



Rat der
Europäischen Union

Brüssel, den 4. März 2016
(OR. en)

6822/16

TRANS 67

ÜBERMITTLUNGSVERMERK

Absender:	Europäische Kommission
Eingangsdatum:	23. Februar 2016
Empfänger:	Generalsekretariat des Rates
Nr. Komm.dok.:	D043613/04
Betr.:	VERORDNUNG (EU) .../... DER KOMMISSION vom XXX über die technische Spezifikation für die Interoperabilität der Teilsysteme „Zugsteuerung, Zugsicherung und Signalgebung“ des Eisenbahnsystems in der Europäischen Union

Die Delegationen erhalten in der Anlage das Dokument D043613/04.

Anl.: D043613/04



Brüssel, den **XXX**
[...](2016) **XXX** draft

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

vom **XXX**

**über die technische Spezifikation für die Interoperabilität der Teilsysteme
„Zugsteuerung, Zugsicherung und Signalgebung“ des Eisenbahnsystems in der
Europäischen Union**

(Text von Bedeutung für den EWR)

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

vom XXX

über die technische Spezifikation für die Interoperabilität der Teilsysteme „Zugsteuerung, Zugsicherung und Signalgebung“ des Eisenbahnsystems in der Europäischen Union

(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 Unterabsatz 2,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) In dem Beschluss 2012/88/EU der Kommission² vom 25. Januar 2012, geändert durch den Beschluss 2012/696/EU der Kommission vom 6. November 2012 und den Beschluss (EU) 2015/14 der Kommission vom 5. Januar 2015, wurden die technischen Spezifikationen für die Interoperabilität (TSI) der Teilsysteme „Zugsteuerung/Zugsicherung und Signalgebung“ (ZZS) festgelegt.
- (2) Gemäß Artikel 12 der Verordnung (EG) Nr. 881/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates³ muss die Europäische Eisenbahnagentur (im Folgenden die „Agentur“) gewährleisten, dass die TSI an den technischen Fortschritt, die Entwicklungen des Marktes und die gesellschaftlichen Anforderungen angepasst werden, und der Kommission die Änderungen der TSI vorschlagen, die sie für notwendig erachtet.
- (3) Am 10. Dezember 2015 legte die Agentur eine Empfehlung zu den ZZS-Teilsystemen vor (ERA-REC-123-2015/REC). Die vorliegende Verordnung stützt sich auf diese Empfehlung.
- (4) Gemäß Artikel 5 Absatz 6 der Richtlinie 2008/57/EG sind technische Aspekte, die nicht Gegenstand einer TSI sind, als „offene Punkte“ anzugeben, die den nationalen Vorschriften der Mitgliedstaaten unterliegen. Da die vorliegende Verordnung keine

¹ ABl. L 191 vom 18.7.2008, S. 1.

² Beschluss 2012/88/EU der Kommission vom 25. Januar 2012 über die Technische Spezifikation für die Interoperabilität der Teilsysteme „Zugsteuerung, Zugsicherung und Signalgebung“ des transeuropäischen Eisenbahnsystems (ABl. L 51 vom 23.2.2012, S. 1).

³ Verordnung (EG) Nr. 881/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. April 2004 zur Errichtung einer Europäischen Eisenbahnagentur (Agenturverordnung) (ABl. L 164 vom 30.4.2004, S. 1).

neuen offenen Punkte enthält, ist davon auszugehen, dass die nationalen Vorschriften mit den Bedingungen, die bei der Interoperabilitätsprüfung im Sinne von Artikel 17 Absatz 2 der Richtlinie 2008/57/EG einzuhalten sind, sowie die für die Anwendung dieser nationalen Vorschriften notwendigen Konformitätsbewertungs- und Prüfverfahren den anderen Mitgliedstaaten und der Kommission bereits übermittelt wurden.

