

# Amtsblatt der Europäischen Union

# L 138



Ausgabe  
in deutscher Sprache

## Rechtsvorschriften

59. Jahrgang

26. Mai 2016

Inhalt

### I Gesetzgebungsakte

#### VERORDNUNGEN

- ★ **Verordnung (EU) 2016/796 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Mai 2016 über die Eisenbahagentur der Europäischen Union und zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 881/2004<sup>(1)</sup>** ..... 1

#### RICHTLINIEN

- ★ **Richtlinie (EU) 2016/797 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Mai 2016 über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems in der Europäischen Union<sup>(1)</sup>** ..... 44
- ★ **Richtlinie (EU) 2016/798 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Mai 2016 über Eisenbahnsicherheit<sup>(1)</sup>** ..... 102

<sup>(1)</sup> Text von Bedeutung für den EWR

# DE

Bei Rechtsakten, deren Titel in magerer Schrift gedruckt sind, handelt es sich um Rechtsakte der laufenden Verwaltung im Bereich der Agrarpolitik, die normalerweise nur eine begrenzte Geltungsdauer haben.

Rechtsakte, deren Titel in fetter Schrift gedruckt sind und denen ein Sternchen vorangestellt ist, sind sonstige Rechtsakte.



## I

(Gesetzgebungsakte)

## VERORDNUNGEN

### VERORDNUNG (EU) 2016/796 DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

vom 11. Mai 2016

### über die Eisenbahnagentur der Europäischen Union und zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 881/2004

(Text von Bedeutung für den EWR)

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION —

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

auf Vorschlag der Europäischen Kommission,

nach Zuleitung des Entwurfs des Gesetzgebungsakts an die nationalen Parlamente,

nach Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses <sup>(1)</sup>,

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

gemäß dem ordentlichen Gesetzgebungsverfahren <sup>(3)</sup>,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Die schrittweise Errichtung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraums erfordert Maßnahmen der Union im Bereich der Vorschriften für den Eisenbahnverkehr hinsichtlich der technischen Sicherheits- und Interoperabilitätsaspekte, die beide untrennbar miteinander verbunden sind und beide eines höheren Maßes an Harmonisierung auf Unionsebene bedürfen. Einschlägige Rechtsvorschriften für den Eisenbahnverkehr wurden in den letzten beiden Jahrzehnten erlassen, insbesondere drei Eisenbahnpakete, wovon die Richtlinie 2004/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates <sup>(4)</sup> und die Richtlinie 2008/57/EG des Europäischen Parlaments und des Rates <sup>(5)</sup> in diesem Zusammenhang die wichtigsten sind.
- (2) Die gleichzeitige Verfolgung von Eisenbahnsicherheits- und Interoperabilitätszielen erfordert von einer Facheinrichtung geleitete umfangreiche technische Arbeiten. Aus diesem Grund war es erforderlich, als Teil des zweiten Eisenbahnpakets im Jahr 2004 innerhalb des bestehenden institutionellen Rahmens und unter Berücksichtigung des Kräftegleichgewichts in der Union eine mit der Eisenbahnsicherheit und der Interoperabilität befasste europäische Agentur einzurichten.

<sup>(1)</sup> ABl. C 327 vom 12.11.2013, S. 122.

<sup>(2)</sup> ABl. C 356 vom 5.12.2013, S. 92.

<sup>(3)</sup> Standpunkt des Europäischen Parlaments vom 26. Februar 2014 (noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht) und Standpunkt des Rates in erster Lesung vom 10. Dezember 2015 (AbI. C 56 vom 12.2.2016, S. 1). Standpunkt des Europäischen Parlaments vom 28. April 2016 (noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht).

<sup>(4)</sup> Richtlinie 2004/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. April 2004 über Eisenbahnsicherheit in der Gemeinschaft und zur Änderung der Richtlinie 95/18/EG des Rates über die Erteilung von Genehmigungen an Eisenbahnunternehmen und der Richtlinie 2001/14/EG über die Zuweisung von Fahrwegkapazität der Eisenbahn, die Erhebung von Entgelten für die Nutzung von Eisenbahninfrastruktur und die Sicherheitsbescheinigung („Richtlinie über die Eisenbahnsicherheit“) (AbI. L 164 vom 30.4.2004, S. 44).

<sup>(5)</sup> Richtlinie 2008/57/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. Juni 2008 über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems in der Gemeinschaft (AbI. L 191 vom 18.7.2008, S. 1).

- (3) Mit der Verordnung (EG) Nr. 881/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates <sup>(1)</sup> wurde eine Europäische Eisenbahnagentur (im Folgenden „Agentur“) eingerichtet, um die Schaffung eines europäischen Eisenbahnraums ohne Grenzen zu fördern und zur Revitalisierung des Eisenbahnsektors und zur Stärkung seiner wesentlichen Vorteile im Hinblick auf die Sicherheit beizutragen. Das vierte Eisenbahnpaket enthält wichtige Änderungen zur Verbesserung der Funktionsweise des einheitlichen europäischen Eisenbahnraums durch Änderungen im Wege der Neufassung der Richtlinie 2004/49/EG und der Richtlinie 2008/57/EG, die beide in unmittelbarem Zusammenhang mit den Aufgaben der Agentur stehen. Diese Richtlinien sehen insbesondere die Durchführung von Aufgaben im Zusammenhang mit der Erteilung von Fahrzeuggenehmigungen und Sicherheitsbescheinigungen auf Unionsebene vor. Das beinhaltet eine umfangreichere Rolle für die Agentur. Da das vierte Eisenbahnpaket zu einer erheblichen Zahl von Änderungen der Aufgaben sowie der internen Organisation der Agentur führt, sollte die Verordnung (EG) Nr. 881/2004 aufgehoben und durch einen neuen Rechtsakt ersetzt werden.
- (4) Die Agentur sollte zur Entwicklung einer echten europäischen Eisenbahnkultur beitragen, indem sie ein zentrales Instrument des Dialogs, der Abstimmung und des Austauschs zwischen allen Akteuren des Eisenbahnsektors unter Beachtung ihrer jeweiligen Aufgaben und der technischen Besonderheiten des Eisenbahnsektors bietet. Die Agentur sollte bei der Wahrnehmung ihrer Aufgaben, insbesondere bei der Ausarbeitung von Empfehlungen und Stellungnahmen, externer eisenbahnfachlicher Kompetenz, insbesondere jener von Fachleuten des Eisenbahnsektors und den zuständigen nationalen Behörden, im größtmöglichen Maß Rechnung tragen. Die Agentur sollte daher kompetente und repräsentative Arbeitsgruppen und andere Gruppen einsetzen, die sich hauptsächlich aus den Vertretern der Agentur sowie diesen Fachleuten zusammensetzen.
- (5) Um einen Einblick in die wirtschaftlichen Auswirkungen auf den Eisenbahnsektor und deren Auswirkungen auf die Gesellschaft zu gewinnen, sodass Dritte — insbesondere die Kommission, der Verwaltungsrat der Agentur (im Folgenden „Verwaltungsrat“) und der leitende Direktor der Agentur (im Folgenden „leitender Direktor“) — fundierte Entscheidungen treffen können, und um die Arbeitsprioritäten und Ressourcenzuweisung innerhalb der Agentur effektiver zu verwalten, sollte die Agentur ihr Engagement im Bereich der Folgenabschätzung ausbauen.
- (6) Die Agentur sollte unabhängige und objektive technische Unterstützung leisten, überwiegend für die Kommission. Die Richtlinie (EU) 2016/797 des Europäischen Parlaments und des Rates <sup>(2)</sup> sieht die Ausarbeitung und Überarbeitung der technischen Spezifikationen für die Interoperabilität (im Folgenden „TSI“) vor, während die Richtlinie (EU) 2016/798 des Europäischen Parlaments und des Rates <sup>(3)</sup> die Ausarbeitung und Überarbeitung der gemeinsamen Sicherheitsmethoden (im Folgenden „CSM“), der gemeinsamen Sicherheitsziele (im Folgenden „CST“) und der gemeinsamen Sicherheitsindikatoren (im Folgenden „CSI“) vorsieht. Die Kontinuität der Arbeiten und die Weiterentwicklung der TSI, CSM, CST und CSI erfordern einen dauerhaften fachlichen Rahmen sowie eine besondere Einrichtung mit einem Mitarbeiterstab, der über ein hohes Maß an Fachwissen verfügt. Zu diesem Zweck sollte die Agentur dafür zuständig sein, Empfehlungen und Stellungnahmen an die Kommission in Bezug auf die Ausarbeitung und Überarbeitung der TSI, CSM, CST und CSI zu erstellen. Die Agentur sollte darüber hinaus auf Antrag nationaler Sicherheitsbehörden und Regulierungsstellen eine unabhängige technische Stellungnahme erstellen.
- (7) Um die Erteilung von einheitlichen Sicherheitsbescheinigungen an Eisenbahnunternehmen effizienter und unparteiischer zu gestalten, gilt es, der Agentur eine zentrale Rolle zuzuweisen. Ist das geografische Tätigkeitsgebiet auf einen Mitgliedstaat beschränkt, so sollte das betreffende Eisenbahnunternehmen die Möglichkeit haben, zu entscheiden, ob es seinen Antrag auf Erteilung einer einheitlichen Sicherheitsbescheinigung bei der Agentur oder bei der nationalen Sicherheitsbehörde einreicht. Die Richtlinie (EU) 2016/798 wird das vorsehen.
- (8) Derzeit sieht die Richtlinie 2008/57/EG im Fall von Eisenbahnfahrzeugen die Gewährung einer Inbetriebnahmegegenehmigung für solche Fahrzeuge in jedem Mitgliedstaat vor, spezifische Fälle ausgenommen. Die Task Force für die Fahrzeuggenehmigung, die von der Kommission 2011 eingesetzt wurde, erörterte mehrere Fälle, in denen Hersteller und Eisenbahnunternehmen unter der übermäßigen Dauer und den hohen Kosten des Genehmigungsverfahrens gelitten haben, und schlug eine Reihe von Verbesserungen vor. Da einige Probleme der Komplexität des derzeitigen Fahrzeuggenehmigungsverfahrens geschuldet sind, sollte dieses vereinfacht und nach Möglichkeit zu einem einzigen Verfahren zusammengefasst werden. Jedes Eisenbahnfahrzeug sollte nur eine einzige Genehmigung erhalten. Ist das Verwendungsgebiet auf ein Netz oder Netze innerhalb eines einzigen Mitgliedstaats beschränkt, so sollte der Antragsteller die Möglichkeit haben, zu entscheiden, ob er seinen Antrag auf Fahrzeuggenehmigung — durch eine zentrale Anlaufstelle — bei der Agentur oder bei der nationalen Sicherheitsbehörde einreicht. Das würde greifbare Vorteile für den Sektor haben, indem die Kosten des Verfahrens gesenkt und seine Dauer verkürzt werden, und die Gefahr einer möglichen Diskriminierung, insbesondere neuer Unternehmen, die den Zugang zu einem Eisenbahnmarkt anstreben, würde verringert. Die Richtlinie (EU) 2016/797 wird das vorsehen.

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

<sup>(2)</sup> Richtlinie (EU) 2016/797 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Mai 2016 über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems (siehe Seite 44 dieses Amtsblatts).

<sup>(3)</sup> Richtlinie (EU) 2016/798 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Mai 2016 über die Eisenbahnsicherheit (siehe Seite 102 dieses Amtsblatts).

- (9) Es ist entscheidend, dass die Richtlinie (EU) 2016/797 und die Richtlinie (EU) 2016/798 nicht zu einem verringerten Sicherheitsniveau im Eisenbahnsystem der Union führen sollten. Diesbezüglich sollte die Agentur die volle Verantwortung für die von ihr ausgestellten Fahrzeuggenehmigungen und einheitlichen Sicherheitsbescheinigungen tragen, unter anderem durch die Übernahme der vertraglichen und der außervertraglichen Haftung dafür.
- (10) In Bezug auf die Haftung der Bediensteten der Agentur bei der Wahrnehmung der Aufgaben, die der Agentur zugewiesen wurden, sollte das Protokoll Nr. 7 über die Vorrechte und Befreiungen der Europäischen Union Anwendung finden. Die Anwendung dieses Protokolls sollte nicht zu ungebührlichen Verzögerungen oder zur Auferlegung unbegründeter Einschränkungen bei der Durchführung nationaler Gerichtsverfahren führen. Im Falle von Gerichtsverfahren, die die Bediensteten der Agentur betreffen und bei denen ein Bediensteter vor ein nationales Gericht vorgeladen wird, sollte der Verwaltungsrat unverzüglich die Aufhebung der Immunität dieses/r Bediensteten beschließen, sofern diese Aufhebung nicht die Interessen der Union gefährdet. Solch ein Beschluss sollte gebührend begründet werden und sollte der gerichtlichen Nachprüfung durch den Gerichtshof der Europäischen Union unterliegen.
- (11) Die Agentur sollte mit den nationalen Justizbehörden loyal zusammenarbeiten, insbesondere in Fällen, in denen die Beteiligung der Agentur aufgrund der Wahrnehmung ihrer Befugnisse in Bezug auf von ihr erteilte Fahrzeuggenehmigungen und einheitliche Sicherheitsbescheinigungen sowie Entscheidungen zur Genehmigung von Projekten für die streckenseitige Ausrüstung für das Europäische Eisenbahnverkehrsmanagementsystem (im Folgenden: ERTMS) notwendig ist. Werden von der Agentur oder einem ihrer Bediensteten im Rahmen entsprechender nationaler Gerichtsverfahren Auskünfte verlangt, sollte die Agentur sicherstellen, dass ein derartiges Auskunftersuchen oder, falls erforderlich, eine derartige Vorladung vor Gericht mit gebührender Sorgfalt und innerhalb einer angemessenen Frist bearbeitet wird. Zu diesem Zweck sollte der Verwaltungsrat geeignete Verfahren festlegen, die in solchen Fällen anzuwenden sind.
- (12) Zur weiteren Entwicklung des einheitlichen europäischen Eisenbahnraums, insbesondere in Bezug auf die Bereitstellung angemessener Informationen für Güterverkehrskunden und Fahrgäste, und zur Vermeidung einer fragmentierten Entwicklung von Telematikanwendungen ist es erforderlich, der Agentur eine stärkere Rolle im Bereich der solcher Anwendungen einzuräumen. Der Agentur als einer auf Unionsebene zuständigen Einrichtung sollte eine wichtigere Rolle eingeräumt werden, um Konsistenz bei der Entwicklung und Einführung sämtlicher Telematikanwendungen sicherzustellen. Zu diesem Zweck sollte die Agentur ermächtigt werden, als Systembehörde für Telematikanwendungen zu handeln, und sollte in dieser Eigenschaft sämtliche entsprechende Systemanforderungen auf Unionsebene betreuen, überwachen und verwalten.
- (13) Angesichts der Bedeutung des ERTMS für die reibungslose Entwicklung des einheitlichen europäischen Eisenbahnraums und seiner Sicherheit und um seine fragmentierte Entwicklung des ERTMS zu vermeiden, ist es erforderlich, die allgemeine Koordination auf Unionsebene zu stärken. Daher sollte der Agentur als jener Einrichtung der Union mit der größten Expertise in diesem Bereich eine wichtigere Rolle in diesem Bereich eingeräumt werden, um Konsistenz bei der Entwicklung des ERTMS sicherzustellen und dazu beizutragen, dass die ERTMS-Ausrüstung die geltenden Spezifikationen erfüllt, sowie dafür zu sorgen, dass ERTMS-bezogene europäische Forschungsprogramme mit der Ausarbeitung der technischen ERTMS-Spezifikationen koordiniert werden. Insbesondere sollte die Agentur verhindern, dass zusätzliche nationale Anforderungen im Hinblick auf das ERTMS seine Interoperabilität gefährden. Inkompatible nationale Anforderungen sollten jedoch nur auf freiwilliger Grundlage angewandt werden oder aufgehoben werden.
- (14) Um die Verfahren für die Erteilung von Inbetriebnahmegenehmigungen für die Teilsysteme der streckenseitigen Zugsteuerung, Zugsicherung und Signalgebung auf Unionsebene effizienter und einheitlicher zu gestalten, ist es von wesentlicher Bedeutung, dass die Agentur vor jeder Ausschreibung für streckenseitige ERTMS-Ausrüstung überprüft, ob die geplanten technischen Lösungen in jeder Hinsicht den einschlägigen TSI entsprechen und somit in vollem Umfang interoperabel sind. Das soll im Rahmen der Richtlinie (EU) 2016/797 geregelt werden. Die Agentur sollte eine Gruppe einrichten, die sich aus benannten Konformitätsbewertungsstellen, die im Bereich des ERTMS tätig sind, zusammensetzt. Diese Stellen sollten so weit wie möglich zur Teilnahme an der Gruppe ermutigt werden.
- (15) Um die Zusammenarbeit zu erleichtern und eine klare Aufteilung von Aufgaben und Zuständigkeiten zwischen der Agentur und den nationalen Sicherheitsbehörden zu gewährleisten, sollte ein Kommunikationsprotokoll zwischen ihnen ausgearbeitet werden. Außerdem sollte eine gemeinsame Informations- und Kommunikationsplattform mit der Funktion einer virtuellen zentralen Anlaufstelle entwickelt werden, gegebenenfalls auf der Grundlage der bestehenden Anwendungen und Register, durch Erweiterung ihrer Funktionsweise mit dem Ziel, die Agentur und die nationalen Sicherheitsbehörden über alle Anträge auf Genehmigungen oder Sicherheitsbescheinigungen, den Stand dieser Verfahren sowie deren Ergebnis auf dem Laufenden zu halten. Ein wichtiges Ziel dieser Plattform besteht darin, im Falle verschiedener Anträge auf ähnliche Genehmigungen oder Sicherheitsbescheinigungen bereits frühzeitig den Abstimmungsbedarf zwischen den von den nationalen Sicherheitsbehörden und der Agentur zu treffenden Entscheidungen zu ermitteln. Derartige Fälle sollten summarisch durch automatische Mitteilungen bekannt gegeben werden.

- (16) Die zuständigen nationalen Behörden haben bislang Gebühren für die Ausstellung von Fahrzeuggenehmigungen und Sicherheitsbescheinigungen erhoben. Aufgrund der Übertragung von Zuständigkeiten auf die Unionsebene sollte die Agentur berechtigt sein, von Antragstellern Entgelte für die Ausstellung der Bescheinigungen und Genehmigungen, die in den vorstehenden Erwägungsgründen genannt sind, zu erheben. Es ist wichtig, dass bestimmte Grundsätze für die an die Agentur zu zahlenden Gebühren und Entgelte festgelegt werden. Die Höhe dieser Gebühren und Entgelte sollte so angesetzt werden, dass die vollen Kosten der erbrachten Leistungen gedeckt werden, einschließlich gegebenenfalls der Kosten, die sich aus den den nationalen Sicherheitsbehörden zugewiesenen Aufgaben ergeben. Diese Gebühren und Entgelte sollten ebenso hoch oder niedriger als der derzeitige Durchschnitt für die einschlägigen Leistungen sein. Diese Gebühren und Entgelte sollten auf transparente, gerechte und einheitliche Weise in Kooperation mit den Mitgliedstaaten festgesetzt werden und sollten nicht die Wettbewerbsfähigkeit des europäischen Eisenbahnsektors gefährden. Bei ihrer Festlegung sollte der Zahlungsfähigkeit der Unternehmen gebührend Rechnung getragen werden, und sie sollten nicht zu einer unnötigen finanziellen Belastung für die Unternehmen führen. Sie sollten gegebenenfalls den besonderen Bedürfnissen kleiner und mittlerer Unternehmen Rechnung tragen.
- (17) Es wird allgemein das Ziel verfolgt, die neue Aufteilung von Funktionen und Aufgaben zwischen den nationalen Sicherheitsbehörden und der Agentur effizient zu gestalten, ohne dass das derzeitige hohe Sicherheitsniveau beeinträchtigt wird. Zu diesem Zweck sollten Kooperationsvereinbarungen zwischen der Agentur und den nationalen Sicherheitsbehörden geschlossen werden, die auch Kostenelemente umfassen. Die Agentur sollte über ausreichende Mittel für die Ausführung ihrer neuen Aufgaben verfügen, und der Zeitpunkt der Zuweisung dieser Mittel sollte sich nach eindeutig definierten Bedürfnissen richten.
- (18) Bei der Ausarbeitung von Empfehlungen sollte die Agentur die Fälle von Netzen berücksichtigen, die vom Rest des Eisenbahnsystems der Union abgetrennt sind und aus geografischen oder historischen Gründen spezielle Fachkenntnisse erfordern. Ist darüber hinaus der Betrieb auf solche Netze beschränkt, sollte es Antragstellern für einheitliche Sicherheitsbescheinigungen und Fahrzeuggenehmigungen möglich sein, die erforderlichen Formalitäten auf lokaler Ebene mit den zuständigen nationalen Sicherheitsbehörden vorzunehmen. Zu diesem Zweck und um die Verwaltungslasten und -kosten zu verringern, sollte es möglich sein, dass die zwischen der Agentur und den zuständigen nationalen Sicherheitsbehörden abzuschließenden Kooperationsvereinbarungen die entsprechende Aufteilung der Aufgaben vorsehen, jedoch unbeschadet der endgültigen Zuständigkeit der Agentur für die Ausstellung der Genehmigung oder der einheitlichen Sicherheitsbescheinigung.
- (19) In Anbetracht des Fachwissens der nationalen Behörden, insbesondere der nationalen Sicherheitsbehörden, sollte es der Agentur gestattet sein, diesen Sachverstand bei der Erteilung der entsprechenden Genehmigungen und einheitliche Sicherheitsbescheinigungen angemessen zu nutzen. Zu diesem Zweck sollte die Abordnung nationaler Sachverständiger zu der Agentur gefördert werden.
- (20) Die Richtlinie (EU) 2016/797 und die Richtlinie (EU) 2016/798 werden die Prüfung der nationalen Maßnahmen unter dem Gesichtspunkt der Sicherheit und Interoperabilität im Eisenbahnverkehr sowie der Vereinbarkeit mit den Wettbewerbsregeln vorsehen. Sie werden auch die Möglichkeit der Mitgliedstaaten, neue nationale Regelungen zu erlassen, begrenzen. Das derzeitige System, bei dem zahlreiche nationale Vorschriften fortbestehen, kann zu möglichen Konflikten mit dem Unionsrecht, zu unzureichender Transparenz und zur möglichen Diskriminierung von Betreibern, darunter kleinere und neue Betreiber, führen. Zur Umstellung auf ein System wirklich transparenter und unparteiischer Eisenbahnvorschriften auf Unionsebene ist eine schrittweise Verringerung der Zahl der nationalen Vorschriften, einschließlich der Betriebsvorschriften, erforderlich. Eine auf unabhängigem und neutralem Sachverstand beruhende Stellungnahme ist auf Unionsebene von wesentlicher Bedeutung. Zu diesem Zweck muss die Rolle der Agentur gestärkt werden.
- (21) Leistung, Organisation und Verfahren der Entscheidungsfindung im Bereich der Interoperabilität und Sicherheit im Eisenbahnverkehr weisen erhebliche Unterschiede zwischen den nationalen Sicherheitsbehörden und den benannten Konformitätsbewertungsstellen auf, was dem guten Funktionieren des einheitlichen europäischen Eisenbahnraums abträglich ist. Insbesondere auf kleine und mittlere Unternehmen, die den Zugang zum Eisenbahnverkehrsmarkt in einem anderen Mitgliedstaat anstreben, kann sich das negativ auswirken. Daher ist eine verstärkte Koordinierung mit dem Ziel einer größeren Harmonisierung auf Unionsebene von wesentlicher Bedeutung. Zu diesem Zweck sollte die Agentur die Leistung und Entscheidungsfindung der nationalen Sicherheitsbehörden und der benannten Konformitätsbewertungsstellen im Wege von Audits und Inspektionen überwachen, gegebenenfalls in Zusammenarbeit mit den nationalen Akkreditierungsstellen.
- (22) Im Bereich der Sicherheit müssen größtmögliche Transparenz und ein zuverlässiger Informationsfluss gewährleistet sein. Eine Analyse der Leistung auf der Grundlage CSI und der Einbindung aller Parteien des Eisenbahnsektors ist wichtig und sollte erfolgen. In Bezug auf Statistiken ist eine enge Zusammenarbeit mit Eurostat notwendig.

- (23) Die Agentur sollte für die alle zwei Jahre erfolgende Veröffentlichung eines Berichts zuständig sein, um die Fortschritte bei der Erreichung von Sicherheit und Interoperabilität im Eisenbahnverkehr zu überwachen. Angesichts ihres technischen Sachverstands und ihrer Unparteilichkeit sollte die Agentur die Kommission auch bei der Wahrnehmung ihrer Aufgabe unterstützen, die Durchführung der Unionsvorschriften zur Eisenbahnsicherheit und Interoperabilität zu überwachen.
- (24) Die Interoperabilität des transeuropäischen Transportnetzes sollte verbessert werden, und bei der Auswahl neuer Investitionsvorhaben für eine Unterstützung durch die Union sollte dem Interoperabilitätsziel gemäß der Verordnung (EU) Nr. 1315/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>(1)</sup> Rechnung getragen werden. Die Agentur ist die geeignete Einrichtung, um zur Erreichung dieser Ziele beizutragen, und sie sollte bei Projekten, die das transeuropäische Transportnetz betreffen, eng mit den zuständigen Stellen der Union zusammenarbeiten. Im Zusammenhang mit der ERTMS-Einführung und ERTMS-Projekten sollte die Agentur u. a. die Aufgabe haben, den Antragstellern bei der Durchführung von Projekten zu helfen, die im Einklang mit den TSI Zugsteuerung, Zugsicherung und Signalgebung stehen.
- (25) Die Fahrzeuginstandhaltung ist ein wichtiger Teil des Sicherheitssystems. Es hat bislang keinen echten europäischen Markt für die Instandhaltung von Eisenbahnfahrzeugen gegeben, da eine Regelung für die Zertifizierung von Ausbesserungswerken fehlt. Das hat Mehrkosten für den Sektor verursacht und führt zu Leerfahrten. Gemeinsame Bedingungen für die Zertifizierung von Ausbesserungswerken und der Stellen, die für die Instandhaltung anderer Fahrzeuge als Güterwagen zuständig sind, sollten daher schrittweise ausgearbeitet und aktualisiert werden, wobei die Agentur die am besten geeignete Einrichtung ist, der Kommission angemessene Lösungen vorzuschlagen.
- (26) Die Anforderungen an die berufliche Qualifikation von Triebfahrzeugführern sind sowohl für die Sicherheit als auch für die Interoperabilität im Eisenbahnverkehr in der Union von grundlegender Bedeutung. Die beruflichen Qualifikationen sind auch Voraussetzung für die Freizügigkeit der Arbeitnehmer im Eisenbahnsektor. Dieser Punkt sollte im Rahmen des bestehenden sozialen Dialogs angegangen werden. Die Agentur sollte die für die Berücksichtigung dieses Aspekts auf Unionsebene erforderliche technische Unterstützung leisten.
- (27) Die Agentur sollte die Zusammenarbeit zwischen den nationalen Sicherheitsbehörden, den nationalen Untersuchungsstellen und Vertretungsorganen des auf Unionsebene tätigen Eisenbahnsektors erleichtern, um ein bewährtes Verfahren, den Austausch einschlägiger Informationen und die Erhebung eisenbahnverkehrsbezogener Daten zu fördern und die Gesamtleistung des Eisenbahnsystems der Union in Bezug auf die Sicherheit zu überwachen.
- (28) Zur Sicherstellung der höchstmöglichen Transparenz und des gleichberechtigten Zugangs aller Beteiligten zu den einschlägigen Informationen sollten die für die Verfahren zur Gewährleistung der Sicherheit und Interoperabilität des Eisenbahnverkehrs beabsichtigten Register — soweit erforderlich — und Schriftstücke der Öffentlichkeit zugänglich sein. Dasselbe gilt für Genehmigungen, einheitliche Sicherheitsbescheinigungen und andere einschlägige eisenbahnbezogene Unterlagen. Die Agentur sollte effiziente, benutzerfreundliche und leicht zugängliche Mittel für den Austausch und die Veröffentlichung dieser Informationen zur Verfügung stellen, insbesondere in Form geeigneter IT-Lösungen, damit die Kostenwirksamkeit des Eisenbahnsystems verbessert werden können und auf die betrieblichen Erfordernisse des Sektors eingegangen werden kann.
- (29) Die Förderung der Innovation und Forschung im Eisenbahnbereich ist wichtig und sollte von der Agentur gefördert werden. Eine finanzielle Unterstützung, die im Rahmen der Tätigkeiten der Agentur in dieser Hinsicht gewährt wird, sollte auf dem betreffenden Markt nicht zu Verzerrungen führen.
- (30) Im Hinblick auf die Steigerung der Effizienz der finanziellen Unterstützung der Union und ihrer Qualität und Vereinbarkeit mit den einschlägigen technischen Vorschriften sollte die Agentur eine aktive Rolle bei der Bewertung von Eisenbahnvorhaben innehaben.
- (31) Ein richtiges und einheitliches Verständnis der Gesetzgebung über die Sicherheit und Interoperabilität im Eisenbahnverkehr, der Umsetzungsleitlinien und der Empfehlungen der Agentur ist Voraussetzung für eine wirksame Durchführung des Besitzstands im Eisenbahnbereich und für das Funktionieren des Eisenbahnmarkts. Deshalb sollte sich die Agentur aktiv an Maßnahmen zur diesbezüglichen Schulung und Erläuterung beteiligen.
- (32) Aufgrund der neuen Aufgaben der Agentur in Bezug auf die Erteilung von Fahrzeuggenehmigungen und einheitlichen Sicherheitsbescheinigungen wird es einen hohen Bedarf an Schulungen und Veröffentlichungstätigkeiten in diesen Bereichen geben. Die nationalen Sicherheitsbehörden sollten eingeladen werden, an Schulungen teilzunehmen, die nach Möglichkeit unentgeltlich angeboten werden, insbesondere wenn sie an ihrer Vorbereitung beteiligt waren.

