Dieses Dokument ist lediglich eine Dokumentationsquelle, für deren Richtigkeit die Organe der Gemeinschaften keine Gewähr übernehmen

►B ►M1 RICHTLINIE 2001/16/EG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES vom 19. März 2001 über die Interoperabilität des konventionellen Eisenbahnsystems ◄

(ABl. L 110 vom 20.4.2001, S. 1)

Geändert durch:

		Amtsblatt		
		Nr.	Seite	Datum
►M1	Richtlinie 2004/50/EG des europäischen parlaments und des rates vom 29. April 2004	L 220	40	21.6.2004
►M2	Richtlinie 2007/32/EG der Kommission vom 1. Juni 2007	L 141	63	2.6.2007

▼B

▼M1

RICHTLINIE 2001/16/EG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

vom 19. März 2001

über die Interoperabilität des konventionellen Eisenbahnsystems

▼B

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION —

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft, insbesondere auf Artikel 156,

auf Vorschlag der Kommission ([1]),

nach Stellungnahme des Wirtschafts- und Sozialausschusses ([2]),

nach Stellungnahme des Ausschusses der Regionen ([3]),

gemäß dem Verfahren des Artikels 251 des Vertrags ([4]),

in Erwägung nachstehender Gründe:

(1) Um den Bürgern der Union, den Wirtschaftsteilnehmern sowie den regionalen und lokalen Gebietskörperschaften in vollem Umfang die Vorteile zugute kommen zu lassen, die sich aus der Schaffung eines Raums ohne Binnengrenzen ergeben, müssen insbesondere die Verknüpfung und Interoperabilität der einzelstaatlichen Eisenbahnnetze sowie der Zugang zu diesen Netzen gefördert werden; dabei ist nach Artikel 155 des Vertrags jede Aktion durchzuführen, die sich gegebenenfalls im Bereich der Harmonisierung der technischen Normen als notwendig erweist.

(2) Mit der Unterzeichnung des am 12. Dezember 1997 in Kyoto angenommenen Protokolls hat sich die Europäische Union verpflichtet, ihre gasförmigen Emissionen zu verringern. Diese Zielsetzung erfordert eine Neugewichtung der Verkehrsarten und daher eine bessere Wettbewerbsfähigkeit des Eisenbahnverkehrs.

(3) Aus der Strategie des Rates zur Einbeziehung der Umweltbelange und der nachhaltigen Entwicklung in die Verkehrspolitik der Gemeinschaft ergibt sich die Notwendigkeit, auf eine Verringerung der Umweltauswirkungen des Verkehrs hinzuwirken.

(4) Voraussetzung für den kommerziellen Zugbetrieb im transeuropäischen Eisenbahnnetz ist insbesondere eine hervorragende Kohärenz von Infrastruktur- und Fahrzeugkennwerten, jedoch auch eine effiziente Verknüpfung der Informations- und Kommunikationssysteme der verschiedenen Fahrwegbetreiber und Eisenbahnunternehmen. Von dieser Kohärenz und Verknüpfung hängen das Leistungsniveau, die Sicherheit und die Qualität der angebotenen Verkehrsdienste sowie deren Kosten ab, und auf dieser Kohärenz und Verknüpfung beruht vor allem die Interoperabilität des konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystems.

(5) Zur Erreichung dieser Ziele hat der Rat am 23. Juli 1996 mit der Annahme der Richtlinie 96/48/EG über die Interoperabilität des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems ([5]) eine erste Maßnahme getroffen.

([1]) ABl. C 89 E vom 28.3.2000, S. 11.
([2]) ABl. C 204 vom 18.7.2000, S. 13.
([3]) ABl. C 317 vom 6.11.2000, S. 22.
([4]) Stellungnahme des Europäischen Parlaments vom 17. Mai 2000 (ABl. C 59 vom 23.2.2001, S. 106), Gemeinsamer Standpunkt des Rates vom 10. November 2000 (ABl. C 23 vom 24.1.2001, S. 15) und Beschluss des Europäischen Parlaments vom 13. Februar 2001.
([5]) ABl. L 235 vom 17.9.1996, S. 6.

▼B

(6) Die Kommission hat in ihrem Weißbuch von 1996 über eine „Strategie zur Revitalisierung der Eisenbahn in der Gemeinschaft“ eine zweite Maßnahme im Bereich des konventionellen Eisenbahnverkehrs angekündigt und eine Studie über die Integration der einzelstaatlichen Eisenbahnsysteme in Auftrag gegeben, deren Ergebnisse im Mai 1998 bekannt gegeben wurden und in der der Erlass einer Richtlinie mit demselben Konzept wie im Bereich des Hochgeschwindigkeitsbahnsystems empfohlen wurde. In dieser Studie wurde auch empfohlen, die der Interoperabilität entgegenstehenden Hindernisse nicht auf einmal anzugehen, sondern die Schwierigkeiten schrittweise in einer Rangfolge zu überwinden, die nach dem Kosten-Nutzen-Verhältnis einer jeden vorgeschlagenen Maßnahme festzulegen ist. Die Studie hat gezeigt, dass die Harmonisierung der verwendeten Verfahren und Regeln sowie die Verknüpfung der Informations- und Kommunikationssysteme größere Vorteile mit sich bringt als beispielsweise Maßnahmen, die die Infrastruktur betreffen.

(7) In der Mitteilung der Kommission über die „Integration konventioneller Eisenbahnsysteme“ wird die Annahme der vorliegenden Richtlinie empfohlen und es werden die Ähnlichkeiten und Hauptunterschiede gegenüber der Richtlinie 96/48/EG begründet. Die Hauptunterschiede bestehen in der Anpassung des geographischen Geltungsbereichs, in der Ausdehnung des technischen Geltungsbereichs, womit insbesondere der vorgenannten Studie Rechnung getragen wird, sowie in der schrittweisen Beseitigung der Hindernisse, die der Interoperabilität des Eisenbahnsystems entgegenstehen; zu diesem Konzept zählt die Aufstellung einer Rangfolge und eines Zeitplans für die Umsetzung.

(8) Wegen dieses Stufenkonzepts und der deshalb erforderlichen Zeit für die Anpassung aller technischen Spezifikationen für die Interoperabilität (TSI) muss vermieden werden, dass die Mitgliedstaaten neue einzelstaatliche Regelungen erlassen oder Projekte in Angriff nehmen, die die Uneinheitlichkeit des bestehenden Systems noch verstärken.

(9) Das Stufenkonzept entspricht den besonderen Erfordernissen der angestrebten Interoperabilität für das konventionelle 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 Eisenbahn gegenüber anderen Verkehrsträgern wirtschaftlich nicht benachteiligt wird.

(10) Das Europäische Parlament hat in seiner Entschließung vom 10. März 1999 über das Eisenbahnpaket gefordert, dass die schrittweise Öffnung des Eisenbahnsektors mit möglichst wirksamen technischen Harmonisierungsmaßnahmen einhergehen muss, die so rasch wie möglich ergriffen werden sollten.

(11) Der Rat hat die Kommission am 6. Oktober 1999 ersucht, eine Strategie zur Verbesserung der Interoperabilität des Eisenbahnverkehrs und zum Abbau der Engpässe vorzuschlagen, damit technische, administrative und wirtschaftliche Hindernisse für die Interoperabilität der Netze schnell beseitigt werden können und gleichzeitig ein hohes Sicherheitsniveau sowie die Ausbildung und Qualifikation des Personals gewährleistet werden.

(12) Aus der Richtlinie 91/440/EWG des Rates vom 29. Juli 1991 zur Entwicklung der Eisenbahnunternehmen der Gemeinschaft ([1]) ergibt sich, dass die Eisenbahnunternehmen einen besseren Zugang zu den Eisenbahnnetzen der Mitgliedstaaten erhalten müssen, was die Interoperabilität der Fahrwege, Anlagen und Fahrzeuge sowie der Steuerungs- und Betriebssysteme erfordert; dies schließt die beruflichen Qualifikationen und die Bedingungen für Arbeitshy-

([1]) ABl. L 237 vom 24.8.1991, S. 25.

▼B

giene und Sicherheit am Arbeitsplatz ein, die für den Betrieb und die Wartung der betroffenen Teilsysteme sowie für die Umsetzung jeder TSI erforderlich sind. Mit der vorliegenden Richtlinie wird jedoch keine direkte oder indirekte Harmonisierung der Arbeitsbedingungen im Eisenbahnsektor bezweckt.

(13) Es obliegt den Mitgliedstaaten, sich zu vergewissern, dass die für Eisenbahnnetze generell geltenden Sicherheits-, Gesundheits- und Verbraucherschutzvorschriften bei der Planung, dem Bau, der Inbetriebnahme und dem Betrieb beachtet werden.

(14) Die einzelstaatlichen Rechtsvorschriften sowie die internen Regelungen der Eisenbahnunternehmen und die von ihnen angewandten technischen Spezifikationen weisen große Unterschiede auf, da sie Ausdruck der technischen Besonderheiten der Industrie des jeweiligen Landes sind und ganz bestimmte Abmessungen, Vorkehrungen und besondere Merkmale vorschreiben. Dieser Sachverhalt steht einem flüssigen Zugverkehr im gesamten Gebiet der Gemeinschaft entgegen.

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

(16) Für die gesamte Gemeinschaft sind daher grundlegende Anforderungen für das konventionelle transeuropäische Eisenbahnsystem festzulegen.

(17) Aus praktischen Gründen hat es sich als notwendig erwiesen, das konventionelle transeuropäische Eisenbahnsystem aufgrund seines Umfangs und seiner komplexen Struktur in Teilsysteme zu untergliedern. Für jedes dieser Teilsysteme müssen die gemeinschaftsweit geltenden grundlegenden Anforderungen und die technischen Spezifikationen vorgeschrieben werden, insbesondere für die Komponenten und Schnittstellen, mit denen die grundlegenden Anforderungen erfüllt werden.

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

(19) Die technischen Spezifikationen für die Interoperabilität wirken sich auch auf die Bedingungen für die Inanspruchnahme der Eisenbahn durch die Benutzer aus; die Benutzer müssen daher zu den sie betreffenden Aspekten gehört werden.

(20) In besonderen Fällen ist den betroffenen Mitgliedstaaten die Möglichkeit einzuräumen, bestimmte technische Spezifikationen für die Interoperabilität nicht anzuwenden, und es sind Verfahren vorzusehen, mit denen sichergestellt wird, dass diese Abweichungen gerechtfertigt sind. Nach Artikel 155 des Vertrags ist die Gemeinschaft gehalten, bei ihren Maßnahmen im Bereich der Interoperabilität die potentielle wirtschaftliche Lebensfähigkeit der Vorhaben zu berücksichtigen.

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

(22) Es gilt, die Interoperabilität des konventionellen Eisenbahnsystems — insbesondere im Güterverkehr — zu nutzen, um die

▼B

Voraussetzungen für eine bessere Interoperabilität zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern zu schaffen.

(23) Um den einschlägigen Bestimmungen in Bezug auf die Vergabe von Aufträgen im Eisenbahnbereich, insbesondere der Richtlinie 93/38/EWG ([1]), zu entsprechen, müssen die Auftraggeber die technischen Spezifikationen in die allgemeinen Unterlagen oder in die Vertragsunterlagen für jeden einzelnen Auftrag aufnehmen. Es ist notwendig, eine Reihe von europäischen Spezifikationen auszuarbeiten, auf die in diesen technischen Spezifikationen Bezug genommen wird.

