehender Systeme, mit denen lediglich auf die Bewertung der technischen Vereinbarkeit des Fahrzeugs mit dem Netz abgestellt wird;

e) bei Netzen und Fahrzeugen, die nicht von TSI erfasst werden;

f) als vorläufige dringliche Präventionsmaßnahme, insbesondere nach einem Unfall.

Artikel 14

Notifizierung der nationalen Vorschriften

(1) Die Mitgliedstaaten notifizieren der Kommission und der Agentur die in Artikel 13 Absatz 2 genannten geltenden nationalen Vorschriften in folgenden Fällen:

a) wenn die nationale(n) Vorschrift(en) nicht bis zum 15. Juni 2016 notifiziert worden ist/sind. In diesem Fall sind sie bis zum 16. Dezember 2016 zu notifizieren;

b) bei jeder Änderung der Vorschriften;

c) wenn gemäß Artikel 7 ein neuer Antrag auf Nichtanwendung der TSI eingereicht wurde;

d) wenn die nationalen Vorschriften nach Veröffentlichung oder Überarbeitung der betreffenden TSI überflüssig geworden sind.

(2) Die Mitgliedstaaten melden mithilfe des geeigneten IT-Systems den vollständigen Wortlaut der in Absatz 1 genannten nationalen Vorschriften gemäß Artikel 27 der Verordnung (EU) 2016/796.

(3) Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass die in Absatz 1 genannten nationalen Vorschriften, einschließlich derer über die Schnittstellen zwischen Fahrzeugen und Netzen, leicht und allgemein zugänglich sind und mit einer für alle Beteiligten verständlichen Terminologie formuliert sind. Die Mitgliedstaaten können aufgefordert werden, zusätzliche Informationen zu diesen nationalen Vorschriften zur Verfügung zu stellen.

▼B

(4) Die Mitgliedstaaten können neue nationale Vorschriften nur in folgenden Fällen festlegen:

a) wenn eine TSI nicht in vollem Umfang den grundlegenden Anforderungen entspricht;

b) als dringliche Präventionsmaßnahme, insbesondere nach einem Unfall.

(5) Die Mitgliedstaaten übermitteln der Agentur und der Kommission mithilfe des geeigneten IT-Systems im Sinne des Artikels 27 der Verordnung (EU) 2016/796 die Entwürfe der neuen nationalen Vorschriften zur Kenntnisnahme vor der geplanten Einführung der vorgeschlagenen neuen Vorschrift in das einzelstaatliche Rechtssystem, zusammen mit einer Begründung für die Einführung dieser neuen nationalen Vorschrift; die Übermittlung erfolgt rechtzeitig und innerhalb der in Artikel 25 Absatz 1 der Verordnung (EU) 2016/796 genannten Fristen. Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass der Entwurf ausreichend ausgearbeitet ist, damit die Agentur die Prüfung nach Artikel 25 Absatz 2 der Verordnung (EU) 2016/796 durchführen kann.

(6) Wenn die Mitgliedstaaten eine neue nationale Vorschrift erlassen, so notifizieren sie diese der Agentur und der Kommission mithilfe des geeigneten IT-Systems im Sinne des Artikels 27 der Verordnung (EU) 2016/796.

(7) Im Falle dringlicher Präventionsmaßnahmen können die Mitgliedstaaten eine neue nationale Vorschrift unverzüglich anwenden. Diese Vorschrift wird gemäß Artikel 27 Absatz 2 der Verordnung (EU) 2016/796 notifiziert und unterliegt der Beurteilung der Agentur gemäß Artikel 26 Absätze 1, 2 und 5 jener Verordnung.

(8) Notifizieren die Mitgliedstaaten eine in Absatz 1 genannte oder eine neue nationale Vorschrift, so begründen sie die Notwendigkeit dieser Vorschrift, um eine grundlegende Anforderung zu erfüllen, die noch nicht von der einschlägigen TSI abgedeckt wird.

(9) Die geplanten und die in Absatz 1 genannten nationalen Vorschriften werden von der Agentur nach den in den Artikeln 25 und 26 der Verordnung (EU) 2016/796 genannten Verfahren geprüft.

(10) Die Kommission legt im Wege von Durchführungsrechtsakten eine Einstufung der notifizierten nationalen Vorschriften in verschiedene Gruppen fest, um die gegenseitige Anerkennung in verschiedenen Mitgliedstaaten und das Inverkehrbringen von Fahrzeugen, einschließlich der Kompatibilität zwischen ortsfester und mobiler Ausrüstung, zu erleichtern. Diese Durchführungsrechtsakte stützen sich auf die von der Agentur auf dem Gebiet der länderübergreifenden Anerkennung erzielten Fortschritte und werden nach dem in Artikel 51 Absatz 3 genannten Prüfverfahren erlassen.

Im Einklang mit den Durchführungsrechtsakten gemäß Unterabsatz 1 nimmt die Agentur eine Einstufung der nach diesem Artikel notifizierten nationalen Vorschriften vor.

(11) Die Mitgliedstaaten können beschließen, Vorschriften und Einschränkungen ausschließlich lokaler Art nicht mitzuteilen. In diesen Fällen geben die Mitgliedstaaten derartige Vorschriften und Einschränkungen in den in Artikel 49 genannten Infrastrukturregistern an.

(12) Auf die nach diesem Artikel notifizierten nationalen Vorschriften findet das Notifizierungsverfahren der Richtlinie (EU) 2015/1535 des Europäischen Parlaments und des Rates [1] keine Anwendung.

(13) Die nicht gemäß diesem Artikel notifizierten nationalen Vorschriften gelten nicht für die Zwecke dieser Richtlinie.

---

[1] Richtlinie (EU) 2015/1535 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 9. September 2015 über ein Informationsverfahren auf dem Gebiet der technischen Vorschriften und der Vorschriften für die Dienste der Informationsgesellschaft (ABl. L 241 vom 17.9.2015, S. 1).

▼B

Artikel 15

Verfahren zur Ausstellung der EG-Prüferklärung

(1) Zur Ausstellung der für das Inverkehrbringen und die Inbetriebnahme gemäß Kapitel V erforderlichen EG-Prüferklärung ersucht der Antragsteller die Konformitätsbewertungsstelle oder -stellen seiner Wahl, das EG-Prüfverfahren gemäß Anhang IV durchzuführen.

(2) Der Antragsteller gibt die EG-Prüferklärung für ein Teilsystem ab. Der Antragsteller erklärt in alleiniger Verantwortung, dass das betreffende Teilsystem den jeweiligen Prüfverfahren unterworfen wurde und die Anforderungen des einschlägigen Unionsrechts und aller einschlägigen nationalen Vorschriften erfüllt. Die EG-Prüferklärung und ihre Anlagen müssen datiert und vom Antragsteller unterzeichnet sein.

(3) 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 Inverkehrbringen oder Inbetriebnahme des Teilsystems. Er umfasst im Einklang mit der jeweiligen TSI auch die Prüfung der Schnittstellen des betreffenden Teilsystems mit dem System, dessen Teil es bildet.

(4) Der Antragsteller ist für die Erstellung des technischen Dossiers verantwortlich, das der EG-Prüferklärung beiliegen muss. Dieses technische Dossier enthält alle erforderlichen Schriftstücke hinsichtlich der Merkmale des Teilsystems sowie gegebenenfalls alle Bescheinigungen über die Konformität der Interoperabilitätskomponenten. Es enthält ferner alle Angaben über Einsatzbedingungen und -beschränkungen, Wartung, laufende oder periodische Überwachung, Regelung und Instandhaltung.

(5) Im Falle einer Erneuerung oder Aufrüstung eines Teilsystems, die eine Änderung am technischen Dossier bewirkt und die Gültigkeit der bereits durchgeführten Prüfverfahren beeinträchtigt, prüft der Antragsteller, ob eine neue EG-Prüferklärung erforderlich ist.

(6) Die benannte Stelle kann Zwischenprüfbescheinigungen ausstellen, die sich auf bestimmte Phasen des Prüfverfahrens oder bestimmte Teile des Teilsystems beziehen.

(7) Wenn es nach den einschlägigen TSI zulässig ist, kann die benannte Stelle Prüfbescheinigungen für eines oder mehrere Teilsysteme oder für bestimmte Teile dieser Teilsysteme ausstellen.

(8) Die Mitgliedstaaten benennen die Stellen, die für das Prüfverfahren nach den nationalen Vorschriften zuständig sind. Diesbezüglich sind die bestimmten Stellen für die entsprechenden Aufgaben zuständig. Unbeschadet des Artikels 30 kann ein Mitgliedstaat eine benannte Stelle als bestimmte Stelle bestimmen; in diesem Fall kann das gesamte Verfahren von einer einzigen Konformitätsbewertungsstelle durchgeführt werden.

(9) Die Kommission kann im Wege von Durchführungsrechtsakten Folgendes festlegen:

a) die Einzelheiten der EG-Prüfverfahren für Teilsysteme, einschließlich des Prüfverfahrens nach nationalen Vorschriften, und die Dokumentation, die der Antragsteller für die Zwecke dieses Verfahrens vorlegen muss;

b) die Muster der EG-Prüferklärung, einschließlich der Zwischenprüfbescheinigung im Falle einer Änderung des Teilsystems oder im Falle zusätzlicher Prüfungen, und Muster für Unterlagen des diesen Erklärungen beizufügenden technischen Dossiers sowie Muster für die Prüfbescheinigung.

▼B

Diese Durchführungsrechtsakte werden nach dem in Artikel 51 Absatz 3 genannten Prüfverfahren erlassen.

Artikel 16

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 hört die betroffenen Parteien umgehend an.

(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 6 eingeleitet.

Artikel 17

Konformitätsvermutung

Bei Interoperabilitätskomponenten und Teilsystemen, die mit harmonisierten Normen oder Teilen davon übereinstimmen, deren Fundstellen im *Amtsblatt der Europäischen Union* veröffentlicht worden sind, wird davon ausgegangen, dass sie mit den grundlegenden Anforderungen, die in den betreffenden Normen oder Teilen behandelt werden, im Einklang stehen.

KAPITEL V

INVERKEHRBRINGEN UND INBETRIEBNAHME

Artikel 18

Genehmigung der Inbetriebnahme ortsfester Einrichtungen

(1) Die Teilsysteme „streckenseitige Zugsteuerung/Zugsicherung und Signalgebung“, „Energie“ und „Infrastruktur“ werden nur in Betrieb genommen, wenn sie so geplant, gebaut und installiert werden, dass die grundlegenden Anforderungen erfüllt sind, und wenn die erforderliche Genehmigung gemäß den Absätzen 3 und 4 erteilt wurde.

(2) Die nationalen Sicherheitsbehörden genehmigen die Inbetriebnahme der im Hoheitsgebiet des betreffenden Mitgliedstaats installierten oder betriebenen Teilsysteme „Energie“, „Infrastruktur“ und „streckenseitige Zugsteuerung/Zugsicherung und Signalgebung“.

(3) Die nationalen Sicherheitsbehörden geben ausführliche Hinweise zur Beantragung der in diesem Artikel genannten Genehmigungen. Ein Antragsleitfaden, in dem die Voraussetzungen für diese Genehmigungen beschrieben und erklärt und die notwendigen Unterlagen aufgeführt werden, wird den Antragstellern unentgeltlich zugänglich gemacht. Die Agentur und die nationalen Sicherheitsbehörden arbeiten bei der Verbreitung dieser Informationen zusammen.

▼B

(4) Der Antragsteller reicht einen Antrag auf Genehmigung der Inbetriebnahme ortsfester Einrichtungen bei der nationalen Sicherheitsbehörde ein. Der Antrag ist durch ein Dossier zu ergänzen, in dem Folgendes durch Unterlagen belegt ist:

a) die Prüferklärungen gemäß Artikel 15;

b) die aufgrund der einschlägigen TSI, nationalen Vorschriften und Register festgestellte technische Kompatibilität der Teilsysteme mit dem System, in das sie integriert werden;

c) die aufgrund der einschlägigen TSI, nationalen Vorschriften und gemeinsamen Sicherheitsmethoden („CSM“) gemäß Artikel 6 der Richtlinie (EU) 2016/798 festgestellte sichere Integration der Teilsysteme.

d) im Falle von Teilsystemen streckenseitige Zugsteuerung/Zugsicherung und streckenseitige Signalgebung, die Ausrüstung mit dem Europäischen Zugsicherungs- und Zugsteuerungssystem (ETCS) und/oder dem Globalen Mobilfunksystem für Eisenbahnen (GSM-R) umfassen, die positive Entscheidung der Agentur, die gemäß Artikel 19 dieser Richtlinie getroffen wurde, und im Falle einer Änderung des Entwurfs der Leistungsbeschreibung oder der Beschreibung der geplanten technischen Lösungen, die nach der positiven Entscheidung vorgenommen wurde, die Übereinstimmung mit dem Ergebnis des in Artikel 30 Absatz 2 der Verordnung (EU) 2016/796 genannten Verfahrens.

(5) Innerhalb eines Monats nach Eingang des Antrags des Antragstellers teilt die nationale Sicherheitsbehörde dem Antragsteller mit, dass das Dossier vollständig ist, oder sie fordert unter Setzung einer angemessenen Frist die einschlägigen zusätzlichen Informationen an.

Die nationale Sicherheitsbehörde überprüft die Vollständigkeit, Relevanz und Kohärenz des Dossiers und, im Falle von streckenseitiger ERTMS-Ausrüstung, die Übereinstimmung mit der positiven Entscheidung der Agentur, die gemäß Artikel 19 dieser Richtlinie getroffen wurde, und gegebenenfalls die Übereinstimmung mit dem Ergebnis des in Artikel 30 Absatz 2 der Verordnung (EU) 2016/796 genannten Verfahrens. Nach dieser Überprüfung stellt die nationale Sicherheitsbehörde innerhalb einer angemessenen, im Voraus festgelegten Frist, spätestens jedoch vier Monate nach Eingang aller erforderlichen Informationen, die Genehmigung für die Inbetriebnahme der ortsfesten Einrichtungen aus oder unterrichtet den Antragsteller über eine ablehnende Entscheidung.

(6) Bei einer Erneuerung oder Aufrüstung bestehender Teilsysteme reicht der Antragsteller ein Dossier mit der Beschreibung des Vorhabens bei der nationalen Sicherheitsbehörde ein. Innerhalb eines Monats nach Eingang des Antrags des Antragstellers teilt die nationale Sicherheitsbehörde dem Antragsteller mit, dass das Dossier vollständig ist, oder sie fordert unter Setzung einer angemessenen Frist die einschlägigen zusätzlichen Informationen an. Die nationale Sicherheitsbehörde prüft das Dossier — im Falle von Vorhaben zu streckenseitiger ERTMS-Ausrüstung in enger Zusammenarbeit mit der Agentur — und entscheidet auf der Grundlage folgender Kriterien, ob eine neue Genehmigung für die Inbetriebnahme erforderlich ist, weil

a) durch die geplanten Arbeiten das Gesamtsicherheitsniveau des betreffenden Teilsystems beeinträchtigt werden könnte;

b) sie in den einschlägigen TSI vorgeschrieben ist;

c) es in den nationalen Umsetzungsplänen der Mitgliedstaaten vorgeschrieben ist; oder

d) an den Werten der Parameter, auf deren Grundlage die Genehmigung bereits erteilt wurde, Änderungen vorgenommen werden.

▼C1

Die nationale Sicherheitsbehörde trifft ihre Entscheidungen innerhalb einer angemessenen, im Voraus festgelegten Frist, spätestens jedoch vier Monate nach Eingang aller erforderlichen Informationen.

▼B

(7) Eine Entscheidung, mit der eine Genehmigung der Inbetriebnahme ortsfester Einrichtungen versagt wird, ist von der nationalen Sicherheitsbehörde gebührend zu begründen. Der Antragsteller kann innerhalb eines Monats nach Eingang einer ablehnenden Entscheidung beantragen, dass die nationale Sicherheitsbehörde ihre Entscheidung überprüft. Dieser Antrag ist mit einer Begründung zu versehen. Die nationale Sicherheitsbehörde verfügt nach dem Zeitpunkt des Eingangs des Antrags auf Überprüfung über eine Frist von zwei Monaten, um ihre Entscheidung zu bestätigen oder zu widerrufen. Wird die ablehnende Entscheidung einer nationalen Sicherheitsbehörde bestätigt, kann der Antragsteller bei der Beschwerdestelle, die von dem betreffenden Mitgliedstaat nach Artikel 18 Absatz 3 der Richtlinie (EU) 2016/798 benannt wird, Beschwerde einlegen.

