



Rat der
Europäischen Union

Brüssel, den 31. Juli 2014
(OR. en)

12341/14

TRANS 381

ÜBERMITTLUNGSVERMERK

Absender:	Europäische Kommission
Eingangsdatum:	30. Juli 2014
Empfänger:	Generalsekretariat des Rates
Nr. Komm.dok.:	D033702/02
Betr.:	VERORDNUNG (EU) Nr. .../.. DER KOMMISSION vom XXX über die technische Spezifikation für die Interoperabilität des Teilsystems „Fahrzeuge – Lärm“ sowie zur Änderung der Entscheidung 2008/232/EG und Aufhebung des Beschlusses 2011/229/EU

Die Delegationen erhalten in der Anlage das Dokument D033702/02.

Anl.: D033702/02



Brüssel, den **XXX**
[...](2014) **XXX** draft

VERORDNUNG (EU) Nr. .../.. DER KOMMISSION

vom **XXX**

**über die technische Spezifikation für die Interoperabilität des Teilsystems „Fahrzeuge –
Lärm“ sowie zur Änderung der Entscheidung 2008/232/EG und Aufhebung des
Beschlusses 2011/229/EU**

(Text von Bedeutung für den EWR)

VERORDNUNG (EU) Nr. .../.. DER KOMMISSION

vom **XXX**

über die technische Spezifikation für die Interoperabilität des Teilsystems „Fahrzeuge – Lärm“ sowie zur Änderung der Entscheidung 2008/232/EG und Aufhebung des Beschlusses 2011/229/EU

(Text von Bedeutung für den EWR)

DIE EUROPÄISCHE KOMMISSION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union,

gestützt auf die Richtlinie 2008/57/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. Juni 2008 über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems in der Gemeinschaft¹, insbesondere auf Artikel 6 Absatz 1,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Nach Artikel 12 der Verordnung (EG) Nr. 881/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates² gewährleistet die Europäische Eisenbahnagentur („die Agentur“), dass die technischen Spezifikationen für die Interoperabilität (TSI) an den technischen Fortschritt, die Marktentwicklungen und die gesellschaftlichen Anforderungen angepasst werden, und schlägt der Kommission Änderungen an den TSI vor, die sie für notwendig erachtet.
- (2) Mit dem Beschluss K(2010) 2576 vom 29. April 2010 erteilte die Kommission der Agentur ein Mandat zur Ausarbeitung und Überprüfung der TSI im Hinblick auf die Ausweitung ihres Anwendungsbereichs auf das gesamte Eisenbahnsystem in der Europäischen Union sowie zur Durchführung einer Studie über die Zweckmäßigkeit einer Zusammenführung der Lärmvorschriften für Fahrzeuge des Hochgeschwindigkeits- und des konventionellen Eisenbahnsystems (RST „HS“ und „CR“). In der Studie ERA/REP/13-2011/INT gelangte man zu dem Schluss, dass Fahrzeuge des Hochgeschwindigkeits- und des konventionellen Bahnverkehrs gemeinsam in einer TSI behandelt werden sollten. Die für RST „HS“ und „CR“ geltenden Lärmvorschriften sollten daher zusammengeführt werden.
- (3) Abschnitt 7.2 des Anhangs zu dem Beschluss 2011/229/EU³ sieht vor, dass die Agentur eine umfassende Überarbeitung und Aktualisierung der TSI „Lärm“

¹ ABl. L 191 vom 18.7.2008, S. 1.

² Verordnung (EG) Nr. 881/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. April 2004 zur Errichtung einer Europäischen Eisenbahnagentur (Agenturverordnung), ABl. L 220 vom 21.6.2004, S. 3.

³ Beschluss der Kommission vom 4. April 2011 über die Technische Spezifikation für die Interoperabilität (TSI) zum Teilsystem „Fahrzeuge — Lärm“ des konventionellen transeuropäischen

vorbereitet und der Kommission daraufhin einen Bericht und gegebenenfalls einen entsprechenden Vorschlag übermittelt.