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

- (33) Um ihren Aufgaben gerecht werden zu können, sollte die Agentur Rechtspersönlichkeit besitzen und über einen eigenen Haushaltsplan verfügen, der im Wesentlichen auf einem Beitrag der Union und auf von Antragstellern entrichteten Gebühren und Entgelten beruht. Die Unabhängigkeit und Unparteilichkeit der Agentur sollte nicht durch finanzielle Zuwendungen von Mitgliedstaaten, Drittländern oder anderen Stellen beeinträchtigt werden. Zur Gewährleistung der Unabhängigkeit der Agentur in ihrem Tagesgeschäft und in ihren Stellungnahmen, Empfehlungen und Beschlüssen sollte die Organisation der Agentur transparent und der leitende Direktor voll verantwortlich sein. Das Personal der Agentur sollte unabhängig sein und auf Basis von sowohl kurzfristigen als auch langfristigen Verträgen angestellt werden, damit die Agentur ihr organisationsgebundenes Wissen aufrechterhalten und die Kontinuität ihrer Tätigkeit gewährleisten kann und gleichzeitig ein notwendiger und fortlaufender Austausch von Sachverstand mit dem Eisenbahnsektor erfolgt. Die Ausgaben der Agentur sollten die Ausgaben für Personal-, Verwaltungs-, Infrastruktur- und Betriebsaufwendungen und u. a. die an die nationalen Sicherheitsbehörden entrichteten Beträge für deren Tätigkeit bei den Verfahren für die Erteilung von Fahrzeuggenehmigungen und einheitlichen Sicherheitsbescheinigungen umfassen, und zwar im Einklang mit den einschlägigen Kooperationsvereinbarungen und den Bestimmungen des Durchführungsrechtsakts zur Festlegung der Gebühren und Entgelte.
- (34) Für die Vermeidung und die Bewältigung von Interessenkonflikten ist es wesentlich, dass die Agentur unparteiisch agiert, Integrität zeigt und hohe professionelle Standards einführt. Zu keinem Zeitpunkt sollte ein begründeter Anlass zu der Vermutung bestehen, dass Beschlüsse durch Interessen beeinflusst sein könnten, die im Widerspruch zu der Rolle der Agentur als für die ganze Union tätige Stelle stehen, oder durch private Interessen oder Zugehörigkeiten eines Bediensteten der Agentur, eines abgeordneten nationalen Sachverständigen oder eines Mitglieds des Verwaltungsrats oder der Beschwerdekammern, die tatsächlich oder möglicherweise im Widerspruch zu der ordnungsgemäßen Erfüllung der offiziellen Aufgaben der betroffenen Person stehen. Der Verwaltungsrat sollte daher umfassende und die ganze Agentur betreffende Regelungen zu Interessenkonflikten verabschieden. Diese Regelungen sollten die im Sonderbericht Nr. 15/2012 des Rechnungshofs enthaltenen Empfehlungen berücksichtigen.
- (35) Um den Beschlussfassungsprozess in der Agentur zu straffen und zur Verbesserung der Effizienz und Wirksamkeit beizutragen, sollte eine Leitungsstruktur mit zwei Ebenen vorgesehen werden. Zu diesem Zweck sollten die Mitgliedstaaten und die Kommission in einem Verwaltungsrat vertreten sein, der mit den erforderlichen Befugnissen ausgestattet ist, einschließlich der Befugnis zur Aufstellung des Haushaltsplans und zur Genehmigung des Programmplanungsdokuments. Der Verwaltungsrat sollte die allgemeinen Leitlinien für die Tätigkeiten der Agentur vorgeben und sollte enger in die Überwachung der Tätigkeiten der Agentur einbezogen werden, um die Aufsicht in Bezug auf Verwaltungs- und Haushaltsfragen zu verstärken. Ein kleinerer Exekutiv-ausschuss sollte eingerichtet werden, der die Sitzungen des Verwaltungsrats angemessen vorbereiten und seine Entscheidungsfindung unterstützen sollte. Die Befugnisse des Exekutiv-ausschusses sollten in einem vom Verwaltungsrat anzunehmenden Mandat festgelegt werden und sollten gegebenenfalls Stellungnahmen und vorläufige Beschlüsse beinhalten, die jedoch vom Verwaltungsrat endgültig zu billigen sind.
- (36) Um die Transparenz der Entscheidungen des Verwaltungsrats zu gewährleisten, sollten Vertreter der betreffenden Sektoren an seinen Sitzungen teilnehmen, ohne jedoch über ein Stimmrecht zu verfügen. Die Vertreter der verschiedenen Akteure sollten von der Kommission aufgrund ihrer Repräsentativität auf Unionsebene für Eisenbahnunternehmen, Infrastrukturbetreiber, die Eisenbahnindustrie, Gewerkschaftsorganisationen, Fahrgäste und Güterverkehrskunden ernannt werden.
- (37) Es ist notwendig, zu gewährleisten, dass von Entscheidungen der Agentur Betroffene das Recht haben, die erforderlichen Rechtsbehelfe einzulegen, die in unabhängiger und unparteiischer Weise gewährleistet werden sollten. Es sollte ein geeignetes Beschwerdeverfahren eingerichtet werden, damit Entscheidungen des leitenden Direktors vor einer besonderen Beschwerdekammer angefochten werden können.
- (38) Im Falle von Meinungsunterschieden zwischen der Agentur und nationalen Sicherheitsbehörden hinsichtlich der Erteilung von einheitlichen Sicherheitsbescheinigungen oder Fahrzeuggenehmigungen sollte ein Schiedsverfahren geschaffen werden, sodass Entscheidungen in abgestimmter und kooperativer Weise getroffen werden können.
- (39) Eine umfassendere strategische Perspektive in Bezug auf die Tätigkeiten der Agentur würde die effizientere Planung und Verwaltung ihrer Ressourcen erleichtern und damit einen Beitrag zur Verbesserung der Qualität der Ergebnisse leisten. Das wird durch die Delegierte Verordnung (EU) Nr. 1271/2013 der Kommission<sup>(1)</sup> bestätigt und bekräftigt. Es sollte daher nach Anhörung der betreffenden Akteure vom Verwaltungsrat ein einziges Programmplanungsdokument mit dem jährlichen und dem mehrjährigen Arbeitsprogramm angenommen und regelmäßig aktualisiert werden.

<sup>(1)</sup> Delegierte Verordnung (EU) Nr. 1271/2013 der Kommission vom 30. September 2013 über die Rahmenfinanzregelung für Einrichtungen gemäß Artikel 208 der Verordnung (EU, Euratom) Nr. 966/2012 des Europäischen Parlaments und des Rates (ABl. L 328 vom 7.12.2013, S. 42).

- (40) Wird nach der Annahme des Programmplanungsdokuments der Agentur eine neue Aufgabe in Bezug auf die Sicherheit und Interoperabilität des Eisenbahnsystems der Union zugewiesen, sollte der Verwaltungsrat erforderlichenfalls das Programmplanungsdokument ändern, um diese neue Aufgabe aufzunehmen, nachdem die Auswirkungen auf die personellen und finanziellen Ressourcen analysiert wurden.
- (41) Die Tätigkeit der Agentur sollte transparent sein. Eine effektive Kontrolle durch das Europäische Parlament sollte gewährleistet sein, und zu diesem Zweck sollte das Europäische Parlament zum Entwurf des mehrjährigen Teils des Programmplanungsdokuments der Agentur konsultiert werden und die Möglichkeit einer Anhörung des leitenden Direktors der Agentur haben und den Jahresbericht über die Tätigkeiten der Agentur erhalten. Die Agentur sollte auch die einschlägigen Unionsvorschriften über den Zugang der Öffentlichkeit zu Dokumenten anwenden.
- (42) Da in den letzten Jahren vermehrt dezentrale Agenturen geschaffen wurden, wurde die Transparenz und Kontrolle der Verwaltung der dafür bereitgestellten Unionsmittel verbessert, und zwar insbesondere bezüglich der Verbuchung von Gebühren, der Finanzkontrolle, der Entlastungsbefugnis, der Beiträge zum Altersversorgungssystem und des internen Haushaltsverfahrens (Verhaltenskodex). Entsprechend sollte die Verordnung (EU, Euratom) Nr. 883/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates <sup>(1)</sup> ohne Einschränkung für die Agentur gelten, die auch der Interinstitutionellen Vereinbarung vom 25. Mai 1999 zwischen dem Europäischen Parlament, dem Rat der Europäischen Union und der Kommission der Europäischen Gemeinschaften über die internen Untersuchungen des Europäischen Amtes für Betrugsbekämpfung (OLAF) <sup>(2)</sup> beitreten sollte.
- (43) Die Agentur sollte im Rahmen ihrer Beziehungen mit internationalen Organisationen und Drittländern aktiv für das Konzept der Union für Sicherheit und Interoperabilität im Eisenbahnverkehr werben. Das sollte — im Rahmen der Zuständigkeit der Agentur — auch die Erleichterung des Zugangs von in der Union ansässigen Eisenbahnunternehmen zu Eisenbahnmärkten in Drittländern auf Grundlage des Gegenseitigkeitsprinzips und des Zugangs von Fahrzeugen aus der Union zu den Netzen von Drittländern einschließen.
- (44) Zur Gewährleistung einheitlicher Bedingungen für die Durchführung dieser Verordnung bezüglich der Prüfung von Entwürfen nationaler Vorschriften sowie bestehender nationaler Vorschriften, der Überwachung der nationalen Sicherheitsbehörden und der nationalen benannten Konformitätsbewertungsstellen, der Schaffung der Geschäftsordnung der Beschwerdekammern und der Festlegung der Gebühren und Entgelte, die die Agentur zu erheben befugt ist, sollten der Kommission Durchführungsbefugnisse übertragen werden. Diese Befugnisse sollten im Einklang mit der Verordnung (EU) Nr. 182/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates <sup>(3)</sup> ausgeübt werden.
- (45) Da das Ziel der vorliegenden Verordnung, nämlich die Schaffung einer Facheinrichtung zur Entwicklung gemeinsamer Lösungen auf dem Gebiet der Sicherheit und Interoperabilität im Eisenbahnverkehr, von den Mitgliedstaaten nicht ausreichend erreicht werden kann, sondern vielmehr wegen des gemeinschaftlichen Charakters der anstehenden Aufgaben auf Unionsebene besser zu verwirklichen ist, kann die Union im Einklang mit dem in Artikel 5 des Vertrags über die Europäische Union verankerten Subsidiaritätsprinzip tätig werden. Entsprechend dem in demselben Artikel genannten Grundsatz der Verhältnismäßigkeit geht diese Verordnung nicht über das für die Verwirklichung dieses Ziels erforderliche Maß hinaus.
- (46) Für das ordnungsgemäße Funktionieren der Agentur ist es notwendig, bestimmte Grundsätze für die Führung der Agentur im Hinblick auf die Einhaltung der Gemeinsamen Erklärung und des Gemeinsamen Konzepts anzuwenden, das von der interinstitutionellen Arbeitsgruppe zu den dezentralen Agenturen der EU im Juli 2012 vereinbart wurde und dessen Zweck darin besteht, die Tätigkeiten der Agenturen zu straffen und ihre Leistung zu steigern.
- (47) Diese Verordnung steht im Einklang mit den Grundrechten und Grundsätzen, die insbesondere mit der Charta der Grundrechte der Europäischen Union anerkannt wurden —

<sup>(1)</sup> Verordnung (EU, Euratom) Nr. 883/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. September 2013 über die Untersuchungen des Europäischen Amtes für Betrugsbekämpfung (OLAF) und zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 1073/1999 des Europäischen Parlaments und des Rates und der Verordnung (Euratom) Nr. 1074/1999 des Rates (ABl. L 248 vom 18.9.2013, S. 1).

<sup>(2)</sup> ABl. L 136 vom 31.5.1999, S. 15.

<sup>(3)</sup> Verordnung (EU) Nr. 182/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. Februar 2011 zur Festlegung der allgemeinen Regeln und Grundsätze, nach denen die Mitgliedstaaten die Wahrnehmung der Durchführungsbefugnisse durch die Kommission kontrollieren (ABl. L 55 vom 28.2.2011, S. 13).

HABEN FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

## KAPITEL 1

### GRUNDSÄTZE

#### Artikel 1

#### **Gegenstand und Geltungsbereich**

- (1) Mit dieser Verordnung wird eine Eisenbahnagentur der Europäischen Union (im Folgenden „Agentur“) errichtet.
- (2) Diese Verordnung bestimmt
  - a) die Errichtung und die Aufgaben der Agentur;
  - b) die Aufgaben der Mitgliedstaaten im Rahmen dieser Verordnung.
- (3) Diese Verordnung unterstützt die Schaffung des einheitlichen europäischen Eisenbahnraums, insbesondere die Ziele in Bezug auf
  - a) die Interoperabilität im Eisenbahnsystem der Union gemäß der Richtlinie (EU) 2016/797;
  - b) die Sicherheit des Eisenbahnsystems der Union gemäß der Richtlinie (EU) 2016/798;
  - c) die Zertifizierung von Triebfahrzeugführern gemäß der Richtlinie 2007/59/EG des Europäischen Parlaments und des Rates <sup>(1)</sup>.

#### Artikel 2

#### **Ziele der Agentur**

Ziel der Agentur ist es, zur weiteren Entwicklung und zum reibungslosen Funktionieren eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraums ohne Grenzen beizutragen, indem ein hohes Maß an Eisenbahnsicherheit und Interoperabilität bei gleichzeitiger Verbesserung der Wettbewerbsposition des Eisenbahnsektors gewährleistet wird. Insbesondere trägt die Agentur in technischen Fragen zur Durchführung des Unionsrechts bei, und zwar durch die Entwicklung eines gemeinsamen Konzepts für die Sicherheit im europäischen Eisenbahnsystem und durch die Erhöhung des Interoperabilitätsniveaus der Eisenbahnsysteme.

Weitere Ziele der Agentur bestehen darin, die Entwicklungen in den nationalen Eisenbahnvorschriften zu verfolgen, um die Leistung der nationalen Behörden, die im Bereich der Sicherheit und Interoperabilität der Eisenbahn tätig sind, zu unterstützen und die Optimierung der Verfahren zu fördern.

Die Agentur nimmt die Rolle der für die Erteilung von Genehmigungen für das Inverkehrbringen von Eisenbahnfahrzeugen und von Fahrzeugtypen sowie von einheitlichen Sicherheitsbescheinigungen für Eisenbahnunternehmen zuständigen Unionsbehörde wahr, sofern das in der Richtlinie (EU) 2016/797 und der Richtlinie (EU) 2016/798 vorgesehen ist.

Die Agentur verfolgt diese Ziele unter uneingeschränkter Berücksichtigung des Prozesses der Erweiterung der Union und der besonderen Sachzwänge im Zusammenhang mit Eisenbahnverbindungen zu Drittländern.

#### Artikel 3

#### **Rechtsstatus**

- (1) Die Agentur ist eine Einrichtung der Union mit eigener Rechtspersönlichkeit.
- (2) Die Agentur besitzt in jedem Mitgliedstaat die weitestgehende Rechts- und Geschäftsfähigkeit, die juristischen Personen nach dessen Rechtsvorschriften zuerkannt ist. Sie kann insbesondere bewegliches und unbewegliches Vermögen erwerben und veräußern und kann vor Gericht als Partei auftreten.
- (3) Die Agentur wird von ihrem leitenden Direktor vertreten.
- (4) Die Agentur verfügt über die alleinige Verantwortung für die ihr zugewiesenen Aufgaben und Befugnisse.

<sup>(1)</sup> Richtlinie 2007/59/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 über die Zertifizierung von Triebfahrzeugführern, die Lokomotiven und Züge im Eisenbahnsystem in der Gemeinschaft führen (ABl. L 315 vom 3.12.2007, S. 51).

*Artikel 4***Art der Tätigkeiten der Agentur**

Die Agentur kann

- a) Empfehlungen hinsichtlich der Anwendung der Artikel 13, 15, 17, 19, 35, 36 und 37 an die Kommission richten;
- b) Empfehlungen hinsichtlich der Anwendung des Artikels 34 an die Mitgliedstaaten richten;
- c) gemäß Artikel 10 Absatz 2 und Artikel 42 Stellungnahmen an die Kommission und gemäß den Artikeln 10, 25 und 26 Stellungnahmen an die betreffenden Behörden der Mitgliedstaaten richten;
- d) gemäß Artikel 33 Absatz 4 Empfehlungen an die nationalen Sicherheitsbehörden richten;
- e) Beschlüsse gemäß den Artikeln 14, 20, 21 und 22 fassen;
- f) Stellungnahmen abgeben, die geeignete Konformitätsnachweise gemäß Artikel 19 darstellen;
- g) technische Unterlagen gemäß Artikel 19 herausgeben;
- h) Auditberichte gemäß den Artikeln 33 und 34 herausgeben;
- i) Leitlinien und andere nicht verbindliche Dokumente zur Erleichterung der Anwendung der Rechtsvorschriften für die Sicherheit und Interoperabilität im Eisenbahnverkehr gemäß den Artikeln 13, 19, 28, 32, 33 und 37 herausgeben.

## KAPITEL 2

## ARBEITSWEISE

*Artikel 5***Einsetzung und Zusammensetzung der Arbeitsgruppen und anderer Gruppen**

(1) Die Agentur richtet eine begrenzte Zahl von Arbeitsgruppen für die Erarbeitung von Empfehlungen und gegebenenfalls Leitlinien ein, insbesondere in Bezug auf die technischen Spezifikationen für die Interoperabilität (im Folgenden „TSI“), die gemeinsamen Sicherheitsziele (im Folgenden „CST“), die gemeinsamen Sicherheitsmethoden (im Folgenden „CSM“) und die Verwendung gemeinsamer Sicherheitsindikatoren (im Folgenden „CSI“).

Die Agentur kann in anderen ordnungsgemäß begründeten Fällen auf Antrag der Kommission oder des in Artikel 81 genannten Ausschusses (im Folgenden „Ausschuss“) oder auf eigene Initiative nach Anhörung der Kommission Arbeitsgruppen einrichten.

Ein Vertreter der Agentur führt den Vorsitz der Arbeitsgruppen.

(2) Den Arbeitsgruppen gehören folgende Personen an:

- von den zuständigen nationalen Behörden benannte Vertreter für die Arbeitsgruppen;
- von der Agentur ausgewählte Fachleute des Eisenbahnsektors aus der in Absatz 3 genannten Liste. Die Agentur stellt eine angemessene Vertretung derjenigen Sektoren der Branche und derjenigen Nutzer sicher, die von den Maßnahmen betroffen sein könnten, die die Kommission auf der Grundlage der von der Agentur an sie gerichteten Empfehlungen vorschlagen kann. Die Agentur strebt nach Möglichkeit eine ausgewogene geografische Vertretung an.

Die Agentur kann die Arbeitsgruppen erforderlichenfalls um unabhängige Experten und Vertreter internationaler Organisationen erweitern, deren Fachkenntnis im betreffenden Bereich anerkannt ist. Mit Ausnahme des Vorsitzes der Arbeitsgruppen, der von einem Vertreter der Agentur geführt wird, kann Personal der Agentur nicht für die Arbeitsgruppen ernannt werden.

(3) Jedes der in Artikel 38 Absatz 4 genannten Vertretungsgremien übermittelt der Agentur eine Liste der am besten qualifizierten Experten, die es mit seiner Vertretung in den einzelnen Arbeitsgruppen beauftragt hat, und aktualisiert diese Liste bei jeder Änderung.

- (4) Sofern die Arbeiten in den Arbeitsgruppen direkte Auswirkungen auf die Arbeitsbedingungen oder die Gesundheit und die Sicherheit der Arbeitnehmer der Branche haben, nehmen von den auf europäischer Ebene tätigen Gewerkschaftsorganisationen benannte Vertreter als Vollmitglieder an den betreffenden Arbeitsgruppen teil.
- (5) Den Mitgliedern der Arbeitsgruppen entstehende Reise- und Aufenthaltskosten übernimmt die Agentur gemäß den vom Verwaltungsrat festgelegten Bestimmungen und Sätzen.
- (6) Bei der Erarbeitung von Empfehlungen und Leitlinien gemäß Absatz 1 berücksichtigt die Agentur gebührend die Ergebnisse der von den Arbeitsgruppen geleisteten Arbeit.
- (7) Die Agentur richtet Gruppen für die Zwecke der Artikel 24 und 29 sowie des Artikels 38 Absatz 1 ein.
- (8) Die Agentur kann gemäß Artikel 38 Absatz 4 und in ordnungsgemäß begründeten Fällen auf Antrag der Kommission oder des Ausschusses oder auf eigene Initiative Gruppen einrichten.
- (9) Die Arbeit der Arbeitsgruppen und der anderen Gruppen ist transparent. Der Verwaltungsrat legt die — auch Transparenzvorschriften enthaltende — Geschäftsordnung der Arbeitsgruppen und der anderen Gruppen fest.

#### Artikel 6

### Konsultation der Sozialpartner

Sofern die in den Artikeln 13, 15, 19 und 36 vorgesehenen Aufgaben direkte Auswirkungen auf das soziale Umfeld oder die Arbeitsbedingungen der Arbeitnehmer der Branche haben, konsultiert die Agentur die Sozialpartner im Rahmen des mit dem Beschluss 98/500/EG der Kommission <sup>(1)</sup> eingesetzten Ausschusses für den sektoralen Dialog. In diesem Fall können die Sozialpartner auf diese Konsultationen antworten, vorausgesetzt, das geschieht innerhalb von drei Monaten.

Diese Konsultationen finden statt, bevor die Agentur der Kommission ihre Empfehlungen übermittelt. Die Agentur trägt diesen Konsultationen gebührend Rechnung und steht für die Erläuterung ihrer Empfehlungen jederzeit zur Verfügung. Die Agentur übermittelt die Stellungnahmen des Ausschusses für den sektoralen Dialog zusammen mit ihren eigenen Empfehlungen der Kommission, die sie wiederum an den Ausschuss weiterleitet.

#### Artikel 7

### Konsultation der Güterverkehrskunden und Fahrgäste

Sofern die in den Artikeln 13 und 19 vorgesehenen Aufgaben direkte Auswirkungen auf die Güterverkehrskunden und Fahrgäste haben, konsultiert die Agentur deren Vertreterverbände, darunter auch Vertreter von Menschen mit Behinderungen und Personen mit eingeschränkter Mobilität. In diesem Fall können die Verbände auf die Konsultationen antworten, vorausgesetzt, das geschieht innerhalb von drei Monaten.

Die Liste der zu konsultierenden Verbände wird von der Kommission mit Unterstützung des Ausschusses aufgestellt.

Diese Konsultationen finden statt, bevor die Agentur der Kommission ihre Empfehlungen übermittelt. Die Agentur trägt diesen Konsultationen gebührend Rechnung und steht für die Erläuterung ihrer Vorschläge jederzeit zur Verfügung. Die Agentur übermittelt die Stellungnahmen der betreffenden Verbände zusammen mit ihren eigenen Empfehlungen der Kommission, die sie wiederum an den Ausschuss weiterleitet.

#### Artikel 8

### Folgenabschätzung

(1) Die Agentur führt eine Folgenabschätzung zu ihren Empfehlungen und Stellungnahmen durch. Der Verwaltungsrat nimmt eine Methodik für die Folgenabschätzungen auf der Grundlage der Methodik der Kommission an. Die Agentur hält mit der Kommission Verbindung, um sicherzustellen, dass entsprechenden Arbeiten in der Kommission gebührend Rechnung getragen wird. Die Agentur gibt die Hypothesen, die als Grundlage für die Folgenabschätzung herangezogen wurden, sowie die Quellen der verwendeten Daten im Bericht, der jeder Empfehlung beigefügt ist, klar an.

<sup>(1)</sup> Beschluss 98/500/EG der Kommission vom 20. Mai 1998 über die Einsetzung von Ausschüssen für den sektoralen Dialog zur Förderung des Dialogs zwischen den Sozialpartnern auf europäischer Ebene (ABl. L 225 vom 12.8.1998, S. 27).

(2) Vor Aufnahme einer Tätigkeit in das Programmplanungsdokument, das vom Verwaltungsrat gemäß Artikel 51 Absatz 1 festgelegt wird, führt die Agentur eine darauf bezogene frühzeitige Folgenabschätzung durch, in der Folgendes angegeben ist:

- a) das zu lösende Problem und die möglichen Lösungen;
- b) das Ausmaß, in dem eine spezifische Maßnahme, einschließlich der Abgabe einer Empfehlung oder einer Stellungnahme der Agentur, erforderlich wäre;
- c) der erwartete Beitrag der Agentur zur Lösung des Problems.

Bevor eine Tätigkeit oder ein Projekt in das Programmplanungsdokument aufgenommen wird, ist eine Effizienzanalyse für sich allein und in Verbindung miteinander durchzuführen, um die Haushaltsmittel und Ressourcen der Agentur bestmöglich zu nutzen.

(3) Die Agentur kann eine Ex-post-Bewertung der Rechtsvorschriften vornehmen, die auf ihren Empfehlungen beruhen.

(4) Die Mitgliedstaaten übermitteln der Agentur die für eine Folgenabschätzung erforderlichen Daten, sofern diese zur Verfügung stehen.

Die Vertretungsgremien übermitteln der Agentur auf deren Ersuchen hin die für die Folgenabschätzung erforderlichen nicht vertraulichen Daten.

#### *Artikel 9*

#### **Studien**

Soweit die Erfüllung ihrer Aufgaben es verlangt, gibt die Agentur Studien in Auftrag, die sie aus ihrem Haushalt finanziert; gegebenenfalls bezieht sie die Arbeitsgruppen und die anderen Gruppen gemäß Artikel 5 ein.

#### *Artikel 10*

#### **Stellungnahmen**

(1) Die Agentur gibt auf Antrag einer oder mehrerer der in Artikel 55 der Richtlinie 2012/34/EU des Europäischen Parlaments und des Rates <sup>(1)</sup> genannten nationalen Regulierungsstellen Stellungnahmen ab, insbesondere zu sicherheits- und interoperabilitätsbezogenen Aspekten von Angelegenheiten, die ihnen zur Kenntnis gebracht werden.