(24) Die Gemeinschaft hat ein Interesse an einem den Anforderungen der Gemeinschaftspolitik entsprechenden internationalen Normungssystem, mit dem Normen aufgestellt werden können, die von den internationalen Handelspartnern tatsächlich angewendet werden. Die europäischen Normungsorganisationen müssen daher ihre Zusammenarbeit mit den internationalen Normungsorganisationen fortsetzen.

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

(26) Die Verfahren der Konformitäts- oder Gebrauchstauglichkeitsbewertung von Komponenten müssen auf den Modulen beruhen, die im Beschluss 93/465/EWG ([2]) festgelegt wurden. Um die Entwicklung der betreffenden Industrien zu fördern, sind die Verfahren der Qualitätssicherung so weit wie möglich weiterzuentwickeln.

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

(28) Die Verpflichtung der Hersteller, auf bestimmten Komponenten die CE-Kennzeichnung anzubringen, die die Konformität mit anderen Gemeinschaftsvorschriften bestätigt, bleibt davon unberührt.

(29) Die Teilsysteme des konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystems sind einer Prüfung zu unterziehen; diese muss den für die Inbetriebnahmegenehmigung zuständigen Behörden die Gewähr bieten, dass die Ergebnisse auf der Planungs-, Bau- und Inbetriebnahmestufe den geltenden ordnungsrechtlichen, technischen und betrieblichen Vorschriften entsprechen. Die Hersteller müssen auch von der Gleichbehandlung in allen Ländern

([1]) Richtlinie 93/38/EWG des Rates vom 14. Juni 1993 zur Koordinierung der Auftragsvergabe durch Auftraggeber im Bereich der Wasser-, Energie- und Verkehrsversorgung sowie im Telekommunikationssektor (ABl. L 199 vom 9.8.1993, S. 84). Zuletzt geändert durch die Richtlinie 98/4/EG (ABl. L 101 vom 1.4.1998, S. 1).

([2]) Beschluss 93/465/EWG des Rates vom 22. Juli 1993 über die in den technischen Harmonisierungsrichtlinien zu verwendenden Module für die verschiedenen Phasen der Konformitätsbewertungsverfahren und die Regeln für die Anbringung und Verwendung der CE-Konformitätskennzeichnung (ABl. L 220 vom 30.8.1993, S. 23).

▼B

ausgehen können. Daher ist ein Modul mit den Grundsätzen und Bedingungen der EG-Prüfung von Teilsystemen festzulegen.

(30) Das EG-Prüfverfahren muss auf den TSI beruhen. Diese TSI unterliegen Artikel 18 der Richtlinie 93/38/EWG. Die benannten Stellen, die mit der Durchführung der Konformitäts- und Gebrauchstauglichkeitsbewertung sowie mit dem Prüfverfahren für die Teilsysteme betraut sind, müssen ihre Entscheidungen insbesondere dann, wenn europäische Spezifikationen fehlen, so eng wie möglich aufeinander abstimmen.

(31) Diese TSI werden im Auftrag der Kommission von einem gemeinsamen Gremium ausgearbeitet, in dem die Infrastrukturbetreiber der Eisenbahnunternehmen und die Industrie vertreten sind. Vertreter von Drittländern, insbesondere der Beitrittskandidaten, könnten von Anfang an zu den Sitzungen des gemeinsamen Gremiums als Beobachter zugelassen werden.

(32) Die Richtlinie 91/440/EWG des Rates schreibt hinsichtlich der Rechnungsführung eine Trennung des Betriebs der Eisenbahninfrastruktur und der Erbringung von Verkehrsleistungen vor. Entsprechend müssen die als benannte Stellen gemeldeten Fachdienststellen der Infrastrukturbetreiber den für diese Stellen geltenden Kriterien genügen. Es können auch andere Fachstellen benannt werden, wenn sie diese Kriterien erfüllen.

(33) Die zur Anwendung dieser Richtlinie erforderlichen Maßnahmen sollten gemäß dem Beschluss 1999/468/EG des Rates vom 28. Juni 1999 zur Festlegung der Modalitäten für die Ausübung der der Kommission übertragenen Durchführungsbefugnisse [1] erlassen werden.

(34) Die Interoperabilität des konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystems hat eine Gemeinschaftsdimension. Die Mitgliedstaaten sind für sich allein nicht in der Lage, die erforderlichen Maßnahmen zur Verwirklichung dieser Interoperabilität zu treffen. Entsprechend dem Subsidiaritätsprinzip können die Ziele der in Betracht gezogenen Maßnahmen daher auf der Ebene der Mitgliedstaaten nicht ausreichend erreicht werden; sie können wegen ihres Umfangs oder ihrer Wirkungen besser auf Gemeinschaftsebene erreicht werden.

HABEN FOLGENDE RICHTLINIE ERLASSEN:

KAPITEL I

Allgemeine Bestimmungen

Artikel 1

▼M1

(1) Mit dieser Richtlinie werden die Bedingungen festgelegt, die im Gebiet der Gemeinschaft für die Verwirklichung der Interoperabilität des konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystems, wie es in Anhang I beschrieben ist, erfüllt sein müssen. Diese Bedingungen betreffen die Planung, den Bau, die Inbetriebnahme, die Umrüstung, die Erneuerung, den Betrieb und die Instandhaltung von Bestandteilen dieses Systems, die nach dem Tag des Inkrafttretens der vorliegenden Richtlinie in Betrieb genommen werden, und darüber hinaus die Qualifikationen und die Gesundheits- und Sicherheitsbedingungen in Bezug auf das für seinen Betrieb und seine Instandsetzung eingesetzte Personal.

(2) Die Verfolgung dieses Ziels muss zur Festlegung eines optimalen Niveaus technischer Harmonisierung führen und Folgendes ermöglichen:

[1] ABl. L 184 vom 17.7.1999, S. 23.

▼B

a) Erleichterung, Verbesserung und Entwicklung grenzüberschreitender Eisenbahnverkehrsdienste in der Europäischen Union und mit Drittländern;

b) Beitrag zur schrittweisen Verwirklichung des Binnenmarkts für Ausrüstungen und Dienstleistungen für den Bau, die Erneuerung, die Umrüstung und die Funktionsfähigkeit des konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystems;

c) Beitrag zur Interoperabilität des konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystems.

▼M1

(3) Der Geltungsbereich dieser Richtlinie wird unbeschadet der Ausnahmen in Bezug auf die Anwendung von TSI gemäß Artikel 7 schrittweise auf das gesamte konventionelle Eisenbahnsystem ausgeweitet, einschließlich Schienenanschlüssen zu den Haupteinrichtungen von Terminals und Häfen, die von mehr als einem Benutzer genutzt werden oder genutzt werden können; ausgenommen hiervon sind Infrastrukturen und Fahrzeuge, die ausschließlich für den lokal begrenzten Einsatz oder ausschließlich für historische oder touristische Zwecke genutzt werden, und Infrastrukturen, die vom übrigen Eisenbahnsystem in betrieblicher Hinsicht abgeschnitten sind.

Diese Richtlinie wird auf die Teile des Netzes, die noch nicht unter Absatz 1 fallen, erst ab dem Tag angewendet, an dem die betreffenden TSI, die nach dem im Folgenden beschriebenen Verfahren anzunehmen sind, in Kraft treten, und betrifft nur die Anwendungsbereiche, die in diesen TSI festgelegt sind.

Die Kommission legt nach dem in Artikel 21 Absatz 2 genannten Verfahren bis zum 1. Januar 2006 ein Arbeitsprogramm zur Ausarbeitung neuer und/oder Überarbeitung bereits angenommener TSI fest, um noch nicht erfasste Strecken und Fahrzeuge einzubeziehen.

Unbeschadet des Artikels 5 Absatz 5, in dem die Möglichkeit der Berücksichtigung von Sonderfällen vorgesehen ist, und des Artikels 7, wonach unter bestimmten Bedingungen Ausnahmen zulässig sind, wird in diesem Arbeitsprogramm eine erste Gruppe von neuen TSI und/oder von TSI-Änderungen angegeben, die bis Januar 2009 auszuarbeiten sind. Die Wahl der in den TSI zu behandelnden Punkte richtet sich nach der voraussichtlichen Kostenwirksamkeit jeder vorgeschlagenen Maßnahme und nach dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit der auf Gemeinschaftsebene getroffenen Maßnahmen. Hierbei werden Anhang I Nummer 4 und das notwendige Gleichgewicht zwischen den Zielen eines ununterbrochenen Zuglaufs und der technischen Harmonisierung einerseits und dem jeweiligen transeuropäischen, nationalen, regionalen oder lokalen Verkehrsaufkommen andererseits angemessen berücksichtigt.

Nach der Ausarbeitung der ersten Gruppe von TSI erfolgt die Festlegung der Prioritäten für die Ausarbeitung neuer TSI oder die Überarbeitung bestehender TSI gemäß dem in Artikel 21 Absatz 2 genannten Verfahren.

Ein Mitgliedstaat kann bei Vorhaben, die bei Veröffentlichung der betreffenden Gruppe von TSI in einem fortgeschrittenen Entwicklungsstadium oder Gegenstand eines in der Durchführung befindlichen Vertrags sind, von der Anwendung dieses Absatzes absehen.

▼B

Artikel 2

Im Sinne dieser Richtlinie bezeichnet der Ausdruck

a) „konventionelles transeuropäisches Eisenbahnsystem“ den in Anhang I beschriebenen Komplex, der durch die Strecken und ortsfeste Anlagen umfassenden Eisenbahninfrastrukturen des transeuropäischen Verkehrsnetzes, die für den konventionellen Eisenbahn-

▼B

verkehr und den kombinierten Eisenbahnverkehr gebaut oder ausgebaut sind, und durch die für die Benutzung dieser Infrastrukturen ausgelegten Fahrzeuge gebildet wird;

b) „Interoperabilität“ die Eignung des konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystems für den sicheren und durchgehenden Zugverkehr, indem den für diese Strecken erforderlichen Leistungskennwerten entsprochen wird. Diese Eignung beruht auf den gesamten ordnungsrechtlichen, technischen und betrieblichen Voraussetzungen, die zur Erfüllung der grundlegenden Anforderungen gegeben sein müssen;

c) „Teilsysteme“ die in Anhang II aufgeführten Unterteilungen des konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystems. Diese Teilsysteme, für die grundlegende Anforderungen festgelegt werden müssen, sind struktureller oder funktioneller Art;

d) „Interoperabilitätskomponenten“ Bauteile, Bauteilgruppen, Unterbaugruppen oder komplette Materialbaugruppen, die in ein Teilsystem eingebaut sind oder eingebaut werden sollen und von denen die Interoperabilität des konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystems direkt oder indirekt abhängt. Unter „Komponenten“ sind materielle, aber auch immaterielle Produkte wie Software zu verstehen.

e) „grundlegende Anforderungen“ die Gesamtheit der in Anhang III beschriebenen Bedingungen, die das konventionelle transeuropäische Eisenbahnsystem, die Teilsysteme und die Interoperabilitätskomponenten einschließlich der Schnittstellen erfüllen müssen;

f) „europäische Spezifikation“ eine gemeinsame technische Spezifikation, eine europäische technische Zulassung oder eine einzelstaatliche Norm zur Umsetzung einer europäischen Norm, wie in Artikel 1 Nummern 8 bis 12 der Richtlinie 93/38/EWG definiert;

g) „technische Spezifikationen für die Interoperabilität, nachstehend ‚TSI‘ genannt,“ die Spezifikationen, die für jedes Teilsystem oder Teile davon im Hinblick auf die Erfüllung der grundlegenden Anforderungen gelten und die Interoperabilität des konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystems gewährleisten;

▼M1

_____

▼B

i) „benannte Stellen“ die Stellen, die damit betraut sind, die Konformität oder die Gebrauchstauglichkeit der Interoperabilitätskomponenten zu bewerten oder das EG-Prüfverfahren für Teilsysteme durchzuführen;

j) „Eckwerte“ alle ordnungsrechtlichen, technischen oder betrieblichen Bedingungen, die für die Interoperabilität von kritischer Bedeutung sind und vor der Ausarbeitung von TSI-Entwürfen durch das gemeinsame Gremium Gegenstand einer Entscheidung nach dem Verfahren des Artikels 21 Absatz 2 sein müssen;

k) „Sonderfall“ jeden Teil des konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystems, der in den TSI besonderer Vorkehrungen vorübergehender oder endgültiger Art bedarf, da geographische, topographische, städtebauliche oder die Kohärenz mit dem bestehenden System betreffende Zwänge vorliegen. Hierzu können insbesondere die Fälle von Eisenbahnstrecken und -netzen zählen, die vom Netz des übrigen Gebiets der Gemeinschaft 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, sofern diese die Grenze zwischen zwei Mitgliedstaaten nicht queren.