Artikel 19

Harmonisierte Einführung des ERTMS in der Union

(1) Im Falle von Teilsystemen streckenseitige Zugsteuerung/Zugsicherung und Signalgebung, die Ausrüstung mit dem ETCS und/oder dem GSM-R umfassen, stellt die Agentur die harmonisierte Einführung des ERTMS in der Union sicher.

(2) Um die harmonisierte Einführung des ERTMS und die Interoperabilität auf Unionsebene sicherzustellen, prüft die Agentur vor etwaigen Ausschreibungen für streckenseitige ERTMS-Ausrüstung, dass die geplanten technischen Lösungen mit den einschlägigen TSI vollständig übereinstimmen und demzufolge vollständig interoperabel sind.

(3) Der Antragsteller stellt einen Antrag auf Zustimmung der Agentur. Einem Antrag, der einzelne ERTMS-Vorhaben oder eine Kombination von Vorhaben, eine Strecke, eine Gruppe von Strecken oder ein Netz betrifft, ist ein Dossier beizufügen, das Folgendes enthält:

a) den Entwurf der Leistungsbeschreibung oder die Beschreibung der geplanten technischen Lösungen;

b) schriftliche Unterlagen zu den Bedingungen, die für die technische und operative Kompatibilität des Teilsystems mit den Fahrzeugen, die in dem betreffenden Netz betrieben werden sollen, erforderlich sind;

c) schriftliche Unterlagen zu der Übereinstimmung der geplanten technischen Lösungen mit den einschlägigen TSI;

d) alle sonstigen relevanten Dokumente wie Stellungnahmen der nationalen Sicherheitsbehörde, Prüferklärungen oder Konformitätsbescheinigungen.

Dieser Antrag sowie Informationen über alle Anträge, über den Stand der entsprechenden Verfahren und ihr Ergebnis sowie gegebenenfalls über die Ersuchen und Entscheidungen der Beschwerdekammer werden über die Artikel 12 der Verordnung (EU) 2016/796 genannte zentrale Anlaufstelle gestellt.

Die nationalen Sicherheitsbehörden können eine Stellungnahme zu dem Genehmigungsantrag abgeben, und zwar vor Antragstellung gegenüber dem Antragsteller oder nach Antragstellung gegenüber der Agentur.

(4) Innerhalb eines Monats nach Eingang des Antrags des Antragstellers teilt die Agentur dem Antragsteller mit, dass das Dossier vollständig ist, oder sie fordert unter Setzung einer angemessenen Frist die einschlägigen zusätzlichen Informationen an.

▼B

Innerhalb einer angemessenen, im Voraus festgelegten Frist, spätestens jedoch zwei Monate nach Eingang aller erforderlichen Informationen, erlässt die Agentur eine positive Entscheidung oder unterrichtet den Antragsteller über etwaige Mängel. Die Agentur stützt ihre Stellungahme auf das Dossier des Antragstellers und auf etwaige Stellungnahmen der nationalen Sicherheitsbehörden.

Erkennt der Antragsteller die von der Agentur festgestellten Mängel an, so berichtigt er die Vorhabenplanung und reicht bei der Agentur einen neuen Genehmigungsantrag ein.

Erkennt der Antragsteller die von der Agentur festgestellten Mängel nicht an, so findet das Verfahren des Absatzes 5 Anwendung.

In dem Fall, auf den Artikel 7 Absatz 1 Buchstabe a Bezug nimmt, beantragt der Antragsteller keine neue Bewertung.

(5) Ist die Entscheidung der Agentur nicht positiv, so wird sie von der Agentur gebührend begründet. Der Antragsteller kann innerhalb eines Monats nach Eingang einer solchen Entscheidung einen mit Gründen versehenen Antrag stellen, dass die Agentur ihre Entscheidung überprüft. Die Agentur bestätigt oder widerruft ihre Entscheidung innerhalb von zwei Monaten nach Eingang des Antrags. Falls die Agentur ihre ursprüngliche Entscheidung bestätigt, ist der Antragsteller berechtigt, bei der mit Artikel 55 der Verordnung (EU) 2016/796 eingerichteten Beschwerdekammer Widerspruch einzulegen.

(6) Im Falle einer Änderung des Entwurfs der Leistungsbeschreibung oder einer Änderung der Beschreibung der geplanten technischen Lösungen, die nach Erlass der positiven Entscheidung vorgenommen wurde, unterrichtet der Antragsteller die Agentur und die nationale Sicherheitsbehörde unverzüglich über die in Artikel 12 der Verordnung (EU) 2016/796 genannte zentrale Anlaufstelle. In diesem Fall findet Artikel 30 Absatz 2 jener Verordnung Anwendung.

Artikel 20

Inverkehrbringen mobiler Teilsysteme

(1) Mobile Teilsysteme werden vom Antragsteller nur in Verkehr gebracht, wenn sie so geplant, gebaut und installiert werden, dass die grundlegenden Anforderungen erfüllt sind.

(2) Insbesondere stellt der Antragsteller sicher, dass die einschlägige Prüferklärung vorliegt.

Artikel 21

Genehmigung für das Inverkehrbringen von Fahrzeugen

(1) Der Antragsteller bringt ein Fahrzeug erst in Verkehr, wenn er die Genehmigung für das Inverkehrbringen von Fahrzeugen erhalten hat, die von der Agentur gemäß den Absätzen 5 bis 7 oder von der nationalen Sicherheitsbehörde gemäß Absatz 8 ausgestellt wird.

(2) Der Antragsteller gibt in seinem Antrag auf Genehmigung für das Inverkehrbringen eines Fahrzeugs das Gebiet an, in dem das Fahrzeug eingesetzt wird. Der Antrag enthält den Nachweis dafür, dass die technische Kompatibilität des Fahrzeugs mit dem Netz im Verwendungsgebiet geprüft worden ist.

(3) Der Antrag auf eine Genehmigung für das Inverkehrbringen von Fahrzeugen wird ergänzt durch ein Dossier zu dem betreffenden Fahrzeug oder Fahrzeugtyp und Unterlagen, mit denen Folgendes nachgewiesen wird:

a) das Inverkehrbringen der mobilen Teilsysteme, aus denen das Fahrzeug besteht, gemäß Artikel 20, auf der Grundlage der EG-Prüferklärung;

▼B

b) die aufgrund der einschlägigen TSI und gegebenenfalls der nationalen Vorschriften festgestellte technische Kompatibilität der unter Buchstabe a genannten Teilsysteme in dem Fahrzeug;

c) die aufgrund der einschlägigen TSI und gegebenenfalls der nationalen Vorschriften und CSM gemäß Artikel 6 der Richtlinie (EU) 2016/798 festgestellte sichere Integration der unter Buchstabe a genannten Teilsysteme in dem Fahrzeug;

d) die technische Kompatibilität des Fahrzeugs mit dem Netz im Verwendungsgebiet nach Absatz 2 der vorliegenden Richtlinie, festgestellt aufgrund der einschlägigen TSI und gegebenenfalls der nationalen Vorschriften, der Infrastrukturregister und der CSM zur Risikobewertung gemäß Artikel 6 der Richtlinie (EU) 2016/798.

Dieser Antrag sowie Informationen über alle Anträge, über den Stand der entsprechenden Verfahren und ihr Ergebnis sowie gegebenenfalls über die Ersuchen und Entscheidungen der Beschwerdekammer werden über die Artikel 12 der Verordnung (EU) 2016/796 genannte zentrale Anlaufstelle gestellt.

Wenn Prüffahrten erforderlich sind, um die technische Kompatibilität des Fahrzeugs gemäß Unterabsatz 1 Buchstaben b und d durch Unterlagen nachzuweisen, können die nationalen Sicherheitsbehörden dem Antragsteller befristete Genehmigungen zur Nutzung des Fahrzeugs für praktische Erprobungen im Netz erteilen. Der Infrastrukturbetreiber unternimmt im Benehmen mit dem Antragsteller alle Anstrengungen, um sicherzustellen, dass alle Prüffahrten innerhalb von drei Monaten nach Eingang des Antrags des Antragstellers stattfinden. Gegebenenfalls ergreift die nationale Sicherheitsbehörde Maßnahmen, um sicherzustellen, dass die Prüffahrten stattfinden.

(4) Die Agentur — oder, im Falle des Absatzes 8, die nationale Sicherheitsbehörde — erteilt die Genehmigungen für das Inverkehrbringen von Fahrzeugen oder unterrichtet den Antragsteller über ihre negative Entscheidung innerhalb einer angemessenen, im Voraus festgelegten Frist, spätestens jedoch vier Monate nach Eingang aller erforderlichen Informationen seitens des Antragstellers. Die Agentur oder — in den in Absatz 8 vorgesehenen Fällen — die nationale Sicherheitsbehörde wendet die praktischen Regelungen über das Genehmigungsverfahren an, die gemäß Absatz 9 im Wege eines Durchführungsrechtsakts festzulegen sind. Mit diesen Genehmigungen wird das Inverkehrbringen von Fahrzeugen auf dem Unionsmarkt gestattet.

(5) Die Agentur stellt Genehmigungen für das Inverkehrbringen von Fahrzeugen in Bezug auf die Fahrzeuge aus, deren Verwendungsgebiet sich in einem oder mehreren Mitgliedstaaten befindet. Im Hinblick auf die Erteilung dieser Genehmigungen verfährt die Agentur wie folgt:

a) Sie bewertet die in Absatz 3 Unterabsatz 1 Buchstaben b, c und d aufgeführten Bestandteile des Dossiers, um dessen Vollständigkeit, Relevanz und Kohärenz in Bezug auf die einschlägigen TSI zu prüfen; und

b) verweist das Dossier des Antragstellers an die für das geplante Verwendungsgebiet zuständigen nationalen Sicherheitsbehörden, damit diese das Dossier bewerten, um dessen Vollständigkeit, Relevanz und Kohärenz in Bezug auf Absatz 3 Unterabsatz 1 Buchstabe d und die in Absatz 3 Unterabsatz 1 Buchstaben a, b und c aufgeführten Bestandteile in Bezug auf die einschlägigen nationalen Vorschriften zu prüfen.

Im Rahmen der Bewertungen gemäß der Buchstaben a und b können die Agentur oder die nationalen Sicherheitsbehörden im Falle begründeter Zweifel die Durchführung von Prüffahrten im Netz verlangen. Zur Erleichterung dieser Prüffahrten können die beteiligten nationalen Sicherheitsbehörden dem Antragsteller befristete Genehmigungen zur Nutzung

▼B

des Fahrzeugs für Prüffahrten im Netz erteilen. Der Infrastrukturbetreiber unternimmt alle Anstrengungen, um sicherzustellen, dass alle Prüffahrten innerhalb von drei Monaten ab dem entsprechenden Ersuchen der Agentur oder der nationalen Sicherheitsbehörde stattfinden.

(6) Innerhalb eines Monats nach Eingang des Antrags des Antragstellers teilt die Agentur dem Antragsteller mit, dass das Dossier vollständig ist, oder sie fordert unter Setzung einer angemessenen Frist die einschlägigen zusätzlichen Informationen an. Hinsichtlich der Vollständigkeit, Relevanz und Kohärenz des Dossiers kann die Agentur auch die in Absatz 3 Buchstabe d aufgeführten Bestandteile bewerten.

Die Agentur trägt den Bewertungen gemäß Absatz 5 vollständig Rechnung, bevor sie ihre Entscheidung über die Erteilung der Genehmigung für das Inverkehrbringen von Fahrzeugen trifft. Innerhalb einer angemessenen, im Voraus festgelegten Frist, spätestens jedoch vier Monate nach Eingang aller erforderlichen Informationen, stellt die Agentur die Genehmigung für das Inverkehrbringen aus oder unterrichtet den Antragsteller über eine ablehnende Entscheidung.

Im Falle der Nichtanwendung einer oder mehrerer TSI oder von Teilen davon gemäß Artikel 7 stellt die Agentur die Genehmigung für das Inverkehrbringen von Fahrzeugen erst nach Anwendung des in jenem Artikel festgelegten Verfahrens aus.

Die Agentur trägt die volle Verantwortung für die von ihr ausgestellten Genehmigungen.

(7) Stimmt die Agentur einer negativen Bewertung seitens einer oder mehrerer nationaler Sicherheitsbehörden gemäß Absatz 5 Buchstabe b nicht zu, so teilt sie dies der betreffenden Behörde bzw. den betreffenden Behörden unter Angabe der Gründe mit. Die Agentur und die nationale Sicherheitsbehörde bzw. Sicherheitsbehörden arbeiten zusammen, um eine für alle Seiten annehmbare Bewertung zu erreichen. Erforderlichenfalls wird auch der Antragsteller in den Prozess einbezogen, wenn die Agentur und die nationale Sicherheitsbehörde bzw. die nationalen Sicherheitsbehörden dies beschließen. Kann sich nicht innerhalb eines Monats, nachdem die Agentur die nationale Sicherheitsbehörde über ihre Nichtzustimmung unterrichtet hat, auf eine für alle Seiten annehmbare Bewertung geeinigt werden, so trifft die Agentur die endgültige Entscheidung, es sei denn, die nationale Sicherheitsbehörde bzw. die nationalen Sicherheitsbehörden haben die Angelegenheit im Rahmen eines Schiedsverfahrens an die gemäß Artikel 55 der Verordnung (EU) 2016/796 eingerichtete Beschwerdekammer verwiesen. Die Beschwerdekammer entscheidet innerhalb eines Monats nach dem Antrag der nationalen Sicherheitsbehörde bzw. Sicherheitsbehörden, ob der Entwurf der Entscheidung der Agentur bestätigt wird.

Stimmt die Beschwerdekammer der Agentur zu, trifft die Agentur unverzüglich eine Entscheidung.

Stimmt die Beschwerdekammer der negativen Bewertung der nationalen Sicherheitsbehörde zu, so stellt die Agentur eine Genehmigung für ein Verwendungsgebiet aus, das die Teile des Netzes ausschließt, für die eine negative Bewertung abgegeben wurde.

Stimmt die Agentur einer positiven Bewertung seitens der betreffenden nationalen Sicherheitsbehörde bzw. Sicherheitsbehörden gemäß Absatz 5 Buchstabe b nicht zu, so teilt sie dies der betreffenden Behörde bzw. den betreffenden Behörden unter Angabe ihrer Gründe mit. Die Agentur und die nationale Sicherheitsbehörde bzw. Sicherheitsbehörden arbeiten zusammen, um sich auf eine für alle Seiten annehmbaren Bewertung zu einigen. Erforderlichenfalls wird auch der Antragsteller in den Prozess einbezogen, wenn die Agentur und die nationale Sicherheitsbehörde bzw. die nationalen Sicherheitsbehörden dies beschließen. Kann sich nicht innerhalb eines Monats, nachdem die Agentur die nationale Sicherheitsbehörde bzw. die nationalen Sicherheitsbehörden über ihre Nichtzustimmung unterrichtet hat, auf eine für alle Seiten annehmbare Bewertung geeinigt werden, so trifft die Agentur die endgültige Entscheidung.

