Mittwoch, 26. Februar 2014

P7_TA(2014)0149

Interoperabilität des Eisenbahnsystems ***I

Legislative Entschließung des Europäischen Parlaments vom 26. Februar 2014 zu dem Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems in der Europäischen Union (Neufassung) (COM(2013)0030 — C7-0027/2013 — 2013/0015(COD))

(Ordentliches Gesetzgebungsverfahren — Neufassung)

(2017/C 285/54)

Das Europäische Parlament,

— in Kenntnis des Vorschlags der Kommission an das Europäische Parlament und den Rat (COM(2013)0030),

— gestützt auf Artikel 294 Absatz 2 und die Artikel 91 Absatz 1, 170 und 171 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union, auf deren Grundlage ihm der Vorschlag der Kommission unterbreitet wurde (C7-0027/2013),

— gestützt auf Artikel 294 Absatz 3 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union,

— in Kenntnis der vom Seimas der Republik Litauen und vom schwedischen Reichstag im Rahmen des Protokolls Nr. 2 über die Anwendung der Grundsätze der Subsidiarität und der Verhältnismäßigkeit vorgelegten begründeten Stellungnahmen, in denen geltend gemacht wird, dass der Entwurf eines Gesetzgebungsakts nicht mit dem Subsidiaritätsprinzip vereinbar ist,

— in Kenntnis der Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses vom 11. Juli 2013 ([1]),

— in Kenntnis der Stellungnahme des Ausschusses der Regionen vom 7. Oktober 2013 ([2]),

— gestützt auf die Interinstitutionelle Vereinbarung vom 28. November 2001 über die systematischere Neufassung von Rechtsakten ([3]),

— unter Hinweis auf das Schreiben des Rechtsausschusses vom 16. Dezember 2013 an den Ausschuss für Verkehr und Fremdenverkehr gemäß Artikel 87 Absatz 3 seiner Geschäftsordnung,

— gestützt auf Artikel 87 und 55 seiner Geschäftsordnung,

— in Kenntnis des Berichts des Ausschusses für Verkehr und Fremdenverkehr sowie der Stellungnahme des Ausschusses für regionale Entwicklung (A7-0033/2014),

A. in der Erwägung, dass der vorliegenden Vorschlag nach Auffassung der beratenden Gruppe der Juristischen Dienste des Europäischen Parlaments, des Rates und der Kommission keine anderen inhaltlichen Änderungen enthält als diejenigen, die im Vorschlag als solche ausgewiesen sind, und dass sich der Vorschlag in Bezug auf die Kodifizierung der unveränderten Bestimmungen der bisherigen Rechtsakte mit jenen Änderungen auf eine reine Kodifizierung der bestehenden Rechtstexte ohne inhaltliche Änderungen beschränkt;

1. legt unter Berücksichtigung der Empfehlungen der beratenden Gruppe der Juristischen Dienste des Europäischen Parlaments, des Rates und der Kommission den folgenden Standpunkt in erster Lesung fest;

2. fordert die Kommission auf, es erneut zu befassen, falls sie beabsichtigt, ihren Vorschlag entscheidend zu ändern oder durch einen anderen Text zu ersetzen;

3. beauftragt seinen Präsidenten, den Standpunkt des Parlaments dem Rat und der Kommission sowie den nationalen Parlamenten zu übermitteln.

([1]) ABl. C 327 vom 12.11.2013, S. 122..
([2]) ABl. C 356 vom 5.12.2013, S. 92.
([3]) ABl. C 77 vom 28.3.2002, S. 1.

Mittwoch, 26. Februar 2014

P7_TC1-COD(2013)0015

Standpunkt des Europäischen Parlaments festgelegt in erster Lesung am 26. Februar 2014 im Hinblick auf den Erlass der Richtlinie 2014/…/EU des Europäischen Parlaments und des Rates über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems in der Europäischen Union (Neufassung)

(Text von Bedeutung für den EWR)

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION –

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union, insbesondere auf Artikel 91 Absatz 1 sowie die Artikel 170 und 171,

auf Vorschlag der Europäischen Kommission,

nach Zuleitung des Entwurfs des Gesetzgebungsakts an die nationalen Parlamente,

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

nach Stellungnahme des Ausschusses der Regionen ([2]),

gemäß dem ordentlichen Gesetzgebungsverfahren ([3]),

in Erwägung nachstehender Gründe:

(1) Die Richtlinie 2008/57/EG des Europäischen Parlaments und des Rates ([4]) wurde mehrfach in wesentlichen Teilen geändert. Aus Gründen der Klarheit empfiehlt es sich, im Rahmen der jetzt anstehenden Änderungen eine Neufassung der genannten Richtlinie vorzunehmen.

(2) Um den Bürgern der Union, den Wirtschaftsakteuren sowie den regionalen und lokalen Behörden in vollem Umfang die Vorteile zugute kommen zu lassen, die sich aus der Schaffung eines Raums ohne Binnengrenzen ***und aus der Verwirklichung des Ziels des territorialen Zusammenhalts*** ergeben, müssen insbesondere die Verknüpfung und Interoperabilität der nationalen Eisenbahnnetze sowie der Zugang zu diesen Netzen ***auch für Fahrgäste mit Behinderungen*** gefördert werden; dabei ist jede Aktion durchzuführen, die sich gegebenenfalls im Bereich der Harmonisierung der technischen Normen als notwendig erweist. **[Abänd. 1]**

(3) Das Ziel der Interoperabilität des Eisenbahnsystems in der Union sollte zur Bestimmung eines optimalen Niveaus der technischen Harmonisierung führen und es ermöglichen, ~~grenzüberschreitende~~ Eisenbahnverkehrsdienste in der Union und mit Drittländern zu erleichtern, zu verbessern und auszubauen sowie zur schrittweisen Verwirklichung des Binnenmarkts für Ausrüstungen und Dienstleistungen für den Bau, die Erneuerung, die Aufrüstung und den Betrieb des Eisenbahnsystems in der Union beizutragen. **[Abänd. 2]**

(4) Voraussetzung für den kommerziellen Zugbetrieb im gesamten Eisenbahnnetz ist insbesondere eine hervorragende Kompatibilität zwischen Infrastruktur- und Fahrzeugmerkmalen, jedoch auch eine effiziente Verknüpfung der Informations-, ~~und Kommunikationssysteme~~ ***Kommunikations- und Fahrausweissysteme*** der verschiedenen Infrastrukturbetreiber und Eisenbahnunternehmen. Von dieser Kompatibilität und Verknüpfung hängen das Leistungsniveau, die Sicherheit und die Qualität der angebotenen Verkehrsdienste sowie deren Kosten ab, und auf dieser Kompatibilität und Verknüpfung beruht vor allem die Interoperabilität des Eisenbahnsystems. **[Abänd. 3]**

(5) In den Rechtsvorschriften für den Eisenbahnsektor sollten die Verantwortlichkeiten klar geregelt werden, um sicherzustellen, dass die für Eisenbahnnetze geltenden Sicherheits-, Gesundheits-, ***Sozial-*** und Verbraucherschutzvorschriften beachtet werden. **[Abänd. 4]**

(6) Die für Eisenbahnsysteme, Teilsysteme und Bauteile geltenden nationalen Rechtsvorschriften, internen Regelungen und technischen Spezifikationen weisen große Unterschiede auf, da sie Ausdruck der technischen Besonderheiten der Industrie des jeweiligen Landes sind und ganz bestimmte Abmessungen, Vorrichtungen und besondere Merkmale vorschreiben. Dieser Sachverhalt steht einem flüssigen Zugverkehr im gesamten Gebiet der Union entgegen ***und verhindert die Nutzung der Vorteile, welche die Harmonisierung und größenbedingte Kosteneinsparungen im Binnenmarkt bieten***. **[Abänd. 5]**

([1]) ABl. C 327 vom 12.11.2013, S. 122.
([2]) ABl. C 356 vom 5.12.2013, S. 92.
([3]) Standpunkt des Europäischen Parlaments vom 26. Februar 2014.
([4]) Richtlinie 2008/57/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. Juni 2008 über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems in der Gemeinschaft (ABl. L 191 vom 18.7.2008, S. 1).

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

(8) Für die gesamte Union sind daher grundlegende Interoperabilitätsanforderungen für ihr Eisenbahnsystem festzulegen.

(9) Die Entwicklung der technischen Spezifikationen für die Interoperabilität (TSI) für den Hochgeschwindigkeitsverkehr hat gezeigt, dass es einer Klarstellung bezüglich des Verhältnisses zwischen den grundlegenden Anforderungen und den TSI einerseits und den europäischen Normen und anderen Schriftstücken normativen Charakters andererseits bedarf. Insbesondere sollte klar unterschieden werden zwischen Normen oder Teilen von Normen, die für verbindlich erklärt werden sollten, damit die Ziele dieser Richtlinie erreicht werden, und „harmonisierten" Normen, die nach der Verordnung (EU) Nr. 1025/2012 des Europäischen Parlaments und des Rates ([1]) erstellt worden sind. Soweit unbedingt erforderlich, können die TSI ausdrücklich auf die europäischen Normen oder Spezifikationen verweisen, die mit Beginn der Gültigkeit der TSI verbindlich werden.

(10) Um die Wettbewerbsfähigkeit der Schienenverkehrsbranche in der Union tatsächlich zu verbessern, ohne den Wettbewerb zwischen den Hauptakteuren des Eisenbahnsystems zu verzerren, sollten die TSI nach den Grundsätzen Offenheit, Konsens und Transparenz gemäß Anhang II der Verordnung (EU) Nr. 1025/2012 erarbeitet werden.

(11) Ein hochwertiger Eisenbahnverkehr in der Union setzt unter anderem eine hervorragende Kompatibilität zwischen den Merkmalen des Eisenbahnnetzes im weitesten Sinne, einschließlich der ortsfesten Teile aller betroffenen Teilsysteme, und den Fahrzeugmerkmalen, einschließlich der fahrzeugseitigen Teile aller betroffenen Teilsysteme, voraus. Von dieser Kompatibilität hängen das Leistungsniveau, die Sicherheit, die Qualität sowie die Kosten der Verkehrsdienste ab.

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

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

(14) Aus Gründen der Sicherheit muss jedem in Betrieb genommenen Fahrzeug ein Kennzeichnungscode zugewiesen werden. Anschließend sollte das Fahrzeug in ein nationales Einstellungsregister aufgenommen werden. Die Register sollten allen Mitgliedstaaten und bestimmten Wirtschaftsakteuren in der Union zur Abfrage zugänglich sein. Die nationalen Einstellungsregister sollten ein einheitliches Datenformat aufweisen. Sie sollten deshalb gemeinsamen funktionellen und technischen Spezifikationen unterliegen.

(15) Können einzelne technische Aspekte, die grundlegenden Anforderungen entsprechen, nicht ausdrücklich in einer TSI behandelt werden, so werden solche Aspekte, die noch einer Klärung bedürfen, in einem Anhang der TSI als „offene Punkte" benannt. Bis zur Vervollständigung der TSI sind für diese offenen Punkte nationale Vorschriften maßgebend.

(16) Das Verfahren, das im Falle grundlegender Anforderungen an ein Teilsystem, die in der entsprechenden TSI noch nicht behandelt werden, anzuwenden ist, sollte festgelegt werden. In diesem Fall sollte es sich bei den Stellen, die mit den Konformitätsbewertungs- und Prüfverfahren beauftragt sind, um die benannten Stellen im Sinne von Artikel 17 der Richtlinie 2008/57/EG handeln.

([1]) Verordnung (EU) Nr. 1025/2012 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 25. Oktober 2012 zur europäischen Normung, zur Änderung der Richtlinien 89/686/EWG und 93/15/EWG des Rates sowie der Richtlinien 94/9/EG, 94/25/EG, 95/16/EG, 97/23/EG, 98/34/EG, 2004/22/EG, 2007/23/EG, 2009/23/EG und 2009/105/EG des Europäischen Parlaments und des Rates und zur Aufhebung des Beschlusses 87/95/EWG des Rates und des Beschlusses Nr. 1673/2006/EG des Europäischen Parlaments und des Rates (ABl. L 316 vom 14.11.2012, S. 12).

(17) Die Richtlinie 2008/57/EG gilt für das gesamte Eisenbahnsystem in der Union, und der Geltungsbereich der TSI wird derzeit ausgeweitet, um auch die Fahrzeuge und Netze einzubeziehen, die nicht zum transeuropäischen Eisenbahnsystem gehören. Anhang I sollte daher durch die Streichung ausdrücklicher Bezugnahmen auf das transeuropäische Eisenbahnsystem vereinfacht werden.

(18) Die funktionellen und technischen Spezifikationen, denen die Teilsysteme und ihre Schnittstellen entsprechen müssen, können je nach Einsatz der Teilsysteme, zum Beispiel in Abhängigkeit von den Strecken- und Fahrzeugkategorien, voneinander abweichen.

(19) Um die Eisenbahninteroperabilität in der gesamten Union schrittweise zu verwirklichen und die unterschiedlichen Altsysteme allmählich aneinander anzugleichen, sollten in den TSI die für die Erneuerung oder Aufrüstung bestehender Teilsysteme geltenden Bestimmungen und gegebenenfalls Fristen für die Erreichung des Zielsystems genannt werden.

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

(21) Um Interoperabilitätsbarrieren abzubauen, sollte die Zahl der nationalen Vorschriften durch die Ausweitung des Geltungsbereichs der TSI auf das gesamte Eisenbahnsystem der Union allmählich verringert werden. Es sollte unterschieden werden zwischen den nationalen Vorschriften, die sich strikt auf die örtlichen Anforderungen beziehen, und denen, die zur Behandlung offener Punkte in den TSI notwendig sind. Letztere sollten im Zuge der Klärung offener Punkte in den TSI schrittweise aufgehoben werden.

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

(23) Aus praktischen Gründen hat es sich als notwendig erwiesen, das Eisenbahnsystem aufgrund seines Umfangs und seiner komplexen Struktur in die folgenden Teilsysteme zu untergliedern: Infrastruktur, streckenseitige Zugsteuerung/Zugsicherung und Signalgebung, fahrzeugseitige Zugsteuerung/Zugsicherung und Signalgebung, Energie, Fahrzeuge, Verkehrsbetrieb und Verkehrssteuerung, Instandhaltung sowie Telematikanwendungen für den Personen- und Güterverkehr. Für jedes dieser Teilsysteme müssen die grundlegenden Anforderungen und die technischen Spezifikationen festgelegt werden, insbesondere für die Komponenten und Schnittstellen, mit denen die grundlegenden Anforderungen erfüllt werden. Jedes System wird in ortsfeste und mobile Komponenten aufgeteilt: zum einen das Eisenbahnnetz, das aus den Strecken, Bahnhöfen, Terminals und ortsfesten Einrichtungen jeglicher Art besteht, die für die Gewährleistung des sicheren und durchgehenden Betriebs des Systems erforderlich sind, und zum anderen alle Fahrzeuge, die auf diesem Netz verkehren. Daher besteht ein Fahrzeug für die Zwecke dieser Richtlinie aus einem Teilsystem (im Folgenden „Fahrzeuge“) und gegebenenfalls anderen Teilsystemen (in erster Linie „fahrzeugseitige Zugsteuerung/Zugsicherung und Signalgebung“). ***Obgleich das System in mehrere Bestandteile untergliedert ist, sollte die Eisenbahnagentur der Europäischen Union (im Folgenden „Agentur“) einen Gesamtüberblick über das System behalten, um Sicherheit und Interoperabilität zu gewährleisten.*** **[Abänd. 6]**

(24) Einer der allgemeinen Grundsätze des Übereinkommens der Vereinten Nationen über die Rechte von Menschen mit Behinderungen, dem die Union als Vertragspartei angehört, ist die Barrierefreiheit, und die Vertragsstaaten werden zur Ergreifung geeigneter Maßnahmen verpflichtet, um Menschen mit Behinderungen gleichberechtigten Zugang zu ermöglichen, unter anderem durch die Entwicklung, Verbreitung und Überwachung der Einhaltung entsprechender Mindeststandards und Leitlinien. ~~Barrierefreiheit~~ ***Ein barrierefreier Zugang für Menschen mit Behinderungen oder Personen mit eingeschränkter Mobilität*** ist somit eine wichtige Voraussetzung für die Interoperabilität des Eisenbahnsystems, ***die im Einklang mit der Gesetzgebung der Union im Bereich der Rechte von Fahrgästen mit eingeschränkter Mobilität steht***. **[Abänd. 7]**

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

(26) TSI wirken sich auch auf die Bedingungen für die Inanspruchnahme der Eisenbahn durch die Benutzer aus; die Benutzer, ***einschließlich Behindertenverbände,*** müssen daher zu den sie betreffenden Aspekten gehört werden. **[Abänd. 8]**

(27) In ausreichend begründeten Ausnahmefällen ist den betroffenen Mitgliedstaaten die Möglichkeit einzuräumen, bestimmte TSI nicht anzuwenden. Diese Fälle sowie die bei Nichtanwendung der TSI anzuwendenden Verfahren sollten klar festgelegt werden.

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

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

(30) Die Union hat ein Interesse an einem den Anforderungen der EU-Politik entsprechenden internationalen Normungssystem, mit dem Normen aufgestellt werden können, die von den internationalen Handelspartnern tatsächlich angewendet werden. Die europäischen Normungsorganisationen sollten daher ihre Zusammenarbeit mit den internationalen Normungsorganisationen fortsetzen.

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

(32) Die Verfahren der Konformitäts- oder Gebrauchstauglichkeitsbewertung von Komponenten müssen auf den Modulen beruhen, die im Beschluss 2010/713/EU der Kommission ([2]), festgelegt wurden. Um die Entwicklung der betreffenden Industrien zu fördern, sollten so weit wie möglich Verfahren mit einem Qualitätssicherungssystem erarbeitet werden.

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

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

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

(36) Die Teilsysteme des Eisenbahnsystems sind einem Prüfverfahren zu unterziehen. Diese Prüfung sollte den für die Inbetriebnahme zuständigen Stellen die Gewähr bieten, dass die Ergebnisse auf der Planungs-, Bau- und Inbetriebnahmestufe den geltenden rechtlichen, technischen und betrieblichen Vorschriften entsprechen. Die Hersteller sollten auch von der Gleichbehandlung in den übrigen Mitgliedstaaten ausgehen können.

(37) Nach der Inbetriebnahme von Teilsystemen sollte sichergestellt werden, dass diese Teilsysteme gemäß den sie betreffenden grundlegenden Anforderungen betrieben und instand gehalten werden. Gemäß der Richtlinie …/EU des Europäischen Parlaments und des Rates ([3]) sind die Infrastrukturbetreiber bzw. die Eisenbahnunternehmen dafür verantwortlich, dass diese Anforderungen für ihre jeweiligen Teilsysteme erfüllt werden.

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

([2]) 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).

([3]) Richtlinie …/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom … (ABl. L …).

(38) Das Inbetriebnahmeverfahren für Fahrzeuge und ortsfeste Einrichtungen sollte unter Berücksichtigung der Zuständigkeiten der Infrastrukturbetreiber und Eisenbahnunternehmen präzisiert werden.