▼M1

l) „Umrüstung“ umfangreiche Änderungsarbeiten an einem Teilsystem oder einem Teil davon, mit denen die Gesamtleistung des Teilsystems verbessert wird;

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

▼B

n) „vorhandenes Eisenbahnsystem“ den Komplex, der durch die Strecken und ortsfeste Anlagen umfassenden Eisenbahninfrastrukturen des vorhandenen Eisenbahnnetzes und durch die auf diesen Infrastrukturen verkehrenden Fahrzeuge jeglicher Kategorie und Herkunft gebildet wird;

▼M1

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

p) „Inbetriebnahme“ die Gesamtheit aller Tätigkeiten, durch die ein Teilsystem in seine nominale Betriebsbereitschaft versetzt wird.

▼B

Artikel 3

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

(2) Diese Richtlinie gilt unbeschadet anderer einschlägiger Gemeinschaftsbestimmungen. Im Fall der Interoperabilitätskomponenten einschließlich der Schnittstellen kann es jedoch zur Erfüllung der grundlegenden Anforderungen dieser Richtlinie erforderlich sein, auf eigens hierzu festgelegte europäische Spezifikationen zurückzugreifen.

Artikel 4

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

(2) Die zusätzlichen technischen Spezifikationen im Sinne des Artikels 18 Absatz 4 der Richtlinie 93/38/EWG, die zur Ergänzung europäischer Spezifikationen oder anderer in der Gemeinschaft gebräuchlicher Normen notwendig sind, dürfen nicht im Gegensatz zu den grundlegenden Anforderungen stehen.

KAPITEL II

Technische Spezifikationen für die Interoperabilität

Artikel 5

▼M1

(1) Für jedes Teilsystem wird eine TSI erstellt. Erforderlichenfalls kann ein Teilsystem Gegenstand mehrerer TSI sein und eine TSI mehrere Teilsysteme abdecken. Der Beschluss über die Erarbeitung und/oder Überarbeitung einer TSI und die Festlegung ihres technischen und geografischen Anwendungsgebietes bedarf eines Auftrags gemäß Artikel 6 Absatz 1.

▼B

(2) Die Teilsysteme müssen mit den TSI übereinstimmen; diese Übereinstimmung ist während der Verwendung jedes Teilsystems ständig aufrechtzuerhalten.

(3) In jeder TSI werden, soweit dies für die Verwirklichung der in Artikel 1 genannten Ziele 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 muss. 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 konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystems erforderlich sind;

▼M1

e) für jeden in Betracht kommenden Fall die Verfahren angegeben, die einerseits zur Konformitätsbewertung oder zur Gebrauchstauglichkeitsbewertung der Interoperabilitätskomponenten oder andererseits zur EG-Prüfung der Teilsysteme angewendet werden müssen. Diese Verfahren stützen sich auf die in dem Beschluss 93/465/EWG festgelegten Module;

▼B

f) die Strategie zur Umsetzung der TSI angegeben. Insbesondere sind die zu erreichenden Etappen festzulegen, damit sich schrittweise ein Übergang vom gegebenen Zustand zum Endzustand, in dem die TSI allgemein eingehalten werden, ergibt.

g) für das betreffende Personal die Bedingungen in Bezug auf die berufliche Qualifikation sowie die Arbeitshygiene und Sicherheit am Arbeitsplatz, die für den Betrieb und die Wartung des betreffenden Teilsystems sowie für die Umsetzung der TSI erforderlich sind, angegeben.

(4) Jede TSI wird auf der Grundlage einer Prüfung des vorhandenen Teilsystems erarbeitet und gibt ein Teilsystem als Ziel an, das schrittweise und innerhalb einer angemessenen Frist erreicht werden kann. Die schrittweise Annahme von TSI und deren Einhaltung ermöglichen es auf diese Weise, die Interoperabilität des konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystems Schritt für Schritt zu verwirklichen.

(5) Die TSI wahren in geeigneter Weise die Kohärenz des im jeweiligen Mitgliedstaat vorhandenen Eisenbahnsystems. Zu diesem Zweck können für jede TSI Sonderfälle sowohl hinsichtlich der Infrastruktur als auch hinsichtlich der Fahrzeuge vorgesehen werden; dem Lichtraumprofil, der Spurweite oder dem Gleisabstand und den Wagen aus Drittländern oder mit Zielort in Drittländern ist besondere Aufmerksamkeit zu schenken. Für jeden Sonderfall sind in der TSI die Einzelheiten der Anwendung der in Absatz 3 Buchstaben c bis g genannten TSI-Bestimmungen anzugeben.

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

▼M1

(7) Die TSI können ausdrücklich und mit genauer Fundstellenangabe auf europäische Normen oder Spezifikationen verweisen, sofern dies für

▼M1

die Erreichung der Ziele dieser Richtlinie unbedingt erforderlich ist. In diesem Fall werden diese europäischen Normen oder Spezifikationen (beziehungsweise die betroffenen Teile davon) als Anhang der entsprechenden TSI betrachtet und mit Beginn der Gültigkeit der TSI verbindlich. Liegen keine europäischen Normen oder Spezifikationen vor, so kann bis zu deren Erstellung auf andere eindeutig benannte Schriftstücke normativen Charakters verwiesen werden; in diesem Fall betrifft dies Dokumente, die leicht zugänglich und frei verfügbar sind.

Artikel 6

(1) Die TSI-Entwürfe und nachfolgende Änderungen der TSI werden im Auftrag der Kommission nach dem in Artikel 21 Absatz 2 genannten Verfahren ausgearbeitet. Sie werden unter der Verantwortung der Agentur gemäß den Artikeln 3 und 12 der Verordnung (EG) Nr. 881/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. April 2004 zur Errichtung einer Europäischen Eisenbahnagentur („Agenturverordnung“) ([1]) und in Zusammenarbeit mit den in diesen Artikeln genannten Arbeitsgruppen ausgearbeitet.

Die TSI werden nach dem in Artikel 21 Absatz 2 genannten Verfahren erlassen und überarbeitet. Sie werden von der Kommission im *Amtsblatt der Europäischen Union* veröffentlicht.

(2) Die Agentur bereitet die Überarbeitung und Aktualisierung der TSI vor und unterbreitet dem in Artikel 21 genannten Ausschuss alle zweckdienlichen Empfehlungen, um der Entwicklung der Technik oder der gesellschaftlichen Anforderungen Rechnung zu tragen.

(3) Jeder TSI-Entwurf wird in zwei Stufen erarbeitet.

Zunächst bestimmt die Agentur die Eckwerte der TSI und die Schnittstellen mit den anderen Teilsystemen sowie jeden gegebenenfalls erforderlichen Sonderfall. Für jeden dieser Eckwerte und jede dieser Schnittstellen werden die vorteilhaftesten Alternativlösungen zusammen mit den technischen und wirtschaftlichen Begründungen vorgelegt. Es wird eine Entscheidung nach dem in Artikel 21 Absatz 2 genannten Verfahren getroffen; erforderlichenfalls sind Sonderfälle zu berücksichtigen.

Die Agentur erarbeitet daraufhin den TSI-Entwurf unter Zugrundelegung dieser Eckwerte. Gegebenenfalls berücksichtigt die Agentur den technischen Fortschritt, bereits durchgeführte Normungsarbeiten, bereits eingesetzte Arbeitsgruppen und anerkannte Forschungsarbeiten. Eine Gesamtbewertung der absehbaren Kosten und des absehbaren Nutzens der Anwendung der TSI wird dem TSI-Entwurf beigefügt; in dieser Bewertung sind die zu erwartenden Auswirkungen auf alle betroffenen Betreiber und Wirtschaftsbeteiligten anzugeben.

(4) 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. Die Mitgliedstaaten beteiligen sich an dieser Bewertung, indem sie die erforderlichen Daten bereitstellen.

(5) Der in Artikel 21 genannte Ausschuss wird regelmäßig über die Arbeiten zur Ausarbeitung der TSI unterrichtet. Der Ausschuss 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 der Ausschuss auf Antrag eines Mitgliedstaats verlangen, dass Alternativlösungen geprüft und die Bewertung der Kosten und Nutzen dieser Alternativlösungen in den dem TSI-Entwurf beizufügenden Bericht aufgenommen werden.

([1]) ABl. L 164 vom 30.4.2004, S. 1.

▼M1

(6) Bei der Annahme jeder TSI wird der Zeitpunkt für das Inkrafttreten dieser TSI nach dem in Artikel 21 Absatz 2 genannten Verfahren festgelegt. Müssen aus Gründen der technischen Kompatibilität mehrere Teilsysteme gleichzeitig in Betrieb genommen werden, so müssen die Zeitpunkte des Inkrafttretens der entsprechenden TSI miteinander übereinstimmen.

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

Die Liste der zu konsultierenden Verbände und Organisationen wird von dem in Artikel 21 genannten Ausschuss vor Erteilung des Auftrags für die erste TSI aufgestellt und kann auf Antrag eines Mitgliedstaats oder der Kommission überprüft und aktualisiert werden.

(8) Bei der Ausarbeitung, Annahme und Überarbeitung der TSI wird die Meinung der Sozialpartner hinsichtlich der in Artikel 5 Absatz 3 Buchstabe g) genannten Bedingungen berücksichtigt.

Zu diesem Zweck werden die Sozialpartner konsultiert, bevor der TSI-Entwurf dem in Artikel 21 genannten Ausschuss zur Annahme oder Überarbeitung unterbreitet wird.

Die Sozialpartner werden im Rahmen des, Ausschusses für den sektoralen Dialog' gehört, der mit dem Beschluss 98/500/EG der Kommission ([1]) eingesetzt wurde. Die Sozialpartner geben ihre Stellungnahme innerhalb von drei Monaten ab.