(2) Die Agentur gibt auf Anforderung der Kommission Stellungnahmen ab zu Änderungen von Rechtsakten, die auf der Grundlage der Richtlinie (EU) 2016/797 oder der Richtlinie (EU) 2016/798 erlassen wurden, insbesondere wenn angebliche Mängel beanstandet werden.

(3) Alle Stellungnahmen der Agentur und insbesondere die in Absatz 2 genannten Stellungnahmen gibt die Agentur so rasch wie möglich, spätestens jedoch innerhalb von zwei Monaten nach Eingang der Aufforderung ab, sofern mit der auffordernden Seite nichts anderes vereinbart wurde. Die Agentur veröffentlicht diese Stellungnahmen innerhalb eines Monats nach ihrer Abgabe in einer Fassung, aus der alle unter das Geschäftsgeheimnis fallenden Angaben und Unterlagen entfernt wurden.

#### *Artikel 11*

#### **Besuche in den Mitgliedstaaten**

(1) Zur Erfüllung der ihr übertragenen Aufgaben, insbesondere der in den Artikeln 14, 20, 21, 25, 26, 31, 32, 33, 34, 35 und 42 genannten Aufgaben, und zur Unterstützung der Kommission bei der Erfüllung der ihr aus dem Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union (AEUV) erwachsenden Pflichten, einschließlich insbesondere bei der Bewertung der wirksamen Durchführung des maßgeblichen Unionsrechts, kann die Agentur im Einklang mit der Strategie, den Arbeitsmethoden und den Verfahren, wie sie vom Verwaltungsrat festgelegt wurden, Besuche in den Mitgliedstaaten durchführen.

<sup>(1)</sup> Richtlinie 2012/34/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. November 2012 zur Schaffung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraums (ABl. L 343 vom 14.12.2012, S. 32).

- (2) Nach Anhörung des betreffenden Mitgliedstaats unterrichtet die Agentur diesen rechtzeitig von dem geplanten Besuch und gibt die Namen der Bediensteten der Agentur, die mit dem Besuch beauftragt sind, sowie den Zeitpunkt des Beginns des Besuchs und seine voraussichtliche Dauer an. Die mit der Durchführung dieser Besuche beauftragten Bediensteten der Agentur erfüllen diese Aufgabe unter Vorlage einer schriftlichen Verfügung des leitenden Direktors, in der Gegenstand und Ziele ihres Besuchs genannt sind.
- (3) Die nationalen Behörden der betreffenden Mitgliedstaaten erleichtern die Arbeit der Bediensteten der Agentur.
- (4) Die Agentur erstellt über jeden Besuch gemäß Absatz 1 einen Bericht und übermittelt ihn der Kommission und dem betroffenen Mitgliedstaat.
- (5) Dieser Artikel gilt unbeschadet der Inspektionen gemäß Artikel 33 Absatz 7 und Artikel 34 Absatz 6.
- (6) Die Reise-, Unterkunfts-, Aufenthalts- und sonstigen Kosten, die den Bediensteten der Agentur entstehen, werden von der Agentur getragen.

#### Artikel 12

#### Zentrale Anlaufstelle

- (1) Die Agentur errichtet und verwaltet ein Informations- und Kommunikationssystem, das zumindest die folgenden Funktionen einer zentralen Anlaufstelle („One Stop Shop“) bietet:
  - a) ein zentrales Eingangsportale, durch das die Antragsteller ihre Anträge auf Erteilung von Typgenehmigungen, Genehmigungen für das Inverkehrbringen von Fahrzeugen und einheitlichen Sicherheitsbescheinigungen einreichen. Ist das Verwendungsgebiet oder das geografische Tätigkeitsgebiet auf ein Netz oder Netze innerhalb eines einzigen Mitgliedstaats beschränkt, so wird das zentrale Eingangsportale so gestaltet, dass sichergestellt ist, dass der Antragsteller die Behörde wählt, die seinem Wunsch gemäß den Antrag auf Erteilung von Genehmigungen oder einheitlichen Sicherheitsbescheinigungen für das gesamte Verfahren bearbeiten soll;
  - b) eine gemeinsame Plattform für den Informationsaustausch, über die der Agentur und den nationalen Sicherheitsbehörden Informationen über alle Anträge auf Genehmigungen und einheitliche Sicherheitsbescheinigungen, über den Stand dieser Verfahren und deren Ergebnis sowie gegebenenfalls über die Ersuchen und Entscheidungen der Beschwerdekammer zur Verfügung gestellt werden;
  - c) eine gemeinsame Plattform für den Informationsaustausch, über die der Agentur und den nationalen Sicherheitsbehörden Informationen über Anträge auf Zustimmung der Agentur gemäß Artikel 19 der Richtlinie (EU) 2016/797 und Anträge auf Genehmigung von Teilsystemen für streckenseitige Zugsteuerung/Zugsicherung und Signalgebung, die Ausrüstung mit dem Europäischen Zugsicherungs- und Zugsteuerungssystem (ETCS) und/oder dem globalen Mobilfunksystem für den Eisenbahnverkehr (Global System for Mobile Communications-Railway/GSM-R) umfassen, über den Stand dieser Verfahren und deren Ergebnis sowie gegebenenfalls über die Ersuchen und Entscheidungen der Beschwerdekammer zur Verfügung gestellt werden;
  - d) ein „Frühwarnsystem“, mit dem im Falle verschiedener Anträge auf ähnliche Genehmigungen oder einheitliche Sicherheitsbescheinigungen bereits frühzeitig der Abstimmungsbedarf zwischen den von den nationalen Sicherheitsbehörden und der Agentur zu treffenden Entscheidungen ermittelt werden kann.
- (2) Die technischen und funktionalen Spezifikationen für die in Absatz 1 genannte zentrale Anlaufstelle werden in Zusammenarbeit mit dem in Artikel 38 genannten Netz der nationalen Sicherheitsbehörden auf der Grundlage eines Entwurfs ausgearbeitet, der von der Agentur unter Berücksichtigung der Ergebnisse einer Kosten-Nutzen-Analyse erstellt wird. Auf dieser Grundlage legt der Verwaltungsrat die technischen und funktionalen Spezifikationen und einen Plan für die Einrichtung der zentralen Anlaufstelle fest. Die Entwicklung der zentralen Anlaufstelle erfolgt unbeschadet der Rechte des geistigen Eigentums und des erforderlichen Vertraulichkeitsgrads; gegebenenfalls sind die von der Agentur bereits eingerichteten IT-Anwendungen und Register, wie sie in Artikel 37 genannt sind, zu berücksichtigen.
- (3) Die zentrale Anlaufstelle muss spätestens am 16. Juni 2019 betriebsbereit sein.

(4) Die Agentur überwacht die über die zentrale Anlaufstelle eingereichten Anträge, wobei sie insbesondere das in Absatz 1 Buchstabe d genannte „Frühwarnsystem“ nutzt. Wird festgestellt, dass verschiedene Anträge auf ähnliche Genehmigungen oder einheitliche Sicherheitsbescheinigungen vorliegen, sorgt die Agentur für geeignete Folgemaßnahmen, wie etwa

- a) die Unterrichtung des/der Antragsteller(s) darüber, dass ein anderer oder ein ähnlicher Antrag auf Erteilung einer Genehmigung oder einer Bescheinigung vorliegt;
- b) die Abstimmung mit der zuständigen nationalen Sicherheitsbehörde, um die Kohärenz der von den nationalen Sicherheitsbehörden und der Agentur zu treffenden Entscheidungen zu gewährleisten. Kann innerhalb eines Monats nach Einleitung des Abstimmungsprozesses keine allseits annehmbare Lösung gefunden werden, so wird ein Schiedsverfahren bei der Beschwerdekammer gemäß den Artikeln 55, 61 und 62 eingeleitet.

### KAPITEL 3

#### AUFGABEN DER AGENTUR IM ZUSAMMENHANG MIT DER EISENBAHNSICHERHEIT

##### Artikel 13

#### **Technische Unterstützung — Empfehlungen zur Eisenbahnsicherheit**

- (1) Die Agentur richtet Empfehlungen an die Kommission zu den in den Artikeln 5, 6 und 7 der Richtlinie (EU) 2016/798 vorgesehenen CSI, CSM und CST. Die Agentur richtet auch Empfehlungen zur periodischen Überarbeitung der CSI, CSM und CST an die Kommission.
- (2) Die Agentur richtet auf Aufforderung der Kommission oder auf eigene Initiative Empfehlungen an die Kommission zu anderen Maßnahmen im Bereich der Sicherheit, wobei sie sich auf ihre gesammelten Erfahrungen stützt.
- (3) Die Agentur gibt Leitlinien heraus, um die nationalen Sicherheitsbehörden im Hinblick auf die Aufsicht über Eisenbahnunternehmen, Infrastrukturbetreiber und andere Akteure gemäß Artikel 17 der Richtlinie (EU) 2016/798 zu unterstützen.
- (4) Die Agentur richtet im Einklang mit Artikel 9 Absatz 7 der Richtlinie (EU) 2016/798 Empfehlungen zu den CSM an die Kommission, die Elemente des Sicherheitsmanagementsystems betreffen, das der Harmonisierung auf Unionsebene bedarf.
- (5) Die Agentur kann Leitlinien und andere nicht bindende Dokumente herausgeben, um die Anwendung der Rechtsvorschriften zur Eisenbahnsicherheit zu erleichtern; hierzu kann auch Gewährung von Unterstützung an die Mitgliedstaaten bei der Ermittlung von nationalen Vorschriften gehören, die nach der Annahme und/oder Überarbeitung der CSM aufgehoben werden können, und Leitlinien für die Verabschiedung neuer, nationaler Vorschriften oder die Änderung bestehender nationaler Vorschriften. Die Agentur kann ebenso Leitlinien zur Eisenbahnsicherheit und zur Sicherheitsbescheinigung herausgeben, einschließlich Auflistungen von Beispielen bewährter Verfahren, insbesondere für den grenzüberschreitenden Verkehr und die grenzüberschreitende Infrastruktur.

##### Artikel 14

#### **Einheitliche Sicherheitsbescheinigungen**

Die Agentur ist für die Ausstellung, die Verlängerung, die Aussetzung und die Änderung der einheitlichen Sicherheitsbescheinigungen zuständig und arbeitet diesbezüglich mit den nationalen Sicherheitsbehörden gemäß den Artikeln 10, 11 und 18 der Richtlinie (EU) 2016/798 zusammen.

Die Agentur ist für die Einschränkung oder den Widerruf der einheitlichen Sicherheitsbescheinigungen zuständig und arbeitet diesbezüglich mit den nationalen Sicherheitsbehörden gemäß Artikel 17 der Richtlinie (EU) 2016/798 zusammen.

##### Artikel 15

#### **Instandhaltung von Fahrzeugen**

- (1) Die Agentur unterstützt die Kommission hinsichtlich der Regelung zur Zertifizierung der für die Instandhaltung zuständigen Stellen nach Artikel 14 Absatz 7 der Richtlinie (EU) 2016/798.

(2) Die Agentur richtet Empfehlungen an die Kommission für die Zwecke des Artikels 14 Absatz 8 der Richtlinie (EU) 2016/798.

(3) Die Agentur analysiert die alternativen Maßnahmen, die gemäß Artikel 15 der Richtlinie (EU) 2016/798 beschlossen wurden, und nimmt die Ergebnisse ihrer Analyse in den Bericht gemäß Artikel 35 Absatz 4 dieser Verordnung auf.

(4) Die Agentur unterstützt und — wenn sie dazu aufgefordert wird — koordiniert die nationalen Sicherheitsbehörden bei der Beaufsichtigung der für die Instandhaltung zuständigen Stellen, die in Artikel 17 Absatz 1 Buchstabe c der Richtlinie (EU) 2016/798 genannt sind.

#### Artikel 16

### Zusammenarbeit mit nationalen Untersuchungsstellen

Die Agentur arbeitet mit nationalen Untersuchungsstellen gemäß Artikel 20 Absatz 3, Artikel 22 Absätze 1, 2, 5 und 7 sowie Artikel 26 der Richtlinie (EU) 2016/798 zusammen.

#### Artikel 17

### Beförderung gefährlicher Güter mit der Eisenbahn

Die Agentur verfolgt die Entwicklungen in den Rechtsvorschriften über die Beförderung gefährlicher Güter mit der Eisenbahn im Sinne der Richtlinie 2008/68/EG des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>(1)</sup> und stellt zusammen mit der Kommission sicher, dass diese Entwicklungen im Einklang mit den Vorschriften über die Sicherheit und Interoperabilität im Eisenbahnverkehr, insbesondere den grundlegenden Anforderungen, stehen. Zu diesem Zweck unterstützt die Agentur die Kommission und kann Empfehlungen auf Antrag der Kommission oder auf eigene Initiative abgeben.

#### Artikel 18

### Austausch von Informationen über sicherheitsbedingte Unfälle

Die Agentur fördert den Austausch von Informationen über sicherheitsbedingte Unfälle, Störungen und Beinaheunfälle und berücksichtigt dabei die Erfahrungen der Akteure im Eisenbahnsektor gemäß Artikel 4 der Richtlinie (EU) 2016/798. Infolge dieses Informationsaustauschs werden auf der Ebene der Mitgliedstaaten bewährte Verfahren entwickelt.

#### KAPITEL 4

### AUFGABEN DER AGENTUR IM ZUSAMMENHANG MIT DER INTEROPERABILITÄT

#### Artikel 19

### Technische Unterstützung im Bereich der Eisenbahninteroperabilität

(1) Die Agentur

- a) richtet Empfehlungen an die Kommission zu den TSI und deren Überarbeitung gemäß Artikel 5 der Richtlinie (EU) 2016/797;
- b) richtet Empfehlungen an die Kommission in Bezug auf die Muster für die EG-Prüferklärung und für Dokumente der technischen Unterlagen, die zusammen mit dieser vorzulegen sind, für die Zwecke des Artikels 15 Absatz 9 der Richtlinie (EU) 2016/797;
- c) richtet Empfehlungen an die Kommission zu Spezifikationen für die Register und deren Überarbeitung für die Zwecke der Artikel 47, 48 und 49 der Richtlinie (EU) 2016/797;
- d) gibt Stellungnahmen ab, die geeignete Konformitätsnachweise im Zusammenhang mit Mängeln in TSI gemäß Artikel 6 Absatz 4 der Richtlinie (EU) 2016/797 darstellen, und legt diese Stellungnahmen der Kommission vor;

<sup>(1)</sup> Richtlinie 2008/68/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 24. September 2008 über die Beförderung gefährlicher Güter im Binnenland (ABl. L 260 vom 30.9.2008, S. 13).

- e) richtet auf Ersuchen der Kommission Stellungnahmen an diese zu Anträgen der Mitgliedstaaten auf Nichtanwendung der TSI gemäß Artikel 7 der Richtlinie (EU) 2016/797;
  - f) gibt technische Dokumente gemäß Artikel 4 Absatz 8 der Richtlinie (EU) 2016/797 heraus;
  - g) erlässt vor jeder Ausschreibung für streckenseitige ERTMS-Ausrüstung eine Genehmigungsentscheidung zur Gewährleistung einer harmonisierten Einführung des ERTMS in der Union gemäß Artikel 19 der Richtlinie (EU) 2016/797;
  - h) richtet Empfehlungen an die Kommission über die Schulung und Zertifizierung des mit sicherheitsrelevanten Aufgaben betrauten Bordpersonals;
  - i) gibt für die einschlägigen europäischen Normungsgremien detaillierte Anleitungen für Normen heraus, um den ihnen von der Kommission erteilten Auftrag zu vervollständigen;
  - j) richtet Empfehlungen an die Kommission bezüglich der Arbeitsbedingungen des mit sicherheitsrelevanten Aufgaben betrauten Personals;
  - k) richtet Empfehlungen an die Kommission zu harmonisierten Normen, die von europäischen Normungsgremien zu entwickeln sind, und zu Normen, die sich auf austauschbare Ersatzteile, die das Sicherheits- und Interoperabilitätsniveau des Eisenbahnsystems der Union erhöhen können, beziehen;
  - l) richtet gegebenenfalls Empfehlungen an die Kommission zu sicherheitsrelevanten Komponenten.
- (2) Bei der Ausarbeitung der in Absatz 1 Buchstaben a, b, c, h, k und l genannten Empfehlungen
- a) stellt die Agentur sicher, dass die TSI und die Spezifikationen für Register an den technischen Fortschritt, die Entwicklungen des Marktes und die gesellschaftlichen Anforderungen angepasst werden;
  - b) stellt die Agentur sicher, dass die Ausarbeitung und Aktualisierung der TSI und die Ausarbeitung für die Interoperabilität erforderlicher europäischer Normen koordiniert werden, und unterhält die entsprechenden Beziehungen zu den europäischen Normungsgremien;
  - c) nimmt die Agentur gegebenenfalls als Beobachter an den Sitzungen einschlägiger Arbeitsgruppen teil, die von anerkannten Normungsgremien eingerichtet werden.
- (3) Die Agentur kann Leitlinien und andere unverbindliche Dokumente herausgeben, um die Anwendung der Rechtsvorschriften zur Eisenbahninteroperabilität zu erleichtern; hierzu kann auch Unterstützung der Mitgliedstaaten bei der Ermittlung von nationalen Vorschriften gehören, die nach der Annahme oder Überarbeitung der TSI aufgehoben werden können.
- (4) In Fällen der Nichtübereinstimmung von Interoperabilitätskomponenten mit grundlegenden Anforderungen unterstützt die Agentur die Kommission gemäß Artikel 11 der Richtlinie (EU) 2016/797.

#### Artikel 20

### **Genehmigungen für das Inverkehrbringen von Fahrzeugen**

Die Agentur stellt Genehmigungen für das Inverkehrbringen von Eisenbahnfahrzeugen aus und wird ermächtigt, von ihr erteilte Genehmigungen zu erneuern, zu ändern, auszusetzen oder zu aufzuheben. Zu diesem Zweck arbeitet die Agentur mit den nationalen Sicherheitsbehörden gemäß Artikel 21 der Richtlinie (EU) 2016/797 zusammen.

#### Artikel 21

### **Genehmigungen für das Inverkehrbringen von Fahrzeugtypen**

Die Agentur stellt Genehmigungen für das Inverkehrbringen von Fahrzeugtypen aus und wird ermächtigt, von ihr erteilte Genehmigungen zu erneuern, zu ändern, auszusetzen oder aufzuheben gemäß Artikel 24 der Richtlinie (EU) 2016/797.

#### Artikel 22

### **Inbetriebnahme streckenseitiger Teilsysteme für die Zugsteuerung, Zugsicherung und Signalgebung**

Die Agentur überprüft vor jeder Ausschreibung für streckenseitige ERTMS-Ausrüstung, ob die technischen Lösungen in jeder Hinsicht den einschlägigen TSI entsprechen und somit in vollem Umfang interoperabel sind, und trifft eine Genehmigungsentscheidung gemäß Artikel 19 der Richtlinie (EU) 2016/797.

*Artikel 23***Telematikanwendungen**

- (1) Die Agentur ist als Systembehörde tätig, um die koordinierte Entwicklung von Telematikanwendungen in der Union im Einklang mit den einschlägigen TSI sicherzustellen. Zu diesem Zweck betreut, überwacht und verwaltet die Agentur die entsprechenden Anforderungen an die Teilsysteme.
- (2) Die Agentur legt das Verfahren für die Bearbeitung von Anträgen auf Änderung von Spezifikationen für Telematikanwendungen fest, veröffentlicht es und wendet es an. Zu diesem Zweck errichtet, führt und aktualisiert die Agentur ein Register der Anträge auf Änderung von solchen Spezifikationen mit Angaben zu deren Stand und den einschlägigen Begründungen.
- (3) Die Agentur entwickelt und pflegt die technischen Hilfsmittel für die Verwaltung der verschiedenen Versionen der Spezifikationen für Telematikanwendungen und bemüht sich, die Rückwärtskompatibilität zu gewährleisten.
- (4) Die Agentur unterstützt die Kommission bei der Überwachung der Einführung von Spezifikationen für Telematikanwendungen im Einklang mit den einschlägigen TSI.

*Artikel 24***Unterstützung für benannte Konformitätsbewertungsstellen**

- (1) Die Agentur unterstützt die Tätigkeiten der benannten Konformitätsbewertungsstellen, die in Artikel 30 der Richtlinie (EU) 2016/797 genannt sind. Die Unterstützung umfasst insbesondere die Ausarbeitung von Leitlinien zur Bewertung der Konformität oder Gebrauchstauglichkeit einer Interoperabilitätskomponente gemäß Artikel 9 der Richtlinie (EU) 2016/797 und Leitlinien für das Verfahren der „EG“-Prüfung gemäß den Artikeln 10 und 15 der Richtlinie (EU) 2016/797.
- (2) Die Agentur kann die Zusammenarbeit zwischen benannten Konformitätsbewertungsstellen gemäß Artikel 44 der Richtlinie (EU) 2016/797 erleichtern und kann insbesondere das technische Sekretariat für deren Koordinierungsgruppe stellen.

## KAPITEL 5

## AUFGABEN DER AGENTUR IM ZUSAMMENHANG MIT NATIONALEN VORSCHRIFTEN

*Artikel 25***Prüfung von Entwürfen nationaler Vorschriften**

- (1) Die Agentur prüft innerhalb von zwei Monaten nach Erhalt die ihr gemäß Artikel 8 Absatz 4 der Richtlinie (EU) 2016/798 und Artikel 14 Absatz 5 der Richtlinie (EU) 2016/797 vorgelegten Entwürfe nationaler Vorschriften. Die Agentur kann vorbehaltlich der Zustimmung des betreffenden Mitgliedstaats diese Frist um bis zu drei Monate verlängern, wenn der Entwurf einer nationalen Vorschrift übersetzt werden muss oder die Komplexität bzw. Länge des Entwurfs es erfordert. Bei Vorliegen außergewöhnlicher Umstände können die Agentur und der betreffende Mitgliedstaat jedoch einvernehmlich eine weitere Verlängerung der vorstehend genannten Frist vereinbaren.

Innerhalb dieser Frist tauscht die Agentur die einschlägigen Informationen mit dem betreffenden Mitgliedstaat aus, konsultiert gegebenenfalls die einschlägigen Akteure und unterrichtet den betreffenden Mitgliedstaat anschließend über das Ergebnis der Prüfung.

- (2) Ist die Agentur nach der Prüfung nach Absatz 1 der Auffassung, dass der Entwurf der nationalen Vorschriften die Erfüllung der grundlegenden Anforderungen an die Eisenbahn-Interoperabilität, die Einhaltung der geltenden CSM und TSI und die Erreichung der CST ermöglichen und nicht zu einer willkürlichen Diskriminierung oder einer versteckten Beschränkung des Eisenbahnbetriebs zwischen Mitgliedstaaten führen, so unterrichtet die Agentur die Kommission und den betreffenden Mitgliedstaat von ihrer positiven Bewertung. In diesem Fall kann die Kommission die Vorschriften in dem in Artikel 27 genannten IT-System validieren. Unterrichtet die Agentur nicht innerhalb von zwei Monaten nach Erhalt der Entwürfe nationaler Vorschriften bzw. nicht innerhalb der nach Absatz 1 verlängerten Frist die Kommission und den betreffenden Mitgliedstaat von ihrer Bewertung, so kann der Mitgliedstaat unbeschadet des Artikels 26 die Vorschrift einführen.

(3) Führt die Prüfung nach Absatz 1 zu einer negativen Bewertung, so unterrichtet die Agentur den betreffenden Mitgliedstaat und ersucht ihn um seine Stellungnahme zu dieser Bewertung. Erhält die Agentur im Anschluss an diesen Meinungsaustausch mit dem betreffenden Mitgliedstaat ihre negative Bewertung aufrecht, so ergreift sie innerhalb eines Zeitraums von höchstens einem Monat folgende Schritte: Sie

- a) richtet eine Stellungnahme an den betreffenden Mitgliedstaat mit Angabe der Gründe, warum die fragliche nationale Vorschrift bzw. die fraglichen Vorschriften nicht in Kraft treten und/oder angewandt werden sollte bzw. sollten, und
- b) unterrichtet die Kommission von ihrer negativen Bewertung mit Angabe der Gründe, warum die fragliche nationale Vorschrift bzw. die fraglichen Vorschriften nicht in Kraft treten und/oder angewandt werden sollte bzw. sollten.

Das berührt nicht das Recht eines Mitgliedstaats, eine neue nationale Vorschrift gemäß Artikel 8 Absatz 3 Buchstabe c der Richtlinie (EU) 2016/798 oder Artikel 14 Absatz 4 Buchstabe b der Richtlinie (EU) 2016/797 zu erlassen.

(4) Der betreffende Mitgliedstaat unterrichtet die Kommission innerhalb von zwei Monaten über seinen Standpunkt zu der in Absatz 3 genannten Stellungnahme, einschließlich einer Begründung, falls er nicht damit einverstanden ist.

Werden die vorgebrachten Gründe als nicht ausreichend erachtet oder werden keine Gründe angegeben und nimmt der Mitgliedstaat die fragliche nationale Vorschrift an, ohne die in Absatz 3 genannte Stellungnahme ausreichend zu berücksichtigen, so kann die Kommission im Wege eines Durchführungsrechtsakts einen an den betreffenden Mitgliedstaat gerichteten Beschluss fassen, mit dem er zur Änderung oder Aufhebung jener Vorschrift aufgefordert wird. Diese Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem in Artikel 81 Absatz 2 genannten Beratungsverfahren erlassen.

#### Artikel 26

### Prüfung der bestehenden nationalen Vorschriften

(1) Die Agentur prüft innerhalb von zwei Monaten nach Erhalt die nationalen Vorschriften, die ihr gemäß Artikel 14 Absatz 6 der Richtlinie (EU) 2016/797 und Artikel 8 Absatz 6 der Richtlinie (EU) 2016/798 notifiziert wurden. Die Agentur kann vorbehaltlich der Zustimmung des betreffenden Mitgliedstaats diese Frist um bis zu drei Monate verlängern, wenn die nationale Vorschrift übersetzt werden muss oder die Komplexität bzw. Länge des Entwurfs es erfordert. Bei Vorliegen außergewöhnlicher Umstände können die Agentur und der betreffende Mitgliedstaat jedoch einvernehmlich eine weitere Verlängerung der vorstehend genannten Frist vereinbaren.

Innerhalb dieser Frist tauscht die Agentur die einschlägigen Informationen mit dem betreffenden Mitgliedstaat aus und unterrichtet ihn anschließend über das Ergebnis der Prüfung.

(2) Ist die Agentur nach der Prüfung nach Absatz 1 der Auffassung, dass die nationalen Vorschriften die Erfüllung der grundlegenden Anforderungen an die Eisenbahn-Interoperabilität, die Einhaltung der geltenden CSM und TSI und die Erreichung der CST ermöglichen und nicht zu einer willkürlichen Diskriminierung oder einer versteckten Beschränkung des Eisenbahnbetriebs zwischen Mitgliedstaaten führen, so unterrichtet die Agentur die Kommission und den betreffenden Mitgliedstaat von ihrer positiven Bewertung. In diesem Fall kann die Kommission die Vorschriften in dem in Artikel 27 genannten IT-System validieren. Unterrichtet die Agentur nicht innerhalb von zwei Monaten nach Erhalt der nationalen Vorschriften bzw. nicht innerhalb der nach Absatz 1 verlängerten Frist die Kommission und den betreffenden Mitgliedstaat, so bleibt die Vorschrift gültig.