- (5) Klasse-B-Systeme sind ein erhebliches Hemmnis für die Interoperabilität von Lokomotiven und Triebfahrzeugen, gleichzeitig aber für einen sicheren Betrieb notwendig, wenn keine Systeme der Klasse A implementiert sind. Deshalb ist es wichtig, die Entstehung zusätzlicher Interoperabilitätsbarrieren zu vermeiden, zum Beispiel indem diese Klasse-B-Systeme verändert oder neue Systeme eingeführt werden.
- (6) Es sollte ein transparenter Plan für die Einführung des Europäischen Zugsicherungs-/Zugsteuerungssystems (ETCS) und Außerbetriebsetzung der Klasse-B-Systeme vorgeschrieben werden, da dies von wesentlicher Bedeutung für die Erreichung der Ziele des einheitlichen europäischen Eisenbahnraums ist. Besonders wichtig ist dies, wenn das entsprechende spezifische Übertragungsmodul (STM) nicht auf dem Markt verfügbar ist.
- (7) Um die für die Prüfung geltenden Grundsätze transparenter zu gestalten und die Voraussetzungen für eine weitere Harmonisierung zu schaffen, ist es notwendig, die Veröffentlichung der Konstruktionsvorschriften und betriebstechnischen Prüfscenarien vorzuschreiben.
- (8) Da eine wirksame Zusammenarbeit der Infrastrukturbetreiber erforderlich ist, um die Bestimmungen in Abschnitt 6.1.2.3 des Anhangs hinsichtlich der transparenten Verwaltung der Informationen über die Prüfung des streckenseitigen ETCS- und GSM-R-Teils umzusetzen, sollte die Agentur geeignete Kooperationsmaßnahmen zur Erfassung von Informationen sowie einheitliche Muster festlegen, um den Informationsaustausch zu erleichtern, wobei auch Fragen der Vertraulichkeit und des Schutzes der Rechte am geistigen Eigentum zu berücksichtigen sind.
- (9) Selbst wenn ein Zertifizierungsverfahren erfolgreich durchlaufen wurde, ist nicht immer auszuschließen, dass beim Zusammenspiel eines fahrzeugseitigen und eines streckenseitigen ZZS-Teilsystems eines der Teilsysteme unter bestimmten Bedingungen wiederholt ausfällt oder nicht wie vorgesehen funktioniert. Dies kann auf Spezifikationsmängel, unterschiedliche Auslegungen, Entwurfsfehler oder nicht vorschriftsgemäß installierte Ausrüstung zurückzuführen sein. Um die Betreiber dabei zu unterstützen, sachgerechte Entscheidungen zu treffen, sollte eine Möglichkeit geschaffen werden, Kompatibilitätsprüfungen besser aufeinander abzustimmen.
- (10) Um den Belangen des Eisenbahnsektors Rechnung zu tragen, sollte eine neue ETCS-Version (Baseline 3 Release 2) eingeführt werden. Diese Version ist vollständig rückwärtskompatibel, wie aus dem von der Agentur veröffentlichten Bericht „Baseline Compatibility Assessment“ hervorgeht. Darin werden die Kompatibilitätsprüfungen beschrieben, die von der Agentur und dem Sektor für das ETCS Baseline 3 (Release 2 und Maintenance Release 1) und ETCS Baseline 2 durchgeführt wurden.

- (11) Die Kommission sollte im nächsten CEF-Arbeitsprogramm, das unter anderem ERTMS als Priorität enthält, Maßnahmen als förderfähig einstufen, die dazu dienen, etwaige Inkompatibilitäten zwischen bestehenden streckenseitigen Anwendungen der Baseline 2 und fahrzeugseitigen Ausrüstungen der Baseline 3 beziehungsweise etwaige Mängel zu mindern.
- (12) Da es sich bei dem Europäischen Eisenbahnverkehrsleitsystem (ERTMS) um ein komplexes softwaregestütztes System handelt sowie unter Berücksichtigung des von der Agentur eingerichteten und verwalteten Änderungskontrollverfahrens (Change Control Management System), bei dem Rückmeldungen über den Einsatz von Erzeugnissen und Systemen gesammelt und die Feststellungen in der Datenbank für Änderungsanträge erfasst werden, sollte die Kommission die Agentur auffordern, regelmäßig über die Kritikalität dieser Feststellungen zu berichten, kritische Fehler gemäß Artikel 7 der Richtlinie 2008/57/EG in die Liste der TSI-Mängel aufzunehmen und technische Stellungnahmen zur Behebung dieser Fehler abzugeben.
- (13) Investitionen in strecken- und fahrzeugseitige Ausrüstungen sollten durch Gewährleistung der Rückwärtskompatibilität und Stabilität der ERTMS-Spezifikationen geschützt werden, wie aus dem Bericht der Agentur über die langfristigen Perspektiven des ERTMS (ERTMS Longer Term Perspective, ERA-REP-150) hervorgeht.
- (14) Die Agentur sollte so bald wie möglich ein technisches Dokument mit Spezifikationen für die zusätzlichen Informationen veröffentlichen, die auf dem Führerraumdisplay (Schnittstelle Triebfahrzeugführer-Maschine) zur Verbesserung der Ergonomie für den Triebfahrzeugführer angezeigt werden müssen.
- (15) Artikel 47 der Verordnung (EU) Nr. 1315/2013⁴ sieht die Annahme des Arbeitsplans des Europäischen Koordinators für das ERTMS vor. In dem Arbeitsplan werden die Umsetzungsregeln für streckenseitige ETCS-Anlagen festgelegt. Bis zur Anwendung des Arbeitsplans sollte weiterhin der europäische ERTMS-Bereitstellungsplan gemäß dem Beschluss 2012/88/EU gelten.
- (16) Der Beschluss 2012/88/EU der Kommission sollte daher aufgehoben werden.
- (17) Das Teilsystem „Fahrzeuge – Lokomotiven und Personenwagen“ sowie die Teilsysteme der streckenseitigen und der fahrzeugseitigen Zugsteuerung/Zugsicherung und Signalgebung haben gemeinsame Schnittstellen. Die Verordnung (EU) Nr. 1302/2014 der Kommission⁵ sollte daher geändert werden, um den durch diese Verordnung eingeführten Änderungen Rechnung zu tragen.
- (18) Die in dieser Verordnung vorgesehenen Maßnahmen entsprechen der Stellungnahme des in Artikel 29 Absatz 1 der Richtlinie 2008/57/EG genannten Ausschusses –