▼B

(8) Ist das Verwendungsgebiet auf ein Netz oder Netze innerhalb eines einzigen Mitgliedstaats beschränkt, so kann die nationale Sicherheitsbehörde dieses Mitgliedstaats in eigener Verantwortung und auf Antrag des Antragstellers die Genehmigung für das Inverkehrbringen von Fahrzeugen ausstellen. Im Hinblick auf die Ausstellung dieser Genehmigungen bewertet die nationale Sicherheitsbehörde das Dossier in Bezug auf die in Absatz 3 aufgeführten Bestandteile nach den in dem Durchführungsrechtsakt gemäß Absatz 9 festgelegten Verfahren. Innerhalb eines Monats nach Eingang des Antrags des Antragstellers teilt die nationale Sicherheitsbehörde dem Antragsteller mit, dass das Dossier vollständig ist, oder sie fordert die einschlägigen zusätzlichen Informationen an. Die Genehmigung ist ferner ohne Erweiterung des Verwendungsgebiets gültig für Fahrzeuge, die die Bahnhöfe benachbarter Mitgliedstaaten mit ähnlichen Netzmerkmalen anfahren, wenn sich diese Bahnhöfe in Grenznähe befinden, sofern zuvor die zuständigen nationalen Sicherheitsbehörden angehört wurden. Diese Anhörung kann im jeweiligen Einzelfall erfolgen oder in einer grenzübergreifenden Vereinbarung zwischen nationalen Sicherheitsbehörden festgelegt sein.

Ist das Verwendungsgebiet auf das Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats beschränkt, so stellt im Falle der Nichtanwendung einer oder mehrerer TSI oder von Teilen davon gemäß Artikel 7 die nationale Sicherheitsbehörde die Genehmigung für das Inverkehrbringen von Fahrzeugen erst nach Anwendung des in jenem Artikel festgelegten Verfahrens aus.

Die nationale Sicherheitsbehörde trägt für die von ihr ausgestellten Genehmigungen die volle Verantwortung.

(9) Die Kommission erlässt bis zum 16. Juni 2018 im Wege von Durchführungsrechtsakten praktische Regelungen, in denen Folgendes geregelt ist:

a) in welcher Weise der Antragsteller die in diesem Artikel festgelegten Anforderungen an die Genehmigung für das Inverkehrbringen von Fahrzeugen und an die Typgenehmigung für Fahrzeuge zu erfüllen hat und welche Unterlagen vorzulegen sind;

b) die Einzelheiten des Genehmigungsverfahrens wie etwa die Verfahrensstufen und zeitliche Vorgaben für jede Stufe des Verfahrens;

c) in welcher Weise die in diesem Artikel festgelegten Anforderungen von der Agentur und der nationalen Sicherheitsbehörde auf den verschiedenen Stufen des Antrags- und Genehmigungsverfahrens einschließlich bei der Bewertung der Dossiers der Antragsteller zu erfüllen sind.

Diese Durchführungsrechtsakte werden nach dem in Artikel 51 Absatz 3 genannten Prüfverfahren erlassen. Sie tragen den Erfahrungen bei der Ausarbeitung der in Absatz 14 des vorliegenden Artikels genannten Vereinbarungen über Zusammenarbeit Rechnung.

(10) In der Genehmigung für das Inverkehrbringen von Fahrzeugen wird Folgendes angegeben:

a) das Verwendungsgebiet bzw. die Verwendungsgebiete;

b) die Werte der in den TSI und gegebenenfalls in den nationalen Vorschriften genannten Parameter, für die Prüfung der technischen Kompatibilität des Fahrzeugs mit dem Verwendungsgebiet;

c) die Einhaltung der einschlägigen TSI und nationalen Vorschriftswerke in Bezug auf die in Buchstabe b genannten Parameter;

d) die Nutzungsbedingungen des Fahrzeugs und sonstige Beschränkungen.

(11) Jede Entscheidung, mit der die Genehmigung für das Inverkehrbringen eines Fahrzeugs abgelehnt oder ein Teil des Netzes gemäß einer in Absatz 7 genannten negativen Bewertung ausgeschlossen wird, ist gebührend zu begründen. Der Antragsteller kann innerhalb eines Monats

▼B

nach Eingang der ablehnenden Entscheidung beantragen, dass die Agentur bzw. die nationale Sicherheitsbehörde die Entscheidung überprüft. Die Agentur bzw. die nationale Sicherheitsbehörde verfügt nach dem Zeitpunkt des Eingangs des Antrags auf Überprüfung über eine Frist von zwei Monaten, um ihre Entscheidung zu bestätigen oder zu widerrufen.

Wird die ablehnende Entscheidung der Agentur bestätigt, so kann der Antragsteller bei der gemäß Artikel 55 der Verordnung (EU) 2016/796 benannten Beschwerdekammer Beschwerde einlegen.

Wird die ablehnende Entscheidung einer nationalen Sicherheitsbehörde bestätigt, kann der Antragsteller nach nationalem Recht bei einer Beschwerdestelle Beschwerde einlegen. Die Mitgliedstaaten können für die Zwecke dieses Beschwerdeverfahrens die in Artikel 55 der Richtlinie 2012/34/EU beschriebene Regulierungsstelle benennen. In diesem Fall findet Artikel 18 Absatz 3 der Richtlinie (EU) 2016/798 Anwendung.

(12) Im Falle der Erneuerung oder Aufrüstung bestehender Fahrzeuge, die bereits über eine Genehmigung für das Inverkehrbringen von Fahrzeugen verfügen, ist eine neue Genehmigung für das Inverkehrbringen von Fahrzeugen erforderlich, wenn

a) Änderungen an den Werten der in Absatz 10 Buchstabe b genannten Parameter vorgenommen werden, die außerhalb des Bereichs annehmbarer Parameter gemäß den TSI liegen,

b) durch die geplanten Arbeiten das Gesamtsicherheitsniveau des betreffenden Fahrzeugs beeinträchtigt werden könnte oder

c) es in den einschlägigen TSI vorgeschrieben ist.

(13) Möchte der Antragsteller das Verwendungsgebiet eines Fahrzeugs, das bereits über eine Genehmigung verfügt, erweitern, so ergänzt er das Dossier mit den in Absatz 3 aufgeführten einschlägigen Unterlagen in Bezug auf das zusätzliche Verwendungsgebiet. Der Antragsteller legt das Dossier der Agentur vor, die nach Durchführung der Verfahren gemäß den Absätzen 4 bis 7 eine aktualisierte Genehmigung für das erweiterte Verwendungsgebiet ausstellt.

Hat der Antragsteller eine Genehmigung für das Inverkehrbringen von Fahrzeugen gemäß Absatz 8 erhalten und möchte er das Verwendungsgebiet innerhalb des betreffenden Mitgliedstaats erweitern, so ergänzt er das Dossier mit den in Absatz 3 aufgeführten einschlägigen Unterlagen in Bezug auf das zusätzliche Verwendungsgebiet. Er legt das Dossier der nationalen Sicherheitsbehörde vor, die nach Durchführung der Verfahren gemäß Absatz 8 eine aktualisierte Genehmigung für das erweiterte Verwendungsgebiet ausstellt.

(14) Für die Zwecke der Absätze 5 und 6 schließt die Agentur mit den nationalen Sicherheitsbehörden Kooperationsvereinbarungen im Einklang mit Artikel 76 der Verordnung (EU) 2016/796. Bei diesen Vereinbarungen kann es sich um Einzel- oder um Rahmenvereinbarungen handeln, an denen eine oder mehrere nationale Sicherheitsbehörden beteiligt sein können. Sie enthalten eine detaillierte Beschreibung der Aufgaben und Bedingungen für durchzuführende Arbeiten, die für ihre Ausstellung geltenden Fristen und die Aufteilung der vom Antragsteller zu zahlenden Gebühren. Sie können ferner spezifische Vorkehrungen für die Zusammenarbeit im Fall von Netzen enthalten, die aus geografischen oder historischen Gründen spezielle Fachkenntnisse erfordern, mit dem Ziel, den Verwaltungsaufwand für den Antragsteller und die ihm entstehenden Kosten zu verringern. Sind diese Netze vom Rest des

▼B

Eisenbahnsystems der Union abgetrennt, können diese spezifischen Vereinbarungen für die Zusammenarbeit die Möglichkeit der vertraglichen Vergabe von Aufgaben an die zuständigen nationalen Sicherheitsbehörden einschließen, wenn dies erforderlich ist, um eine effiziente und verhältnismäßige Zuweisung von Ressourcen für die Genehmigung sicherzustellen. Diese Vereinbarungen müssen zustande kommen, bevor die Agentur die Genehmigungsaufgaben gemäß Artikel 54 Absatz 4 übernimmt.

(15) Im Falle der Mitgliedstaaten, deren Eisenbahnnetze eine andere Spurweite aufweisen als das Haupteisenbahnnetz in der Union und für deren Eisenbahnnetze identische technische und betriebsbezogene Anforderungen gelten wie in benachbarten Drittländern, schließen alle betreffenden nationalen Sicherheitsbehörden in diesen Mitgliedstaaten zusätzlich zu den in Absatz 14 genannten Kooperationsvereinbarungen mit der Agentur eine multilaterale Vereinbarung, um die Bedingungen festzulegen, unter denen eine in einem dieser Mitgliedstaaten ausgestellte Fahrzeuggenehmigung auch in den anderen betreffenden Mitgliedstaaten gültig ist.

(16) Dieser Artikel gilt nicht für Güterwagen oder Reisezugwagen in gemeinsamer Nutzung mit Drittstaaten, deren Spurweite sich von derjenigen des Haupteisenbahnnetzes in der Union unterscheidet und die die Genehmigung für das Inverkehrbringen von Fahrzeugen nach einem anderen Verfahren erhalten haben. Die Vorschriften zur Regelung des Genehmigungsverfahrens für diese Fahrzeuge werden veröffentlicht und der Kommission notifiziert. Die Übereinstimmung dieser Fahrzeuge mit den grundlegenden Anforderungen dieser Richtlinie wird von dem betreffenden Eisenbahnunternehmen im Rahmen seines Sicherheitsmanagementsystems sichergestellt. Die Kommission kann auf der Grundlage des Berichts der Agentur eine Stellungnahme dazu abgeben, ob diese Vorschriften mit den Zielen dieser Richtlinie in Einklang stehen. Falls diese Vorschriften nicht im Einklang stehen, können die betreffenden Mitgliedstaaten und die Kommission zusammenarbeiten, um geeignete Maßnahmen festzulegen, die zu ergreifen sind; erforderlichenfalls können einschlägige internationale Gremien daran beteiligt werden.

(17) Ein Mitgliedstaat kann beschließen, diesen Artikel nicht auf aus Drittländern kommende Lokomotiven und Triebzüge anzuwenden, die bestimmungsgemäß bis zu einem Bahnhof fahren, der sich in seinem Hoheitsgebiet nahe der Grenze befindet und für grenzüberschreitenden Verkehr bestimmt ist. Die Übereinstimmung dieser Fahrzeuge mit den grundlegenden Anforderungen dieser Richtlinie wird von dem betreffenden Eisenbahnunternehmen im Rahmen seines Sicherheitsmanagementsystems und gegebenenfalls gemäß Artikel 10 Absatz 9 der Richtlinie (EU) 2016/798 sichergestellt.

Artikel 22

Registrierung von Fahrzeugen, deren Inverkehrbringen genehmigt wurde

(1) Bevor ein Fahrzeug nach Erhalt der Genehmigung für das Inverkehrbringen gemäß Artikel 21 erstmals verwendet wird, ist es auf Antrag des Halters in einem Fahrzeugeinstellungsregister im Sinne von Artikel 47 zu registrieren.

(2) Ist das Verwendungsgebiet des Fahrzeugs auf das Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats beschränkt, so wird es in diesem Mitgliedstaat registriert.

(3) Erstreckt sich das Verwendungsgebiet des Fahrzeugs auf das Hoheitsgebiet von mehr als einem Mitgliedstaat, so wird es in einem der beteiligten Mitgliedstaaten registriert.

▼B

Artikel 23

Prüfungen vor der Nutzung genehmigter Fahrzeug

(1) Bevor ein Eisenbahnunternehmen ein Fahrzeug in dem in der Genehmigung für das Inverkehrbringen angegebenen Verwendungsgebiet einsetzt, vergewissert es sich,

a) dass für das Fahrzeug eine Genehmigung für das Inverkehrbringen gemäß Artikel 21 erteilt wurde und dass es ordnungsgemäß registriert ist;

b) dass das Fahrzeug mit der Strecke kompatibel ist, und zwar auf der Grundlage des Infrastrukturregisters, der einschlägigen TSI oder anderer, vom Infrastrukturbetreiber gebührenfrei und innerhalb einer angemessenen Frist bereitzustellender Informationen, falls ein derartiges Register nicht besteht oder unvollständig ist, und

c) dass sich das Fahrzeug ordnungsgemäß in die Zusammensetzung des Zuges, als dessen Teil es betrieben werden soll, einfügt, und zwar unter Berücksichtigung des Sicherheitsmanagementsystems gemäß Artikel 9 der Richtlinie (EU) 2016/798 und der TSI „Betriebsführung und Verkehrssteuerung“.

(2) Für die Zwecke des Absatzes 1 kann das Eisenbahnunternehmen in Zusammenarbeit mit dem Infrastrukturbetreiber Prüffahrten durchführen.

Der Infrastrukturbetreiber unternimmt im Benehmen mit dem Antragsteller alle Anstrengungen, um sicherzustellen, dass alle Prüffahrten innerhalb von drei Monaten nach Eingang des Antrags des Antragstellers stattfinden.

Artikel 24

Typgenehmigung von Fahrzeugen

(1) Die Agentur oder eine nationale Sicherheitsbehörde kann gegebenenfalls nach dem Verfahren gemäß Artikel 21 Typgenehmigungen für Fahrzeuge ausstellen. Der Antrag auf eine Typgenehmigung sowie Informationen über alle Anträge, über den Stand der entsprechenden Verfahren und ihr Ergebnis sowie gegebenenfalls über die Ersuchen und Entscheidungen der Beschwerdekammer werden über die Artikel 12 der Verordnung (EU) 2016/796 genannte zentrale Anlaufstelle gestellt.

(2) Stellt die Agentur oder eine nationale Sicherheitsbehörde eine Genehmigung für das Inverkehrbringen von Fahrzeugen aus, so stellt sie auf Antrag des Antragstellers gleichzeitig die Typgenehmigung für das Fahrzeug aus, die sich auf das gleiche Verwendungsgebiet für das Fahrzeug bezieht.

(3) Bei Änderungen einschlägiger Bestimmungen in den TSI oder den nationalen Vorschriften, auf deren Grundlage bereits eine Typgenehmigung für Fahrzeuge ausgestellt wurde, wird in der TSI oder nationalen Vorschrift angegeben, ob die bereits erteilte Typgenehmigung für Fahrzeuge weiterhin gültig ist oder erneuert werden muss. Muss die Genehmigung erneuert werden, so betreffen die von der Agentur oder einer nationalen Sicherheitsbehörde durchgeführten Prüfungen nur die geänderten Vorschriften.

(4) Die Kommission legt im Wege von Durchführungsrechtsakten das Muster der Typenkonformitätserklärung fest. Diese Durchführungsrechtsakte werden nach dem in Artikel 51 Absatz 3 genannten Prüfverfahren erlassen.

(5) Die Ausstellung der Typenkonformitätserklärung erfolgt

a) nach den Prüfverfahren der einschlägigen TSI oder

▼B

b) — für Fahrzeuge, für die TSI nicht angewendet werden — gemäß den Konformitätsbewertungsverfahren der Module B+D, B+F und H1 des Beschlusses Nr. 768/2008/EG des Europäischen Parlaments und des Rates ([1]).

(6) Gegebenenfalls kann die Kommission Durchführungsrechtsakte zur Festlegung von Ad-hoc-Modulen für die Konformitätsbewertung erlassen. Diese Durchführungsrechtsakte werden nach dem in Artikel 51 Absatz 3 genannten Prüfverfahren erlassen.

(7) Die Typgenehmigungen für Fahrzeuge werden in dem in Artikel 48 genannten Europäischen Register genehmigter Fahrzeugtypen eingetragen.

Artikel 25

Konformität von Fahrzeugen mit genehmigtem Fahrzeugtyp

(1) Ein Fahrzeug oder eine Serie von Fahrzeugen, für das bzw. für die die Konformität mit einem genehmigten Fahrzeugtyp gegeben ist, erhält auf der Grundlage einer vom Antragsteller vorgelegten Typenkonformitätserklärung ohne weitere Prüfungen eine Genehmigung für das Inverkehrbringen von Fahrzeugen gemäß Artikel 21.