(3) Führt die Prüfung nach Absatz 1 zu einer negativen Bewertung, so unterrichtet die Agentur den betreffenden Mitgliedstaat und ersucht ihn um seine Stellungnahme zu dieser Bewertung. Erhält die Agentur im Anschluss an diesen Meinungsaustausch mit dem betreffenden Mitgliedstaat ihre negative Bewertung aufrecht, so ergreift sie innerhalb eines Zeitraums von höchstens einem Monat folgende Schritte: Sie

- a) richtet eine Stellungnahme an den betreffenden Mitgliedstaat mit der Feststellung, dass die national(en) Vorschrift(en) Gegenstand einer negativen Bewertung gewesen ist oder sind, und mit Angabe der Gründe, warum die betreffende(n) Vorschrift(en) geändert oder aufgehoben werden sollte(n), und
- b) unterrichtet die Kommission von ihrer negativen Bewertung mit Angabe der Gründe, warum die fragliche(n) national (en) Vorschrift bzw. fraglichen Vorschriften geändert oder aufgehoben werden sollte bzw. sollten.

(4) Der betreffende Mitgliedstaat unterrichtet die Kommission innerhalb von zwei Monaten über seinen Standpunkt zu der in Absatz 3 genannten Stellungnahme, einschließlich einer Begründung, falls er nicht damit einverstanden ist. Werden die vorgebrachten Gründe als nicht ausreichend erachtet oder werden keine Gründe angegeben, so kann die Kommission im Wege eines Durchführungsrechtsakts einen an den betreffenden Mitgliedstaat gerichteten Beschluss fassen, mit dem er zur Änderung oder Aufhebung der fraglichen nationalen Vorschriften aufgefordert wird. Diese Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem in Artikel 81 Absatz 2 genannten Beratungsverfahren erlassen.

(5) Abweichend von den Absätzen 3 und 4 kann die Kommission im Falle dringlicher Präventionsmaßnahmen einen Beschluss in Form von Durchführungsrechtsakten erlassen, mit dem der betreffende Mitgliedstaat zur Änderung oder Aufhebung der fraglichen Vorschrift aufgefordert wird, wenn die Prüfung nach Absatz 1 zu einer negativen Bewertung führt und der betreffende Mitgliedstaat jene Vorschrift nicht innerhalb von zwei Monaten nach Erhalt der Stellungnahme der Agentur geändert oder aufgehoben hat. Diese Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem in Artikel 81 Absatz 2 genannten Beratungsverfahren erlassen.

Ist die Bewertung der Agentur positiv und wirkt sich die fragliche nationale Vorschrift auf mehr als einen Mitgliedstaat aus, so ergreift die Kommission in Zusammenarbeit mit der Agentur und den Mitgliedstaaten die geeigneten Maßnahmen einschließlich einer Überarbeitung der CSM und TSI, soweit erforderlich.

(6) Das Verfahren gemäß den Absätzen 2, 3 und 4 findet in den Fällen entsprechende Anwendung, in denen die Agentur feststellt, dass eine nationale Vorschrift, unabhängig davon, ob sie notifiziert wurde oder nicht, redundant oder nicht mit den CSM, CST, TSI oder sonstigen Unionsrechtsakten im Eisenbahnbereich zu vereinbaren ist oder eine ungerechtfertigte Behinderung für den Eisenbahnbinnenmarkt schafft.

#### Artikel 27

### **IT-System für Notifizierungszwecke und Einstufung nationaler Vorschriften**

(1) Die Agentur verwaltet ein spezielles IT-System, das die in den Artikeln 25 und 26 genannten nationalen Vorschriften sowie annehmbare nationale Konformitätsnachweise nach Artikel 2 Nummer 34 der Richtlinie (EU) 2016/797 enthält. Die Agentur macht sie gegebenenfalls den Beteiligten für Konsultationszwecke zugänglich.

(2) Die Mitgliedstaaten notifizieren der Agentur und der Kommission in Artikel 25 Absatz 1 und Artikel 26 Absatz 1 genannte nationale Vorschriften mittels des in Absatz 1 dieses Artikels genannten IT-Systems. Die Agentur veröffentlicht diese Vorschriften in diesem IT-System, einschließlich des Stands ihrer Prüfung, sowie nach deren Abschluss das positive oder negative Ergebnis der Bewertung, und verwendet das IT-System zur Unterrichtung der Kommission gemäß den Artikeln 25 und 26.

(3) Die Agentur führt eine technische Prüfung der bestehenden nationalen Vorschriften durch, die in dem verfügbaren nationalen Rechtsrahmen genannt und am 15. Juni 2016 im Verzeichnis ihrer Datenbank der Referenzdokumente aufgeführt sind. Die Agentur stuft gemäß Artikel 14 Absatz 10 der Richtlinie (EU) 2016/797 notifizierte nationale Vorschriften ein. Zu diesem Zweck verwendet sie das in Absatz 1 dieses Artikels genannte System.

(4) Die Agentur stuft gemäß Artikel 8 und Anhang I der Richtlinie (EU) 2016/798 notifizierte nationale Vorschriften unter Berücksichtigung der Weiterentwicklung des Unionsrechts ein. Zu diesem Zweck entwickelt die Agentur ein Instrument der Vorschriftenverwaltung für die Verwendung durch die Mitgliedstaaten zur Vereinfachung ihrer Systeme nationaler Vorschriften. Die Agentur verwendet das in Absatz 1 dieses Artikels genannte System zur Veröffentlichung des Instruments der Vorschriftenverwaltung.

#### KAPITEL 6

### AUFGABEN DER AGENTUR IM ZUSAMMENHANG MIT DEM EUROPÄISCHEN EISENBAHNVERKEHRSLEITSYSTEM (ERTMS)

#### Artikel 28

### **Systembehörde für das ERTMS**

(1) Die Agentur ist als Systembehörde tätig, um die koordinierte Entwicklung des ERTMS in der Union im Einklang mit den einschlägigen TSI sicherzustellen. Zu diesem Zweck betreut, überwacht und verwaltet die Agentur die entsprechenden Anforderungen an die Teilsysteme, einschließlich der technischen Spezifikationen für das ETCS und das GSM-R.

(2) Die Agentur legt das Verfahren für die Bearbeitung von Anträgen auf Änderung der ERTMS-Spezifikationen fest, veröffentlicht es und wendet es an. Zu diesem Zweck errichtet, führt und aktualisiert die Agentur ein Register der Anträge auf Änderung von ERTMS-Spezifikationen mit Angaben zu deren Stand und den jeweils einschlägigen Begründungen.

- (3) Die Entwicklung neuer Versionen von technischen ERTMS-Spezifikationen darf der Geschwindigkeit der Einführung des ERTMS, der Stabilität der Spezifikationen, die für die Optimierung der Herstellung von ERTMS-Ausrüstungen erforderlich ist, der Anlagerendite für Eisenbahnunternehmen, Infrastrukturbetreiber und Halter und der effizienten Planung der Einführung des ERTMS nicht abträglich sein.
- (4) Die Agentur entwickelt und pflegt die technischen Instrumente für die Verwaltung der verschiedenen ERTMS-Versionen, um die technische und betriebliche Kompatibilität zwischen Netzen und Fahrzeugen sicherzustellen, die mit unterschiedlichen Versionen ausgerüstet sind, und um Anreize für die rasche und koordinierte Umsetzung der geltenden Versionen zu bieten.
- (5) Gemäß Artikel 5 Absatz 10 der Richtlinie (EU) 2016/797 stellt die Agentur sicher, dass nachfolgende Versionen von ERTMS-Ausrüstungen mit früheren Versionen technisch kompatibel sind.
- (6) Die Agentur erstellt und verbreitet einschlägige Anwendungsleitlinien für die Beteiligten sowie erläuternde Unterlagen im Zusammenhang mit den technischen Spezifikationen für das ERTMS.

#### Artikel 29

### ERTMS-Gruppe benannter Konformitätsbewertungsstellen

- (1) Die Agentur richtet eine ERTMS-Gruppe benannter Konformitätsbewertungsstellen, die in Artikel 30 Absatz 7 der Richtlinie (EU) 2016/797 genannt sind, ein und führt deren Vorsitz.

Die Gruppe prüft die Einheitlichkeit der Anwendung des Verfahrens zur Bewertung der Konformität oder Gebrauchstauglichkeit einer Interoperabilitätskomponente gemäß Artikel 9 der Richtlinie (EU) 2016/797 und der EG-Prüfverfahren gemäß Artikel 10 der Richtlinie (EU) 2016/797, die von den benannten Konformitätsbewertungsstellen durchgeführt werden.

- (2) Die Agentur erstattet der Kommission jährlich Bericht über die Tätigkeiten der in Absatz 1 genannten Gruppe, einschließlich anhand von Statistiken über die Anwesenheit der Vertreter der benannten Konformitätsbewertungsstellen in der Gruppe.
- (3) Die Agentur bewertet die Anwendung des Verfahrens zur Konformitätsbewertung von Interoperabilitätskomponenten und des EG-Prüfverfahrens für ERTMS-Ausrüstung und legt der Kommission alle zwei Jahre einen Bericht vor, in dem gegebenenfalls durchzuführende Verbesserungen vorgeschlagen werden.

#### Artikel 30

### Kompatibilität zwischen fahrzeugseitigen und streckenseitigen ERTMS-Teilsystemen

- (1) Die Agentur beschließt,
- unbeschadet des Artikels 21 Absatz 5 der Richtlinie (EU) 2016/797 und vor der Erteilung einer Genehmigung für das Inverkehrbringen eines mit einem fahrzeugseitigen ERTMS-Teilsystem ausgestatteten Fahrzeugs, Antragsteller auf deren Ersuchen über die technische Kompatibilität zwischen den fahrzeugseitigen und den streckenseitigen ERTMS-Teilsystemen zu beraten;
  - unbeschadet des Artikels 17 der Richtlinie (EU) 2016/798 und nach der Erteilung einer Genehmigung für das Inverkehrbringen eines mit einem fahrzeugseitigen ERTMS-Teilsystem ausgestatteten Fahrzeugs, Eisenbahnunternehmen vor Einsatz eines mit einem fahrzeugseitigen ERTMS-Teilsystem ausgestatteten Fahrzeugs auf deren Ersuchen über die betriebliche Kompatibilität zwischen den fahrzeugseitigen und den streckenseitigen ERTMS-Teilsystemen zu beraten.

Hierzu arbeitet die Agentur mit den einschlägigen nationalen Sicherheitsbehörden zusammen.

(2) Stellt die Agentur vor der Erteilung einer Genehmigung durch die nationale Sicherheitsbehörde fest oder wird sie zu diesem Zeitpunkt vom Antragsteller über die zentrale Anlaufstelle nach Artikel 19 Absatz 6 der Richtlinie (EU) 2016/797 darüber unterrichtet, dass ein Projektentwurf oder eine Projektspezifikation geändert wurde, nachdem sie ihre Zustimmung nach Artikel 19 der Richtlinie (EU) 2016/797 erteilt hatte, und dass das Risiko einer mangelnden technischen und betrieblichen Kompatibilität zwischen dem streckenseitigen ERTMS-Teilsystem und Fahrzeugen mit ERTMS-Ausrüstung besteht, so arbeitet sie mit den Beteiligten, einschließlich des Antragstellers und der zuständigen nationalen Sicherheitsbehörde, zusammen, um eine für alle Seiten annehmbare Lösung zu finden. Kann innerhalb eines Monats nach Einleitung des Abstimmungsprozesses keine für alle Seiten annehmbare Lösung gefunden werden, so wird ein Schiedsverfahren bei der Beschwerdekammer eingeleitet.

(3) Kommt die Agentur nach der Erteilung einer Genehmigung durch die nationale Sicherheitsbehörde zu dem Schluss, dass das Risiko einer mangelnden technischen und betrieblichen Kompatibilität zwischen den betreffenden Netzen und Fahrzeugen mit ERTMS-Ausrüstung besteht, so arbeiten die nationale Sicherheitsbehörde und die Agentur mit allen Beteiligten zusammen, um unverzüglich eine für alle Seiten annehmbare Lösung zu finden. Die Agentur setzt die Kommission von derartigen Fällen in Kenntnis.

#### Artikel 31

### Unterstützung der ERTMS-Einführung und von ERTMS-Projekten

(1) Die Agentur unterstützt die Kommission bei der Überwachung der Einführung des ERTMS im Einklang mit dem geltenden Europäischen Plan für die ERTMS-Einführung. Auf Ersuchen der Kommission erleichtert sie die Koordinierung der ERTMS-Einführung entlang der transeuropäischen Verkehrskorridore und der Korridore für den Schienengüterverkehr im Sinne der Verordnung (EU) Nr. 913/2010 des Europäischen Parlaments und des Rates <sup>(1)</sup>.

(2) Die Agentur gewährleistet die technische Begleitung der von der Union finanzierten Projekte zur ERTMS-Einführung, gegebenenfalls einschließlich der Analyse von Ausschreibungsunterlagen zum Zeitpunkt der Ausschreibung, sofern das den Prozess nicht ungebührlich verzögert. Die Agentur unterstützt ferner gegebenenfalls die Empfänger von Unionsmitteln, um zu gewährleisten, dass die in Projekten umgesetzten technischen Lösungen vollständig im Einklang mit der TSI Zugsteuerung, Zugsicherung und Signalgebung stehen und somit in vollem Umfang interoperabel sind.

#### Artikel 32

### Akkreditierung von Labors

(1) Die Agentur unterstützt, insbesondere durch geeignete Leitlinien für die Akkreditierungsstellen, die harmonisierte Akkreditierung von ERTMS-Labors gemäß der Verordnung (EG) Nr. 765/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates <sup>(2)</sup>.

(2) Die Agentur unterrichtet die Mitgliedstaaten und die Kommission in Fällen der Nichtübereinstimmung in Bezug auf die Anforderungen der Verordnung (EG) Nr. 765/2008 im Zusammenhang mit der Akkreditierung von ERTMS-Labors.

(3) Die Agentur kann als Beobachter an von der Verordnung (EG) Nr. 765/2008 vorgeschriebenen Beurteilungen unter Gleichrangigen teilnehmen.

#### KAPITEL 7

### AUFGABEN DER AGENTUR IM ZUSAMMENHANG MIT DER ÜBERWACHUNG DES EINHEITLICHEN EUROPÄISCHEN EISENBAHNRAUMS

#### Artikel 33

### Überwachung der Leistung und Entscheidungsfindung nationaler Sicherheitsbehörden

(1) Zur Erfüllung der ihr übertragenen Aufgaben und zur Unterstützung der Kommission bei der Erfüllung der ihr aus dem AEUV erwachsenden Pflichten überwacht die Agentur die Leistung und Entscheidungsfindung nationaler Sicherheitsbehörden durch Auditprüfungen und Inspektionen im Namen der Kommission.

<sup>(1)</sup> Verordnung (EU) Nr. 913/2010 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 22. September 2010 zur Schaffung eines europäischen Schienennetzes für einen wettbewerbsfähigen Güterverkehr (ABl. L 276 vom 20.10.2010, S. 22).

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

- (2) Die Agentur ist berechtigt zur Auditprüfung
- a) der Kapazität nationaler Sicherheitsbehörden zur Durchführung von Aufgaben im Zusammenhang mit der Sicherheit und Interoperabilität im Eisenbahnverkehr; sowie
  - b) der Wirksamkeit der Überwachung des Sicherheitsmanagementsystems von Akteuren gemäß Artikel 17 der Richtlinie (EU) 2016/798 durch nationale Sicherheitsbehörden.

Der Verwaltungsrat legt die Strategie, die Arbeitsmethoden, die Verfahren und die praktischen Einzelheiten für die Anwendung des vorliegenden Absatzes fest, einschließlich gegebenenfalls der Einzelheiten in Bezug auf die Anhörung der Mitgliedstaaten vor der Veröffentlichung von Informationen.

Die Agentur fördert die Aufnahme qualifizierter Prüfer aus nationalen Sicherheitsbehörden, die nicht Gegenstand der betreffenden Auditprüfung sind, in das Audit-Team. Zu diesem Zweck erstellt die Agentur eine Liste qualifizierter Prüfer und bietet ihnen erforderlichenfalls entsprechende Ausbildungsmaßnahmen an.

(3) Die Agentur erstellt Prüfberichte und übermittelt sie der betreffenden nationalen Sicherheitsbehörde, dem betreffenden Mitgliedstaat sowie der Kommission. Jeder Prüfbericht enthält insbesondere eine Liste etwaiger von der Agentur festgestellter Mängel sowie Empfehlungen für Verbesserungen.

(4) Ist die Agentur der Auffassung, dass die in Absatz 3 genannten Mängel die betreffende nationale Sicherheitsbehörde daran hindern, ihre Aufgaben in Bezug auf Sicherheit und Interoperabilität im Eisenbahnverkehr wirksam wahrzunehmen, so empfiehlt die Agentur der nationalen Sicherheitsbehörde unter Berücksichtigung der Bedeutung der Mängel, innerhalb einer einvernehmlich vereinbarten Frist geeignete Schritte zu unternehmen. Der betreffende Mitgliedstaat wird von der Agentur über eine solche Empfehlung unterrichtet.

(5) Stimmt eine nationale Sicherheitsbehörde den Empfehlungen der Agentur gemäß Absatz 4 nicht zu oder unternimmt sie nicht die in Absatz 4 genannten geeigneten Schritte oder erfolgt keine Antwort einer nationalen Sicherheitsbehörde auf die Empfehlung der Agentur innerhalb von drei Monaten nach deren Eingang, so teilt die Agentur das der Kommission mit.

(6) Die Kommission unterrichtet den betreffenden Mitgliedstaat über das Problem und ersucht um seine Stellungnahme zu der in Absatz 4 genannten Empfehlung. Hält die Kommission die Antwort nicht für ausreichend oder erfolgt keine Antwort des Mitgliedstaats innerhalb von drei Monaten nach dem Ersuchen der Kommission, so kann die Kommission innerhalb von sechs Monaten gegebenenfalls geeignete Maßnahmen in Bezug auf die infolge der Ergebnisse der Auditprüfung zu unternehmenden Schritte ergreifen.

(7) Die Agentur ist auch berechtigt, vorangekündigte Inspektionen bei den nationalen Sicherheitsbehörden durchzuführen, um spezifische Bereiche ihrer Tätigkeiten und ihres Betriebs zu überprüfen und insbesondere um Dokumente, Verfahren und Aufzeichnungen in Bezug auf ihre Aufgaben gemäß der Richtlinie (EU) 2016/798 zu prüfen. Die Inspektionen können ad hoc oder gemäß einem von der Agentur ausgearbeiteten Plan erfolgen. Die Dauer einer Inspektion darf zwei Tage nicht überschreiten. Die nationalen Behörden der Mitgliedstaaten erleichtern die Arbeit der Bediensteten der Agentur. Die Agentur legt der Kommission, dem betreffenden Mitgliedstaat und der betreffenden nationalen Sicherheitsbehörde einen Bericht über jede Inspektion vor.

Die Strategie, die Arbeitsmethoden und das Verfahren zur Durchführung der Inspektionen werden vom Verwaltungsrat festgelegt.

#### Artikel 34

### Überwachung der benannten Konformitätsbewertungsstellen

(1) Für die Zwecke des Artikels 41 der Richtlinie (EU) 2016/797 unterstützt die Agentur die Kommission bei der Überwachung der benannten Konformitätsbewertungsstellen durch die Gewährung von Unterstützung an die Akkreditierungsstellen und die zuständigen nationalen Behörden sowie durch Auditprüfungen und Inspektionen gemäß den Absätzen 2 bis 6.

(2) Die Agentur unterstützt eine harmonisierte Akkreditierung benannter Konformitätsbewertungsstellen, insbesondere durch geeignete Leitlinien zu den Bewertungskriterien und Verfahren für die Prüfung, ob die benannten Stellen den Anforderungen des Kapitels VI der Richtlinie (EU) 2016/797 für die Akkreditierungsstellen entsprechen, im Wege der europäischen Akkreditierungsinfrastruktur, gemäß Artikel 14 der Verordnung (EG) Nr. 765/2008.

(3) Im Falle benannter Konformitätsbewertungsstellen, die nicht gemäß Artikel 27 der Richtlinie (EU) 2016/797 akkreditiert sind, kann die Agentur eine Auditprüfung ihrer Kapazitäten zur Erfüllung der Anforderungen von Artikel 30 der Richtlinie (EU) 2016/797 durchführen. Das Verfahren für die Durchführung von Auditprüfungen wird vom Verwaltungsrat festgelegt.

(4) Die Agentur erstellt Prüfberichte für die in Absatz 3 genannten Tätigkeiten und übermittelt sie der betreffenden benannten Konformitätsbewertungsstelle, dem betreffenden Mitgliedstaat und der Kommission. Jeder Prüfbericht enthält insbesondere eine Liste etwaiger von der Agentur festgestellter Mängel sowie Empfehlungen für Verbesserungen. Ist die Agentur der Auffassung, dass diese Mängel die betreffende benannte Konformitätsbewertungsstelle daran hindern, ihre Aufgaben in Bezug auf die Interoperabilität im Eisenbahnverkehr wirksam wahrzunehmen, so empfiehlt die Agentur dem Mitgliedstaat, in dem die benannte Stelle ihren Sitz hat, innerhalb einer einvernehmlich vereinbarten Frist, die unter Berücksichtigung der Bedeutung des Mangels festzulegen ist, geeignete Schritte zu unternehmen.

(5) Stimmt ein Mitgliedstaat der Empfehlung der Agentur gemäß Absatz 4 nicht zu oder unternimmt nicht die in Absatz 4 genannten geeigneten Schritte oder erfolgt keine Antwort einer benannten Stelle auf die Empfehlung der Agentur innerhalb von drei Monaten nach deren Eingang, so teilt die Agentur das der Kommission mit. Die Kommission unterrichtet den betreffenden Mitgliedstaat über das Problem und ersucht um seine Stellungnahme zu der vorgenannten Empfehlung. Hält die Kommission die Antwort nicht für ausreichend oder erfolgt keine Antwort des Mitgliedstaats innerhalb von drei Monaten nach Eingang des Ersuchens der Kommission, so kann die Kommission innerhalb von sechs Monaten einen Beschluss fassen.

(6) Die Agentur ist ermächtigt, vorangekündigte oder unangekündigte Inspektionen von benannten Konformitätsbewertungsstellen durchzuführen, um spezifische Bereiche ihrer Tätigkeiten und ihres Betriebs zu überprüfen, insbesondere durch Prüfung von Unterlagen, Bescheinigungen und Aufzeichnungen im Zusammenhang mit ihren Aufgaben gemäß Artikel 41 der Richtlinie (EU) 2016/797. Im Falle von akkreditierten Stellen arbeitet die Agentur mit den einschlägigen nationalen Akkreditierungsstellen zusammen. Im Falle von Konformitätsbewertungsstellen, die nicht akkreditiert sind, arbeitet die Agentur mit denjenigen einschlägigen nationalen Behörden zusammen, die die betreffenden benannten Stellen anerkennen. Die Inspektionen können ad hoc oder gemäß der von der Agentur ausgearbeiteten Strategie und den von ihr festgelegten Arbeitsmethoden und Verfahren erfolgen. Die Dauer einer Inspektion darf zwei Tage nicht überschreiten. Die benannten Konformitätsbewertungsstellen erleichtern die Arbeit der Bediensteten der Agentur. Die Agentur legt der Kommission und dem betreffenden Mitgliedstaat einen Bericht über jede Inspektion vor.

#### Artikel 35

### Überwachung der Fortschritte im Bereich der Sicherheit und Interoperabilität im Eisenbahnverkehr

(1) Die Agentur sammelt zusammen mit den nationalen Untersuchungsstellen einschlägige Daten zu Unfällen und Störungen, wobei der Beitrag der nationalen Untersuchungsstellen zur Sicherheit des Eisenbahnsystems der Union berücksichtigt wird.

(2) Die Agentur überwacht die Leistung des Eisenbahnsystems der Union im Bereich der Sicherheit insgesamt. Die Agentur kann insbesondere die Unterstützung der in Artikel 38 genannten Stellen, einschließlich von Unterstützung in Form der Sammlung von Daten und des Zugangs zu den Ergebnissen der gegenseitigen Begutachtung gemäß Artikel 22 Absatz 7 der Richtlinie (EU) 2016/798, anfordern. Die Agentur stützt sich darüber hinaus auf die von Eurostat erhobenen Daten und arbeitet mit Eurostat zusammen, um jegliche Doppelarbeit zu vermeiden und die methodologische Übereinstimmung der CSI mit den für andere Verkehrsträger verwendeten Indikatoren sicherzustellen.

(3) Auf Ersuchen der Kommission gibt die Agentur Empfehlungen zur Verbesserung der Interoperabilität des Eisenbahnsystems der Union, insbesondere durch die Erleichterung der Koordinierung zwischen Eisenbahnunternehmen und Infrastrukturbetreibern oder zwischen Infrastrukturbetreibern.

(4) Die Agentur überwacht die Fortschritte bei der Sicherheit und Interoperabilität des Eisenbahnsystems der Union. Sie legt der Kommission alle zwei Jahre einen Bericht über Fortschritte im Bereich der Sicherheit und Interoperabilität im einheitlichen europäischen Eisenbahnraum vor und veröffentlicht diesen.

(5) Die Agentur erstellt auf Ersuchen der Kommission Berichte über den Stand der Umsetzung und Anwendung des Unionsrechts für die Sicherheit und Interoperabilität im Eisenbahnverkehr in einem bestimmten Mitgliedstaat.

(6) Die Agentur legt auf Ersuchen eines Mitgliedstaats oder der Kommission eine Übersicht über das Sicherheits- und Interoperabilitätsniveau des Eisenbahnsystems der Union vor und richtet hierzu ein spezielles Instrument gemäß Artikel 53 Absatz 2 der Richtlinie (EU) 2016/797 ein.

## KAPITEL 8

### WEITERE AUFGABEN DER AGENTUR

#### Artikel 36

#### **Eisenbahnpersonal**

(1) Die Agentur nimmt die Aufgaben im Zusammenhang mit Eisenbahnpersonal wahr, die in den Artikeln 4, 22, 23, 25, 28, 33, 34, 35 und 37 der Richtlinie 2007/59/EG des Europäischen Parlaments und des Rates <sup>(1)</sup> genannt sind.

(2) Die Kommission kann die Agentur beauftragen, andere Aufgaben im Zusammenhang mit Eisenbahnpersonal im Einklang mit der Richtlinie 2007/59/EG wahrzunehmen und Empfehlungen in Bezug auf Eisenbahnpersonal zu erteilen, das mit nicht von der Richtlinie 2007/59/EG erfassten Sicherheitsaufgaben betraut ist.

(3) Die Agentur hört die in Fragen des Eisenbahnpersonals zuständigen nationalen Behörden zu den in den Absätzen 1 und 2 genannten Aufgaben an. Die Agentur kann die Zusammenarbeit zwischen diesen Behörden fördern, unter anderem durch die Organisation geeigneter Zusammenkünfte mit ihren Vertretern.

#### Artikel 37

#### **Register und deren Zugänglichkeit**

(1) Die Agentur errichtet und führt — gegebenenfalls in Zusammenarbeit mit den zuständigen nationalen Akteuren —

- a) das europäische Fahrzeueinstellungsregister gemäß Artikel 47 der Richtlinie (EU) 2016/797;
- b) das europäische Register genehmigter Fahrzeugtypen gemäß Artikel 48 der Richtlinie (EU) 2016/797.

(2) Die Agentur ist als Systembehörde für alle Register und Datenbanken tätig, die in der Richtlinie (EU) 2016/797, der Richtlinie (EU) 2016/798 und der Richtlinie 2007/59/EG, genannt sind. Ihre Tätigkeit in dieser Hinsicht umfasst insbesondere:

- a) Entwicklung und Pflege von Spezifikationen für die Register;
- b) Koordinierung der Entwicklungen in den Mitgliedstaaten im Zusammenhang mit den Registern;
- c) Bereitstellung von Anleitungen zu den Registern für die relevanten Beteiligten;
- d) Formulierung von Empfehlungen an die Kommission zur Verbesserung der Spezifikation vorhandener Register, gegebenenfalls einschließlich Vereinfachung und Löschung redundanter Informationen, und bezüglich der Notwendigkeit neuer Spezifikationen vorbehaltlich einer Kosten-Nutzen-Analyse.