- (4) Am 3. September 2013 legte die Agentur eine Empfehlung zur Annahme der TSI „Lärm“ vor (ERA/REC/07-2013/REC).
- (5) Um mit der technischen Entwicklung Schritt zu halten und Modernisierungsanreize zu schaffen, sollten innovative Lösungen gefördert und Anwendungen solcher Lösungen unter bestimmten Voraussetzungen zugelassen werden. Steht eine innovative Lösung zur Verfügung, so sollte der Hersteller oder sein Bevollmächtigter angeben, inwieweit die Lösung von den einschlägigen TSI-Bestimmungen abweicht oder diese ergänzt. Die innovative Lösung sollte von der Kommission geprüft werden. Fällt diese Prüfung positiv aus, sollte die Agentur die geeigneten funktionalen Spezifikationen und Schnittstellenspezifikationen der innovativen Lösung sowie die einschlägigen Bewertungsmethoden entwickeln.
- (6) Mittelfristig sollte eine Analyse im Hinblick auf die Verringerung der Geräuschemissionen von bestehenden Fahrzeugen durchgeführt werden, wobei gleichzeitig der Wettbewerbsfähigkeit des Eisenbahnsektors Rechnung zu tragen ist. Dies betrifft vor allem Güterwagen und ist wichtig im Hinblick auf die größere Akzeptanz des Schienengüterverkehrs durch die Bürgerinnen und Bürger.
- (7) Gemäß Artikel 17 Absatz 3 der Richtlinie 2008/57/EG müssen die Mitgliedstaaten der Kommission und den anderen Mitgliedstaaten die für die Sonderfälle geltenden Konformitätsbewertungs- und Prüfverfahren mitteilen und die für die Durchführung dieser Verfahren verantwortlichen Stellen nennen.
- (8) Der Betrieb von Fahrzeugen wird derzeit durch bestehende nationale, bilaterale, multilaterale oder internationale Übereinkünfte geregelt. Es ist wichtig, dass diese Übereinkünfte laufenden und künftigen Verbesserungen der Interoperabilität nicht im Wege stehen. Die Mitgliedstaaten sollten die Kommission daher über entsprechende Übereinkünfte unterrichten.
- (9) Der Beschluss 2011/229/EU der Kommission sollte deshalb aufgehoben werden.
- (10) In der Entscheidung 2008/232/EG sollten die für Standgeräusche, Innengeräusche und Außengeräusche geltenden Grenzwerte entsprechend geändert werden.
- (11) Die in dieser Verordnung vorgesehenen Maßnahmen entsprechen der Stellungnahme des nach Artikel 29 Absatz 1 der Richtlinie 2008/57/EG eingesetzten Ausschusses —

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

Artikel 1

Durch diese Verordnung wird die im Anhang enthaltene technische Spezifikation für die Interoperabilität (TSI) des Teilsystems „Fahrzeuge — Lärm“ des Eisenbahnsystems in der Europäischen Union festgelegt.

Bahnsystems,
ABl. L 99 vom 13.4.2011, S. 1.

Artikel 2

Die TSI gilt für die in den Anwendungsbereich der Verordnung (EU) Nr. [neue TSI LOC&PAS]⁴ und der Verordnung (EU) Nr. 321/2013⁵ fallenden Fahrzeuge.

Artikel 3

Die Mitgliedstaaten setzen die Kommission innerhalb von sechs Monaten nach Inkrafttreten dieser Verordnung über alle Übereinkünfte in Kenntnis, in denen Anforderungen im Zusammenhang mit Lärmgrenzwerten enthalten sind, sofern diese nicht bereits gemäß der Entscheidung 2006/66/EG⁶ oder dem Beschluss 2011/229/EU mitgeteilt wurden.

Folgende Übereinkünfte sind zu notifizieren:

- (a) dauerhafte oder befristete innerstaatliche Übereinkünfte zwischen Mitgliedstaaten und Eisenbahnunternehmen oder Infrastrukturbetreibern, die wegen der spezifischen Art oder lokaler Besonderheiten des geplanten Verkehrsdienstes notwendig sind;
- (b) bilaterale oder multilaterale Übereinkünfte zwischen Eisenbahnverkehrsunternehmen, Infrastrukturbetreibern oder Sicherheitsbehörden, die zu einem hohen Grad an lokaler oder regionaler Interoperabilität führen;
- (c) internationale Übereinkünfte zwischen einem oder mehreren Mitgliedstaaten und mindestens einem Drittstaat oder zwischen Eisenbahnunternehmen oder Infrastrukturbetreibern von Mitgliedstaaten und mindestens einem Eisenbahnunternehmen oder Infrastrukturbetreiber eines Drittstaats, die zu einem hohen Grad an lokaler oder regionaler Interoperabilität führen.