(39) Um die Inbetriebnahme von Fahrzeugen zu erleichtern und den Verwaltungsaufwand zu verringern, sollte das Konzept der Genehmigung für das Inverkehrbringen von Fahrzeugen eingeführt werden, die unionsweit gültig und die Voraussetzung für die Inbetriebnahme von Fahrzeugen durch die Eisenbahnunternehmen ist. Zudem steht dieser Begriff besser im Einklang mit dem Beschluss Nr. 768/2008/EG des Europäischen Parlaments und des Rates ([1]),

(39a) Um den einheitlichen europäischen Eisenbahnraum zu schaffen, Kosten und Dauer der Genehmigungsverfahren zu senken und die Eisenbahnsicherheit zu verbessern, müssen die Genehmigungsverfahren auf Unionsebene modernisiert und vereinheitlicht werden. Dies erfordert eine klare Verteilung von Aufgaben und Zuständigkeiten zwischen der Agentur und den nationalen Sicherheitsbehörden während des Übergangszeitraums.

Die Agentur sollte das wertvolle Fachwissen, die Ortskenntnis und die Erfahrung der nationalen Sicherheitsbehörden nutzen. Dabei sollte sie bestimmte Aufgaben und Zuständigkeiten auf der Grundlage von den in Artikel 22a genannten vertraglichen Vereinbarungen, an die nationalen Sicherheitsbehörden übertragen, aber in sämtlichen Genehmigungsverfahren die endgültige Entscheidung treffen. **[Abänd. 9]**

(40) Um die Rückverfolgung von Fahrzeugen und ihrer Vorgeschichte zu ermöglichen, sollten die Angaben zu den ~~Genehmigungen für das Inverkehrbringen von Fahrzeugen~~ ***Fahrzeuggenehmigungen*** zusammen mit den übrigen Fahrzeugdaten dokumentiert werden. **[Abänd. 10]**

(41) In den TSI sollten die Verfahren zur Prüfung der Kompatibilität zwischen Fahrzeugen und Eisenbahnnetz ***vor Aufnahme eines neuen Dienstes*** festgelegt werden, ~~die nach Erteilung der Genehmigung für das Inverkehrbringen und vor der Entscheidung über die Inbetriebnahme von Fahrzeugen durchzuführen sind.~~ **[Abänd. 11]**

(42) Zur Erleichterung der Entscheidungen von Eisenbahnunternehmen über die Inbetriebnahme von Fahrzeugen und zur Vermeidung von überflüssigen Prüfungen und unnötigem Verwaltungsaufwand sollten die nationalen Vorschriften klassifiziert werden, um die Entsprechungen zwischen den Vorschriften verschiedener Mitgliedstaaten, die dieselben Aspekte behandeln, zu ermitteln.

(43) Die benannten Stellen, die mit der Durchführung der Konformitäts- und Gebrauchstauglichkeitsbewertung sowie mit dem Prüfverfahren für die Teilsysteme betraut sind, sollten ihre Entscheidungen insbesondere dann, wenn europäische Spezifikationen fehlen, so eng wie möglich aufeinander abstimmen.

(44) Die transparente Akkreditierung nach Maßgabe der Verordnung (EG) Nr. 765/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates ([2]) sollte zur Gewährleistung des notwendigen Maßes an Vertrauen in Konformitätsbescheinigungen EU-weit von den nationalen Behörden als bevorzugtes Mittel zum Nachweis der fachlichen Kompetenz benannter Stellen und entsprechend der mit der Kontrolle der Einhaltung nationaler Vorschriften betrauten Stellen angesehen werden. Allerdings können nationale Behörden die Auffassung vertreten, dass sie selbst die geeigneten Mittel besitzen, um diese Begutachtung vorzunehmen. Um in solchen Fällen die Glaubwürdigkeit der durch andere nationale Behörden vorgenommenen Begutachtungen zu gewährleisten, sollten sie der Kommission und den anderen Mitgliedstaaten die erforderlichen Unterlagen übermitteln, aus denen hervorgeht, dass die begutachteten Konformitätsbewertungsstellen die einschlägigen rechtlichen Anforderungen erfüllen.

(45) Diese Richtlinie sollte sich auf die Festlegung der für Interoperabilitätskomponenten und Teilsysteme geltenden Interoperabilitätsanforderungen beschränken. Um die Erfüllung dieser Anforderungen zu erleichtern, muss eine Konformitätsvermutung für Interoperabilitätskomponenten und Teilsysteme vorgesehen werden, die den harmonisierten Normen entsprechen, welche gemäß der Verordnung (EU) Nr. 1025/2012 zum Zweck der Angabe ausführlicher technischer Spezifikationen zu den genannten Anforderungen angenommen werden.

(46) Die TSI sollten regelmäßig überarbeitet werden. Für den Fall, dass Mängel in den TSI festgestellt werden, sollte die Agentur zu einer Stellungnahme aufgefordert werden, die unter bestimmten Bedingungen veröffentlicht und von allen Beteiligten (einschließlich der Unternehmen und der benannten Stellen) bis zur Änderung der betreffenden TSI als geeigneter Konformitätsnachweis verwendet werden kann.

([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).

([2]) Verordnung (EG) Nr. 765/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 9. Juli 2008 über die Vorschriften für die Akkreditierung und Marktüberwachung im Zusammenhang mit der Vermarktung von Produkten und zur Aufhebung der Verordnung (EWG) Nr. 339/93 des Rates (ABl. L 218 vom 13.8.2008, S. 30).

Mittwoch, 26. Februar 2014

(46a) Regulierungsmaßnahmen sollten durch Initiativen ergänzt werden, die dazu dienen, innovativen und interoperablen Technologien im Eisenbahnsektor, wie z. B. das „Shift2Rail"-Projekt, finanzielle Unterstützung zukommen zu lassen. **[Abänd. 12]**

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

(48) Um nicht wesentliche Teile dieser Richtlinie zu ändern, sollte der Kommission die Befugnis übertragen werden, gemäß Artikel 290 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union Rechtsakte zu erlassen, um Anhang II in Bezug auf die Unterteilung des Eisenbahnsystems in Teilsysteme, die Beschreibung dieser Teilsysteme, den Inhalt der TSI und die Änderung von TSI, einschließlich Änderungen zur Behebung von Mängeln, ***des Geltungsbereichs und des Inhalts der EG-Konformitäts- und der Gebrauchstauglichkeitserklärung für Interoperabilitätskomponenten, der Prüfverfahren für Teilsysteme, einschließlich Grundsätzen, Inhalt, Verfahren und Unterlagen im Zusammenhang mit dem EG-Prüfverfahren und dem Prüfverfahren für nationale Vorschriften,*** an den technischen Fortschritt anzupassen. Es ist von besonderer Bedeutung, dass die Kommission im Zuge ihrer Vorbereitungsarbeit angemessene Konsultationen, auch auf der Ebene von Sachverständigen, durchführt. Bei der Vorbereitung und Ausarbeitung delegierter Rechtsakte sollte die Kommission gewährleisten, dass die einschlägigen Dokumente dem Europäischen Parlament und dem Rat gleichzeitig, rechtzeitig und auf angemessene Weise übermittelt werden. **[Abänd. 13]**

(49) Zur Behebung von Mängeln, die in den TSI festgestellt werden, sollte die Kommission Rechtsakte zur Änderung der betreffenden TSI im Rahmen des Dringlichkeitsverfahrens erlassen.

(50) Zur Durchführung des Artikels 6 Absatz 1 der Richtlinie bezüglich des Auftrags der Agentur, TSI auszuarbeiten, zu ändern und gegenüber der Kommission entsprechende Empfehlungen auszusprechen, sollten der Kommission Durchführungsbefugnisse übertragen werden.

(51) Zur Gewährleistung einheitlicher Bedingungen für die Durchführung dieser Richtlinie, sollten der Kommission Durchführungsbefugnisse für folgende Bereiche übertragen werden: Inhalt des Dossiers, das dem Antrag auf Nichtanwendung einer oder mehrerer TSI oder Teilen davon beizufügen ist sowie Einzelheiten, Format und Modalitäten der Übermittlung des Dossiers; ~~Umfang und Inhalt~~ ***Format und Angaben zu den in*** der EG-Konformitäts- und der Gebrauchstauglichkeitserklärung für Interoperabilitätskomponenten~~, ihr Format und Angaben zu den darin enthaltenen Informationen~~ ***enthaltenen Informationen***; Einstufung der notifizierten nationalen Vorschriften in verschiedene Gruppen, um die Prüfung der Kompatibilität zwischen ortsfester und mobiler Ausrüstung zu erleichtern; ~~Prüfverfahren für Teilsysteme, einschließlich Grundsätzen, Inhalt, Verfahren und Unterlagen im Zusammenhang mit dem EG-Prüfverfahren und dem Prüfverfahren für nationale Vorschriften~~; Muster der EG-Prüferklärung und der Prüferklärung für nationale Vorschriften sowie Muster für Unterlagen des der Prüferklärung beizufügenden technischen Dossiers; gemeinsame Spezifikationen für das Infrastrukturregister bezüglich Inhalt, Datenformat, funktioneller und technischer Architektur, Betriebsweise sowie Regeln für die Dateneingabe und -abfrage. Diese Befugnisse sollten im Einklang mit der Verordnung (EU) Nr. 182/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates ([1]), ausgeübt werden. **[Abänd. 14]**

(52) In Einklang mit der Gemeinsamen politischen Erklärung der Mitgliedstaaten und der Kommission vom 28. September 2011 zu erläuternden Dokumenten haben die Mitgliedstaaten sich verpflichtet, in begründeten Fällen zusätzlich zur Mitteilung ihrer Umsetzungsmaßnahmen ein oder mehrere Dokumente zu übermitteln, in denen der Zusammenhang zwischen den Bestandteilen einer Richtlinie und den entsprechenden Teilen nationaler Umsetzungsinstrumente erläutert wird. In Bezug auf diese Richtlinie erachtet der Gesetzgeber die Übermittlung solcher Dokumente als begründet.

([1]) Verordnung (EU) Nr. 182/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. Februar 2011 zur Festlegung der allgemeinen Regeln und Grundsätze, nach denen die Mitgliedstaaten die Wahrnehmung der Durchführungsbefugnisse durch die Kommission kontrollieren (ABl. L 55 vom 28.2.2011, S. 13).

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

(54) Diese Richtlinie sollte die Verpflichtungen der Mitgliedstaaten hinsichtlich der in Anhang IV Teil B genannten Frist für die Umsetzung der Richtlinien in nationales Recht unberührt lassen –

HABEN FOLGENDE RICHTLINIE ERLASSEN:

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 [Richtlinie über die Eisenbahnsicherheit] erfüllt sein müssen. 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. ***Die Verfolgung dieses Ziels führt zwangsläufig zur Bestimmung eines optimalen Niveaus der technischen Harmonisierung und ermöglicht es, zur schrittweisen Verwirklichung des Binnenmarkts für Ausrüstungen und Dienstleistungen für den Bau, die Erneuerung, die Aufrüstung und den Betrieb des Eisenbahnsystems in der Union beizutragen.*** **[Abänd. 15]**

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

(3) ~~Vom Anwendungsbereich~~ ***Die Mitgliedstaaten können von den Maßnahmen, die sie zur Durchführung*** dieser Richtlinie ~~ausgenommen sind~~ ***treffen, Folgendes ausschließen:*** **[Abänd. 16]**

a) Untergrundbahnen, Straßenbahnen, ***Regionalstadtbahnen („Tram-Trains") sowie*** Stadt- und Regionalbahnsysteme, **[Abänd. 17]**

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

ba) Eisenbahninfrastrukturen im Privateigentum und ausschließlich auf diesen Infrastrukturen genutzte Fahrzeuge, die ausschließlich zur Nutzung durch den Eigentümer für den eigenen Güterverkehr bestehen. *[Abänd. 19]*

bb) Infrastrukturen und Fahrzeuge, die ausschließlich für den lokal begrenzten Einsatz oder ausschließlich für historische oder touristische Zwecke genutzt werden. *[Abänd. 20]*

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

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

~~(b) Infrastrukturen und Fahrzeuge, die ausschließlich für den lokal begrenzten Einsatz oder ausschließlich für historische oder touristische Zwecke genutzt werden.~~ **[Abänd. 21]**

Artikel 2

Begriffsbestimmungen

Im Sinne dieser Richtlinie bezeichnet der Ausdruck:

1. „Eisenbahnsystem der Union" die in Anhang I ***Nummern 1 und 2*** aufgeführten Bestandteile ***des konventionellen Eisenbahnsystems und des Eisenbahnsystems für den Hochgeschwindigkeitsverkehr***; **[Abänd. 22]**

Mittwoch, 26. Februar 2014

2. „Interoperabilität“ die Eignung eines Eisenbahnsystems für den sicheren und durchgehenden Zugverkehr, indem den für diese Strecken erforderlichen Leistungskennwerten entsprochen wird; ***diese Eignung hängt von den gesamten ordnungsrechtlichen, technischen und betrieblichen Voraussetzungen ab, die zur Erfüllung der grundlegenden Anforderungen gegeben sein müssen;*** **[Abänd. 23]**

3. „Fahrzeug“ ein Eisenbahnfahrzeug, das mit oder ohne Antrieb~~, das in fester oder variabler Zusammensetzung~~ auf eigenen Rädern auf Eisenbahn-Schienenwegen verkehren kann. Ein Fahrzeug besteht aus einem oder mehreren strukturellen ~~und funktionellen~~ Teilsystemen; **[Abänd. 24]**

4. „Eisenbahnnetz“ Strecken, Bahnhöfe, Terminals und ortsfeste Einrichtungen jeglicher Art, die für die Gewährleistung des sicheren und durchgehenden Betriebs des Systems erforderlich sind;

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

5a. „mobiles Teilsystem“ das Fahrzeug-Teilsystem, das fahrzeugseitige Teilsystem für Zugsteuerung/Zugsicherung und Signalgebung und das Fahrzeug, wenn es aus einem Teilsystem besteht **[Abänd. 25]**

6. „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 materieller und immaterieller Produkte;

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

8. „europäische Spezifikation“ eine gemeinsame technische Spezifikation, eine europäische technische Zulassung gemäß Anhang XXI der Richtlinie 2004/17/EG oder eine europäische Norm, wie in Artikel 2 Absatz 1 Buchstabe b der Verordnung (EU) Nr. 1025/2012 definiert;

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

9a. „Konformitätsbewertungsstelle“ eine Stelle, die als zuständige Stelle für Konformitätsbewertungstätigkeiten einschließlich Kalibrierungen, Prüfungen, Zertifizierungen und Inspektionen notifiziert oder benannt wurde. Eine Konformitätsbewertungsstelle gilt im Anschluss an die Notifizierung ihrer Existenz durch einen Mitgliedstaat als „notifizierte Stelle“. Eine Konformitätsbewertungsstelle gilt im Anschluss an die Benennung durch einen Mitgliedstaat als „benannte Stelle“; **[Abänd. 27]**

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

11. „Sonderfall“ jeden Teil des Eisenbahnsystems, der in den TSI besonderer Vorkehrungen vorübergehender oder endgültiger Art bedarf, da geografische, topografische, städtebauliche oder die Kompatibilität 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;

12. „Aufrüstung“ ***umfangreiche*** Änderungsarbeiten an einem Teilsystem oder einem Teil davon, die eine Änderung des der EG-Prüferklärung beigefügten technischen Dossiers, soweit vorhanden, zur Folge haben und mit denen die Gesamtleistung des Teilsystems verbessert wird. ***Werden Änderungsarbeiten an einem Teilsystem oder Fahrzeug durchgeführt, spezifiziert die einschlägige TSI, ob die betreffende Arbeit als umfangreich einzustufen ist oder nicht, und falls ja die Gründe für eine solche Einstufung;*** **[Abänd. 28]**

13. „Erneuerung“ ***umfangreiche*** Arbeiten zum Austausch eines Teilsystems oder eines Teils davon, mit denen die Gesamtleistung des Teilsystems nicht verändert wird. ***Werden Erneuerungsarbeiten an einem Teilsystem oder Fahrzeug durchgeführt, spezifiziert die einschlägige TSI, ob die betreffende Arbeit als umfangreich einzustufen ist oder nicht, und falls ja die Gründe für eine solche Einstufung***; **[Abänd. 29]**

14. „vorhandenes Eisenbahnsystem“ den Komplex, der durch die Strecken und ortsfesten Einrichtungen umfassenden Eisenbahninfrastrukturen des vorhandenen Eisenbahnnetzes und durch die auf diesen Infrastrukturen verkehrenden Fahrzeuge jeglicher Kategorie und Herkunft gebildet wird;

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

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

17. „Auftraggeber“ eine öffentliche oder private Stelle, die den Entwurf und/oder den Bau oder die Erneuerung oder Aufrüstung eines Teilsystems in Auftrag gibt. Bei dieser Stelle kann es sich um ein Eisenbahnunternehmen, einen Infrastrukturbetreiber, einen Halter ***, eine für die Instandhaltung zuständige Stelle*** oder einen mit der Durchführung eines Vorhabens beauftragten Auftragnehmer handeln; **[Abänd. 30]**

18. „Halter“ die Person oder Stelle, die als Eigentümer oder Verfügungsberechtigter ~~ein Fahrzeug~~ ***eines Fahrzeugs dieses*** als Beförderungsmittel nutzt und als solcher ~~im nationalenEinstellungsregister~~ ***in den Einstellungsregistern*** gemäß Artikel 43 ***und 43a*** registriert ist; **[Abänd. 31]**

18a. „Eigentümer“ die Person oder Stelle, in deren Eigentum ein Fahrzeug steht und die als Eigentümer in den Einstellungsregistern gemäß Artikel 43 und 43a registriert ist; **[Abänd. 32]**

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

20. „harmonisierte Norm“ eine europäische Norm gemäß Artikel 2 Absatz 1 Buchstabe c der Verordnung (EU) Nr. 1025/2012;

21. „nationale Sicherheitsbehörde“ eine Sicherheitsbehörde im Sinne des Artikels 3 der Richtlinie …/EU [Richtlinie über die Eisenbahnsicherheit];

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

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

24. „für die Instandhaltung zuständige Stelle“ eine Stelle, die für die Instandhaltung gemäß Artikel 3 der Richtlinie …/EU [Richtlinie über die Eisenbahnsicherheit] zuständig ist;

25. „Stadt- und Regionalbahnen“ Schienenverkehrssysteme für den Stadt- und/oder Vorortverkehr, deren Kapazität und Geschwindigkeit geringer sind als die von Eisenbahnen und Untergrundbahnen, aber höher als die von Straßenbahnen. Stadt- und Regionalbahnen können eigene Wegerechte haben oder sie sich mit dem Straßenverkehr teilen; dabei werden normalerweise keine Fahrzeuge mit dem Personen- oder Güterfernverkehr ausgetauscht;

26. „nationale Vorschriften“ alle auf Ebene der Mitgliedstaaten erlassenen ***verbindlichen*** Vorschriften, ***die von den Mitgliedstaaten mitgeteilt worden sind und*** die die Eisenbahnsicherheit oder Technik betreffende Anforderungen enthalten und für ~~Eisenbahnunternehmen~~ ***Akteure im Eisenbahnsektor*** gelten, unabhängig davon, welche Stelle diese Vorschriften erlässt; **[Abänd. 33]**