(3) Die Agentur macht die folgenden, in der Richtlinie (EU) 2016/797 und der Richtlinie (EU) 2016/798 vorgesehenen Dokumente und Register öffentlich zugänglich:

- a) die „EG“-Prüferklärungen für Teilsysteme;
- b) die „EG“-Konformitätserklärungen für Interoperabilitätskomponenten und „EG“-Erklärungen der Gebrauchstauglichkeit von Interoperabilitätskomponenten;
- c) die gemäß Artikel 24 Absatz 8 der Richtlinie 2012/34/EU des Europäischen Parlaments und des Rates <sup>(2)</sup> erteilte Lizenzen;
- d) die gemäß Artikel 10 der Richtlinie (EU) 2016/798 erteilten einheitlichen Sicherheitsbescheinigungen;
- e) die der Agentur gemäß Artikel 24 der Richtlinie (EU) 2016/798 übermittelten Untersuchungsberichte;
- f) die der Kommission gemäß Artikel 8 der Richtlinie (EU) 2016/798 sowie gemäß Artikel 14 der Richtlinie (EU) 2016/797 notifizierte nationalen Vorschriften;

<sup>(1)</sup> Richtlinie 2007/59/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 über die Zertifizierung von Triebfahrzeugführern, die Lokomotiven und Züge im Eisenbahnsystem in der Gemeinschaft führen (ABl. L 315 vom 3.12.2007, S. 51).

<sup>(2)</sup> Richtlinie 2012/34/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. November 2012 zur Schaffung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraums (ABl. L 343 vom 14.12.2012, S. 32).

- g) die in Artikel 47 der Richtlinie (EU) 2016/797 genannten Fahrzeugeinstellungsregister, unter anderem über die Links zu relevanten nationalen Registern;
- h) die Infrastrukturregister, unter anderem über die Links zu relevanten nationalen Registern;
- i) die Register mit den für die Instandhaltung zuständigen Stellen und den Stellen für ihre Zertifizierung;
- j) das europäische Register zugelassener Fahrzeugtypen gemäß Artikel 48 der Richtlinie (EU) 2016/797;
- k) das Register der Anträge auf Änderungen und der geplanten Änderungen der ERTMS-Spezifikationen gemäß Artikel 28 Absatz 2 dieser Verordnung;
- l) das Register der Anträge auf Änderungen und der geplanten Änderungen der TSI für Telematikanwendungen im Personenverkehr (telematics applications for passengers, im Folgenden „TAP“) und Telematikanwendungen im Güterverkehr (telematics applications for freight, im Folgenden „TAF“) gemäß Artikel 23 Absatz 2 dieser Verordnung;
- m) das von der Agentur gemäß der TSI Betriebsführung und Verkehrssteuerung geführte Register der Kennzeichen der Fahrzeughalter;
- n) die Qualitätsberichte gemäß Artikel 28 Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates <sup>(1)</sup>.

(4) Die praktischen Einzelheiten der Übermittlung der in Absatz 3 genannten Dokumente werden von der Kommission und den Mitgliedstaaten auf der Grundlage eines Entwurfs der Agentur erörtert und vereinbart.

(5) Bei der Übermittlung der Dokumente nach Absatz 3 können die betroffenen Stellen angeben, welche Dokumente aus Sicherheitsgründen nicht öffentlich zugänglich gemacht werden sollen.

(6) Die für die Ausstellung der Genehmigungen nach Absatz 3 Buchstabe c dieses Artikels zuständigen nationalen Behörden melden gemäß der Richtlinie 2012/34/EU der Agentur jede Einzelentscheidung, diese Lizenzen zu erteilen, zu verlängern, zu ändern oder zu widerrufen.

Die für die Ausstellung der einheitlichen Sicherheitsbescheinigungen nach Absatz 3 Buchstabe d dieses Artikels zuständigen nationalen Sicherheitsbehörden melden gemäß Artikel 10 Absatz 16 der Richtlinie (EU) 2016/798 der Agentur jede Einzelentscheidung, diese Bescheinigungen zu erteilen, zu verlängern, zu ändern, einzuschränken oder zu widerrufen.

(7) Die Agentur kann alle öffentlichen Dokumente oder Links, die für die Ziele der vorliegenden Verordnung von Belang sind, unter Beachtung des anwendbaren Unionsrechts zum Datenschutz in die öffentliche Datenbank aufnehmen.

#### Artikel 38

#### **Zusammenarbeit zwischen den nationalen Sicherheitsbehörden, Untersuchungsstellen und Vertretungsgremien**

(1) Die Agentur richtet ein Netz der nationalen Sicherheitsbehörden gemäß Artikel 16 der Richtlinie (EU) 2016/798 ein. Die Agentur stellt dem Netz ein Sekretariat bereit.

(2) Die Agentur unterstützt die Untersuchungsstellen gemäß Artikel 22 Absatz 7 der Richtlinie (EU) 2016/798. Um die Zusammenarbeit zwischen den Untersuchungsstellen zu erleichtern, stellt die Agentur ein Sekretariat bereit, das organisatorisch von den Aufgaben innerhalb der Agentur getrennt wird, die die Sicherheitsbescheinigung für Eisenbahnunternehmen und die Genehmigungen für das Inverkehrbringen von Fahrzeugen betreffen.

(3) Die Ziele der Zusammenarbeit zwischen den in den Absätzen 1 und 2 genannten Stellen sind insbesondere:

- a) der Austausch von Informationen im Zusammenhang mit der Sicherheit und Interoperabilität im Eisenbahnverkehr;
- b) die Förderung guter Betriebspraktiken und Verbreitung relevanter Kenntnisse;
- c) die Bereitstellung von Daten über die Sicherheit im Eisenbahnverkehr an die Agentur, insbesondere Daten bezüglich der CSI.

Die Agentur erleichtert die Zusammenarbeit zwischen den nationalen Sicherheitsbehörden und den nationalen Untersuchungsstellen, indem insbesondere gemeinsame Sitzungen abgehalten werden.

<sup>(1)</sup> Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 über die Rechte und Pflichten der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr (ABl. L 315 vom 3.12.2007, S. 14).

(4) Die Agentur kann ein Netz von auf Unionsebene tätigen Vertretungsgremien des Eisenbahnsektors einrichten. Die Liste dieser Gremien wird von der Kommission festgelegt. Die Agentur kann dem Netz ein Sekretariat bereitstellen. Die Aufgaben des Netzes sind insbesondere:

- a) der Austausch von Informationen im Zusammenhang mit der Sicherheit und Interoperabilität im Eisenbahnverkehr;
- b) die Förderung guter Betriebspraktiken und Verbreitung relevanter Kenntnisse;
- c) Bereitstellung von Daten zur Sicherheit und Interoperabilität im Eisenbahnverkehr an die Agentur.

(5) Die in den Absätzen 1, 2 und 4 dieses Artikels genannten Netze und Gremien können Anmerkungen zu den Entwürfen von Stellungnahmen nach Artikel 10 Absatz 2 abgeben.

(6) Die Agentur kann andere Netze von Stellen oder Behörden mit Zuständigkeit für einen Teil des Eisenbahnsystems der Union einrichten.

(7) Die Kommission kann an den Sitzungen der in diesem Artikel genannten Netze teilnehmen.

#### *Artikel 39*

### **Kommunikation und Verbreitung**

Die Agentur übermittelt und verbreitet Informationen über den Rechtsrahmen der Union für die Eisenbahn sowie über die Entwicklung von Standards und Leitlinien an die einschlägigen Akteure im Einklang mit entsprechenden Plänen für die Kommunikation und Verbreitung, die vom Verwaltungsrat auf der Grundlage eines von der Agentur ausgearbeiteten Entwurfs angenommen werden. Diese auf einer Bedarfsanalyse basierenden Pläne werden vom Verwaltungsrat regelmäßig aktualisiert.

#### *Artikel 40*

### **Forschung und Förderung der Innovation**

(1) Die Agentur trägt auf Ersuchen der Kommission oder auf eigene Initiative nach Maßgabe des in Artikel 52 Absatz 4 genannten Verfahrens zu den Forschungstätigkeiten im Eisenbahnbereich auf Unionsebene bei, einschließlich durch Unterstützung der einschlägigen Kommissionsdienststellen und Vertretungsgremien. Diese Beiträge berühren nicht andere Forschungstätigkeiten auf Unionsebene.

(2) Die Kommission kann der Agentur die Aufgabe der Förderung von Innovationen übertragen, deren Ziel die Verbesserung der Sicherheit und Interoperabilität im Eisenbahnverkehr, besonders der Einsatz neuer Informationstechnologien und von Fahrplaninformations- sowie Ortungs- und Navigationssystemen, ist.

#### *Artikel 41*

### **Hilfestellung für die Kommission**

Die Agentur leistet der Kommission auf deren Ersuchen Hilfestellung bei der Umsetzung des Unionsrechts, das auf eine Erhöhung der Interoperabilität der Eisenbahnsysteme und die Entwicklung eines gemeinsamen Konzepts für die Sicherheit im Eisenbahnsystem der Union abzielt.

Diese Hilfestellung kann die technische Beratung in Fragen, die ein besonderes Wissen erfordern, und das Sammeln von Informationen mittels der in Artikel 38 genannten Netze einschließen.

#### *Artikel 42*

### **Unterstützung bei der Bewertung von Eisenbahnprojekten**

Unbeschadet der Ausnahmen gemäß Artikel 7 der Richtlinie (EU) 2016/797 prüft die Agentur auf Ersuchen der Kommission jedes Planungs-, Bau-, Erneuerungs- oder Aufrüstungsvorhaben für Teilsysteme, für das eine finanzielle Unterstützung der Union beantragt wurde, unter dem Gesichtspunkt der Sicherheit und Interoperabilität im Eisenbahnverkehr.

Die Agentur gibt innerhalb einer Frist, die mit der Kommission unter Berücksichtigung der Bedeutung des Vorhabens und den verfügbaren Ressourcen vereinbart wird und höchstens zwei Monate betragen darf, eine Stellungnahme dazu ab, ob das Vorhaben den einschlägigen Rechtsvorschriften zur Sicherheit und Interoperabilität im Eisenbahnverkehr entspricht.

#### Artikel 43

### **Unterstützung der Mitgliedstaaten, der Beitrittskandidatenländer und Beteiligten**

(1) Auf Ersuchen der Kommission, von Mitgliedstaaten, beitriftswilligen Ländern oder der in Artikel 38 genannten Netze führt die Agentur Schulungen und andere geeignete Tätigkeiten durch bezüglich der Anwendung und Erläuterung der Rechtsvorschriften zur Sicherheit und Interoperabilität im Eisenbahnverkehr und damit im Zusammenhang stehender Produkte der Agentur wie Register, Umsetzungsleitlinien und Empfehlungen.

(2) Art und Umfang der in Absatz 1 genannten Tätigkeiten, einschließlich der möglichen Auswirkungen auf die Ressourcen, werden vom Verwaltungsrat bestimmt und in das Programmplanungsdokument der Agentur aufgenommen. Die Kosten einer solchen Unterstützung werden von der ersuchenden Seite getragen, es sei denn, es wurde etwas anderes vereinbart.

#### Artikel 44

### **Internationale Beziehungen**

(1) Soweit es erforderlich ist, um die in dieser Verordnung festgelegten Ziele zu erreichen, und unbeschadet der jeweiligen Zuständigkeiten der Mitgliedstaaten und der Organe der Union sowie des Europäischen Auswärtigen Dienstes, kann die Agentur die Koordinierung mit internationalen Organisationen auf der Grundlage von geschlossenen Übereinkommen verstärken, Kontakte aufnehmen und Verwaltungsvereinbarungen schließen mit Aufsichtsbehörden, internationalen Organisationen und den Behörden von Drittstaaten, die für Angelegenheiten zuständig sind, die von den Tätigkeiten der Agentur erfasst werden, um mit wissenschaftlichen und technischen Entwicklungen Schritt zu halten und die Förderung der Rechtsvorschriften und Standards der Union zu gewährleisten.

(2) Die in Absatz 1 genannten Vereinbarungen dürfen für die Union und ihre Mitgliedstaaten keine rechtlichen Verpflichtungen mit sich bringen und die Mitgliedstaaten und ihre zuständigen Behörden nicht daran hindern, bilaterale oder multilaterale Vereinbarungen mit den in Absatz 1 genannten Aufsichtsbehörden, internationalen Organisationen und Behörden von Drittstaaten zu schließen. Diese bilateralen oder multilateralen Vereinbarungen und die Zusammenarbeit sind Gegenstand vorheriger Erörterungen mit der Kommission und regelmäßiger Berichte an die Kommission. Der Verwaltungsrat wird ordnungsgemäß über diese bilateralen oder multilateralen Vereinbarungen unterrichtet.

(3) Der Verwaltungsrat verabschiedet eine Strategie für die Beziehungen mit Drittstaaten oder internationalen Organisationen zu Angelegenheiten, für die die Agentur zuständig ist. Diese Strategie wird in das Programmplanungsdokument der Agentur mit Angabe der zugehörigen Ressourcen aufgenommen.

#### Artikel 45

### **Koordinierung bei Ersatzteilen**

Die Agentur leistet einen Beitrag zur Ermittlung von möglicherweise austauschbaren zu normenden Ersatzteilen, einschließlich der wichtigsten Schnittstellen dieser Ersatzteile. Zu diesem Zweck kann die Agentur eine Arbeitsgruppe zur Koordinierung der Tätigkeiten der Beteiligten einsetzen und Kontakte mit den europäischen Normungsorganisationen aufnehmen. Die Agentur legt der Kommission entsprechende Empfehlungen vor.

#### KAPITEL 9

#### AUFBAU DER AGENTUR

#### Artikel 46

### **Leitungs- und Verwaltungsstruktur**

Die Leitungs- und Verwaltungsstruktur der Agentur besteht aus

- a) einem Verwaltungsrat, der die in Artikel 51 vorgesehenen Aufgaben wahrnimmt;
- b) einem Exekutivausschuss, der die in Artikel 53 vorgesehenen Aufgaben wahrnimmt;

- c) einem leitenden Direktor, der die in Artikel 54 vorgesehenen Aufgaben wahrnimmt;
- d) einer oder mehreren Beschwerdekammern, die die in den Artikeln 58 bis 62 vorgesehenen Aufgaben wahrnehmen.

#### Artikel 47

##### Zusammensetzung des Verwaltungsrats

(1) Der Verwaltungsrat setzt sich aus je einem Vertreter jedes Mitgliedstaats und zwei Vertretern der Kommission zusammen, die alle stimmberechtigt sind.

Der Verwaltungsrat umfasst auch sechs Vertreter ohne Stimmrecht, die die folgenden Akteure auf europäischer Ebene vertreten:

- a) Eisenbahnunternehmen,
- b) Infrastrukturbetreiber,
- c) Eisenbahnindustrie,
- d) Gewerkschaftsorganisationen,
- e) Fahrgäste,
- f) Güterverkehrskunden.

Für jeden dieser Akteure benennt die Kommission jeweils einen Vertreter und einen Stellvertreter auf der Grundlage einer Liste mit vier Namen, die von der jeweiligen europäischen Organisation vorgelegt wird.

(2) Die Mitglieder des Verwaltungsrats und ihre Stellvertreter werden in Anbetracht ihrer Kenntnisse bezüglich der Kernaufgaben der Agentur unter Berücksichtigung einschlägiger Führungs-, Verwaltungs- und haushaltstechnischer Kompetenzen benannt. Alle Parteien bemühen sich um eine Begrenzung der Fluktuation ihrer Vertreter im Verwaltungsrat, um die Kontinuität der Arbeiten des Verwaltungsrats zu gewährleisten. Alle Parteien streben eine ausgewogene Vertretung der Geschlechter im Verwaltungsrat an.

(3) Die Mitgliedstaaten und die Kommission ernennen Mitglieder im Verwaltungsrat sowie deren jeweilige Stellvertreter, die die Mitglieder in deren Abwesenheit vertreten.

(4) Die Amtszeit der Mitglieder beträgt vier Jahre und kann verlängert werden.

(5) Gegebenenfalls wird die Teilnahme von Vertretern von Drittländern mit den entsprechenden Bedingungen für eine solche Teilnahme in den Vereinbarungen gemäß Artikel 75 geregelt.

#### Artikel 48

##### Vorsitz des Verwaltungsrats

(1) Der Verwaltungsrat wählt mit der Mehrheit von zwei Dritteln seiner stimmberechtigten Mitglieder einen Vorsitzenden aus dem Kreis der Vertreter der Mitgliedstaaten und einen stellvertretenden Vorsitzenden aus dem Kreis seiner Mitglieder.

Der stellvertretende Vorsitzende tritt im Fall der Verhinderung des Vorsitzenden an dessen Stelle.

(2) Die Amtszeit des Vorsitzenden und des stellvertretenden Vorsitzenden beträgt vier Jahre und kann einmal verlängert werden. Mit dem Ende der Mitgliedschaft im Verwaltungsrat endet jedoch auch die Amtszeit automatisch am selben Tag.

#### Artikel 49

##### Sitzungen

(1) Die Sitzungen des Verwaltungsrats werden gemäß seiner Geschäftsordnung abgehalten und von seinem Vorsitzenden einberufen. Der leitende Direktor der Agentur nimmt an den Sitzungen teil, es sei denn, der Vorsitzende entscheidet, dass die Teilnahme des leitenden Direktors zu einem Interessenkonflikt führen könnte, oder wenn der Verwaltungsrat gemäß Artikel 51 Absatz 1 Buchstabe i eine Entscheidung im Zusammenhang mit Artikel 70 trifft.

Der Verwaltungsrat kann alle Personen, deren Stellungnahme von Interesse sein kann, bei bestimmten Tagesordnungspunkten als Beobachter zur Teilnahme an den Sitzungen einladen.

(2) Der Verwaltungsrat tritt mindestens zweimal jährlich zusammen. Darüber hinaus tritt er auf Veranlassung seines Vorsitzenden, auf Antrag der Kommission oder der Mehrheit seiner Mitglieder oder eines Drittels der Vertreter der Mitgliedstaaten im Verwaltungsrat zusammen.

(3) Wenn Vertraulichkeit gewahrt werden soll oder wenn Interessenkonflikte auftreten könnten, kann der Verwaltungsrat beschließen, dass bestimmte Tagesordnungspunkte in Abwesenheit der betroffenen Mitglieder erörtert werden. Das berührt nicht das Recht der Mitgliedstaaten oder der Kommission, sich von einem Stellvertreter oder einer anderen Person vertreten zu lassen. Ausführliche Vorschriften für die Anwendung dieser Bestimmung werden in die Geschäftsordnung des Verwaltungsrats aufgenommen.

#### Artikel 50

### Abstimmung

Sofern in dieser Verordnung nicht anders angegeben, fasst der Verwaltungsrat seine Beschlüsse mit der absoluten Mehrheit der stimmberechtigten Mitglieder. Jedes stimmberechtigte Mitglied hat eine Stimme.

#### Artikel 51

### Aufgaben des Verwaltungsrats

- (1) Um sicherzustellen, dass die Agentur ihren Auftrag erfüllt, hat der Verwaltungsrat:
- a) den Jahresbericht über die Tätigkeiten der Agentur für das vorangegangene Jahr zu verabschieden und ihn bis zum 1. Juli dem Europäischen Parlament, dem Rat, der Kommission und dem Rechnungshof zu übermitteln und ihn zu veröffentlichen;
  - b) jährlich mit Zweidrittelmehrheit seiner stimmberechtigten Mitglieder nach Erhalt der Stellungnahme der Kommission und im Einklang mit Artikel 52 das Programmplanungsdokument der Agentur zu verabschieden;
  - c) mit Zweidrittelmehrheit seiner stimmberechtigten Mitglieder den jährlichen Haushaltsplan der Agentur zu verabschieden und andere Aufgaben in Bezug auf den Haushalt der Agentur gemäß Kapitel 10 auszuüben;
  - d) Verfahren für die Entscheidungen des leitenden Direktors festzulegen;
  - e) eine Regelung, Arbeitsmethoden und Verfahren für Besuche, Auditprüfungen und Inspektionen gemäß den Artikeln 11, 33 und 34 festzulegen;
  - f) sich eine Geschäftsordnung zu geben;
  - g) die in Artikel 39 genannten Kommunikations- und Verbreitungspläne zu beschließen und zu aktualisieren;
  - h) vorbehaltlich des Absatzes 2 gegenüber dem Personal der Agentur die Befugnisse der Anstellungsbehörde auszuüben, die durch das Statut der Beamten der Europäischen Union und durch die Beschäftigungsbedingungen für die sonstigen Bediensteten der Union (im Folgenden „Statut“ und „Beschäftigungsbedingungen für die sonstigen Bediensteten“) gemäß der Verordnung (EWG, Euratom, EGKS) Nr. 259/68 <sup>(1)</sup> der Anstellungsbehörde bzw. der zum Abschluss von Dienstverträgen befugten Behörde übertragen worden sind;
  - i) mit Gründen versehene Entscheidungen über die Aufhebung der Immunität gemäß Artikel 17 des Protokolls Nr. 7 über die Vorrechte und Befreiungen der Europäischen Union zu treffen;
  - j) der Kommission Durchführungsbestimmungen zum Statut der Beamten und zu den Beschäftigungsbedingungen für die sonstigen Bediensteten nach dem Verfahren des Artikels 110 des Statuts zur Genehmigung vorzulegen, wenn sich diese von denjenigen unterscheiden, die von der Kommission erlassen wurden;
  - k) den leitenden Direktor gemäß Artikel 68 zu ernennen, dessen Amtszeit gegebenenfalls zu verlängern oder ihn seines Amtes zu entheben, wofür die Zweidrittelmehrheit seiner stimmberechtigten Mitglieder erforderlich ist;
  - l) die Mitglieder des Exekutivausschusses gemäß Artikel 53 zu ernennen, wozu die Zweidrittelmehrheit der stimmberechtigten Mitglieder erforderlich ist;

<sup>(1)</sup> Verordnung (EWG, Euratom, EGKS) Nr. 259/68 des Rates vom 29. Februar 1968 zur Festlegung des Statuts der Beamten der Europäischen Gemeinschaften und der Beschäftigungsbedingungen für die sonstigen Bediensteten dieser Gemeinschaften sowie zur Einführung von Sondermaßnahmen, die vorübergehend auf die Beamten der Kommission anwendbar sind (ABl. L 56 vom 4.3.1968, S. 1).

- m) ein Mandat für die Aufgaben des Exekutivausschusses gemäß Artikel 53 anzunehmen;
- n) die Beschlüsse betreffend die Vereinbarungen gemäß Artikel 75 Absatz 2 zu erlassen;
- o) die Mitglieder der Beschwerdekammern gemäß Artikel 55 und Artikel 56 Absatz 4 zu ernennen und zu entlassen, wozu die Zweidrittelmehrheit der stimmberechtigten Mitglieder erforderlich ist;
- p) eine Regelung für zur Agentur abgeordnete nationale Sachverständige gemäß Artikel 69 zu beschließen;
- q) eine Strategie zur Betrugsbekämpfung zu verabschieden, die in einem angemessenen Verhältnis zu den Betrugsrisiken steht und die Kosten-Nutzen Analyse der durchzuführenden Maßnahmen berücksichtigt;
- r) angemessene Folgemaßnahmen zu den Feststellungen und Empfehlungen aufgrund von Untersuchungen des Europäischen Amtes für Betrugsbekämpfung (im Folgenden „OLAF“) sowie der verschiedenen Berichte über interne oder externe Auditprüfungen und Bewertungen zu gewährleisten, wobei zu prüfen ist, ob der leitende Direktor angemessene Maßnahmen ergriffen hat;
- s) Vorschriften zur Verhinderung und Bewältigung von Interessenkonflikten bei Mitgliedern des Verwaltungsrats und der Beschwerdekammer sowie Teilnehmern an den Arbeitsgruppen und an in Artikel 5 Absatz 2 genannten anderen Gruppen sowie sonstiger, nicht unter das Statut fallender Bediensteter zu verabschieden. Diese Vorschriften schließen Bestimmungen über Interessenerklärungen und gegebenenfalls die Zeit nach der Beschäftigung ein;
- t) unter Berücksichtigung des Artikels 76 Leitlinien und die Liste der wichtigsten Elemente anzunehmen, die in die zwischen der Agentur und den nationalen Sicherheitsbehörden zu schließenden Kooperationsvereinbarungen aufzunehmen sind;
- u) ein Rahmenmusterdokument für die finanzielle Aufteilung der vom Antragsteller zu zahlenden Gebühren und Entgelte gemäß Artikel 76 Absatz 2 für die Zwecke der Artikel 14, 20 und 21 festzulegen;
- v) Verfahren für die Zusammenarbeit der Agentur und ihrer Bediensteten in nationalen Gerichtsverfahren festzulegen;
- w) die Geschäftsordnung der Arbeitsgruppen und anderen Gruppen festzulegen sowie Sätze für Reise- und Aufenthaltskosten von deren Mitgliedern gemäß Artikel 5 Absätze 5 und 9 festzulegen;
- x) aus den Reihen seiner Mitglieder einen Beobachter für das von der Kommission angewandte Auswahlverfahren zur Ernennung des leitenden Direktors zu benennen;
- y) geeignete Durchführungsbestimmungen zu der Verordnung Nr. 1 <sup>(1)</sup> gemäß den Abstimmungsregeln des Artikels 74 Absatz 1 zu erlassen.

(2) Der Verwaltungsrat erlässt gemäß dem Verfahren nach Artikel 110 des Statuts einen Beschluss unter Anwendung von Artikel 2 Absatz 1 des Statuts und Artikel 6 der Beschäftigungsbedingungen für die sonstigen Bediensteten, mit dem dem leitenden Direktor die entsprechenden Befugnisse der Anstellungsbehörde übertragen und die Bedingungen festgelegt werden, unter denen die Befugnisübertragung ausgesetzt werden kann. Der leitende Direktor wird ermächtigt, diese Befugnisse weiter zu übertragen. Der leitende Direktor unterrichtet den Verwaltungsrat über solche Weiterübertragungen.

In Anwendung des Unterabsatzes 1 kann der Verwaltungsrat bei Vorliegen außergewöhnlicher Umstände die Übertragung der Befugnisse der Anstellungsbehörde auf den leitenden Direktor sowie die von diesem weiter übertragenen Befugnisse durch einen Beschluss vorübergehend aussetzen und die Befugnisse selbst ausüben oder sie einem seiner Mitglieder oder einem anderen Bediensteten als dem leitenden Direktor übertragen. Derjenige, dem die Befugnisse übertragen wurden, erstattet dem Verwaltungsrat über die Ausübung dieser Befugnisse Bericht.

#### Artikel 52

### Programmplanungsdokument

(1) Der Verwaltungsrat legt unter Berücksichtigung der Stellungnahme der Kommission bis zum 30. November jedes Jahres das Programmplanungsdokument mit dem jährlichen und dem mehrjährigen Programm fest und übermittelt es den Mitgliedstaaten, dem Europäischen Parlament, dem Rat und der Kommission und den in Artikel 38 genannten Netzen. Das jährliche Arbeitsprogramm enthält die Maßnahmen, die die Agentur im folgenden Jahr durchzuführen hat.

<sup>(1)</sup> Verordnung Nr. 1 vom 15. April 1958 zur Regelung der Sprachenfrage für die Europäische Wirtschaftsgemeinschaft (ABl. 17 vom 6.10.1958, S. 385).

Der Verwaltungsrat legt geeignete Verfahren für die Annahme des Programmplanungsdokuments, einschließlich der Konsultation der einschlägigen Akteure fest.

(2) Nach der endgültigen Annahme des Gesamthaushaltsplans der Union wird das Programmplanungsdokument endgültig wirksam und erforderlichenfalls entsprechend angepasst.

Erklärt die Kommission binnen 15 Tagen nach Annahme des Programmplanungsdokuments, dass sie mit dem Dokument nicht einverstanden ist, so überprüft der Verwaltungsrat das Programm und nimmt es innerhalb von zwei Monaten in zweiter Lesung gegebenenfalls in geänderter Form entweder mit Zweidrittelmehrheit der stimmberechtigten Mitglieder, einschließlich aller Vertreter der Kommission, oder durch einstimmigen Beschluss der Vertreter der Mitgliedstaaten an.

