



RAT DER  
EUROPÄISCHEN UNION

Brüssel, den 26. Mai 2014  
(OR. en)

9768/1/14  
REV 1

---

**Interinstitutionelles Dossier:  
2013/0015 (COD)**

---

TRANS 266  
CODEC 1270

## **BERICHT**

Absender: Generalsekretariat des Rates

Empfänger: Ausschuss der ständigen Vertreter

Nr. Vordok.: 9315/14 TRANS 244 CODEC 1180

Nr. Komm.dok.: 6013/13 TRANS 39 CODEC 226

Betr.: *Vorbereitung der Tagung des Rates (Verkehr, Telekommunikation und Energie) am 5. Juni 2014*

Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems in der Europäischen Union  
(Neufassung)

– Politische Einigung

1. Die Kommission hat den obengenannten Vorschlag am 30. Januar 2013 vorgelegt. Dieser Vorschlag ist Teil des vierten Eisenbahnpakets, das sechs Gesetzgebungsvorschläge umfasst, mit denen die verbleibenden Hindernisse für die Vollendung des einheitlichen europäischen Eisenbahnraums beseitigt werden sollen. Das Paket ist in drei Maßnahmengruppen gegliedert, die folgende Ziele verfolgen:
  - Neufassung der Vorschriften zur Lenkungsstruktur in Bezug auf den Betrieb der Eisenbahninfrastruktur und die Beförderungsleistungen (Säule "Lenkung"),
  - Gewährleistung einer weiteren Öffnung des Marktes für inländische Personenverkehrs-dienste auf der Schiene (Säule "Marktöffnung") und

- Verbesserung der Qualität und Effizienz der Eisenbahndienste durch Beseitigung der noch bestehenden Markthindernisse und verstärkte Harmonisierung der Interoperabilitäts- und Sicherheitsanforderungen, um ein höheres Maß an Harmonisierung im Eisenbahnnetz der EU zu gewährleisten (Säule "Technik").
2. Insbesondere soll mit dem vorgenannten Vorschlag ein gemeinsames Konzept für die Interoperabilitätsvorschriften entwickelt werden, um die Größenvorteile für unionsweit operierende Eisenbahnunternehmen zu erhöhen, sowie Verwaltungsverfahren zur Erteilung von Fahrzeuggenehmigungen zu vereinfachen und zu reformieren, um damit die Fragmentierung der Vorschriften innerhalb der Union zu beseitigen.
3. Der Wirtschafts- und Sozialausschuss hat seine Stellungnahme am 11. Juli 2013 und der Ausschuss der Regionen hat seine Stellungnahme am 7. Oktober 2013 abgegeben.
4. Der Ausschuss für Verkehr und Fremdenverkehr (TRAN) des Europäischen Parlaments benannte Frau Izaskun Bilbao Barandica (ES – ALDE) als Berichterstatterin. Die Abstimmung im TRAN-Ausschuss fand im November 2013 statt, und das Europäische Parlament hat die Ergebnisse seiner ersten Lesung im Plenum am 26. Februar 2014 gebilligt.
5. Der Rat hat am 10. Juni 2013 eine allgemeine Ausrichtung zu diesem Dossier festgelegt. Um eine politische Einigung zu erzielen, hat die Gruppe "Landverkehr" die Ergebnisse der ersten Lesung des Europäischen Parlaments am 24. April 2014 geprüft. Der Text der allgemeinen Ausrichtung wurde geringfügig geändert, um einige bedeutsame Änderungen des Europäischen Parlaments einzubeziehen.
6. Des Weiteren wurde ein neuer Artikel (Artikel 22b) und ein neuer Erwägungsgrund (37a) in den vom Vorsitz vorgelegten Text aufgenommen, um die Möglichkeit eines Widerrufs einer bereits von der Eisenbahnagentur der Europäischen Union oder von einer nationalen Sicherheitsbehörde erteilten Genehmigung für das Inverkehrbringen von Fahrzeugen zu berücksichtigen. Diese Hinzufügung wurde notwendig, um in allen drei Gesetzgebungsakten der Säule "Technik" des vierten Eisenbahnpakets einen einheitlichen Ansatz zu gewährleisten.

7. Mit dieser neuen Bestimmung soll insbesondere das im Falle eines Widerrufs dieser Genehmigungen anzuwendende Verfahren präzisiert werden. Ein stufenweiser Ansatz wird vorgeschlagen, um zu gewährleisten, dass dieses Verfahren in ganz besonderen Ausnahmefällen gilt. Im Anschluss an die eingehenden Beratungen in verschiedenen Sitzungen der Gruppe "Landverkehr" hat der Vorsitz einen überarbeiteten Kompromissvorschlag zum Widerruf vorgelegt. Die letzte Prüfung dieses Sachverhalts durch die Gruppe erfolgte am 19. Mai 2014. Die zuletzt erfolgten Änderungen des Artikels 22b sind durch **Fettdruck** und [...] gekennzeichnet. Es sei ferner darauf hingewiesen, dass seitens UK einen Parlamentsvorbehalt aufrechterhalten wird.
  
8. Der Rat könnte daher den in der Anlage zu diesem Bericht enthaltenen Wortlaut des Entwurfs einer politischen Einigung billigen und auf seiner Tagung am 5 Juni 2014 eine politische Einigung erzielen.

2013/0015 (COD)

Vorschlag für eine

**RICHTLINIE 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<sup>1</sup>,

nach Stellungnahme des Ausschusses der Regionen<sup>2</sup>,

gemäß dem ordentlichen Gesetzgebungsverfahren,

---

<sup>1</sup> ABl. C [...] vom [...], S. [...].

<sup>2</sup> ABl. C [...] vom [...], S. [...].

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Die Richtlinie 2008/57/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. Juni 2008 über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems in der Gemeinschaft<sup>3</sup> wurde mehrfach 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 Wirtschaftsteilnehmern sowie den zuständigen Behörden in vollem Umfang die Vorteile zugute kommen zu lassen, die sich aus der Schaffung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraums ergeben, müssen insbesondere die Verknüpfung und Interoperabilität der nationalen Eisenbahnnetze sowie der Zugang zu diesen Netzen gefördert werden; dabei ist nach Artikel 171 des Vertrags jede Aktion durchzuführen, die sich gegebenenfalls im Bereich der Harmonisierung der technischen Normen als notwendig erweist.
  - (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 Umrüstung und den Betrieb des Eisenbahnsystems in der Union beizutragen.
- (3a) Untergrundbahnen, Straßenbahnen und andere Stadt- und Regionalbahnsysteme unterliegen in vielen Mitgliedstaaten lokalen technischen Anforderungen. Diese lokalen öffentlichen Personenverkehrsdienste unterliegen in der Regel nicht der Erteilung von Genehmigungen innerhalb der Union. Darüber hinaus unterliegen Straßenbahnen und andere Stadt- und Regionalbahnsysteme aufgrund der gemeinsamen Infrastruktturnutzung oftmals den Vorschriften für den Straßenverkehr. Aus diesen Gründen ist für diese lokalen Systeme keine Interoperabilität erforderlich, und sie sollten daher vom Anwendungsbereich dieser Richtlinie ausgenommen werden. Es steht den Mitgliedstaaten jedoch frei, die Bestimmungen dieser Richtlinie auch auf lokale Bahnsysteme anzuwenden, soweit sie dies für sinnvoll erachten.

---

<sup>3</sup>

ABl. L 191 vom 18.7.2008, S. 1.

- (4) Voraussetzung für den kommerziellen Zugbetrieb im gesamten Eisenbahnnetz ist insbesondere eine hervorragende Kompatibilität zwischen Infrastruktur- und Fahrzeugkennwerten, jedoch auch eine effiziente Verknüpfung der Informations- und Kommunikationssysteme 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 der Union.
- (5) In den Rechtsvorschriften für den Eisenbahnsektor auf Ebene der Union und der Mitgliedstaaten sollten die Aufgaben und Verantwortlichkeiten klar geregelt werden, um sicherzustellen, dass die für Eisenbahnnetze geltenden Sicherheits-, Gesundheits- und Verbraucherschutzvorschriften beachtet werden. Vor diesem Hintergrund sollte diese Richtlinie nicht zu einem verringerten Sicherheitsniveau und höheren Kosten im Eisenbahnsektor der Europäischen Union führen. Daher sollten die Europäische Eisenbahnagentur und die nationalen Sicherheitsbehörden die volle Verantwortung für die von ihnen ausgestellten Genehmigungen tragen.
- (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 kann einem flüssigen Zugverkehr im gesamten Gebiet der Union entgegenstehen.
- (7) Die europäischen Eisenbahnindustrien brauchen einen offenen und wettbewerbsorientierten Markt, damit sie ihre Wettbewerbsfähigkeit auf dem Weltmarkt verbessern können.
- (8) Für die gesamte Union sind daher grundlegende Interoperabilitätsanforderungen für ihr Eisenbahnsystem festzulegen.

- (9) Die Erstellung der technischen Spezifikationen für die Interoperabilität (TSI) für den Hochgeschwindigkeitsverkehr hat gezeigt, dass es einer Klarstellung bezüglich des Verhältnisses zwischen den grundlegenden Anforderungen und den TSI einerseits und den europäischen Normen und anderen Schriftstücken normativen Charakters andererseits bedarf. Insbesondere sollte klar unterschieden werden zwischen Normen oder Teilen von Normen, die für verbindlich erklärt werden 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 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<sup>4</sup> 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 verzerrn, sollten die TSI und die Empfehlungen der Agentur 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 Netzes im weitesten Sinne, einschließlich der ortsfesten Teile aller betroffenen Teilsysteme, und den Fahrzeugmerkmalen, einschließlich der fahrzeugseitigen Teile aller betroffenen Teilsysteme, voraus.

<sup>4</sup>

ABl. L 316 vom 14.11.2012, S. 12.

- (12) Sämtliche Bedingungen, denen eine Interoperabilitätskomponente genügen sollte, sowie das bei der Konformitätsbewertung einzuhaltende Verfahren sollten in einer TSI festgelegt werden. Darüber hinaus muss präzisiert werden, dass alle Komponenten das Verfahren zur Konformitäts- und Gebrauchstauglichkeitsprüfung im Hinblick auf den in den TSI angegebenen Zweck durchlaufen und über die entsprechende Bescheinigung verfügen müssen, die sich entweder auf die Bewertung der Konformität einer einzelnen Interoperabilitätskomponente mit den einschlägigen technischen Spezifikationen oder auf die Bewertung der Gebrauchstauglichkeit einer Interoperabilitätskomponente in ihrer eisenbahntechnischen Umgebung in Bezug auf die technischen Spezifikationen erstreckt.
- (13) Bei der Erarbeitung neuer TSI sollte stets angestrebt werden, eine Kompatibilität mit den vorhandenen Teilsystemen zu gewährleisten. Hierdurch wird ein Beitrag geleistet zur Wettbewerbsfähigkeit des Eisenbahnverkehrs und zur Vermeidung unnötiger zusätzlicher Kosten durch die Anforderung der Erneuerung oder Umrüstung bestehender 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 oder zum Inverkehrbringen des bestehenden Teilsystems notwendig ist und welche Fristen hierfür gegebenenfalls gelten.
- (14) [...]
- (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. Für diese offenen Punkte sowie für Sonderfälle und im Hinblick auf Kompatibilität mit den vorhandenen Systemen sind nationale Vorschriften maßgebend. 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.
- (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 gemäß dieser Richtlinie handeln.

- (17) Diese Richtlinie 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 der Richtlinie 2008/57/EG sollte daher 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, insbesondere zur Gewährleistung der Kohärenz von Hochgeschwindigkeitsbahnsystemen und konventionellen Bahnsystemen, voneinander abweichen.
- (19) Um die Eisenbahninteroperabilität in der gesamten Union schrittweise zu verwirklichen und die unterschiedlichen Altsysteme allmählich aneinander anzulegen, sollten in den TSI die für die Erneuerung oder Umrüstung bestehender Teilsysteme geltenden Bestimmungen und gegebenenfalls Vorschläge für den stufenweisen Abschluss des Zielsystems genannt werden. Um jedoch die Wettbewerbsfähigkeit des Eisenbahnsystems aufrechtzuerhalten und übermäßige Kosten zu vermeiden, sollte das Inkrafttreten neuer oder geänderter TSI nicht zu einer sofortigen Anpassung von Fahrzeugen und Infrastruktureinrichtungen an die neuen Spezifikationen führen.
- (19a) In den TSI ist anzugeben, wann die Umrüstung und die Erneuerung von Infrastrukturreinrichtungen und Fahrzeugen eine neue Genehmigung erforderlich macht. In jedem Fall muss der Antragsteller für die Umrüstung und die Erneuerung von Infrastruktureinrichtungen ein Dossier bei der nationalen Sicherheitsbehörde einreichen, damit diese entscheiden kann, ob auf der Grundlage der Kriterien dieser Richtlinie eine neue Genehmigung erforderlich ist. Im Falle der Umrüstung und der Erneuerung von Fahrzeugen mit einer Genehmigung für das Inverkehrbringen entscheidet der Antragsteller auf der Grundlage der Kriterien dieser Richtlinie, ob er bei der nationalen Sicherheitsbehörde eine neue Genehmigung beantragen muss.
- (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 vorhandenen Systeme 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 Umrüstung oder Erneuerung mit erheblichen Investitionen verbunden ist; es ist besonders darauf zu achten, dass die Wettbewerbsfähigkeit der Eisenbahn gegenüber anderen Verkehrsträgern aufrechterhalten 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 und Telematikanwendungen für den Personen- und Güterverkehr. Für jedes dieser Teilsysteme sind die grundlegenden Anforderungen und die technischen Spezifikationen vorzuschreiben, 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 Netz, das aus den Strecken, Bahnhöfen, Terminals und ortsfesten Einrichtungen jeglicher Art besteht, die für die Gewährleistung des sicheren und durchgehenden Betriebs des Systems erforderlich sind, und zum anderen alle Fahrzeuge, die auf diesem Netz verkehren. Daher besteht ein Fahrzeug für die Zwecke dieser Richtlinie aus einem Teilsystem ("Fahrzeuge") und gegebenenfalls anderen Teilsystemen (in erster Linie "fahrzeugseitige Zugsteuerung/Zugsicherung und Signalgebung").
- (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 ist somit eine grundlegende Voraussetzung für die Interoperabilität des Eisenbahnsystems.

- (25) Die Durchführung der Bestimmungen über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems darf nicht dazu führen, dass übermäßige Kosten entstehen oder die Aufrechterhaltung der Interoperabilität bestehender Eisenbahnnetze unterlaufen wird.
- (26) TSI wirken sich auch auf die Bedingungen für die Inanspruchnahme der Eisenbahn durch die Benutzer aus; die Benutzer müssen daher zu den sie betreffenden Aspekten gehören werden.
- (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 [...] des Europäischen Parlaments und des Rates über die Vergabe von Aufträgen durch Auftraggeber im Bereich der Wasser-, Energie- und Verkehrsversorgung sowie der Postdienste<sup>5</sup>, 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.

<sup>5</sup> Vorschlag der Kommission für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates über die Vergabe von Aufträgen durch Auftraggeber im Bereich der Wasser-, Energie- und Verkehrsversorgung sowie der Postdienste (KOM(2011) 895 endg., 2011/0349 (COD)).

- (31) Bei einem Auftraggeber, der den Entwurf, den Bau, die Erneuerung oder Umrüstung eines Teilsystems in Auftrag gibt, kann es sich um ein Eisenbahnunternehmen, einen Infrastrukturbetreiber, eine für die Instandhaltung zuständige Stelle, einen Halter oder einen mit der Durchführung eines Vorhabens beauftragten Auftragnehmer handeln. Die Auftraggeber sollten die Spezifikationen 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 für die Verfahren der Konformitäts- und Gebrauchstauglichkeitsbewertung sowie der EG-Prüfung beruhen, die in den gemäß der Richtlinie 2008/57/EG des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>6</sup> angenommenen technischen Spezifikationen für die Interoperabilität zu verwenden sind, 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.

---

<sup>6</sup> ABl. L 319 vom 4.12.2010, S. 1-52.