▼B

Artikel 7

Die Mitgliedstaaten können in folgenden Fällen und unter folgenden Bedingungen von der Anwendung einer oder mehrerer TSI, auch solcher für die Fahrzeuge, absehen:

▼M1

a) bei Vorhaben, die den Neubau einer Strecke oder die Erneuerung oder Umrüstung einer bestehenden Strecke betreffen, oder bei den in Artikel 1 Absatz 1 genannten Bestandteilen, die bei Veröffentlichung dieser TSI in einem fortgeschrittenen Entwicklungsstadium oder Gegenstand eines in der Durchführung befindlichen Vertrags sind;

▼B

b) bei Vorhaben, die die Erneuerung oder die Umrüstung einer bestehenden Strecke betreffen, falls das Lichtraumprofil, die Spurweite, der Gleisabstand oder die elektrische Spannung dieser TSI mit den Werten der vorhandenen Strecke unvereinbar sind;

c) bei Vorhaben, die den Neubau einer Strecke oder die Erneuerung bzw. die Umrüstung einer bestehenden Strecke betreffen, die im Gebiet des betreffenden Mitgliedstaats durchgeführt werden, wenn dessen Eisenbahnnetz ein Binnennetz ist oder durch das Meer vom Eisenbahnnetz der übrigen Gemeinschaft abgeschnitten ist;

d) bei Vorhaben, die die Erneuerung, die Erweiterung oder die Umrüstung einer bestehenden Strecke betreffen, wenn die Anwendung dieser TSI die wirtschaftliche Lebensfähigkeit des Vorhabens und/oder die Kohärenz des Eisenbahnsystems des Mitgliedstaats beeinträchtigt;

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

▼B

e) 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;

f) bei Wagen aus Drittländern oder mit Zielort in Drittländern, deren Spurweite sich vom Haupteisenbahnnetz der Gemeinschaft unterscheidet.

In allen Fällen unterrichtet der betreffende Mitgliedstaat die Kommission im Voraus von der geplanten Ausnahme und übermittelt ihr ein Dossier, in dem die TSI oder Teile davon, welche er nicht anwenden will, sowie die entsprechenden Spezifikationen, die er anzuwenden wünscht, aufgeführt sind. Der in Artikel 21 genannte Ausschuss prüft die von dem Mitgliedstaat geplanten Maßnahmen. In den unter den Buchstaben b, d und f genannten Fällen fasst die Kommission nach dem Verfahren des Artikels 21 Absatz 2 einen Beschluss; gegebenenfalls wird eine Empfehlung bezüglich der anzuwendenden Spezifikationen abgegeben. In dem unter Buchstabe b genannten Fall betrifft der Beschluss der Kommission nicht das Lichtraumprofil und die Spurweite.

KAPITEL III

Interoperabilitätskomponenten

Artikel 8

Die Mitgliedstaaten treffen alle gebotenen Maßnahmen, damit die Interoperabilitätskomponenten

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

b) in ihrem Einsatzbereich bestimmungsgemäß verwendet sowie ordnungsgemäß installiert und instandgehalten werden.

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

Artikel 9

Die Mitgliedstaaten dürfen in ihrem Hoheitsgebiet das Inverkehrbringen von Interoperabilitätskomponenten zur Verwendung im konventionellen transeuropäischen 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 Anhang IV erfolgt sind.

Artikel 10

(1) Die Mitgliedstaaten gehen davon aus, dass Interoperabilitätskomponenten, für die eine EG-Konformitäts- oder Gebrauchstauglichkeitserklärung vorliegt, den sie betreffenden grundlegenden Anforderungen dieser Richtlinie entsprechen.

▼M1

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

(3) Die Mitgliedstaaten gehen davon aus, dass Interoperabilitätskomponenten den grundlegenden Anforderungen genügen, wenn sie die

▼M1

Bedingungen der entsprechenden TSI oder die zur Einhaltung dieser Bedingungen ausgearbeiteten europäischen Spezifikationen erfüllen.

_____

▼B

(6) Ist eine europäische Spezifikation zum Zeitpunkt der Annahme einer TSI noch nicht verfügbar und ist die Einhaltung dieser Spezifikation eine unabdingbare Voraussetzung für die Gewährleistung der Interoperabilität, so kann die TSI auf die verfügbare am weitesten fortgeschrittene Entwurfsfassung der einzuhaltenden europäischen Spezifikation verweisen oder übernimmt diesen Entwurf vollständig oder in Teilen.

▼M1

Artikel 11

Stellt sich für einen Mitgliedstaat oder die Kommission heraus, dass unmittelbar oder mittelbar zur Erreichung der Ziele dieser Richtlinie angewendete europäische Spezifikationen den grundlegenden Anforderungen nicht genügen, so kann nach dem in Artikel 21 Absatz 2 genannten Verfahren und nach Anhörung des mit der Richtlinie 98/34/EG eingesetzten Ausschusses entschieden werden, dass diese Spezifikationen aus den Veröffentlichungen, in denen sie aufgeführt sind, teilweise oder vollständig zu streichen oder zu ändern sind.

▼B

Artikel 12

(1) Stellt ein Mitgliedstaat fest, dass eine Interoperabilitätskomponente, für die eine EG-Konformitäts- oder Gebrauchstauglichkeitserklärung vorliegt und die in Verkehr gebracht worden ist und die bestimmungsgemäß verwendet wird, die Einhaltung der grundlegenden Anforderungen zu beeinträchtigen droht, so trifft er alle gebotenen Maßnahmen, um den Einsatzbereich dieser Komponente zu beschränken, ihre Verwendung zu verbieten oder sie vom Markt zu nehmen. Der Mitgliedstaat unterrichtet die Kommission 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 Kommission konsultiert die betroffenen Parteien umgehend. Stellt die Kommission nach dieser Konsultation fest, dass die Maßnahme begründet ist, so unterrichtet sie davon unverzüglich den Mitgliedstaat, der die Maßnahme getroffen hat, und die übrigen Mitgliedstaaten. Stellt die Kommission nach dieser Konsultation fest, dass die Maßnahme unbegründet ist, so unterrichtet sie davon unverzüglich den Mitgliedstaat, der die Maßnahme getroffen hat, sowie den Hersteller oder seinen in der Gemeinschaft ansässigen Bevollmächtigten. Hat ein Mangel in den europäischen Spezifikationen Anlass zur Entscheidung im Sinne des Absatzes 1 gegeben, so findet das Verfahren des Artikels 11 Anwendung.

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

(4) Die Kommission stellt sicher, dass die Mitgliedstaaten über den Verlauf und die Ergebnisse dieses Verfahrens unterrichtet werden.

▼B

Artikel 13

(1) Zur Ausstellung der EG-Konformitäts- oder Gebrauchstauglichkeitserklärung für eine Interoperabilitätskomponente hat der Hersteller oder sein in der Gemeinschaft ansässiger Bevollmächtigter die sie betreffenden TSI-Bestimmungen anzuwenden.

(2) Die Konformität oder Gebrauchstauglichkeit einer Interoperabilitätskomponente wird von der benannten Stelle bewertet, bei der der Hersteller oder sein in der Gemeinschaft ansässiger Bevollmächtigter den Antrag gestellt hat.

(3) Fallen Interoperabilitätskomponenten auch unter andere Gemeinschaftsrichtlinien, 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 in der Gemeinschaft ansässiger Bevollmächtigter den Verpflichtungen aus den Absätzen 1, 2 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) Unbeschadet der Bestimmungen des Artikels 12

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

b) hat der Mitgliedstaat für den Fall, dass die mangelnde Konformität fortbesteht, alle geeigneten Maßnahmen zu treffen, um das Inverkehrbringen der betreffenden Interoperabilitätskomponente zu beschränken oder zu verbieten oder deren Rücknahme vom Markt nach den Verfahren des Artikels 12 sicherzustellen.

KAPITEL IV

Teilsysteme

Artikel 14

(1) Jeder Mitgliedstaat entscheidet über die Genehmigung für die Inbetriebnahme von strukturellen Teilsystemen, die Bestandteil des konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystems sind und in seinem Hoheitsgebiet installiert oder betrieben werden.

Hierzu treffen die Mitgliedstaaten alle gebotenen Maßnahmen, damit diese Teilsysteme nur dann in Betrieb genommen werden dürfen, wenn sie so geplant, gebaut und installiert werden, dass die einschlägigen grundlegenden Anforderungen erfüllt werden, wenn sie in das konventionelle transeuropäische Eisenbahnsystem einbezogen werden. Insbesondere überprüfen sie die Kohärenz dieser Teilsysteme mit dem System, in das sie sich einfügen.

(2) Es obliegt jedem Mitgliedstaat, bei der Inbetriebnahme und anschließend regelmäßig zu prüfen, dass diese Teilsysteme gemäß den sie betreffenden grundlegenden Anforderungen betrieben und instandgehalten werden.

▼M1

Dabei sind die in den jeweiligen strukturellen und funktionellen TSI vorgesehenen Bewertungs- und Prüfverfahren anzuwenden.

(3) Bei einer Erneuerung oder Umrüstung reicht der Infrastrukturbetreiber bzw. das Eisenbahnunternehmen bei dem jeweiligen Mitgliedstaat Unterlagen mit der Beschreibung des Projekts ein. Der Mitgliedstaat prüft diese Unterlagen und entscheidet unter Berücksichtigung der in der anzuwendenden TSI aufgeführten Umsetzungsstrategie, ob der Umfang der Arbeiten die Notwendigkeit einer neuen Inbetriebnahmegenehmigung im Sinne dieser Richtlinie begründet.

Eine solche neue Inbetriebnahmegenehmigung ist immer dann erforderlich, wenn durch die geplanten Arbeiten die Gefahr einer Beeinträchtigung des Gesamtsicherheitsniveaus des betreffenden Teilsystems besteht. Ist eine neue Genehmigung erforderlich, so entscheidet der Mitgliedstaat, inwieweit die TSI auf das Vorhaben anzuwenden sind. Der Mitgliedstaat teilt seine Entscheidung der Kommission und den anderen Mitgliedstaaten mit.

(4) Bei der Genehmigung der Inbetriebnahme von Fahrzeugen obliegt es den Mitgliedstaaten, sicherzustellen, dass jedem einzelnen Fahrzeug ein alphanumerischer Kennzeichnungscode zugewiesen wird. Dieser Code muss an jedem Fahrzeug angebracht und in einem nationalen Einstellungsregister geführt werden, das folgende Bedingungen erfüllt:

a) Das Register entspricht den in Absatz 5 aufgeführten gemeinsamen Spezifikationen;

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

c) das Register ist den in den Artikeln 16 und 21 der Richtlinie 2004/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. April 2004 über Eisenbahnsicherheit in der Gemeinschaft („Richtlinie über die Eisenbahnsicherheit“) ([1]) genannten Sicherheitsbehörden und Untersuchungsstellen zugänglich. Darüber hinaus ist es auf Antrag bei berechtigtem Interesse den in Artikel 30 der Richtlinie 2001/14/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 26. Februar 2001 über die Zuweisung von Fahrwegkapazität der Eisenbahn, die Erhebung von Entgelten für die Nutzung von Eisenbahninfrastruktur und die Sicherheitsbescheinigung ([2]) genannten Regulierungsstellen, der Agentur, den Eisenbahnunternehmen und den Infrastrukturbetreibern zugänglich zu machen.