27. „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 festgelegt sind;

27a. „Verwendungsgebiet“ ein Eisenbahnnetz oder -netze innerhalb der Union, entweder in einem Mitgliedstaat oder in einer Gruppe von Mitgliedstaaten, in dem ein Fahrzeug nach seinem technischen Dossier technisch kompatibel ist; **[Abänd. 34]**

27b. „isoliertes Eisenbahnnetz“ das Eisenbahnnetz eines Mitgliedstaats oder ein Teilnetz mit einer Spurweite von 1 520 mm, das geographisch oder technisch von der Regelspurweite (1 435 mm — im Folgenden „Normalspur“) abweicht und in das Eisenbahnnetz mit 1 520 mm Spurweite zusammen mit Drittstaaten gut integriert ist, jedoch von dem Normalschienennetz der Union isoliert ist. **[Abänd. 35]**

28. „geeigneter Konformitätsnachweis“ nicht verbindliche Stellungnahmen der Agentur, die aufzeigen, wie die Erfüllung der grundlegenden Anforderungen festgestellt werden kann, ***um im Fall einer mangelhaften TSI vorübergehend — d. h. bis zur Änderung dieser TSI — Abhilfe zu schaffen***; **[Abänd. 36]**

Mittwoch, 26. Februar 2014

28a. „geeigneter nationaler Konformitätsnachweis" im Fall der Erfüllung der Bedingungen eines anderen, in einem Mitgliedstaat ausgestellten Konformitätsnachweises eine Konformitätsvermutung im Hinblick auf den betreffenden Teil der nationalen Vorschriften. Der betreffende geeignete nationale Konformitätsnachweis wird der Agentur übermittelt. **[Abänd. 37]**

29. „Inverkehrbringen" die erstmalige Bereitstellung einer Interoperabilitätskomponente, eines Teilsystems oder eines Fahrzeugs in nominaler Betriebsbereitschaft auf dem EU-Markt;

30. „Hersteller" jede natürliche oder juristische Person, die Interoperabilitätskomponenten oder Teilsysteme herstellt bzw. konstruieren oder herstellen lässt und sie unter ihrem eigenen Namen oder ihrer eigenen Marke in Verkehr bringt;

31. „Bevollmächtigter" jede in der Union ansässige natürliche oder juristische Person, die von einem Hersteller ***oder Auftraggeber*** schriftlich beauftragt wurde, in seinem Namen bestimmte Aufgaben wahrzunehmen; **[Abänd. 38]**

32. „technische Spezifikation" ein Dokument, in dem die technischen Anforderungen vorgeschrieben sind, denen ein Produkt, ***ein Teilsystem,*** ein Verfahren oder eine Dienstleistung genügen müssen; **[Abänd. 39]**

33. „Akkreditierung" die Akkreditierung im Sinne der Verordnung (EG) Nr. 765/2008;

34. „nationale Akkreditierungsstelle" die Stelle im Sinne der Verordnung (EG) Nr. 765/2008;

35. „Konformitätsbewertung" das Verfahren zur Bewertung, ob bestimmte Anforderungen an ein Produkt, ein Verfahren, eine Dienstleistung, ein System, eine Person oder eine Stelle erfüllt sind;

36. „Konformitätsbewertungsstelle" eine Stelle, die Konformitätsbewertungstätigkeiten einschließlich Kalibrierungen, Prüfungen, Zertifizierungen und Inspektionen durchführt;

37. ~~„behinderte~~ Menschen ***mit Behinderungen*** und Personen mit eingeschränkter Mobilität" Personen mit dauerhaften oder vorübergehenden körperlichen, geistigen, intellektuellen oder sensorischen Beeinträchtigungen, die in Wechselwirkung mit verschiedenen Hindernissen der vollen, tatsächlichen und gleichberechtigten Benutzung von Beförderungsmitteln entgegenstehen können, oder Personen, die aufgrund ihres Alters bei der Benutzung von Beförderungsmitteln nur eingeschränkt mobil sind ***und daher auf Sonderdienste angewiesen sind***; **[Abänd. 40]**

38. „Infrastrukturbetreiber" die Infrastrukturbetreiber im Sinne von Artikel 3 der Richtlinie …/…/EU des Europäischen Parlaments und des Rates ([1]) [zur Schaffung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraums];

39. „Eisenbahnunternehmen" die Eisenbahnunternehmen im Sinne von Artikel 3 der Richtlinie …/…/EU [zur Schaffung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraums] sowie jedes 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, die Teilsysteme und die Interoperabilitätskomponenten einschließlich der Schnittstellen müssen den sie betreffenden grundlegenden Anforderungen entsprechen.

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

(2a) Kein Mensch darf auf Grund einer Behinderung unmittelbar oder mittelbar diskriminiert werden. Um allen Bürgern der Union die Vorteile zugutekommen zu lassen, die sich aus der Schaffung eines Raums ohne Binnengrenzen ergeben, stellen die Mitgliedstaaten sicher, dass das Eisenbahnsystem barrierefrei ist. **[Abänd. 41]**

([1]) Richtlinie …/…/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom … [zur Schaffung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraums] (ABl. L …).

Mittwoch, 26. Februar 2014

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) Der Kommission wird die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 46 delegierte Rechtsakte zu erlassen, um den Anhang II hinsichtlich der Unterteilung des Eisenbahnsystems in Teilsysteme und der Beschreibung dieser Teilsysteme an den technischen Fortschritt anzupassen.

(3) ~~Die~~ ***Ortsfeste*** Teilsysteme müssen ~~im Einklang mit dieser Richtlinie~~ mit den ~~zum Zeitpunkt ihrer Inbetriebnahme, ihrer Erneuerung oder ihrer Umrüstung geltenden~~ TSI übereinstimmen, ***die*** zum Zeitpunkt ***der Erstbenennung einer notifizierten Stelle und spätestens zum Zeitpunkt der Erteilung der Baugenehmigung gelten***; ***Fahrzeuge müssen mit den TSI und den nationalen Vorschriften übereinstimmen, die zum Zeitpunkt der Erstbenennung einer notifizierten Stelle gelten.*** Diese ***Konformität und*** Übereinstimmung ~~ist~~ ***sind*** während der Verwendung jedes Teilsystems ständig aufrechtzuerhalten. **[Abänd. 42]**

(4) In jeder TSI wird/werden

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

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

c) die funktionellen und technischen Spezifikationen festgelegt, denen das Teilsystem und seine Schnittstellen mit anderen Teilsystemen entsprechen müssen. Soweit erforderlich können die Spezifikationen je nach Einsatz des Teilsystems voneinander abweichen;

d) die Interoperabilitätskomponenten und Schnittstellen bestimmt, die Gegenstand von europäischen Spezifikationen sowie dazugehörigen europäischen Normen sein müssen, die zur Verwirklichung der Interoperabilität des Eisenbahnsystems erforderlich sind. ***Dies beinhaltet die zu normenden Eisenbahnersatzteile gemäß Artikel 41 der Verordnung (EU) Nr…/… des Europäischen Parlaments und des Rates*** [1]***. Das Verzeichnis der zu normenden Ersatzteile einschließlich der bestehenden Bauteile wird in jede TSI aufgenommen.*** **[Abänd. 43]**

e) für jeden in Betracht kommenden Fall die Verfahren angegeben, die einerseits zur Konformitäts- 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 festgelegten Module;

f) die Strategie zur Anwendung der TSI angegeben. Insbesondere sind die zu erreichenden Etappen und soweit erforderlich die Fristen für deren Abschluss festzulegen, damit sich schrittweise ein Übergang vom gegebenen Zustand zum Endzustand, in dem die TSI allgemein eingehalten werden, ergibt; ***Der Zeitplan, durch den die Etappen festgelegt werden, ist mit einer Bewertung verknüpft, in der die absehbaren Kosten und der absehbare Nutzen seiner Umsetzung und die voraussichtlichen Auswirkungen auf die betroffenen Betreiber und Wirtschaftsbeteiligten analysiert werden;*** **[Abänd. 44]**

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 Fahrzeugtypen geltenden Bestimmungen angegeben, insbesondere in Bezug auf Aufrüstungen und Erneuerungen mit und ohne neue Inbetriebnahmegenehmigung oder -entscheidung;

---

[1] ***Verordnung (EU) Nr…/… des Europäischen Parlaments und des Rates vom… über die Eisenbahnagentur der Europäischen Union und zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 881/2004 (ABl. L…)***

Mittwoch, 26. Februar 2014

i) die ~~vom Eisenbahnunternehmen nach Erteilung der Genehmigung für das Inverkehrbringen und vor der Entscheidung über die Inbetriebnahme des Fahrzeugs~~ zu kontrollierenden Parameter ~~sowie die für diese Kontrolle anzuwendenden Verfahren~~ angegeben, um die Kompatibilität zwischen Fahrzeugen und den Strecken, für die sie bestimmt sind, sicherzustellen. **[Abänd. 45]**

ia) die spezifischen Parameter, die geprüft werden müssen, sowie Beschreibungen für die Erneuerung, die Verbesserung und den Austausch von Ersatzteilen oder Interoperabilitätskomponenten im Zusammenhang mit Artikel 21 Absatz 3 angegeben. *[Abänd. 46]*

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

(6) TSI wahren in geeigneter Weise die Kompatibilität des im jeweiligen Mitgliedstaat vorhandenen Eisenbahnsystems. Zu diesem Zweck können für jede TSI Sonderfälle sowohl hinsichtlich des Eisenbahnnetzes als auch hinsichtlich der Fahrzeuge vorgesehen werden, insbesondere für 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 4 Buchstaben c bis g genannten TSI-Bestimmungen anzugeben.

(7) 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.

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

(9) 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 von TSI

(1) Die Kommission erteilt der Agentur den Auftrag, TSI und deren Änderungen auszuarbeiten und gegenüber der Kommission entsprechende Empfehlungen auszusprechen.

(1a) Bei der Ausarbeitung, Annahme und Überarbeitung jeder TSI, einschließlich der Eckwerte, werden die absehbaren Kosten und der absehbare Nutzen aller geprüften technischen Lösungen sowie der Schnittstellen zwischen ihnen mit dem Ziel berücksichtigt, die vorteilhaftesten Lösungen zu ermitteln und zu verwirklichen. **[Abänd. 47]**

(2) 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. Für jeden dieser Eckwerte und jede dieser Schnittstellen werden die vorteilhaftesten Alternativlösungen zusammen mit den technischen und wirtschaftlichen Begründungen vorgelegt.

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

Eine Gesamtbewertung der absehbaren Kosten und des absehbaren Nutzens der Anwendung der TSI wird dem TSI-Entwurf beigefügt. In dieser Bewertung sind die zu erwartenden Auswirkungen auf alle betroffenen Betreiber und Wirtschaftsbeteiligten anzugeben ***und die Anforderungen der Richtlinie …/…/EU*** [***Richtlinie über Eisenbahnsicherheit***] ***zu berücksichtigen. Die Mitgliedstaaten beteiligen sich an dieser Bewertung, indem sie gegebenenfalls die verlangten Angaben übermitteln.*** **[Abänd. 48]**

(3) Um der Entwicklung der Technik oder gesellschaftlichen Anforderungen Rechnung zu tragen, erarbeitet die Agentur die TSI und deren Änderungen im Rahmen des in Absatz 1 genannten Auftrags sowie im Einklang mit den Artikeln 4 und 15 der Verordnung (EU) Nr. …/… [Agenturverordnung] und beachtet dabei die Grundsätze Offenheit, Konsens und Transparenz gemäß Anhang II der Verordnung (EU) Nr. 1025/2012.

(4) ~~Die Kommission kann während der~~ ***Der in Artikel 48 genannte Ausschuss wird regelmäßig über die Arbeiten an der*** Ausarbeitung der TSI ***unterrichtet. Die Kommission kann auf Antrag des Ausschusses während dieser Arbeiten*** alle Aufträge erteilen oder alle Empfehlungen abgeben, die für die Gestaltung der TSI sowie für die Kosten-Nutzen-Analyse zweckdienlich sind. Insbesondere kann die Kommission ***auf Antrag eines Mitgliedstaats*** verlangen, dass Alternativlösungen geprüft und die Bewertung der Kosten und des Nutzens dieser Alternativlösungen in den dem TSI-Entwurf beizufügenden Bericht aufgenommen werden. **[Abänd. 49]**

(5) Müssen aus Gründen der technischen Kompatibilität mehrere Teilsysteme gleichzeitig in Betrieb genommen werden, so müssen die Zeitpunkte des Inkrafttretens der entsprechenden TSI miteinander übereinstimmen.

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

(7) Die Agentur erstellt gemäß Artikel 6 der Verordnung (EU) Nr. …/… [Agenturverordnung] ein Verzeichnis mit den zu konsultierenden Nutzerverbänden und Organisationen und hält es regelmäßig auf dem neuesten Stand. Auf Antrag eines Mitgliedstaats oder auf Betreiben der Kommission kann dieses Verzeichnis***, das repräsentative Verbände und Organisationen aller Mitgliedstaaten umfassen muss,*** überprüft und aktualisiert werden. **[Abänd. 50]**

(8) Bei der Ausarbeitung, Annahme und Überarbeitung der TSI wird die Meinung der ***repräsentativen*** Sozialpartner ***in allen Mitgliedstaaten*** hinsichtlich der Bedingungen berücksichtigt, ***die*** in Artikel 4 Absatz 4 Buchstabe g ~~genannten Bedingungen berücksichtigt~~***sowie in jeder anderen TSI genannt sind, die unmittelbar oder mittelbar das beteiligte Personal betrifft***. Zu diesem Zweck konsultiert die Agentur die Sozialpartner, bevor sie der Kommission Empfehlungen zu den TSI und ihren Änderungen übermittelt. Die Sozialpartner werden im Rahmen des Ausschusses 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. **[Abänd. 51]**

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

(10) Der Kommission wird die Befugnis übertragen, zu den TSI und deren Änderungen delegierte Rechtsakte gemäß Artikel 46 zu erlassen.

Werden in den TSI Mängel gemäß Artikel 6 festgestellt und liegen Gründe äußerster Dringlichkeit vor, so gilt für die aufgrund von Artikel 47 erlassenen Durchführungsrechtsakte das in diesem Artikel vorgesehene Verfahren.

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 3 geändert.

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

(3) Auf Verlangen der Kommission stellen die Stellungnahmen der Agentur gemäß Absatz 2 geeignete Konformitätsnachweise bezüglich der grundlegenden Anforderungen dar und können somit zur Bewertung von Projekten herangezogen werden.

(3a) Mitglieder des Netzes von Vertretungsgremien können über die Kommission Berichte über Mängel in den TSI beantragen. Der Antragsteller wird über diese Entscheidung unterrichtet. Die Kommission gibt eine ordnungsgemäße Erklärung für jegliche Ablehnung ab. **[Abänd. 52]**

([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).

Artikel 7

Nichtanwendung der TSI

(1) Die Mitgliedstaaten können in folgenden Fällen ganz oder teilweise von der Anwendung einer oder mehrerer TSI absehen:

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 TSI in einem fortgeschrittenen Entwicklungsstadium oder Gegenstand eines in der Durchführung befindlichen Vertrags sind;

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 von begrenzter Dauer;

c) bei Vorhaben, die die Erneuerung, Erweiterung oder Aufrüstung eines bestehenden Teilsystems oder eines Teils davon betreffen, wenn die Anwendung dieser TSI die Wirtschaftlichkeit des Vorhabens ***erheblich*** beeinträchtigen würde. **[Abänd. 53]**

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

(3) In allen in Absatz 1 genannten Fällen übermittelt der betreffende Mitgliedstaat der Kommission den Antrag auf Nichtanwendung der TSI und nennt darin auch die Ausweichbestimmungen, die er anstatt der TSI anzuwenden beabsichtigt. Die Kommission legt im Wege von Durchführungsrechtsakten den Inhalt des Dossiers, das dem Antrag auf die vollständige oder teilweise Nichtanwendung einer oder mehrerer TSI beizufügen ist, sowie Einzelheiten, Format und Modalitäten der Übermittlung des Dossiers fest. Diese Durchführungsrechtsakte werden nach dem in Artikel 48 Absatz 3 genannten Prüfverfahren erlassen. Die Kommission prüft das Dossier und die Ausweichbestimmungen, die der Mitgliedstaat anstatt der TSI anzuwenden beabsichtigt, entscheidet über die Genehmigung des Antrags auf Nichtanwendung der TSI und teilt dem Mitgliedstaat diese Entscheidung mit.

(4) Der Mitgliedstaat kann die in Absatz 3 genannten Ausweichbestimmungen umgehend anwenden, bis die Kommission eine Entscheidung getroffen hat.

(5) 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.

(6) Von den Ergebnissen dieser Prüfungen und dem Ausgang des Verfahrens nach Absatz 3 werden alle Mitgliedstaaten unterrichtet.

KAPITEL III

INTEROPERABILITÄTSKOMPONENTEN

Artikel 8

Inverkehrbringen von Interoperabilitätskomponenten

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

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

b) in ihrem Verwendungsgebiet ***im Sinne von Artikel 2 (Nummer 27a)*** bestimmungsgemäß verwendet sowie ordnungsgemäß installiert und instand gehalten werden. **[Abänd. 54]**

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

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

Mittwoch, 26. Februar 2014

Ein Mitgliedstaat darf die Inbetriebnahme von Interoperabilitätskomponenten, die für einen Bereich anerkannt sind, für den sie bestimmt ist, weder verbieten, beschränken noch erschweren, wenn sich dieser Bereich in seinem Hoheitsgebiet befindet. **[Abänd. 55]**

Die Kommission ~~legt im Wege von Durchführungsrechtsakten~~ ***wird ermächtigt, gemäß Artikel 46 Durchführungsrechtsakte betreffend*** den Umfang und Inhalt der EG-Konformitäts- und der Gebrauchstauglichkeitserklärung für Interoperabilitätskomponenten~~, ihr Format sowie Einzelheiten zu den darin enthaltenen Informationen fest. Diese Durchführungsrechtsakte werden nach dem in Artikel 48 Absatz 3 genannten Prüfverfahren erlassen~~ ***zu erlassen***. **[Abänd. 56]**

(2a) Die Kommission legt im Wege von Durchführungsrechtsakten Format und Angaben zu den in der EG-Konformitäts- und der Gebrauchstauglichkeitserklärung für Interoperabilitätskomponenten enthaltenen Informationen fest. Diese Durchführungsrechtsakte werden nach dem in Artikel 48 Absatz 3 genannten Prüfverfahren erlassen. **[Abänd. 57]**

Artikel 9

Konformität oder Gebrauchstauglichkeit

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

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

(3) Die Mitgliedstaaten 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 europäischen Spezifikationen erfüllen.

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

(5) In den TSI kann für Eisenbahnerzeugnisse, bei denen es sich nach diesen TSI um Interoperabilitätskomponenten handelt und die bei Inkrafttreten der TSI bereits in Verkehr gebracht waren, ein Übergangszeitraum vorgesehen werden. Diese Interoperabilitätskomponenten müssen die Anforderungen von Artikel 8 Absatz 1 erfüllen.

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 in der Union ansässiger Bevollmächtigter die sie betreffenden TSI-Bestimmungen anzuwenden.