- (36) Die Teilsysteme des Eisenbahnsystems sind einer Prüfung zu unterziehen. Diese Prüfung sollte den für die Inbetriebnahme oder das Inverkehrbringen 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 oder dem Inverkehrbringen von Teilsystemen sollte sichergestellt werden, dass diese Teilsysteme gemäß den sie betreffenden grundlegenden Anforderungen betrieben und instand gehalten werden. Gemäß der Richtlinie [xx über Eisenbahnsicherheit] sind die Infrastrukturbetreiber, die Eisenbahnunternehmen oder die für die Instandhaltung zuständigen Stellen dafür verantwortlich, dass diese Anforderungen für ihre jeweiligen Teilsysteme erfüllt werden.
- (37a) Stellt sich im Betrieb heraus, dass ein Fahrzeug oder ein Fahrzeugtyp eine der geltenden grundlegenden Anforderungen nicht erfüllt, so sollten die betreffenden Eisenbahnunternehmen die erforderlichen Korrekturmaßnahmen ergreifen, um die Übereinstimmung des Fahrzeugs/der Fahrzeuge herzustellen. Führt diese Nichtübereinstimmung darüber hinaus zu einem schwerwiegenden Sicherheitsrisiko, so können die für die Überwachung des Verkehrs des Fahrzeugs zuständigen nationalen Sicherheitsbehörden die erforderlichen vorübergehenden Sicherheitsmaßnahmen ergreifen, einschließlich der Beschränkung oder der sofortigen Aussetzung der jeweiligen Betriebs. Erweisen sich die Korrekturmaßnahmen als unzureichend und besteht das durch die Nichtübereinstimmung entstandene schwerwiegende Sicherheitsrisiko weiterhin, sollte es den nationalen Sicherheitsbehörden oder der Agentur möglich sein, die Genehmigung zu widerrufen oder zu ändern. In diesem Zusammenhang sollte eine schwerwiegende Nichteinhaltung rechtlicher Verpflichtungen, die alleine oder in einer Abfolge von aus der Nichteinhaltung resultierenden Ereignissen zu einem Unfall oder schweren Unfall führen kann, als schwerwiegendes Sicherheitsrisiko gelten.

Das Widerrufsverfahren sollte durch einen angemessenen Informationsaustausch zwischen der Agentur und den nationalen Sicherheitsbehörden, einschließlich der Nutzung von Registern, erleichtert werden.

- (38) Die jeweiligen Aufgaben und Zuständigkeiten aller beteiligten Akteure sollten in Bezug auf die Verfahren für das Inverkehrbringen und den Einsatz von Fahrzeugen sowie für die Inbetriebnahme ortsfester Einrichtungen präzisiert werden.

- (38a) Die Agentur und die nationalen Sicherheitsbehörden sollten unter gebührender Berücksichtigung der Sicherheit und im Hinblick auf den schrittweisen Aufbau der Zuständigkeiten innerhalb der Agentur zusammenarbeiten und entsprechend gemeinsame Zuständigkeiten für die Erteilung von Genehmigungen haben. Zu diesem Zweck sollten Kooperationsabkommen zwischen der Agentur und den nationalen Sicherheitsbehörden geschlossen werden.
- (39) Um das Inverkehrbringen von Fahrzeugen zu erleichtern und den Verwaltungsaufwand zu verringern, sollte das Konzept einer unionsweit gültigen Genehmigung für das Inverkehrbringen von Fahrzeugen eingeführt werden. Auch wenn die Genehmigungen für das Inverkehrbringen den Handelsverkehr mit Fahrzeugen auf dem gesamten EU-Markt gestatten, darf das Fahrzeug nur in dem Verwendungsgebiet genutzt werden, für das die Genehmigung erteilt wird. In diesem Zusammenhang sollte für jede Erweiterung des Verwendungsgebiets eine aktualisierte Genehmigung für das Fahrzeug erforderlich sein. Es ist erforderlich, dass bereits nach vorausgehenden Richtlinien zugelassene Fahrzeuge ebenfalls eine Genehmigung für das Inverkehrbringen erhalten, falls sie auf Netzen eingesetzt werden sollen, die nicht unter ihre Genehmigung fallen.
- (39a) Ist das Verwendungsgebiet auf ein Netz oder Netze innerhalb eines Mitgliedstaats beschränkt, so sollte der Antragsteller wählen können, ob er seinen Antrag auf Erteilung einer Genehmigung für das Inverkehrbringen von Fahrzeugen bei der nationalen Sicherheitsbehörde des jeweiligen Mitgliedstaats oder bei der Agentur einreicht.
- (39aa) Die Kommission sollte im Wege von Durchführungsrechtsakten ein vereinfachtes Genehmigungsverfahren für Fahrzeuge festlegen, die im gesamten Eisenbahnsystem der Union eingesetzt werden. Dieses Verfahren sollte auf der gängigen Praxis zum Beispiel für Güterwagen basieren, die gemäß den Bedingungen der jeweiligen TSI einer einzigen Genehmigung unterliegen. Ebenso sollte die Kommission im Wege von Durchführungsrechtsakten ein vereinfachtes Verfahren zur Erweiterung des Verwendungsgebiets von bereits im Einsatz befindlichen Fahrzeugen festlegen.
- (39aaa) Dem Antragsteller sollte ein geeignetes Beschwerdeverfahren gegen die Entscheidung der Agentur, der nationalen Sicherheitsbehörden oder deren Nichtätigwerden zur Verfügung stehen. Für den Fall, dass die Agentur und die nationalen Sicherheitsbehörden unterschiedliche Auffassungen in Bezug auf Bewertungen im Zusammenhang mit der Erteilung von Fahrzeuggenehmigungen vertreten, sollten darüber hinaus eindeutige Bestimmungen zu den Verfahren und zur Beilegung von Streitigkeiten festgelegt werden.

- (39b) Spezifische Maßnahmen, einschließlich Kooperationsvereinbarungen, sind erforderlich, um geografische und geschichtliche Gegebenheiten bestimmter Mitgliedstaaten zu berücksichtigen und dabei das reibungslose Funktionieren des Binnenmarkts zu gewährleisten.
- (39ba) Ist der Betrieb auf Netze beschränkt, die aus geografischen oder historischen Gründen spezielle Fachkenntnisse erfordern, und sind diese Netze vom Rest des Eisenbahnsystems der Union abgetrennt, so sollte es dem Antragsteller möglich sein, die erforderlichen Formalitäten auf lokaler Ebene im Benehmen mit den zuständigen nationalen Sicherheitsbehörden vorzunehmen. Im Hinblick auf die Verringerung der Verwaltungslast und der Kosten können die zwischen der Agentur und den zuständigen nationalen Sicherheitsbehörden zu schließenden Kooperationsvereinbarungen zu diesem Zweck die entsprechende Aufteilung der Aufgaben vorsehen, jedoch ohne der endgültigen Zuständigkeit der Agentur für die Erteilung der Genehmigung vorzugreifen.
- (39c) Mitgliedstaaten, in denen ein bedeutender Anteil des Schienenverkehrs mit Drittstaaten abgewickelt wird, die über die gleiche, sich vom Haupteisenbahnenetz der Union unterscheidende Spurweite verfügen, sollten andere Genehmigungsverfahren für Güterwagen beibehalten können, die zu einem gemeinsam mit diesen Drittstaaten genutzten Güterwagenpark gehören.
- (39d) Aus Gründen der Rückverfolgbarkeit und Sicherheit müssen die zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten auf Antrag des Fahrzeughalters einem Fahrzeug eine europäische Fahrzeugnummer (European vehicle number – EVN) zuweisen. 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. Um den Verwaltungsaufwand zu verringern und unangemessene Kosten zu vermeiden, sollte es der Kommission gestattet sein, eine Spezifikation für ein europäisches Einstellungsregister zu beschließen, das schrittweise die Notwendigkeit nationaler Einstellungsregister beseitigt.
- (40) Um die Rückverfolgung von Fahrzeugen und ihrer Vorgeschichte zu ermöglichen, sollten die Angaben zu den Genehmigungen für das Inverkehrbringen von Fahrzeugen zusammen mit den übrigen Fahrzeugdaten dokumentiert werden.

- (41) Es sollten Verfahren für die Prüfung der Kompatibilität zwischen Fahrzeug und Strecke nach der Ausstellung der Genehmigung für das Inverkehrbringen des Fahrzeugs und vor dem Einsatz des Fahrzeugs durch ein Eisenbahnunternehmen in dem in der Genehmigung für das Inverkehrbringen angegebenen Verwendungsgebiet festgelegt werden.
- (42) [...]
- (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 der 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<sup>7</sup> 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.

---

<sup>7</sup>

ABl. L 218 vom 13.8.2008, S. 30.

- (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 annehmbarer Konformitätsnachweis verwendet werden kann.
- (47) Da das Ziel dieser Richtlinie, nämlich 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) [...]
- (49) [...]
- (50) [...]

(51) Damit einheitliche Bedingungen für die Durchführung dieser Richtlinie sichergestellt sind, sollten der Kommission Durchführungsbefugnisse für folgende Bereiche übertragen werden: 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; Inhalt der TSI und Änderung von TSI, einschließlich Änderungen zur Behebung von Mängeln; Geltungsbereich und Inhalt der EG-Konformitäts- und Gebrauchstauglichkeitserklärungen von Interoperabilitätskomponenten, ihr Format sowie Einzelheiten zu den darin 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 bezüglich nationaler Vorschriften sowie Muster für Unterlagen des der Prüferklärung beizufügenden technischen Dossiers; gemeinsame Spezifikationen für das Register genehmigter Fahrzeugtypen bezüglich Inhalt, Datenformat, funktioneller und technischer Architektur, Betriebsweise sowie Regeln für die Dateneingabe und -abfrage in Bezug auf das Infrastrukturregister, das nationale Einstellungsregister und das Register der Genehmigungen für das Inverkehrbringen von Fahrzeugtypen. Diese Befugnisse sollten im Einklang mit der 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<sup>8</sup>, ausgeübt werden.

(51a) Es sind bestimmte organisatorische Schritte notwendig, um die Agentur auf ihre erweiterte Rolle im Rahmen dieser Richtlinie vorzubereiten. Daher sollte eine angemessene Übergangszeit vorgesehen werden. In diesem Zeitraum sollte die Kommission die Fortschritte der Agentur bei der Vorbereitung auf ihre erweiterte Rolle überprüfen. Danach sollte die Kommission regelmäßig über die Fortschritte bei der Umsetzung dieser Richtlinie Bericht erstatten. Insbesondere sollte in diesem Bericht das Fahrzeuggenehmigungsverfahren, die Fälle, in denen TSI nicht angewendet werden, und die Nutzung von Registern bewertet werden. Darüber hinaus sollte die Kommission Bericht erstatten zu Maßnahmen hinsichtlich der Identifikation und Rückverfolgbarkeit sicherheitskritischer Komponenten.

---

<sup>8</sup>

ABl. L 55 vom 28.2.2011, S. 13.

- (51aa) Mitgliedstaaten, nationale Sicherheitsbehörden und Beteiligte müssen ausreichend Zeit zur Vorbereitung der Umsetzung dieser Richtlinie erhalten.
- (52) [...]
- (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 –

# **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 [xx über Eisenbahnsicherheit] erfüllt sein müssen, um ein optimales Maß an technischer Harmonisierung festzulegen, die Erleichterung, Verbesserung und Entwicklung von Eisenbahnverkehrsdienssten in der Union und mit Drittländern zu ermöglichen und zur Verwirklichung des einheitlichen europäischen Eisenbahnraums beizutragen. Diese Bedingungen betreffen die Planung, den Bau, die Inbetriebnahme, die Umrüstung, die Erneuerung, den Betrieb und die Instandhaltung von Bestandteilen dieses Systems und darüber hinaus die Qualifikationen sowie die Gesundheits- und Sicherheitsbedingungen in Bezug auf das für seinen Betrieb und seine Instandhaltung eingesetzte Personal.
2. Diese Richtlinie enthält für jedes Teilsystem die Bestimmungen über Interoperabilitätskomponenten, Schnittstellen und Verfahren sowie die Bedingungen für die Gesamtkohärenz des Eisenbahnsystems, die zur Verwirklichung der Interoperabilität erforderlich sind.
3. Vom Anwendungsbereich dieser Richtlinie ausgenommen sind
  - a) Untergrundbahnen;
  - aa) Straßenbahnen, Stadt und Regionalbahnfahrzeuge sowie Infrastrukturen, die ausschließlich von diesen Fahrzeugen genutzt werden;
  - b) Netze, die vom übrigen Eisenbahnsystem funktional getrennt sind und die nur für die Personenbeförderung im örtlichen Verkehr, Stadt- oder Vorortverkehr genutzt werden, sowie Unternehmen, die ausschließlich derartige Netze nutzen.

4. Die Mitgliedstaaten können von den Maßnahmen, die sie zur Durchführung dieser Richtlinie treffen, Folgendes ausnehmen:
- a) Eisenbahninfrastrukturen im Privateigentum, die vom Eigentümer oder einem Betreiber für den eigenen Güterverkehr oder für die Personenbeförderung zu nichtgewerblichen Zwecken genutzt werden, sowie ausschließlich auf diesen Infrastrukturen genutzte Fahrzeuge;
  - b) Infrastrukturen und Fahrzeuge, die ausschließlich für den lokal begrenzten Einsatz oder ausschließlich für historische oder touristische Zwecke genutzt werden;
  - c) Infrastrukturen für Stadt und Regionalbahnen, die gelegentlich von schweren Eisenbahnfahrzeugen unter den Betriebsbedingungen für das betreffende Stadt- und Regionalbahnsystem genutzt werden, wenn dies für diese Fahrzeuge ausschließlich für Verbindungswecke erforderlich ist; und
  - d) Fahrzeuge, die in erster Linie auf den Infrastrukturen der Stadt- und Regionalbahnen genutzt werden, aber mit bestimmten Bauteilen für schwere Eisenbahnfahrzeuge ausgerüstet sind, die für den Durchgangsverkehr auf einem begrenzten Abschnitt der Eisenbahninfrastrukturen ausschließlich zu Verbindungswecken erforderlich sind.

*Artikel 2*  
*Begriffsbestimmungen*

Im Sinne dieser Richtlinie bezeichnet der Ausdruck:

- 1) "Eisenbahnsystem der Union" die in Anhang I aufgeführten Bestandteile;
- 2) "Interoperabilität" die Eignung eines Eisenbahnsystems für den sicheren und durchgehenden Zugverkehr, indem den erforderlichen Leistungskennwerten entsprochen wird;
- 3) "Fahrzeug" ein Eisenbahnfahrzeug mit oder ohne Antrieb, das auf Rädern auf Eisenbahn-Schienenwegen verkehren kann. Ein Fahrzeug besteht aus einem oder mehreren strukturellen und funktionellen Teilsystemen;
- 4) "Eisenbahnnetze" 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;

- 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 sowohl materieller als auch immaterieller Produkte;
- 6a) "Produkt" ein Erzeugnis, das in einem Fertigungsprozess hergestellt worden ist, einschließlich Interoperabilitätskomponenten und Teilsysteme;
- 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 Spezifikation, die einer der folgenden Kategorien zuzuordnen ist:
  - gemeinsame technische Spezifikationen im Sinne des Anhangs XXI Nummer 4 der Richtlinie 2004/17/EG zur Koordinierung der Zuschlagserteilung durch Auftraggeber im Bereich der Wasser-, Energie- und Verkehrsversorgung sowie der Postdienste<sup>9</sup>;
  - europäische technische Zulassungen im Sinne des Anhangs XXI Nummer 3 der Richtlinie 2004/17/EG oder
  - europäische Normen im Sinne des Artikels 2 Nummer 1 Buchstabe b der Verordnung (EU) Nr. 1025/2012;
- 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;
- 10) "Eckwerte" alle ordnungsrechtlichen, technischen oder betrieblichen Bedingungen, die für die Interoperabilität von kritischer Bedeutung und in den einschlägigen TSI angegeben sind;

---

<sup>9</sup> ABl. L 134 vom 30.4.2004.