Im Falle von Fahrzeugen, deren erstmalige Inbetriebnahme in einem Drittland erfolgt ist, können die Mitgliedstaaten Fahrzeuge zulassen, die nach einem abweichenden Codierungssystem eindeutig gekennzeichnet sind. Sobald ein Mitgliedstaat jedoch die Inbetriebnahme solcher Fahrzeuge in seinem Hoheitsgebiet zugelassen hat, muss es möglich sein, die entsprechenden, in Absatz 5 Buchstaben c), d) und e) genannten Daten über das Register abzufragen.

(5) Die gemeinsamen Spezifikationen für das Register werden nach dem in Artikel 21 Absatz 2 genannten Verfahren auf der Grundlage des Entwurfs der Spezifikationen der Agentur festgelegt. Dieser Entwurf der Spezifikationen umfasst folgende Punkte: Inhalt, Datenformat, funktionale und technische Architektur, Betriebsart sowie Regeln für Dateneingabe und -abfrage. Das Register enthält mindestens folgende Angaben:

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

b) Angaben zu dem in Artikel 24 genannten Fahrzeugregister;

c) Angaben zum Fahrzeugeigner oder dem Leasingnehmer;

d) etwaige Betriebsbeschränkungen für das Fahrzeug;

([1]) ABl. L 164 vom 30.4.2004, S. 44.
([2]) ABl. L 75 vom 15.3.2001, S. 29. Geändert durch die Entscheidung 2002/844/EG der Kommission (ABl. L 289 vom 26.10.2002, S. 30).

▼M1

e) sicherheitskritische Angaben zu dem Instandhaltungsplan des Fahrzeugs.

▼B

Artikel 15

Unbeschadet des Artikels 19 dürfen die Mitgliedstaaten in ihrem Hoheitsgebiet den Bau, die Inbetriebnahme oder den Betrieb von strukturellen Teilsystemen, die Bestandteil des konventionellen transeuropäischen 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 im Rahmen des Verfahrens zur Ausstellung der EG-Prüferklärung gemäß Anhang V erfolgt sind.

Artikel 16

(1) Die Mitgliedstaaten gehen davon aus, dass strukturelle Teilsysteme, die Bestandteil des konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystems sind und für die eine EG-Prüferklärung vorliegt, interoperabel sind und den einschlägigen grundlegenden Anforderungen entsprechen.

(2) Die Interoperabilität eines strukturellen Teilsystems, das Bestandteil des konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystems ist, wird im Hinblick auf die Erfüllung der grundlegenden Anforderungen anhand der TSI überprüft, sofern es solche gibt.

▼M1

(3) Liegen keine TSI vor oder wurde eine Ausnahme gemäß Artikel 7 gemeldet, so übermitteln die Mitgliedstaaten den anderen Mitgliedstaaten und der Kommission für jedes Teilsystem ein Verzeichnis der für die Anwendung der grundlegenden Anforderungen gebräuchlichen technischen Vorschriften. Diese Übermittlung erfolgt bis zum 30. April 2005 und anschließend bei jeder Änderung des Verzeichnisses der technischen Vorschriften. Gleichzeitig benennen die Mitgliedstaaten auch die Stellen, die bei diesen technischen Vorschriften mit dem Prüfverfahren nach Artikel 18 beauftragt sind.

▼B

Artikel 17

Stellt sich heraus, dass die TSI den grundlegenden Anforderungen nicht in vollem Umfang entsprechen, so kann der in Artikel 21 genannte Ausschuss auf Antrag eines Mitgliedstaats oder auf Betreiben der Kommission befasst werden.

▼M1

In einem solchen Fall werden die TSI gemäß Artikel 6 Absatz 2 überarbeitet. Können einzelne technische Aspekte, die grundlegenden Anforderungen entsprechen, nicht ausdrücklich in einer TSI behandelt werden, so werden sie in einem Anhang der TSI eindeutig benannt. Auf diese Aspekte findet Artikel 16 Absatz 3 Anwendung.

▼B

Artikel 18

(1) Zur Ausstellung der EG-Prüferklärung lässt der Auftraggeber oder sein Bevollmächtigter bei der benannten Stelle seiner Wahl das EG-Prüfverfahren gemäß Anhang VI durchführen.

(2) Der Auftrag der mit der EG-Prüfung eines Teilsystems betrauten benannten Stelle erstreckt sich über den gesamten Zeitraum von der Planung über den Bau bis hin zur Abnahme vor Inbetriebnahme des Teilsystems. Er umfasst auch die Prüfung der Schnittstellen des betreffenden Teilsystems mit dem System, dessen Teil es bildet, und zwar auf

▼B

der Grundlage der in der jeweiligen TSI und in den in Artikel 24 vorgesehenen Registern verfügbaren Informationen.

(3) Die benannte Stelle ist für die Erstellung der technischen Unterlagen verantwortlich, die der EG-Prüferklärung beiliegen müssen. Die technischen Unterlagen müssen alle erforderlichen Schriftstücke hinsichtlich der Merkmale des Teilsystems sowie gegebenenfalls alle Bescheinigungen über die Konformität der Interoperabilitätskomponenten enthalten. Sie müssen ferner alle Angaben über Einsatzbedingungen und -beschränkungen, Wartung, laufende oder periodische Überwachung, Betrieb und Instandhaltung enthalten.

Artikel 19

(1) Stellt ein Mitgliedstaat fest, dass ein strukturelles Teilsystem, für das eine EG-Prüferklärung zusammen mit den technischen Unterlagen 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 leitet unverzüglich das Verfahren nach Artikel 21 Absatz 2 ein.

KAPITEL V

Benannte Stellen

Artikel 20

(1) Die Mitgliedstaaten melden der Kommission und den anderen Mitgliedstaaten die Stellen, die mit den Verfahren zur Bewertung der Konformität oder der Gebrauchstauglichkeit nach Artikel 13 und dem Prüfverfahren nach Artikel 18 beauftragt sind, und geben den Zuständigkeitsbereich jeder Stelle und die zuvor von der Kommission erteilte Kennnummer an. Die Kommission veröffentlicht im *Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften* die Liste dieser Stellen mit ihrer Kennnummer und mit Angabe ihrer Zuständigkeitsbereiche und hält diese Liste auf dem neuesten Stand.

(2) Bei der Beurteilung der zu meldenden Stellen sind von den Mitgliedstaaten die Kriterien des Anhangs VII anzuwenden. Diese Kriterien gelten als erfüllt, wenn die Stellen den Bewertungskriterien der einschlägigen europäischen Normen entsprechen.

(3) Ein Mitgliedstaat entzieht einer solchen Stelle die Zulassung, wenn diese die in Anhang VII genannten Kriterien nicht mehr erfüllt. Er unterrichtet hiervon unverzüglich die Kommission und die übrigen Mitgliedstaaten.

(4) Ist ein Mitgliedstaat oder die Kommission der Auffassung, dass eine von einem anderen Mitgliedstaat benannte Stelle den relevanten Kriterien nicht entspricht, so wird der Ausschuss nach Artikel 21 mit der Angelegenheit befasst, der innerhalb von drei Monaten Stellung nimmt. Die Kommission unterrichtet den betreffenden Mitgliedstaat unter Berücksichtigung der Stellungnahme des Ausschusses über alle Änderungen, die erforderlich sind, damit die benannte Stelle den ihr zuerkannten Status behalten kann.

▼M1

(5) Die Kommission setzt eine Gruppe zur Koordinierung der benannten Stellen (nachstehend „die Koordinierungsgruppe“ genannt) ein, die Fragen im Zusammenhang mit der Anwendung der Verfahren der Konformitäts- oder Gebrauchstauglichkeitsbewertung nach Artikel 13 und des Prüfverfahrens nach Artikel 18 oder der Anwendung der

▼M1

entsprechenden TSI erörtert. Vertreter der Mitgliedstaaten können als Beobachter an den Arbeiten der Koordinierungsgruppe teilnehmen.

Die Kommission und die Beobachter unterrichten den in Artikel 21 genannten Ausschuss über die Arbeiten der Koordinierungsgruppe. Die Kommission schlägt gegebenenfalls die erforderlichen Abhilfemaßnahmen vor.

Die Koordinierung der benannten Stellen erfolgt erforderlichenfalls gemäß Artikel 21.

▼B

KAPITEL VI

Ausschuss und Arbeitsprogramm

Artikel 21

(1) Die Kommission wird von dem mit Artikel 21 der Richtlinie 96/48/EG eingesetzten Ausschuss (nachstehend als „Ausschuss“ bezeichnet) unterstützt.

(2) Wird auf diesen Absatz Bezug genommen, so gelten die Artikel 5 und 7 des Beschlusses 1999/468/EG unter Beachtung von dessen Artikel 8.

Der Zeitraum nach Artikel 5 Absatz 6 des Beschlusses 1999/468/EG wird auf drei Monate festgesetzt.

(3) Der Ausschuss gibt sich eine Geschäftsordnung.

▼M1

(4) Der Ausschuss kann erforderlichenfalls Arbeitsgruppen einsetzen, die ihn bei der Erledigung seiner Aufgaben, insbesondere im Hinblick auf die Koordinierung der benannten Stellen, unterstützen.

Artikel 21a

Die Kommission kann den Ausschuss mit allen Fragen im Zusammenhang mit der Durchführung dieser Richtlinie befassen. Erforderlichenfalls gibt die Kommission nach dem in Artikel 21 Absatz 2 genannten Verfahren eine Empfehlung zu ihrer Durchführung ab.

Artikel 21b

Die Anhänge II bis VI können nach dem in Artikel 21 Absatz 2 genannten Verfahren geändert werden.

▼B

Artikel 22

Ab Inkrafttreten dieser Richtlinie kann der Ausschuss alle Fragen behandeln, die die Interoperabilität des konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystems betreffen, einschließlich Fragen in Bezug auf die Interoperabilität zwischen dem transeuropäischen Eisenbahnsystem und dem von Drittländern.

▼M1

Artikel 23

(1) Für den Erlass der TSI gilt nachstehende Rangfolge, wobei die Reihenfolge für die Vergabe der Aufträge nach Artikel 6 Absatz 1 hiervon unberührt bleibt:

a) Die erste Gruppe von TSI betrifft die Zugsteuerung, Zugsicherung und Signalgebung, Telematikanwendungen für den Güterverkehr, Verkehrsbetrieb und Verkehrssteuerung (einschließlich der Qualifikation des Personals für den grenzüberschreitenden Verkehr unter

▼M1

Einhaltung der in den Anhängen II und III festgelegten Kriterien), Güterwagen, von Fahrzeugen und Infrastruktur ausgehende Lärmemissionen. Für die Fahrzeuge gilt, dass zuerst diejenigen entwickelt werden, die für den internationalen Verkehr bestimmt sind.

b) Ferner werden je nach Mittelausstattung der Kommission und der Agentur folgende Aspekte behandelt: Telematikanwendungen für den Personenverkehr, Instandhaltung unter besonderer Berücksichtigung der Sicherheit, Personenwagen, Triebfahrzeuge und Triebwagenzüge, Infrastruktur, Energie und Luftverschmutzung. Für die Fahrzeuge gilt, dass zuerst diejenigen entwickelt werden, die für den internationalen Verkehr bestimmt sind.

c) Auf Antrag der Kommission, eines Mitgliedstaats oder der Agentur kann der Ausschuss nach dem in Artikel 21 Absatz 2 genannten Verfahren die Ausarbeitung einer TSI für einen zusätzlichen Aspekt beschließen, soweit diese ein in Anhang II genanntes Teilsystem betrifft.