⁴ Verordnung (EU) Nr. 1315/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Dezember 2013 über Leitlinien der Union für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes und zur Aufhebung des Beschlusses Nr. 661/2010/EU (ABl. L 348 vom 20.12.2013, S. 1).

⁵ Verordnung (EU) Nr. 1302/2014 der Kommission vom 18. November 2014 über eine technische Spezifikation für die Interoperabilität des Teilsystems „Fahrzeuge – Lokomotiven und Personenwagen“ des Eisenbahnsystems in der Europäischen Union (ABl. L 356 vom 12.12.2014, S. 228).

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

Artikel 1

Gegenstand

Die im Anhang enthaltene technische Spezifikation für die Interoperabilität (TSI) der Teilsysteme „Zugsteuerung, Zugsicherung und Signalgebung“ des Eisenbahnsystems in der Europäischen Union wird angenommen.

Artikel 2

Anwendungsbereich

1. Die TSI gilt für alle neuen, umgerüsteten und erneuerten Teilsysteme der „streckenseitigen Zugsteuerung/Zugsicherung und Signalgebung“ und „fahrzeugseitigen Zugsteuerung/Zugsicherung und Signalgebung“ des Eisenbahnsystems gemäß den Nummern 2.3 und 2.4 des Anhangs II der Richtlinie 2008/57/EG.
2. Die TSI gilt nicht für bestehende Teilsysteme der „streckenseitigen Zugsteuerung/Zugsicherung und Signalgebung“ und „fahrzeugseitigen Zugsteuerung/Zugsicherung und Signalgebung“ des Eisenbahnsystems, die sich in der Gesamtheit oder einem Teil des Eisenbahnnetzes eines Mitgliedstaats am Tag des Inkrafttretens dieser Verordnung bereits in Betrieb befanden, außer in den Fällen, in denen das Teilsystem Erneuerungs- oder Umrüstungsmaßnahmen gemäß Artikel 20 der Richtlinie 2008/57/EG und Abschnitt 7 des Anhangs unterliegt.
3. Die TSI gilt für folgende Netze:
 - (a) das konventionelle transeuropäische Eisenbahnnetz gemäß Anhang I Nummer 1.1 der Richtlinie 2008/57/EG,
 - (b) das transeuropäische Hochgeschwindigkeitsbahnnetz gemäß Anhang I Nummer 2.1 der Richtlinie 2008/57/EG,
 - (c) andere Teile des Netzes des Eisenbahnsystems in der Union nach einer entsprechenden Ausweitung des Anwendungsbereichs gemäß Anhang I Nummer 4 der Richtlinie 2008/57/EG,unter Ausschluss der in Artikel 1 Absatz 3 der Richtlinie 2008/57/EG genannten Fälle.
4. Der technische und geografische Anwendungsbereich der TSI ist den Abschnitten 1.1 und 1.2 des Anhangs zu entnehmen.