(2) Genehmigungen für das Inverkehrbringen, die bereits aufgrund der früheren Genehmigung für das Inverkehrbringen des betreffenden Fahrzeugtyps bereits ausgestellt wurden, bleiben von der Erneuerung der Genehmigung eines Fahrzeugtyps gemäß Artikel 24 Absatz 3 unberührt.

Artikel 26

Nichterfüllung grundlegender Anforderungen durch Fahrzeuge oder Fahrzeugtypen

(1) Stellt ein Eisenbahnunternehmen während des Betriebs fest, dass ein von ihm genutztes Fahrzeug eine der geltenden grundlegenden Anforderungen nicht erfüllt, so ergreift es die erforderlichen Korrekturmaßnahmen, um die Übereinstimmung des Fahrzeugs herzustellen. Darüber hinaus kann es die Agentur und alle betroffenen nationalen Sicherheitsbehörden über die ergriffenen Maßnahmen unterrichten. Liegen dem Eisenbahnunternehmen Hinweise vor, dass die Nichterfüllung bereits zum Zeitpunkt der Erteilung der Genehmigung für das Inverkehrbringen vorlag, informiert es die Agentur und alle anderen betreffenden nationalen Sicherheitsbehörden.

(2) Erhält eine nationale Sicherheitsbehörde, zum Beispiel im Laufe des Überwachungsverfahrens im Sinne des Artikels 17 der Richtlinie (EU) 2016/798, Kenntnis davon, dass ein Fahrzeug oder ein Fahrzeugtyp bei bestimmungsgemäßer Verwendung, dem entweder von der Agentur gemäß Artikel 21 Absatz 5 oder Artikel 24 oder von der nationalen Sicherheitsbehörde gemäß Artikel 21 Absatz 8 oder Artikel 24 eine Genehmigung für das Inverkehrbringen ausgestellt wurde, eine der geltenden grundlegenden Anforderungen nicht erfüllt, unterrichtet sie das Eisenbahnunternehmen, das das Fahrzeug oder den Fahrzeugtyp einsetzt, und fordert es auf, Korrekturmaßnahmen zu ergreifen, um die Übereinstimmung des Fahrzeugs/der Fahrzeuge herzustellen. Die nationale Sicherheitsbehörde informiert die Agentur und alle anderen betreffenden nationalen Sicherheitsbehörden, einschließlich jener, in deren Hoheitsgebiet der Antrag auf Genehmigung des Inverkehrbringens eines Fahrzeugs desselben Typs noch anhängig ist.

([1]) Beschluss Nr. 768/2008/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 9. Juli 2008 über einen gemeinsamen Rechtsrahmen für die Vermarktung von Produkten und zur Aufhebung des Beschlusses 93/465/EWG des Rates (ABl. L 218 vom 13.8.2008, S. 82).

▼B

(3) Gewährleisten die von dem Eisenbahnunternehmen ergriffenen Korrekturmaßnahmen in den in Absätzen 1 und 2 dieses Artikels beschriebenen Fällen nicht die Übereinstimmung mit den geltenden grundlegenden Anforderungen und führt diese Nichtübereinstimmung zu einem schwerwiegenden Sicherheitsrisiko, so kann die betreffende nationale Sicherheitsbehörde im Rahmen ihrer Überwachungsaufgaben im Einklang mit Artikel 17 Absatz 6 der Richtlinie (EU) 2016/798 vorübergehende Sicherheitsmaßnahmen ergreifen. Die nationale Sicherheitsbehörde oder die Agentur kann parallel dazu vorübergehende Sicherheitsmaßnahmen in Form einer Aussetzung der Fahrzeugtypgenehmigung anwenden; diese unterliegen einer gerichtlichen Überprüfung und dem Schiedsverfahren nach Artikel 21 Absatz 7.

(4) In den in Absatz 3 genannten Fällen kann die Agentur oder die nationale Sicherheitsbehörde, die die Genehmigung erteilt hat, nach einer Überprüfung der Wirksamkeit der zur Beseitigung des schwerwiegenden Sicherheitsrisikos ergriffenen Maßnahmen entscheiden, die Genehmigung zu widerrufen oder zu ändern, wenn erwiesen ist, dass eine grundlegende Anforderung zum Zeitpunkt der Erteilung der Genehmigung nicht erfüllt wurde. Zu diesem Zweck unterrichten sie unter Angabe der Gründe für ihre Entscheidung den Inhaber der Genehmigung für das Inverkehrbringen oder der Fahrzeugtypgenehmigung über ihre Entscheidung. Der Inhaber kann innerhalb eines Monats nach Eingang der Entscheidung der Agentur oder der nationalen Sicherheitsbehörde beantragen, dass diese die Entscheidung überprüfen. In diesem Fall wird die Widerrufsentscheidung vorübergehend ausgesetzt. Die Agentur bzw. die nationale Sicherheitsbehörde verfügt nach dem Zeitpunkt des Eingangs des Antrags auf Überprüfung über eine Frist von einem Monat, um ihre Entscheidung zu bestätigen oder zu widerrufen.

Gegebenenfalls ist im Falle von Meinungsverschiedenheiten zwischen der Agentur und der nationalen Sicherheitsbehörde hinsichtlich der Notwendigkeit, die Genehmigung einzuschränken oder zu widerrufen, das Schiedsverfahren nach Artikel 21 Absatz 7 zu befolgen. Endet dieses Verfahren mit der Entscheidung, dass die Fahrzeuggenehmigung weder eingeschränkt noch widerrufen wird, so werden die in Absatz 3 dieses Artikels genannten vorläufigen Sicherheitsmaßnahmen ausgesetzt.

(5) Wird die Entscheidung der Agentur bestätigt, so kann der Inhaber der Fahrzeuggenehmigung bei der gemäß Artikel 55 der Verordnung (EU) 2016/796 benannten Beschwerdekammer innerhalb der in Artikel 59 jener Verordnung genannten Frist Beschwerde einlegen. Wird die Entscheidung einer nationalen Sicherheitsbehörde bestätigt, so kann der Inhaber der Fahrzeuggenehmigung innerhalb von zwei Monaten nach Notifizierung dieser Entscheidung im Rahmen der in Artikel 18 Absatz 3 der Richtlinie (EU) 2016/798 genannten nationalen gerichtlichen Nachprüfung Widerspruch einlegen. Die Mitgliedstaaten können für die Zwecke dieses Beschwerdeverfahrens die in Artikel 56 der Richtlinie 2012/34/EU beschriebene Regulierungsstelle benennen.

(6) Beschließt die Agentur, eine von ihr erteilte Genehmigung für das Inverkehrbringen zu widerrufen oder zu ändern, so unterrichtet sie sämtliche nationalen Sicherheitsbehörden unter Angabe der Gründe für ihre Entscheidung.

Beschließt eine nationale Sicherheitsbehörde, eine von ihr erteilte Genehmigung für das Inverkehrbringen zu widerrufen, so unterrichtet sie unverzüglich die Agentur unter Angabe der Gründe für ihre Entscheidung. Die Agentur unterrichtet anschließend die anderen nationalen Sicherheitsbehörden.

(7) Die Entscheidung der Agentur oder der nationalen Sicherheitsbehörde, die Genehmigung zu widerrufen, wird in das entsprechende Fahrzeugregister gemäß Artikel 22 bzw. im Falle einer Genehmigung für einen Fahrzeugtyp in das Europäischen Register für genehmigte Fahrzeugtypgen gemäß Artikel 24 Absatz 7 eingetragen. Die Agentur

▼B

und die nationalen Sicherheitsbehörden stellen sicher, dass Eisenbahnunternehmen, die Fahrzeuge des gleichen Typs des vom Widerruf betroffenen Fahrzeugs oder Typs einsetzen, ordnungsgemäß unterrichtet werden. Diese Eisenbahnunternehmen prüfen zunächst, ob das gleiche Problem der Nichterfüllung vorliegt. In diesem Fall gilt das Verfahren dieses Artikels.

(8) Wird eine Genehmigung für das Inverkehrbringen widerrufen, so darf das betreffende Fahrzeug nicht mehr eingesetzt und sein Verwendungsgebiet darf nicht erweitert werden. Wird eine Typgenehmigung für ein Fahrzeug widerrufen, so dürfen darauf aufbauende Fahrzeuge nicht in den Verkehr gebracht werden; falls sie bereits in den Verkehr gebracht wurden, so sind sie aus dem Verkehr zu nehmen. Eine neue Genehmigung kann für Einzelfahrzeuge nach dem Verfahren des Artikels 21 bzw. für Fahrzeugtypen nach dem Verfahren des Artikels 24 beantragt werden.

(9) Beschränkt sich in den Fällen nach den Absätzen 1 oder 2 die Nichterfüllung der grundlegenden Anforderungen auf einen Teil des Verwendungsgebiets des betreffenden Fahrzeugs und bestand diese Nichterfüllung bereits zum Zeitpunkt der Erteilung der Genehmigung, so ist diese so zu ändern, dass die betreffenden Teile des Verwendungsgebiets ausgeschlossen werden.

KAPITEL VI

KONFORMITÄTSBEWERTUNGSSTELLEN

Artikel 27

Notifizierende Behörden

(1) Die Mitgliedstaaten benennen notifizierende Behörden, die für die Einrichtung und Durchführung der erforderlichen Verfahren für die Begutachtung, Benennung und Überwachung von Konformitätsbewertungsstellen, einschließlich der Einhaltung des Artikels 34, zuständig sind.

(2) Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass diese Behörden der Kommission und den anderen Stellen in den Mitgliedstaaten, die befugt sind, als unabhängige Dritte Konformitätsbewertungsaufgaben gemäß Artikel 10 Absatz 2 und Artikel 15 Absatz 1 wahrzunehmen, Meldung erstatten. Sie stellen ferner sicher, dass sie die Kommission und die anderen Mitgliedstaaten über die bestimmten Stellen gemäß Artikel 15 Absatz 8 unterrichten.

(3) Die Mitgliedstaaten können entscheiden, dass die Begutachtung und Überwachung nach Absatz 1 von einer nationalen Akkreditierungsstelle im Sinne von und im Einklang mit der Verordnung (EG) Nr. 765/2008 zu erfolgen haben.

(4) Falls die notifizierende Behörde die in Absatz 1 dieses Artikels genannte Begutachtung, Benennung oder Überwachung an eine nicht hoheitliche Stelle delegiert oder ihr auf andere Weise überträgt, so muss diese Stelle eine juristische Person sein und den Anforderungen des Artikels 28 genügen. Sie schließt Übereinkommen zur Deckung der aus ihrer Tätigkeit entstehenden Haftungsansprüche.

(5) Die notifizierende Behörde trägt die volle Verantwortung für die Tätigkeiten, die von der in Absatz 3 genannten Stelle durchgeführt werden.

▼B

Artikel 28

Anforderungen an notifizierende Behörden

Eine notifizierende Behörde

a) wird so eingerichtet, dass jeder Interessenkonflikt mit Konformitätsbewertungsstellen vermieden wird,

b) wird so strukturiert und geführt, dass bei der Ausübung ihrer Tätigkeit Objektivität und Unparteilichkeit gewahrt ist,

c) wird so strukturiert, dass jede Entscheidung über die Benennung einer Konformitätsbewertungsstelle von kompetenten Personen getroffen wird, die nicht mit den Personen identisch sind, welche die Begutachtung durchgeführt haben,

d) bietet weder Tätigkeiten, die Konformitätsbewertungsstellen durchführen, noch Beratungsleistungen auf gewerblicher oder wettbewerblicher Grundlage an, noch erbringt sie diese,

e) wahrt die Vertraulichkeit der von ihr erlangten Informationen,

f) verfügt über kompetente Mitarbeiter in ausreichender Zahl, sodass sie ihre Aufgaben ordnungsgemäß wahrnehmen kann.

Artikel 29

Verpflichtung der notifizierenden Behörden zur Bereitstellung von Informationen

Mitgliedstaaten unterrichten die Kommission über ihre Verfahren zur Begutachtung, Benennung und Überwachung von Konformitätsbewertungsstellen sowie über Änderungen in diesen Verfahren.

Die Kommission macht diese Informationen der Öffentlichkeit zugänglich.

Artikel 30

Konformitätsbewertungsstellen

(1) Eine Konformitätsbewertungsstelle muss für die Zwecke der Benennung die Anforderungen der Absätze 2 bis 7 dieses Artikels sowie der Artikel 31 und 32 erfüllen.

(2) Eine Konformitätsbewertungsstelle wird nach nationalem Recht errichtet und verfügt über Rechtspersönlichkeit.

(3) Eine Konformitätsbewertungsstelle ist in der Lage, alle Konformitätsbewertungsaufgaben durchzuführen, die ihr nach Maßgabe der einschlägigen TSI zugewiesen wurden und im Rahmen derer sie benannt wurde, gleichgültig, ob diese Aufgaben von der Konformitätsbewertungsstelle selbst, in ihrem Auftrag und unter ihrer Verantwortung erfüllt werden.

Eine Konformitätsbewertungsstelle verfügt jederzeit, für jedes Konformitätsbewertungsverfahren und für jede Art oder Kategorie eines Produkts, im Rahmen dessen sie benannt wurde, über Folgendes:

a) die erforderlichen Mitarbeiter mit Fachkenntnis und ausreichender einschlägiger Erfahrung, um die bei der Konformitätsbewertung anfallenden Aufgaben zu erfüllen;

▼B

b) die maßgeblichen Beschreibungen von Verfahren, nach denen die Konformitätsbewertung durchgeführt wird, um die Transparenz und die Möglichkeit der Anwendung dieser Verfahren sicherzustellen. Sie verfügt über geeignete Grundsätze und Verfahren, bei denen zwischen den Aufgaben, die sie als benannte Konformitätsbewertungsstelle wahrnimmt, und anderen Tätigkeiten unterschieden wird;

c) geeignete Verfahren zur Durchführung der Tätigkeiten, bei denen die Größe eines Unternehmens, die Branche, in der es tätig ist, seine Struktur sowie der Grad der Komplexität der jeweiligen Produkttechnologie und der Massenfertigungs- oder Seriencharakter des Herstellungsprozesses gebührend berücksichtigt werden.

Ihr stehen die erforderlichen Mittel zur Verfügung, um die technischen und administrativen Aufgaben, die mit der Konformitätsbewertung verbunden sind, in angemessener Weise zu erledigen, und sie haben Zugang zu allen benötigten Ausrüstungen oder Einrichtungen.

(4) Konformitätsbewertungsstellen schließen eine Haftpflichtversicherung ab, sofern die Haftpflicht nicht aufgrund der nationalen Rechtsvorschriften vom Staat übernommen wird oder sofern der Mitgliedstaat selbst unmittelbar für die Konformitätsbewertung verantwortlich ist.

(5) Die Mitarbeiter einer Konformitätsbewertungsstelle wahren die berufliche Verschwiegenheit in Bezug auf Informationen, welche sie bei der Durchführung ihrer Aufgaben gemäß der einschlägigen TSI oder einer nationalen Durchführungsvorschrift erhalten, außer gegenüber den zuständigen Behörden des Mitgliedstaats, in dem sie ihre Tätigkeiten ausüben. Eigentumsrechte sind zu schützen.

(6) Konformitätsbewertungsstellen wirken an den einschlägigen Normungsaktivitäten und den Aktivitäten der Koordinierungsgruppe benannter Konformitätsbewertungsstellen mit, die im Rahmen des einschlägigen Unionsrechts geschaffen wurde, bzw. sorgen dafür, dass ihr Bewertungspersonal darüber informiert wird, und wenden die von dieser Gruppe erarbeiteten Verwaltungsentscheidungen und Dokumente als allgemeine Leitlinie an.