(2) Die Kommission erstellt nach dem in Artikel 21 Absatz 2 genannten Verfahren ein Arbeitsprogramm, das sich nach der in Absatz 1 genannten Rangfolge und derjenigen der sonstigen ihr mit dieser Richtlinie übertragenen Aufgaben richtet.

Die unter das erste Arbeitsprogramm nach Absatz 1 Buchstabe a) fallenden TSI werden bis zum 20. April 2004 ausgearbeitet.

(3) Das Arbeitsprogramm umfasst folgende Stufen:

a) ausgehend von einem Entwurf der Agentur Ausarbeitung einer repräsentativen Architektur des konventionellen Eisenbahnsystems auf der Grundlage des Verzeichnisses der Teilsysteme (Anhang II) zur Gewährleistung der Kohärenz zwischen den TSI. Diese Architektur muss insbesondere die verschiedenen Bestandteile des Systems sowie deren Schnittstellen umfassen und als Bezugsrahmen für die Abgrenzung der Anwendungsbereiche jeder TSI dienen;

b) Festlegung einer Modellstruktur für die Erarbeitung der TSI;

c) Festlegung einer Methodik für die Kosten-Nutzen-Analyse zu den in den TSI vorgesehenen Lösungen;

d) Festlegung der für die Erarbeitung der TSI erforderlichen Aufträge;

e) für jede TSI Festlegung der jeweiligen Eckwerte;

f) Genehmigung der Normungsprogrammentwürfe;

g) Gestaltung des Übergangszeitraums zwischen dem Inkrafttreten der Richtlinie 2004/50/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. April 2004 zur Änderung der Richtlinie 96/48/EG des Rates über die Interoperabilität des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems und der Richtlinie 2001/16/EG des Europäischen Parlaments und des Rates über die Interoperabilität des konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystems [1] und der Herausgabe der TSI einschließlich der Festlegung des Bezugsrahmens nach Artikel 25.

▼B

KAPITEL VII

Infrastruktur- und Fahrzeugregister

Artikel 24

(1) Die Mitgliedstaaten tragen dafür Sorge, dass Infrastrukturregister und Fahrzeugregister veröffentlicht und jährlich aktualisiert werden. Darin werden für das jeweilige Teilsystem oder Teile davon die Haupt-

[1] ABl. L 164 vom 30.4.2004, S. 114.

▼B

merkmale (z. B. die Eckwerte) und deren Übereinstimmung mit den in den anzuwendenden TSI vorgeschriebenen Merkmalen dargestellt. Zu diesem Zweck ist in jeder TSI genau anzugeben, welche Angaben die Infrastruktur- und Fahrzeugregister enthalten müssen.

▼M1

(2) Ein Exemplar dieser Register wird den betreffenden Mitgliedstaaten und der Agentur übermittelt und den betroffenen Parteien, zumindest den Fachleuten der Branche, zugänglich gemacht.

▼B

KAPITEL VIII

Übergangsbestimmungen

Artikel 25

▼M1

(1) Die Agentur entwickelt in Einklang mit den Artikeln 3 und 12 der Verordnung (EG) Nr. 881/2004 anhand der von den Mitgliedstaaten nach Artikel 16 Absatz 3 übermittelten Angaben, der technischen Unterlagen der entsprechenden Fachkreise und des Wortlauts der einschlägigen internationalen Übereinkünfte den Entwurf eines Bezugsrahmens für die technischen Vorschriften zur Gewährleistung des gegenwärtigen Grades an Interoperabilität der Strecken und Fahrzeuge, die gemäß Artikel 1 Absatz 3 in den Geltungsbereich dieser Richtlinie einbezogen werden. Nach dem in Artikel 21 Absatz 2 genannten Verfahren prüft die Kommission diesen Entwurf und entscheidet, ob er bis zum Erlass der TSI als Bezugsrahmen dienen kann.

▼B

(2) Nach Annahme des Bezugsrahmens unterrichten die Mitgliedstaaten den Ausschuss über ihre Absichten in Bezug auf den Erlass innerstaatlicher Vorschriften oder über die Entwicklung von Projekten in ihrem Hoheitsgebiet, die vom Bezugsrahmen abweichen.

KAPITEL IX

Schlussbestimmungen

Artikel 26

Entscheidungen aufgrund dieser Richtlinie über die Konformitäts- oder Gebrauchstauglichkeitsbewertung von Interoperabilitätskomponenten, die Prüfung von Teilsystemen, die Bestandteil des konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystems sind, sowie Entscheidungen aufgrund der Artikel 11, 12, 17 und 19 sind im Einzelnen zu begründen. Sie sind den Betreffenden unverzüglich unter Angabe der Rechtsmittel, die aufgrund der in dem betreffenden Mitgliedstaat geltenden Rechtsvorschriften möglich sind, und der Fristen für das Einlegen dieser Rechtsmittel mitzuteilen.

Artikel 27

Die Mitgliedstaaten setzen die Rechts- und Verwaltungsvorschriften in Kraft, die erforderlich sind, um dieser Richtlinie bis zum 20. April 2003 nachzukommen; hiervon ausgenommen sind die Bestimmungen innerhalb jeder einzelnen TSI, die nach den besonderen Vorgaben jeder einzelnen TSI umgesetzt werden müssen. Die Mitgliedstaaten setzen die Kommission unverzüglich davon in Kenntnis.

Wenn die Mitgliedstaaten derartige Vorschriften erlassen, nehmen sie in den Vorschriften selbst oder durch einen Hinweis bei der amtlichen Veröffentlichung auf diese Richtlinie Bezug. Die Mitgliedstaaten regeln die Einzelheiten der Bezugnahme.

▼B

Artikel 28

Alle zwei Jahre, erstmals jedoch am 20. April 2005 berichtet die Kommission dem Europäischen Parlament und dem Rat über die Fortschritte bei der Herbeiführung der Interoperabilität des konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystems. Dieser Bericht umfasst auch eine Analyse der Fälle nach Artikel 7.

Das gemeinsame Gremium erarbeitet und aktualisiert regelmäßig ein Instrument, das auf Anfrage eines Mitgliedstaats oder der Kommission einen Überblick über das Interoperabilitätsniveau des konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystems liefern kann. Bei diesem Instrument werden die in den Registern gemäß Artikel 24 verfügbaren Informationen verwendet.

Artikel 29

Diese Richtlinie tritt am Tag ihrer Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften* in Kraft.

Artikel 30

Diese Richtlinie ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

▼M1

ANHANG I

DAS KONVENTIONELLE TRANSEUROPÄISCHE EISENBAHNSYSTEM

1. INFRASTRUKTUREN

Die Infrastruktur des konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystems ist die Infrastruktur der Strecken des transeuropäischen Verkehrsnetzes, die in der Entscheidung Nr. 1692/96/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Juli 1996 über gemeinschaftliche Leitlinien für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes ([1]) oder jeder Aktualisierung jener Entscheidung aufgrund der in Artikel 21 jener Entscheidung vorgesehenen Überprüfung aufgeführt sind.

Für die Zwecke dieser Richtlinie kann dieses Netz in folgende Kategorien unterteilt werden:

— für den Personenverkehr vorgesehene Strecken;

— für den gemischten Verkehr (Personen- und Güterverkehr) vorgesehene Strecken;

— speziell für den Güterverkehr konzipierte oder ausgebaute Strecken;

— Personenverkehrsknoten;

— Güterverkehrsknoten einschließlich Terminals für kombinierten Verkehr;

— Verbindungswege zwischen den vorstehend genannten Elementen.

Diese Infrastruktur 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

Zu den Fahrzeugen zählt jegliches Material, das für den Verkehr auf der Gesamtheit oder einem Teil des konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystems geeignet ist, einschließlich:

— Diesel-Triebzüge oder elektrische Triebzüge;

— Diesel-Triebfahrzeuge oder elektrische Triebfahrzeuge;

— Personenwagen;

— Güterwagen, einschließlich Fahrzeuge für die Beförderung von Lastkraftwagen.

Darunter fallen auch mobile Ausrüstungen für Bau und Instandhaltung von Eisenbahninfrastrukturen, sie sind aber nicht oberste Priorität.

Jede einzelne dieser Kategorien ist wie folgt unterteilt:

— Fahrzeuge für den grenzüberschreitenden Verkehr;

— Fahrzeuge für den innerstaatlichen Verkehr.

3. KOMPATIBILITÄT INNERHALB DES KONVENTIONELLEN TRANSEUROPÄISCHEN EISENBAHNSYSTEMS

Ein hochwertiger europäischer Eisenbahnverkehr setzt unter anderem eine hervorragende Kompatibilität zwischen den Infrastrukturmerkmalen (im weitesten Sinne, d.h. der ortsfesten Teile aller betreffenden Teilsysteme) und den Fahrzeugmerkmalen (unter Einschluss der nicht ortsfesten Teile aller betreffenden Teilsysteme) voraus. Von dieser Kompatibilität hängen das Leistungsniveau, die Sicherheit und die Qualität der Verkehrsdienste sowie deren Kosten ab.

([1]) ABl. L 228 vom 9.9.1996, S. 1. Geändert durch die Entscheidung Nr. 1346/2001/EG (ABl. L 185 vom 6.7.2001, S. 1).

▼**M1**

4. AUSWEITUNG DES GELTUNGSBEREICHS

1. Strecken- und Fahrzeugunterkategorien

Im Interesse einer kostengünstigen Verwirklichung der Interoperabilität werden innerhalb aller in diesem Anhang genannten Strecken- und Fahrzeugkategorien erforderlichenfalls weitere Unterkategorien festgelegt. Die in Artikel 5 Absatz 3 genannten funktionellen und technischen Spezifikationen können je nach Unterkategorie gegebenenfalls unterschiedlich ausfallen.

2. Kostenbegrenzung

Bei der Kosten-Nutzen-Analyse der vorgeschlagenen Maßnahmen wird unter anderem Folgendes berücksichtigt:

— Kosten der vorgeschlagenen Maßnahme,

— Senkung der Kapitalkosten und Aufwendungen durch Größenvorteile und eine bessere Ausnutzung der Fahrzeuge,

— Senkung von Investitions- und Instandhaltungs-/Betriebskosten durch größeren Wettbewerb zwischen Herstellern und Instandhaltungsunternehmen,

— positive Auswirkungen für die Umwelt durch technische Verbesserungen des Schienensystems,

— Erhöhung der Betriebssicherheit.

Außerdem werden in dieser Bewertung die zu erwartenden Auswirkungen auf alle betroffenen Betreiber und Wirtschaftsbeteiligten angegeben.