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

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

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

(5) Um das Inverkehrbringen von Interoperabilitätskomponenten, die nicht den grundlegenden Anforderungen genügen, zu verhindern, und unbeschadet des Artikels 11

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

b) hat der Mitgliedstaat für den Fall, dass die mangelnde Konformität fortbesteht, alle geeigneten Maßnahmen zu treffen, um das Inverkehrbringen der betreffenden Interoperabilitätskomponente zu beschränken oder zu verbieten oder deren Rücknahme vom Markt nach den Verfahren des Artikels 11 sicherzustellen.

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 er alle gebotenen Maßnahmen, um den Einsatzbereich dieser Komponente zu beschränken, ihre Verwendung zu verbieten, sie vom Markt zu nehmen oder zurückzurufen. Der Mitgliedstaat unterrichtet die Kommission 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 unzureichend sind.

(2) Die ~~Kommission konsultiert die betroffenen Parteien umgehend. Stellt die Kommission nach dieser Konsultation fest, dass die Maßnahme begründet ist, so unterrichtet sie davon unverzüglich den Mitgliedstaat, der die Maßnahme getroffen hat. Stellt die Kommission~~ ***Agentur eröffnet im Auftrag der Kommission unverzüglich und in jedem Fall innerhalb von 20 Tagen das Konsultationsverfahren mit den betroffenen Parteien. N***ach dieser Konsultation ***stellt die Agentur*** fest, ~~dass~~ ***ob*** die Maßnahme ~~unbegründet~~ ***begründet*** ist.~~, so~~ ***Die Agentur*** unterrichtet ~~sie~~ ***die Kommission,*** ~~davon unverzüglich~~ den Mitgliedstaat, der die ***diesbezügliche*** Maßnahme getroffen hat, sowie den Hersteller oder seinen in der Union ansässigen Bevollmächtigten. **[Abänd. 58]**

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

~~(4) Die Kommission stellt sicher, dass die Mitgliedstaaten über den Verlauf und die Ergebnisse dieses Verfahrens unterrichtet werden.~~ **[Abänd. 59]**

KAPITEL IV

TEILSYSTEME

Artikel 12

Freier Verkehr der Teilsysteme

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

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

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

Artikel 13

Übereinstimmung mit den TSI und nationalen Vorschriften

(1) Die Mitgliedstaaten und die Agentur gehen davon aus, dass strukturelle Teilsysteme, die Bestandteil des Eisenbahnsystems sind und für die ***gegebenenfalls*** eine EG-Prüferklärung vorliegt, ***die gemäß Artikel 15 unter Bezugnahme auf die TSI oder die gemäß Artikel 15a unter Bezugnahme auf notifizierte nationale Vorschriften ausgestellte Prüferklärung oder in Bezug auf beide ausgestellt wurde,*** interoperabel sind und den grundlegenden Anforderungen entsprechen. **[Abänd. 60]**

~~(2) Die Interoperabilität eines strukturellen Teilsystems, das Bestandteil des Eisenbahnsystems ist, wird im Hinblick auf die Erfüllung der grundlegenden Anforderungen anhand der TSI und der gemäß Absatz 3 notifizierten nationalen Vorschriften überprüft.~~ **[Abänd. 61]**

(2a) Der Entscheidung zur Erteilung einer Genehmigung liegen diejenigen TSI und notifizierten nationalen Vorschriften zugrunde, die zum Zeitpunkt der Antragsstellung anwendbar sind. **[Abänd. 62]**

(3) Die Mitgliedstaaten erstellen in den folgenden Fällen für jedes Teilsystem ein Verzeichnis der für die Anwendung der grundlegenden Anforderungen gebräuchlichen nationalen Vorschriften ***und/oder geeigneten nationalen Konformitätsnachweisen***: **[Abänd. 63]**

a) wenn bestimmte, grundlegende Anforderungen betreffende Aspekte in den TSI nicht vollständig behandelt werden (offene Punkte),

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) wenn nationale Vorschriften zur Beschreibung bestehender Systeme verwendet werden.

da) wenn Eisenbahnnetze und Fahrzeuge nicht von den TSI abgedeckt werden; *[Abänd. 64]*

db) aus Gründen, welche die Sicherheit eines oder mehrerer Mitgliedstaaten betreffen, sofern diese Gründe nachgewiesen werden und zwar unbeschadet der Vorrechte der Agentur. *[Abänd. 65]*

(4) Die Mitgliedstaaten benennen die Stellen, die in Bezug auf diese technischen Vorschriften mit der Ausstellung der EG-Prüferklärung gemäß Artikel 15 beauftragt sind.

Artikel 14

Nationale Vorschriften

(1) Die Mitgliedstaaten notifizieren der Kommission ***und der Agentur*** das in Artikel 13 Absatz 3 genannte ***verwendete*** Verzeichnis nationaler Vorschriften ~~entweder~~ ***in folgenden Fällen:*** **[Abänd. 66]**

a) bei jeder Änderung des Verzeichnisses der Vorschriften, ~~oder~~ **[Abänd. 67]**

b) ~~nach der Beantragung der~~ ***wenn die*** Nichtanwendung der TSI gemäß Artikel 7~~, oder~~ ***beantragt wird,*** **[Abänd. 68]**

c) nach Veröffentlichung der betreffenden TSI oder ihrer Änderung zum Zwecke der Aufhebung nationaler Vorschriften, die durch die Klärung offener Punkte in den TSI gegenstandslos geworden sind.

ca) wenn die nationale(n) Vorschrift(en) bis zum Inkrafttreten dieser Richtlinie noch nicht notifiziert worden ist/sind; *[Abänd. 69]*

(1a) Innerhalb eines Monats nach dem Inkrafttreten dieser Richtlinie notifizieren die Mitgliedstaaten der Kommission jede bestehende nationale Vorschrift, die zum Zeitpunkt des Inkrafttretens dieser Richtlinie noch nicht notifiziert worden war. **[Abänd. 70]**

(2) Die Mitgliedstaaten melden ~~der Agentur und der Kommission~~ mit Hilfe des geeigneten IT-Systems den vollständigen Wortlaut der geltenden nationalen Vorschriften gemäß Artikel 23 der Verordnung (EU) Nr. …/… [Agenturverordnung]. **[Abänd. 71]**

(3) 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.

(4) Beabsichtigt ein Mitgliedstaat die Einführung einer neuen nationalen Vorschrift, so ~~übermittelt~~ ***unterbreitet*** er der Agentur und der Kommission ***mindestens drei Monate vor dem geplanten Inkrafttreten der vorgeschlagenen neuen Vorschrift unter Angabe des Grundes für ihre Einführung gemäß Artikel 21 der Verordnung (EU) Nr. …/… [Agenturverordnung]*** mit Hilfe des geeigneten IT-Systems den entsprechenden Entwurf gemäß Artikel 23 jener Verordnung. **[Abänd. 72]**

(4a) Notifizieren die Mitgliedstaaten eine bestehende oder neue Vorschrift, weisen sie die Notwendigkeit dieser Vorschrift nach, um eine grundlegende Anforderung zu erfüllen, die noch nicht von der einschlägigen TSI abgedeckt wird. Den Mitgliedstaaten ist nicht gestattet, irgendeine nationale Vorschrift zu notifizieren, ohne diese Notwendigkeit zu begründen.

Innerhalb von zwei Monaten prüft die Agentur den Entwurf der Vorschrift und richtet eine Empfehlung an die Kommission. Die Kommission billigt den Entwurf der Vorschrift oder lehnt ihn ab. Nur im Rahmen dringender Präventivmaßnahmen können die Mitgliedstaaten unverzüglich eine neue Vorschrift annehmen und anwenden; diese gilt dann für einen Zeitraum von zwei Monaten. Betrifft eine solche Vorschrift mehrere Mitgliedstaaten, so ist die Kommission in Zusammenarbeit mit der Agentur und den nationalen Sicherheitsbehörden für die Harmonisierung der Vorschrift auf Unionsebene zuständig. **[Abänd. 73]**

(5) Die Mitgliedstaaten sorgen dafür, dass nationale Vorschriften, auch in Bezug auf die Schnittstellen zwischen Fahrzeugen und Eisenbahnnetz, unentgeltlich und in einer allen Beteiligten verständlichen Sprache zur Verfügung gestellt werden.

(6) Die Mitgliedstaaten können beschließen, Vorschriften und Einschränkungen strikt lokaler Art nicht mitzuteilen. In diesem Fall geben die Mitgliedstaaten derartige Vorschriften und Einschränkungen in den in Artikel 45 genannten Infrastrukturregistern an.

(7) Auf die nach diesem Artikel notifizierten nationalen Vorschriften findet das in der Richtlinie 98/34/EG des Europäischen Parlaments und des Rates ([1]) genannte Notifizierungsverfahren keine Anwendung.

(8) Die Kommission legt im Wege von Durchführungsrechtsakten eine Einstufung der notifizierten nationalen Vorschriften in verschiedene Gruppen fest, um ***die länderübergreifende Anerkennung in den einzelnen Mitgliedstaaten und*** die Prüfung der Kompatibilität zwischen ortsfester und mobiler Ausrüstung zu erleichtern. Diese Durchführungsrechtsakte werden nach dem in Artikel 48 Absatz 3 genannten Prüfverfahren erlassen. ***Die Agentur klassifiziert im Einklang mit diesen Durchführungsrechtsakten die nationalen Vorschriften, die nach diesem Artikel notifiziert wurden und veröffentlicht sie in dem entsprechenden Register. In diesem Register wird auch jeder geeignete nationale Konformitätsnachweis aufgelistet.*** **[Abänd. 74]**

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

(9) Die geplanten und die geltenden nationalen Vorschriften werden von der Agentur nach den in den Artikeln 21 und 22 der Verordnung (EU) Nr. …/… [Agenturverordnung] genannten Verfahren geprüft.

Artikel 15

Verfahren zur Ausstellung der EG-Prüferklärung

(1) Zur Ausstellung der EG-Prüferklärung lässt der Antragsteller bei der benannten Konformitätsbewertungsstelle seiner Wahl das EG-Prüfverfahren durchführen. Antragsteller kann der Auftraggeber oder der Hersteller oder sein Bevollmächtigter in der Union sein.

(2) Der Auftrag der mit der EG-Prüfung eines Teilsystems betrauten benannten Konformitätsbewertungsstelle erstreckt sich über den gesamten Zeitraum von der Planung über den Bau bis hin zur Abnahme vor Inbetriebnahme des Teilsystems. Er ~~kann~~ ***umfasst*** auch die Prüfung der Schnittstellen des betreffenden Teilsystems mit dem System, dessen Teil es bildet, ~~umfassen~~, und zwar auf der Grundlage der in der jeweiligen TSI und in den Registern gemäß den Artikeln 44 und 45 verfügbaren Informationen. **[Abänd. 75]**

([1]) Richtlinie 98/34/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 22. Juni 1998 über ein Informationsverfahren auf dem Gebiet der Normen und technischen Vorschriften (ABl. L 204 vom 21.7.1998, S. 37).

(3) Die benannte Konformitätsbewertungsstelle ist für die Erstellung des technischen Dossiers verantwortlich, das der EG-Prüferklärung beiliegen muss. Das 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 .

(4) ~~Änderungen des in Absatz 3 genannten technischen Dossiers, die Auswirkungen auf die durchgeführten Prüfungen haben,~~ ***Aufrüstungen*** erfordern die Ausstellung einer neuen EG-Prüferklärung. **[Abänd. 76]**

(5) Die benannte Konformitätsbewertungsstelle kann Zwischenprüfbescheinigungen ausstellen, die sich auf bestimmte Phasen des Prüfverfahrens oder bestimmte Teile des Teilsystems beziehen. In diesem Fall sind die Prüfverfahren gemäß Absatz 7 Buchstabe a durchzuführen.

(6) Wenn dies nach den einschlägigen TSI zulässig ist, kann die benannte Konformitätsbewertungsstelle Konformitätsbescheinigungen für eine Reihe von Teilsystemen oder bestimmte Teile dieser Teilsysteme ausstellen.

~~(7) Die Kommission legt im Wege von Durchführungsrechtsakten Folgendes fest:~~

~~a) die Prüfverfahren für Teilsysteme, einschließlich Grundsätzen, Inhalt, Verfahren und Unterlagen im Zusammenhang mit dem EG-Prüfverfahren und dem Prüfverfahren für nationale Vorschriften;~~

~~b) die Muster der EG-Prüferklärung und der Prüferklärung für nationale Vorschriften sowie Muster für Unterlagen des der Prüferklärung beizufügenden technischen Dossiers.~~

~~Diese Durchführungsrechtsakte werden nach dem in Artikel 48 Absatz 3 genannten Prüfverfahren erlassen.~~ **[Abänd. 78]**

(7a) Der Kommission wird die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 46 delegierte Rechtsakte zu erlassen, um die Prüfverfahren für Teilsysteme einschließlich Grundsätzen, Inhalt, Verfahren und Unterlagen im Zusammenhang mit dem EG-Prüfverfahren und dem Prüfverfahren für nationale Vorschriften festzulegen. **[Abänd. 79]**

(7b) Die Kommission legt im Wege von Durchführungsrechtsakten die Muster der EG-Prüferklärung und der Prüferklärung für nationale Vorschriften sowie Muster für Unterlagen des der Prüferklärung beizufügenden technischen Dossiers.

Diese Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem in Artikel 48 Absatz 3 genannten Prüfverfahren erlassen. **[Abänd. 80]**

Artikel 15 a

Verfahren zur Erstellung der Prüferklärung bei nationalen Vorschriften

Die Verfahren zur Erstellung der in Artikel 15 genannten EG-Prüferklärung gelten gegebenenfalls auch für die Erstellung der Prüferklärung in Bezug auf nationale Vorschriften.

Die Mitgliedstaaten ernennen die Stellen, die für die Durchführung des Prüfverfahrens in Bezug auf nationale Vorschriften zuständig sind, im Einklang mit Kapitel VI. **[Abänd. 77]**

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 konsultiert die betroffenen Parteien umgehend.

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

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

b) auf eine unvollständige TSI. In diesem Fall wird das Verfahren zur Änderung der TSI gemäß Artikel 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 in Anhang III, die in den betreffenden Normen oder Teilen behandelt werden, im Einklang stehen.

KAPITEL V

INVERKEHRBRINGEN UND INBETRIEBNAHME

Artikel 18

Inbetriebnahme ortsfester Einrichtungen

(1) Die Teilsysteme „streckenseitige Zugsteuerung/Zugsicherung und Signalgebung", „Energie" und „Infrastruktur" dürfen nur in Betrieb genommen werden, wenn sie so konstruiert, gebaut und installiert werden, dass die grundlegenden Anforderungen in Anhang III erfüllt sind, und wenn die erforderliche Genehmigung gemäß Absatz 2 erteilt wurde.

(2) Die nationalen Sicherheitsbehörden genehmigen die Inbetriebnahme der ***nicht im ERTMS oder*** in ihrem Hoheitsgebiet installierten oder betriebenen Teilsysteme „Energie" und „Infrastruktur" ***sowie die Inbetriebnahme der Teilsysteme „streckenseitige Zugsteuerung/Zugsicherung und Signalgebung"***. ***Die nationalen Sicherheitsbehörden berücksichtigen die Stellungnahme der Agentur, wenn TEN-T-Korridore oder grenzübergreifende Abschnitte betroffen sind***.

Die Agentur genehmigt grenzüberschreitende Infrastrukturen mit einem einzigen Infrastrukturbetreiber. **[Abänd. 81]**

Die Agentur erteilt ***in enger Zusammenarbeit mit den Sicherheitsbehörden*** Genehmigungen für ~~die Inbetriebnahme der~~ ***das ERTMS . Bevor die Agentur das ERTMS genehmigt, ist die nationale Sicherheitsbehörde zuständig, die betriebliche Kompatibilität mit den nationalen Eisenbahnnetzen zu überprüfen. Die Agentur sorgt für die einheitliche Anwendung des ERTMS*** in der Union ~~installierten oder betriebenen Teilsysteme „streckenseitige Zugsteuerung/Zugsicherung und Signalgebung"~~. **[Abänd. 82]**

Im Falle des ERTMS konsultiert die Agentur die zuständige nationale Sicherheitsbehörde innerhalb eines Monats nach Eingang des vollständigen Antrags, um eine kohärente Entwicklung des ERTMS in der Union zu gewährleisten. Die nationale Sicherheitsbehörde gibt innerhalb von zwei Monaten gegenüber der Agentur eine Stellungnahme zur technischen und operativen Kompatibilität des Teilsystems mit den Fahrzeugen ab, die auf dem relevanten Teilstück dieses Eisenbahnnetzes betrieben werden sollen. Die Agentur trägt dieser Stellungnahme vor der Erteilung der Genehmigung so weit wie möglich Rechnung; stimmt sie der Stellungnahme nicht zu, so teilt sie dies unter Angabe ihrer Gründe der nationalen Sicherheitsbehörde mit. Die Verpflichtungen der Agentur als Systembehörde im Sinne des Kapitels 6 der Verordnung (EU) Nr. …/… [Agentur-Verordnung] werden durch diesen Artikel nicht berührt.

Stimmt die Agentur einer von einer nationalen Sicherheitsbehörde ausgestellten negativen Bewertung nicht zu, so teilt sie dies der betreffenden Behörde unter Angabe ihrer Gründe mit. Die Agentur und die nationale Sicherheitsbehörde arbeiten zusammen, um zu einer für alle Seiten annehmbaren Lösung zu gelangen. Soweit erforderlich wird auch der Antragsteller in den Prozess einbezogen, sofern die Agentur und die nationale Sicherheitsbehörde dies beschließen. Kann nicht innerhalb eines Monats, nachdem die Agentur die nationale Sicherheitsbehörde über ihre Nichtzustimmung unterrichtet hat, eine für alle Seiten annehmbare Bewertung gefunden werden, so trifft die Agentur die endgültige Entscheidung, es sei denn, die nationale Sicherheitsbehörde hat die Angelegenheit zur Streitbeilegung an die gemäß Artikel 51 der Verordnung (EU) Nr. …/…[Agenturverordnung] eingerichtete Beschwerdekammer verwiesen. Die Beschwerdekammer entscheidet innerhalb eines Monats nach dem Antrag der nationalen Sicherheitsbehörde, ob der Entwurf der Entscheidung der Agentur bestätigt wird.

Jede Entscheidung, mit der eine Genehmigung der Inbetriebnahme ortsfester Einrichtungen versagt wird, ist von der Agentur gebührend zu begründen. Der Antragsteller kann innerhalb eines Monats nach Eingang einer ablehnenden Entscheidung einen Antrag stellen, dass die Agentur ihre Entscheidung überprüfen möge. Diesem Antrag wird eine Begründung beigefügt. Die Agentur 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 51 der Verordnung (EU) Nr. …/… [Agenturverordnung] benannten Beschwerdekammer Widerspruch einlegen. **[Abänd. 83]**

Die Agentur und die nationalen Sicherheitsbehörden geben ausführliche Hinweise zur Beantragung der in den Unterabsätzen 1 und 2 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.