Artikel 3

Offene Punkte und Sonderfälle

1. Innerhalb von sechs Monaten nach Inkrafttreten dieser Verordnung übermittelt jeder Mitgliedstaat den anderen Mitgliedstaaten und der Kommission eine Liste der Stellen, die gemäß Artikel 17 Absatz 3 der Richtlinie 2008/57/EG mit der Durchführung der Konformitätsbewertungs- und Prüfverfahren in Bezug auf Folgendes benannt wurden:
 - (a) die offenen Punkte in Anhang G;
 - (b) die Sonderfälle in Abschnitt 7.6.2 des Anhangs.
2. Diese Verpflichtung gilt als erfüllt, wenn ein Mitgliedstaat diese Informationen bereits aufgrund früherer Beschlüsse der Kommission übermittelt hat.

Artikel 4

Vorhaben in fortgeschrittenem Entwicklungsstadium

Gemäß Artikel 9 Absatz 3 der Richtlinie 2008/57/EG übermittelt jeder Mitgliedstaat der Kommission eine Liste der Vorhaben, die sich in seinem Gebiet in der Umsetzung und in fortgeschrittenem Entwicklungsstadium befinden. Die Liste ist binnen eines Jahres nach Inkrafttreten dieser Verordnung zu übermitteln.

Artikel 5

Mitteilung von Informationen über die Prüfung des streckenseitigen ETCS und GSM-R

Gemäß Abschnitt 6.1.2.3 des Anhangs müssen die Mitgliedstaaten bei Beginn des EG-Prüfverfahrens für ein streckenseitiges ZZS-Teilsystem dafür sorgen, dass die Konstruktionsvorschriften und vorläufigen betrieblichen Prüfscenarien, die die Wechselwirkungen seines ETCS- und GSM-R-Teils mit den entsprechenden Teilen des fahrzeugseitigen ZZS-Teilsystems betreffen, der Europäischen Eisenbahnagentur so früh wie möglich zur Verfügung gestellt werden. Die Europäische Eisenbahnagentur ist über etwaige Änderungen der während des EG-Prüfverfahrens verwendeten betrieblichen Prüfscenarien zu unterrichten.

Artikel 6

Durchführung

1. Die Hersteller und die Antragsteller für die Erteilung von Inbetriebnahmegenehmigungen sorgen dafür, dass alle Ausrüstungen, die in Artikel 2 Absatz 1 aufgeführt sind und in den in Artikel 2 Absatz 3 genannten Netzen eingesetzt werden sollen, den Anforderungen der TSI im Anhang dieser Verordnung entsprechen.
2. Die benannten Stellen sorgen dafür, dass Bescheinigungen, die auf der TSI im Anhang dieser Verordnung und insbesondere den Bestimmungen des Abschnitts 6 beruhen, im Rahmen ihrer Zuständigkeiten gemäß den Artikeln 13 und 18 der Richtlinie 2008/57/EG ausgestellt werden.

3. Die nationalen Sicherheitsbehörden stellen im Rahmen ihrer Zuständigkeiten gemäß Artikel 16 der Richtlinie 2004/49/EG sicher, dass alle Ausrüstungen, die in Artikel 2 aufgeführt sind und in ihrem Gebiet in Betrieb genommen werden, den Anforderungen der TSI im Anhang dieser Verordnung entsprechen.
4. Die Mitgliedstaaten erstellen nationale Umsetzungspläne, in denen sie ihre Maßnahmen zur Erfüllung der Anforderungen dieser TSI gemäß Abschnitt 7 des Anhangs beschreiben und in dem die Schritte zur Umsetzung vollständig interoperabler Teilsysteme „Zugsteuerung, Zugsicherung und Signalgebung“ aufgeführt sind.
5. Die Mitgliedstaaten übermitteln ihre nationalen Umsetzungspläne den anderen Mitgliedstaaten und der Kommission innerhalb eines Jahres nach Inkrafttreten dieser Verordnung.

Artikel 7

Verfügbarkeit fahrzeugseitiger ETCS-Erzeugnisse, die den Spezifikationen der Baseline 3 entsprechen

Die Agentur erstellt bis zum 1. Januar 2018 einen Bericht für die Kommission über die Verfügbarkeit fahrzeugseitiger ETCS-Erzeugnisse, die den Spezifikationen der Baseline 3 entsprechen. Die Kommission wird den Bericht dem in Artikel 29 Absatz 1 der Richtlinie 2008/57/EG genannten Ausschuss vorlegen und geeignete Maßnahmen ergreifen.