- 11) "Sonderfall" jeden Teil des Eisenbahnsystems, der in den TSI besonderer Vorkehrungen vorübergehender oder endgültiger Art bedarf, da geografische, topografische, städtebauliche oder die Kohärenz mit dem bestehenden System betreffende Zwänge vorliegen, 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) "Umrüstung" 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;
- 13) "Erneuerung" umfangreiche Arbeiten zum Austausch eines Teilsystems oder eines Teils davon, mit denen die Gesamtleistung des Teilsystems nicht verändert wird;
- 14) "vorhandenes Eisenbahnsystem" den Komplex, der durch die Strecken und ortsfeste 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 in Dienst gestellt wird;
- 17) "Auftraggeber" eine öffentliche oder private Stelle, die den Entwurf und/oder den Bau oder die Erneuerung oder Umrüstung eines Teilsystems in Auftrag gibt;
- 18) "Halter" die Person oder Stelle, die als Eigentümer oder Verfügungsberchtigter ein Fahrzeug als Beförderungsmittel nutzt und als solcher im nationalen Einstellungsregister gemäß Artikel 43 registriert ist;

- 18a) "Antragsteller" jede natürliche oder juristische Person, die eine Genehmigung beantragt, wobei es sich um ein Eisenbahnunternehmen, einen Infrastrukturbetreiber oder andere natürliche oder juristische Personen wie Hersteller, Eigentümer oder Halter handeln kann;
- 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 im Sinne des Artikels 2 Nummer 1 Buchstabe c der Verordnung (EU) Nr. 1025/2012;
- 21) "nationale Sicherheitsbehörde" eine Sicherheitsbehörde im Sinne des Artikels 3 der Richtlinie .../... über Eisenbahnsicherheit;
- 22) "Typ" einen Fahrzeugtyp entsprechend den grundlegenden Konstruktionsmerkmalen des Fahrzeugs gemäß einer in dem einschlägigen Prüfungsmodul beschriebenen Baumuster oder Entwurfsprüfungsberechtigung;
- 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 [xx über Eisenbahnsicherheit] zuständig ist;

- (25) "Straßenbahnen sowie Stadt- und Regionalbahnen" Schienenverkehrssysteme für den Stadt- und/oder Vorortverkehr, die einen Kollisionssicherheitswert der Kategorie C-III oder C-IV (nach EN 15227:2011) und eine Fahrzeugfestigkeit von höchstens 800 kN (PIII nach EN 12663-1:2010) aufweisen. 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, unabhängig davon, welche Stelle diese Vorschriften erlässt. Diese Vorschriften enthalten die die Eisenbahnsicherheit betreffenden oder technischen Anforderungen, die in dem betreffenden Mitgliedstaat bestehen, und gelten für Eisenbahnunternehmen, Infrastrukturbetreiber oder Dritte;
- 27) "nominale Betriebsbereitschaft" die normale Betriebsart und die vorhersehbaren erschweren Bedingungen (einschließlich Verschleiß) innerhalb des Bereichs und unter den Einsatzbedingungen, die in den technischen und den Instandhaltungsunterlagen spezifiziert sind;
- 28) "annehmbarer Konformitätsnachweis" nicht verbindliche Stellungnahmen der Agentur, die aufzeigen, wie die Erfüllung der grundlegenden Anforderungen festgestellt werden kann;
- 28a) "annehmbarer nationaler Konformitätsnachweis" nicht verbindliche Stellungnahmen der Mitgliedstaaten, die aufzeigen, wie die Erfüllung der nationalen Vorschriften festgestellt werden kann;
- 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 Produkte in Gestalt von Interoperabilitätskomponenten, Teilsystemen oder Fahrzeugen herstellt bzw. konstruiert 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;
- 32) "technische Spezifikation" ein Dokument, in dem die technischen Anforderungen vorgeschrieben sind, denen ein Produkt, ein Teilsystem, ein Verfahren oder eine Dienstleistung genügen müssen;
- 33) "Akkreditierung" die Akkreditierung im Sinne der Verordnung (EG) Nr. 765/2008;
- 34) "nationale Akkreditierungsstelle" die betreffende Stelle im Sinne der Verordnung (EG) Nr. 765/2008;
- 35) "Konformitätsbewertung" das Verfahren zur Bewertung, ob spezifische Anforderungen an ein Produkt, ein Verfahren, eine Dienstleistung, ein Teilsystem, eine Person oder eine Stelle erfüllt sind;
- 36) "Konformitätsbewertungsstelle" eine Stelle, die als zuständige Stelle für Konformitätsbewertungstätigkeiten einschließlich Kalibrierungen, Prüfungen, Zertifizierungen und Inspektionen notifiziert oder benannt wurde. Eine Konformitätsbewertungsstelle gilt nach der Notifizierung durch einen Mitgliedstaat als notifizierte Stelle. Eine Konformitätsbewertungsstelle gilt nach der Benennung durch einen Mitgliedstaat als benannte Stelle;
- 37) "behinderte Menschen 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;
- 38) "Infraukturbetreiber" die Infraukturbetreiber im Sinne des Artikels 3 der Richtlinie 2012/34/EU zur Schaffung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraums<sup>10</sup>;

---

<sup>10</sup> ABl. L 343 vom 14.12.2010, S. 32.

- 39) "Eisenbahnunternehmen" die Eisenbahnunternehmen im Sinne des Artikels 3 der Richtlinie 2012/34/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;
- 40) "Agentur" die durch die Verordnung [xx über die Eisenbahnagentur der Europäischen Union] errichtete Europäische Eisenbahnagentur.

*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.

## 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 technische Spezifikation für die Interoperabilität (TSI) erstellt. Erforderlichenfalls kann ein Teilsystem Gegenstand mehrerer TSI sein und eine TSI mehrere Teilsysteme abdecken.
2. [...]
3. Die Teilsysteme müssen im Einklang mit dieser Richtlinie mit den zum Zeitpunkt ihrer Inbetriebnahme, ihrer Erneuerung oder ihrer Umrüstung geltenden TSI übereinstimmen; diese Übereinstimmung ist während der Nutzung jedes Teilsystems kontinuierlich aufrechtzuerhalten.
4. In jeder TSI wird bzw. werden, soweit dies für die Verwirklichung der in Artikel 1 genannten Ziele dieser Richtlinie erforderlich ist,
  - a) der jeweilige Geltungsbereich (Teil des Netzes oder der Fahrzeuge gemäß Anhang I; Teilsystem oder Teile davon gemäß Anhang II) angegeben;
  - b) für das betreffende Teilsystem und seine Schnittstellen mit anderen Teilsystemen die grundlegenden Anforderungen genannt;
  - c) die funktionellen und technischen Spezifikationen festgelegt, denen das Teilsystem und seine Schnittstellen mit anderen Teilsystemen entsprechen müssen. Erforderlichenfalls können die Spezifikationen je nach Einsatz des Teilsystems, zum Beispiel in Abhängigkeit von den in Anhang I vorgesehenen Kategorien von Strecken, Knotenpunkten und/oder Fahrzeugen, voneinander abweichen;
  - d) die Interoperabilitätskomponenten und Schnittstellen bestimmt, die Gegenstand von europäischen Spezifikationen sowie dazugehörigen europäischen Normen sein müssen, die zur Verwirklichung der Interoperabilität des Eisenbahnsystems erforderlich sind;

- e) für jeden in Betracht kommenden Fall die Verfahren angegeben, die einerseits zur Konformitätsbewertung oder Gebrauchstauglichkeitsbewertung der Interoperabilitätskomponenten oder andererseits zur EG-Prüfung der Teilsysteme angewendet werden müssen. Diese Verfahren stützen sich auf die in dem Beschluss 2010/713/EU<sup>11</sup> festgelegten Module;
  - f) die Strategie zur Anwendung der TSI angegeben. Insbesondere sind die zu erreichenden Etappen und erforderlichenfalls Fristen für deren Abschluss festzulegen, damit sich schrittweise ein Übergang vom gegebenen Zustand zum Endzustand, in dem die TSI allgemein eingehalten werden, ergibt. Ist eine koordinierte Anwendung der TSI – etwa entlang eines Korridors oder zwischen Infrastrukturbetreibern und Eisenbahnunternehmen – erforderlich, so kann die Strategie Vorschläge für einen stufenweisen Abschluss einschließen;
  - g) für das betreffende Personal die Bedingungen in Bezug auf die berufliche Qualifikation sowie die Gesundheits- und Sicherheitsbedingungen am Arbeitsplatz, die für den Betrieb und die Instandhaltung des betreffenden Teilsystems sowie für die Anwendung der TSI erforderlich sind, angegeben;
  - h) die für bestehende Teilsysteme und Fahrzeuge geltenden Bestimmungen angegeben, insbesondere in Bezug auf Umrüstungen und Erneuerungen, und in diesen Fällen unter Angabe der Änderungsarbeiten, die einen Antrag für eine neue Genehmigung erforderlich machen;
  - i) die vom Eisenbahnunternehmen nach Erteilung der Genehmigung für das Inverkehrbringen des Fahrzeugs und vor der ersten Nutzung des Fahrzeugs zu kontrollierenden Parameter der Fahrzeuge und ortsfesten Teilsysteme sowie die für diese Kontrolle anzuwendenden Verfahren angegeben, um die Kompatibilität zwischen Fahrzeugen und den Strecken, für die sie bestimmt sind, sicherzustellen.
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 Annahme von TSI und deren Einhaltung müssen Schritt für Schritt dazu beitragen, die Interoperabilität des Eisenbahnsystems zu verwirklichen.

---

<sup>11</sup> ABl. L 319 vom 18.7.2008, S. 1.

6. TSI müssen in geeigneter Weise die Kohärenz des im jeweiligen Mitgliedstaat vorhandenen Eisenbahnsystems wahren. Zu diesem Zweck können für jede TSI Sonderfälle sowohl hinsichtlich des Netzes 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 dürfen Entscheidungen der Mitgliedstaaten über die Nutzung der Infrastrukturen für den Verkehr von Fahrzeugen, die nicht unter die TSI fallen, nicht entgegenstehen.
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 Ziels 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 erhält die entsprechenden Durchführungsbefugnisse, um der Agentur den Auftrag zu erteilen, TSI und deren Änderungen auszuarbeiten und gegenüber der Kommission entsprechende Empfehlungen abzugeben, wobei als Grundlage die Notwendigkeit einer neuen oder geänderten TSI und ihre Auswirkungen auf die bestehenden Vorschriften und technischen Spezifikationen präzise zu begründen sind. Diese Durchführungsrechtsakte werden nach dem in Artikel 48 Absatz 2 genannten Beratungsverfahren erlassen.

Jeder TSI-Entwurf wird in folgenden Stufen erarbeitet.

- a) Die Agentur bestimmt die Eckwerte der TSI und die Schnittstellen mit den anderen Teilsystemen sowie jeden gegebenenfalls erforderlichen Sonderfall.
  - b) Die Agentur erarbeitet den TSI-Entwurf unter Zugrundelegung dieser Eckwerte. Gegebenenfalls berücksichtigt die Agentur den technischen Fortschritt, bereits durchgeführte Normungsarbeiten, bereits eingesetzte Arbeitsgruppen und anerkannte Forschungsarbeiten.
2. 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. In dieser Bewertung sind die zu erwartenden Auswirkungen auf alle betroffenen Betreiber und Wirtschaftsbeteiligten anzugeben und die Anforderungen der Richtlinie [xx über Eisenbahnsicherheit] gebührend zu berücksichtigen. Die Mitgliedstaaten beteiligen sich an der Bewertung, indem sie gegebenenfalls die erforderlichen Daten bereitstellen.
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 [xx über die Eisenbahnagentur der Europäischen Union] und beachtet dabei die Grundsätze Offenheit, Konsens und Transparenz gemäß Anhang II der Verordnung (EU) Nr. 1025/2012.
4. Der in Artikel 48 genannte Ausschuss wird regelmäßig über die Arbeiten zur Ausarbeitung der TSI unterrichtet. Die Kommission kann 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 verlangen, dass Alternativlösungen geprüft und die Bewertung der Kosten und des Nutzens dieser Alternativlösungen in den dem TSI-Entwurf beizufügenden Bericht aufgenommen werden. Diese Prüfung kann auch auf Ersuchen des Ausschusses durchgeführt werden.

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 Nutzerverbände und -organisationen. Sie fügt dem TSI-Entwurf einen Bericht mit den Ergebnissen dieser Konsultation bei.
7. Gemäß Artikel 6 der Verordnung [xx über die Eisenbahnagentur der Europäischen Union] erstellt die Kommission mit Unterstützung des Ausschusses gemäß Artikel 48 die Liste der zu konsultierenden Nutzerverbände und Organisationen und hält sie regelmäßig auf dem neuesten Stand. Auf Antrag eines Mitgliedstaats oder auf Betreiben der Kommission kann diese Liste überprüft und aktualisiert werden.
8. Bei der Ausarbeitung, Annahme und Überarbeitung der TSI wird die Meinung der Sozialpartner hinsichtlich der in Artikel 4 Absatz 4 Buchstabe g genannten Bedingungen berücksichtigt. 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 vom 20. Mai 1998 über die Einsetzung von Ausschüssen für den sektoralen Dialog zur Förderung des Dialogs zwischen den Sozialpartnern auf europäischer Ebene<sup>12</sup> eingesetzt wurde. Die Sozialpartner geben ihre Stellungnahme innerhalb von drei Monaten ab.
9. Führt die Überarbeitung einer TSI zu einer Änderung der Anforderungen, muss bei der neuen Fassung der TSI sichergestellt werden, dass sie mit denjenigen Teilsystemen kompatibel sind, die bereits nach früheren Fassungen der TSI in Betrieb genommen wurden.
10. Die Kommission legt im Wege von Durchführungsrechtsakten gemäß Artikel 4 Absatz 4 den Inhalt der TSI und ihrer Änderungen fest. Diese Durchführungsrechtsakte werden nach dem in Artikel 48 Absatz 3 genannten Prüfverfahren erlassen.

---

<sup>12</sup> ABl. L 225 vom 12.8.1998, S. 27.

*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 10 geändert. Gegebenenfalls wendet die Kommission dieses Verfahren ohne Verzug an. Zu diesen Mängeln gehören auch Fälle, die zu einem unsicheren Betrieb in einem Mitgliedstaat führen könnten.
2. Bis zur Überarbeitung der TSI kann die Kommission die Agentur zur Stellungnahme auffordern. Die Kommission prüft die Stellungnahme der Agentur und teilt dem Ausschuss ihre Schlussfolgerungen mit.
3. Auf Verlangen der Kommission stellen die Stellungnahmen der Agentur gemäß Absatz 2 annehmbare Konformitätsnachweise dar und können somit bis zur Annahme einer überarbeiteten TSI zur Bewertung von Projekten herangezogen werden.

*Artikel 7*  
*Nichtanwendung der TSI*

1. Die Mitgliedstaaten können dem Antragsteller in folgenden Fällen gestatten, ganz oder teilweise von der Anwendung einer oder mehrerer TSI abzusehen:
  - a) bei Vorhaben, die den Neubau eines Teilsystems oder eines Teils davon oder die Erneuerung oder Umrüstung 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 auf den Zeitraum bis zur Wiederherstellung des Netzes begrenzt;

- c) bei Vorhaben, die die Erneuerung, Erweiterung oder Umrüstung eines bestehenden Teilsystems oder eines Teils davon betreffen, wenn die Anwendung dieser TSI die Wirtschaftlichkeit des Vorhabens und/oder die Vereinbarkeit mit dem Eisenbahnnetz in dem betreffenden Mitgliedstaat, wie etwa in Bezug auf das Lichtraumprofil, die Spurweite, den Gleisabstand oder die elektrische Spannung beeinträchtigen würde;
  - d) bei Fahrzeugen aus Drittländern oder mit Zielort in Drittländern, deren Spurweite sich vom Haupteisenbahnnetz in der Union unterscheidet.
  - e) bei Vorhaben, die den Neubau eines Teilsystems oder die Erneuerung bzw. die Umrüstung eines bestehenden Teilsystems betreffen, die im Gebiet des betreffenden Mitgliedstaats durchgeführt werden, wenn dessen Eisenbahnnetz ein Binnennetz ist oder durch besondere geografische Verhältnisse vom Eisenbahnnetz der übrigen Union abgeschnitten ist.
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, die sich seines Erachtens in einem fortgeschrittenem Entwicklungsstadium befinden.
- 2a. In den in Absatz 1 Buchstaben a und b genannten Fällen unterrichtet der Mitgliedstaat die Kommission über seine Absicht, ganz oder teilweise von der Anwendung einer oder mehrerer TSI abzusehen.
3. In den in Absatz 1 Buchstaben c, d und e genannten Fällen übermittelt der betreffende Mitgliedstaat der Kommission den Antrag auf vollständige oder teilweise Nichtanwendung der TSI zusammen mit einem Dossier, in dem der Antrag begründet wird, und nennt darin auch die Ausweichbestimmungen, die er anstatt der TSI anzuwenden beabsichtigt. In dem in Absatz 1 Buchstabe e genannten Fall prüft die Kommission den Antrag und beschließt über seine Annahme oder Ablehnung anhand der Vollständigkeit und Kohärenz der in dem Dossier enthaltenen Informationen. In den in Absatz 1 Buchstaben c und d genannten Fällen erlässt die Kommission ihre Entscheidung im Wege eines Durchführungsrechtsakts auf der Grundlage dieser Prüfung. Die Durchführungsrechtsakte werden nach dem in Artikel 48 Absatz 3 genannten Prüfverfahren erlassen.