(7) Konformitätsbewertungsstellen, die für die Teilsysteme „fahrwegseitige Zugsteuerung/Zugsicherung und Signalgebung“ und/oder „fahrzeugseitige Zugsteuerung/Zugsicherung und Signalgebung“ benannt sind, wirken an den Tätigkeiten der nach Artikel 29 der Verordnung (EU) 2016/796 geschaffenen ERTMS-Arbeitsgruppe mit bzw. sorgen dafür, dass ihr Bewertungspersonal darüber informiert wird. Sie wenden die von dieser Gruppe erarbeiteten Leitlinien an. Sollten sie die Anwendung für nicht angebracht oder unmöglich halten, so teilen die betreffenden Konformitätsbewertungsstellen ihre Bemerkungen der ERTMS-Arbeitsgruppe zur Erörterung und fortlaufenden Verbesserung der Leitlinien mit.

Artikel 31

Unparteilichkeit der Konformitätsbewertungsstellen

(1) Bei einer Konformitätsbewertungsstelle handelt es sich um einen unabhängigen Dritten, der mit der Organisation oder dem Hersteller des Produkts, das er bewertet, in keinerlei Verbindung steht.

Eine Stelle, die einem Wirtschaftsverband oder einem Fachverband angehört und die Produkte bewertet, an deren Planung, Herstellung, Bereitstellung, Montage, Gebrauch oder Wartung Unternehmen beteiligt sind, die von diesem Verband vertreten werden, kann als solche Stelle gelten, sofern ihre Unabhängigkeit und das Nichtbestehen von Interessenskonflikten nachgewiesen wird.

▼B

(2) Die Unparteilichkeit der Konformitätsbewertungsstellen, ihrer obersten Führungsebene und ihres Bewertungspersonals ist zu garantieren.

(3) Eine Konformitätsbewertungsstelle, ihre oberste Führungsebene und die für die Erfüllung der Konformitätsbewertungsaufgaben zuständigen Mitarbeiter sind nicht der Planer, Hersteller, Lieferant, Installateur, Käufer, Eigentümer, Verwender oder Wartungsbetrieb der Produkte, die sie bewerten, noch der Bevollmächtigte einer dieser Parteien. Dies schließt nicht die Verwendung von bereits einer Konformitätsbewertung unterzogenen Produkten, die für die Tätigkeit der Konformitätsbewertungsstelle nötig sind, oder die Verwendung solcher Produkte zum persönlichen Gebrauch aus.

(4) Eine Konformitätsbewertungsstelle, ihre oberste Führungsebene und die für die Erfüllung der Konformitätsbewertungsaufgaben zuständigen Mitarbeiter nehmen weder direkt an der Planung, Herstellung bzw. Bau, Vermarktung, Installation, Verwendung oder Wartung dieser Produkte teil, noch vertreten sie an diesen Tätigkeiten beteiligte Parteien. Sie befassen sich nicht mit Tätigkeiten, die ihre Unabhängigkeit bei der Beurteilung oder ihre Integrität im Zusammenhang mit den Konformitätsbewertungstätigkeiten, für die sie benannt sind, beeinträchtigen können. Dieses Verbot gilt insbesondere für Beratungsdienstleistungen.

(5) Konformitätsbewertungsstellen gewährleisten, dass die Tätigkeiten ihrer Zweigunternehmen oder Unterauftragnehmer die Vertraulichkeit, Objektivität oder Unparteilichkeit ihrer Konformitätsbewertungstätigkeiten nicht beeinträchtigen.

(6) Konformitätsbewertungsstellen und ihre Mitarbeiter führen die Konformitätsbewertungstätigkeiten mit der größtmöglichen Professionalität und erforderlichen Fachkompetenz in dem betreffenden Bereich durch; sie dürfen keinerlei Einflussnahme, insbesondere finanzieller Art, ausgesetzt sein, die sich auf ihre Beurteilung oder die Ergebnisse ihrer Konformitätsbewertungstätigkeiten auswirken könnte; dies gilt speziell für Einflussnahmen durch Personen oder Personengruppen, die ein Interesse am Ergebnis dieser Tätigkeiten haben.

Artikel 32

Mitarbeiter der Konformitätsbewertungsstellen

(1) Die für die Durchführung der Konformitätsbewertungstätigkeiten zuständigen Mitarbeiter verfügen über Folgende Fähigkeiten:

a) eine solide Fach- und Berufsausbildung, die alle Tätigkeiten für die Konformitätsbewertung umfasst, für die die Konformitätsbewertungsstelle benannt wurde;

b) eine ausreichende Kenntnis der Anforderungen, die mit den durchzuführenden Bewertungen verbunden sind, und die entsprechende Befugnis zur Durchführung solcher Bewertungen;

c) angemessene Kenntnisse und ein angemessenes Verständnis der wesentlichen Anforderungen, der geltenden harmonisierten Normen sowie des einschlägigen Unionsrechts;

d) die Fähigkeit zur Erstellung von Bescheinigungen, Protokollen und Berichten als Nachweis für durchgeführte Bewertungen.

(2) Die Entlohnung der obersten Führungsebene und des bewertenden Personals der Konformitätsbewertungsstelle richtet sich nicht nach der Anzahl der durchgeführten Bewertungen oder deren Ergebnissen.

▼B

Artikel 33

Vermutung der Konformität einer Konformitätsbewertungsstelle

Weist eine Konformitätsbewertungsstelle nach, dass sie die Kriterien der einschlägigen harmonisierten Normen oder Teilen davon erfüllt, deren Fundstellen im *Amtsblatt der Europäischen Union* veröffentlicht worden sind, so wird davon ausgegangen, dass sie die Anforderungen der Artikel 30 bis 32 erfüllt, soweit die anwendbaren harmonisierten Normen diese Anforderungen abdecken.

Artikel 34

Zweigunternehmen von benannten Stellen und Vergabe von Unteraufträgen durch benannte Stellen

(1) Vergibt eine benannte Stelle bestimmte mit der Konformitätsbewertung verbundene Aufgaben an Unterauftragnehmer oder überträgt sie diese einem Zweigunternehmen, stellt sie sicher, dass der Unterauftragnehmer oder das Zweigunternehmen die Anforderungen der Artikel 30 bis 32 erfüllt, und unterrichtet die notifizierende Behörde entsprechend.

(2) Die benannten Stellen tragen die volle Verantwortung für die Arbeiten, die von Unterauftragnehmern oder Zweigunternehmen ausgeführt werden, unabhängig davon, wo diese niedergelassen sind.

(3) Die Tätigkeiten von benannten Stellen werden nur mit Zustimmung des Auftraggebers an einen Unterauftragnehmer vergeben oder einem Zweigunternehmen übertragen.

(4) Die benannten Stellen halten die einschlägigen Unterlagen über die Begutachtung der Qualifikation des Unterauftragnehmers oder des Zweigunternehmens und die von ihm gemäß der einschlägigen TSI ausgeführten Arbeiten für die notifizierende Behörde bereit.

Artikel 35

Akkreditierte interne Stellen

(1) Die Antragsteller können die Konformitätsbewertungsverfahren, die in den Modulen A1, A2, C1 oder C2 gemäß Anhang II des Beschlusses Nr. 768/2008/EG und in den Modulen CA1 und CA2 gemäß Anhang I des Beschlusses 2010/713/EU festgelegt sind, von einer akkreditierten internen Stelle durchführen lassen. Diese Stelle stellt einen eigenen und gesonderten Teil des betreffenden Antragstellers dar und darf sich nicht an der Planung, Herstellung, Lieferung, Installation, Verwendung oder Wartung der durch sie bewerteten Produkte beteiligen.

(2) Eine akkreditierte interne Stelle erfüllt die folgenden Anforderungen:

a) Sie ist gemäß der Verordnung (EG) Nr. 765/2008 akkreditiert.

b) Die Stelle und ihre Mitarbeiter müssen vom Unternehmen, dem sie angehören, organisatorisch unterscheidbar sein und darin über Berichtsverfahren verfügen, die ihre Unparteilichkeit gewährleisten, und müssen das gegenüber der zuständigen nationalen Akkreditierungsstelle nachweisen.

c) Weder die Stelle noch ihre Mitarbeiter sind für die Planung, Herstellung, Lieferung, Installation, Betrieb oder Wartung der von ihnen zu bewertenden Produkte verantwortlich, und sie gehen keiner Tätigkeit nach, die der Unabhängigkeit ihres Urteils oder ihrer Integrität im Zusammenhang mit den Bewertungsaufgaben schaden könnte.

▼B

d) Die Stelle erbringt ihre Leistungen ausschließlich für das Unternehmen, dem sie angehört.

(3) Eine akkreditierte interne Stelle wird den Mitgliedstaaten oder der Kommission nicht benannt, allerdings werden der notifizierenden Behörde auf deren Verlangen Informationen über ihre Akkreditierung von dem Unternehmen, dem sie angehört, oder von der nationalen Akkreditierungsstelle übermittelt.

Artikel 36

Antrag auf Benennung

(1) Eine Konformitätsbewertungsstelle beantragt ihre Benennung bei der notifizierenden Behörde des Mitgliedstaats, in dem sie ansässig ist.

(2) Dem Antrag wird eine Beschreibung der Konformitätsbewertungstätigkeiten, des Konformitätsbewertungsmoduls oder der -module und des Produkts oder der Produkte, für die diese Stelle Kompetenz beansprucht, sowie, falls vorhanden, eine Akkreditierungsurkunde beigelegt, die von einer nationalen Akkreditierungsstelle ausgestellt wurde und in der diese bescheinigt, dass die Konformitätsbewertungsstelle die Anforderungen der Artikel 30 bis 32 erfüllt.

(3) Kann die Konformitätsbewertungsstelle keine Akkreditierungsurkunde vorweisen, so legt sie der notifizierenden Behörde als Nachweis alle Unterlagen vor, die für die Überprüfung, Anerkennung und regelmäßige Überwachung, ob sie die Anforderungen der Artikel 30 bis 32 erfüllt, notwendig sind.

Artikel 37

Benennungsverfahren

(1) Die notifizierenden Behörden benennen nur Konformitätsbewertungsstellen, die die Anforderungen der Artikel 30 bis 32 erfüllen.

(2) Die notifizierenden Behörden benennen gegenüber der Kommission und den übrigen Mitgliedstaaten mithilfe des elektronischen Benennungsinstruments, das von der Kommission entwickelt und verwaltet wird, die in Absatz 1 genannten Stellen.

(3) Die Benennung enthält vollständige Angaben zu den Konformitätsbewertungstätigkeiten, dem betreffenden Konformitätsbewertungsmodul oder -modulen und dem Produkt oder Produkten sowie die einschlägige Akkreditierungsurkunde oder anderweitige Bestätigung der Kompetenz gemäß Absatz 4.

(4) Beruht eine Benennung nicht auf einer Akkreditierungsurkunde gemäß Artikel 36 Absatz 2, so legt die notifizierende Behörde der Kommission und den übrigen Mitgliedstaaten als Nachweis alle Unterlagen vor, die die Kompetenz der Konformitätsbewertungsstelle und die getroffenen Regelungen bescheinigen, durch die sichergestellt ist, dass die Stelle regelmäßig überwacht wird und dauerhaft den Anforderungen der Artikel 30 bis 32 genügt.

(5) Die betreffende Stelle darf nur dann die Aufgaben einer benannten Stelle wahrnehmen, wenn weder die Kommission noch die übrigen Mitgliedstaaten innerhalb von zwei Wochen nach einer Benennung, wenn eine Akkreditierungsurkunde vorliegt, oder innerhalb von zwei Monaten nach einer Benennung, wenn keine Akkreditierung vorliegt, Einwände erhoben haben.

(6) Die Kommission und die übrigen Mitgliedstaaten werden über jede wesentliche Änderung der Benennung informiert.

▼B

Artikel 38

Kennnummern und Verzeichnisse benannter Stellen

(1) Die Kommission weist einer benannten Stelle eine Kennnummer zu.

Eine benannte Stelle erhält nur eine Kennnummer, selbst wenn sie im Rahmen mehrerer Rechtsakte der Union benannt ist.

(2) Die Kommission veröffentlicht das Verzeichnis der im Rahmen dieser Richtlinie benannten Stellen samt den ihnen zugewiesenen Kennnummern und den Tätigkeiten, für die sie benannt wurden.

Die Kommission sorgt dafür, dass dieses Verzeichnis auf dem neuesten Stand gehalten wird.

Artikel 39

Änderungen der Benennungen

(1) Stellt eine notifizierende Behörde fest oder erhält Kenntnis davon, dass eine benannte Stelle die Anforderungen der Artikel 30 bis 32 nicht mehr erfüllt oder dass sie ihren Verpflichtungen nicht nachkommt, so schränkt die notifizierende Behörde die Benennungen gegebenenfalls ein, setzt sie aus oder widerruft sie, wobei sie das Ausmaß berücksichtigt, in dem diesen Anforderungen nicht entsprochen oder diesen Verpflichtungen nicht nachgekommen wurde. Sie setzt die Kommission und die übrigen Mitgliedstaaten unverzüglich davon in Kenntnis.

(2) Bei Einschränkung, Aussetzung oder Widerruf der Benennung oder wenn die benannte Stelle ihre Tätigkeit einstellt, ergreift der benennende Mitgliedstaat die geeigneten Maßnahmen, um zu gewährleisten, dass die Akten dieser Stelle entweder von einer anderen benannten Stelle weiter bearbeitet oder für die zuständigen notifizierenden Behörden und Marktüberwachungsbehörden auf deren Verlangen bereitgehalten werden.

Artikel 40

Anfechtungen der Kompetenz benannter Stellen

(1) Die Kommission untersucht alle Fälle, in denen sie irgendeinen Zweifel an der Kompetenz einer benannten Stelle oder der dauerhaften Erfüllung der entsprechenden Anforderungen und Pflichten durch eine benannte Stelle hat oder in denen ihr Zweifel daran zur Kenntnis gebracht werden.

(2) Der benennende Mitgliedstaat erteilt der Kommission auf Verlangen sämtliche Auskünfte über die Grundlage der Benennung oder die Erhaltung der Kompetenz der betreffenden Stelle.

(3) Die Kommission stellt sicher, dass alle im Verlauf ihrer Untersuchungen erlangten sensiblen Informationen vertraulich behandelt werden.

(4) Stellt die Kommission fest, dass eine benannte Stelle die Voraussetzungen für ihre Benennung nicht oder nicht mehr erfüllt, so setzt sie den benennenden Mitgliedstaat davon in Kenntnis und fordert ihn auf, die erforderlichen Korrekturmaßnahmen zu ergreifen, einschließlich eines Widerrufs der Benennung, sofern dies nötig ist.

▼B

Artikel 41

Verpflichtungen benannter Stellen in Bezug auf ihre Tätigkeit

(1) Die benannten Stellen führen die Konformitätsbewertungen im Einklang mit den Konformitätsbewertungsverfahren gemäß der einschlägigen TSI durch.

(2) Konformitätsbewertungen werden unter Wahrung der Verhältnismäßigkeit durchgeführt, wobei unnötige Belastungen der Wirtschaftsteilnehmer vermieden werden. Die benannten Stellen üben ihre Tätigkeiten unter gebührender Berücksichtigung der Größe eines Unternehmens, der Branche, in der es tätig ist, seiner Struktur sowie des Grads der Komplexität der jeweiligen Produkttechnologie und des Massenfertigungs- oder Seriencharakters des Herstellungsprozesses aus.

Sie gehen dabei allerdings so vor, wie es für die Bewertung der Übereinstimmung des Produkts mit dieser Richtlinie erforderlich ist.

(3) Stellt eine benannte Stelle fest, dass ein Hersteller die Anforderungen nicht erfüllt hat, die in der einschlägigen TSI oder in den entsprechenden harmonisierten Normen oder technischen Spezifikationen festgelegt sind, so fordert sie den Hersteller zu geeigneten Korrekturmaßnahmen auf und stellt keine Konformitätsbescheinigung aus.

(4) Hat eine benannte Stelle bereits eine Bescheinigung ausgestellt und stellt im Rahmen der Überwachung der Konformität fest, dass das Produkt die Anforderungen, die in der einschlägigen TSI oder in den entsprechenden harmonisierten Normen oder technischen Spezifikationen festgelegt sind, nicht mehr erfüllt, so fordert sie den Hersteller zu geeigneten Korrekturmaßnahmen auf und setzt die Bescheinigung falls nötig aus oder widerruft sie.