Artikel 4

Die in Abschnitt 6 des Anhangs beschriebenen Verfahren für die Konformitätsbewertung, Gebrauchstauglichkeitsbewertung und EG-Prüfung beruhen auf den im Beschluss 2010/713/EU⁷ der Kommission festgelegten Modulen.

Artikel 5

1. Für die in Abschnitt 7.3.2 des Anhangs genannten Sonderfälle gelten im Sinne von Artikel 17 Absatz 2 der Richtlinie 2008/57/EG für die Interoperabilitätsprüfung die

⁴ Vollständigen Titel und Fundstelle einfügen, sobald verfügbar.

⁵ Verordnung (EU) Nr. 321/2013 der Kommission vom 13. März 2013 über die Technische Spezifikation für die Interoperabilität des Teilsystems „Fahrzeuge – Güterwagen“ des Eisenbahnsystems in der Europäischen Union und zur Aufhebung der Entscheidung 2006/861/EG der Kommission, ABl. L 104 vom 12.4.2013, S. 1.

⁶ Entscheidung der Kommission vom 23. Dezember 2005 über die Technische Spezifikation für die Interoperabilität (TSI) zum Teilsystem „Fahrzeuge – Lärm“ des konventionellen transeuropäischen Bahnsystems, ABl. L 37 vom 8.2.2006, S. 1.

⁷ Beschluss der Kommission vom 9. November 2010 über Module für die Verfahren der Konformitäts- und Gebrauchstauglichkeitsbewertung sowie der EG-Prüfung, die in den gemäß Richtlinie 2008/57/EG des Europäischen Parlaments und des Rates angenommenen technischen Spezifikationen für die Interoperabilität zu verwenden sind, ABl. L 319 vom 4.12.2010, S. 1.

technischen Vorschriften, die in dem Mitgliedstaat, der die Inbetriebnahme der in dieser Verordnung behandelten Teilsysteme genehmigt, angewandt werden.

2. Jeder Mitgliedstaat übermittelt den anderen Mitgliedstaaten und der Kommission innerhalb von sechs Monaten nach Inkrafttreten dieser Verordnung folgende Informationen:
 - (a) die in Absatz 1 genannten technischen Vorschriften;
 - (b) die zur Anwendung der in Absatz 1 genannten technischen Vorschriften durchzuführenden Konformitätsbewertungs- und Prüfverfahren,
 - (c) die Stellen, die gemäß Artikel 17 Absatz 3 der Richtlinie 2008/57/EG mit der Durchführung der Konformitätsbewertungs- und Prüfverfahren in Bezug auf die in Abschnitt 7.3.2 des Anhangs genannten Sonderfälle beauftragt sind.

Artikel 6

Die Einhaltung der unteren Expositions-Auslösewerte nach Artikel 3 der Richtlinie 2003/10/EG des Europäischen Parlaments und des Rates⁸ wird durch die Einhaltung der Grenzwerte für das Innengeräusch im Führerstand gemäß Abschnitt 4.2.4 dieser Verordnung sowie durch geeignete, vom jeweiligen Eisenbahnunternehmen festzulegende Betriebsbedingungen gewährleistet.