In den in Artikel 20 Absatz 1e genannten Fällen unterbreitet der Antragsteller das Dossier der Agentur. Die Agentur konsultiert die zuständigen Sicherheitsbehörden und teilt ihre abschließende Stellungnahme der Kommission mit.

- 3a. Die Kommission legt im Wege eines Durchführungsrechtsakts die Informationen, die in das in Absatz 3 genannte Dossier aufzunehmen sind, das vorgeschriebene Format des Dossiers und die für seine Übermittlung anzuwendende Methode fest. Die Durchführungsrechtsakte werden nach dem in Artikel 48 Absatz 3 genannten Prüfverfahren erlassen.
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. Alle Mitgliedstaaten werden über die Ergebnisse dieser Prüfungen und den Ausgang des Verfahrens nach Absatz 3 unterrichtet.

## **KAPITEL III**

### **INTEROPERABILITÄTSKOMPONENTEN**

#### *Artikel 8*

##### *Bedingungen für das Inverkehrbringen von Interoperabilitätskomponenten*

1. Die Mitgliedstaaten treffen alle gebotenen Maßnahmen, damit die Interoperabilitätskomponenten
  - a) nur dann in Verkehr gebracht werden, wenn sie die Verwirklichung der Interoperabilität des Eisenbahnsystems ermöglichen und den grundlegenden Anforderungen entsprechen;
  - b) in ihrem Einsatzbereich bestimmungsgemäß verwendet sowie ordnungsgemäß installiert und instand gehalten werden.

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

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

#### *Artikel 9*

##### *Konformität oder Gebrauchstauglichkeit*

1. Die Mitgliedstaaten und die Agentur gehen davon aus, dass Interoperabilitätskomponenten den grundlegenden Anforderungen genügen, wenn sie die Bedingungen der entsprechenden TSI oder die zur Einhaltung dieser Bedingungen ausgearbeiteten entsprechenden europäischen Spezifikationen erfüllen. In der EG-Konformitäts- oder Gebrauchstauglichkeitserklärung ist zu bescheinigen, dass die Interoperabilitätskomponenten den in der entsprechenden TSI festgelegten Verfahren für die Bewertung der Konformität oder der Gebrauchstauglichkeit unterzogen wurden.
2. [...]

- 2a. Die Kommission legt im Wege von Durchführungsrechtsakten den Umfang und Inhalt der EG-Konformitäts- oder 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.
3. [...]
4. Ersatzteile von Teilsystemen, die bei Inkrafttreten der entsprechenden TSI bereits in Betrieb genommen wurden, können in diese Teilsysteme eingebaut werden, ohne dass sie den in Absatz 1 aufgeführten Anforderungen unterliegen.
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 des Artikels 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 notifizierten Stelle bewertet, bei der der Hersteller oder sein in der Union ansässiger Bevollmächtigter den Antrag gestellt hat, wenn dies in der entsprechenden TSI vorgesehen ist. Die notifizierte Stelle stellt eine Bescheinigung aus, die der EG-Konformitäts- oder Gebrauchstauglichkeitserklärung beigelegt wird.
3. Fallen Interoperabilitätskomponenten auch 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. Stellt der Mitgliedstaat fest, dass die EG-Erklärung unberechtigterweise ausgestellt wurde, so stellt er sicher, dass die Interoperabilitätskomponente nicht in Verkehr gebracht wird. In diesem Fall ist der Hersteller oder sein in der Union ansässiger Bevollmächtigter verpflichtet, die Konformität der Interoperabilitätskomponente entsprechend den von diesem Mitgliedstaat festgelegten Bedingungen wiederherzustellen.

### *Artikel 11*

#### *Nichtübereinstimmung von Interoperabilitätskomponenten mit grundlegenden Anforderungen*

1. Stellt ein Mitgliedstaat fest, dass eine Interoperabilitätskomponente, für die eine EG-Konformitäts- oder Gebrauchstauglichkeitserklärung vorliegt und die in Verkehr gebracht worden ist und bestimmungsgemäß verwendet wird, die Erfüllung der grundlegenden Anforderungen zu beeinträchtigen droht, so trifft 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, die Agentur und die anderen Mitgliedstaaten unverzüglich unter Angabe der Gründe seiner Entscheidung über die getroffenen Maßnahmen und erläutert insbesondere, ob die Komponente nicht konform ist, weil
  - a) die grundlegenden Anforderungen nicht erfüllt werden;
  - b) die europäischen Spezifikationen, soweit sie in Anspruch genommen werden, nicht ordnungsgemäß angewandt wurden;
  - c) die europäischen Spezifikationen unvollständig sind.

2. Die Agentur eröffnet auf der Grundlage eines von der Kommission erteilten Auftrags unverzüglich das Konsultationsverfahren mit den Beteiligten. Stellt die Agentur nach dieser Konsultation fest, dass die Maßnahme unbegründet ist, so unterrichtet sie davon unverzüglich die Kommission, den Mitgliedstaat, der die Maßnahme getroffen hat, und die anderen Mitgliedstaaten sowie den Hersteller oder seinen in der Union ansässigen Bevollmächtigten. Stellt die Agentur fest, dass die Maßnahme begründet ist, so unterrichtet sie davon unverzüglich die Mitgliedstaaten.
- 2a. Hat eine Lücke in den europäischen Spezifikationen Anlass zur Entscheidung gemäß Absatz 1 gegeben, so wenden die Mitgliedstaaten, die Kommission oder die Agentur eine der folgenden Maßnahmen an:
  - a) vollständige oder teilweise Streichung der betreffenden Spezifikation aus den Veröffentlichungen, in denen sie aufgeführt ist;
  - b) wenn es sich bei der betreffenden Spezifikation um eine harmonisierte Norm handelt, Einschränkung oder Streichung dieser Norm gemäß Artikel 11 der Verordnung (EU) Nr. 1025/2012;
  - c) Überarbeitung der TSI gemäß Artikel 6.
3. Erweist sich eine Interoperabilitätskomponente, für die die EG-Konformitätserklärung vorliegt, als nicht konform, so trifft der zuständige Mitgliedstaat die gebotenen Maßnahmen gegenüber der Stelle, der diese Erklärung ausgestellt hat, und unterrichtet hiervon die Kommission und die übrigen Mitgliedstaaten.
4. [...]

## **KAPITEL IV**

### **TEILSYSTEME**

#### *Artikel 12*

##### *Freier Verkehr der Teilsysteme*

1. Unbeschadet des Kapitels 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 einem anderen Mitgliedstaat 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 Agentur und die nationalen Sicherheitsbehörden gehen davon aus, dass strukturelle Teilsysteme, die Bestandteil des Eisenbahnsystems sind und für die eine mit Bezug auf die TSI gemäß Artikel 15 ausgestellte EG-Prüferklärung bzw. eine mit Bezug auf die nationalen Vorschriften gemäß Artikel 15 Absatz 6a [...] ausgestellte Prüferklärung bzw. beides vorliegt, den grundlegenden Anforderungen entsprechen.
2. [...]
3. Die nationalen Vorschriften für die Einhaltung der grundlegenden Anforderungen bzw. die annehmbaren nationalen Konformitätsnachweise können nur in folgenden Fällen gelten:

- a) wenn bestimmte, grundlegende Anforderungen betreffende Aspekte – einschließlich der in Artikel 4 Absatz 7 genannten offenen Punkte – in den TSI nicht oder nicht vollständig behandelt werden;
- b) wenn die vollständige oder teilweise Nichtanwendung einer oder mehrerer TSI gemäß Artikel 7 notifiziert wurde;
- c) wenn ein Sonderfall die Anwendung technischer Vorschriften, die in der einschlägigen TSI nicht enthalten sind, erfordert,
- d) bei nationalen Vorschriften zur Spezifizierung bestehender Systeme, mit denen lediglich auf die Bewertung der technischen Vereinbarkeit des Fahrzeugs mit dem Netz abgestellt wird;
- e) bei Netzen und Fahrzeugen, die nicht von TSI erfasst werden;
- f) als vorläufige dringliche Präventionsmaßnahme, insbesondere nach einem Unfall.

4. [...]

*Artikel 14*  
*Notifizierung der nationalen Vorschriften*

- 1. Die Mitgliedstaaten notifizieren der Kommission die in Artikel 13 Absatz 3 genannten bestehenden nationalen Vorschriften in folgenden Fällen:
  - aa) wenn die nationale(n) Vorschrift(en) noch nicht bis zum Inkrafttreten dieser Richtlinie notifiziert worden ist/sind;
  - a) bei jeder Änderung der Vorschriften;
  - b) wenn gemäß Artikel 7 ein neuer Antrag auf Nichtanwendung der TSI eingereicht wurde;
  - c) wenn die nationalen Vorschriften nach Veröffentlichung oder Überarbeitung der betreffenden TSI überflüssig geworden sind.

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 [xx über die Eisenbahnagentur der Europäischen Union].
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 er der Agentur und der Kommission mit Hilfe des geeigneten IT-Systems den entsprechenden Entwurf gemäß Artikel 23 der Verordnung [xx über die Eisenbahnagentur der Europäischen Union]. Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass der Entwurf ausreichend ausgearbeitet ist, damit die Agentur die Prüfung nach Artikel 21 Absatz 2 der Verordnung [xx über die Eisenbahnagentur der Europäischen Union] durchführen kann.
5. Wenn die Mitgliedstaaten die nationale Vorschrift erlassen, so notifizieren sie sie der Agentur und der Kommission mit Hilfe des geeigneten IT-Systems gemäß Artikel 23 der Verordnung [xx über die Eisenbahnagentur der Europäischen Union]. Die Mitgliedstaaten sorgen ferner dafür, dass die geltenden nationalen Vorschriften, auch in Bezug auf die Schnittstellen zwischen Fahrzeugen und Netz, allen Beteiligten in einer für sie 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 genannte Notifizierungsverfahren keine Anwendung.

8. Die Kommission legt im Wege von Durchführungsrechtsakten eine Einstufung der notifizierten nationalen Vorschriften in verschiedene Gruppen fest, um das Inverkehrbringen von Fahrzeugen zu erleichtern; dies gilt auch für die Kompatibilität zwischen ortsfester und mobiler Ausrüstung. Diese Durchführungsrechtsakte stützen sich auf die von der Agentur auf dem Gebiet der länderübergreifenden Anerkennung erzielten Fortschritte und werden nach dem in Artikel 48 Absatz 3 genannten Prüfverfahren erlassen.

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

9. Die geplanten und die geltenden nationalen Vorschriften werden von der Agentur nach den in den Artikeln 21 und 22 der Verordnung [xx über die Eisenbahnagentur der Europäischen Union] genannten Verfahren geprüft. Die nicht gemäß diesem Artikel notifizierten nationalen Vorschriften gelten nicht für die Zwecke dieser Richtlinie.

### *Artikel 15*

#### *Verfahren zur Ausstellung der EG-Prüferklärung und zur Ausstellung der Prüferklärung nach nationalen Vorschriften*

1. Zur Ausstellung der für das Inverkehrbringen und die Inbetriebnahme gemäß Kapitel V erforderlichen EG-Prüferklärung ersucht der Antragsteller die notifizierte Stelle seiner Wahl, das EG-Prüfverfahren durchzuführen.
2. Der Auftrag der mit der EG-Prüfung eines Teilsystems betrauten notifizierten Stelle erstreckt sich über den gesamten Zeitraum von der Planung über den Bau bis hin zur Abnahme vor Inbetriebnahme des Teilsystems. Er umfasst im Einklang mit der jeweiligen TSI auch die Prüfung der Schnittstellen des betreffenden Teilsystems mit dem System, dessen Teil es bildet.

3. Die notifizierte Stelle 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. Im Falle einer Erneuerung oder Umrüstung, die eine Änderung am technischen Dossier bewirkt und die Gültigkeit der bereits durchgeführten Prüfungen beeinträchtigt, prüft der Antragsteller, ob eine neue EG-Prüferklärung erforderlich ist.
5. Die notifizierte Stelle 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 notifizierte Stelle Konformitätsbescheinigungen für eines oder mehrere Teilsysteme oder für bestimmte Teile dieser Teilsysteme ausstellen.
  - 6a. Die in diesem Artikel vorgesehenen Verfahren zur Ausstellung der EG-Prüferklärung gelten gegebenenfalls auch für die Ausstellung von Prüferklärungen nach nationalen Vorschriften.
  - 6b. Die Mitgliedstaaten benennen die Stellen, die für das Prüfverfahren nach den nationalen Vorschriften zuständig sind. Diesbezüglich sind die benannten Stellen für die entsprechenden Aufgaben zuständig. Unbeschadet des Artikels 27 kann ein Mitgliedstaat eine notifizierte Stelle als benannte Stelle benennen; in diesem Fall kann das gesamte Verfahren von einer einzigen Konformitätsbewertungsstelle durchgeführt werden.
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 nach nationalen Vorschriften;

- b) die Muster der EG-Prüferklärung und der Prüferklärung nach nationalen Vorschriften sowie Muster für Unterlagen des diesen Erklärungen beizufügenden technischen Dossiers.

Diese Durchführungsrechtsakte werden nach dem in Artikel 48 Absatz 3 genannten Prüfverfahren erlassen.

### *Artikel 16*

#### *Nichtübereinstimmung von Teilsystemen mit grundlegenden Anforderungen*

1. Stellt ein Mitgliedstaat fest, dass ein strukturelles Teilsystem, für das eine EG-Prüferklärung zusammen mit dem technischen Dossier vorliegt, dieser Richtlinie und insbesondere den grundlegenden Anforderungen nicht in vollem Umfang entspricht, so kann er ergänzende Prüfungen verlangen.
2. Der Mitgliedstaat, der diesen Antrag gestellt hat, teilt der Kommission unter Angabe der Gründe umgehend mit, welche ergänzenden Prüfungen beantragt wurden. Die Kommission 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 findet das Verfahren zur Änderung der TSI gemäß Artikel 6 Anwendung.

*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*  
*Genehmigung der 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 den Absätzen 2b und 3 erteilt wurde.
2. Die nationalen Sicherheitsbehörden genehmigen die Inbetriebnahme der im Hoheitsgebiet des betreffenden Mitgliedstaats installierten oder betriebenen Teilsysteme "Energie", "Infrastruktur" und "streckenseitige Zugsteuerung/Zugsicherung und Signalgebung".
  - 2a. Bei einem Teilsystem "streckenseitige Zugsteuerung/Zugsicherung und Signalgebung", das ETCS- und/oder GSMR-Ausrüstung umfasst, konsultiert die nationale Sicherheitsbehörde die Agentur innerhalb eines Monates nach Eingang des vollständigen Antrags, um eine kohärente Entwicklung des ERTMS in der Union sicherzustellen. Die Agentur gibt innerhalb von zwei Monaten gegenüber der zuständigen nationalen Sicherheitsbehörde eine Stellungnahme zur technischen und operativen Kompatibilität des Teilsystems mit den Fahrzeugen ab, die in diesem Netz betrieben werden sollen. Die nationale Sicherheitsbehörde trägt dieser Stellungnahme vor einer Erteilung der Genehmigung so weit wie möglich Rechnung; stimmt sie der Stellungnahme nicht zu, so teilt sie dies unter Angabe der Gründe der Agentur mit. Die Verpflichtungen der Agentur als Systembehörde im Sinne des Kapitels 6 der Verordnung [xx über die Eisenbahnagentur der Europäischen Union] werden durch diesen Artikel nicht berührt.
  - 2b. Die nationalen Sicherheitsbehörden geben ausführliche Hinweise zur Beantragung der in diesem Artikel genannten Genehmigungen. Ein Antragsleitfaden, in dem die Voraussetzungen für diese Genehmigungen beschrieben und erklärt und die notwendigen Unterlagen aufgeführt werden, wird den Antragstellern unentgeltlich zugänglich gemacht. Die Agentur und die nationalen Sicherheitsbehörden arbeiten bei der Verbreitung dieser Informationen zusammen.