(3) In dem jährlichen Arbeitsprogramm der Agentur werden für jede Tätigkeit die damit verfolgten Ziele angegeben. Allgemein gilt, dass jede Tätigkeit eindeutig mit den zur Durchführung erforderlichen personellen und finanziellen Ressourcen verknüpft wird, im Einklang mit den Grundsätzen der tätigkeitsbezogenen Aufstellung des Haushaltsplans und des maßnahmenbezogenen Managements sowie dem Verfahren der frühzeitigen Folgenabschätzung nach Artikel 8 Absatz 2.

(4) Der Verwaltungsrat ändert erforderlichenfalls das angenommene Programmplanungsdokument, wenn der Agentur eine neue Aufgabe zugewiesen wird. Die Aufnahme einer solchen neuen Aufgabe erfolgt vorbehaltlich einer Analyse der Auswirkungen auf die personellen und finanziellen Ressourcen gemäß Artikel 8 Absatz 2 und einer möglichen Entscheidung zur Verschiebung anderer Aufgaben.

(5) Im mehrjährigen Arbeitsprogramm der Agentur wird die strategische Gesamtplanung einschließlich Zielen, erwarteten Ergebnissen und Leistungsindikatoren festgelegt. Es enthält ferner die Ressourcenplanung einschließlich des Mehrjahreshaushalts und des Personals. Das Europäische Parlament wird zu dem Entwurf des mehrjährigen Arbeitsprogramms gehört.

Die Ressourcenplanung wird jährlich aktualisiert. Die strategische Programmplanung wird erforderlichenfalls aktualisiert, insbesondere zur Berücksichtigung der Ergebnisse der Bewertung und Überarbeitung gemäß Artikel 82.

#### Artikel 53

#### Exekutivausschuss

(1) Der Verwaltungsrat wird von einem Exekutivausschuss unterstützt.

(2) Der Exekutivausschuss bereitet Beschlüsse zur Verabschiedung durch den Verwaltungsrat vor. Bei Bedarf fasst er in dringenden Fällen — vorbehaltlich eines vom Verwaltungsrat erteilten Mandats — bestimmte vorläufige Beschlüsse im Namen des Verwaltungsrats, insbesondere in Verwaltungs- und Haushaltsfragen.

Zusammen mit dem Verwaltungsrat gewährleistet der Exekutivausschuss angemessene Folgemaßnahmen zu den Feststellungen und Empfehlungen aufgrund von Untersuchungen von OLAF sowie der verschiedenen Berichte über interne oder externe Auditprüfungen und Bewertungen, einschließlich durch geeignete Maßnahmen des leitenden Direktors.

Unbeschadet der Zuständigkeiten des leitenden Direktors gemäß Artikel 54 berät und unterstützt der Exekutivausschuss den leitenden Direktor bei der Umsetzung der Beschlüsse des Verwaltungsrats im Hinblick auf eine verstärkte Aufsicht über die Verwaltung und Haushaltsführung.

(3) Der Exekutivausschuss setzt sich aus folgenden Mitgliedern zusammen:

- a) dem Vorsitzenden des Verwaltungsrats,
- b) vier weiteren Vertretern der Mitgliedstaaten im Verwaltungsrat und
- c) einem der Vertreter der Kommission im Verwaltungsrat.

Der Vorsitzende des Verwaltungsrats amtiert als Vorsitzender des Exekutivausschusses.

Die vier Vertreter der Mitgliedstaaten und ihre Stellvertreter werden vom Verwaltungsrat aufgrund ihrer einschlägigen Kompetenz und Erfahrung ernannt. Bei ihrer Ernennung strebt der Verwaltungsrat eine ausgewogene Vertretung der Geschlechter im Exekutivausschuss an.

(4) Die Amtszeit der Mitglieder des Exekutivausschusses entspricht jener der Mitglieder des Verwaltungsrats, es sei denn, der Verwaltungsrat beschließt eine kürzere Amtszeit.

(5) Der Exekutivausschuss tritt mindestens einmal alle drei Monate zusammen und möglichst mindestens zwei Wochen vor der Sitzung des Verwaltungsrats. Der Vorsitzende des Exekutivausschusses beruft zusätzliche Sitzungen auf Antrag seiner Mitglieder oder des Verwaltungsrats ein.

(6) Der Verwaltungsrat legt die Geschäftsordnung des Exekutivausschusses fest, wird regelmäßig über die Arbeit des Exekutivausschusses unterrichtet und hat Zugang zu dessen Dokumenten.

#### Artikel 54

#### **Aufgaben des leitenden Direktors**

(1) Die Agentur wird von ihrem leitenden Direktor geleitet, der in der Wahrnehmung seiner Aufgaben völlig unabhängig ist. Der leitende Direktor legt dem Verwaltungsrat Rechenschaft über seine Tätigkeit ab.

(2) Unbeschadet der Befugnisse der Kommission, des Verwaltungsrats oder des Exekutivausschusses fordert der leitende Direktor Anweisungen von Regierungen oder sonstigen Stellen weder an, noch nimmt er diese entgegen.

(3) Auf Aufforderung des Europäischen Parlaments oder des Rates erstattet der leitende Direktor dem jeweiligen Organ über die Durchführung seiner Aufgaben Bericht.

(4) Der leitende Direktor ist der rechtliche Vertreter der Agentur und erlässt Beschlüsse, Empfehlungen, Stellungnahmen und andere förmliche Akte der Agentur.

(5) Der leitende Direktor ist für die Verwaltungsführung der Agentur und die Durchführung der ihr durch diese Verordnung zugewiesenen Aufgaben verantwortlich. Der leitende Direktor ist insbesondere verantwortlich für

- a) die laufende Verwaltung der Agentur;
- b) die Umsetzung der vom Verwaltungsrat gefassten Beschlüsse;
- c) die Ausarbeitung des Programmplanungsdokuments, das er nach Anhörung der Kommission dem Verwaltungsrat vorlegt;
- d) die Umsetzung des Programmplanungsdokuments und, soweit möglich, die Unterstützung der Kommission auf deren Ersuchen bezüglich Aufgaben der Agentur gemäß dieser Verordnung;
- e) die Erstellung des konsolidierten Jahresberichts über die Tätigkeit der Agentur, einschließlich der Erklärung des Anweisungsbefugten darüber, ob er hinreichende Gewähr gemäß Artikel 47 Absatz 1 Buchstabe b der Delegierten Verordnung (EU) Nr. 1271/2013 und gemäß Artikel 51 Absatz 1 Buchstabe a der vorliegenden Verordnung bieten kann, und die Übermittlung des Jahresberichts an den Verwaltungsrat zur Bewertung und Verabschiedung;
- f) die Ergreifung der erforderlichen Schritte, insbesondere den Erlass interner Verwaltungsanweisungen und die Veröffentlichung von Verfügungen, um das Funktionieren der Agentur gemäß dieser Verordnung zu gewährleisten;
- g) die Einführung eines wirksamen Kontrollsystems, um die Ergebnisse der Agentur an den gesetzten Zielen messen zu können, und die Einführung eines Systems regelmäßiger Evaluierungen, das anerkannten fachspezifischen Standards entspricht;
- h) die jährliche Erstellung eines Entwurfs des allgemeinen Tätigkeitsberichts auf der Grundlage der Systeme für die Überwachung und Evaluierung gemäß Buchstabe g und dessen Übermittlung an den Verwaltungsrat;
- i) die Ausarbeitung eines Entwurfs des Voranschlags der Einnahmen und Ausgaben der Agentur gemäß Artikel 64 und die Ausführung des Haushaltsplans gemäß Artikel 65;
- j) die Ergreifung der erforderlichen Schritte, um die in Artikel 38 genannte Arbeit der Netze der nationalen Sicherheitsbehörden, Untersuchungsstellen und Vertretungsgremien zu verfolgen;

- k) die Ausarbeitung eines Aktionsplans auf der Grundlage der Schlussfolgerungen der internen und externen Auditprüfungen und Bewertungen sowie der OLAF-Untersuchungen und für die halbjährlich erfolgende Berichterstattung an die Kommission und die regelmäßige Berichterstattung an den Verwaltungsrat über die erzielten Fortschritte;
- l) den Schutz der finanziellen Interessen der Union durch die Anwendung von Maßnahmen zur Vorbeugung gegen Betrug, Korruption und sonstige rechtswidrige Handlungen, durch Vornahme wirksamer Kontrollen und, falls Unregelmäßigkeiten festgestellt werden, durch die Einziehung zu Unrecht gezahlter Beträge sowie gegebenenfalls durch die Verhängung wirksamer, verhältnismäßiger und abschreckender verwaltungsrechtlicher und finanzieller Sanktionen;
- m) die Ausarbeitung einer Betrugsbekämpfungsstrategie der Agentur und deren Übermittlung an den Verwaltungsrat zur Genehmigung;
- n) die Ausarbeitung des Entwurfs der gemäß Artikel 66 vom Verwaltungsrat zu erlassenden Haushaltsordnung sowie deren Durchführungsbestimmungen;
- o) den im Namen der Agentur erfolgenden Abschluss von Kooperationsvereinbarungen mit nationalen Sicherheitsbehörden gemäß Artikel 76.

#### Artikel 55

### Einrichtung und Zusammensetzung der Beschwerdekammern

- (1) Auf Beschluss des Verwaltungsrats richtet die Agentur eine oder mehrere Beschwerdekammern ein, die für die Beschwerde- und Schiedsverfahren gemäß den Artikeln 58 und 61 zuständig sind.
- (2) Jede Beschwerdekammer besteht aus einem Vorsitzenden und zwei weiteren Mitgliedern. Ihnen sind Stellvertreter beigegeben, die sie bei Abwesenheit oder im Fall von Interessenkonflikten vertreten.
- (3) Über die Einrichtung und die Zusammensetzung von Beschwerdekammern wird entweder von Fall zu Fall entschieden. Alternativ wird eine ständige Beschwerdekammer für einen Zeitraum von höchstens vier Jahren eingerichtet. In beiden Fällen gilt das folgende Verfahren:
  - a) Die Kommission erstellt auf der Grundlage eines offenen Auswahlverfahrens eine Liste qualifizierter Sachverständiger, wobei deren Kompetenz und Erfahrung ausschlaggebend sind;
  - b) Der Verwaltungsrat ernennt den Vorsitzenden, die weiteren Mitglieder und ihre Stellvertreter anhand der in Buchstabe a genannten Liste. Wird die Beschwerdekammer nicht als ständiges Gremium eingerichtet, so berücksichtigt der Verwaltungsrat Art und Gegenstand des Beschwerde- oder Schiedsverfahrens und vermeidet im Einklang mit Artikel 57 etwaige Interessenkonflikte.
- (4) Die Beschwerdekammer kann den Verwaltungsrat ersuchen, zwei zusätzliche Mitglieder und deren Stellvertreter von der in Absatz 3 Buchstabe a genannten Liste zu ernennen, wenn sie der Ansicht ist, dass die Art der Beschwerde es erfordert.
- (5) Auf Vorschlag der Agentur und nach Anhörung des Verwaltungsrats legt die Kommission die Geschäftsordnung der Beschwerdekammern, einschließlich der Abstimmungsregeln, der Verfahren für die Einlegung einer Beschwerde und der Bedingungen für die Erstattung der Ausgaben ihrer Mitglieder fest. Diese Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem in Artikel 81 Absatz 3 genannten Prüfverfahren erlassen.
- (6) Die Beschwerdekammern können während der Prüfungsphase zu Beginn des Verfahrens Sachverständige aus den betreffenden Mitgliedstaaten um Stellungnahme ersuchen, insbesondere um nähere Angaben über die betreffenden nationalen Rechtsvorschriften zu erhalten.

#### Artikel 56

### Mitglieder der Beschwerdekammern

- (1) Im Falle einer als ständiges Gremium eingerichteten Beschwerdekammer ist die Amtszeit der Mitglieder und ihrer Stellvertreter auf vier Jahre begrenzt und kann einmal verlängert werden. In anderen Fällen wird die Amtszeit auf die Dauer des Beschwerde- oder Schiedsverfahrens begrenzt.
- (2) Die Mitglieder von Beschwerdekammern sind von allen am Beschwerde- oder Schiedsverfahren beteiligten Parteien unabhängig und dürfen keine anderen Aufgaben innerhalb der Agentur wahrnehmen. Bei ihren Beratungen und Entscheidungen sind sie an keinerlei Weisungen gebunden und müssen frei von etwaigen Interessenkonflikten sein.

- (3) Die Mitglieder von Beschwerdekammern dürfen nicht zum Personal der Agentur gehören und werden für ihre tatsächliche Beteiligung an einem bestimmten Beschwerde- oder Schiedsverfahren vergütet.
- (4) Die Mitglieder von Beschwerdekammern dürfen während ihrer Amtszeit nicht abberufen werden, es sei denn, es bestehen schwerwiegende Gründe für eine derartige Abberufung und der Verwaltungsrat trifft einen entsprechenden Beschluss.
- (5) Die Mitglieder von Beschwerdekammern dürfen während ihrer jeweiligen Amtszeit nicht aus der Liste der qualifizierten Sachverständigen gestrichen werden, es sei denn, es bestehen schwerwiegende Gründe für eine derartige Abberufung und die Kommission trifft einen entsprechenden Beschluss.

#### Artikel 57

### Ausschließung und Ablehnung

- (1) Mitglieder der Beschwerdekammer dürfen nicht an einem Beschwerde- oder Schiedsverfahren mitwirken, wenn dieses ihre persönlichen Interessen berührt, sie zuvor als Vertreter eines an diesem Verfahren Beteiligten tätig gewesen sind oder wenn sie an der Entscheidung, die Gegenstand der Beschwerde ist, mitgewirkt haben.
- (2) Sofern ein Mitglied der Beschwerdekammer der Auffassung ist, dass es aus einem der in Absatz 1 genannten Gründe oder aus einem sonstigen Grund nicht angemessen ist, dass es selbst oder ein anderes Mitglied an einem Beschwerde- oder Schiedsverfahren mitwirkt, setzt dieses Mitglied die Beschwerdekammer davon in Kenntnis, die auf der Grundlage der vom Verwaltungsrat verabschiedeten Bestimmungen gemäß Artikel 51 Absatz 1 Buchstabe s über den Ausschluss der betroffenen Person entscheidet.
- (3) Jeder an dem Beschwerde- oder Schiedsverfahren Beteiligte kann nach Maßgabe der gemäß Artikel 55 Absatz 5 festgelegten Geschäftsordnung die Mitwirkung eines Mitglieds der Beschwerdekammer aus einem der in Absatz 1 dieses Artikels genannten Gründe oder wegen des Verdachts der Befangenheit ablehnen. Die Ablehnung darf nicht mit der Staatsangehörigkeit der betreffenden Mitglieder begründet werden.
- (4) Eine Ablehnung gemäß Absatz 3 ist nur zulässig, wenn sie vor Beginn des Verfahrens der Beschwerdekammer oder — wenn die Information, die dem Antrag auf Ausschluss zugrunde liegt, erst nach dem Beginn dieses Verfahrens bekannt wird — innerhalb der in der Geschäftsordnung der Beschwerdekammer festgelegten Fristen erfolgt. Das betroffene Mitglied der Beschwerdekammer wird von der Ablehnung in Kenntnis gesetzt und teilt mit, ob es dem Ausschluss zustimmt. Stimmt das Mitglied nicht zu, so entscheidet die Beschwerdekammer innerhalb der in ihrer Geschäftsordnung festgelegten Fristen oder, in Ermangelung einer Antwort, nach Ablauf der für die Beantwortung gesetzten Frist.
- (5) Die Beschwerdekammern entscheiden über das Vorgehen in den in den Absätzen 2, 3 und 4 genannten Fällen ohne Mitwirkung des betroffenen Mitglieds. Das betroffene Mitglied wird bei dieser Entscheidung durch seinen Stellvertreter in der Beschwerdekammer ersetzt. Der Verwaltungsrat wird über die Entscheidungen der Beschwerdekammer unterrichtet.

#### Artikel 58

### Beschwerden gegen Entscheidungen und wegen Untätigkeit

- (1) Beschwerde vor einer Beschwerdekammer kann eingelegt werden gegen eine Entscheidung der Agentur gemäß den Artikeln 14, 20, 21 und 22 oder wenn die Agentur innerhalb der anwendbaren Fristen nicht tätig wird und nach Abschluss der Abhilfe gemäß Artikel 60.
- (2) Eine Beschwerde nach Absatz 1 hat keine aufschiebende Wirkung. Auf Antrag der Beteiligten kann die Beschwerdekammer jedoch entscheiden, dass die jeweilige Beschwerde aufschiebende Wirkung hat, wenn die Umstände, wie etwa Auswirkungen auf die Sicherheit, das ihrer Auffassung nach zulassen. In einem solchen Fall begründet die Beschwerdekammer ihre Entscheidung.

#### Artikel 59

### Beschwerdeberechtigte, Frist und Form

- (1) Jede natürliche oder juristische Person kann Beschwerde einlegen gegen eine Entscheidung der Agentur gemäß den Artikeln 14, 20 und 21, die an sie gerichtet ist oder sie unmittelbar und individuell betrifft, oder wenn die Agentur innerhalb der anwendbaren Fristen nicht tätig wird.

(2) Die Beschwerde ist im Einklang mit der in Artikel 55 Absatz 5 genannten Geschäftsordnung zusammen mit der Begründung innerhalb von zwei Monaten nach Bekanntgabe der Maßnahme gegenüber der betreffenden Person oder, sofern der Person die Maßnahme nicht bekannt gegeben wurde, innerhalb von zwei Monaten ab dem Zeitpunkt, zu dem sie davon Kenntnis erlangte, schriftlich bei der Agentur einzureichen.

Beschwerden wegen Ausbleibens einer Entscheidung sind innerhalb von zwei Monaten nach Ablauf der in dem entsprechenden Artikel festgelegten Frist schriftlich bei der Agentur einzureichen.

#### Artikel 60

##### Abhilfe

(1) Erachtet die Agentur die Beschwerde als zulässig und begründet, so korrigiert sie die Entscheidung oder die Feststellung der Untätigkeit gemäß Artikel 58 Absatz 1. Das gilt nicht, wenn die Entscheidung, gegen die Beschwerde eingelegt worden ist, eine andere am Beschwerdeverfahren beteiligte Partei betrifft.

(2) Wird die Entscheidung innerhalb eines Monats nach Eingang der Beschwerde nicht korrigiert, so entscheidet die Agentur umgehend, ob sie den Vollzug ihrer Entscheidung aussetzt, und legt die Beschwerde der Beschwerdekammer vor.

#### Artikel 61

##### Schiedsverfahren

Im Falle von Meinungsunterschieden zwischen der Agentur und einer nationalen Sicherheitsbehörde oder Behörden im Sinne von Artikel 21 Absatz 7 und Artikel 24 der Richtlinie (EU) 2016/797 und Artikel 10 Absatz 7 und Artikel 17 Absätze 5 und 6 der Richtlinie (EU) 2016/798 fungiert die für die Sache zuständige Beschwerdekammer auf Antrag der betreffenden nationalen Sicherheitsbehörde oder Sicherheitsbehörden als Schiedsrichter. In einem solchen Fall entscheidet die Beschwerdekammer, ob sie den Standpunkt der Agentur bestätigt.

#### Artikel 62

##### Prüfung und Entscheidungen im Rahmen der Beschwerde- und Schiedsverfahren

(1) Die Beschwerdekammer entscheidet innerhalb von drei Monaten nach Einreichung einer Beschwerde, ob sie dieser stattgibt oder sie zurückweist. Die Beschwerdekammer wird bei der Prüfung einer Beschwerde oder in ihrer Eigenschaft als Schiedsrichter innerhalb der in ihrer Geschäftsordnung festgelegten Frist tätig. Sie fordert die am Beschwerdeverfahren Beteiligten so oft wie erforderlich auf, innerhalb bestimmter Fristen Stellungnahmen zu ihren Bescheiden oder zu den Schriftsätzen der anderen Beteiligten des Beschwerdeverfahrens einzureichen. Die Beteiligten des Beschwerdeverfahrens haben das Recht, mündliche Erklärungen abzugeben.

(2) In Bezug auf das Schiedsverfahren trifft die Agentur ihre endgültige Entscheidung nach den Verfahren von Artikel 21 Absatz 7 der Richtlinie (EU) 2016/797 und Artikel 10 Absatz 7 der Richtlinie (EU) 2016/798.

(3) Stellt die Beschwerdekammer fest, dass die Beschwerde begründet ist, verweist sie die Angelegenheit an die Agentur zurück. Die Agentur trifft ihre endgültige Entscheidung in Übereinstimmung mit den Feststellungen der Beschwerdekammer und begründet diese Entscheidung. Die Agentur unterrichtet die Beteiligten des Beschwerdeverfahrens hierüber.

#### Artikel 63

##### Klage beim Gerichtshof der Europäischen Union

(1) Nichtigkeitsklagen beim Gerichtshof der Europäischen Union gegen Entscheidungen der Agentur gemäß den Artikeln 14, 20 und 21 oder Klagen wegen Untätigkeit innerhalb der anwendbaren Fristen sind erst zulässig, nachdem der Beschwerdeweg innerhalb der Agentur gemäß Artikel 58 ausgeschöpft wurde.

(2) Die Agentur hat alle erforderlichen Maßnahmen zu ergreifen, um dem Urteil des Gerichtshofs der Europäischen Union nachzukommen.

## KAPITEL 10

## FINANZBESTIMMUNGEN

## Artikel 64

**Haushalt**

- (1) Für sämtliche Einnahmen und Ausgaben der Agentur werden in jedem Haushaltsjahr, das mit dem Kalenderjahr identisch ist, Voranschläge vorgelegt und in den Haushaltsplan der Agentur eingetragen.
- (2) Unbeschadet anderer Ressourcen setzen sich die Einnahmen der Agentur zusammen aus
- a) einem Beitrag der Union und Finanzhilfen von Stellen der Union;
  - b) etwaigen Beiträgen von Drittländern, die gemäß Artikel 75 an der Arbeit der Agentur beteiligt sind;
  - c) den Gebühren, die von Antragstellern und Inhabern von Bescheinigungen und Genehmigungen, die von der Agentur gemäß den Artikeln 14, 20 und 21 erteilt wurden, gezahlt werden;
  - d) Entgelten für Veröffentlichungen, Schulungen und sonstige von der Agentur erbrachte Dienstleistungen;
  - e) allen freiwilligen Finanzbeiträgen von Mitgliedstaaten, Drittländern oder anderen Einrichtungen, sofern diese Beiträge transparent und im Haushaltsplan eindeutig ausgewiesen sind und die Unabhängigkeit und Unparteilichkeit der Agentur nicht beeinträchtigen.
- (3) Die Ausgaben der Agentur umfassen die Ausgaben für Personal-, Verwaltungs-, Infrastruktur- und Betriebsaufwendungen.
- (4) Einnahmen und Ausgaben müssen ausgeglichen sein.
- (5) Auf der Grundlage eines vom leitenden Direktor entsprechend dem Grundsatz der tätigkeitsbezogenen Aufstellung des Haushaltsplans erstellten Entwurfs stellt der Verwaltungsrat jedes Jahr den Voranschlag der Einnahmen und Ausgaben der Agentur für das folgende Haushaltsjahr auf. Dieser Voranschlag umfasst auch einen vorläufigen Stellenplan und wird der Kommission spätestens am 31. Januar durch den Verwaltungsrat zugeleitet.
- (6) Die Kommission übermittelt den Voranschlag zusammen mit dem Vorentwurf des Gesamthaushaltsplans der Europäischen Union dem Europäischen Parlament und dem Rat.
- (7) Die Kommission setzt auf der Grundlage des Voranschlags die von ihr für erforderlich erachteten Mittelansätze für den Stellenplan und den Betrag des Beitrags aus dem Gesamthaushaltsplan in den Entwurf des Gesamthaushaltsplans der Europäischen Union ein, den sie gemäß Artikel 314 AEUV dem Europäischen Parlament und dem Rat gemeinsam mit einer Beschreibung und Begründung etwaiger Abweichungen zwischen dem Voranschlag der Agentur und dem Zuschuss aus dem Gesamthaushaltsplan vorlegt.
- (8) Das Europäische Parlament und der Rat bewilligen die Mittel für den Beitrag an die Agentur. Das Europäische Parlament und der Rat genehmigen den Stellenplan der Agentur.
- (9) Der Verwaltungsrat verabschiedet den Haushaltsplan mit Zweidrittelmehrheit der stimmberechtigten Mitglieder. Der Haushaltsplan der Agentur wird endgültig, wenn der Gesamthaushaltsplan der Europäischen Union endgültig festgestellt ist. Gegebenenfalls wird er entsprechend angepasst.
- (10) Bei Immobilienprojekten, die voraussichtlich erhebliche Auswirkungen auf den Haushalt der Agentur haben, gilt Artikel 203 der Verordnung (EU, Euratom) Nr. 966/2012 des Europäischen Parlaments und des Rates <sup>(1)</sup>.

## Artikel 65

**Ausführung und Kontrolle des Haushaltsplans**

- (1) Der leitende Direktor führt den Haushaltsplan der Agentur aus.

<sup>(1)</sup> Verordnung (EU, Euratom) Nr. 966/2012 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 25. Oktober 2012 über die Haushaltsordnung für den Gesamthaushaltsplan der Union und zur Aufhebung der Verordnung (EG, Euratom) Nr. 1605/2002 des Rates (ABl. L 298 vom 26.10.2012, S. 1).

(2) Bis zum 1. März des auf das abgeschlossene Haushaltsjahr folgenden Jahres übermittelt der Rechnungsführer der Agentur dem Rechnungsführer der Kommission die vorläufigen Rechnungen zusammen mit dem Bericht über die Haushaltsführung und das Finanzmanagement für das abgeschlossene Haushaltsjahr. Der Rechnungsführer der Kommission konsolidiert die vorläufigen Rechnungsabschlüsse der Organe und dezentralen Einrichtungen gemäß Artikel 147 der Verordnung (EG, Euratom) Nr. 966/2012.

(3) Bis zum 31. März des auf das abgeschlossene Haushaltsjahr folgenden Jahres übermittelt der Rechnungsführer der Kommission dem Rechnungshof den vorläufigen Rechnungsabschluss der Agentur zusammen mit dem Bericht über die Haushaltsführung und das Finanzmanagement für das abgeschlossene Haushaltsjahr. Der Bericht über die Haushaltsführung und das Finanzmanagement geht auch dem Europäischen Parlament und dem Rat zu.

Der Rechnungshof prüft diesen Abschluss gemäß Artikel 287 AEUV. Er veröffentlicht jährlich einen Bericht über die Tätigkeiten der Agentur.

(4) Nach Eingang der Bemerkungen des Rechnungshofs zum vorläufigen Rechnungsabschluss der Agentur gemäß Artikel 148 der Verordnung (EU, Euratom) Nr. 966/2012 stellt der Rechnungsführer den endgültigen Rechnungsabschluss der Agentur auf. Der leitende Direktor legt ihn dem Verwaltungsrat zu seiner Stellungnahme vor.

(5) Der Verwaltungsrat gibt eine Stellungnahme zum endgültigen Rechnungsabschluss der Agentur ab.

(6) Der Rechnungsführer leitet den endgültigen Rechnungsabschluss zusammen mit der Stellungnahme des Verwaltungsrats bis zum 1. Juli des auf das abgeschlossene Haushaltsjahr folgenden Jahres dem Europäischen Parlament, dem Rat, der Kommission und dem Rechnungshof zu.

(7) Der endgültige Rechnungsabschluss der Agentur wird veröffentlicht.

(8) Der leitende Direktor übermittelt dem Rechnungshof bis zum 30. September des auf das abgeschlossene Haushaltsjahr folgenden Jahres eine Antwort auf seine Bemerkungen. Er übermittelt diese Antwort auch dem Verwaltungsrat und der Kommission.