Artikel 7

1. Um mit der technischen Entwicklung Schritt zu halten, können vom Hersteller oder seinem Bevollmächtigten innovative Lösungen vorgeschlagen werden, die nicht den Spezifikationen im Anhang entsprechen und/oder auf die die im Anhang beschriebenen Bewertungsmethoden nicht anwendbar sind.
2. Innovative Lösungen können das Teilsystem „Fahrzeuge“, dessen Bestandteile und Interoperabilitätskomponenten betreffen.
3. Wird eine innovative Lösung vorgeschlagen, so erklärt der Hersteller oder sein in der Union ansässiger Bevollmächtigter, inwieweit die Lösung von den einschlägigen Bestimmungen dieser TSI abweicht oder diese ergänzt und legt der Kommission die Abweichungen zur Prüfung vor. Die Kommission kann die Agentur auffordern, zu der vorgeschlagenen innovativen Lösung Stellung zu nehmen.
4. Die Kommission gibt zu der vorgeschlagenen innovativen Lösung eine Stellungnahme ab. Bei positiver Stellungnahme werden die geeigneten funktionalen Spezifikationen und Schnittstellenspezifikationen und die Bewertungsmethode, die in die TSI aufgenommen werden müssen, um die Nutzung dieser innovativen Lösung zu ermöglichen, von der Agentur erarbeitet und später im Zuge der Überarbeitung gemäß Artikel 6 der Richtlinie 2008/57/EG in die TSI aufgenommen. Fällt die

⁸ Richtlinie 2003/10/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 6. Februar 2003 über Mindestvorschriften zum Schutz von Sicherheit und Gesundheit der Arbeitnehmer vor der Gefährdung durch physikalische Einwirkungen (Lärm), ABl. L 42 vom 15.2.2003, S. 38.

Stellungnahme negativ aus, so darf die vorgeschlagene innovative Lösung nicht angewandt werden.

5. Bis zur Überarbeitung der TSI gilt eine positive Stellungnahme der Kommission als annehmbarer Nachweis der Konformität mit den grundlegenden Anforderungen der Richtlinie 2008/57/EG und kann somit zur Bewertung des betreffenden Teilsystems herangezogen werden.

Artikel 8

Gemäß dem Beschluss 2011/229/EU ausgestellte Prüferklärungen und/oder Erklärungen über die Baumusterkonformität werden für folgende Fahrzeuge für gültig erachtet:

- Lokomotiven, ETZ, DTZ und Reisezugwagen bis zur fälligen Erneuerung der Baumuster- oder Entwurfsprüfbescheinigung gemäß dem Beschluss 2011/291/EU in Fällen, in denen jener Beschluss angewandt wurde, bzw. bis zum 31. Mai 2017 in anderen Fällen;
- Güterwagen bis zum 13. April 2016.

Gemäß der Entscheidung 2008/232/EG ausgestellte Prüferklärungen und/oder Erklärungen über die Baumusterkonformität neuer Fahrzeuge werden für gültig erachtet, bis die Baumuster- oder Entwurfsprüfbescheinigung nach Maßgabe dieser Entscheidung erneuert werden muss.

Artikel 9

1. Der Beschluss 2011/229/EU wird mit Wirkung vom 1. Januar 2015 aufgehoben.
2. Im Anhang der Entscheidung 2008/232/EG werden die Abschnitte 4.2.6.5, 4.2.7.6 und 7.3.2.15 mit Wirkung vom 1. Januar 2015 aufgehoben.
3. Die in den Absätzen 1 und 2 genannten Bestimmungen gelten allerdings weiterhin für Vorhaben, die gemäß der TSI im Anhang jenes Beschlusses bzw. jener Entscheidung genehmigt wurden; sie gelten außerdem – falls der Antragsteller nicht die vorliegende Verordnung anzuwenden wünscht – für Vorhaben, die sich auf neue Fahrzeuge oder die Erneuerung bzw. die Umrüstung vorhandener Fahrzeuge beziehen und die zum Zeitpunkt der Veröffentlichung dieser Verordnung in einem fortgeschrittenen Entwicklungsstadium oder Gegenstand eines in der Durchführung befindlichen Vertrags sind, sowie für die in Artikel 8 genannten Fälle.

Artikel 10

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

Sie gilt ab dem 1. Januar 2015. Bereits vor dem 1. Januar 2015 können Inbetriebnahmegenehmigungen gemäß der TSI im Anhang dieser Verordnung erteilt werden.

Diese Verordnung ist in allen ihren Teilen verbindlich und gilt gemäß den Verträgen unmittelbar in den Mitgliedstaaten.

Brüssel, den

Für die Kommission
Der Präsident
José Manuel BARROSO