Artikel 8

Klasse-B-Systeme

Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass die Funktionen, Leistungen und Schnittstellen der Klasse-B-Systeme ihrer derzeitigen Spezifikation entsprechend beibehalten werden, mit Ausnahme der Änderungen, die zur Beseitigung sicherheitsrelevanter Mängel dieser Systeme erforderlich sind.

Artikel 9

Von der EU geförderte Vorhaben

1. Bei Eisenbahninfrastrukturvorhaben, die aus Europäischen Fonds finanziell gefördert werden, ist die Ausrüstung mit ETCS vorgeschrieben bei
 - (1) Neuinstallation der Zugsicherungskomponente eines ZZS-Teilsystems, oder
 - (2) Umrüstung der Zugsicherungskomponente eines bereits in Betrieb befindlichen ZZS-Teilsystems, wenn durch die Umrüstung die Funktionen oder die Leistung des Teilsystems verändert werden.
2. Die Kommission kann von der obligatorischen Ausrüstung gemäß den obigen Absätzen absehen, wenn die Signalanlage auf kurzen (bis 150 km Länge) und

voneinander getrennten Streckenabschnitten erneuert und das ETCS spätestens bis zum jeweils früheren der beiden folgenden Zeitpunkte installiert wird:

- fünf Jahre nach Abschluss des Vorhabens,
 - dem Datum des Anschlusses des Streckenabschnitts an eine andere mit ETCS ausgerüstete Strecke.
3. Der betreffende Mitgliedstaat übermittelt der Kommission ein Dossier mit einer wirtschaftlichen Analyse des Vorhabens, der zufolge sich erhebliche wirtschaftliche und/oder technische Vorteile ergeben, wenn das ERTMS zum früheren der beiden im vorhergehenden Absatz genannten Termine statt während der Durchführung des EU-geförderten Vorhabens in Betrieb genommen wird.
 4. Die Kommission prüft das Dossier und die Maßnahmenvorschläge des Mitgliedstaats und teilt dem in Artikel 29 Absatz 1 der Richtlinie 2008/57/EG genannten Ausschuss ihre Ergebnisse mit. Falls die Kommission eine Ausnahme gewährt, sorgt der Mitgliedstaat dafür, dass das ERTMS vor dem früheren der beiden in Absatz 2 genannten Termine installiert ist.
 5. Diese Ausnahme steht der Anwendung der Nummern 7.3.2.1, 7.3.2.2 und 7.3.2.3 des Beschlusses 2012/88/EU nicht entgegen.

Artikel 10

Behebung von Fehlern

Falls Fehler festgestellt werden, die einen normalen Betrieb des Systems unmöglich machen, veröffentlicht die Agentur so früh wie möglich die entsprechenden Lösungen zur Behebung der Fehler sowie die Bewertung ihrer Auswirkungen auf die Kompatibilität und Stabilität der laufenden ERTMS-Einführung. Die Agentur übermittelt der Kommission binnen eines Jahres nach Beginn der Anwendung dieser Verordnung eine technische Stellungnahme zum Stand der in der Datenbank für ERTMS-Änderungsanträge erfassten Feststellungen. Die Kommission prüft die technische Stellungnahme mit Unterstützung des in Artikel 29 Absatz 1 der Richtlinie 2008/57/EG genannten Ausschusses. Sofern die Fehler keine unverzügliche Änderung der TSI erfordern, kann die Kommission gemäß Artikel 7 Absatz 2 der Richtlinie 2008/57/EG empfehlen, dass die technische Stellungnahme bis zur Überarbeitung der TSI verwendet wird.

Artikel 11

Änderung der TSI „Fahrzeuge – Lokomotiven und Personenwagen“

Anlage J Tabelle J.2 Ziffer 1 der Verordnung (EU) Nr. 1302/2014 der Kommission erhält folgende Fassung:

„ERA/ERTMS/033281 Rev. 3.0“.

Artikel 12

Aufhebung

Der Beschluss 2012/88/EU der Kommission wird aufgehoben.

Artikel 13

Übergangsbestimmungen

Die Abschnitte 7.3.1, 7.3.2, 7.3.4 und 7.3.5 des Anhangs III des Beschlusses 2012/88/EU gelten, bis die in Artikel 47 Absatz 2 der Verordnung (EU) Nr. 1315/2013 genannten Durchführungsrechtsakte Anwendung finden.

Artikel 14

Inkrafttreten

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

Diese Verordnung ist in allen ihren Teilen verbindlich und gilt unmittelbar in jedem Mitgliedstaat.

Brüssel, den

Für die Kommission
Der Präsident
Jean-Claude JUNCKER