(5) Werden keine Korrekturmaßnahmen ergriffen oder zeigen sie nicht die nötige Wirkung, so versieht die benannte Stelle gegebenenfalls alle Bescheinigungen mit Einschränkungen, setzt sie aus oder widerruft sie.

Artikel 42

Verpflichtung der benannten Stellen zur Bereitstellung von Informationen

(1) Die benannten Stellen melden der notifizierenden Behörde

a) jede Vorenthaltung, Einschränkung, Aussetzung und jeden Widerruf einer Bescheinigung,

b) alle Umstände mit Auswirkungen auf den Geltungsbereich und die Bedingungen der Benennung,

c) jedes Auskunftsersuchen über Konformitätsbewertungstätigkeiten, das sie von den Marktüberwachungsbehörden erhalten haben,

d) auf Verlangen, welchen Konformitätsbewertungstätigkeiten sie im Geltungsbereich ihrer Benennung nachgegangen sind und welche anderen Tätigkeiten sie ausgeführt haben, einschließlich grenzübergreifender Tätigkeiten und der Vergabe von Unteraufträgen.

Die zuständigen nationalen Sicherheitsbehörden werden auch über jede Vorenthaltung, Einschränkung, Aussetzung und jeden Widerruf einer Bescheinigung gemäß Buchstabe a unterrichtet.

(2) Die benannten Stellen übermitteln den übrigen Stellen, die im Rahmen der Benennung nach dieser Richtlinie benannt wurden und ähnlichen Konformitätsbewertungstätigkeiten für dieselben Produkte nachgehen, einschlägige Informationen über negative und auf Verlangen auch über positive Ergebnisse von Konformitätsbewertungen.

▼B

(3) Die benannten Stellen übermitteln der Agentur die EG-Prüfbescheinigungen für Teilsysteme sowie die EG-Konformitäts- und die EG Gebrauchstauglichkeitsbescheinigungen für Interoperabilitätskomponenten.

Artikel 43

Austausch von bewährten Verfahren

Die Kommission organisiert den Erfahrungsaustausch über bewährte Verfahren zwischen den nationalen Behörden der Mitgliedstaaten, die für die Benennungspolitik zuständig sind.

Artikel 44

Koordinierung der benannten Stellen

Die Kommission stellt eine zweckmäßige Koordinierung und Kooperation zwischen den unter dieser Richtlinie benannten Stellen durch die Errichtung einer sektoralen Gruppe sicher. Die Agentur unterstützt die Tätigkeiten der benannten Stellen gemäß Artikel 24 der Verordnung (EU) 2016/796.

Die Mitgliedstaaten gewährleisten, dass sich die von ihnen notifizierten Stellen an der Arbeit dieser Gruppe direkt oder über bestimmte Bevollmächtigte beteiligen.

Artikel 45

Bestimmte Stellen

(1) Die Anforderungen an Konformitätsbewertungsstellen gemäß den Artikeln 30 bis 34 gelten auch für die nach Artikel 15 Absatz 8 bestimmten Stellen, außer:

a) im Fall der von ihren Mitarbeitern gemäß Artikel 32 Absatz 1 Buchstabe c geforderten Fertigkeiten, muss die bestimmte Stelle über angemessene Kenntnisse und ein angemessenes Verständnis des nationalen Rechts verfügen;

b) im Fall von gemäß Artikel 34 Absatz 4 für die benennende Behörde bereitzuhaltenden Dokumenten, wenn die bestimmte Stelle die Dokumente, die sich auf die von Zweigunternehmen oder Auftragnehmern durchgeführten Tätigkeiten beziehen, beifügen muss.

(2) Die Verpflichtungen in Bezug auf die Tätigkeit gemäß Artikel 41 gelten auch für die nach Artikel 15 Absatz 8 bestimmten Stellen, außer diese Verpflichtungen beziehen sich auf nationale Vorschriften anstatt auf TSI.

(3) Die Meldepflichten gemäß Artikel 42 Absatz 1 gelten auch für die bestimmten Stellen, die die Mitgliedstaaten entsprechend zu unterrichten haben.

▼B

KAPITEL VII

REGISTER

Artikel 46

Fahrzeugnummerierungssystem

(1) Bei der Registrierung gemäß Artikel 22 wird jedem Fahrzeug von der zuständigen Behörde im Mitgliedstaat der Registrierung eine europäischen Fahrzeugnummer (European vehicle number — im Folgenden „EVN“) zugewiesen. Jedes Fahrzeug wird mit der zugeteilten EVN gekennzeichnet.

(2) Die Spezifikationen der EVN werden im Rahmen der in Artikel 47 Absatz 2 genannten Maßnahmen nach Maßgabe der jeweiligen TSI festgelegt.

(3) Jedem Fahrzeug wird nur einmal eine EVN zugeteilt, es sei denn, dass in den in Artikel 47 Absatz 2 genannten Maßnahmen nach Maßgabe der jeweiligen TSI etwas anderes bestimmt ist.

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

Artikel 47

Fahrzeugeinstellungsregister

(1) Bis das in Absatz 5 genannte europäische Fahrzeugeinstellungsregister betriebsbereit ist, führt jeder Mitgliedstaat ein nationales Fahrzeugeinstellungsregister. Dieses Register:

a) entspricht den in Absatz 2 aufgeführten gemeinsamen Spezifikationen;

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

c) ist den in den Artikeln 16 und 22 der Richtlinie (EU) 2016/798 genannten nationalen Sicherheitsbehörden und Untersuchungsstellen zugänglich; darüber hinaus wird es auf Antrag bei berechtigtem Interesse den in Artikel 55 der Richtlinie 2012/34/EU genannten Regulierungsstellen und der Agentur, den Eisenbahnunternehmen und den Infrastrukturbetreibern sowie allen Personen oder Organisationen zugänglich gemacht, die Fahrzeuge registrieren oder im Register erwähnt sind.

(2) Die Kommission beschließt im Wege von Durchführungsrechtsakten gemeinsame Spezifikationen für die nationalen Fahrzeugeinstellungsregister bezüglich Inhalt, Datenformat, funktioneller und technischer Architektur, Betriebsweise — einschließlich Vorkehrungen für den Datenaustausch — sowie Regeln für die Dateneingabe und -abfrage.

Diese Durchführungsrechtsakte werden nach dem in Artikel 51 Absatz 3 genannten Prüfverfahren erlassen.

(3) Das nationale Fahrzeugeinstellungsregister enthält mindestens folgende Angaben:

a) die EVN;

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

▼B

c) Angaben zu dem in Artikel 48 genannten Europäischen Register genehmigter Fahrzeugtypen;

d) Identifizierung des Fahrzeugeigners und des Fahrzeughalters;

e) Betriebsbeschränkungen für das Fahrzeug;

f) Angaben zur für die Instandhaltung zuständigen Stelle.

(4) Solange die nationalen Fahrzeugeinstellungsregister nicht entsprechend der in Absatz 2 genannten Spezifikation miteinander verbunden sind, aktualisiert jeder Mitgliedstaat die ihn betreffenden Daten in seinem Register, indem er die Änderungen übernimmt, die ein anderer Mitgliedstaat in dessen eigenem Register vorgenommen hat.

(5) Um Verwaltungsaufwand und unangemessene Kosten für die Mitgliedstaaten und die Wirtschaftsbeteiligten zu verringern, beschließt die Kommission bis zum 16. Juni 2018, unter Berücksichtigung der Ergebnisse einer Kosten-Nutzen-Analyse, im Wege von Durchführungsrechtsakten die technischen und funktionellen Spezifikationen für das europäische Fahrzeugeinstellungsregister, das die nationalen Fahrzeugeinstellungsregister integrieren soll, um allen Nutzern eine harmonisierte Schnittstelle für die Registrierung von Fahrzeugen und die Datenverwaltung zu gewährleisten. Absatz 1 Buchstaben b und c sowie Absatz 3 finden Anwendung. Diese Spezifikation erstreckt sich unter anderem auf Inhalt, Datenformat, funktionelle und technische Architektur, Betriebsweise — einschließlich Vorkehrungen für den Datenaustausch — sowie Regeln für die Dateneingabe und -abfrage und Migrationsschritte.

Diese Durchführungsrechtsakte werden auf Empfehlung der Agentur nach dem in Artikel 51 Absatz 3 genannten Prüfverfahren erlassen.

Das europäische Fahrzeugeinstellungsregister wird unter Berücksichtigung der von der Agentur und den Mitgliedstaaten bereits eingerichteten IT-Anwendungen und Register — wie etwa des mit den nationalen Fahrzeugeinstellungsregister vernetzten Europäischen Zentralisierten Virtuellen Fahrzeugeinstellungsregisters — entwickelt. Das europäische Fahrzeugeinstellungsregister muss bis 16. Juni 2021 betriebsbereit sein.

(6) Der Halter zeigt dem Mitgliedstaat, in dem das Fahrzeug registriert wurde, etwaige Änderungen der Daten in den Fahrzeugeinstellungsregistern, die Abwrackung eines Fahrzeugs oder seine Entscheidung, die Registrierung eines Fahrzeugs nicht länger aufrechtzuerhalten, unverzüglich an.

(7) Im Falle von Fahrzeugen, die erstmals in einem Drittland eine Genehmigung erhalten haben und anschließend in einem Mitgliedstaat eingesetzt wurden, sorgt der betreffende Mitgliedstaat dafür, dass die Fahrzeugdaten, die mindestens Angaben über den Halter des betreffenden Fahrzeugs, die für die Instandhaltung zuständige Einrichtung und Betriebsbeschränkungen für das Fahrzeug einschließen müssen, über ein Fahrzeugeinstellungsregister abgefragt werden können oder unverzüglich auf andere Weise in einem leicht lesbaren Format nach den gleichen nichtdiskriminierenden Grundsätzen bereitgestellt werden, wie sie für ähnliche Daten eines Fahrzeugeinstellungsregisters gelten.

Artikel 48

Europäisches Register genehmigter Fahrzeugtypen

(1) Die Agentur errichtet und führt ein Register der gemäß Artikel 24 erteilten Genehmigungen für das Inverkehrbringen von Fahrzeugtypen. Dieses Register:

a) ist öffentlich und elektronisch zugänglich,

▼B

b) entspricht den in Absatz 2 aufgeführten gemeinsamen Spezifikationen,

c) ist mit den maßgeblichen Fahrzeugeinstellungsregistern verbunden.

(2) Die Kommission beschließt im Wege von Durchführungsrechtsakten gemeinsame Spezifikationen für das Register genehmigter Fahrzeugtypen bezüglich Inhalt, Datenformat, funktioneller und technischer Architektur, Betriebsweise sowie Regeln für die Dateneingabe und -abfrage. Diese Durchführungsrechtsakte werden nach dem in Artikel 51 Absatz 3 genannten Prüfverfahren erlassen.

(3) Das Register enthält zu jedem Fahrzeugtyp mindestens die folgenden Angaben:

a) technische Merkmale des Fahrzeugtyps entsprechend den jeweiligen TSI, einschließlich derjenigen für die Zugänglichkeit für Menschen mit Behinderungen und Personen mit eingeschränkter Mobilität;

b) den Namen des Herstellers;

c) die Daten zu den Genehmigungen in Bezug auf das Verwendungsgebiet eines Fahrzeugtyps einschließlich aller Einschränkungen oder Widerrufe.

Artikel 49

Infrastrukturregister

(1) Jeder Mitgliedstaat stellt sicher, dass ein Infrastrukturregister, in dem gemäß der jeweiligen TSI für die jeweiligen Teilsysteme oder Teile davon die Werte der Netzparameter angegeben sind, veröffentlicht wird.

(2) Die Werte der im Infrastrukturregister erfassten Parameter werden zusammen mit den Werten der im Register der Genehmigungen für das Inverkehrbringen von Fahrzeugtypen erfassten Parameter dazu verwendet, die technische Kompatibilität zwischen Fahrzeug und Netz zu prüfen.

(3) Im Infrastrukturregister können Einsatzbedingungen für ortsfeste Einrichtungen und sonstige Beschränkungen festgelegt sein.

(4) Jeder Mitgliedstaat stellt sicher, dass sein Infrastrukturregister gemäß Absatz 5 aktualisiert wird.

(5) Die Kommission beschließt im Wege von Durchführungsrechtsakten gemeinsame Spezifikationen für das Infrastrukturregister bezüglich Inhalt, Datenformat, funktioneller und technischer Architektur, Betriebsweise sowie Regeln für die Dateneingabe und -abfrage. Diese Durchführungsrechtsakte werden nach dem in Artikel 51 Absatz 3 genannten Prüfverfahren erlassen.

KAPITEL VIII

ÜBERGANGS- UND SCHLUSSBESTIMMUNGEN

Artikel 50

Ausübung der Befugnisübertragung

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

▼B

(2) Die Befugnis zum Erlass delegierter Rechtsakte gemäß Artikel 5 Absatz 1 wird der Kommission für einen Zeitraum von fünf Jahren ab dem 15. Juni 2016 übertragen. Die Kommission erstellt spätestens neun Monate vor Ablauf des Fünfjahreszeitraums einen Bericht über die Befugnisübertragung. Die Befugnisübertragung verlängert sich stillschweigend um Zeiträume gleicher Länge, es sei denn, das Europäische Parlament oder der Rat widersprechen einer solchen Verlängerung spätestens drei Monate vor Ablauf des jeweiligen Zeitraums.

(3) Es ist besonders wichtig, dass die Kommission ihrer üblichen Praxis folgt und vor dem Erlass dieser delegierten Rechtsakte Konsultationen mit Sachverständigen, auch mit Sachverständigen der Mitgliedstaaten, durchführt.

(4) Die in Artikel 5 Absatz 1 genannte Befugnisübertragung kann vom Europäischen Parlament oder vom Rat jederzeit widerrufen werden. Der Beschluss über den Widerruf beendet die Übertragung der in dem Beschluss genannten Befugnisse. Er wird am Tag nach seiner Veröffentlichung *im Amtsblatt der Europäischen Union* oder zu einem im Beschluss über den Widerruf angegebenen späteren Zeitpunkt wirksam. Die Gültigkeit von delegierten Rechtsakten, die bereits in Kraft sind, wird davon nicht berührt.

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

(6) Ein delegierter Rechtsakt, der gemäß Artikel 5 Absatz 1 erlassen wurde, tritt nur in Kraft, wenn weder das Europäische Parlament noch der Rat innerhalb einer Frist von zwei Monaten nach Übermittlung dieses Rechtsakts an das Europäische Parlament und den Rat Einwände erhoben haben oder wenn vor Ablauf dieser Frist sowohl das Europäische Parlament als auch der Rat der Kommission mitgeteilt haben, dass sie keine Einwände erheben werden. Auf Initiative des Europäischen Parlaments oder des Rates wird diese Frist um zwei Monate verlängert.

Artikel 51

Ausschussverfahren

(1) Die Kommission wird von dem nach Artikel 21 der Richtlinie 96/48/EG des Rates [1] eingesetzten Ausschuss unterstützt. Dieser Ausschuss ist ein Ausschuss im Sinne der Verordnung (EU) Nr. 182/2011.

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

(3) Wird auf diesen Absatz Bezug genommen, so gilt Artikel 5 der Verordnung (EU) Nr. 182/2011. Gibt der Ausschuss keine Stellungnahme ab, so erlässt die Kommission den Durchführungsrechtsakt nicht, und Artikel 5 Absatz 4 Unterabsatz 3 der Verordnung (EU) Nr. 182/2011 findet Anwendung.

[1] Richtlinie 96/48/EG des Rates vom 23. Juli 1996 über die Interoperabilität des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems (ABl. L 235 vom 17.9.1996, S. 6).