(3) Für die Genehmigung der Inbetriebnahme der in Absatz 1 genannten Teilsysteme sind der nationalen Sicherheitsbehörde oder der Agentur, je nach ihrer Zuständigkeit gemäß Absatz 2, Nachweise für Folgendes vorzulegen:

a) die EG-Prüferklärung;

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

c) die aufgrund der einschlägigen TSI, nationalen Vorschriften, Register und gemeinsamen Sicherheitsmethoden gemäß Artikel 6 der Richtlinie …/…/EU [Richtlinie über Eisenbahnsicherheit] festgestellte sichere Integration dieser Teilsysteme.

ca) die Prüferklärung bei nationalen Vorschriften *[Abänd. 84]*

Innerhalb eines Monats nach Eingang des Antrags des Antragstellers teilt die Agentur oder die nationale Sicherheitsbehörde, je nachdem, welche Behörde zuständig ist, dem Antragsteller mit, dass das Dossier vollständig ist, oder sie fordert unter Setzung einer angemessenen Frist die Übermittlung dieser Informationen an. **[Abänd. 85]**

(4) Bei einer Erneuerung oder Aufrüstung bestehender Teilsysteme reicht der Antragsteller bei der nationalen Sicherheitsbehörde (für die Teilsysteme „Energie“ und „Infrastruktur“) ***und für die Teilsysteme „streckenseitige Zugsteuerung/Zugsicherung und Signalgebung“, die nicht ERTMS sind***) oder der Agentur (für ***ERTMS und für grenzüberschreitende Infrastrukturen mit einem einzigen Infrastrukturbetreiber*** ~~die Teilsysteme „streckenseitige Zugsteuerung/Zugsicherung und Signalgebung“~~) ein Dossier mit der Beschreibung des Projekts ein. Die nationale Sicherheitsbehörde oder die Agentur prüft dieses Dossier und entscheidet anhand der Kriterien in Absatz 5, ob eine neue Inbetriebnahmegenehmigung erforderlich ist. Die nationale Sicherheitsbehörde und die Agentur treffen ihre Entscheidungen innerhalb einer angemessenen, im Voraus festgelegten Frist, spätestens jedoch ~~vier~~ ***drei*** Monate nach Eingang aller erforderlichen Informationen. **[Abänd. 86]**

(5) Bei einer Erneuerung oder Aufrüstung bestehender Teilsysteme ist eine neue EG-Prüferklärung gemäß Artikel 15 Absatz 4 erforderlich. Darüber hinaus ist eine neue Inbetriebnahmegenehmigung immer dann erforderlich, wenn

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

b) dies in den einschlägigen TSI vorgeschrieben ist, oder

c) dies in den nationalen Umsetzungsplänen der Mitgliedstaaten vorgeschrieben ist.

Artikel 19

Inverkehrbringen mobiler Teilsysteme

(1) ~~Die~~ ***Mobile*** Teilsysteme ~~„Fahrzeuge“ und „fahrzeugseitige Zugsteuerung/Zugsicherung und Signalgebung“~~ dürfen vom Antragsteller nur in Verkehr gebracht werden, wenn sie so konstruiert, gebaut und installiert werden, dass die grundlegenden Anforderungen in Anhang III erfüllt sind. **[Abänd. 87]**

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

(3) Bei einer Erneuerung oder Aufrüstung bestehender Teilsysteme ist eine neue EG-Prüferklärung gemäß Artikel 15 Absatz 4 erforderlich.

Artikel 20

Genehmigung für das Inverkehrbringen von Fahrzeugen

(1) Fahrzeuge dürfen erst in Verkehr gebracht werden, nachdem ~~die Agentur~~ ***sie*** die Genehmigung für das Inverkehrbringen gemäß ~~Absatz 5 erteilt hat~~ ***diesem Artikel erhalten haben***. **[Abänd. 88]**

Die Fahrzeuggenehmigung muss Folgendes enthalten:

a) das Verwendungsgebiet;

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

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

d) die Bedingungen für die Fahrzeugnutzung und alle sonstigen Einschränkungen. *[Abänd. 89]*

(2) ~~Die Agentur erlässt Entscheidungen zur Erteilung von Genehmigungen für das Inverkehrbringen von Fahrzeugen. In diesen Genehmigungen werden die Werte der in den TSI genannten Parameter bescheinigt, die für die Prüfung der technischen Kompatibilität des Fahrzeugs mit den ortsfesten Einrichtungen von Belang sind. Die Genehmigung für das Inverkehrbringen von Fahrzeugen enthält außerdem Angaben bezüglich der Übereinstimmung des Fahrzeugs mit den einschlägigen TSI und den nationalen Vorschriften, die sich auf diese Parameter beziehen.~~***Die Fahrzeuggenehmigung wird auf der Grundlage eines vom Antragsteller erstellten technischen Dossiers über das Fahrzeug oder den Fahrzeugtyp ausgestellt, das Belege für Folgendes enthält***:

— in Bezug auf die mobilen Teilsysteme, aus denen das Fahrzeug besteht:

a) die geeignete Prüferklärung gemäß Artikel 19;

b) die technische Kompatibilität in dem Fahrzeug;

c) die sichere Integration in dem Fahrzeug;

— in Bezug auf das Fahrzeug:

die technische Kompatibilität des Fahrzeugs mit den Eisenbahnnetzen in dem Verwendungsgebiet. **[Abänd. 90]**

Die technische Kompatibilität wird auf der Grundlage der einschlägigen TSI und gegebenenfalls nationaler Vorschriften und Register festgelegt. Wenn Prüffahrten erforderlich sind, um die technische Kompatibilität des Fahrzeugs durch Unterlagen nachzuweisen, können die nationalen Sicherheitsbehörden dem Antragsteller befristete Genehmigungen zur Nutzung des Fahrzeugs für praktische Erprobungen im Eisenbahnnetz erteilen. Der Infrastrukturbetreiber unternimmt im Benehmen mit dem Antragsteller alle Anstrengungen, um sicherzustellen, dass alle Prüffahrten innerhalb eines Monats nach Eingang des Antrags des Antragstellers stattfinden können. Gegebenenfalls ergreift die nationale Sicherheitsbehörde Maßnahmen, um sicherzustellen, dass Prüffahrten stattfinden können.

Die sichere Integration der Teilsysteme in dem Fahrzeug erfolgt auf der Grundlage der einschlägigen TSI, der gemeinsamen Sicherheitsmethoden, wie sie in Artikel 6 der Richtlinie …/…/EU [Richtlinie über Eisenbahnsicherheit] aufgeführt sind und gegebenenfalls nationaler Vorschriften. **[Abänd. 91]**

(3) ~~In der Genehmigung für das Inverkehrbringen von Fahrzeugen können einsatzspezifische Auflagen und andere Einschränkungen enthalten sein.~~ ***Die Agentur erteilt eine Fahrzeuggenehmigung, nachdem sie die in Absatz 2 genannten Bestandteile der Unterlagen innerhalb einer angemessenen, im Voraus festgelegten Frist, spätestens jedoch vier Monate nach Eingang aller erforderlichen Informationen des Antragstellers, geprüft hat. Binnen eines Monats teilt die Agentur dem Antragsteller mit, ob die Unterlagen vollständig sind oder nicht. Jede ablehnende Entscheidung in Bezug auf einen Antrag wird ausreichend begründet.***

Die Genehmigungen werden in allen Mitgliedstaaten anerkannt.

Die Agentur übernimmt die gesamte Verantwortung für die von ihr ausgestellten Genehmigungen. **[Abänd. 92]**

(3a) Während des in Artikel 50a genannten Übergangszeitraums kann der Antragsteller wählen, ob er seinen Antrag für eine Fahrzeuggenehmigung bei der Agentur oder bei der zuständigen nationalen Sicherheitsbehörde einreicht. **[Abänd. 94]**

~~(4) Die Genehmigung für das Inverkehrbringen von Fahrzeugen wird auf der Grundlage eines vom Antragsteller erstellten technischen Dossiers über das Fahrzeug oder den Fahrzeugtyp ausgestellt, das Belege für Folgendes enthält:~~

~~a) das Inverkehrbringen der mobilen Teilsysteme gemäß Artikel 19, aus denen das Fahrzeug besteht;~~

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

~~c) die aufgrund der einschlägigen TSI, nationalen Vorschriften und gemeinsamen Sicherheitsmethoden gemäß Artikel 6 der Richtlinie …/… [über die Sicherheit des Eisenbahnsystems in der Union] festgestellte sichere Integration der unter Buchstabe a genannten Teilsysteme in dem Fahrzeug.~~ **[Abänd. 93]**

(5) ~~Die Agentur trifft die in Absatz 2 genannten Entscheidungen innerhalb einer angemessenen, im Voraus festgelegten Frist, spätestens jedoch vier Monate nach Eingang aller erforderlichen Informationen. Die Genehmigungen sind in allen Mitgliedstaaten gültig.~~ ***Jede Entscheidung, mit der die Genehmigung eines Fahrzeugs abgelehnt wird, ist gebührend zu begründen. Der Antragsteller kann innerhalb eines Monats 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.*** **[Abänd. 95]**

Wird die ablehnende Entscheidung von der Agentur bestätigt, so kann der Antragsteller bei der gemäß Artikel 51 der Verordnung (EU) Nr. …/… [Agenturverordnung] benannten Beschwerdekammer Widerspruch einlegen. **[Abänd. 96]**

Wird die ablehnende Entscheidung einer nationalen Sicherheitsbehörde bestätigt, kann der Antragsteller bei der Beschwerdestelle, die von dem zuständigen Mitgliedstaat gemäß Artikel 17 Absatz 3 der Richtlinie …/… [„Richtlinie über die Eisenbahnsicherheit"] benannt wird, Widerspruch einlegen. Die Mitgliedstaaten können ihre in Artikel 56 der Richtlinie 2012/34/EU des Europäischen Parlaments und des Rates [1] ***eingerichtete Regulierungsstelle für die Zwecke dieses Beschwerdeverfahrens benennen.*** **[Abänd. 97]**

Die Agentur gibt ausführliche Hinweise zur Beantragung der Genehmigung für das Inverkehrbringen von Fahrzeugen. Ein Antragsleitfaden, in dem die Voraussetzungen für die Genehmigung des Inverkehrbringens von Fahrzeugen beschrieben und erklärt und die notwendigen Unterlagen aufgeführt werden, wird den Antragstellern unentgeltlich zugänglich gemacht. Bei der Verbreitung dieser Informationen arbeiten die nationalen Sicherheitsbehörden mit der Agentur zusammen.

(6) Die Agentur kann ~~Genehmigungen für das Inverkehrbringen von Fahrzeugen für Fahrzeugserien erteilen. Diese Genehmigungen sind in allen Mitgliedstaaten gültig.~~ ***die Fahrzeuggenehmigung unter Angabe der Gründe für ihre diesbezügliche Entscheidung ändern oder widerrufen, sofern ein Fahrzeug die Anforderungen, auf deren Grundlage die Genehmigung erteilt wurde, nicht mehr erfüllt. Die Agentur aktualisiert das europäische Einstellungsregister gemäß Artikel 43a unverzüglich.***

Ist eine nationale Sicherheitsbehörde der Auffassung, dass ein genehmigtes Fahrzeug die grundlegenden Anforderungen nicht erfüllt, unterrichtet sie die Agentur und alle anderen einschlägigen nationalen Sicherheitsbehörden unverzüglich darüber. Die Agentur entscheidet innerhalb eines Monats über die erforderlichen Maßnahmen. In Fällen dringend erforderlicher Präventivmaßnahmen kann die Agentur die Genehmigung unverzüglich, d. h. bevor sie ihre Entscheidung trifft, beschränken oder aussetzen. **[Abänd. 98]**

(7) ~~Antragsteller können bei der Beschwerdekammer gemäß Artikel 51 der Verordnung (EU) Nr. …/… [über die Eisenbahnagentur der Europäischen Union] gegen Entscheidungen der Agentur oder wegen Untätigkeit innerhalb der in Absatz 5 genannten Frist Beschwerde einlegen.~~ ***Die Kommission erhält die Befugnis, spätestens sechs Monate nach Annahme dieser Richtlinie gemäß Artikel 46 delegierte Rechtsakte betreffend detaillierte Bestimmungen für das Genehmigungsverfahren zu erlassen, u. a.:***

a) einen aufführlichen Leitfaden, der die Anforderungen für die Fahrzeuggenehmigung und die erforderlichen Dokumentebeschreibt und erläutert;

b) Verfahrensmodalitäten für das Genehmigungsverfahren, wie etwa inhaltliche und zeitliche Vorgaben für jede Stufe des Verfahrens;

c) Kriterien für die Bewertung der Dossiers der Antragsteller. **[Abänd. 99]**

(8) Die Erneuerung oder Aufrüstung bestehender Fahrzeuge, deren Inverkehrbringen bereits genehmigt wurde, erfordert

a) eine neue EG-Prüferklärung gemäß Artikel 15 Absatz 4, und

---

[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) eine neue Genehmigung für das Inverkehrbringen von Fahrzeugen, sofern die Werte der in der bereits erteilten Genehmigung enthaltenen Parameter ***umfassend*** geändert wurden. **[Abänd. 100]**

~~(9) Auf Ersuchen des Antragstellers kann die Genehmigung für das Inverkehrbringen von Fahrzeugen eine genaue Angabe der Netze, Strecken oder Gruppen von Netzen oder Strecken enthalten, auf denen das Eisenbahnunternehmen das Fahrzeug in Betrieb nehmen darf, ohne dass weitere Prüfungen, Kontrollen oder Tests bezüglich der technischen Kompatibilität des Fahrzeugs mit diesen Strecken oder Netzen erforderlich sind. In diesem Fall versieht der Antragsteller seinen Antrag mit einem Nachweis der technischen Kompatibilität des Fahrzeugs mit den betreffenden Netzen oder Strecken~~

~~Auf Ersuchen des ursprünglichen oder eines anderen Antragstellers kann diese Angabe auch nach Erteilung der entsprechenden Genehmigung für das Inverkehrbringen hinzugefügt werden.~~. **[Abänd. 101]**

(9a) Genehmigungen für Fahrzeuge, die auf einer Eisenbahninfrastruktur von isolierten Eisenbahnnetzen betrieben werden oder betrieben werden sollen, können ebenfalls von den nationalen Sicherheitsbehörden der Mitgliedstaaten, in denen sich das betreffende Eisenbahnnetz befindet, ausgestellt werden. In solchen Fällen kann der Antragsteller wählen, ob er sich an die Agentur oder die nationalen Sicherheitsbehörden dieser Mitgliedstaaten wendet. Innerhalb der in Artikel 50a genannten Übergangszeit legen die nationalen Sicherheitsbehörden der Mitgliedstaaten, in denen sich ein isoliertes Eisenbahnnetz befindet, gemeinsame Verfahren für die Genehmigung für das Inverkehrbringen von Fahrzeugen fest und gewährleisten die gegenseitige Anerkennung der von ihnen ausgestellten Genehmigungen für das Inverkehrbringen von Fahrzeugen. Bei widersprüchlichen Entscheidungen der nationalen Sicherheitsbehörden und wenn es zu keiner einvernehmlichen Entscheidung kommt, trifft die Agentur die Entscheidung gemäß Artikel 16 der Verordnung (EU) Nr. …/…[Agenturverordnung] entsprechend.

Haben am Ende der in Artikel 50a genannten Übergangzeit diese nationalen Sicherheitsbehörden keine Vorkehrungen für gemeinsame Genehmigungsverfahren und die gegenseitige Anerkennung von Fahrzeuggenehmigungen getroffen, werden die in diesem Artikel genannten Genehmigungen nur von der Agentur erteilt.

Werden Vorkehrungen für gemeinsame Genehmigungsverfahren und die gegenseitige Anerkennung von Fahrzeuggenehmigungen getroffen, können die nationalen Sicherheitsbehörden der Mitgliedstaaten, die über isolierte Eisenbahnnetze verfügen, weiterhin Fahrzeuggenehmigungen ausstellen, und der Antragsteller kann wählen, ob er sich nach Ablauf des in Artikel 50a genannten Übergangszeitraums für die Fahrzeuggenehmigung an die Agentur oder die einschlägigen nationalen Sicherheitsbehörden dieser Mitgliedstaaten wendet.

Zehn Jahre nach dem Inkrafttreten dieser Richtlinie legt die Kommission dem Europäischen Parlament und dem Rat einen Bericht über die bei der Interoperabilität auf dem isolierten Eisenbahnnetz erreichten Fortschritte vor und unterbreitet gegebenenfalls den geeigneten Legislativvorschlag. **[Abänd. 102]**

Artikel 20a

Registrierung genehmigter Fahrzeuge

Bevor ein Fahrzeug zum ersten Mal eingesetzt wird und nachdem die Genehmigung dafür gemäß Artikel 20 erteilt wurde, muss es auf Antrag des Halters registriert werden.

Wurde die Genehmigung von der Agentur erteilt, wird das Fahrzeug gemäß Artikel 43a im europäischen Einstellungsregister registriert.