3. Der Antragsteller reicht einen Antrag auf Genehmigung der Inbetriebnahme ortsfester Einrichtungen bei der nationalen Sicherheitsbehörde ein. Der Antrag ist durch ein Dossier zu ergänzen, in dem Folgendes durch Unterlagen belegt ist:
- a) die Prüferklärungen gemäß Artikel 15;
  - b) die aufgrund der einschlägigen TSI, nationalen Vorschriften und Register festgestellte technische Kompatibilität dieser Teilsysteme mit dem System, in das sie integriert werden;
  - c) die aufgrund der einschlägigen TSI, nationalen Vorschriften und gemeinsamen Sicherheitsmethoden gemäß Artikel 6 der Richtlinie [xx über Eisenbahnsicherheit] festgestellte sichere Integration dieser Teilsysteme.
- 3a. Innerhalb eines Monats nach Eingang des Antrags des Antragstellers teilt die nationale Sicherheitsbehörde dem Antragsteller mit, dass das Dossier vollständig ist, oder sie fordert unter Setzung einer angemessenen Frist die einschlägigen zusätzlichen Angaben an.
- Innerhalb einer angemessenen, im Voraus festgelegten Frist, spätestens jedoch vier Monate nach Eingang aller erforderlichen Informationen, überprüft die nationale Sicherheitsbehörde die Vollständigkeit, Relevanz und Kohärenz des Dossiers und stellt die Genehmigung für die Inbetriebnahme der ortsfesten Einrichtungen aus oder unterrichtet den Antragsteller über eine ablehnende Entscheidung.
4. Bei einer Erneuerung oder Umrüstung bestehender Teilsysteme reicht der Antragsteller bei der nationalen Sicherheitsbehörde ein Dossier mit der Beschreibung des Vorhabens ein. Innerhalb eines Monats nach Eingang des Antrags des Antragstellers teilt die nationale Sicherheitsbehörde dem Antragsteller mit, dass das Dossier vollständig ist, oder sie fordert unter Setzung einer angemessenen Frist die einschlägigen zusätzlichen Angaben an. Die nationale Sicherheitsbehörde prüft das Dossier und entscheidet auf der Grundlage folgender Kriterien, ob eine neue Genehmigung für die Inbetriebnahme erforderlich ist, weil
- a) durch die geplanten Arbeiten das Gesamtsicherheitsniveau des betreffenden Teilsystems beeinträchtigt werden könnte;
  - b) dies in den einschlägigen TSI vorgeschrieben ist;

- c) dies in den nationalen Umsetzungsplänen der Mitgliedstaaten vorgeschrieben ist oder
- d) an den Werten der Parameter, auf deren Grundlage die Genehmigung bereits erteilt wurde, Änderungen vorgenommen werden.

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

5. [...]
6. Jede Entscheidung, mit der eine Genehmigung der Inbetriebnahme ortsfester Einrichtungen versagt wird, ist von der nationalen Sicherheitsbehörde gebührend zu begründen. Der Antragsteller kann innerhalb eines Monats nach Eingang einer ablehnenden Entscheidung beantragen, dass die nationale Sicherheitsbehörde ihre Entscheidung überprüft. Dieser Antrag ist mit einer Begründung zu versehen. Die nationale Sicherheitsbehörde verfügt nach dem Zeitpunkt des Eingangs des Antrags auf Überprüfung über eine Frist von zwei Monaten, um ihre Entscheidung zu bestätigen oder zu widerrufen. Wird die ablehnende Entscheidung einer nationalen Sicherheitsbehörde bestätigt, kann der Antragsteller bei der Beschwerdestelle, die von dem betreffenden Mitgliedstaat nach Artikel 17 Absatz 3 der Richtlinie [xx über Eisenbahnsicherheit] benannt wird, Widerspruch einlegen.

*Artikel 19*  
*Inverkehrbringen mobiler Teilsysteme*

1. Die 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 gemäß Anhang III erfüllt sind.
2. Insbesondere stellt der Antragsteller sicher, dass die einschlägige Prüferklärung vorliegt.
3. [...]

*Artikel 20*  
*Genehmigung für das Inverkehrbringen von Fahrzeugen*

1. Der Antragsteller bringt ein Fahrzeug erst in Verkehr, wenn er die Genehmigung für das Inverkehrbringen von Fahrzeugen erhalten hat, die von der Agentur gemäß den Absätzen 1d bis 1f oder von der nationalen Sicherheitsbehörde gemäß Absatz 1g ausgestellt wird.
  - 1a. Der Antragsteller gibt in seinem Antrag auf Genehmigung für das Inverkehrbringen von Fahrzeugen das Gebiet an, in dem das Fahrzeug eingesetzt werden soll, d.h. ein Netz oder mehrere Netze innerhalb eines Mitgliedstaats oder einer Gruppe von Mitgliedstaaten. Der Antrag muss den Nachweis dafür enthalten, dass die technische Kompatibilität des Fahrzeugs mit dem Netz im Verwendungsgebiet geprüft worden ist.
  - 1b. Der Antrag ist durch ein Dossier zu dem betreffenden Fahrzeug oder Fahrzeugtyp zu ergänzen, in dem unter anderem durch Unterlagen Folgendes nachgewiesen wird:
    - a) das Inverkehrbringen der mobilen Teilsysteme gemäß Artikel 19, aus denen das Fahrzeug besteht;
    - b) die aufgrund der einschlägigen TSI und gegebenenfalls der nationalen Vorschriften festgestellte technische Kompatibilität der unter Buchstabe a genannten Teilsysteme in dem Fahrzeug;
    - c) die aufgrund der einschlägigen TSI und gegebenenfalls der nationalen Vorschriften und gemeinsamen Sicherheitsmethoden gemäß Artikel 6 Absatz 3 Buchstabe e der Richtlinie [xx über Eisenbahnsicherheit] festgestellte sichere Integration der unter Buchstabe a genannten Teilsysteme in dem Fahrzeug;
    - d) die aufgrund der einschlägigen TSI und gegebenenfalls der nationalen Vorschriften und gemeinsamen Sicherheitsmethoden gemäß Artikel 6 Absatz 3 Buchstabe e der Richtlinie [xx über Eisenbahnsicherheit] festgestellte technische Kompatibilität des Fahrzeugs mit dem Netz in dem in Absatz 1a genannten Verwendungsgebiet.

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

- 1c. Die Agentur – oder, im Falle des Absatzes 1g, die nationale Sicherheitsbehörde – erteilt die Genehmigungen für das Inverkehrbringen von Fahrzeugen innerhalb einer angemessenen, im Voraus festgelegten Frist, spätestens jedoch vier Monate nach Eingang aller erforderlichen Informationen. Mit diesen Genehmigungen wird das Inverkehrbringen von Fahrzeugen auf dem EU-Markt gestattet.
- 1d. Die Agentur stellt Genehmigungen für das Inverkehrbringen von Fahrzeugen in Bezug auf die Fahrzeuge aus, deren Verwendungsgebiet sich in einem oder mehreren Mitgliedstaaten befindet. Im Hinblick auf die Erteilung dieser Genehmigungen verfährt die Agentur wie folgt:
  - a) Sie bewertet die in Absatz 1b Buchstaben a, b und c aufgeführten Bestandteile des Dossiers, um dessen Vollständigkeit, Relevanz und Kohärenz in Bezug auf die einschlägigen TSI zu prüfen und
  - b) verweist das Dossier des Antragstellers an die für das geplante Verwendungsgebiet zuständigen nationalen Sicherheitsbehörden, damit diese das Dossier bewerten, um dessen Vollständigkeit, Relevanz und Kohärenz in Bezug auf Absatz 1b Buchstabe d und die in Absatz [...] 1b Buchstaben a, b und c aufgeführten Bestandteile in Bezug auf die einschlägigen nationalen Vorschriften zu prüfen.

Im Rahmen dieser Bewertungen können die Agentur oder die nationalen Sicherheitsbehörden im Falle begründeter Zweifel die Durchführung von Prüffahrten im Netz verlangen. Zur Erleichterung dieser Prüffahrten können die beteiligten nationalen Sicherheitsbehörden dem Antragsteller befristete Genehmigungen zur Nutzung des Fahrzeugs für Prüffahrten im Netz erteilen. Der Infrastrukturbetreiber unternimmt alle Anstrengungen, um sicherzustellen, dass alle Prüffahrten innerhalb von drei Monaten ab dem entsprechenden Ersuchen der Agentur oder der nationalen Sicherheitsbehörde stattfinden können.

- 1e. Innerhalb eines Monats nach Eingang des Antrags des Antragstellers teilt die Agentur dem Antragsteller mit, dass das Dossier vollständig ist, oder sie fordert unter Setzung einer angemessenen Frist die einschlägigen zusätzlichen Angaben an. Hinsichtlich der Vollständigkeit, Relevanz und Kohärenz des Dossiers kann die Agentur auch die in Absatz 1b Buchstabe d aufgeführten Bestandteile bewerten.

Die Agentur trägt den Bewertungen gemäß Absatz 1d vollständig Rechnung, bevor sie ihre Entscheidung über die Erteilung der Genehmigung für das Inverkehrbringen von Fahrzeugen trifft. Innerhalb einer angemessenen, im Voraus festgelegten Frist, spätestens jedoch vier Monate nach Eingang aller erforderlichen Informationen, stellt die Agentur die Genehmigung für das Inverkehrbringen aus oder unterrichtet den Antragsteller über eine ablehnende Entscheidung.

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

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

- 1f. Stimmt die Agentur einer negativen Bewertung seitens einer oder mehrerer nationaler Sicherheitsbehörden gemäß Absatz 1d Buchstabe b nicht zu, so teilt sie dies der betreffenden Behörde bzw. den betreffenden Behörden unter Angabe der Gründe mit. Die Agentur und die nationale Sicherheitsbehörde bzw. die nationalen Sicherheitsbehörden arbeiten zusammen, um zu einer für alle Seiten annehmbaren Bewertung zu gelangen. Erforderlichenfalls wird auch der Antragsteller in den Prozess einbezogen, wenn die Agentur und die nationale Sicherheitsbehörde bzw. die nationalen Sicherheitsbehörden dies beschließen. Kann nicht innerhalb eines Monats, nachdem die Agentur die nationale Sicherheitsbehörde über ihre Nichtzustimmung unterrichtet hat, eine für alle Seiten annehmbare Bewertung erzielt werden, so trifft die Agentur die endgültige Entscheidung, es sei denn, die nationale Sicherheitsbehörde bzw. die nationalen Sicherheitsbehörden haben die Angelegenheit zur Streitbeilegung an die gemäß Artikel 51 der Verordnung [xx über die Eisenbahnagentur der Europäischen Union] eingerichtete Beschwerdekammer verwiesen. Die Beschwerdekammer entscheidet innerhalb eines Monats nach dem Antrag der nationalen Sicherheitsbehörde bzw. Sicherheitsbehörden, ob der Entwurf der Entscheidung der Agentur bestätigt wird.

Stimmt die Beschwerdekammer der Agentur zu, kann die Agentur unverzüglich eine Entscheidung treffen.

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

Stimmt die Agentur einer positiven Bewertung seitens der betreffenden nationalen Sicherheitsbehörde bzw. Sicherheitsbehörden gemäß Absatz 1d Buchstabe b nicht zu, so teilt sie dies der betreffenden Behörde bzw. den betreffenden Behörden unter Angabe der Gründe mit. Die Agentur und die nationale Sicherheitsbehörde bzw. die nationalen Sicherheitsbehörden arbeiten zusammen, um zu einer für alle Seiten annehmbaren Bewertung zu gelangen. Erforderlichenfalls wird auch der Antragsteller in den Prozess einbezogen, wenn die Agentur und die nationale Sicherheitsbehörde bzw. die nationalen Sicherheitsbehörden dies beschließen. Kann nicht innerhalb eines Monats, nachdem die Agentur die nationale Sicherheitsbehörde bzw. die nationalen Sicherheitsbehörden über ihre Nichtzustimmung unterrichtet hat, eine für alle Seiten annehmbare Bewertung erzielt werden, so trifft die Agentur die endgültige Entscheidung.

- 1g. Ist das Verwendungsgebiet auf ein Netz oder Netze innerhalb eines einzigen Mitgliedstaats beschränkt, so kann die nationale Sicherheitsbehörde dieses Mitgliedstaats in eigener Verantwortung auf Antrag des Antragstellers die Genehmigung für das Inverkehrbringen von Fahrzeugen ausstellen. Im Hinblick auf die Ausstellung dieser Genehmigungen bewertet die nationale Sicherheitsbehörde das Dossier in Bezug auf die in Absatz 1b aufgeführten Bestandteile nach den in dem Durchführungsrechtsakt gemäß Absatz 1h festgelegten Verfahren. Die Genehmigung ist ferner ohne Erweiterung des Verwendungsgebiets gültig für Fahrzeuge, die die Bahnhöfe benachbarter Mitgliedstaaten mit ähnlichen Netzmerkmalen anfahren, wenn sich diese Bahnhöfe in Grenznähe befinden, sofern zuvor die zuständigen nationalen Sicherheitsbehörden konsultiert wurden. Diese Konsultation kann im jeweiligen Einzelfall erfolgen oder in einer grenzübergreifenden Vereinbarung zwischen nationalen Sicherheitsbehörden festgelegt sein.

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

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

1h. Die Kommission erlässt spätestens vier Jahre nach dem Inkrafttreten dieser Richtlinie im Wege von Durchführungsrechtsakten ausführliche Vorschriften für das Genehmigungsverfahren, die Folgendes einschließen:

- a) ausführliche Hinweise für den Antragsteller, in denen die Anforderungen im Hinblick auf die Genehmigung für das Inverkehrbringen von Fahrzeugen beschrieben und erläutert werden;
- 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.

Diese Durchführungsrechtsakte werden nach dem in Artikel 48 Absatz 3 genannten Prüfverfahren erlassen. Sie müssen den Erfahrungen bei der Anwendung der Vereinbarungen über Zusammenarbeit zwischen der Agentur und den nationalen Sicherheitsbehörden gemäß Absatz 8b Rechnung tragen.

2. In der Genehmigung für das Inverkehrbringen von Fahrzeugen wird Folgendes angegeben:

- a) das Verwendungsgebiet bzw. die Verwendungsgebiete;
- b) die Werte der in den TSI und gegebenenfalls in den nationalen Vorschriften genannten Parameter, 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 Nutzung des Fahrzeugs und sonstige Beschränkungen.

3. [...]

4. [...]

5. [...]

6. [...]
7. Jede Entscheidung, mit der das Inverkehrbringen 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.

Wird die ablehnende Entscheidung der Agentur bestätigt, so kann der Antragsteller bei der gemäß Artikel 51 der Verordnung [xx über die Eisenbahnagentur der Europäischen Union] benannten Beschwerdekammer Widerspruch einlegen. Wird die ablehnende Entscheidung einer nationalen Sicherheitsbehörde bestätigt, kann der Antragsteller bei der Beschwerdestelle, die von dem zuständigen Mitgliedstaat nach Artikel 17 Absatz 3 der Richtlinie [xx über Eisenbahnsicherheit] benannt wird, Widerspruch einlegen. Die Mitgliedstaaten können für die Zwecke dieses Beschwerdeverfahrens die in Artikel 56 der Richtlinie 2012/34/EU zur Schaffung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraums<sup>13</sup> beschriebene Regulierungsstelle benennen.

8. Im Falle der Erneuerung oder Umrüstung bestehender Fahrzeuge, die bereits über eine Genehmigung für das Inverkehrbringen von Fahrzeugen verfügen, ist eine neue Genehmigung für das Inverkehrbringen von Fahrzeugen erforderlich, wenn
  - a) Änderungen an den Werten der in Absatz 2 Buchstabe b genannten Parameter vorgenommen werden,
  - b) durch die geplanten Arbeiten das Gesamtsicherheitsniveau des betreffenden Fahrzeugs beeinträchtigt werden könnte oder
  - c) dies in den einschlägigen TSI vorgeschrieben ist.
- 8a. Möchte der Antragsteller das Verwendungsgebiet eines Fahrzeugs, das bereits über eine Genehmigung verfügt, erweitern, so ergänzt er das Dossier mit den in Absatz 1b aufgeführten einschlägigen Unterlagen in Bezug auf das zusätzliche Verwendungsgebiet. Der Antragsteller legt das Dossier der Agentur vor, die nach Durchführung der Verfahren gemäß den Absätzen 1c bis 1f eine aktualisierte Genehmigung für das erweiterte Verwendungsgebiet ausstellt.

---

<sup>13</sup> ABl. L 343 vom 14.12.2012, S. 32.