▼B

Artikel 52

Begründung

Entscheidungen aufgrund dieser Richtlinie über die Konformitäts- oder Gebrauchstauglichkeitsbewertung von Interoperabilitätskomponenten und die Prüfung von Teilsystemen, die Bestandteil des Eisenbahnsystems der Union sind, sowie Entscheidungen aufgrund der Artikel 7, 12 und 17 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 53

Berichterstattung und Information

(1) Bis zum 16. Juni 2018 berichtet die Kommission über Fortschritte bei der Vorbereitung der erweiterten Rolle der Agentur im Rahmen dieser Richtlinie. Ferner berichtet die Kommission alle drei Jahre, erstmals drei Jahre nach Ablauf des Übergangszeitraums gemäß Artikel 54, dem Europäischen Parlament und dem Rat über die Fortschritte bei der Herbeiführung der Interoperabilität des Eisenbahnsystems der Union und bei der Arbeit der Agentur in diesem Zusammenhang. Dieser Bericht enthält ferner eine Evaluierung der Einrichtung und Nutzung der Register nach Kapitel VII sowie eine Analyse der in Artikel 7 aufgeführten Fälle und der Anwendung des Kapitels V, wobei insbesondere die Funktionsweise der zwischen der Agentur und den nationalen Sicherheitsbehörden geschlossenen Kooperationsvereinbarungen bewertet wird. Für die Zwecke des ersten Berichts nach Ablauf des Übergangszeitraums führt die Kommission schrittweise eingehende Anhörungen mit den einschlägigen Wirtschaftsbeteiligten durch und stellt ein Programm für die Begutachtung der Fortschritte auf. Die Kommission unterbreitet, falls dies unter Berücksichtigung der vorgenannten Analyse angezeigt ist, Vorschläge für gesetzgeberische Maßnahmen, einschließlich Maßnahmen, die sich auch auf die künftige Rolle der Agentur bei der Verbesserung der Interoperabilität erstrecken.

(2) Die Agentur erarbeitet und aktualisiert regelmäßig ein Instrument, das auf Anfrage eines Mitgliedstaats, des Europäischen Parlaments oder der Kommission einen Überblick über das Interoperabilitätsniveau des Eisenbahnsystems der Union liefern kann. Bei diesem Instrument werden die in den Registern gemäß Kapitel VII enthaltenen Informationen verwendet.

Artikel 54

Übergangsregelung für die Nutzung von Fahrzeugen

(1) Unbeschadet des Absatzes 4 dieses Artikels unterliegen Fahrzeuge, die zwischen dem 15. Juni 2016 und dem 16. Juni 2019 genehmigt werden müssen, den Bestimmungen in Kapitel V der Richtlinie 2008/57/EG.

(2) Gemäß Absatz 1 erteilte Genehmigungen für die Inbetriebnahme von Fahrzeugen und alle anderen vor dem 15. Juni 2016 erteilten Genehmigungen — einschließlich Genehmigungen, die im Rahmen internationaler Übereinkünfte, insbesondere des RIC (Regolamento Internazionale Carrozze) und des RIV (Regolamento Internazionale Veicoli), erteilt wurden — bleiben zu den Bedingungen, unter denen sie erteilt wurden, weiterhin gültig.

▼B

(3) Fahrzeuge, deren Inbetriebnahme gemäß den Absätzen 1 und 2 genehmigt wurde, erhalten eine neue Genehmigung für das Inverkehrbringen von Fahrzeugen, damit sie auch auf Netzen, auf die sich ihre Genehmigung noch nicht erstreckt, betrieben werden können. Das Inverkehrbringen in diesen zusätzlichen Netzen unterliegt Artikel 21.

▼M1

(4) Die Agentur führt spätestens ab dem 16. Juni 2019 ihre Genehmigungsaufgaben gemäß den Artikeln 21 und 24 sowie die in Artikel 19 genannten Aufgaben mit Bezug auf Verwendungsgebiete in denjenigen Mitgliedstaaten aus, die gegenüber der Agentur und der Kommission keine Notifizierung gemäß Artikel 57 Absatz 2 vorgenommen haben. Abweichend von den Artikeln 21 und 24 können die nationalen Sicherheitsbehörden der Mitgliedstaaten, die gegenüber der Agentur und der Kommission eine Notifizierung gemäß Artikel 57 Absatz 2 vorgenommen haben, bis zum 16. Juni 2020 weiterhin Genehmigungen gemäß der Richtlinie 2008/57/EG ausstellen. Abweichend von den Artikeln 21 und 24 können die nationalen Sicherheitsbehörden der Mitgliedstaaten, die gegenüber der Agentur und der Kommission eine Notifizierung gemäß Artikel 57 Absatz 2a vorgenommen haben, bis zum 31. Oktober 2020 weiterhin Genehmigungen gemäß der Richtlinie 2008/57/EG ausstellen.

▼B

Artikel 55

Sonstige Übergangsbestimmungen

(1) Die Anhänge IV, V, VII und IX der Richtlinie 2008/57/EG finden bis zum Inkrafttreten der entsprechenden Durchführungsrechtsakte nach Artikel 7 Absatz 5, Artikel 9 Absatz 4, Artikel 14 Absatz 10 sowie Artikel 15 Absatz 9 der vorliegenden Richtlinie weiterhin Anwendung.

(2) Die Richtlinie 2008/57/EG findet weiterhin Anwendung auf streckenseitige ERTMS-Vorhaben, die zwischen dem 15. Juni 2016 und dem 16. Juni 2019 in Betrieb genommen werden sollen.

(3) Vorhaben, bei denen Ausschreibung und Vertragsvergabe vor 16. Juni 2019 abgeschlossen wurden, unterliegen nicht der Vorabgenehmigung durch die Agentur gemäß Artikel 19.

(4) Bis 16. Juni 2031 unterliegen die Optionen in Verträgen, die vor dem 15. Juni 2016 unterzeichnet worden sind, nicht der Vorabgenehmigung durch die Agentur gemäß Artikel 19; dies gilt auch dann, wenn sie nach 15. Juni 2016 umgesetzt werden.

(5) Vor der Genehmigung der Inbetriebnahme von streckenseitiger ERTMS-Ausrüstung, die nicht der Vorabgenehmigung durch die Agentur gemäß Artikel 19 unterlag, arbeiten die nationalen Sicherheitsbehörden mit der Agentur zusammen, um sicherzustellen, dass die technischen Lösungen entsprechend Artikel 30 Absatz 3 und Artikel 31 Absatz 2 der Verordnung (EU) 2016/796 in vollem Umfang interoperabel sind.

Artikel 56

Empfehlungen und Stellungnahmen der Agentur

Für die Zwecke der Durchführung dieser Richtlinie gibt die Agentur Empfehlungen und Stellungnahmen gemäß Artikel 19 der Verordnung (EU) 2016/796 ab. Gegebenenfalls werden diese Empfehlungen und Stellungnahmen bei der Ausarbeitung der Durchführungsrechtsakte nach dieser Richtlinie berücksichtigt.

▼B

Artikel 57

Umsetzung

(1) Die Mitgliedstaaten setzen die Rechts- und Verwaltungsvorschriften in Kraft, die erforderlich sind, um den Artikeln 1 und 2, Artikel 7 Absätze 1 bis 4 und 6, Artikel 8, Artikel 9 Absatz 1, Artikel 10 Absatz 5, Artikel 11 Absätze 1, 3 und 4, den Artikeln 12, 13 und 14, Artikel 15 Absätze 1 bis 8, Artikel 16, Artikel 18, Artikel 19 Absatz 3, den Artikeln 21 bis 39, Artikel 40 Absatz 2, den Artikeln 41, 42, 44, 45 und 46, Artikel 47 Absätze 1, 3, 4 und 7, Artikel 49 Absätze 1 bis 4, Artikel 54 und den Anhängen I, II, III und IV bis zum 16. Juni 2019 nachzukommen. Sie übermitteln der Kommission unverzüglich den Wortlaut dieser Vorschriften.

(2) Die Mitgliedstaaten können den Übergangszeitraum gemäß Absatz 1 um ein Jahr verlängern. Zu diesem Zweck notifizieren die Mitgliedstaaten, die die Rechts- und Verwaltungsvorschriften nicht innerhalb des Übergangszeitraums nach Absatz 1 in Kraft setzen, dies bis zum 16. Dezember 2018 der Agentur und der Kommission und fügen die Gründe für die Verlängerung bei.

▼M1

(2a) Die Mitgliedstaaten, die den Übergangszeitraum gemäß Absatz 2 verlängert haben, können diesen bis zum 31. Oktober 2020 verlängern. Ihre Umsetzungsmaßnahmen gelten ab diesem Tag. Diese Mitgliedstaaten notifizieren das bis zum 29. Mai 2020 der Agentur und der Kommission.

▼B

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

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

(5) Zypern und Malta sind von der Pflicht zur Umsetzung und Durchführung von Artikel 13, Artikel 14 Absätze 1 bis 8, 11 und 12, Artikel 15 Absätze 1 bis 9, Artikel 16 Absatz 1, Artikel 19 bis 26, Artikel 45, 46 und 47, Artikel 49 Absätze 1 bis 4 und Artikel 54 dieser Richtlinie ausgenommen, solange in ihrem Hoheitsgebiet 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 Maßnahmen zur Umsetzung der in Unterabsatz 1 genannten Artikel innerhalb von zwei Jahren ab Eingang des Antrags.

▼B

Artikel 58

Aufhebung

Die Richtlinie 2008/57/EG in der Fassung der in Anhang V Teil A genannten Richtlinien wird mit Wirkung vom ►M1 31. Oktober 2020 ◄ aufgehoben, ohne dass davon die Pflichten der Mitgliedstaaten hinsichtlich der Fristen für die Umsetzung der in Anhang V Teil B aufgeführten Richtlinien in nationales Recht berührt werden.

Verweisungen auf die aufgehobene Richtlinie gelten als Verweisungen auf die vorliegende Richtlinie und sind nach Maßgabe der Entsprechungstabelle in Anhang VI zu lesen.

Artikel 59

Inkrafttreten

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

Artikel 60

Adressaten

Diese Richtlinie ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

▼B

ANHANG I

BESTANDTEILE DES EISENBAHNSYSTEMS DER UNION

1. **Netz**

Für die Zwecke dieser Richtlinie umfasst das Netz der Union folgende Bestandteile:

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

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

c) 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 Netzen, Bahnhofsdurchfahrten, Anschlüsse zu Terminals, Betriebswerken usw., die von Hochgeschwindigkeitsfahrzeugen mit Normalgeschwindigkeit befahren werden,

d) für den Personenverkehr vorgesehene konventionelle Strecken,

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

f) für den Güterverkehr vorgesehene konventionelle Strecken,

g) Personenverkehrsknoten,

h) Güterverkehrsknoten, einschließlich Terminals für kombinierten Verkehr,

i) 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.

2. **Fahrzeuge**

Für die Zwecke dieser Richtlinie gehören zu den Fahrzeugen der Union alle Fahrzeuge, die für den Verkehr auf der Gesamtheit oder einem Teil des Netzes der Union geeignet sind:

— Lokomotiven und Fahrzeuge für den Personenverkehr, einschließlich Diesel- oder elektrischen Triebfahrzeugen, Diesel- oder elektrischen Triebzügen, und Reisezugwagen;

— Güterwagen, einschließlich Tiefladewagen,, die für das gesamte Netz ausgelegt sind, und Fahrzeuge zur Beförderung von Lastkraftwagen;

— Spezialfahrzeuge, z. B. Bau- und Instandhaltungsfahrzeuge.

Diese Liste von Fahrzeugen schließt auch jene Fahrzeuge ein, die speziell für den Betrieb auf den verschiedenen in Nummer 1 beschriebenen Typen von Hochgeschwindigkeitsstrecken konzipiert sind.

▼B

ANHANG II

TEILSYSTEME

1. **Verzeichnis der Teilsysteme**

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

a) strukturelle Bereiche:

— Infrastruktur,

— Energie,

— streckenseitige Zugsteuerung/Zugsicherung und Signalgebung,

— fahrzeugseitige Zugsteuerung/Zugsicherung und Signalgebung,

— Fahrzeuge; oder

b) funktionelle Bereiche:

— Betriebsführung 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, Bahnübergänge, Kunstbauten (Brücken, Tunnel usw.), eisenbahnbezogene Bahnhofsbestandteile (u. a. Eingänge, Bahnsteige, Zugangs- und Servicebereiche, Toiletten und Informationssysteme sowie deren Zugänglichkeitsfunktionen für behinderte Menschen und Personen mit eingeschränkter Mobilität), Sicherheits- und Schutzausrüstung.

2.2. *Energie*

▼C2

Energieversorgungssystem, einschließlich Oberleitungen und streckenseitiger Teile der Einrichtungen zur Messung und Abrechnung des Stromverbrauchs.

▼B

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.

2.5. *Betriebsführung und Verkehrssteuerung*

Verfahren und zugehörige Ausrüstungen, die eine kohärente Nutzung der verschiedenen strukturellen Teilsysteme erlauben, und zwar sowohl im Normalbetrieb als auch bei Betriebsstörungen, einschließlich insbesondere der Zugbildung und Zugfahrten, der Planung und der Abwicklung der Betriebsführung.

Die Gesamtheit der erforderlichen beruflichen Qualifikationen für die Durchführung von Schienenverkehrsdiensten jeglicher Art.

▼B

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*

►C2 Wagenkastenstruktur, System der Zugsteuerung und Zugsicherung sowie die dazugehörigen Einrichtungen des Zuges, Stromabnahmeeinrichtungen, Traktions- und Energieumwandlungseinrichtungen, fahrzeugseitige Einrichtungen zur Messung und Abrechnung des Stromverbrauchs, Bremsanlagen ◄, Kupplungen, Laufwerk (Drehgestelle, Achsen etc.) und Aufhängung, Türen, Mensch-Maschine-Schnittstellen (Triebfahrzeugführer, Zugbegleitpersonal und Fahrgäste, einschließlich Zugänglichkeitsfunktionen für behinderte Menschen und 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 der Union 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 Bremswegs möglich ist.

1.1.3. Die verwendeten Bauteile müssen während ihrer gesamten Nutzungsdauer 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 Einrichtungen 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, auch wenn diese 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 so erfolgen, dass eine gesundheitsschädliche oder -gefährdende Rauch- und Gasentwicklung insbesondere im Fall eines Brandes in Grenzen gehalten wird.

1.4. *Umweltschutz*

1.4.1. Die Umweltauswirkungen des Baus und Betriebs des Eisenbahnsystems sind bei der Planung dieses Systems entsprechend geltendem Unionsrecht 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.

1.4.4. Konzeption und Betrieb des Eisenbahnsystems dürfen nicht zu einer Überschreitung der zulässigen Grenzwerte der vom System ausgehenden Lärmemissionen an folgenden Orten führen:

— in den in der Nähe einer Eisenbahninfrastruktur gelegenen Gebieten im Sinne des Artikels 3 Nummer 3 der Richtlinie 2012/34/EU und

▼B

— im Führerstand.

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 Einrichtungen müssen untereinander und mit denen der Züge, die im Eisenbahnsystem verkehren sollen, kompatibel sein. Diese Anforderung erstreckt sich auch auf die sichere Integration des Teilsystems Fahrzeuge in die Infrastruktur.

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

1.6. *Zugänglichkeit*

1.6.1. Die Teilsysteme „Infrastruktur“ und „Fahrzeuge“ müssen für Personen mit eingeschränkter Mobilität und behinderte Menschen mithilfe von Barrierevermeidung und Barrierenabbau sowie anderen geeigneten Maßnahmen zugänglich sein, um ihnen einen gleichberechtigten Zugang zu gewährleisten. Dies erstreckt sich auf Planung, Bau, Erneuerung, Aufrüstung, Instandhaltung und Betrieb der einschlägigen Teile von Teilsystemen, die der Öffentlichkeit zugänglich sind.

1.6.2. Die Teilsysteme „Betriebsführung“ und „Telematikanwendungen für den Personenverkehr“ müssen die Funktionen aufweisen, die erforderlich sind, um Personen mit eingeschränkter Mobilität und behinderten Menschen mithilfe von Barrierevermeidung und Barrierenabbau sowie anderen geeigneten Maßnahmen einen gleichberechtigten Zugang zu ermöglichen.

2. **Besondere Anforderungen an die einzelnen Teilsysteme**

2.1. *Infrastruktur*

2.1.1. S i c h e r h e i t

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 konstruiert 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.