Ist das Verwendungsgebiet des Fahrzeugs auf das Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats beschränkt und wurde die Genehmigung von einer nationalen Sicherheitsbehörde erteilt, so wird es gemäß Artikel 43 im nationalen Einstellungsregister dieses Mitgliedstaats registriert. **[Abänd. 103]**

Artikel 21

~~Inbetriebnahme~~ ***Nutzung*** von Fahrzeugen **[Abänd. 104]**

(1) ~~Die~~ ***Bevor ein*** Eisenbahnunternehmen ~~nehmen Fahrzeuge erst in Betrieb, nachdem im Benehmen mit dem Infrastrukturbetreiber die technische Kompatibilität des Fahrzeugs mit der Strecke und seine aufgrund der einschlägigen TSI, nationalen Vorschriften, Register und gemeinsamen Sicherheitsmethoden gemäß Artikel 6 der Richtlinie festgestellte sichere Integration in das System, in dem es eingesetzt werden soll, geprüft wurden.~~***ein Fahrzeug in dem in der Fahrzeuggenehmigung festgelegten Verwendungsgebiet einsetzt, gewährleistet es unter Nutzung seines Sicherheitsmanagementsystems***: **[Abänd. 105]**

~~Zu diesem Zweck wird für die Fahrzeuge zunächst eine Genehmigung für das Inverkehrbringen gemäß Artikel 20 ausgestellt.~~

a) dass das Fahrzeug gemäß Artikel 20 genehmigt und ordnungsgemäß registriert wurde; **[Abänd. 106]**

aa) dass die technische Kompatibilität zwischen dem Fahrzeug und der Strecke gegeben ist, und zwar auf der Grundlage des Infrastrukturregisters, der einschlägigen TSI und anderer, vom Infrastrukturbetreiber gebührenfrei und innerhalb einer angemessenen Frist bereitzustellender Informationen, falls das Infrastrukturregister nicht besteht oder unvollständig ist, und *[Abänd. 107]*

ab) die Integration des Fahrzeugs in die Zusammensetzung des Zuges, in dem es eingesetzt werden soll, und zwar auf der Grundlage der Sicherheitsmanagementsysteme gemäß Artikel 9 der Sicherheitsrichtlinie und der TSI „Verkehrsbetrieb und Verkehrssteuerung“. *[Abänd. 108]*

(1a) Der Infrastrukturbetreiber stellt den Eisenbahnunternehmen auf Anfrage zusätzliche Informationen über die Besonderheiten der Strecke/der Strecken zur Verfügung, um sie bei der Prüfung der technischen Kompatibilität und sicheren Integration von Fahrzeug und Strecke bzw. Strecken zu unterstützen. **[Abänd. 109]**

(2) Das Eisenbahnunternehmen teilt seine Entscheidungen über ~~die Inbetriebnahme~~ ***den Betrieb*** von Fahrzeugen der Agentur, dem Infrastrukturbetreiber und der zuständigen Sicherheitsbehörde mit. Die Entscheidungen werden in die nationalen Einstellungsregister gemäß Artikel 43 ***und in das europäische Register gemäß Artikel 43a*** aufgenommen. **[Abänd. 110]**

~~(3) Bei einer Erneuerung oder Umrüstung bestehender Fahrzeuge ist eine neue EG-Prüferklärung gemäß Artikel 15 Absatz 4 erforderlich. Darüber hinaus ist eine neue Entscheidung des Eisenbahnunternehmens über die Inbetriebnahme dieser Fahrzeuge erforderlich, wenn~~

~~a) durch die geplanten Arbeiten das Gesamtsicherheitsniveau des betreffenden Teilsystems beeinträchtigt werden könnte, oder~~

~~b) dies in den einschlägigen TSI vorgeschrieben ist.~~ **[Abänd. 111]**

Artikel 22

~~Genehmigung für das Inverkehrbringen von Fahrzeugtypen~~***Fahrzeugtypgenehmigungen*** **[Abänd. 112]**

(1) Die Agentur ~~erteilt Genehmigungen für das Inverkehrbringen von Fahrzeugtypen~~ ***oder die nationalen Sicherheitsbehörden während der in Artikel 50a genannten Übergangszeit erteilen Fahrzeugtypgenehmigungen***. **[Abänd. 113]**

Die Agentur ~~gibt~~ ***und die nationalen Sicherheitsbehörden geben*** ausführliche Hinweise zur Beantragung der ~~Genehmigung für das Inverkehrbringen von Fahrzeugtypen~~***Fahrzeugtypengenehmigung***. Ein Antragsleitfaden, in dem die Voraussetzungen für ~~die Genehmigung des Inverkehrbringens von Fahrzeugtypen~~ ***diese Genehmigung*** beschrieben und erklärt und die notwendigen Unterlagen aufgeführt werden, wird den Antragstellern unentgeltlich zugänglich gemacht. Bei der Verbreitung dieser Informationen arbeiten die nationalen Sicherheitsbehörden mit der Agentur zusammen. **[Abänd. 114]**

(2) ~~Erteilt~~ ***Erteilen*** die Agentur ***oder die nationalen Sicherheitsbehörden*** jedoch eine ~~Genehmigung für das Inverkehrbringen eines Fahrzeugs~~***Fahrzeuggenehmigung***, so ~~erteilt~~ erteilen sie gleichzeitig die ~~Genehmigung für das Inverkehrbringen des entsprechenden Fahrzeugtyps~~ ***Fahrzeugtypgenehmigung***. **[Abänd. 115]**

(3) ~~Das Inverkehrbringen von Fahrzeugen~~ ***Ein Fahrzeug***, das einem Fahrzeugtyp entspricht, für den bereits eine Genehmigung ~~für das Inverkehrbringen~~ ausgestellt wurde, wird auf der Grundlage einer vom Antragsteller vorgelegten Erklärung über die Konformität mit diesem Typ ohne weitere Prüfungen genehmigt. **[Abänd. 116]**

(4) Bei Änderungen einschlägiger Bestimmungen in den TSI oder den nationalen Vorschriften, auf deren Grundlage bereits eine ~~Genehmigung für das Inverkehrbringen von Fahrzeugtypen~~ ***Fahrzeugtypengenehmigung*** ausgestellt wurde, ist in der TSI oder nationalen Vorschrift anzugeben, ob die bereits erteilte ~~Genehmigung für das Inverkehrbringen des betreffenden Fahrzeugtyps~~ ***Fahrzeugtypengenehmigung*** weiterhin gültig ist oder erneuert werden muss. Ist eine neue Genehmigung erforderlich, dürfen die von der Agentur durchgeführten Prüfungen nur die geänderten Bestimmungen betreffen. ~~Genehmigungen für das Inverkehrbringen von Fahrzeugen~~***Fahrzeugtypengenehmigungen***, die aufgrund der früheren ~~Genehmigung für das Inverkehrbringen des betreffenden Fahrzeugtyps~~ ***Fahrzeugtypengenehmigung*** bereits ausgestellt wurden, bleiben von dieser Erneuerung unberührt. **[Abänd. 117]**

Mittwoch, 26. Februar 2014

(5) Die Typenkonformitätserklärung wird gemäß dem Beschluss 2010/713/EU ausgestellt.

(6) Die Ausstellung der Typenkonformitätserklärung erfolgt

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

b) für nicht TSI-konforme Fahrzeuge gemäß den Konformitätsbewertungsverfahren der Module B+D und B+F des Beschlusses Nr. 768/2008/EG. Gegebenenfalls kann die Kommission Durchführungsrechtsakte zur Festlegung von Ad-hoc-Modulen für die Konformitätsbewertung erlassen. Diese Durchführungsrechtsakte werden nach dem in Artikel 48 Absatz 3 genannten Prüfverfahren erlassen.

(7) Die Genehmigungen für das Inverkehrbringen von Fahrzeugtypen werden im Europäischen Register für Genehmigungen für das Inverkehrbringen von Fahrzeugtypen gemäß Artikel 44 eingetragen.

Artikel 22a

Zusammenarbeit zwischen der Agentur und den nationalen Sicherheitsbehörden

Für die Zwecke der Artikel 18, 20 und 22 kann die Agentur mit den nationalen Sicherheitsbehörden Kooperationsvereinbarungen im Einklang mit Artikel 69 der Verordnung (EU) Nr. …/… [Agenturverordnung] abschließen.

Bei solchen 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 zu erbringende Leistungen und bestimmen die Fristen für deren Erbringung sowie die Einzelheiten der Aufteilung der vom Antragsteller gezahlten Gebühren.

Sie können ferner spezifische Vorkehrungen für die Zusammenarbeit im Fall von Eisenbahnnetzen enthalten, die aus geografischen Gründen, eines fortgeschrittenen ERTMS-Ausbaus oder einer unterschiedlichen Spurweite oder aus historischen Gründen spezielle Fachkenntnisse erfordern, mit dem Ziel, den Verwaltungsaufwand für den Antragsteller und die ihm entstehenden Kosten zu verringern. Solche Vereinbarungen müssen getroffen werden, bevor die Agentur berechtigt ist, Anträge nach dieser Richtlinie entgegenzunehmen, spätestens aber sechs Monate nach dem Zeitpunkt des Inkrafttretens dieser Richtlinie.

Der Kommission wird die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 46 in Bezug auf solche Kooperationsvereinbarungen delegierte Rechtsakte zu erlassen. Diese delegierten Rechtsakte werden spätestens sechs Monate nach Inkrafttreten dieser Richtlinie erlassen.

Fünf Jahre nach dem Abschluss der ersten Kooperationsvereinbarung und danach alle drei Jahre legt die Kommission dem Europäischen Parlament und dem Rat einen Bericht vor, in dem die von der Agentur geschlossenen Kooperationsvereinbarungen bewertet werden. **[Abänd. 118]**

KAPITEL VI

NOTIFIZIERUNG VON KONFORMITÄTSBEWERTUNGSSTELLEN

Artikel 23

Notifizierung

Die Mitgliedstaaten notifizieren der Kommission und den übrigen Mitgliedstaaten die Stellen, die befugt sind als unabhängige Dritte Konformitätsbewertungsaufgaben gemäß dieser Richtlinie wahrzunehmen.

Artikel 24

Notifizierende Behörden

(1) Die Mitgliedstaaten benennen eine notifizierende Behörde, die für die Einrichtung und Durchführung der erforderlichen Verfahren für die Begutachtung und Notifizierung von Konformitätsbewertungsstellen und für die Überwachung der im Rahmen dieser Notifizierung benannten Konformitätsbewertungsstellen, einschließlich der Einhaltung der Artikel 27 bis 29, zuständig ist.

(2) 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 erfolgen.

(3) Falls die notifizierende Behörde die in Absatz 1 genannte Begutachtung, Notifizierung 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 25 genügen. Die Stelle trifft Vorsorge zur Deckung aus ihrer Tätigkeit entstehender Haftungsansprüche.

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

Artikel 25

Anforderungen an notifizierende Behörden

(1) Notifizierende Behörden werden so eingerichtet, dass es zu keinerlei Interessenkonflikt mit den Konformitätsbewertungsstellen kommt.

(2) Notifizierende Behörden gewährleisten durch ihre Organisation und Arbeitsweise, dass bei der Ausübung ihrer Tätigkeit Objektivität und Unparteilichkeit gewahrt sind.

(3) Notifizierende Behörden werden so strukturiert, dass jede Entscheidung über die Notifizierung einer Konformitätsbewertungsstelle von kompetenten Personen getroffen wird, die nicht mit den Personen identisch sind, welche die Begutachtung durchgeführt haben.

(4) Notifizierende Behörden dürfen weder Tätigkeiten, die Konformitätsbewertungsstellen durchführen, noch Beratungsleistungen auf gewerblicher oder wettbewerblicher Grundlage anbieten oder erbringen.

(5) Notifizierende Behörden wahren die Vertraulichkeit der von ihnen erlangten Informationen.

(6) Notifizierenden Behörden stehen kompetente Mitarbeiter in ausreichender Zahl zur Verfügung, so dass sie ihre Aufgaben ordnungsgemäß wahrnehmen können.

Artikel 26

Informationspflicht der notifizierenden Behörden

Die Mitgliedstaaten unterrichten die Kommission über ihre Verfahren zur Begutachtung und Notifizierung von Konformitätsbewertungsstellen und zur Überwachung der im Rahmen dieser Notifizierung benannten Stellen sowie über diesbezügliche Änderungen.

Die Kommission macht diese Informationen der Öffentlichkeit zugänglich.

Artikel 27

Anforderungen an Konformitätsbewertungsstellen

(1) Konformitätsbewertungsstellen erfüllen für die Zwecke der Notifizierung die Anforderungen der Absätze 2 bis 7 sowie der Artikel 28 und 29. Diese Anforderungen gelten auch für die von den Mitgliedstaaten gemäß Artikel 13 Absatz 4 benannten Stellen.

(2) Konformitätsbewertungsstellen werden nach nationalem Recht errichtet und verfügen über Rechtspersönlichkeit.

(3) Konformitätsbewertungsstellen sind in der Lage, alle Konformitätsbewertungsaufgaben durchzuführen, die ihnen nach Maßgabe der einschlägigen TSI zufallen und für die sie im Rahmen der Notifizierung benannt wurden, gleichgültig, ob diese Aufgaben von der Stelle selbst, in ihrem Auftrag oder unter ihrer Verantwortung erfüllt werden.

Konformitätsbewertungsstellen verfügen jederzeit, für jedes Konformitätsbewertungsverfahren und für jede Art und Kategorie von Produkten, für die sie im Rahmen der Notifizierung benannt wurden, über

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

b) entsprechende Beschreibungen von Verfahren, nach denen die Konformitätsbewertung durchgeführt wird, um die Transparenz und die Wiederholbarkeit dieser Verfahren sicherzustellen. Sie verfügen über geeignete Grundsätze und Verfahren, bei denen zwischen den Aufgaben, die sie als benannte Konformitätsbewertungsstellen wahrnehmen, 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.

Ihnen stehen die erforderlichen Mittel zur angemessenen Erledigung der technischen und administrativen Aufgaben zur Verfügung, die mit der Konformitätsbewertung verbunden sind, 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 der Mitgliedstaat selbst unmittelbar für die Konformitätsbewertung verantwortlich ist.

(5) Informationen, welche die Mitarbeiter von Konformitätsbewertungsstellen bei der Durchführung ihrer Aufgaben gemäß der einschlägigen TSI oder einer nationalen Durchführungsvorschrift erhalten, fallen unter die berufliche Schweigepflicht, außer gegenüber den zuständigen Behörden des Mitgliedstaats, in dem sie ihre Tätigkeiten ausüben. Eigentumsrechte werden geschützt.

(6) Konformitätsbewertungsstellen wirken an den einschlägigen Normungsaktivitäten und den Aktivitäten der Koordinierungsgruppe benannter Konformitätsbewertungsstellen mit, die im Rahmen der einschlägigen Rechtsvorschriften der Union 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 wirken an den Tätigkeiten der nach Artikel 25 der Verordnung (EU) Nr. …/… [Agenturverordnung] geschaffenen ERTMS-Ad-hoc-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-Ad-hoc-Arbeitsgruppe zur Erörterung und fortlaufenden Verbesserung der Leitlinien mit.

Artikel 28

Unparteilichkeit der Konformitätsbewertungsstellen

(1) Bei Konformitätsbewertungsstellen handelt es sich um unabhängige Dritte, die mit der Organisation oder dem Hersteller des Produkts, das sie bewerten, in keinerlei Verbindung stehen.

Stellen, die einem Wirtschaftsverband oder einem Fachverband angehören und die Produkte bewerten, an deren Konstruktion, Herstellung, Bereitstellung, Montage, Gebrauch oder Wartung Unternehmen beteiligt sind, die von diesem Verband vertreten werden, können als solche Stelle gelten, sofern ihre Unabhängigkeit und das Nichtbestehen von Interessenskonflikten nachgewiesen wird.

(2) Die Unparteilichkeit der Konformitätsbewertungsstellen, ihrer obersten Führungsebene und ihres Bewertungspersonals wird garantiert.

(3) Konformitätsbewertungsstellen, ihre oberste Führungsebene und die für die Erfüllung der Konformitätsbewertungsaufgaben zuständigen Mitarbeiter dürfen nicht Konstrukteur, Hersteller, Lieferant, Installateur, Käufer, Eigentümer, Verwender oder Wartungsbetrieb der zu bewertenden Produkte oder Bevollmächtigter einer dieser Parteien sein. 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) Konformitätsbewertungsstellen, ihre oberste Führungsebene und die für die Erfüllung der Konformitätsbewertungsaufgaben zuständigen Mitarbeiter dürfen weder direkt an Konstruktion, Herstellung bzw. Bau, Vermarktung, Installation, Verwendung oder Wartung dieser Produkte beteiligt sein, noch die an diesen Tätigkeiten beteiligten Parteien vertreten. Sie befassen sich nicht mit Tätigkeiten, die ihre Unabhängigkeit bei der Beurteilung oder ihre Integrität im Zusammenhang mit den Konformitätsbewertungstätigkeiten, für die sie notifiziert sind, beeinträchtigen können. Dies gilt besonders für Beratungsdienstleistungen.

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

(6) Die 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 29

Mitarbeiter der Konformitätsbewertungsstellen

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

a) eine solide Fach- und Berufsausbildung, die alle Tätigkeiten für die Konformitätsbewertung umfasst, für die die Konformitätsbewertungsstelle im Rahmen der Notifizierung benannt wurde ***sowie eine Ausbildung in Fragen der Barrierefreiheit***; **[Abänd. 119]**

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 Verständnis der grundlegenden Anforderungen, der geltenden harmonisierten Normen sowie der einschlägigen Rechtsvorschriften der Union und ihrer Durchführungsvorschriften;

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

(2) Die Entlohnung der obersten Führungsebene und des Bewertungspersonals der Konformitätsbewertungsstelle darf sich nicht nach der Anzahl der durchgeführten Bewertungen oder deren Ergebnissen richten.

Artikel 30

Vermutung der Konformität von Konformitätsbewertungsstellen

Weist eine Konformitätsbewertungsstelle nach, dass sie die Kriterien der einschlägigen harmonisierten Normen oder Teile davon erfüllt, deren Fundstellen im *Amtsblatt der Europäischen Union* veröffentlicht worden sind, wird davon ausgegangen, dass sie die Anforderungen der Artikel 27 bis 29 erfüllt, soweit die anwendbaren harmonisierten Normen diese Anforderungen abdecken.

Artikel 31

Tochterunternehmen von Konformitätsbewertungsstellen und Vergabe von Unteraufträgen

(1) Vergibt die benannte Konformitätsbewertungsstelle bestimmte mit der Konformitätsbewertung verbundene Aufgaben an Unterauftragnehmer oder überträgt sie diese einem Zweigunternehmen, stellt sie sicher, dass der Unterauftragnehmer oder das Tochterunternehmen die Anforderungen der Artikel 27 bis 29 erfüllt und unterrichtet die notifizierende Behörde entsprechend.

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

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

(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 32

Akkreditierte interne Stellen

(1) Antragstellende Unternehmen 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/EG festgelegt sind, von einer akkreditierten internen Stelle durchführen lassen. Diese Stelle stellt einen eigenen und gesonderten Teil des antragstellenden Unternehmens dar und darf sich nicht an Konstruktion, Herstellung, Lieferung, Installation, Verwendung oder Wartung der durch sie bewerteten Produkte beteiligen.

(2) Akkreditierte interne Stellen erfüllen folgende Anforderungen:

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

b) Die Stellen und ihre Mitarbeiter sind von dem Unternehmen, dem sie angehören, organisatorisch unterscheidbar und verfügen darin über Berichtsverfahren, die ihre Unparteilichkeit gewährleisten, die sie gegenüber der nationalen Akkreditierungsstelle nachweisen.

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

d) Die Stellen erbringen ihre Leistungen ausschließlich für das Unternehmen, dem sie angehören.

(3) Akkreditierte interne Stellen werden den Mitgliedstaaten oder der Kommission nicht notifiziert, allerdings werden der notifizierenden Behörde auf deren Verlangen Informationen über ihre Akkreditierung von dem Unternehmen, dem sie angehören, oder von der nationalen Akkreditierungsstelle übermittelt.

Artikel 33

Anträge auf Notifizierung

(1) Konformitätsbewertungsstellen beantragen ihre Notifizierung bei der notifizierenden Behörde des Mitgliedstaats, in dem sie ansässig sind.

(2) Dem Antrag liegt eine Beschreibung der Konformitätsbewertungstätigkeiten, der Konformitätsbewertungsmodule und der Produkte, für die diese Stelle Kompetenz beansprucht sowie, falls vorhanden, eine Akkreditierungsurkunde bei, die von einer nationalen Akkreditierungsstelle ausgestellt wurde und in der diese bescheinigt, dass die Konformitätsbewertungsstelle die Anforderungen der Artikel 27 bis 29 erfüllt.

(3) Kann die Konformitätsbewertungsstelle keine Akkreditierungsurkunde vorweisen, legt sie der notifizierenden Behörde als Nachweis alle Unterlagen vor, die erforderlich sind, um zu überprüfen, festzustellen und regelmäßig zu überwachen, ob sie die Anforderungen der Artikel 27 bis 29 erfüllt.

Artikel 34

Notifizierungsverfahren

(1) Die notifizierenden Behörden dürfen nur Konformitätsbewertungsstellen notifizieren, welche die Anforderungen der Artikel 27 bis 29 erfüllen.

(2) Sie unterrichten die Kommission und die übrigen Mitgliedstaaten mit Hilfe des elektronischen Notifizierungsinstruments, das von der Kommission entwickelt und verwaltet wird.