(9) Der leitende Direktor unterbreitet dem Europäischen Parlament auf dessen Ersuchen gemäß Artikel 165 Absatz 3 der Verordnung (EU, Euratom) Nr. 966/2012 alle Informationen, die für die ordnungsgemäße Abwicklung des Entlastungsverfahrens für das betreffende Haushaltsjahr erforderlich sind.

(10) Auf Empfehlung des Rates, der mit qualifizierter Mehrheit beschließt, erteilt das Europäische Parlament dem leitenden Direktor vor dem 15. Mai des Jahres n+2 Entlastung zur Ausführung des Haushaltsplans für das Jahr n.

#### *Artikel 66*

### **Finanzvorschriften**

Der Verwaltungsrat erlässt nach Anhörung der Kommission die für die Agentur geltenden Finanzvorschriften. Diese Vorschriften dürfen von der Delegierten Verordnung (EU) Nr. 1271/2013 nicht abweichen, es sei denn, besondere Merkmale der Funktionsweise der Agentur erfordern es und die Kommission hat dem zuvor zugestimmt.

#### KAPITEL 11

#### PERSONAL

#### *Artikel 67*

### **Allgemeine Bestimmungen**

(1) Für das Personal der Agentur gelten das Statut der Beamten, die Beschäftigungsbedingungen für die sonstigen Bediensteten und die im gegenseitigen Einvernehmen der Organe der Union erlassenen Regelungen zur Durchführung dieser Bestimmungen.

(2) Unbeschadet des Artikels 51 Absatz 1 Buchstabe j dieser Verordnung gelten im Einklang mit Artikel 110 des Statuts die von der Kommission erlassenen Durchführungsbestimmungen für das Statut der Beamten und die Beschäftigungsbedingungen für die sonstigen Bediensteten, einschließlich der allgemeinen Durchführungsbestimmungen, sinngemäß für die Agentur.

(3) Die Agentur ergreift geeignete Verwaltungsmaßnahmen, unter anderem im Wege von Schulungen und Vorbeugestrategien, zur Organisation ihrer Dienste, um etwaige Interessenkonflikte zu vermeiden.

#### Artikel 68

##### **Leitender Direktor**

(1) Der leitende Direktor wird als Zeitbediensteter der Agentur gemäß Artikel 2 Buchstabe a der Beschäftigungsbedingungen für die sonstigen Bediensteten eingestellt.

(2) Der leitende Direktor wird nach Maßgabe seiner Verdienste und nachgewiesenen Fähigkeiten im Bereich der Verwaltung und des Managements sowie seiner Kenntnisse und Erfahrungen auf dem Verkehrssektor vom Verwaltungsrat aus einer Liste von mindestens drei Kandidaten ausgewählt und ernannt, die die Kommission im Anschluss an ein offenes und transparentes Auswahlverfahren nach Veröffentlichung der Stellenausschreibung im *Amtsblatt der Europäischen Union* und gegebenenfalls an anderer Stelle vorgeschlagen hat. Bevor der Verwaltungsrat eine Entscheidung trifft, erstattet der in Artikel 51 Absatz 1 Buchstabe x genannte Beobachter Bericht über das Verfahren.

Für den Abschluss des Anstellungsvertrags des leitenden Direktors wird die Agentur durch den Vorsitzenden des Verwaltungsrats vertreten.

Vor der Ernennung kann der vom Verwaltungsrat ausgewählte Kandidat aufgefordert werden, sich vor dem zuständigen Ausschuss des Europäischen Parlaments zu äußern und Fragen der Ausschussmitglieder zu beantworten.

(3) Die Amtszeit des leitenden Direktors beträgt fünf Jahre. Vor Ende dieses Zeitraums nimmt die Kommission eine Bewertung der Leistung des leitenden Direktors und der künftigen Aufgaben und Herausforderungen der Agentur vor.

(4) Der Verwaltungsrat kann auf Vorschlag der Kommission unter Berücksichtigung der Bewertung nach Absatz 3 die Amtszeit des leitenden Direktors einmal um höchstens fünf Jahre verlängern.

(5) Der Verwaltungsrat unterrichtet das Europäische Parlament über seine Absicht, die Amtszeit des leitenden Direktors zu verlängern. Innerhalb eines Monats vor der Verlängerung der Amtszeit kann der leitende Direktor aufgefordert werden, sich vor dem zuständigen Ausschuss des Europäischen Parlaments zu äußern und Fragen der Ausschussmitglieder zu beantworten.

(6) Ein leitender Direktor, dessen Amtszeit verlängert wurde, darf nach der Verlängerung der Amtszeit nicht an einem anderen Auswahlverfahren für dieselbe Stelle teilnehmen.

(7) Der leitende Direktor kann seines Amtes nur aufgrund eines Beschlusses des Verwaltungsrats auf Antrag der Kommission oder eines Drittels seiner Mitglieder enthoben werden.

#### Artikel 69

##### **Abgeordnete nationale Sachverständige und andere Bedienstete**

Die Agentur kann auf abgeordnete nationale Sachverständige oder andere Bedienstete zurückgreifen, die nicht im Rahmen des Statuts und der Beschäftigungsbedingungen für die sonstigen Bediensteten von der Agentur selbst beschäftigt werden.

Unbeschadet der Regelung in dem einschlägigen Beschluss der Kommission über die Abordnung nationaler Sachverständiger, die für die Agentur gilt, beschließt der Verwaltungsrat eine Regelung für zur Agentur abgeordnete nationale Sachverständige, einschließlich Regeln zur Verhinderung und Bewältigung von Interessenkonflikten sowie einschlägiger Einschränkungen für die Fälle, in denen die Unabhängigkeit und Unparteilichkeit von Sachverständigen beeinträchtigt sein könnte.

#### KAPITEL 12

##### ALLGEMEINE BESTIMMUNGEN

#### Artikel 70

##### **Vorrechte und Immunitäten**

Protokoll Nr. 7 über die Vorrechte und Befreiungen der Europäischen Union findet auf die Agentur und ihr Personal Anwendung.

*Artikel 71***Sitzabkommen und Arbeitsvoraussetzungen**

- (1) Wenn die notwendigen Bestimmungen über die Unterbringung der Agentur in dem Mitgliedstaat, in dem sie ihren Sitz haben soll, und über die Einrichtungen, die von diesem Mitgliedstaat zur Verfügung zu stellen sind, sowie die speziellen Vorschriften, die in jenem Mitgliedstaat für den leitenden Direktor, die Mitglieder des Verwaltungsrats, das Personal der Agentur und dessen Familienangehörige gelten, noch nicht vorhanden oder noch nicht in einer schriftlichen Vereinbarung niedergelegt sind, wird ein in Einklang mit der Rechtsordnung des Sitzmitgliedstaats stehendes Abkommen zwischen der Agentur und dem Sitzmitgliedstaat über alle diese Aspekte geschlossen, und zwar nach Billigung durch den Verwaltungsrat und spätestens 16. Juni 2017. Bei diesem Abkommen kann es sich um ein Sitzabkommen handeln.
- (2) Der Sitzmitgliedstaat gewährleistet die bestmöglichen Voraussetzungen für das reibungslose Funktionieren der Agentur, einschließlich eines mehrsprachigen und europäisch ausgerichteten schulischen Angebots und geeigneter Verkehrsverbindungen.

*Artikel 72***Haftung**

- (1) Die vertragliche Haftung der Agentur bestimmt sich nach dem Recht, das auf den betreffenden Vertrag anzuwenden ist.
- (2) Für Entscheidungen aufgrund einer Schiedsklausel in einem von der Agentur geschlossenen Vertrag ist der Gerichtshof der Europäischen Union zuständig.
- (3) Im Bereich der außervertraglichen Haftung ersetzt die Agentur den durch ihre Dienststellen oder Bediensteten in Ausübung ihrer Amtstätigkeit verursachten Schaden nach den allgemeinen Rechtsgrundsätzen, die den Rechtsordnungen der Mitgliedstaaten gemeinsam sind.
- (4) Für Streitsachen über den Schadensersatz nach Absatz 3 ist der Gerichtshof der Europäischen Union zuständig.
- (5) Die persönliche Haftung der Bediensteten gegenüber der Agentur bestimmt sich nach den Vorschriften des Statuts bzw. der für sie geltenden Beschäftigungsbedingungen der sonstigen Bediensteten.

*Artikel 73***Zusammenarbeit mit nationalen Justizbehörden**

Im Falle von nationalen Gerichtsverfahren, die die Agentur aufgrund der Wahrnehmung ihrer Aufgaben gemäß Artikel 19 und Artikel 21 Absatz 6 der Richtlinie (EU) 2016/797 und Artikel 10 Absatz 6 der Richtlinie (EU) 2016/798 betreffen, arbeiten die Agentur und ihre Bediensteten unverzüglich mit den zuständigen nationalen Justizbehörden zusammen. Der Verwaltungsrat legt gemäß Artikel 51 Absatz 1 Buchstabe v geeignete Verfahren fest, die in solchen Situationen anzuwenden sind.

*Artikel 74***Sprachenregelung**

- (1) Für die Agentur gilt die Verordnung Nr. 1. Der Verwaltungsrat erlässt erforderlichenfalls geeignete Durchführungsbestimmungen für jene Verordnung.

Für diesen Beschluss ist Einstimmigkeit erforderlich, wenn ein Mitglied des Verwaltungsrates es beantragt.

- (2) Die für die Arbeit der Behörde erforderlichen Übersetzungsdienste werden vom Übersetzungszentrum für die Einrichtungen der Europäischen Union erbracht.

*Artikel 75***Beteiligung von Drittländern an der Arbeit der Agentur**

- (1) Unbeschadet des Artikels 44 steht die Agentur nach Maßgabe des Verfahrens des Artikels 218 AEUV der Beteiligung von Drittländern offen, insbesondere der unter die europäische Nachbarschaftspolitik und die europäische Erweiterungspolitik fallenden Länder sowie der EFTA-Länder, die mit der Union Übereinkünfte geschlossen haben, nach denen diese Länder das Unionsrecht oder gleichwertige nationale Maßnahmen auf dem von der vorliegenden Verordnung erfassten Gebiet angenommen haben und anwenden.

(2) Im Einklang mit den einschlägigen Bestimmungen der in Absatz 1 genannten Übereinkünfte werden Vereinbarungen zwischen der Agentur und den betreffenden Drittländern getroffen, um die Mitwirkung dieser Drittländer, insbesondere Art und Umfang der Mitwirkung, an den Arbeiten der Agentur im Einzelnen zu regeln. Diese Vereinbarungen enthalten insbesondere Bestimmungen zu Finanzbeiträgen und Personalfragen. Sie können eine Vertretung dieser betreffenden Drittländer ohne Stimmrecht im Verwaltungsrat vorsehen.

Die Agentur unterzeichnet die Vereinbarungen nach Zustimmung der Kommission und des Verwaltungsrats.

#### Artikel 76

##### **Zusammenarbeit mit nationalen Behörden und Einrichtungen**

(1) Die Agentur und die nationalen Sicherheitsbehörden schließen Kooperationsvereinbarungen in Bezug auf die Anwendung der Artikel 14, 20 und 21 unter Berücksichtigung von Artikel 51 Absatz 1 Buchstabe t.

(2) Bei den Kooperationsvereinbarungen kann es sich um Einzel- oder um Rahmenvereinbarungen handeln, an denen eine oder mehrere nationale Sicherheitsbehörden beteiligt sind. Sie enthalten eine spezifische Beschreibung der Aufgaben und der Bedingungen für zu erbringende Leistungen, bestimmen die Fristen für deren Erbringung und legen die Aufteilung der vom Antragsteller zu zahlenden Gebühren zwischen der Agentur und den nationalen Sicherheitsbehörden fest. Bei dieser Aufteilung wird das Rahmenmusterdokument gemäß Artikel 51 Absatz 1 Buchstabe u berücksichtigt.

(3) Die Kooperationsvereinbarungen können ferner spezifische Vorkehrungen für die Zusammenarbeit im Fall von Netzen enthalten, die aus geografischen oder historischen Gründen spezielle Fachkenntnisse erfordern, mit dem Ziel, den Verwaltungsaufwand für den Antragsteller und die ihm entstehenden Kosten zu verringern. Bei vom Rest des Eisenbahnsystems der Union abgetrennten Netzen können diese spezifischen Vorkehrungen für die Zusammenarbeit die Möglichkeit einer vertraglichen Übertragung von Aufgaben auf die zuständigen nationalen Sicherheitsbehörden einschließen, wenn das erforderlich ist, um eine effiziente und verhältnismäßige Zuweisung der Ressourcen sicherzustellen.

(4) Im Falle der Mitgliedstaaten, deren Eisenbahnnetze eine andere Spurweite aufweisen als diejenige des Haupteisenbahnnetzes in der Union und für deren Eisenbahnnetze identische technische und betriebsbezogene Anforderungen gelten wie in benachbarten Drittländern, werden alle betroffenen nationalen Sicherheitsbehörden jener Mitgliedstaaten in eine multilaterale Kooperationsvereinbarung gemäß Artikel 21 Absatz 15 der Richtlinie (EU) 2016/797 und Artikel 11 Absatz 3 der Richtlinie (EU) 2016/798 einbezogen.

(5) Die Kooperationsvereinbarungen müssen zustande kommen, bevor die Agentur ihre Aufgaben gemäß Artikel 83 Absatz 4 wahrnimmt.

(6) Die Agentur kann für die Anwendung der Artikel 14, 20 und 21 Kooperationsvereinbarungen mit anderen nationalen Behörden und zuständigen Stellen schließen.

(7) Die Kooperationsvereinbarungen gelten unbeschadet der allgemeinen Verantwortlichkeit der Agentur für die Wahrnehmung ihrer Aufgaben gemäß den Artikeln 14, 20 und 21.

(8) Die Agentur und die nationalen Sicherheitsbehörden können im Zusammenhang mit der Umsetzung der Richtlinie (EU) 2016/797 und der Richtlinie (EU) 2016/798 zusammenarbeiten und bewährte Verfahren austauschen.

#### Artikel 77

##### **Transparenz**

(1) Die Verordnung (EG) Nr. 1049/2001 des Europäischen Parlaments und des Rates <sup>(1)</sup> findet Anwendung auf die Dokumente der Agentur.

Der Verwaltungsrat legt die praktischen Einzelheiten der Anwendung der Verordnung (EG) Nr. 1049/2001 bis zum 16. Juni 2017 fest.

<sup>(1)</sup> Verordnung (EG) Nr. 1049/2001 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 30. Mai 2001 über den Zugang der Öffentlichkeit zu Dokumenten des Europäischen Parlaments, des Rates und der Kommission (ABl. L 145 vom 31.5.2001, S. 43).

Gegen Entscheidungen der Agentur gemäß Artikel 8 der Verordnung (EG) Nr. 1049/2001 kann nach Maßgabe von Artikel 228 bzw. 263 AEUV Beschwerde beim Bürgerbeauftragten eingelegt oder Klage beim Gerichtshof der Europäischen Union erhoben werden.

(2) Unbeschadet des Absatzes 1 veröffentlicht die Agentur ihre Empfehlungen, Stellungnahmen, Studien, Berichte und die Ergebnisse von Folgenabschätzungen auf ihrer Website, nachdem alles vertrauliche Material daraus entfernt wurde.

(3) Die Agentur veröffentlicht die Interessenerklärungen der in Artikel 46 aufgeführten Mitglieder der Leitungs- und Verwaltungsstruktur der Agentur.

Die Verarbeitung personenbezogener Daten durch die Agentur unterliegt der Verordnung (EG) Nr. 45/2001 des Europäischen Parlaments und des Rates <sup>(1)</sup>.

(4) Der Verwaltungsrat verabschiedet Maßnahmen, um dafür zu sorgen, dass die Agentur effiziente, benutzerfreundliche und leicht zugängliche Informationen über die Verfahren zur Gewährleistung der Interoperabilität und Sicherheit des Eisenbahnverkehrs und über andere einschlägige eisenbahnbezogene Unterlagen auf ihrer Website zur Verfügung stellt.

#### Artikel 78

### Sicherheitsvorschriften für den Schutz von Verschlusssachen oder vertraulichen Informationen

Die Agentur wendet die Grundsätze gemäß den Sicherheitsvorschriften der Kommission für den Schutz von EU-Verschlusssachen (im Folgenden „EUCI“) und von als nicht Verschlusssachen eingestuft, aber vertraulichen Informationen an, die im Beschluss (EU, Euratom) 2015/444 der Kommission <sup>(2)</sup> festgelegt sind. Das betrifft unter anderem die Bestimmungen für den Austausch, die Verarbeitung und die Speicherung solcher Informationen.

#### Artikel 79

### Betrugsbekämpfung

(1) Zur Erleichterung der Bekämpfung von Betrug, Korruption und sonstigen rechtswidrigen Handlungen nach der Verordnung (EG) Nr. 1073/1999 tritt die Agentur bis zum 16. Dezember 2016 der Interinstitutionellen Vereinbarung vom 25. Mai 1999 über interne Untersuchungen von OLAF bei und verabschiedet die entsprechenden Bestimmungen nach dem Muster in der Anlage zu der Vereinbarung, die für sämtliche Mitarbeiter der Agentur gelten.

(2) Der Rechnungshof ist befugt, bei allen Empfängern, Auftragnehmern und Unterauftragnehmern, die Unionsgelder von der Agentur erhalten haben, Rechnungsprüfungen anhand von Unterlagen und vor Ort durchzuführen.

(3) OLAF kann gemäß den Bestimmungen und Verfahren der Verordnung (EU) Nr. 883/2013 und der Verordnung (Euratom, EG) Nr. 2185/96 des Rates <sup>(3)</sup> Ermittlungen, einschließlich Kontrollen und Überprüfungen vor Ort, durchführen, um festzustellen, ob im Zusammenhang mit von der Agentur finanzierten Finanzzuwendungen oder Verträgen ein Betrugs- oder Korruptionsdelikt oder eine sonstige rechtswidrige Handlung zum Nachteil der finanziellen Interessen der Union vorliegt.

(4) Unbeschadet der Absätze 1, 2 und 3 enthalten Kooperationsvereinbarungen mit Drittländern und internationalen Organisationen, Verträge, Finanzhilfvereinbarungen und Finanzhilfeentscheidungen der Agentur Bestimmungen, die den Rechnungshof und OLAF ausdrücklich ermächtigen, solche Auditprüfungen und Untersuchungen im Einklang mit ihren jeweiligen Zuständigkeiten durchzuführen.

<sup>(1)</sup> Verordnung (EG) Nr. 45/2001 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 18. Dezember 2000 zum Schutz natürlicher Personen bei der Verarbeitung personenbezogener Daten durch die Organe und Einrichtungen der Gemeinschaft und zum freien Datenverkehr (ABl. L 8 vom 12.1.2001, S. 1).

<sup>(2)</sup> Beschluss (EU, Euratom) 2015/444 der Kommission vom 13. März 2015 über die Sicherheitsvorschriften für den Schutz von EU-Verschlusssachen (ABl. L 72 vom 17.3.2015, S. 53).

<sup>(3)</sup> Verordnung (Euratom, EG) Nr. 2185/96 des Rates vom 11. November 1996 betreffend die Kontrollen und Überprüfungen vor Ort durch die Kommission zum Schutz der finanziellen Interessen der Europäischen Gemeinschaften vor Betrug und anderen Unregelmäßigkeiten (ABl. L 292 vom 15.11.1996, S. 2).

## KAPITEL 13

## SCHLUSSBESTIMMUNGEN

## Artikel 80

**Durchführungsrechtsakte bezüglich Gebühren und Entgelte**

(1) Die Kommission erlässt, ausgehend von den in den Absätzen 2 und 3 dargelegten Grundsätzen, Durchführungsrechtsakte, in denen Folgendes festgelegt ist:

- a) die an die Agentur zu zahlenden Gebühren und Entgelte, insbesondere in Anwendung der Artikel 14, 20, 21 und 22; und
- b) die Zahlungsbedingungen.

Diese Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem in Artikel 81 Absatz 3 genannten Prüfverfahren erlassen.

(2) Gebühren und Entgelte werden erhoben für

- a) die Ausstellung und Erneuerung von Genehmigungen für das Inverkehrbringen von Fahrzeugen und Fahrzeugtypen;
- b) die Ausstellung und Erneuerung von einheitlichen Sicherheitsbescheinigungen;
- c) die Erbringung von Dienstleistungen; dabei sind den zu entrichtenden Gebühren und Entgelten die tatsächlichen Kosten der Erbringung im Einzelfall zugrunde zu legen;
- d) den Erlass von Genehmigungsentscheidungen gemäß Artikel 19 der Richtlinie (EU) 2016/797.

Gebühren und Entgelte können für die Bearbeitung von Beschwerden erhoben werden.

Alle Gebühren und Entgelte werden in Euro ausgedrückt und sind in Euro zahlbar.

Die Gebühren und Entgelte werden auf transparente, gerechte und einheitliche Weise unter Berücksichtigung der Wettbewerbsfähigkeit des europäischen Eisenbahnsektors festgesetzt. Sie dürfen keine unnötige finanzielle Belastung für die Antragsteller zur Folge haben. Den besonderen Bedürfnissen kleiner und mittlerer Unternehmen wird gegebenenfalls Rechnung getragen, einschließlich der Möglichkeit, die Zahlungen auf mehrere Raten und Schritte aufzuteilen.

Die Gebühr für den Erlass der Genehmigungsentscheidung wird anteilmäßig festgesetzt; dabei wird den verschiedenen Stufen des Genehmigungsverfahrens für Projekte für streckenseitige ERTMS-Ausrüstung und der für die einzelnen Stufen aufzuwendenden Arbeit Rechnung getragen. Die Aufteilung der Gebühren ist in den Rechnungsabschlüssen eindeutig auszuweisen.

Die Fristen für die Zahlung der Gebühren und Entgelte müssen angemessen sein; bei ihrer Festlegung sind die Fristen der Verfahren gemäß den Artikeln 19 und 21 der Richtlinie (EU) 2016/797 und gemäß Artikel 10 der Richtlinie (EU) 2016/798 gebührend zu berücksichtigen.

(3) Die Höhe der Gebühren und Entgelte ist so zu bemessen, dass die Einnahmen hieraus die vollen Kosten der erbrachten Leistungen decken, einschließlich der Kosten, die sich aus den nationalen Sicherheitsbehörden zugewiesenen Aufgaben gemäß Artikel 73 Absätze 2 und 3 ergeben. Alle Ausgaben der Agentur für die Mitarbeiter, die an den in Absatz 3 dieses Artikels genannten Tätigkeiten beteiligt sind, einschließlich der anteiligen Beiträge des Arbeitgebers zur Altersvorsorge, werden insbesondere bei diesen Kosten berücksichtigt. Sollte sich wiederholt ein erhebliches Ungleichgewicht aufgrund der Erbringung der durch Gebühren und Entgelte abgedeckten Dienstleistungen ergeben, ist eine Überprüfung der Höhe der Gebühren und Entgelte vorzunehmen. Diese Gebühren und Entgelte sind zweckgebundene Einnahmen der Agentur.

Bei der Festsetzung der Höhe der Gebühren und Entgelte berücksichtigt die Kommission

- a) das in den Bescheinigungen festgelegte geografische Tätigkeitsgebiet,
- b) das in den Genehmigungen festgelegte Tätigkeitsgebiet sowie
- c) die Art und den Umfang des Eisenbahnbetriebs.

## Artikel 81

### Ausschussverfahren

- (1) Die Kommission wird von dem durch Artikel 51 der Richtlinie (EU) 2016/797 eingesetzten Ausschuss unterstützt. Dieser Ausschuss ist ein Ausschuss im Sinne der Verordnung (EU) Nr. 182/2011.
- (2) Wird auf diesen Absatz Bezug genommen, so gilt Artikel 4 der Verordnung (EU) Nr. 182/2011.
- (3) Wird auf diesen Absatz Bezug genommen, so gilt Artikel 5 der Verordnung (EU) Nr. 182/2011. Gibt der Ausschuss keine Stellungnahme ab, so erlässt die Kommission den Durchführungsrechtsakt nicht und Artikel 5 Absatz 4 Unterabsatz 3 der Verordnung (EU) Nr. 182/2011 findet Anwendung.

## Artikel 82

### Bewertung und Überarbeitung

- (1) Spätestens am 16. Juni 2020 und danach alle fünf Jahre gibt die Kommission eine Bewertung insbesondere der Wirkung, Wirksamkeit und Effizienz der Agentur und ihrer Arbeitsmethoden in Auftrag, wobei alle einschlägigen Arbeiten des Rechnungshofs sowie die Standpunkte und Empfehlungen der einschlägigen Akteure, einschließlich der nationalen Sicherheitsbehörden, der Vertreter des Eisenbahnsektors, der Sozialpartner und der Verbraucherorganisationen zu berücksichtigen sind. Die Bewertung betrifft insbesondere eine eventuell notwendige Änderung des Mandats der Agentur und der finanziellen Auswirkungen einer solchen Änderung.
- (2) Spätestens am 16. Juni 2023 bewertet die Kommission die Funktionsweise des dualen Systems für Fahrzeuggenehmigungen und Sicherheitsbescheinigungen, die damit zusammenhängende zentrale Anlaufstelle und die harmonisierte Einführung des ERTMS in der Union, um zu ermitteln, ob Verbesserungen erforderlich sind.
- (3) Die Kommission übermittelt den Bewertungsbericht zusammen mit ihren entsprechenden Schlussfolgerungen dem Europäischen Parlament, dem Rat und dem Verwaltungsrat. Die Ergebnisse der Bewertung werden veröffentlicht.
- (4) Anlässlich jeder zweiten Bewertung wird im Hinblick auf die Ziele, das Mandat und die Aufgaben der Agentur auch eine Bewertung der von der Agentur erzielten Ergebnisse vorgenommen.

## Artikel 83

### Übergangsbestimmungen

- (1) Die Agentur ist in Bezug auf das Eigentum und alle Übereinkünfte, rechtlichen Verpflichtungen, Beschäftigungsverträge, finanziellen Verpflichtungen und Verbindlichkeiten Rechtsnachfolger der durch die Verordnung (EG) Nr. 881/2004 errichteten Europäischen Eisenbahnagentur und ersetzt diese.
- (2) Abweichend von Artikel 47 bleiben die Mitglieder des Verwaltungsrats, die nach der Verordnung (EG) Nr. 881/2004 vor dem 15. Juni 2016 ernannt wurden, bis zum Ende ihrer Amtszeit als Mitglieder des Verwaltungsrats im Amt, unbeschadet des Rechts jedes Mitgliedstaats, einen neuen Vertreter zu ernennen.  
  
Abweichend von Artikel 54 bleibt der nach der Verordnung (EG) Nr. 881/2004 ernannte leitende Direktor bis zum Ablauf seiner Amtszeit im Amt.
- (3) Abweichend von Artikel 67 werden sämtliche Beschäftigungsverträge, die am 15. Juni 2016 in Kraft sind, bis zum Vertragsende fortgeführt.
- (4) Die Agentur führt ihre Zertifizierungs- und Genehmigungsaufgaben gemäß den Artikeln 14, 20 und 21 sowie die in Artikel 22 genannten Aufgaben spätestens ab dem 16. Juni 2019 durch, vorbehaltlich des Artikels 54 Absatz 4 der Richtlinie (EU) 2016/797 und des Artikels 31 Absatz 3 der Richtlinie (EU) 2016/798.

*Artikel 84*

**Aufhebung**

Die Verordnung (EG) Nr. 881/2004 wird aufgehoben.

*Artikel 85*

**Inkrafttreten**

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

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

Geschehen zu Straßburg am 11. Mai 2016.