Hat der Antragsteller eine Genehmigung für das Inverkehrbringen von Fahrzeugen gemäß Absatz 1g erhalten und möchte er das Verwendungsgebiet innerhalb des betreffenden Mitgliedstaats erweitern, so ergänzt er das Dossier mit den in Absatz 1b aufgeführten einschlägigen Unterlagen in Bezug auf das zusätzliche Verwendungsgebiet. Er legt das Dossier der nationalen Sicherheitsbehörde vor, die nach Durchführung der Verfahren gemäß Absatz 1g eine aktualisierte Genehmigung für das erweiterte Verwendungsgebiet ausstellt.

- 8b. Für die Zwecke der Absätze 1d und 1e schließt die Agentur mit den nationalen Sicherheitsbehörden Kooperationsvereinbarungen im Einklang mit Artikel 69 der Verordnung [xx über die Eisenbahnagentur der Europäischen Union]. Bei diesen Vereinbarungen kann es sich um Einzel- oder um Rahmenvereinbarungen handeln, an denen eine oder mehrere nationale Sicherheitsbehörden beteiligt sind. Diese Vereinbarungen müssen eine spezifizierte Beschreibung der Aufgaben und Bedingungen für Dokumente, die für ihre Ausstellung geltenden Fristen und die Aufteilung der vom Antragsteller gezahlten Gebühren enthalten. Sie können ferner spezifische Vorkehrungen für die Zusammenarbeit im Fall von Netzen enthalten, die aus geografischen oder historischen Gründen spezielle Fachkenntnisse erfordern, mit dem Ziel, den Verwaltungsaufwand für den Antragsteller und die ihm entstehenden Kosten zu verringern. Diese Vereinbarungen müssen zustande kommen, bevor die Agentur berechtigt ist, Anträge nach dieser Richtlinie entgegenzunehmen, spätestens aber drei Jahre nach dem Zeitpunkt des Inkrafttretens dieser Richtlinie.
9. [...]
- 9a. Dieser Artikel gilt nicht für Güterwagen, die zu einem Pool von Güterwagen in gemeinsamer Nutzung mit Drittstaaten gehören, deren Spurweite sich von derjenigen des Haupteisenbahnnetzes in der Union unterscheidet und die nach einem anderen Verfahren die Genehmigung für das Inverkehrbringen von Fahrzeugen erhalten haben. Die Vorschriften zur Regelung des Genehmigungsverfahrens für diese Wagen sind zu veröffentlichen und der Europäischen Kommission zu notifizieren. Die Übereinstimmung dieser Wagen mit den grundlegenden Anforderungen dieser Richtlinie ist von den betreffenden Eisenbahnunternehmen im Rahmen ihres Sicherheitsmanagementsystems zu gewährleisten.

*Artikel 20a*

*Registrierung von Fahrzeugen, deren Inverkehrbringen genehmigt wurde*

1. Bevor ein Fahrzeug erstmals nach Erhalt der Genehmigung für das Inverkehrbringen gemäß Artikel 20 verwendet wird, ist es gemäß Artikel 43 auf Antrag des Halters in einem nationalen Einstellungsregister zu registrieren.
2. Ist das Verwendungsgebiet des Fahrzeugs auf das Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats beschränkt, so wird es im nationalen Einstellungsregister dieses Mitgliedstaats registriert.
3. Erstreckt sich das Verwendungsgebiet des Fahrzeugs auf das Hoheitsgebiet von mehr als einem Mitgliedstaat, so wird es im nationalen Einstellungsregister eines der beteiligten Mitgliedstaaten registriert.

*Artikel 21*

*Prüfungen vor der Nutzung genehmigter Fahrzeuge*

1. Bevor ein Eisenbahnunternehmen ein Fahrzeug in dem in der Genehmigung für das Inverkehrbringen angegebenen Verwendungsgebiet eingesetzt, vergewissert es sich,
  - a) dass für das Fahrzeug eine Genehmigung für das Inverkehrbringen gemäß Artikel 20 erteilt wurde und dass es ordnungsgemäß registriert ist;
  - b) dass die Kompatibilität zwischen dem Fahrzeug und der Strecke gegeben ist, und zwar auf der Grundlage des Infrastrukturregisters, der einschlägigen TSI oder anderer, vom Infrastrukturbetreiber gebührenfrei und innerhalb einer angemessenen Frist bereitzustellender Informationen, falls ein derartiges Register nicht besteht oder unvollständig ist, und
  - c) wie der Zug, in dem das Fahrzeug eingesetzt werden soll, zusammengesetzt ist, und zwar auf der Grundlage des Sicherheitsmanagementsystems gemäß Artikel 9 der Richtlinie [xx über Eisenbahnsicherheit] und der TSI "Verkehrsbetrieb und Verkehrssteuerung".
- 1a. Für die Zwecke des Absatzes 1 kann das Eisenbahnunternehmen in Zusammenarbeit mit dem Infrastrukturbetreiber Prüffahrten durchführen.

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

2. [...]

3. [...]

*Artikel 22*  
*Typgenehmigung von Fahrzeugen*

1. Die Agentur – oder gegebenenfalls eine nationale Sicherheitsbehörde – kann nach dem Verfahren gemäß Artikel 20 Typgenehmigungen für Fahrzeuge ausstellen.
2. Stellt die Agentur oder eine nationale Sicherheitsbehörde eine Genehmigung für das Inverkehrbringen von Fahrzeugen aus, so stellt sie auf Antrag des Antragstellers gleichzeitig die Typgenehmigung für das Fahrzeug aus, die sich auf das gleiche Verwendungsgebiet für das Fahrzeug bezieht.
3. [...]
4. Bei Änderungen einschlägiger Bestimmungen in den TSI oder den nationalen Vorschriften, auf deren Grundlage bereits eine Typgenehmigung für Fahrzeuge ausgestellt wurde, ist in der TSI oder nationalen Vorschrift anzugeben, ob die bereits erteilte Typgenehmigung für Fahrzeuge weiterhin gültig ist oder erneuert werden muss. Muss die Genehmigung erneuert werden, so dürfen die von der Agentur oder einer nationalen Sicherheitsbehörde durchgeführten Prüfungen nur die geänderten Vorschriften betreffen.
5. Die Kommission legt im Wege von Durchführungsrechtsakten das Muster der Typenkonformitätserklärung fest. Diese Durchführungsrechtsakte werden nach dem in Artikel 48 Absatz 3 genannten Prüfverfahren erlassen.
6. Die Ausstellung der Typenkonformitätserklärung erfolgt
  - a) nach den Prüfverfahren der einschlägigen TSI oder

- b) – für Fahrzeuge, für die TSI nicht angewendet werden – gemäß den Konformitätsbewertungsverfahren der Module B+D, B+F und H1 des Beschlusses Nr. 768/2008/EG. 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 Typgenehmigungen für Fahrzeuge werden im Europäischen Register für Typgenehmigungen von Fahrzeugen gemäß Artikel 44 eingetragen.

*Artikel 22a*

*Konformität von Fahrzeugen mit genehmigtem Fahrzeugtyp*

1. Ein Fahrzeug oder eine Serie von Fahrzeugen, für das bzw. für die die Konformität mit einem genehmigten Fahrzeugtyp gegeben ist, erhält auf der Grundlage einer vom Antragsteller vorgelegten Typenkonformitätserklärung ohne weitere Prüfungen eine Genehmigung für das Inverkehrbringen von Fahrzeugen gemäß Artikel 20.
2. Genehmigungen für das Inverkehrbringen, die bereits aufgrund der früheren Genehmigung für das Inverkehrbringen des betreffenden Fahrzeugtyps bereits ausgestellt wurden, bleiben von der Erneuerung der Genehmigung eines Fahrzeugtyps gemäß Artikel 22 Absatz 4 unberührt.

*Artikel 22b*

*Nichterfüllung grundlegender Anforderungen durch Fahrzeuge oder Fahrzeugtypen*

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

2. Erhält eine nationale Sicherheitsbehörde, zum Beispiel im Laufe des Überwachungsverfahrens im Sinne des Artikels 16a der Richtlinie über die Eisenbahnsicherheit, Kenntnis davon, dass ein Fahrzeug oder ein Fahrzeugtyp, dem entweder von der Agentur gemäß Artikel 20 Absatz 1d oder Artikel 22 oder von der nationalen Sicherheitsbehörde gemäß Artikel 20 Absatz 1g oder Artikel 22 [...] eine Genehmigung für das Inverkehrbringen ausgestellt wurde, bei bestimmungsgemäßer Verwendung [...] eine der geltenden grundlegenden Anforderungen **nicht erfüllt**, unterrichtet sie das Eisenbahnunternehmen, das das Fahrzeug oder den Fahrzeugtyp einsetzt, und fordert es auf, Korrekturmaßnahmen zu ergreifen, um die Übereinstimmung des Fahrzeugs/der Fahrzeuge herzustellen. Die nationale Sicherheitsbehörde informiert die Agentur und alle anderen betreffenden nationalen Sicherheitsbehörden, einschließlich jener, in deren Hoheitsgebiet der Antrag für das Inverkehrbringen eines Fahrzeugs desselben Typs noch anhängig ist.
3. Gewährleisten die von dem Eisenbahnunternehmen ergriffenen Korrekturmaßnahmen in den beschriebenen Fällen gemäß den Absätzen 1 und 2 nicht die Übereinstimmung mit den geltenden grundlegenden Anforderungen und führt diese Nichtübereinstimmung zu einem schwerwiegenden Sicherheitsrisiko, so kann die betreffende nationale Sicherheitsbehörde im Rahmen ihrer Überwachungsaufgaben im Einklang mit Artikel 16a Absatz 4a der Richtlinie über die Eisenbahnsicherheit vorübergehende Sicherheitsmaßnahmen ergreifen. Darüber hinaus kann die nationale Sicherheitsbehörde oder die Agentur parallel dazu vorübergehende Sicherheitsmaßnahmen in Form einer Aussetzung der Fahrzeugtypgenehmigung anwenden; diese unterliegen einer gerichtlichen Überprüfung und dem [...] Verfahren nach Artikel 20a Absatz 1f **zur Streitbeilegung**.
4. In den in Absatz 3 genannten Fällen kann die Agentur oder die nationale Sicherheitsbehörde, die die Genehmigung erteilt hat, nach einer Überprüfung der Wirksamkeit der [...] zur Beseitigung des schwerwiegenden Sicherheitsrisikos ergriffenen Maßnahmen entscheiden, die Genehmigung zu widerrufen oder zu ändern, **wenn eine grundlegende Anforderung zum Zeitpunkt der Erteilung der Genehmigung nachweislich nicht erfüllt wurde**; zu diesem Zweck unterrichten sie unter Angabe der Gründe für ihre Entscheidung den Inhaber der Genehmigung für das Inverkehrbringen oder der Fahrzeugtypgenehmigung über ihre Entscheidung. Der Inhaber kann innerhalb eines Monats nach Eingang der Entscheidung der Agentur oder der nationalen Sicherheitsbehörde beantragen, dass diese die Entscheidung überprüfen. In diesem Fall wird die Widerrufsentscheidung vorübergehend ausgesetzt. Die Agentur bzw. die nationale Sicherheitsbehörde verfügt nach dem Zeitpunkt des Eingangs des Antrags auf Überprüfung über eine Frist von einem Monat, um ihre Entscheidung zu bestätigen oder zu widerrufen.

Gegebenenfalls ist im Falle von Meinungsverschiedenheiten zwischen der Agentur und der nationalen Sicherheitsbehörde hinsichtlich der Notwendigkeit einer Beschränkung oder eines Widerrufs der Genehmigung das Verfahren nach Artikel 20a Absatz 1f **zur Streitbeilegung** zu befolgen. Endet [...] dieses Verfahren mit der Entscheidung, dass die Fahrzeuggenehmigung weder eingeschränkt noch widerrufen wird, so werden die in Absatz 3 genannten vorläufigen Sicherheitsmaßnahmen ausgesetzt.

5. Wird die Entscheidung der Agentur bestätigt, so kann der [...] **Inhaber der Fahrzeuggenehmigung innerhalb von zwei Monaten** bei der gemäß Artikel 51 der Verordnung [xx über die Eisenbahnagentur der Europäischen Union] benannten Beschwerdekammer Widerspruch einlegen. Wird die Entscheidung einer nationalen Sicherheitsbehörde bestätigt, so kann der [...] **Inhaber der Fahrzeuggenehmigung innerhalb von zwei Monaten** bei der von dem zuständigen Mitgliedstaat nach Artikel 17 Absatz 3 der Richtlinie [xx über Eisenbahnsicherheit] benannten Beschwerdestelle Widerspruch einlegen. Die Mitgliedstaaten können für die Zwecke dieses Beschwerdeverfahrens die in Artikel 56 der Richtlinie 2012/34/EU zur Schaffung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraums beschriebene Regulierungsstelle benennen.
6. Beschließt die Agentur, eine von ihr erteilte Genehmigung für das Inverkehrbringen zu widerrufen oder zu ändern, so unterrichtet sie sämtliche nationalen Sicherheitsbehörden unter Angabe der Gründe für ihre Entscheidung.  
Beschließt eine nationale Sicherheitsbehörde, eine von ihr erteilte Genehmigung für das Inverkehrbringen zu widerrufen oder zu ändern, so unterrichtet sie unverzüglich die Agentur unter Angabe der Gründe für ihre Entscheidung. Die Agentur unterrichtet anschließend die anderen nationalen Sicherheitsbehörden.
7. Die Entscheidung der Agentur oder der nationalen Sicherheitsbehörde, die Genehmigung zu widerrufen, wird in das entsprechende nationale Fahrzeugregister gemäß Artikel 20a bzw. im Falle einer Genehmigung für einen Fahrzeugtyp in das Europäische Register für Fahrzeugtypgenehmigungen gemäß Artikel 22 Absatz 7 eingetragen. Die Agentur und die nationalen Sicherheitsbehörden stellen sicher, dass Eisenbahnunternehmen, die Fahrzeuge des gleichen Typs des vom Widerruf betroffenen Fahrzeugs oder Typs einsetzen, ordnungsgemäß unterrichtet werden. Diese Eisenbahnunternehmen prüfen zunächst, ob das gleiche Problem der Nichterfüllung vorliegt. In diesem Fall gilt das Verfahren dieses Artikels ab Absatz 1.

8. Wird eine Genehmigung für das Inverkehrbringen widerrufen, so darf das betreffende Fahrzeug nicht mehr eingesetzt werden und sein Verwendungsgebiet kann nicht erweitert werden. Wird eine Typgenehmigung für ein Fahrzeug widerrufen, so dürfen darauf aufbauende Fahrzeuge nicht in den Verkehr gebracht werden; falls sie bereits im Verkehr sind, so sind sie aus dem Verkehr zu nehmen. Eine neue Genehmigung kann für Einzelfahrzeuge nach dem Verfahren des Artikels 20 bzw. für Fahrzeugtypen nach dem Verfahren des Artikels 22 beantragt werden.
9. Beschränkt sich in den Fällen nach den Absätzen 1 oder 2 die Nichterfüllung der **grundlegenden Anforderungen** auf einen Teil des Verwendungsgebiets des Fahrzeugs und bestand sie bereits zum Zeitpunkt der Erteilung der Genehmigung, so ist diese so zu ändern, dass die betreffenden Teile des Verwendungsgebiets ausgeschlossen werden.

## **KAPITEL VI**

### **KONFORMITÄTSBEWERTUNGSSTELLEN**

#### *Artikel 23*

##### *Notifizierende Behörden*

1. Die Mitgliedstaaten benennen notifizierende Behörden, die für die Einrichtung und Durchführung der erforderlichen Verfahren für die Begutachtung, Notifizierung und Überwachung von Konformitätsbewertungsstellen, einschließlich der Einhaltung des Artikels 31, zuständig sind.
  2. Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass diese Behörden der Kommission und den Stellen, die befugt sind, als unabhängige Dritte Konformitätsbewertungsaufgaben gemäß Artikel 10 Absatz 2 und Artikel 15 Absatz 1 wahrzunehmen, Meldung erstatten. Sie stellen ferner sicher, dass sie die Kommission und die anderen Mitgliedstaaten über die benannten Stellen gemäß Artikel 15 Absatz 6b unterrichten.
- 2a. 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.
  - 2b. 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 der aus ihrer Tätigkeit entstehenden Haftungsansprüche.
  - 2c. Die notifizierende Behörde trägt die volle Verantwortung für die Tätigkeiten, die von der in Absatz 2b genannten Stelle durchgeführt werden.