(3) Die Notifizierung enthält vollständige Angaben zu den Konformitätsbewertungstätigkeiten, den betreffenden Konformitätsbewertungsmodulen und den Produkten sowie die entsprechende Bestätigung der Kompetenz.

(4) Beruht eine Notifizierung nicht auf einer Akkreditierungsurkunde gemäß Artikel 33 Absatz 2, so legt die notifizierende Behörde der Kommission und den übrigen Mitgliedstaaten als Nachweis alle Unterlagen vor, welche die Kompetenz der Konformitätsbewertungsstelle und die getroffenen Regelungen bescheinigen, durch die sichergestellt ist, dass die Stelle regelmäßig überwacht wird und dauerhaft die Anforderungen der Artikel 27 bis 29 erfüllt.

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

(6) Die Mitgliedstaaten melden der Kommission und den übrigen Mitgliedstaaten jede wesentliche Änderung der Notifizierung.

Artikel 35

Kennnummern und Verzeichnis benannter Konformitätsbewertungsstellen

(1) Die Kommission weist jeder benannten Konformitätsbewertungsstelle eine Kennnummer zu.

Jede benannte Konformitätsbewertungsstelle erhält nur eine Kennummer, selbst wenn sie im Rahmen mehrerer Rechtsakte der Union notifiziert ist.

(2) Die Kommission veröffentlicht das Verzeichnis der im Rahmen der Notifizierung nach 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 36

Änderungen der Notifizierung

(1) Stellt eine notifizierende Behörde fest oder erhält Kenntnis davon, dass eine benannte Konformitätsbewertungsstelle die Anforderungen der Artikel 27 bis 29 nicht mehr erfüllt oder dass sie ihren Verpflichtungen nicht nachkommt, schränkt sie die Notifizierung gegebenenfalls ein, setzt sie aus oder widerruft sie, wobei sie das Ausmaß berücksichtigt, in dem diesen Anforderungen nicht genügt 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 Notifizierung oder wenn die benannte Konformitätsbewertungsstelle ihre Tätigkeit einstellt, ergreift der notifizierende Mitgliedstaat die geeigneten Maßnahmen, um zu gewährleisten, dass die Akten dieser Stelle entweder von einer anderen benannten Konformitätsbewertungsstelle weiter bearbeitet oder für die zuständigen notifizierenden Behörden und Marktüberwachungsbehörden auf deren Verlangen bereitgehalten werden.

Artikel 37

Anfechtung der Kompetenz benannter Stellen

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

(2) Der notifizierende Mitgliedstaat erteilt der Kommission auf Verlangen sämtliche Auskünfte über die Grundlage der Notifizierung 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 Konformitätsbewertungsstelle die Vorraussetzungen für ihre Notifizierung nicht oder nicht mehr erfüllt, setzt sie den notifizierenden Mitgliedstaat davon in Kenntnis und fordert ihn auf, die erforderlichen Korrekturmaßnahmen zu ergreifen, einschließlich eines Widerrufs der Notifizierung, sofern dies nötig ist.

Artikel 38

Verpflichtungen benannter Stellen in Bezug auf ihre Tätigkeit

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

(2) Konformitätsbewertungen werden unter Wahrung der Verhältnismäßigkeit durchgeführt, wobei unnötige Belastungen der Wirtschaftsakteure vermieden werden. Die Konformitätsbewertungsstellen 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 Konformität des Produkts mit den Bestimmungen dieser Richtlinie erforderlich ist.

(3) Stellt eine benannte Konformitätsbewertungsstelle 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, fordert sie den Hersteller zu geeigneten Korrekturmaßnahmen auf und stellt keine Konformitätsbescheinigung aus.

(4) Hat eine benannte Konformitätsbewertungsstelle 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, 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, versieht die benannte Konformitätsbewertungsstelle gegebenenfalls alle Bescheinigungen mit Einschränkungen, setzt sie aus oder widerruft sie.

Artikel 39

Meldepflichten der benannten Stellen

(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 Notifizierung,

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

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

(2) Die benannten Stellen übermitteln den übrigen Stellen, die im Rahmen der Notifizierung 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.

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

Artikel 40

Erfahrungsaustausch

Die Kommission organisiert den Erfahrungsaustausch zwischen den nationalen Behörden der Mitgliedstaaten, die für die Notifizierungspolitik zuständig sind.

Artikel 41

Koordinierung der benannten Stellen

Die Kommission stellt sicher, dass eine zweckmäßige Koordinierung und Kooperation zwischen den im Rahmen der Notifizierung nach dieser Richtlinie benannten Stellen in Form einer sektoralen Gruppe benannter Stellen eingerichtet und ordnungsgemäß weitergeführt wird. Die Agentur unterstützt die Tätigkeiten der benannten Stellen gemäß Artikel 20 der Verordnung (EU) Nr. …/… [Agenturverordnung].

Die Mitgliedstaaten gewährleisten, dass sich die von ihnen im Rahmen der Notifizierung benannten Stellen an der Arbeit dieser Gruppe direkt oder über benannte Bevollmächtigte beteiligen.

KAPITEL VII

REGISTER

Artikel 42

Fahrzeugnummerierungssystem

(1) Ein Fahrzeug, das im Eisenbahnsystem der Union in Betrieb genommen wird, muss mit einer europäischen Fahrzeugnummer (im Folgenden „EVN" für „European vehicle number") versehen sein, die ~~vor der ersten Inbetriebnahme des Fahrzeugs von der für das betreffende Gebiet zuständigen nationalen Sicherheitsbehörde~~ ***von der Agentur gleichzeitig mit der Erteilung der Genehmigung*** vergeben wird. **[Abänd. 120]**

(2) Die Fahrzeuge betreibenden Eisenbahnunternehmen stellen sicher, dass die vergebenen EVN an den Fahrzeugen angebracht sind***, und tragen die Verantwortung für die ordnungsgemäße Registrierung der Fahrzeuge***. **[Abänd. 121]**

(3) Die EVN ist in der Entscheidung der Kommission 2007/756/EG ([1]) beschrieben.

(4) Einem Fahrzeug wird nur einmal eine EVN zugeteilt, es sei denn, dass in der Entscheidung 2007/756/EG etwas anderes bestimmt ist.

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

Artikel 43

Nationale Einstellungsregister

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

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

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

c) es ist ~~den in den Artikeln 16 und 21 der Richtlinie …/… [über die Sicherheit des Eisenbahnsystems in der Union] genannten nationalen Sicherheitsbehörden und Untersuchungsstellen zugänglich; darüber hinaus ist es auf Antrag bei berechtigtem Interesse den in den Artikeln 55 und 56 der Richtlinie 2012/34/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. November 2012 zur Schaffung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraums ([2]) genannten Regulierungsstellen, der Agentur, den Eisenbahnunternehmen und den Infrastrukturbetreibern sowie allen Personen oder Organisationen zugänglich, die Fahrzeuge registrieren oder im Register erwähnt sind~~***öffentlich***. **[Abänd. 122]**

(2) Die Kommission beschließt im Wege von Durchführungsrechtsakten gemeinsame Spezifikationen für die nationalen Einstellungsregister bezüglich Inhalt, Datenformat, funktioneller und technischer Architektur, Betriebsweise — auch Vorkehrungen für den Datenaustausch — sowie Regeln für die Dateneingabe und -abfrage. Diese Durchführungsrechtsakte werden nach dem in Artikel 48 Absatz 3 genannten Prüfverfahren erlassen.

(2a) Das Register enthält für jedes Fahrzeug mindestens folgende Angaben:

a) die EVN;

b) Angaben zur Prüferklärung und der ausstellenden Stelle;

([1]) Entscheidung 2007/756/EG der Kommission vom 9. November 2007 zur Annahme einer gemeinsamen Spezifikation für das nationale Einstellungsregister nach Artikel 14 Absätze 4 und 5 der Richtlinien 96/48/EG und 2001/16/EG (ABl. L 305 vom 23.11.2007, S. 30).

~~([2]) ABl. L 343 vom 14.12.2012, S. 32.~~

Mittwoch, 26. Februar 2014

c) Angaben zum Halter und Eigentümer des Fahrzeugs;

d) Betriebsbeschränkungen für das Fahrzeug;

e) die für die Instandhaltung zuständige Stelle. *[Abänd. 123]*

(3) Der Inhaber der Registrierung muss der nationalen Sicherheitsbehörde jedes Mitgliedstaats, in dem das Fahrzeug ~~in Betrieb genommen~~ ***eingesetzt*** wurde, etwaige Änderungen der Daten im nationalen Einstellungsregister, die Abwrackung eines Fahrzeugs oder seine Entscheidung, die Registrierung eines Fahrzeugs nicht länger aufrechtzuerhalten, unverzüglich anzeigen. **[Abänd. 124]**

(4) ~~Solange die nationalen Einstellungsregister nicht miteinander verbunden sind, aktualisiert jeder Mitgliedstaat~~ ***Jeder Mitgliedstaat aktualisiert*** sein Register, indem er bei den betreffenden Daten Änderungen übernimmt, die ein anderer Mitgliedstaat in seinem eigenen Register vorgenommen hat. **[Abänd. 125]**

(5) Im Falle von Fahrzeugen, die erstmals in einem Drittland und anschließend in einem Mitgliedstaat ~~in Betrieb genommen~~ ***eingesetzt*** wurden, sorgt der betreffende Mitgliedstaat dafür, dass die Fahrzeugdaten über das nationale Einstellungsregister ~~oder aufgrund eines internationalen Übereinkommens~~ abgefragt werden können. **[Abänd. 126]**

(5a) Die nationalen Einstellungsregister werden nach Ablauf der Übergangszeit gemäß Artikel 50a, ausgenommen in Fällen gemäß Artikel 20 Absatz 9a unter den in diesem Artikel festgelegten Bedingungen in das europäische Einstellungsregister aufgenommen. Die Kommission legt im Wege von Durchführungsrechtsakten das Standardtypendokument fest. Diese Durchführungsrechtsakte werden nach dem Prüfverfahren gemäß Artikel 48 Absatz 3 erlassen. **[Abänd. 127]**

Artikel 43a

Europäisches Einstellungsregister

(1) Die Agentur führt ein Register der in der Union in Betrieb genommenen Fahrzeuge. Das Register muss die folgenden Bedingungen erfüllen:

a) es entspricht den in Absatz 2 genannten gemeinsamen Spezifikationen;

b) es wird von der Agentur geführt und aktualisiert;

c) es ist öffentlich.

(2) Die Kommission beschließt im Wege von Durchführungsrechtsakten gemeinsame Spezifikationen für das europäische Einstellungsregister bezüglich Inhalt, Datenformat, funktioneller und technischer Architektur, Betriebsweise — auch Vorkehrungen für den Datenaustausch — sowie Regeln für die Dateneingabe und -abfrage. Diese Durchführungsrechtsakte werden nach dem in Artikel 48 Absatz 3 genannten Prüfverfahren erlassen.

(3) Der Inhaber der Registrierung muss der Agentur etwaige Änderungen der Daten im europäischen Einstellungsregister, die Abwrackung eines Fahrzeugs oder seine Entscheidung, die Registrierung eines Fahrzeugs nicht länger aufrechtzuerhalten, unverzüglich anzeigen.

(4) Das Register enthält für jedes Fahrzeug mindestens folgende Angaben:

a) die EVN;

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

c) Angaben zu dem in Artikel 44 genannten europäischen Register genehmigter Fahrzeugtypen;

d) Angaben zum Halter und Eigentümer des Fahrzeugs;

e) Betriebsbeschränkungen für das Fahrzeug;

f) die für die Instandhaltung zuständige Stelle.

Immer wenn die Agentur eine Fahrzeuggenehmigung erteilt, erneuert, ändert, aussetzt oder widerruft, aktualisiert sie unverzüglich das Register.

(5) Im Falle von Fahrzeugen, die erstmals in einem Drittland und anschließend in einem Mitgliedstaat eingesetzt wurden, sorgt der betreffende Mitgliedstaat dafür, dass die Fahrzeugdaten, die mindestens Angaben über den Fahrzeughalter, die für die Instandhaltung zuständige Stelle und Verwendungsbeschränkungen für das Fahrzeug einschließen müssen, über das europäische Einstellungsregister oder aufgrund eines internationalen Übereinkommens abgefragt werden können. *[Abänd. 128]*

Artikel 44

Europäisches Register der Genehmigungen für das Inverkehrbringen von Fahrzeugtypen

(1) Die Agentur errichtet und führt ein Register der gemäß Artikel 22 erteilten Genehmigungen für das Inverkehrbringen von Fahrzeugtypen. Das Register muss die folgenden Bedingungen erfüllen:

a) Es ist öffentlich und für jedermann elektronisch zugänglich;

b) es entspricht den gemeinsamen Spezifikationen gemäß Absatz 3.

~~c) es ist mit allen nationalen Einstellungsregistern verbunden.~~ **[Abänd. 129]**

(2) Die Kommission beschließt im Wege von Durchführungsrechtsakten gemeinsame Spezifikationen für das Register der Genehmigungen für das Inverkehrbringen von Fahrzeugtypen bezüglich Inhalt, Datenformat, funktioneller und technischer Architektur, Betriebsweise sowie Regeln für die Dateneingabe und -abfrage. Diese Durchführungsrechtsakte werden nach dem in Artikel 48 Absatz 3 genannten Prüfverfahren erlassen.

(2a) Dieses Register enthält zu jedem Fahrzeugtyp mindestens die folgenden Angaben:

a) die in den einschlägigen TSI definierten technischen Merkmale des Fahrzeugtyps;

b) den Namen des Herstellers;

c) die Daten und Fundstellen der aufeinanderfolgenden Genehmigungen für diesen Fahrzeugtyp, einschließlich aller Beschränkungen oder Rücknahmen;

d) Konstruktionsmerkmale, die auf Personen mit eingeschränkter Mobilität und Menschen mit Behinderungen ausgerichtet sind;

e) Angaben zum Eigentümer und Halter des Fahrzeugs;

Wenn die Agentur eine Genehmigung für die Inbetriebnahme von Fahrzeugtypen erteilt, erneuert, ändert, aussetzt oder widerruft, aktualisiert sie unverzüglich das Register. **[Abänd. 130]**

Artikel 45

Infrastrukturregister

(1) Jeder Mitgliedstaat ***sorgt dafür, dass*** ein Infrastrukturregister ***veröffentlicht wird***, in dem für die jeweiligen Teilsysteme oder Teile davon die Werte der Netzparameter angegeben sind. **[Abänd. 131]**

(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 Eisenbahnnetz zu prüfen.

(3) Im Infrastrukturregister können Einsatzbedingungen für ortsfeste Einrichtungen und sonstige Beschränkungen***, darunter befristete Beschränkungen, die für eine Dauer von mehr als sechs Monaten angewendet werden,*** festgelegt sein. **[Abänd. 132]**

(4) Jeder Mitgliedstaat ~~aktualisieren~~ ***sorgt dafür, dass sein*** Infrastrukturregister gemäß dem Durchführungsbeschluss 2011/633/EU der Kommission ([1]) ***aktualisiert wird***. **[Abänd. 133]**

([1]) Durchführungsbeschluss 2011/633/EU der Kommission vom 15. September 2011 zu den gemeinsamen Spezifikationen des Eisenbahn-Infrastrukturregisters (ABl. L 256 vom 1.10.2011, S. 1).

Mittwoch, 26. Februar 2014

(5) Mit dem Infrastrukturregister ~~können~~ ***werden*** auch weitere Register wie das Register über die Zugänglichkeit ***für Menschen mit Behinderungen und Personen mit eingeschränkter Mobilität*** verbunden ~~werden~~. **[Abänd. 134]**

(6) 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 48 Absatz 3 genannten Prüfverfahren erlassen.

KAPITEL VIII

ÜBERGANGS- UND SCHLUSSBESTIMMUNGEN

Artikel 46

Ausübung der Befugnisübertragung

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

(2) Die Befugnis zum Erlass delegierter Rechtsakte gemäß Artikel 4 Absatz 2, ~~und~~ Artikel 5 Absatz 10***, Artikel 8 Absatz 2, Artikel 15 Absatz 7a, Artikel 20 Absatz 7 und Artikel 22a Absatz 4*** wird der Kommission für einen ~~unbestimmten~~ Zeitraum ***von 5 Jahren*** ab dem Inkrafttreten dieser Richtlinie übertragen.

Die Kommission erstellt spätestens neun Monate vor Ablauf des Zeitraums von fünf Jahren einen Bericht über die Befugnisübertragung. Die Befugnisübertragung verlängert sich stillschweigend um Zeiträume gleicher Länge, es sei denn, das Europäische Parlament oder der Rat widersprechen einer solchen Verlängerung spätestens drei Monate vor Ablauf des jeweiligen Zeitraums. **[Abänd. 135]**

(3) Die Befugnisübertragung gemäß Artikel 4 Absatz 2, Artikel 5 Absatz 10, ***Artikel 8 Absatz 2, Artikel 15 Absatz 7a, Artikel 20 Absatz 7 und Artikel 22a Absatz 4*** kann vom Europäischen Parlament oder vom Rat jederzeit widerrufen werden. Der Beschluss über den Widerruf beendet die Übertragung der in dem Beschluss angegebenen Befugnis. Er wird am Tag nach seiner Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* oder zu einem im Beschluss über den Widerruf angegebenen späteren Zeitpunkt wirksam. Die Gültigkeit von delegierten Rechtsakten, die bereits in Kraft sind, wird von dem Beschluss über den Widerruf nicht berührt.

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

(5) Ein delegierter Rechtsakt, der gemäß Artikel 4 Absatz 2,Artikel 5 Absatz 10, ***Artikel 8 Absatz 2, Artikel 15 Absatz 7a, Artikel 20 Absatz 7 und Artikel 22a Absatz 4*** erlassen wurde, tritt nur in Kraft, wenn weder das Europäische Parlament noch der Rat innerhalb einer Frist von zwei Monaten nach Übermittlung dieses Rechtsakts an das Europäische Parlament und den Rat Einwände erhoben haben oder wenn vor Ablauf dieser Frist das Europäische Parlament und der Rat beide der Kommission mitgeteilt haben, dass sie keine Einwände erheben werden. Auf Initiative des Europäischen Parlaments oder des Rates wird diese Frist um zwei Monate verlängert.

Artikel 47

Dringlichkeitsverfahren

(1) Delegierte Rechtsakte, die nach diesem Artikel erlassen werden, treten umgehend in Kraft und sind anwendbar, solange keine Einwände gemäß Absatz 2 erhoben werden. Bei der Übermittlung eines delegierten Rechtsakts an das Europäische Parlament und den Rat werden die Gründe für die Anwendung des Dringlichkeitsverfahrens angegeben.

(2) Das Europäische Parlament oder der Rat können gemäß dem Verfahren des Artikels 46 Absatz 5 Einwände gegen einen delegierten Rechtsakt erheben. In diesem Fall hebt die Kommission den Rechtsakt umgehend nach der Übermittlung des Beschlusses des Europäischen Parlaments oder des Rates, Einwände zu erheben, auf.

Artikel 48

Ausschussverfahren

(1) Die Kommission wird von dem nach Artikel 21 der Richtlinie 96/48/EG des Rates ([1]) eingesetzten Ausschuss unterstützt. Bei diesem Ausschuss handelt es sich um einen 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.