▼B

ANHANG II

TEILSYSTEME

1. VERZEICHNIS DER TEILSYSTEME

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

a) Strukturelle Bereiche:

— Infrastruktur

— Energie

— Zugsteuerung, Zugsicherung und Signalgebung

— Verkehrsbetrieb und Verkehrssteuerung

— Fahrzeuge

b) Funktionelle Bereiche:

— Instandhaltung

— Telematikanwendungen für den Personen- und Güterverkehr

2. BESCHREIBUNG DER TEILSYSTEME

Für jedes Teilsystem oder jeden Teil von Teilsystemen wird vom gemeinsamen Gremium 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 insbesondere:

2.1. **Infrastruktur**

Gleise, Weichen, Kunstbauten (Brücken, Tunnel usw.), zugehörige Infrastruktur in den Bahnhöfen (Bahnsteige, Zugangsbereiche unter Berücksichtigung der Bedürfnisse von Personen mit eingeschränkter Mobilität usw.), Sicherheits- und Schutzausrüstung.

2.2. **Energie**

Elektrifizierungssystem, Oberleitungen und Stromabnahmeeinrichtungen.

2.3. **Zugsteuerung, Zugsicherung und Signalgebung**

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

2.4. **Verkehrsbetrieb und Verkehrssteuerung**

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

Die Gesamtheit der erforderlichen beruflichen Qualifikationen für die Durchführung von grenzüberschreitenden Verkehrsdiensten.

2.5. **Telematikanwendungen**

Dieses Teilsystem umfasst im Einklang mit Anhang I zwei Teile:

a) die Anwendungen im Personenverkehr, einschließlich der Systeme zur Information der Fahrgäste vor und während der Fahrt, Buchungssysteme, Zah-

▼B

lungssysteme, Reisegepäckabfertigung, Anschlüsse zwischen Zügen und zwischen der Eisenbahn und anderen Verkehrsträgern;

b) die 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.

2.6. **Fahrzeuge**

Struktur, System der Zugsteuerung und Zugsicherung sowie die dazugehörigen Einrichtungen des Zuges, Traktions- und Energieumwandlungseinrichtungen, Bremsanlagen, Kupplungen, Laufwerk (Drehgestelle, Achsen) und Aufhängung, Türen, Mensch-Maschine-Schnittstellen (Zugführer, Fahrpersonal, Fahrgäste unter Berücksichtigung der Bedürfnisse von Personen mit eingeschränkter Mobilität), aktive und passive Sicherheitseinrichtungen, für die Gesundheit der Fahrgäste und des Fahrpersonals erforderliche Einrichtungen.

2.7. **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.

▼B

ANHANG III

GRUNDLEGENDE ANFORDERUNGEN

1. ALLGEMEINE ANFORDERUNGEN

1.1. **Sicherheit**

1.1.1. Die Planung, der Bau oder die Herstellung, die Instandhaltung und die Überwachung der sicherheitsrelevanten Bauteile, insbesondere derjenigen, die am Zugverkehr beteiligt sind, müssen die Sicherheit auch unter bestimmten Grenzbedingungen auf dem für das Netz festgelegten Niveau halten.

1.1.2. Die Kennwerte für das Rad-Schiene-System müssen die Kriterien der Laufstabilität erfüllen, damit bei der zulässigen Höchstgeschwindigkeit eine sichere Fahrt gewährleistet ist.

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 Anlagen 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 das sichere Funktionieren der Einrichtungen oder die Gesundheit und Sicherheit der Benutzer nicht beeinträchtigt werden, wenn sie in einer voraussehbaren Weise betätigt werden, die 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 konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystems sind bei der Planung dieses Systems entsprechend den geltenden Gemeinschaftsbestimmungen 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 konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystems müssen die vorgeschriebenen Lärmgrenzen eingehalten werden.

▼B

1.4.5. Der Betrieb des konventionellen transeuropäischen 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 Anlagen müssen untereinander und mit denen der Züge, die im konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystem verkehren sollen, kompatibel sein.

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

2. BESONDERE ANFORDERUNGEN AN JEDES TEILSYSTEM

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, besonders bei der Durchfahrt der Züge in Bahnhöfen, in Grenzen zu halten.

Infrastruktureinrichtungen, die der Öffentlichkeit zugänglich sind, müssen so geplant 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 in langen Tunneln sind geeignete Vorkehrungen zu treffen.

2.2. **Energie**

2.2.1. Sicherheit

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

2.2.2. Umweltschutz

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

2.2.3. Technische Kompatibilität

Die Energieversorgungssysteme (elektrisch oder thermisch) müssen

— den Zügen die Erreichung der festgelegten 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 und Zugsicherung und der 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.

▼B

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 und Zugsicherung und die Signalgebung müssen unter den vorgegebenen Bedingungen einen flüssigen Betrieb im konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystem 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 Zugführer zu melden, und dem Zugbegleitpersonal ermöglichen, sich mit dem Zugführer 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 Unabhängigkeit ist an Bord der Züge zwingend vorgeschrieben.

Die Züge müssen mit einer Lautsprecheranlage ausgestattet sein, damit das Fahrpersonal und das Personal in den Betriebsleitstellen Mitteilungen an die Reisenden durchgeben können.

2.4.2. Zuverlässigkeit und Betriebsbereitschaft

Laufwerk, Traktionseinrichtungen, Bremsanlagen und Zugsteuerung und Zugsicherung müssen als wichtigste Einrichtungen 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 konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystems ermöglichen.

Die Fahrzeuge müssen aufgrund ihrer Merkmale auf allen Strecken verkehren können, auf denen ihr Einsatz vorgesehen ist.

▼M1

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.

▼B

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 konventionelle Fahrzeuge müssen die Sicherheits-, Hygiene- und Komfortarbeiten, für die sie geplant worden sind, 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 Zugführer und des Fahrpersonals und des Personals der Leitstellen 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 der Zuverlässigkeit und Betriebsbereitschaft gewährleisten.

2.6.3. Technische Kompatibilität

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

2.7. **Telematikanwendungen im Personen- und Güterverkehr**

2.7.1. Technische Kompatibilität

Die grundlegenden Anforderungen für den Bereich der Telematikanwendungen, die eine Mindestqualität der Dienstleistung für die Reisenden und die Güterverkehrskunden gewährleisten, betreffen insbesondere die technische 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,

▼B

— 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.

▼B

ANHANG IV

KONFORMITÄT UND GEBRAUCHSTAUGLICHKEIT DER INTEROPERABILITÄTSKOMPONENTEN

1. INTEROPERABILITÄTSKOMPONENTEN

Die EG-Erklärung gilt für die Interoperabilitätskomponenten, die gemäß Artikel 3 für die Interoperabilität des konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystems von Bedeutung sind. Dabei kann es sich um folgende Komponenten handeln:

1.1. **Allgemeine Komponenten**

Komponenten, die als solche nicht nur in der Eisenbahntechnik, sondern auch auf anderen Gebieten verwendet werden können.

1.2. **Allgemeine Komponenten mit besonderen Eigenschaften**

Komponenten, die als solche nicht nur in der Eisenbahntechnik verwendet werden, aber besondere Leistungskennwerte aufweisen müssen, wenn sie in der Eisenbahntechnik verwendet werden.

1.3. **Besondere Komponenten**

Komponenten, die speziell in der Eisenbahntechnik verwendet werden.

2. ANWENDUNGSBEREICH

Die EG-Erklärung betrifft

— entweder die Bewertung der Konformität einer einzelnen Interoperabilitätskomponente für sich betrachtet mit den einschlägigen technischen Spezifikationen durch eine oder mehrere benannte Stellen;

— oder die Bewertung bzw. Beurteilung der Gebrauchstauglichkeit einer einzelnen Interoperabilitätskomponente durch eine oder mehrere benannte Stellen, wobei diese Komponente in ihrer eisenbahntechnischen Umgebung und — insbesondere dann, wenn Schnittstellen betroffen sind — anhand der technischen Spezifikationen, vor allem funktioneller Art, zu prüfen ist.

Bei den Bewertungsverfahren, die von den benannten Stellen bei der Planung und Fertigung angewandt werden, sind die in dem Beschluss 93/465/EWG vorgesehenen Module nach Maßgabe der TSI zu benutzen.

3. INHALT DER EG-ERKLÄRUNG

Die EG-Konformitäts- oder EG-Gebrauchstauglichkeitserklärung und ihre Anlagen müssen datiert und unterzeichnet sein.

Diese Erklärung muss in derselben Sprache wie die Betriebsanleitung abgefasst sein und folgende Angaben enthalten:

— Bezugnahme auf die Richtlinie;

— Name und Anschrift des Herstellers oder seines in der Gemeinschaft ansässigen Bevollmächtigten (Firma und vollständige Anschrift, im Fall des Bevollmächtigten auch Angabe der Firma des Herstellers oder des Fertigungsbetriebs);

— Beschreibung der Interoperabilitätskomponente (Marke, Typ usw.);

— Angabe des Verfahrens, das zur Erklärung der Konformität oder der Gebrauchstauglichkeit angewandt wurde (Artikel 13);

— alle einschlägigen Beschreibungen der Interoperabilitätskomponente, insbesondere die Benutzungsbedingungen;

— Name und Anschrift der benannten Stelle(n), die an dem Verfahren zur Ausstellung der Konformitäts- und Gebrauchstauglichkeitserklärung be-

▼B

teiligt war(en), und Datum der Prüfbescheinigung, gegebenenfalls mit Angabe der Gültigkeitsbedingungen und der Geltungsdauer;

— gegebenenfalls Angabe der europäischen Spezifikationen;

— Angabe des Unterzeichners, der für den Hersteller oder seinen in der Gemeinschaft ansässigen Bevollmächtigten rechtsverbindlich handeln kann.

▼B

ANHANG V

EG-PRÜFERKLÄRUNG FÜR TEILSYSTEME

Die EG-Prüferklärung und ihre Anlagen müssen datiert und unterzeichnet sein.

Diese Erklärung muss in derselben Sprache wie das technische Dossier abgefasst sein und folgende Angaben enthalten:

— Bezugnahme auf die Richtlinie;

— Name und Anschrift des Auftraggebers oder seines in der Gemeinschaft ansässigen Bevollmächtigten (Firma und vollständige Anschrift, im Fall des Bevollmächtigten auch Angabe der Firma des Auftraggebers);

— kurze Beschreibung des Teilsystems;

— Name und Anschrift der benannten Stelle, welche die EG-Prüfung gemäß Artikel 18 vorgenommen hat;

— Angabe der im technischen Dossier enthaltenen Unterlagen;

— alle vorläufigen oder endgültigen Vorschriften, denen das Teilsystem entsprechen muss, insbesondere etwaige Betriebsbeschränkungen oder -bedingungen;

— bei einer vorläufigen EG-Prüferklärung deren Geltungsdauer;

— Angabe des Unterzeichners.

▼M2

ANHANG VI

PRÜFVERFAHREN FÜR TEILSYSTEME

1. EINLEITUNG

Die EG-Prüfung ist das Verfahren, bei dem eine benannte Stelle prüft und bescheinigt, dass ein Teilsystem:

— mit den Bestimmungen der Richtlinie übereinstimmt;

— mit den übrigen nach dem Vertrag geltenden Vorschriften übereinstimmt und in Betrieb genommen werden kann.

2. STUFEN

Die Prüfung des Teilsystems umfasst folgende Stufen:

— Gesamtkonzeption;

— Produktion: Bau des Teilsystems, d. h. zum Beispiel Tiefbauarbeiten, Fertigung, Montage der Komponenten und Abstimmung des gesamten Teilsystems;

— Abnahmeprüfung des fertig gestellten Teilsystems.