#### *Artikel 24*

*[gestrichen und mit Artikel 23 zusammengelegt]*

*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 müssen kompetente Mitarbeiter in ausreichender Zahl zur Verfügung stehen, so dass sie ihre Aufgaben ordnungsgemäß wahrnehmen können.

*Artikel 26*  
*Informationspflichten der notifizierenden Behörden*

Jeder Mitgliedstaat unterrichtet die Kommission über seine Verfahren zur Begutachtung, Notifizierung und Überwachung von Konformitätsbewertungsstellen sowie über diesbezügliche Änderungen.

Die Kommission macht diese Informationen der Öffentlichkeit zugänglich.

*Artikel 27*  
*Konformitätsbewertungsstellen*

1. Konformitätsbewertungsstellen müssen für die Zwecke der Notifizierung die Anforderungen der Absätze 2 bis 7 sowie der Artikel 28 und 29 erfüllen.
2. Konformitätsbewertungsstellen werden nach nationalem Recht errichtet und verfügen über Rechtspersönlichkeit.
3. Konformitätsbewertungsstellen müssen in der Lage sein, 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 müssen jederzeit, für jedes Konformitätsbewertungsverfahren und für jede Art und Kategorie von Produkten, für die sie im Rahmen der Notifizierung benannt wurden, über Folgendes verfügen:

- a) die erforderlichen Mitarbeiter mit Fachkenntnis und ausreichender einschlägiger Erfahrung, um die bei der Konformitätsbewertung anfallenden Aufgaben zu erfüllen;
- b) 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 müssen die erforderlichen Mittel zur angemessenen Erledigung der technischen und administrativen Aufgaben zur Verfügung stehen, die mit der Konformitätsbewertung verbunden sind, und sie müssen Zugang zu allen benötigten Ausrüstungen oder Einrichtungen haben.

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 sind zu schützen.
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, die für das Teilsystem Zugsicherung und Signalgebung auf der Strecke und/oder an Bord notifiziert sind, wirken an den Tätigkeiten der nach Artikel 25 der Verordnung [xx über die Eisenbahnagentur der Europäischen Union] geschaffenen ERTMS-Arbeitsgruppe mit bzw. sorgen dafür, dass ihr Bewertungspersonal darüber informiert wird. Sie wenden die von dieser Gruppe erarbeiteten Leitlinien an. Sollten sie die Anwendung für nicht angebracht oder unmöglich halten, so teilen die betreffenden Konformitätsbewertungsstellen ihre Bemerkungen der ERTMS-Arbeitsgruppe zur Erörterung und fortlaufenden Verbesserung der Leitlinien mit.

*Artikel 28*  
*Unparteilichkeit der Konformitätsbewertungsstellen*

1. Bei Konformitätsbewertungsstellen muss es sich um unabhängige Dritte handeln, 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 Stellen gelten, sofern ihre Unabhängigkeit und das Nichtbestehen von Interessenskonflikten nachgewiesen wird.

2. Die Unparteilichkeit der Konformitätsbewertungsstellen, ihrer obersten Führungsebene und ihres Bewertungspersonals ist zu garantieren.
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 Zweigunternehmen 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 müssen über Folgendes verfügen:
  - a) eine solide Fach- und Berufsausbildung, die alle Tätigkeiten für die Konformitätsbewertung umfasst, für die die Konformitätsbewertungsstelle im Rahmen der Notifizierung benannt wurde;
  - b) eine ausreichende Kenntnis der Anforderungen, die mit den durchzuführenden Bewertungen verbunden sind, und die entsprechende Befugnis zur Durchführung solcher Bewertungen;
  - c) angemessene Kenntnisse und ein angemessenes Verständnis der wesentlichen Anforderungen, der geltenden harmonisierten Normen sowie der einschlägigen EU-Rechtsvorschriften 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 bewertenden Personals der Konformitätsbewertungsstelle darf sich nicht nach der Anzahl der durchgeföhrten 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 Teilen davon erfüllt, deren Fundstellen im *Amtsblatt der Europäischen Union* veröffentlicht worden sind, so wird davon ausgegangen, dass sie die Anforderungen der Artikel 27 bis 29 erfüllt, soweit die anwendbaren harmonisierten Normen diese Anforderungen abdecken.

### *Artikel 31*

#### *Zweigunternehmen von notifizierten Stellen und Vergabe von Unteraufträgen*

1. Vergibt eine notifizierte Stelle bestimmte mit der Konformitätsbewertung verbundene Aufgaben an Unterauftragnehmer oder überträgt sie diese einem Zweigunternehmen, stellt sie sicher, dass der Unterauftragnehmer oder das Zweigunternehmen die Anforderungen der Artikel 27 bis 29 erfüllt, und unterrichtet die notifizierende Behörde entsprechend.
2. Die notifizierten Stellen tragen die volle Verantwortung für die Arbeiten, die von Unterauftragnehmern oder Zweigunternehmen 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. Antragsteller können die Konformitätsbewertungsverfahren, die in den Modulen A1, A2, C1 oder C2 gemäß Anhang II des Beschlusses Nr. 768/2008/EG und in den Modulen CA1 und CA2 gemäß Anhang I des Beschlusses 2010/713/EG festgelegt sind, von einer akkreditierten internen Stelle durchführen lassen. Diese Stelle muss einen eigenen und gesonderten Teil des Antragstellers darstellen und darf sich nicht an Konstruktion, Herstellung, Lieferung, Installation, Verwendung oder Wartung der durch sie bewerteten Produkte beteiligen.
2. Akkreditierte interne Stellen müssen folgende Kriterien erfüllen:
  - a) Sie müssen gemäß der Verordnung (EG) Nr. 765/2008 akkreditiert sein.
  - b) Die Stellen und ihre Mitarbeiter müssen von dem Unternehmen, dem sie angehören, organisatorisch unterscheidbar sein und darin über Berichtsverfahren verfügen, die ihre Unparteilichkeit gewährleisten, die sie gegenüber der nationalen Akkreditierungsstelle nachweisen.
  - c) Weder die Stellen noch ihre Mitarbeiter dürfen für Konstruktion, Herstellung, Lieferung, Installation, Betrieb oder Wartung der von ihnen zu bewertenden Produkte verantwortlich sein und dürfen keiner Tätigkeit nachgehen, 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 muss eine Beschreibung der Konformitätsbewertungstätigkeiten, der Konformitätsbewertungsmodule und der Produkte, für die diese Stelle Kompetenz beansprucht, sowie, falls vorhanden, eine Akkreditierungsurkunde beiliegen, 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, so 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, die die Anforderungen der Artikel 27 bis 29 erfüllen.
2. Die notifizierenden Behörden unterrichten die Kommission und die übrigen Mitgliedstaaten mit Hilfe des elektronischen Notifizierungsinstruments, das von der Kommission entwickelt und verwaltet wird, über die notifizierten Stellen.
3. Die Notifizierung muss vollständige Angaben zu den Konformitätsbewertungstätigkeiten, den betreffenden Konformitätsbewertungsmodulen und Produkten sowie der einschlägigen Akkreditierungsurkunde oder anderweitigen Bestätigung der Kompetenz gemäß Absatz 4 enthalten.

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, die die Kompetenz der Konformitätsbewertungsstelle und die getroffenen Regelungen bescheinigen, durch die sichergestellt ist, dass die Stelle regelmäßig überwacht wird und dauerhaft den Anforderungen der Artikel 27 bis 29 genügt.
5. Die betreffende Stelle darf nur dann die Aufgaben einer benannten notifizierten Stelle 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 notifizierter Stellen*

1. Die Kommission weist jeder notifizierten Stelle eine Kennnummer zu.

Jede notifizierte Stelle erhält nur eine Kennnummer, selbst wenn sie im Rahmen mehrerer Unionsrechtsakte 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 Notifizierungen*

1. Stellt eine notifizierende Behörde fest oder erhält Kenntnis davon, dass eine notifizierte Stelle die Anforderungen der Artikel 27 bis 29 nicht mehr erfüllt oder dass sie ihren Verpflichtungen nicht nachkommt, so schränkt sie die Notifizierung gegebenenfalls ein, setzt sie aus oder widerruft sie, wobei sie das Ausmaß berücksichtigt, in dem diesen Anforderungen nicht entsprochen oder diesen Verpflichtungen nicht nachgekommen wurde. Sie setzt die Kommission und die übrigen Mitgliedstaaten unverzüglich davon in Kenntnis.
2. Bei Einschränkung, Aussetzung oder Widerruf der Notifizierung oder wenn die notifizierte Stelle ihre Tätigkeit einstellt, ergreift der notifizierende Mitgliedstaat die geeigneten Maßnahmen, um zu gewährleisten, dass die Akten dieser Stelle entweder von einer anderen notifizierten Stelle weiter bearbeitet oder für die zuständigen notifizierenden Behörden und Marktüberwachungsbehörden auf deren Verlangen bereithalten werden.

*Artikel 37*  
*Anfechtung der Kompetenz notifizierter Stellen*

1. Die Kommission untersucht alle Fälle, in denen sie Zweifel an der Kompetenz einer notifizierten Stelle oder der dauerhaften Erfüllung der entsprechenden Anforderungen und Pflichten durch eine notifizierte Stelle 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 notifizierte Stelle die Voraussetzungen für ihre Notifizierung nicht oder nicht mehr erfüllt, so 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 notifizierter Stellen in Bezug auf ihre Tätigkeit*

1. Die notifizierten 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 notifizierten Stellen üben ihre Tätigkeiten unter gebührender Berücksichtigung der Größe eines Unternehmens, der Branche, in der es tätig ist, seiner Struktur sowie des Grads der Komplexität der jeweiligen Produkttechnologie und des Massenfertigungs- oder Seriencharakters des Herstellungsprozesses aus.

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

3. Stellt eine notifizierte Stelle fest, dass ein Hersteller die Anforderungen nicht erfüllt hat, die in der einschlägigen TSI oder in den entsprechenden harmonisierten Normen oder technischen Spezifikationen festgelegt sind, so fordert sie den Hersteller zu geeigneten Korrekturmaßnahmen auf und stellt keine Konformitätsbescheinigung aus.
4. Hat eine notifizierte Stelle bereits eine Bescheinigung ausgestellt und stellt im Rahmen der Überwachung der Konformität fest, dass das Produkt die Anforderungen, die in der einschlägigen TSI oder in den entsprechenden harmonisierten Normen oder technischen Spezifikationen festgelegt sind, nicht mehr erfüllt, so fordert sie den Hersteller zu geeigneten Korrekturmaßnahmen auf und setzt die Bescheinigung falls nötig aus oder widerruft sie.
5. Werden keine Korrekturmaßnahmen ergriffen oder zeigen sie nicht die nötige Wirkung, so versieht die notifizierte Stelle gegebenenfalls alle Bescheinigungen mit Einschränkungen, setzt sie aus oder widerruft sie.

*Artikel 39*  
*Meldepflichten der notifizierten Stellen*

1. Die notifizierten Stellen melden der notifizierenden Behörde
  - a) jede Vorenhaltung, 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.

In Bezug auf Buchstabe a werden auch die zuständigen nationalen Sicherheitsbehörden unterrichtet.

2. Die notifizierten 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 notifizierten 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 notifizierten Stellen*

Die Kommission stellt sicher, dass eine zweckmäßige Koordinierung und Kooperation zwischen den im Rahmen der Notifizierung nach dieser Richtlinie notifizierten Stellen in Form einer sektoralen Gruppe notifizierter Stellen eingerichtet und ordnungsgemäß weitergeführt wird. Die Agentur unterstützt die Tätigkeiten der notifizierten Stellen gemäß Artikel 20 der Verordnung [xx über die Eisenbahnagentur der Europäischen Union].

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

*Artikel 41a*  
*Benannte Stellen*

1. Die Anforderungen an Konformitätsbewertungsstellen gemäß den Artikeln 27 bis 31 gelten auch für die nach Artikel 15 Absatz 6b benannten Stellen, außer in Bezug auf Folgendes:
  - a) die von ihren Mitarbeitern geforderten Fertigkeiten gemäß Artikel 29 Absatz 1 Buchstabe c, wobei die benannte Stelle über angemessene Kenntnisse und ein angemessenes Verständnis der nationalen Rechtsvorschriften verfügen muss;
  - b) die gemäß Artikel 31 Absatz 4 für die notifizierende Behörde bereitzuhaltenden Unterlagen schließen diejenigen ein, die sich auf die von Zweigunternehmen oder Auftragnehmern durchgeführten Tätigkeiten beziehen.
2. Die Verpflichtungen in Bezug auf die Tätigkeit gemäß Artikel 38 gelten auch für die nach Artikel 15 Absatz 6b benannten Stellen mit der Ausnahme, dass diese Verpflichtungen sich auf nationale Vorschriften anstatt auf TSI beziehen.
3. Die Meldepflichten gemäß Artikel 39 Absatz 1 gelten auch für die benannten Stellen, die die Mitgliedstaaten entsprechend zu unterrichten haben.

## **KAPITEL VII**

### **REGISTER**

*Artikel 42*  
*Fahrzeugnummerierungssystem*

1. [...]
2. Bei der Registrierung gemäß Artikel 20a wird jedem Fahrzeug von der zuständigen Behörde im Mitgliedstaat der Registrierung eine europäischen Fahrzeugnummer (European vehicle number – EVN) zugewiesen. Das Fahrzeug wird mit der zugeteilten EVN gekennzeichnet.
3. Die Spezifikationen der EVN werden im Rahmen der in Artikel 43 Absatz 2 genannten Maßnahmen festgelegt.
4. Einem Fahrzeug wird nur einmal eine EVN zugeteilt, es sei denn, dass in den in Artikel 43 Absatz 2 genannten Maßnahmen etwas anderes bestimmt ist.
5. Ungeachtet des Absatzes 2 können die Mitgliedstaaten bei Fahrzeugen, die auf Fahrten aus oder nach Drittländern eingesetzt werden oder eingesetzt werden sollen, deren Spurweite sich vom Haupteisenbahnenetz in der Union unterscheidet, akzeptieren, dass die Fahrzeuge nach einem anderen Kennzeichnungscode eindeutig identifiziert sind.

*Artikel 43*  
*Nationale Einstellungsregister*

1. Jeder Mitgliedstaat führt ein nationales Einstellungsregister. 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 [xx über Eisenbahnsicherheit] 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 zur Schaffung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraums<sup>14</sup> genannten Regulierungsstellen, der Agentur, den Eisenbahnunternehmen und den Infrastrukturbetreibern sowie allen Personen oder Organisationen zugänglich, die Fahrzeuge registrieren oder im Register erwähnt sind.
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.
  3. Der Inhaber der Registrierung zeigt dem Mitgliedstaat, in dem das Fahrzeug registriert wurde, etwaige Änderungen der Daten im nationalen Einstellungsregister, die Abwrackung eines Fahrzeugs oder seine Entscheidung, die Registrierung eines Fahrzeugs nicht länger aufrechtzuerhalten, unverzüglich an.
  4. Solange die nationalen Einstellungsregister nicht entsprechend der in Absatz 2 genannten Spezifikation miteinander verbunden sind, aktualisiert jeder Mitgliedstaat sein Register, indem er bei den betreffenden Daten Änderungen übernimmt, die ein anderer Mitgliedstaat in seinem eigenen Register vorgenommen hat. Um Verwaltungsaufwand und unangemessene Kosten für die Mitgliedstaaten und die Wirtschaftsbeteiligten zu verringern, kann die Kommission eine Spezifikation für ein europäisches Einstellungsregister beschließen, das schrittweise die Notwendigkeit nationaler Einstellungsregister beseitigt. Diese im Wege von Durchführungsrechtsakten festgelegte Spezifikation erstreckt sich unter anderem auf Inhalt, Datenformat, funktionelle und technische 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.

---

<sup>14</sup> ABl. L 343 vom 14.12.2012, S. 32.

5. Im Falle von Fahrzeugen, die erstmals in einem Drittland eine Genehmigung erhalten haben und anschließend in einem Mitgliedstaat eingesetzt wurden, sorgt der betreffende Mitgliedstaat dafür, dass die Fahrzeugdaten, die mindestens Angaben über den Fahrzeughalter, die für die Instandhaltung zuständige Stelle und Betriebsbeschränkungen für das Fahrzeug einschließen müssen, über das nationale Einstellungsregister oder aufgrund eines internationalen Übereinkommens abgefragt werden können.