2.1.2. Z u g ä n g l i c h k e i t

Ein für die Öffentlichkeit zugängliches Teilsystem „Infrastruktur“ muss im Einklang mit Nummer 1.6 für Personen mit eingeschränkter Mobilität und behinderte Menschen zugänglich sein.

2.2. *Energie*

2.2.1. S i c h e r h e i t

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

2.2.2. U m w e l t s c h u t z

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

▼B

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 müssen 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 Auslegung 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.

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

Die Sicherheit der Fahrgäste beim Ein-und Aussteigen in die Züge bzw. aus den Zügen muss gewährleistet sein. 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 Autonomie ist an Bord der Züge zwingend vorgeschrieben.

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

Den Fahrgästen sind die für sie geltenden Regelungen sowohl in den Bahnhöfen als auch in den Zügen in leicht verständlicher Weise und umfassend mitzuteilen.

▼B

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.

2.4.5. Zugänglichkeit

Ein für die Öffentlichkeit zugängliches Teilsystem „Fahrzeuge“ muss im Einklang mit Nummer 1.6 für Personen mit eingeschränkter Mobilität und behinderte Menschen zugänglich sein.

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 an allen Fahrzeugen, für die sie ausgelegt wurden, durchgeführt werden können.

2.6. *Betriebsführung und Verkehrssteuerung*

2.6.1. Sicherheit

Die Angleichung der Betriebsvorschriften der Netze und die Qualifikation der Triebfahrzeugführer und des Zugbegleitpersonals und des Personals der Prüfstellen 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 an Zuverlässigkeit und Betriebsbereitschaft gewährleisten.

▼B

2.6.3. Technische Kompatibilität

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

2.6.4. Zugänglichkeit

Es sind geeignete Maßnahmen zu treffen, um sicherzustellen, dass die Betriebsvorschriften die Funktionen vorsehen, die erforderlich sind, um die Zugänglichkeit für Personen mit eingeschränkter Mobilität und behinderte Menschen zu gewährleisten.

2.7. *Telematikanwendungen für den 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.

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.

2.7.5. Zugänglichkeit

Es sind geeignete Maßnahmen zu treffen, um sicherzustellen, dass die Teilsysteme „Telematikanwendungen für den Personenverkehr“ die Funktionen aufweisen, die erforderlich sind, um die Zugänglichkeit für Personen mit eingeschränkter Mobilität und behinderte Menschen zu gewährleisten.

▼B

ANHANG IV

EG-PRÜFVERFAHREN FÜR TEILSYSTEME

1. ALLGEMEINE GRUNDSÄTZE

„EG-Prüfung“ ist ein Verfahren, das der Antragsteller im Sinne des Artikels 15 durchführt, um nachzuweisen, dass die Anforderungen des einschlägigen Unionsrechts und aller einschlägigen nationalen Regelungen an ein Teilsystem erfüllt sind und das Teilsystem genehmigt und in Betrieb genommen werden kann.

2. VON EINER BENANNTEN STELLE AUSGESTELLTE PRÜFBESCHEINIGUNG

2.1. **Einleitung**

Für den Zweck dieser Richtlinie ist die Prüfung unter Bezugnahme auf die TSI das Verfahren, bei dem eine benannte Stelle prüft und bescheinigt, dass das Teilsystem den einschlägigen technischen Spezifikationen für die Interoperabilität (TSI) entspricht.

Hiervon unberührt bleiben die Pflichten des Antragstellers zur Einhaltung der anderen anwendbaren Rechtsakte der Union, auch möglicherweise in den anderen Regelungen vorgesehener Überprüfungen durch die Bewertungsstellen.

2.2. **Zwischenprüfbescheinigung (ISV)**

2.2.1 *Grundsätze*

Auf Antrag des Antragstellers können die Überprüfungen für bestimmte Teile eines Teilsystems durchgeführt oder auf bestimmte Stufen des Prüfverfahrens beschränkt werden. In solchen Fällen können die Ergebnisse der Überprüfung in einer „Zwischenprüfbescheinigung“ (ISV) dokumentiert werden, die die vom Antragsteller gewählte benannte Stelle ausstellt.

In der Zwischenprüfbescheinigung müssen die TSI aufgeführt sein, deren Einhaltung beurteilt worden ist.

2.2.2 *Teile des Teilsystems*

Der Antragsteller kann eine Zwischenprüfbescheinigung für jeden Teil, in den er das Teilsystem unterteilt, beantragen. Jeder Teil ist auf 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:

a) Gesamtkonzeption;

b) Herstellung: Bau, insbesondere einschließlich Tiefbauarbeiten, Fertigung, Montage der Komponenten und Abstimmung des gesamten Teilsystems;

c) Abnahmeprüfung.

Der Antragsteller kann eine Zwischenprüfbescheinigung für die Konzeptionsphase (einschließlich der Typprüfungen) und für die Herstellungsphase für das gesamte Teilsystem oder für jeden Teil, in den er das Teilsystem unterteilt, beantragen (siehe Nummer 2.2.2).

2.3. **Prüfbescheinigung**

2.3.1. Die benannten Stellen, die mit der Prüfung beauftragt sind, bewerten die Konzeption, Herstellung und Abnahme des Teilsystems und stellen die Prüfbescheinigung für den Antragsteller aus, der seinerseits die EG-Prüferklärung abgibt. In der Prüfbescheinigung müssen die TSI aufgeführt sein, deren Einhaltung beurteilt worden ist.

▼B

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

2.3.2. Sind bereits Zwischenprüfbescheinigungen ausgestellt worden, werden diese von der benannten Stelle, die mit der Prüfung des Teilsystems beauftragt ist, berücksichtigt; die Stelle prüft vor Ausstellung ihrer Prüfbescheinigung

a) die ordnungsgemäße Erfüllung der einschlägigen Anforderungen der TSI durch die Zwischenprüfbescheinigungen,

b) alle Aspekte, die von den Zwischenprüfbescheinigungen nicht abgedeckt sind, und

c) die Abnahme des gesamten Teilsystems.

2.3.3. Im Fall einer Änderung eines Teilsystems, für das bereits eine Prüfbescheinigung vorliegt, führt die benannte Stelle nur diejenigen Prüfungen und Versuche durch, die zweckdienlich und erforderlich sind, d. h., die Bewertung bezieht sich nur auf die veränderten Teile des Teilsystems und deren Schnittstellen zu den unveränderten Teilen des Teilsystems.

2.3.4 Jede benannte Stelle, die an der Überprüfung eines Teilsystems beteiligt ist, legt für ihre Tätigkeiten ein Dossier gemäß Artikel 15 Absatz 4 an.

2.4. **Der EG-Prüferklärung beigefügtes technisches Dossier**

Das der EG-Prüferklärung beigefügte technische Dossier wird vom Antragsteller zusammengestellt und muss folgende Unterlagen enthalten:

a) 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 in der zur Dokumentation der durchgeführten Konformitätsprüfung erforderlichen Ausführlichkeit sowie Betriebs- und Wartungsanleitungen usw. für das betreffende Teilsystem;

b) ein Verzeichnis der in das Teilsystem eingebauten Interoperabilitätskomponenten gemäß Artikel 4 Absatz 3 Buchstabe d;

c) die in Artikel 15 Absatz 4 genannten Dossiers, die von jeder der an der Überprüfung eines Teilsystems beteiligten benannten Stelle angelegt wurden, mit folgenden Unterlagen:

— Kopien der EG-Prüferklärungen und gegebenenfalls der EG-Gebrauchstauglichkeitserklärungen, die für die in Artikel 4 Absatz 3 Buchstabe d genannten Interoperabilitätskomponenten ausgestellt wurden, gegebenenfalls zusammen mit den entsprechenden Berechnungsunterlagen und einer Ausfertigung der Berichte über die Versuche und Prüfungen, die aufgrund der gemeinsamen technischen Spezifikationen von den benannten Stellen durchgeführt wurden;

— eventuell vorhandene Zwischenprüfbescheinigungen, die der Prüfbescheinigung beigefügt sind, einschließlich des Ergebnisses der Überprüfung ihrer Gültigkeit durch die benannte Stelle;

— die Prüfbescheinigung mit den entsprechenden Berechnungsunterlagen, unterzeichnet von der benannten Stelle, die mit der Prüfung beauftragt ist, die bestätigt, dass das Teilsystem den Anforderungen der einschlägigen TSI entspricht, gegebenenfalls unter Angabe der während der Durchführung der Arbeiten geäußerten Vorbehalte, die nicht ausgeräumt werden konnten; der Prüfbescheinigung sind auch die von derselben benannten Stelle im Rahmen ihres Auftrags erstellten Besuchs- und Prüfberichte gemäß den Nummern 2.5.2 und 2.5.3 beizufügen;

▼B

d) Prüfbescheinigungen, die gemäß anderer Rechtsakte der Union ausgestellt wurden;

e) ist eine Prüfung der sicheren Integration gemäß Artikel 18 Absatz 4 Buchstabe c und Artikel 21 Absatz 3 Buchstabe c erforderlich, so muss das betreffende technische Dossier den/die Bewertungsbericht(e) über die CSM für die Risikobewertung gemäß Artikel 6 Absatz 3 der Richtlinie 2004/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates ([1]) enthalten.

2.5. **Beaufsichtigung durch die benannten Stellen**

2.5.1. 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.

2.5.2. 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.

2.5.3. 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.

2.5.4. Die benannte Stelle muss in der Lage sein, ein Teilsystem zu überwachen, in das 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**

Eine Kopie des der EG-Prüferklärung beigefügten technischen Dossiers wird vom Antragsteller während der gesamten Lebensdauer des Teilsystems aufbewahrt. Das Dossier wird anderen Mitgliedstaaten oder der Agentur auf Verlangen übermittelt.

Die Dokumentation zu einem Antrag auf Erteilung einer Inbetriebnahmegenehmigung muss bei der Behörde eingereicht werden, bei der die Genehmigung angestrebt wird. Die nationale Sicherheitsbehörde oder die Agentur kann verlangen, dass Teile der mit dem Genehmigungsantrag eingereichten Unterlagen in ihre eigene Sprache übersetzt werden.

2.7. **Veröffentlichung**

Jede benannte Stelle veröffentlicht regelmäßig die einschlägigen Informationen über

a) eingegangene Prüfungs- und Zwischenprüfungsanträge,

b) Anträge auf Konformitäts- und Gebrauchstauglichkeitsbewertung für die Verwendung von Interoperabilitätskomponenten,

c) die ausgestellten oder verweigerten Zwischenprüfbescheinigungen,

d) ausgestellte und verweigerte Prüfbescheinigungen und EG-Gebrauchstauglichkeitsbescheinigungen,

([1]) Richtlinie 2004/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. April 2004 über Eisenbahnsicherheit in der Gemeinschaft und zur Änderung der Richtlinie 95/18/EG des Rates über die Erteilung von Genehmigungen an Eisenbahnunternehmen und der Richtlinie 2001/14/EG über die Zuweisung von Fahrwegkapazität der Eisenbahn, die Erhebung von Entgelten für die Nutzung von Eisenbahninfrastruktur und die Sicherheitsbescheinigung („Richtlinie über die Eisenbahnsicherheit“) (ABl. L 164 vom 30.4.2004, S. 44).

▼B

e) ausgestellte oder verweigerte Prüfbescheinigungen.

2.8. **Sprache**

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

3. VON EINER BESTIMMTEN STELLE AUSGESTELLTE PRÜFBESCHEINIGUNG

3.1. **Einleitung**

Falls nationale Vorschriften Anwendung finden, muss das Prüfverfahren ein Verfahren umfassen, bei dem für jeden Mitgliedstaat, in dem das Teilsystem genehmigt und in Betrieb genommen werden soll, die gemäß Artikel 15 Absatz 8 bestimmte Stelle (im Folgenden „bestimmte Stelle“), prüft und bescheinigt, dass das Teilsystem den gemäß Artikel 14 notifizierten nationalen Vorschriften entspricht.

3.2. **Prüfbescheinigung**

Die bestimmte Stelle 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.

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. **Dossier**

Das von der bestimmten Stelle angelegte und der Prüfbescheinigung im Fall nationaler Vorschriften beigefügte Dossier wird in das in Nummer 2.4 genannte, der EG-Prüferklärung beigefügte technische Dossier aufgenommen und enthält die technischen Daten für die Bewertung der Konformität des Teilsystems mit den nationalen Vorschriften.

3.4. **Sprache**

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

4. PRÜFVERFAHREN FÜR TEILE VON TEILSYSTEMEN NACH ARTIKEL 15 ABSATZ 7

Falls eine Prüfbescheinigung für bestimmte Teile eines Teilsystems auszustellen ist, gelten hierfür die Vorschriften dieses Anhangs für diese Teile entsprechend.

▼B

ANHANG V

TEIL A

Aufgehobene Richtlinien mit ihren Änderungen

(gemäß Artikel 58)

Richtlinie 2008/57/EG	(ABl. L 191 vom 18.7.2008, S. 1)
Richtlinie 2009/131/EG	(ABl. L 273 vom 17.10.2009, S. 12)
Richtlinie 2011/18/EU	(ABl. L 57 vom 2.3.2011, S. 21)

TEIL B

Fristen für die Umsetzung in nationales Recht

(gemäß Artikel 57)

Richtlinie	Umsetzungsfrist
2008/57/EG	19. Juli 2010
2009/131/EG	19. Juli 2010
2011/18/EU	31. Dezember 2011

▼B

ANHANG VI

Entsprechungstabelle

Richtlinie 2008/57/EG	Vorliegende Richtlinie
Artikel 1	Artikel 1
Artikel 2 Buchstaben a bis z	Artikel 2 Absätze 1 bis 5, 7 bis 17 und 19 bis 28
—	Artikel 2 Absätze 6, 18 und 29 bis 45
Artikel 3	—
Artikel 4	Artikel 3
Artikel 5 Absatz 1 bis Absatz 3 Buchstabe g	Artikel 4 Absatz 1 bis Absatz 3 Buchstabe g
—	Artikel 4 Absatz 3 Buchstaben h und i
Artikel 5 Absätze 4 bis 8	Artikel 4 Absätze 4 bis 8
Artikel 6	Artikel 5
Artikel 7	Artikel 6
Artikel 8	—
Artikel 9	Artikel 7
Artikel 10	Artikel 8
Artikel 11	Artikel 9
Artikel 12	—
Artikel 13	Artikel 10
Artikel 14	Artikel 11
Artikel 15 Absatz 1	Artikel 18 Absatz 2
Artikel 15 Absätze 2 und 3	—
Artikel 16	Artikel 12
Artikel 17	Artikel 13 und 14
Artikel 18	Artikel 15
Artikel 19	Artikel 16
—	Artikel 17
—	Artikel 18 (außer Absatz 3)
—	Artikel 19, 20, 21, 22 und 23
Artikel 20	—
Artikel 21	—
Artikel 22 bis 25	—
Artikel 26	Artikel 24
Artikel 27	Artikel 14 Absatz 10
—	Artikel 26
Artikel 28 und Anhang VIII	Artikel 27 bis 44

▼B

Richtlinie 2008/57/EG	Vorliegende Richtlinie
—	Artikel 45
Artikel 29	Artikel 51
Artikel 30 und 31	—
Artikel 32	Artikel 46
Artikel 33	Artikel 47 Absätze 3, 4, 6 und 7
—	Artikel 47 Absätze 1, 2 und 5
Artikel 34	Artikel 48
Artikel 35	Artikel 49
Artikel 36	—
—	Artikel 50
Artikel 37	Artikel 52
Artikel 38	Artikel 57
Artikel 39	Artikel 53
—	Artikel 54 und 55
—	Artikel 56
Artikel 40	Artikel 58
Artikel 41	Artikel 59
Artikel 42	Artikel 60
Anhänge I bis III	Anhänge I bis III
Anhang IV	Artikel 9 Absatz 2
Anhang V	Artikel 15 Absatz 9
Anhang VI	Anhang IV
Anhang VII	Artikel 14 Absatz 10
Anhang VIII	Artikel 30, 31 und 32
Anhang IX	Artikel 7 Absatz 5
Anhang X	Anhang V
Anhang XI	Anhang VI