Für die Planungsphase (einschließlich der Typprüfungen) und die Fertigungsphase kann der Hauptauftragnehmer (oder der Hersteller) oder sein in der Gemeinschaft ansässiger Bevollmächtigter eine Erstbewertung beantragen.

Aufgrund dieser Bewertung(en) stellt in diesem Fall die vom Hauptauftragnehmer (oder Hersteller) gewählte benannte Stelle (eine) Zwischenprüfbescheinigung(en) aus. Der Hauptauftragnehmer (oder Hersteller) seinerseits erstellt für die jeweilige(n) Phase(n) eine „vorläufige EG-Konformitätserklärung für das Teilsystem“.

3. BESCHEINIGUNG

Die benannte Stelle, die für die Durchführung der EG-Prüfung verantwortlich ist, stellt die Prüfbescheinigung für den Auftraggeber oder seinen in der Gemeinschaft ansässigen Bevollmächtigten aus, der seinerseits die EG-Prüferklärung für die Aufsichtsbehörde des Mitgliedstaats ausstellt, in dem das Teilsystem installiert und/oder betrieben wird.

Die benannte Stelle, die für die Durchführung der EG-Prüfung verantwortlich ist, bewertet die Planung und Fertigung des Teilsystems.

Etwa vorhandene Zwischenprüfbescheinigungen werden von der benannten Stelle berücksichtigt, und im Hinblick auf die Ausstellung der EG-Prüfbescheinigung wird von ihr

— geprüft, ob das Teilsystem

  — einschlägigen dem Hauptauftragnehmer (oder dem Hersteller) ausgestellten Zwischenprüfbescheinigungen für die Planungs- und Fertigungsphase unterliegt, wenn bei der benannten Stelle für diese beiden Phasen ein entsprechender Antrag gestellt worden ist, beziehungsweise

  — in der Fertigung allen Aspekten der dem Hauptauftragnehmer (oder dem Hersteller) ausgestellten Zwischenprüfbescheinigung für die Planungsphase entspricht, wenn bei der benannten Stelle nur für die Planungsphase ein entsprechender Antrag gestellt worden ist;

— geprüft, ob die Anforderungen der TSI erfüllt sind, und es werden diejenigen Elemente der Planung und Fertigung bewertet, die nicht der (den) dem Hauptauftragnehmer (oder dem Hersteller) ausgestellten Zwischenprüfbescheinigung(en) für die Planungs- und/oder Fertigungsphase unterliegen.

▼M2

4. TECHNISCHES DOSSIER

Das der Prüferklärung beigefügte technische Dossier muss folgende Unterlagen enthalten:

— Infrastruktur: Baupläne, Abnahmeprüfprotokolle über die Aushub- und Armierungsarbeiten, Prüf- und Kontrollberichte im Zusammenhang mit der Betonfertigung usw.;

— übrige Teilsysteme: mit der Ausführung übereinstimmende Gesamt- und Teilpläne, Pläne der elektrischen und hydraulischen Einrichtungen, Pläne der Steuerstromkreise, Beschreibung der Datenverarbeitungs- und Automatiksysteme, Betriebs- und Wartungsanleitungen usw.;

— Verzeichnis der in das Teilsystem eingebauten Interoperabilitätskomponenten gemäß Artikel 3;

— Abschriften der EG-Konformitäts- bzw. EG-Gebrauchstauglichkeitserklärungen, die gemäß Artikel 13 für diese Komponenten vorgeschrieben sind, gegebenenfalls zusammen mit entsprechenden Berechnungsunterlagen und einer Ausfertigung der Berichte über die Versuche und Prüfungen, die aufgrund der gemeinsamen technischen Spezifikationen von den benannten Stellen durchgeführt wurden;

— etwa vorhandene Zwischenprüfbescheinigungen sowie in diesem Fall die vorläufige(n) EG-Konformitätserklärung(en) für das Teilsystem, die der EG-Prüfbescheinigung beigefügt sind, einschließlich des Ergebnisses der Überprüfung ihrer Gültigkeit durch die benannte Stelle;

— Bescheinigung der benannten Stelle, die mit der EG-Prüfung beauftragt wurde, dass das Projekt den Bestimmungen dieser Richtlinie entspricht, mit den entsprechenden Berechnungsunterlagen, die von ihr abgezeichnet wurden und in denen gegebenenfalls die während der Durchführung der Arbeiten geäußerten Vorbehalte, die nicht ausgeräumt werden konnten, vermerkt sind, und mit den im Rahmen ihres Auftrags erstellten Besuchs- und Prüfberichten gemäß den Nummern 5.3 und 5.4.

5. ÜBERWACHUNG

5.1. Der Zweck der EG-Überwachung besteht darin, sich zu vergewissern, dass die sich aus dem technischen Dossier ergebenden Pflichten bei der Verwirklichung des Teilsystems erfüllt wurden.

5.2. Der benannten Stelle, die mit der Prüfung der Ausführung beauftragt ist, ist ständig Zutritt zu den Baustellen, den Fertigungsstätten, den Lagerplätzen und gegebenenfalls zu den Vorfertigungsstätten, zu den Versuchsanlagen sowie generell zu allen Orten zu gewähren, deren Überprüfung sie im Rahmen ihres Auftrags für notwendig erachtet. Der Auftraggeber oder sein in der Gemeinschaft ansässiger Bevollmächtigter muss ihr alle zweckdienlichen Unterlagen, insbesondere die Konstruktionszeichnungen und die technischen Unterlagen zum Teilsystem, aushändigen oder aushändigen lassen.

5.3. Die benannte Stelle, die mit der Prüfung der Ausführung beauftragt ist, nimmt in regelmäßigen Zeitabständen Nachprüfungen („Audits“) vor, um sich von der Einhaltung der Bestimmungen der Richtlinie zu überzeugen. Sie erstellt bei dieser Gelegenheit einen Prüfbericht für die mit der Ausführung Beauftragten. Sie kann verlangen, zu verschiedenen Bauphasen hinzugezogen zu werden.

5.4. Darüber hinaus ist die benannte Stelle berechtigt, die Baustelle und die Fertigungsstätten unangemeldet zu besuchen. Bei diesen Besuchen kann die benannte Stelle umfassende oder teilweise Nachprüfungen vornehmen. Sie erstellt einen Besuchs- und gegebenenfalls einen Prüfbericht für die mit der Ausführung Beauftragten.

6. HINTERLEGUNG

Das vollständige Dossier im Sinne von Nummer 4 wird zusammen mit der Prüfbescheinigung der benannten Stelle, die mit der Abnahme der betriebsfertigen Anlage beauftragt ist, beim Auftraggeber oder bei seinem in der Gemeinschaft ansässigen Bevollmächtigten hinterlegt. Das Dossier wird der EG-Prüferklärung beigefügt, die der Auftraggeber an die Aufsichtsbehörde des betreffenden Mitgliedstaats richtet.

▼**M2**

Der Auftraggeber bewahrt während der gesamten Lebensdauer des Teilsystems ein Exemplar des Dossiers auf. Das Dossier wird anderen Mitgliedstaaten auf Verlangen übermittelt.

7. VERÖFFENTLICHUNG

Jede benannte Stelle veröffentlicht regelmäßig einschlägige Informationen über:

— eingegangene Anträge auf EG-Prüfung;

— ausgestellte oder verweigerte Zwischenprüfbescheinigungen;

— ausgestellte oder verweigerte Prüfbescheinigungen.

8. SPRACHE

Die Unterlagen und der Schriftwechsel im Zusammenhang mit den EG-Prüfverfahren werden in einer Amtssprache des Mitgliedstaats, in dem der Auftraggeber oder sein Bevollmächtigter in der Gemeinschaft ansässig ist, oder in einer von diesem akzeptierten Sprache abgefasst.

▼B

ANHANG VII

VON DEN MITGLIEDSTAATEN ZU BERÜCKSICHTIGENDE MINDESTKRITERIEN FÜR DIE BENENNUNG DER STELLEN

1. Die Stelle, ihr Leiter und das mit der Durchführung der Prüfungen beauftragte Personal dürfen weder unmittelbar noch als Bevollmächtigte an der Planung, der Herstellung, dem Bau, dem Vertrieb, der Instandhaltung oder dem Betrieb der Interoperabilitätskomponenten oder der Teilsysteme beteiligt sein. Ein Austausch technischer Informationen zwischen dem Hersteller oder dem Konstrukteur und der Stelle wird hierdurch nicht ausgeschlossen.

2. Die Stelle und das mit der Prüfung beauftragte Personal müssen die Prüfungen mit größter Gewissenhaftigkeit und fachlicher Eignung durchführen und dürfen keinerlei Druck oder Einflussnahme — vor allem finanzieller Art — auf ihre Beurteilung oder die Ergebnisse ihrer Prüfung, insbesondere durch Personen oder Personengruppen, die an den Prüfungsergebnissen interessiert sind, ausgesetzt sein.

▼M1

Insbesondere müssen die Stelle und das mit den Prüfungen beauftragte Personal in betrieblicher Hinsicht von den Behörden unabhängig sein, die für die Erteilung von Inbetriebnahmegenehmigungen im Rahmen dieser Richtlinie, die Erteilung von Genehmigungen im Rahmen der Richtlinie 95/18/EG des Rates vom 19. Juni 1995 über die Erteilung von Genehmigungen an Eisenbahnunternehmen ([1]), die Ausstellung von Sicherheitsbescheinigungen im Rahmen der Richtlinie 2004/49/EG benannt sind, sowie von den Stellen, die für die Untersuchung von Unfällen zuständig sind.

▼B

3. Die Stelle muss über die personellen und materiellen Voraussetzungen für die angemessene Erfüllung der technischen und administrativen Aufgaben verfügen, die mit der Durchführung der Prüfungen verbunden sind, und Zugang zu den Geräten haben, die für außergewöhnliche Prüfungen erforderlich sind.

4. Das mit den Prüfungen beauftragte Personal muss über

   — eine gute Fach- und Berufsausbildung,

   — eine ausreichende Kenntnis der Vorschriften für die von ihm durchzuführenden Prüfungen und eine ausreichende praktische Erfahrung auf diesem Gebiet,

   — die erforderliche Befähigung zur Ausfertigung von Bescheinigungen, Protokollen und Berichten über die durchgeführten Prüfungen verfügen.

5. Die Unabhängigkeit des mit der Prüfung beauftragten Personals muss gewährleistet sein. Die Vergütung jedes Prüfers darf sich weder nach der Zahl der von ihm durchgeführten Prüfungen noch nach den Ergebnissen dieser Prüfungen richten.

6. Die Stelle muss eine Haftpflichtversicherung abschließen, es sei denn, dass der Mitgliedstaat aufgrund der nationalen Rechtsvorschriften haftet oder die Prüfungen selbst durchführt.

7. Das Personal der Stelle ist (außer gegenüber den zuständigen Verwaltungsbehörden des Staates, in dem es seine Tätigkeit ausübt) in Bezug auf alle Informationen, von denen es bei der Durchführung seiner Aufgaben im Rahmen dieser Richtlinie oder einer innerstaatlichen Vorschrift zur Umsetzung dieser Richtlinie Kenntnis erlangt, durch das Berufsgeheimnis gebunden.

▼M1

([1]) ABl. L 143 vom 27.6.1995, S. 70. Geändert durch die Richtlinie 2001/13/EG des Europäischen Parlaments und des Rates (ABl. L 75 vom 15.3.2001, S. 26).