#### *Artikel 44*

##### *Europäisches Register genehmigter 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 in Absatz 2 aufgeführten gemeinsamen Spezifikationen;
  - c) es ist mit allen nationalen Einstellungsregistern verbunden.
2. Die Kommission beschließt im Wege von Durchführungsrechtsakten gemeinsame Spezifikationen für das Register genehmigter Fahrzeugtypen bezüglich Inhalt, Datenformat, funktionaler und technischer Architektur, Betriebsweise sowie Regeln für die Dateneingabe und -abfrage. Diese Durchführungsrechtsakte werden nach dem in Artikel 48 Absatz 3 genannten Prüfverfahren erlassen.

#### *Artikel 45*

##### *Infrastrukturregister*

1. Jeder Mitgliedstaat stellt sicher, dass ein Infrastrukturregister, in dem für die jeweiligen Teilsysteme oder Teile davon die Werte der Netzparameter angegeben sind, veröffentlicht wird.
2. Die Werte der im Infrastrukturregister erfassten Parameter werden zusammen mit den Werten der im Register der Genehmigungen für das Inverkehrbringen von Fahrzeugtypen erfassten Parameter dazu verwendet, die technische Kompatibilität zwischen Fahrzeug und Netz zu prüfen.

3. Im Infrastrukturregister können Einsatzbedingungen für ortsfeste Einrichtungen und sonstige Beschränkungen festgelegt sein.
4. Die Mitgliedstaaten aktualisieren ihre Infrastrukturregister gemäß Absatz 6.
5. [...]
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*

[...]

*Artikel 47*  
*Dringlichkeitsverfahren*

[...]

*Artikel 48*  
*Ausschussverfahren*

1. Die Kommission wird von dem nach Artikel 21 der Richtlinie 96/48/EG 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. Gibt der Ausschuss keine Stellungnahme ab, so erlässt die Kommission den Durchführungsrechtsakt nicht, und Artikel 5 Absatz 4 Unterabsatz 3 der Verordnung (EU) Nr. 182/2011 findet Anwendung.
4. [...]

*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 werden 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 mitgeteilt.

*Artikel 50*  
*Berichterstattung und Information*

1. Spätestens drei Jahre nach dem Inkrafttreten dieser Richtlinie berichtet die Kommission über Fortschritte bei der Vorbereitung der erweiterten Rolle der Agentur im Rahmen dieser Richtlinie. Ferner berichtet die Kommission alle drei Jahre, erstmals drei Jahre nach Ablauf des Übergangszeitraums gemäß Artikel 51, dem Europäischen Parlament und dem Rat über die Fortschritte bei der Herbeiführung der Interoperabilität des Eisenbahnsystems und bei der Arbeit der Agentur in diesem Zusammenhang. Der Bericht muss ferner eine Evaluierung der Einrichtung und Nutzung der Register nach Kapitel VII sowie eine Analyse der in Artikel 7 aufgeführten Fälle und der Anwendung des Kapitels V enthalten, wobei insbesondere die Funktionsweise der zwischen der Agentur und den nationalen Sicherheitsbehörden geschlossenen Vereinbarungen über Zusammenarbeit bewertet wird. Für die Zwecke des ersten Berichts nach Ablauf des Übergangszeitraums führt die Kommission schrittweise eingehende Konsultationen mit den einschlägigen Wirtschaftsbeteiligten durch und stellt ein Programm für die Begutachtung der Fortschritte auf. Die Kommission unterbreitet, falls dies unter Berücksichtigung der vorgenannten Analyse angezeigt ist, Vorschläge für gesetzgeberische Maßnahmen, die sich auch auf die künftige Rolle der Agentur bei der Verbesserung der Interoperabilität erstrecken können.  
1a. Spätestens 18 Monate nach Inkrafttreten dieser Richtlinie berichtet die Kommission dem Europäischen Parlament und dem Rat über die Maßnahmen, die im Hinblick auf die folgenden Ziele getroffen wurden:

- den Herstellern auferlegte Verpflichtung, die auf den europäischen Eisenbahnnetzen verkehrenden sicherheitskritischen Komponenten mit einem Kennzeichnungscode zu kennzeichnen. Der Kennzeichnungscode muss eindeutig die Komponente, den Namen des Herstellers und die relevanten Produktionsdaten angeben;
  - vollständige Rückverfolgbarkeit dieser sicherheitskritischen Komponenten, Rückverfolgbarkeit der sie betreffenden Instandhaltungstätigkeiten und Feststellung ihrer Betriebsdauer sowie
  - Bestimmung gemeinsamer verbindlicher Grundsätze für die Instandhaltung dieser Komponenten.
2. Die Agentur erarbeitet und aktualisiert regelmäßig ein Instrument, das auf Anfrage eines Mitgliedstaats oder der Kommission einen Überblick über das Interoperabilitätsniveau des Eisenbahnsystems liefern kann. Bei diesem Instrument werden die in den Registern gemäß Kapitel VII enthaltenen Informationen verwendet.

*Artikel 51*  
*Übergangsregelung für die Nutzung von Fahrzeugen*

1. Den Mitgliedstaaten steht es frei, die Bestimmungen in Kapitel V der Richtlinie 2008/57/EG bis zu fünf Jahre nach dem Inkrafttreten weiterhin anzuwenden.
2. Gemäß Absatz 1 erteilte Genehmigungen für die Inbetriebnahme von Fahrzeugen und alle anderen vor dem Inkrafttreten dieser Richtlinie erteilten Genehmigungen – einschließlich Genehmigungen, die im Rahmen internationaler Übereinkünfte, insbesondere des RIC (Regolamento Internazionale Carrozze) und des RIV (Regolamento Internazionale Veicoli), erteilt wurden – bleiben zu den Bedingungen, unter denen sie erteilt wurden, weiterhin gültig.
3. Für Fahrzeuge, deren Inbetriebnahme gemäß den Absätzen 1 und 2 genehmigt wurde, ist eine Genehmigung für das Inverkehrbringen von Fahrzeugen erforderlich, damit sie auch auf Netzen, auf die sich ihre Genehmigung nicht erstreckt, betrieben werden können. Das Inverkehrbringen in diesen zusätzlichen Netzen unterliegt den Bestimmungen des Artikels 20.

*Artikel 52*  
*Sonstige Übergangsbestimmungen*

Die Anhänge IV, V, VI, VII und IX der Richtlinie 2008/57/EG finden bis zum Inkrafttreten der entsprechenden Durchführungsrechtsakte nach Artikel 9 Absatz 2a, Artikel 15 Absatz 7, Artikel 14 Absatz 8 und Artikel 7 Absatz 3a dieser Richtlinie weiterhin Anwendung.

*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 [xx über die Eisenbahnagentur der Europäischen Union] ab. Gegebenenfalls werden diese Empfehlungen und Stellungnahmen bei der Ausarbeitung der nach dieser Richtlinie erlassenen Durchführungsrechtsakte berücksichtigt.

*Artikel 54*  
*Umsetzung*

1. Die Mitgliedstaaten setzen die erforderlichen Rechts- und Verwaltungsvorschriften in Kraft, um den Artikeln [...]<sup>15</sup> spätestens fünf Jahre nach dem Zeitpunkt des Inkrafttretens nachzukommen. Sie teilen der Kommission unverzüglich den Wortlaut dieser Vorschriften mit.

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.

---

<sup>15</sup> Die Verweise sind zu einem späteren Zeitpunkt im Zusammenhang mit der Überarbeitung durch die Rechts- und Sprachsachverständigen anzupassen.

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 22a, Artikel 41a, Artikel 42, Artikel 43, Artikel 45 Absätze 1 bis 5 und Artikel 51 dieser Richtlinie ausgenommen, solange in ihrem Hoheitsgebiet kein Eisenbahnsystem besteht<sup>16</sup>.

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

#### *Artikel 55*

#### *Aufhebung*

Die Richtlinie 2008/57/EG in der Fassung der in Anhang IV Teil A genannten Richtlinien wird mit Wirkung von dem fünf Jahre nach dem Zeitpunkt des Inkrafttretens liegenden Zeitpunkt 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.

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

---

<sup>16</sup> Die Verweise in diesem Absatz sind zu einem späteren Zeitpunkt im Zusammenhang mit der Überarbeitung durch die Rechts- und Sprachsachverständigen anzupassen.

*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 fünf Jahre nach dem Zeitpunkt des Inkrafttretns liegenden Zeitpunkt.

*Artikel 57  
Adressaten*

Diese Richtlinie ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

Geschehen zu Brüssel am

*Im Namen des Europäischen Parlaments  
Der Präsident*

*Im Namen des Rates  
Der Präsident*

---

## **ANHANG I DER ANLAGE I**

### **Bestandteile des Eisenbahnsystems der Union**

#### **1. Netz**

Für die Zwecke dieser Richtlinie umfasst das Netz der Union

- eigens für Hochgeschwindigkeitszüge gebaute Strecken, die für Geschwindigkeiten von im Allgemeinen mindestens 250 km/h ausgelegt sind,
- eigens für Hochgeschwindigkeitszüge ausgebauten Strecken, die für Geschwindigkeiten von rund 200 km/h ausgelegt sind,
- eigens für Hochgeschwindigkeitszüge ausgebauten 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, Bahnhofsdurfahrten, Anschlüsse zu Terminals, Betriebswerken usw., die von Hochgeschwindigkeitsfahrzeugen mit Normalgeschwindigkeit befahren werden,
- für den Personenverkehr vorgesehene konventionelle Strecken,
- für den gemischten Verkehr (Personen- und Güterverkehr) vorgesehene konventionelle Strecken,
- für den Güterverkehr vorgesehene konventionelle Strecken,
- Personenverkehrsknoten,
- Güterverkehrsknoten, einschließlich Terminals für kombinierten Verkehr,
- Verbindungswege zwischen den vorstehend genannten Elementen.

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

## 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:

- Lokomotiven und Fahrzeuge für den Personenverkehr, einschließlich Diesel- oder elektrischen Triebfahrzeugen, Diesel- oder elektrischen Triebzügen, Reisezugwagen;
- Güterwagen, einschließlich Fahrzeugen zur Beförderung von Lastkraftwagen;
- Spezialfahrzeuge, z.B. Bau- und Instandhaltungsfahrzeuge.

Zu den betreffenden Fahrzeugen gehören auch solche, die speziell für den Betrieb auf den verschiedenen in Nummer 1 beschriebenen Typen von Hochgeschwindigkeitsstrecken konzipiert sind.

## **ANHANG II DER ANLAGE I**

### **TEILSYSTEME**

#### **1. Verzeichnis der Teilsysteme**

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

a) strukturelle Bereiche:

- Infrastruktur,
- Energie,
- streckenseitige Zugsteuerung/Zugsicherung und Signalgebung,
- fahrzeugseitige Zugsteuerung/Zugsicherung und Signalgebung,
- Fahrzeuge;

b) funktionelle Bereiche:

- Verkehrsbetrieb und Verkehrssteuerung,
- Instandhaltung,
- Telematikanwendungen für den Personen- und Güterverkehr.

## **2. Beschreibung der Teilsysteme**

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

### **2.1. Infrastruktur**

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

### **2.2. Energie**

Elektrifizierungssystem, einschließlich Oberleitungen, streckenseitiger Teile der Stromverbrauchsmess- und Ladeeinrichtungen.

### **2.3. Streckenseitige Zugsteuerung/Zugsicherung und Signalgebung**

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

### **2.4. Fahrzeugseitige Zugsteuerung/Zugsicherung und Signalgebung**

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

### **2.5. 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 Schienenverkehrsdielen 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

Wagenkastenstruktur, System der Zugsteuerung und Zugsicherung sowie die dazugehörigen Einrichtungen des Zuges, Stromabnahmeeinrichtungen, Traktions- und Energieumwandlungseinrichtungen, fahrzeugseitige Stromverbrauchsmess- und Ladeeinrichtungen, Bremsanlagen, Kupplungen, Laufwerk (Drehgestelle, Achsen) und Aufhängung, Türen, Mensch-Maschine-Schnittstellen (Triebfahrzeugführer, Zugbegleitpersonal und Fahrgäste, einschließlich Zugänglichkeitsfunktionen für Personen mit eingeschränkter Mobilität und behinderte Menschen), 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.

## **ANHANG III DER ANLAGE I**

### **GRUNDLEGENDE ANFORDERUNGEN**

#### **1. Allgemeine Anforderungen**

##### **1.1. Sicherheit**

- 1.1.1. Die Planung, der Bau oder die Herstellung, die Instandhaltung und die Überwachung der sicherheitsrelevanten Bauteile, insbesondere derjenigen, die am Zugverkehr beteiligt sind, müssen die Sicherheit auch unter bestimmten Grenzbedingungen auf dem für das Netz festgelegten Niveau halten.
- 1.1.2. Die Kennwerte für das Rad-Schiene-System müssen die Kriterien der Laufstabilität erfüllen, damit bei der zulässigen Höchstgeschwindigkeit eine sichere Fahrt gewährleistet ist. Die Kennwerte für die Bremsausrüstung müssen gewährleisten, dass bei zulässiger Höchstgeschwindigkeit ein Anhalten innerhalb des festgelegten Bremswegs möglich ist.
- 1.1.3. Die verwendeten Bauteile müssen während ihrer gesamten 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 Netzen, 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. Diese Anforderung erstreckt sich auch auf die sichere Integration des Teilsystems des Fahrzeugs in die Infrastruktur.

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

## **1.6. Zugänglichkeit**

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

1.6.2. Die Subsysteme "Verkehrsbetrieb" und "Telematikanwendungen für den Personenverkehr" müssen die Funktionen aufweisen, die erforderlich sind, um Personen mit eingeschränkter Mobilität und behinderten Menschen mithilfe von Barriervermeidung und Barrierenabbau sowie anderen geeigneten Maßnahmen einen gleichberechtigten Zugang zu ermöglichen.

## **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 Tunnels und Viadukten sind geeignete Vorkehrungen zu treffen.

#### **2.1.2. Zugänglichkeit**

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

## **2.2. Energie**

### **2.2.1. Sicherheit**

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

### **2.2.2. Umweltschutz**

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

### **2.2.3. Technische Kompatibilität**

Die Energieversorgungssysteme (elektrisch oder thermisch) müssen

- den Zügen die Erreichung der festgelegten Leistungswerte gestatten,
- im Fall der Energieversorgungssysteme mit den Stromabnahmeeinrichtungen der Züge kompatibel sein.

## **2.3. Zugsteuerung/Zugsicherung und Signalgebung**

### **2.3.1. Sicherheit**

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

### **2.3.2. Technische Kompatibilität**

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

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

## 2.4. Fahrzeuge

### 2.4.1. Sicherheit

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

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

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

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

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

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

Es müssen Notausstiege vorhanden und ausgeschildert sein.

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

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

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

#### **2.4.2. Zuverlässigkeit und Betriebsbereitschaft**

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

#### **2.4.3. Technische Kompatibilität**

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

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

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

#### **2.4.4. Kontrolle**

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

#### **2.4.5. Zugänglichkeit**

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

### **2.5. Instandhaltung**

#### **2.5.1. Gesundheit und Sicherheit**

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

### **2.5.2. Umweltschutz**

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

### **2.5.3. Technische Kompatibilität**

In den Instandhaltungsanlagen für Fahrzeuge müssen die Sicherheits-, Hygiene- und Komfortarbeiten, 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 und des Zugbegleitpersonals und des Personals der Prüfstellen müssen einen sicheren Betrieb gewährleisten, wobei die unterschiedlichen Anforderungen für den grenzüberschreitenden Verkehr und den Inlandsverkehr zu berücksichtigen sind.

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

### **2.6.2. Zuverlässigkeit und Betriebsbereitschaft**

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

### **2.6.3. Technische Kompatibilität**

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

#### 2.6.4. Zugänglichkeit

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

### 2.7. Telematikanwendungen für den Personen- und Güterverkehr

#### 2.7.1. Technische Kompatibilität

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

Bei diesen Anwendungen ist sicherzustellen,

- dass die Datenbanken, die Software und die Datenübertragungsprotokolle so erstellt werden, dass ein möglichst vielfältiger Datenaustausch zwischen verschiedenen Anwendungen und zwischen verschiedenen Betreibern gewährleistet ist, wobei vertrauliche Geschäftsdaten hiervon ausgeschlossen sind,
- dass die Benutzer einen leichten Zugriff zu den Informationen haben.

#### 2.7.2. Zuverlässigkeit und Betriebsbereitschaft

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

#### 2.7.3. Gesundheit

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

#### 2.7.4. Sicherheit

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

## 2.7.5. Zugänglichkeit

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

## **ANHANG IV DER ANLAGE I**

### **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

## **ANHANG V DER ANLAGE I**

### **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
-----	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
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