(4) Wird auf diesen Absatz Bezug genommen, so gilt Artikel 8 der Verordnung (EU) Nr. 182/2011.

Artikel 49

Begründung

Entscheidungen aufgrund dieser Richtlinie über die Konformitäts- oder Gebrauchstauglichkeitsbewertung von Interoperabilitätskomponenten und die Prüfung von Teilsystemen, die Bestandteil des Eisenbahnsystems sind, sowie Entscheidungen aufgrund der Artikel 6, 11 und 16 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 49a

Sanktionen

***Der Kommission wird die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 46 zur Einrichtung eines Systems von Sanktionen für die Überschreitung der in dieser Verordnung vorgesehenen Fristen für die Annahme von Entscheidungen durch die Agentur, delegierte Rechtsakte zu erlassen. Auch wird ein Schadenersatzsystem für die Fälle eingerichtet, in denen die in der Verordnung (EU) Nr. …/…* [*Agenturverordnung*] *vorgesehene Beschwerdekammer zu Gunsten des Adressaten einer Entscheidung der Agentur entscheidet. Die Sanktionen und das Schadenersatzsystem müssen wirksam, verhältnismäßig, nicht diskriminierend und abschreckend sein.* [Abänd. 136]**

Artikel 50

Berichterstattung und Information

(1) Alle drei Jahre, erstmals ***zwei*** Jahre nach Veröffentlichung dieser Richtlinie, berichtet die Kommission dem Europäischen Parlament und dem Rat über die Fortschritte bei der Herbeiführung der Interoperabilität des Eisenbahnsystems. Dieser Bericht umfasst auch eine Analyse der Fälle nach Artikel 7 sowie der Anwendung von Kapitel V. ***In Abhängigkeit von den Ergebnissen des Berichts schlägt die Kommission Verbesserungen und Maßnahmen zur Stärkung der Rolle der Agentur bei der Umsetzung der Interoperabilität vor.*** **[Abänd. 137]**

(1a) Zwei Jahre nach der Veröffentlichung dieser Richtlinie und nach Konsultierung der verschiedenen beteiligten Akteure erstattet die Kommission dem Europäischen Parlament und dem Rat Bericht über die von der Agentur erzielten Fortschritte bei der Ausübung ihrer neuen Zuständigkeiten und über ihre Arbeitsweise. **[Abänd. 138]**

(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 liefern kann. Bei diesem Instrument werden die in den Registern gemäß Kapitel VII enthaltenen Informationen verwendet. **[Abänd. 139]**

([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).

Mittwoch, 26. Februar 2014

Artikel 50a

Übergangsregelung

Unbeschadet des Artikels 20 Absatz 9a werden die Fahrzeuggenehmigungen gemäß Artikel 20 und 22 für vier Jahre nach dem Inkrafttreten dieser Richtlinie von der Agentur gewährleistet. Während dieser Übergangszeit kann eine Fahrzeuggenehmigung nach Wahl des Antragstellers von der Agentur oder von der nationalen Sicherheitsbehörde ausgestellt werden.

Die Agentur verfügt über die erforderlichen organisatorischen Kapazitäten und Fachkenntnisse, um spätestens vier Jahre nach Inkrafttreten dieser Richtlinie all ihre Aufgaben gemäß Artikel 18, 20 und 22 auszuführen.

Um ihren Pflichten nachzukommen, kann die Agentur gemäß Artikel 22a Kooperationsvereinbarungen mit den nationalen Sicherheitsbehörden abschließen. **[Abänd. 140]**

Artikel 51

Übergangsregelung für die Inbetriebnahme von Fahrzeugen

(1) Den Mitgliedstaaten steht es frei, die Bestimmungen in Kapitel V der Richtlinie 2008/57/EG bis [~~zwei Jahre~~ ***ein Jahr*** nach Inkrafttreten] weiterhin anzuwenden. **[Abänd. 141]**

(2) Gemäß Absatz 1 erteilte Inbetriebnahmegenehmigungen — 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.

(3) Für Fahrzeuge, deren Inbetriebnahme gemäß den Absätzen 1 und 2 genehmigt wurde, ist eine Genehmigung für das Inverkehrbringen erforderlich, damit sie auch auf Eisenbahnnetzen, auf die sich ihre Genehmigung nicht erstreckt, betrieben werden können. Die Inbetriebnahme in diesen zusätzlichen Eisenbahnnetzen unterliegt den Bestimmungen des Artikels 21.

Artikel 52

Sonstige Übergangsbestimmungen

Die Anhänge IV, V, VI, VII und IX der Richtlinie 2008/57/EG finden bis zum Inkrafttreten der entsprechenden ***delegierten Rechtsakte nach Artikel 8 Absatz 2 und Artikel 15 Absatz 7a sowie der*** entsprechenden Durchführungsrechtsakte nach ~~Artikel 8 Absatz 2,~~ Artikel 14 Absatz 8, Artikel 15 Absatz 7 und Artikel 7 Absatz 3 dieser Richtlinie weiterhin Anwendung. **[Abänd. 142]**

Artikel 53

Empfehlungen und Stellungnahmen der Agentur

Für die Zwecke der Durchführung dieser Richtlinie gibt die Agentur Empfehlungen und Stellungnahmen gemäß Artikel 15 der Verordnung (EU) Nr. …/… [Agenturverordnung] ab. Diese Empfehlungen und Stellungnahmen dienen als Grundlage für alle Maßnahmen der Union, die aufgrund dieser Richtlinie erlassen werden.

Artikel 54

Umsetzung

(1) Die Mitgliedstaaten setzen die Rechts- und Verwaltungsvorschriften in Kraft, die erforderlich sind, um Artikel 1, Artikel 2, Artikel 7 Absätze 1 bis 4, Artikel 11 Absatz 1, Artikel 13, Artikel 14 Absätze 1 bis 7, Artikel 15 Absätze 1 bis 6, Artikel 17 bis 21, Artikel 22 Absätze 3 bis 7, Artikel 23 bis 36, Artikel 37 Absatz 2, Artikel 38, Artikel 39, Artikel 41 bis 43, Artikel 45 Absätze 1 bis 5, Artikel 51 sowie den Anhängen I bis III spätestens am [~~zwei Jahre~~ ***ein Jahr*** nach Inkrafttreten] nachzukommen. Sie teilen der Kommission unverzüglich den Wortlaut dieser Vorschriften mit und übermitteln ihr eine Tabelle der Entsprechungen zwischen ihren Vorschriften und den Bestimmungen dieser Richtlinie. Diese Tabellen sind notwendig, damit alle Beteiligten die zur Durchführung dieser Richtlinie jeweils geltenden nationalen Vorschriften eindeutig ermitteln können. **[Abänd. 143]**

Wenn die Mitgliedstaaten diese Vorschriften erlassen, nehmen sie in den Vorschriften selbst oder durch einen Hinweis bei der amtlichen Veröffentlichung auf diese Richtlinie Bezug. In diese Vorschriften fügen sie die Erklärung ein, dass Verweise in den geltenden Rechts- und Verwaltungsvorschriften auf die durch diese Richtlinie geänderten Richtlinien als Verweise auf diese Richtlinie gelten. Die Mitgliedstaaten legen die Einzelheiten der Bezugnahme und die Formulierung der Erklärung fest.

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

(3) Die Republik Zypern und die Republik Malta sind von der Pflicht zur Umsetzung und Durchführung von Artikel 13, Artikel 14 Absätze 1 bis 7, Artikel 15 Absätze 1 bis 6, Artikel 17 bis 21, Artikel 42, Artikel 43, Artikel 45 Absätze 1 bis 5 und Artikel 51 dieser Richtlinie ausgenommen, solange in ihrem Staatsgebiet kein Eisenbahnsystem besteht.

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

Artikel 55

Aufhebung

Die Richtlinie 2008/57/EG in der Fassung der in Anhang IV Teil A genannten Richtlinien wird mit Wirkung vom [~~zwei Jahre~~ ***ein Jahr*** nach Inkrafttreten] aufgehoben, ohne dass davon die Pflichten der Mitgliedstaaten hinsichtlich der Fristen für die Umsetzung der in Anhang IV Teil B genannten Richtlinien in nationales Recht berührt werden. **[Abänd. 144]**

Verweise auf die aufgehobene Richtlinie gelten als Verweise auf die vorliegende Richtlinie nach der Entsprechungstabelle in Anhang V.

Artikel 56

Inkrafttreten

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

Die Artikel 3 bis 10, Artikel 11 Absätze 2, 3 und 4, Artikel 12 und Artikel 16 gelten ab dem [zwei Jahre nach Inkrafttreten].

Artikel 57

Adressaten

Diese Richtlinie ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

Geschehen zu … am …

Im Namen des Europäischen Parlaments

Der Präsident

Im Namen des Rates

Der Präsident

Mittwoch, 26. Februar 2014

ANHANG I

Bestandteile des Eisenbahnsystems der Union

1. Eisenbahnnetz

Für die Zwecke dieser Richtlinie umfasst das Eisenbahnnetz der Union ***das Hochgeschwindigkeitsnetz, das aus den unter den Buchstaben a, b und c definierten Strecken besteht, und das konventionelle Netz, das aus den unter den Buchstaben d bis i definierten Strecken besteht***:

a) eigens für Hochgeschwindigkeitszüge gebaute Strecken, die für Geschwindigkeiten von im Allgemeinen mindestens 250 km/h ausgelegt sind ***und auf denen unter günstigen Bedingungen Geschwindigkeiten von mehr als 300 km/h erzielt werden können***,

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 Bahnnetz, 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. **[Abänd. 145]**

Dieses Eisenbahnnetz 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 Eisenbahnnetzes der Union geeignet sind, darunter:

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

— ***Fahrzeuge, die so ausgelegt sind, dass sie bei mindestens 250 km/h auf eigens für Hochgeschwindigkeitszüge gebauten Strecken verkehren und unter günstigen Bedingungen Geschwindigkeiten von mehr als 300 km/h erzielen können;***

— ***Fahrzeuge, die so ausgelegt sind, dass sie bei rund 200 km/h auf Hochgeschwindigkeitsstrecken oder eigens für Hochgeschwindigkeitszüge gebauten Strecken verkehren können, soweit dies mit dem Leistungsniveau dieser Strecken vereinbar ist.***

Darüber hinaus müssen Fahrzeuge, die für Höchstgeschwindigkeiten von weniger als 200 km/h ausgelegt sind und für den Verkehr auf der Gesamtheit oder einem Teil des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsnetzes geeignet sind, soweit dies mit dem Leistungsniveau dieses Netzes vereinbar ist, die Anforderungen an einen sicheren Betrieb dieses Netzes erfüllen. Zu diesem Zweck sind in den TSI für konventionelle Fahrzeuge auch die Anforderungen an den sicheren Betrieb „konventioneller Fahrzeuge" auf Hochgeschwindigkeitsnetzen aufzuführen. **[Abänd. 146]**

— Güterwagen, einschließlich ***niedriger Fahrzeugen, die für das gesamte Netz ausgelegt sind, und*** Fahrzeugen zur Beförderung von Lastkraftwagen; **[Abänd. 147]**

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

Jede dieser Kategorien lässt sich wie folgt unterteilen:

— Fahrzeuge für den grenzüberschreitenden Verkehr;

— Fahrzeuge für den innerstaatlichen Verkehr.

In den TSI sind die Anforderungen zu nennen, die zur Gewährleistung eines sicheren Fahrzeugbetriebs auf den verschiedenen Streckenkategorien erfüllt sein müssen.

Mittwoch, 26. Februar 2014

ANHANG II

TEILSYSTEME

1. Verzeichnis der Teilsysteme

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

a) strukturelle Bereiche:

— Infrastruktur

— Energie

— streckenseitige Zugsteuerung/Zugsicherung und Signalgebung

— fahrzeugseitige Zugsteuerung/Zugsicherung und Signalgebung

— Fahrzeuge;

b) funktionelle Bereiche:

— Verkehrsbetrieb und Verkehrssteuerung

— Instandhaltung

— Telematikanwendungen für den Personen- und Güterverkehr.

2. Beschreibung der Teilsysteme

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

2.1. Infrastruktur

Gleise, Weichen, Kunstbauten (Brücken, Tunnel usw.), eisenbahnbezogene Bahnhofseinrichtungen (u. a. Eingänge, Bahnsteige, Zugangs- und Servicebereiche, Toiletten und Informationssysteme sowie deren Zugänglichkeitsfunktionen für Personen mit eingeschränkter Mobilität und Menschen mit Behinderungen), Sicherheits- und Schutzausrüstung.

2.2. Energie

Elektrifizierungssystem einschließlich Oberleitungen und streckenseitiger Teile der Stromverbrauchsmesseinrichtungen.

2.3. Streckenseitige Zugsteuerung/Zugsicherung und Signalgebung

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

2.5. Verkehrsbetrieb und Verkehrssteuerung

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

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

2.6. Telematikanwendungen

Dieses Teilsystem umfasst gemäß Anhang I zwei Teile:

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

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

2.7. Fahrzeuge

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

2.8. Instandhaltung

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

Mittwoch, 26. Februar 2014

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 Eisenbahnnetz 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 Betriebsdauer den spezifizierten gewöhnlichen oder Grenzbeanspruchungen standhalten. Durch geeignete Mittel ist sicherzustellen, dass sich die Sicherheitsauswirkungen eines unvorhergesehenen Versagens in Grenzen halten.

1.1.4. Die Auslegung der ortsfesten 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, die jedoch den angebrachten Hinweisen nicht entspricht.

1.2. Zuverlässigkeit und Betriebsbereitschaft

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

1.3. Gesundheit

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

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

1.4. Umweltschutz

1.4.1. Die Umweltauswirkungen des Baus und Betriebs des Eisenbahnsystems sind bei der Planung dieses Systems entsprechend den geltenden Unionsvorschriften 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 Eisenbahnnetzen, bei denen Interferenzen möglich sind, elektromagnetisch verträglich sind.

1.4.4. Beim Betrieb des Eisenbahnsystems müssen die vorgeschriebenen Lärmgrenzen eingehalten werden.

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.

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

2. besondere anforderungen an die einzelnen teilsysteme

2.1. Infrastruktur

2.1.1. Sicherheit

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

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

Infrastruktureinrichtungen, die der Öffentlichkeit zugänglich sind, müssen so 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.

2.2. Energie

2.2.1. Sicherheit

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

2.2.2. Umweltschutz

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

2.2.3. Technische Kompatibilität

Die Energieversorgungssysteme (elektrisch oder thermisch) müssen

— den Zügen die Erreichung der festgelegten Leistungsniveaus gestatten,

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

2.3. Zugsteuerung/Zugsicherung und Signalgebung

2.3.1. Sicherheit

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

2.3.2. Technische Kompatibilität

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

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

Mittwoch, 26. Februar 2014

2.4. Fahrzeuge

2.4.1. Sicherheit

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

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

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

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

Bei Gefahr müssen entsprechende Vorrichtungen den Fahrgästen die Möglichkeit bieten, dies dem Triebfahrzeugführer ***und/oder dem Zugführer*** zu melden, und ~~es dem~~ ***das*** Zugbegleitpersonal ~~ermöglichen~~***zu ersuchen***, sich mit dem Triebfahrzeugführer ***und/oder dem Zugführer*** in Verbindung zu setzen. **[Abänd. 148]**

Züge müssen sicher betreten und verlassen werden können. Die Schließ- und Öffnungsvorrichtung der ~~Einstiegstüren muss~~ ***Türen, die Breite des Bahnsteigspalts und die Abfertigung des Zuges müssen*** die Sicherheit der Fahrgäste gewährleisten. ***Züge müssen so konzipiert sein, dass in ihnen keine Reisenden eingeschlossen bleiben können.*** **[Abänd. 149]**

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 ***bzw. die Triebfahrzeugführer*** Mitteilungen an die Reisenden durchgeben kann. **[Abänd. 150]**

Den Reisenden sind die notwendigen örtlichen Regelungen sowohl in den Bahnhöfen als auch in den Zügen (Betretungsverbote, Zu- und Abgänge, Verhaltensanweisungen, Möglichkeiten für Personen mit eingeschränkter Mobilität, Bedeutung der Markierungen, Gefahrenräume usw.) leicht verständlich und umfassend mitzuteilen **[Abänd. 151]**

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~~ ***klimatischen und topografischen Bedingungen*** sind hierbei zu berücksichtigen. **[Abänd. 152]**

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.

2.5. Instandhaltung

2.5.1. Gesundheit und Sicherheit

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

2.5.2. Umweltschutz

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

2.5.3. Technische Kompatibilität

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

2.6. Verkehrsbetrieb und Verkehrssteuerung

2.6.1. Sicherheit

Die Angleichung der Betriebsvorschriften der Netze und die Qualifikation der Triebfahrzeugführer***, des technischen Wagendienstes, der Fahrdienstleiter*** 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. ***Ein unionsweit hohes Ausbildungsniveau mit hohen Qualifikationen ist anzustreben.*** **[Abänd. 153]**

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.

2.6.3. Technische Kompatibilität

Die Angleichung der Betriebsvorschriften der Eisenbahnnetze 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.

2.7. Telematikanwendungen im Personen- und Güterverkehr

2.7.1. Technische Kompatibilität

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

Bei diesen Anwendungen ist sicherzustellen,

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

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

2.7.2. Zuverlässigkeit und Betriebsbereitschaft

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

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.

ANHANG IV

TEIL A

Aufgehobene Richtlinien

mit ihren Änderungsfassungen

(gemäß Artikel 55)

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 55)

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

Mittwoch, 26. Februar 2014

ANHANG V

ENTSPRECHUNGSTABELLE

Richtlinie 2008/57/EG	Vorliegende Richtlinie
Artikel 1	Artikel 1
Artikel 2 Buchstaben a bis z	Artikel 2 Absätze 1 bis 24
———	Artikel 2 Absätze 25 bis 41
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 3 und Artikel 19 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

Richtlinie 2008/57/EG	Vorliegende Richtlinie
———	Artikel 18 (außer Absatz 3)
———	Artikel 19 und 20
Artikel 20	———
Artikel 21	Artikel 21
Artikel 22 bis 25	———
Artikel 26	Artikel 22
Artikel 27	Artikel 14 Absatz 8
Artikel 28 und Anhang VIII	Artikel 23 bis 41
Artikel 29	Artikel 48
Artikel 30 und 31	———
Artikel 32	Artikel 42
Artikel 33	Artikel 43
Artikel 34	Artikel 44
Artikel 35	Artikel 45
Artikel 36	———
———	Artikel 46 und 47
Artikel 37	Artikel 49
Artikel 38	Artikel 54
Artikel 39	Artikel 50
———	Artikel 51 und 52
———	Artikel 53
Artikel 40	Artikel 55
Artikel 41	Artikel 56
Artikel 42	Artikel 57
Anhänge I bis III	Anhänge I bis III
Anhang IV	Artikel 8 Absatz 2
Anhänge V und VI	Artikel 15 Absatz 7

Richtlinie 2008/57/EG	Vorliegende Richtlinie
Anhang VII	Artikel 14 Absatz 8
Anhang VIII	Artikel 27, 28 und 29
Anhang IX	Artikel 7 Absatz 3
Anhang X	Anhang IV
Anhang XI	Anhang V