*Im Namen des Europäischen Parlaments*

*Der Präsident*

M. SCHULZ

*Im Namen des Rates*

*Die Präsidentin*

J.A. HENNIS-PLASSCHAERT

---

# RICHTLINIEN

## RICHTLINIE (EU) 2016/797 DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

vom 11. Mai 2016

### über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems in der Europäischen Union

(Neufassung)

(Text von Bedeutung für den EWR)

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION —

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

auf Vorschlag der Europäischen Kommission,

nach Zuleitung des Entwurfs des Gesetzgebungsakts an die nationalen Parlamente,

nach Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses <sup>(1)</sup>,

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

gemäß dem ordentlichen Gesetzgebungsverfahren <sup>(3)</sup>,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Die Richtlinie 2008/57/EG des Europäischen Parlaments und des Rates <sup>(4)</sup> wurde mehrfach erheblich geändert. Aus Gründen der Klarheit empfiehlt es sich, im Rahmen der anstehenden Änderungen eine Neufassung der genannten Richtlinie vorzunehmen.
- (2) Um den Bürgern der Union, den Wirtschaftsteilnehmern sowie den zuständigen Behörden in vollem Umfang die Vorteile zugutekommen zu lassen, die sich aus der Schaffung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraums ergeben, müssen insbesondere die Verknüpfung und Interoperabilität der nationalen Eisenbahnnetze sowie der Zugang zu diesen Netzen gefördert und nach Artikel 171 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (AEUV) jede Aktion durchgeführt werden, die sich gegebenenfalls im Bereich der Harmonisierung der technischen Normen als notwendig erweist.
- (3) Das Ziel der Interoperabilität des Eisenbahnsystems der Union sollte zur Bestimmung eines optimalen Niveaus der technischen Harmonisierung führen und es ermöglichen, grenzüberschreitende Eisenbahnverkehrsdienste in der Union und mit Drittländern zu erleichtern, zu verbessern und auszubauen sowie zur schrittweisen Verwirklichung des Binnenmarkts für Ausrüstungen und Dienstleistungen für den Bau, die Erneuerung, die Aufrüstung und den Betrieb des Eisenbahnsystems der Union beizutragen.
- (4) Um einen Beitrag zur Vollendung des einheitlichen europäischen Eisenbahnraums zu leisten, Kosten und Dauer der Genehmigungsverfahren zu senken und die Eisenbahnsicherheit zu verbessern, ist es angemessen, die Genehmigungsverfahren auf Unionsebene zu modernisieren und zu vereinheitlichen.
- (5) Untergrundbahnen, Straßenbahnen und andere Stadtbahnssysteme unterliegen in vielen Mitgliedstaaten lokalen technischen Anforderungen. Diese öffentlichen Personennahverkehrsdienste unterliegen in der Regel nicht der Erteilung von Genehmigungen innerhalb der Union. Darüber hinaus unterliegen Straßenbahnen und andere Stadtbahnssysteme aufgrund der gemeinsamen Infrastrukturnutzung oftmals den Vorschriften für den Straßenverkehr. Aus diesen Gründen ist für diese lokalen Systeme keine Interoperabilität erforderlich, und sie sollten daher vom Anwendungsbereich dieser Richtlinie ausgenommen werden. Es steht den Mitgliedstaaten jedoch frei, die Bestimmungen dieser Richtlinie auch auf lokale Bahnsysteme anzuwenden, soweit sie dies für sinnvoll erachten.

<sup>(1)</sup> ABl. C 327 vom 12.11.2013, S. 122.

<sup>(2)</sup> ABl. C 356 vom 5.12.2013, S. 92.

<sup>(3)</sup> Standpunkt des Europäischen Parlaments vom 26. Februar 2014 (noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht) und Standpunkt des Rates in erster Lesung vom 10. Dezember 2015 (AbI. C 57 vom 12.2.2016, S. 1). Standpunkt des Europäischen Parlaments vom 28. April 2016 (noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht).

<sup>(4)</sup> Richtlinie 2008/57/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. Juni 2008 über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems in der Gemeinschaft (AbI. L 191 vom 18.7.2008, S. 1).

- (6) Eine Zweisystem-Stadtbahn ist ein Verkehrskonzept, das einen kombinierten Betrieb sowohl auf Infrastrukturen für Stadtbahnen als auch auf Eisenbahninfrastrukturen gestattet. Den Mitgliedstaaten sollte es gestattet sein, diejenigen Fahrzeuge vom Geltungsbereich der Maßnahmen zur Umsetzung dieser Richtlinie auszunehmen, die in erster Linie auf den Infrastrukturen der Stadtbahnen genutzt werden, aber mit bestimmten Bauteilen für schwere Eisenbahnfahrzeuge ausgerüstet sind, die für den Durchgangsverkehr auf einem begrenzten Abschnitt der Eisenbahninfrastrukturen ausschließlich zu Verbindungszwecken erforderlich sind. Nutzen Zweisystem-Stadtbahnfahrzeuge Eisenbahninfrastrukturen, so sollte die Erfüllung aller grundlegenden Anforderungen sichergestellt werden, ebenso wie die Erfüllung des erwarteten Sicherheitsniveaus auf den betreffenden Strecken. Bei grenzüberschreitenden Fällen sollten die zuständigen Behörden zusammenarbeiten.
- (7) Voraussetzung für den kommerziellen Zugbetrieb im gesamten Eisenbahnnetz ist insbesondere eine hervorragende Kompatibilität zwischen Infrastruktur- und Fahrzeugmerkmalen, jedoch auch eine effiziente Verknüpfung der Informations- und Kommunikationssysteme der verschiedenen Infrastrukturbetreiber und Eisenbahnunternehmen. Von dieser Kompatibilität und Verknüpfung hängen das Leistungsniveau, die Sicherheit und die Qualität der angebotenen Verkehrsdienste sowie deren Kosten ab, und auf dieser Kompatibilität und Verknüpfung beruht vor allem die Interoperabilität des Eisenbahnsystems der Union.
- (8) In den Rechtsvorschriften für den Eisenbahnsektor auf Ebene der Union und der Mitgliedstaaten sollten die Aufgaben und Verantwortlichkeiten klar geregelt werden, um sicherzustellen, dass die für Eisenbahnnetze geltenden Sicherheits-, Gesundheits- und Verbraucherschutzvorschriften beachtet werden. Diese Richtlinie sollte nicht zu einem verringerten Sicherheitsniveau oder höheren Kosten für das Eisenbahnsystem der Union führen. Daher sollten die Europäische Eisenbahnagentur (im Folgenden „Agentur“) errichtet durch die Verordnung (EU) 2016/796 des Europäischen Parlaments und des Rates <sup>(1)</sup> und die nationalen Sicherheitsbehörden die volle Verantwortung für die von ihnen ausgestellten Genehmigungen tragen.
- (9) Die für Eisenbahnsysteme, Teilsysteme und Bauteile geltenden nationalen Rechtsvorschriften, internen Regelungen und technischen Spezifikationen weisen große Unterschiede auf, da sie Ausdruck der technischen Besonderheiten der Industrie des jeweiligen Landes sind und ganz bestimmte Abmessungen, Vorrichtungen sowie besondere Merkmale festlegen. Dieser Sachverhalt kann einen flüssigen Zugverkehr im gesamten Gebiet der Union behindern.
- (10) Die Eisenbahnindustrien der Union brauchen einen offenen und wettbewerbsorientierten Markt, damit sie ihre Wettbewerbsfähigkeit auf dem Weltmarkt verbessern können.
- (11) Für die gesamte Union sind daher grundlegende Interoperabilitätsanforderungen für ihr Eisenbahnsystem festzulegen.
- (12) Die Erstellung der technischen Spezifikationen für die Interoperabilität (im Folgenden „TSI“) hat gezeigt, dass es einer Klarstellung bezüglich des Verhältnisses zwischen den grundlegenden Anforderungen und den TSI einerseits und den europäischen Normen und anderen Schriftstücken normativen Charakters andererseits bedarf. Insbesondere sollte klar unterschieden werden zwischen Normen oder Teilen von Normen, die für verbindlich erklärt werden sollten, damit die Ziele dieser Richtlinie erreicht werden, und harmonisierten Normen, die nach der Verordnung (EU) Nr. 1025/2012 des Europäischen Parlaments und des Rates <sup>(2)</sup> erstellt worden sind. Soweit unbedingt erforderlich, können die TSI ausdrücklich auf die europäischen Normen oder Spezifikationen verweisen, die mit Beginn der Gültigkeit der TSI verbindlich werden.
- (13) Um die Wettbewerbsfähigkeit der Schienenverkehrsbranche in der Union tatsächlich zu verbessern, ohne den Wettbewerb zwischen den Hauptakteuren des Eisenbahnsystems der Union zu verzerren, sollten die TSI und die Empfehlungen der Agentur zu diesen TSI nach den Grundsätzen der Offenheit, des Konsenses und der Transparenz gemäß Anhang II der Verordnung (EU) Nr. 1025/2012 erarbeitet werden.
- (14) Ein hochwertiger Eisenbahnverkehr in der Union setzt unter anderem eine hervorragende Kompatibilität zwischen den Merkmalen des Netzes (im weitesten Sinne, einschließlich der ortsfesten Teile aller betroffenen Teilsysteme) und den Fahrzeugmerkmalen, (einschließlich der fahrzeugseitigen Teile aller betroffenen Teilsysteme) voraus. Von dieser Kompatibilität hängen das Leistungsniveau, die Sicherheit und die Qualität der Verkehrsdienste sowie deren Kosten ab.

(1) Verordnung (EU) 2016/796 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Mai 2016 über die Europäische Eisenbahnagentur und zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 881/2004 (siehe Seite 1 dieses Amtsblatts).

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

- (15) TSI haben unmittelbare oder potenzielle Auswirkungen auf Mitarbeiter, die am Betrieb und an der Wartung von Teilsystemen beteiligt sind. Bei der Ausarbeitung der TSI sollte die Agentur daher gegebenenfalls die Sozialpartner anhören.
- (16) Sämtliche Bedingungen, denen eine Interoperabilitätskomponente genügen sollte, sowie das bei der Konformitätsbewertung einzuhaltende Verfahren sollten in einer TSI festgelegt werden. Außerdem ist darauf hinzuweisen, dass jede Komponente dem in den TSI angegebenen Verfahren zur Bewertung der Konformität und Gebrauchstauglichkeit unterzogen werden sollte und mit einer entsprechenden Bescheinigung versehen werden sollte, die sich entweder auf die Bewertung der Konformität einer einzelnen Interoperabilitätskomponente mit den einschlägigen technischen Spezifikationen oder auf die Bewertung der Gebrauchstauglichkeit einer Interoperabilitätskomponente in ihrer eisenbahntechnischen Umgebung in Bezug auf die technischen Spezifikationen erstreckt.
- (17) Bei der Erarbeitung neuer TSI sollte stets angestrebt werden, Kompatibilität mit den vorhandenen Teilsystemen zu gewährleisten. Hierdurch wird ein Beitrag geleistet zur Wettbewerbsfähigkeit des Eisenbahnverkehrs und zur Vermeidung unnötiger zusätzlicher Kosten durch die Anforderung der Erneuerung oder Aufrüstung bestehender Teilsysteme, um die Rückwärtskompatibilität zu gewährleisten. In den Ausnahmefällen, in denen es nicht möglich ist, die Kompatibilität zu gewährleisten, sollte es für TSI möglich sein, den notwendigen Rahmen schaffen, um zu entscheiden, ob eine neue Entscheidung oder Genehmigung zur Inbetriebnahme oder zum Inverkehrbringen des bestehenden Teilsystems notwendig ist und welche Fristen hierfür gegebenenfalls gelten.
- (18) Können einzelne technische Aspekte, die grundlegenden Anforderungen entsprechen, nicht ausdrücklich in einer TSI behandelt werden, so sollten solche Aspekte, die noch einer Klärung bedürfen, in einem Anhang dieser TSI als „offene Punkte“ benannt werden. Für diese offenen Punkte sowie für Sonderfälle und im Hinblick auf Kompatibilität mit den vorhandenen Systemen sollten nationale Vorschriften, die in einem Mitgliedstaat von einer zuständigen nationalen, regionalen oder örtlichen Behörde erlassen werden können, maßgebend sein. Zur Vermeidung von überflüssigen Prüfungen und unnötigem Verwaltungsaufwand sollten die nationalen Vorschriften klassifiziert werden, um die Entsprechungen zwischen den Vorschriften verschiedener Mitgliedstaaten, die dieselben Aspekte behandeln, zu ermitteln.
- (19) Das Verfahren, das im Falle grundlegender Anforderungen an ein Teilsystem, die in der entsprechenden TSI noch nicht behandelt werden, anzuwenden ist, sollte festgelegt werden. In diesem Fall sollte es sich bei den Stellen, die mit den Konformitätsbewertungs- und Prüfverfahren beauftragt sind, um die bestimmten Stellen gemäß dieser Richtlinie handeln.
- (20) Diese Richtlinie sollte für das gesamte Eisenbahnsystem der Union gelten, und der Geltungsbereich der TSI sollte ausgeweitet werden, um die Fahrzeuge und Netze einzubeziehen, die nicht zum transeuropäischen Eisenbahnsystem gehören. Anhang I der Richtlinie 2008/57/EG sollte daher vereinfacht werden.
- (21) Die funktionellen und technischen Spezifikationen, denen die Teilsysteme und ihre Schnittstellen entsprechen müssen, können je nach Einsatz der betreffenden Teilsysteme, zum Beispiel in Abhängigkeit von den Strecken- und Fahrzeugkategorien, insbesondere zur Gewährleistung der Kohärenz von Hochgeschwindigkeitsbahnsystemen und konventionellen Bahnsystemen, voneinander abweichen.
- (22) Um die Eisenbahninteroperabilität in der gesamten Union schrittweise zu verwirklichen und die unterschiedlichen Altsysteme allmählich aneinander anzugleichen, sollten in den TSI die für die Erneuerung oder Aufrüstung bestehender Teilsysteme geltenden Bestimmungen und gegebenenfalls Vorschläge für den stufenweisen Abschluss des Zielsystems genannt werden. Um jedoch die Wettbewerbsfähigkeit des Eisenbahnsektors aufrechtzuerhalten und übermäßige Kosten zu vermeiden, sollte das Inkrafttreten neuer oder geänderter TSI nicht zu einer sofortigen Anpassung von Fahrzeugen und Infrastruktureinrichtungen an die neuen Spezifikationen führen.
- (23) In den TSI sollte angegeben werden, wann die Aufrüstung und die Erneuerung von Infrastruktureinrichtungen und Fahrzeugen eine neue Genehmigung erforderlich macht. In jedem Fall sollte der Antragsteller für die Aufrüstung und die Erneuerung von Infrastruktureinrichtungen durch die in der Verordnung (EU) 2016/796 genannte einzige Anlaufstelle ein Dossier bei der nationalen Sicherheitsbehörde einreichen, damit diese entscheiden kann, ob auf der Grundlage der Kriterien der vorliegenden Richtlinie eine neue Genehmigung erforderlich ist. Im Falle der Aufrüstung und der Erneuerung von Fahrzeugen mit einer Genehmigung für das Inverkehrbringen sollte der Antragsteller entscheiden können, ob er auf der Grundlage der Kriterien der vorliegenden Richtlinie bei der nationalen Sicherheitsbehörde oder der Agentur eine neue Genehmigung beantragen muss.
- (24) Wegen des Stufenkonzepts zur Beseitigung der Hindernisse für die Interoperabilität des Eisenbahnsystems der Union und der deshalb erforderlichen Zeit für die Verabschiedung von TSI muss vermieden werden, dass die Mitgliedstaaten neue nationale Regelungen erlassen oder Vorhaben in Angriff nehmen, die die Uneinheitlichkeit des bestehenden Systems noch verstärken.

- (25) Um Interoperabilitätsbarrieren abzubauen, sollte die Menge der nationalen Vorschriften durch die Ausweitung des Geltungsbereichs der TSI auf das gesamte Eisenbahnsystem der Union allmählich verringert werden. Es sollte unterschieden werden zwischen den nationalen Vorschriften, die sich strikt auf die vorhandenen Systeme beziehen, und denen, die zur Behandlung offener Punkte in den TSI notwendig sind. Letztere Gruppe von Vorschriften sollten im Zuge der Klärung offener Punkte in den TSI schrittweise aufgehoben werden.
- (26) Nationale Vorschriften sollten so erarbeitet und veröffentlicht werden, dass sie jedem potenziellen Nutzer eines nationalen Netzes verständlich sind. In diesen Vorschriften wird oft auf andere Dokumente wie nationale Normen, europäische Normen, internationale Normen oder andere technische Spezifikationen Bezug genommen, die möglicherweise ganz oder in Teilen durch Rechte des geistigen Eigentums geschützt sind. Daher sollte die Pflicht zur Veröffentlichung nicht für Dokumente gelten, auf die in der nationalen Vorschrift direkt oder indirekt Bezug genommen wird.
- (27) Das Stufenkonzept entspricht den Erfordernissen der angestrebten Interoperabilität für das Eisenbahnsystem der Union, das sich durch einen alten Fahrweg- und Fahrzeugbestand in den Mitgliedstaaten auszeichnet, dessen Aufrüstung oder Erneuerung mit erheblichen Investitionen verbunden ist; es ist besonders darauf zu achten, dass die Wettbewerbsfähigkeit der Eisenbahn gegenüber anderen Verkehrsträgern aufrechterhalten wird.
- (28) Aus praktischen Gründen hat es sich als notwendig erwiesen, das Eisenbahnsystem der Union aufgrund seines Umfangs und seiner komplexen Struktur in die folgenden Teilsysteme zu untergliedern: Infrastruktur, streckenseitige Zugsteuerung/Zugsicherung und Signalgebung, fahrzeugseitige Zugsteuerung, Zugsicherung und Signalgebung, Energie, Fahrzeuge, Betriebsführung und Verkehrssteuerung, Instandhaltung und Telematikanwendungen für den Personen- und Güterverkehr. Für jedes dieser Teilsysteme müssen die grundlegenden Anforderungen und die technischen Spezifikationen vorgeschrieben werden, insbesondere für die Komponenten und Schnittstellen, mit denen diese grundlegenden Anforderungen erfüllt werden. Jedes System wird in ortsfeste und mobile Komponenten aufgeteilt: einerseits das Netz, das aus den Strecken, Bahnhöfen, Terminals und ortsfesten Einrichtungen jeglicher Art besteht, die für die Gewährleistung des sicheren und durchgehenden Betriebs des Systems erforderlich sind, und andererseits alle Fahrzeuge, die auf diesem Netz verkehren. Daher besteht ein Fahrzeug für die Zwecke dieser Richtlinie aus einem Teilsystem (Fahrzeug) und gegebenenfalls anderen Teilsystemen (in erster Linie fahrzeugseitige Zugsteuerung/Zugsicherung und Signalgebung). Obgleich das System in mehrere Bestandteile untergliedert ist, sollte die Agentur einen Gesamtüberblick über das System behalten, um Sicherheit und Interoperabilität zu fördern.
- (29) Einer der allgemeinen Grundsätze des Übereinkommens der Vereinten Nationen über die Rechte von Menschen mit Behinderungen, dem die Union als Vertragspartei angehört, ist die Barrierefreiheit, und die Vertragsstaaten werden zur Ergreifung geeigneter Maßnahmen verpflichtet, um Menschen mit Behinderungen gleichberechtigten Zugang zu ermöglichen, unter anderem durch die Entwicklung, Verbreitung und Überwachung der Einhaltung entsprechender Mindeststandards und Leitlinien für die Zugänglichkeit. Barrierefreiheit für Menschen mit Behinderung und Personen mit eingeschränkter Mobilität ist somit eine grundlegende Voraussetzung für die Interoperabilität des Eisenbahnsystems der Union.
- (30) Kein Mensch darf aufgrund einer Behinderung unmittelbar oder mittelbar diskriminiert werden. Um zu gewährleisten, dass allen Unionsbürgern die Vorteile der Schaffung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraums zugutekommen, sollten die Mitgliedstaaten ein Eisenbahnsystem fördern, das für alle zugänglich ist.
- (31) Die Durchführung der Bestimmungen über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems der Union sollte nicht dazu führen, dass übermäßige Kosten entstehen oder die Aufrechterhaltung der Interoperabilität bestehender Eisenbahnnetze unterlaufen wird.
- (32) TSI wirken sich auch auf die Bedingungen für die Inanspruchnahme der Eisenbahn durch die Benutzer aus; daher ist es erforderlich, die Benutzer, einschließlich gegebenenfalls Behindertenverbände, zu den sie betreffenden Aspekten anzuhören.
- (33) In ausreichend begründeten Ausnahmefällen ist den betroffenen Mitgliedstaaten die Möglichkeit einzuräumen, bestimmte TSI nicht anzuwenden. Diese Fälle sowie die bei Nichtanwendung einer bestimmten TSI anzuwendenden Verfahren sollten klar festgelegt werden.
- (34) Die Ausarbeitung und Anwendung von TSI für das Eisenbahnsystem der Union darf die technologische Innovation nicht behindern; diese wiederum muss auf eine Verbesserung der wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit ausgerichtet sein.

- (35) Um den einschlägigen Bestimmungen in Bezug auf die Vergabe von Aufträgen im Eisenbahnbereich, insbesondere der Richtlinie 2014/25/EU des Europäischen Parlaments und des Rates <sup>(1)</sup>, zu entsprechen, werden die Auftraggeber die technischen Spezifikationen in die allgemeinen Unterlagen oder in die Vertragsunterlagen für jeden einzelnen Auftrag aufnehmen. Zu diesem Zweck ist es notwendig, eine Reihe von Vorschriften auszuarbeiten, auf die in diesen technischen Spezifikationen Bezug genommen wird.
- (36) Die Union hat ein Interesse an einem den Anforderungen der Unionspolitik entsprechenden internationalen Normungssystem, mit dem Normen aufgestellt werden können, die von den internationalen Handelspartnern tatsächlich angewendet werden. Die europäischen Normungsorganisationen sollten daher ihre Zusammenarbeit mit internationalen Normungsorganisationen fortsetzen.
- (37) Bei einem Auftraggeber, der die Planung, den Bau, die Erneuerung oder Aufrüstung eines Teilsystems in Auftrag gibt, könnte es sich um ein Eisenbahnunternehmen, einen Infrastrukturbetreiber, eine für die Instandhaltung zuständige Stelle, einen Halter oder einen mit der Durchführung eines Vorhabens beauftragten Auftragnehmer handeln. Die Auftraggeber sollten die Spezifikationen bestimmen, die zur Ergänzung der europäischen Spezifikationen oder anderer Normen erforderlich sind. Diese Spezifikationen sollten die grundlegenden Anforderungen erfüllen, die auf Unionsebene harmonisiert worden sind und denen das Eisenbahnsystem der Union entsprechen wird.
- (38) Die Verfahren der Konformitäts- oder Gebrauchstauglichkeitsbewertung von Komponenten müssen auf den Modulen für die Verfahren der Konformitäts- und Gebrauchstauglichkeitsbewertung sowie der EG-Prüfung beruhen, deren Anwendung in den gemäß dieser Richtlinie angenommenen technischen Spezifikationen für die Interoperabilität festgelegt wurden. Um die Entwicklung der betreffenden Industrien zu fördern, sollten so weit wie möglich Verfahren mit einem Qualitätssicherungssystem erarbeitet werden.
- (39) Für die Konformität der Komponenten ist vor allem das Verwendungsgebiet maßgebend, damit nicht nur der freie Verkehr im Unionsmarkt, sondern auch die Interoperabilität des Systems gewährleistet ist. Die Bewertung der Gebrauchstauglichkeit sollte sich auf Komponenten, die für die Sicherheit, die Funktionstüchtigkeit oder die Wirtschaftlichkeit des Systems von besonders kritischer Bedeutung sind, erstrecken. Infolgedessen braucht der Hersteller auf Komponenten, die dieser Richtlinie unterliegen, die CE-Kennzeichnung nicht anzubringen. Die Konformitätserklärung des Herstellers sollte ausreichen, wenn die Konformitäts- und/oder Gebrauchstauglichkeitsbewertung vorgenommen worden ist.
- (40) Die Hersteller sind gleichwohl verpflichtet, auf bestimmten Komponenten die CE-Kennzeichnung anzubringen, die die Konformität mit anderem Unionsrecht bestätigt.
- (41) Bei Inkrafttreten einer TSI sind einige der Interoperabilitätskomponenten bereits in Verkehr gebracht worden. Damit diese Komponenten in ein Teilsystem integriert werden können, auch wenn sie der betreffenden TSI nicht genau entsprechen, sollte eine Übergangszeit vorgesehen werden.
- (42) Die Teilsysteme des Eisenbahnsystems der Union sind einem Prüfverfahren zu unterziehen. Diese Prüfung sollte den für die Inbetriebnahme oder das Inverkehrbringen zuständigen Stellen die Gewähr bieten, dass die Ergebnisse auf der Planungs-, Bau- und Inbetriebnahmestufe den geltenden ordnungsrechtlichen, technischen und betrieblichen Vorschriften entsprechen. Die Hersteller sollten auch von der Gleichbehandlung in allen Mitgliedstaaten ausgehen können.
- (43) Nach der Inbetriebnahme oder dem Inverkehrbringen von Teilsystemen sollte sichergestellt werden, dass diese Teilsysteme gemäß den sie betreffenden grundlegenden Anforderungen betrieben und instand gehalten werden. Gemäß der Richtlinie (EU) 2016/798 des Europäischen Parlaments und des Rates <sup>(2)</sup> sind die Infrastrukturbetreiber, die Eisenbahnunternehmen oder die für die Instandhaltung zuständigen Stellen dafür verantwortlich, dass diese Anforderungen für ihre jeweiligen Teilsysteme erfüllt werden.
- (44) Stellt sich im Betrieb heraus, dass ein Fahrzeug oder ein Fahrzeugtyp eine der geltenden grundlegenden Anforderungen nicht erfüllt, so sollten die betreffenden Eisenbahnunternehmen die erforderlichen Korrekturmaßnahmen ergreifen, um die Übereinstimmung des Fahrzeugs/der Fahrzeuge herzustellen. Führt diese Nichtübereinstimmung darüber hinaus zu einem schwerwiegenden Sicherheitsrisiko, so sollten die für die Überwachung des Verkehrs des Fahrzeugs zuständigen nationalen Sicherheitsbehörden die erforderlichen vorübergehenden Sicherheitsmaßnahmen ergreifen können, einschließlich der sofortigen Beschränkung oder Aussetzung des jeweiligen Betriebs. Erweisen sich die Korrekturmaßnahmen als unzureichend und besteht das durch die Nichtübereinstimmung entstandene schwerwiegende Sicherheitsrisiko weiterhin, sollte es den nationalen

<sup>(1)</sup> Richtlinie 2014/25/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 26. Februar 2014 über die Vergabe von Aufträgen durch Auftraggeber im Bereich der Wasser-, Energie- und Verkehrsversorgung sowie der Postdienste und zur Aufhebung der Richtlinie 2004/17/EG (ABl. L 94 vom 28.3.2014, S. 243).

<sup>(2)</sup> Richtlinie (EU) 2016/798 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Mai 2016 über die Sicherheit im Eisenbahnverkehr (siehe Seite 102 dieses Amtsblatts).

Sicherheitsbehörden oder der Agentur möglich sein, die Genehmigung zu widerrufen oder zu ändern. In diesem Zusammenhang sollte eine schwerwiegende Nichteinhaltung rechtlicher Verpflichtungen, die alleine oder in einer Abfolge von aus der Nichteinhaltung resultierenden Ereignissen zu einem Unfall oder schweren Unfall führen kann, als schwerwiegendes Sicherheitsrisiko gelten. Das Widerrufsverfahren sollte durch einen angemessenen Informationsaustausch zwischen der Agentur und den nationalen Sicherheitsbehörden, einschließlich der Nutzung von Registern, erleichtert werden.

- (45) Die jeweiligen Aufgaben und Zuständigkeiten aller beteiligten Akteure sollten in Bezug auf die Verfahren für das Inverkehrbringen und den Einsatz von Fahrzeugen sowie für die Inbetriebnahme ortsfester Einrichtungen präzisiert werden.
- (46) Die Agentur und die nationalen Sicherheitsbehörden sollten unter gebührender Berücksichtigung der Sicherheit zusammenarbeiten und entsprechend gemeinsame Zuständigkeiten für die Erteilung von Genehmigungen haben. Zu diesem Zweck sollten Kooperationsvereinbarungen zwischen der Agentur und den nationalen Sicherheitsbehörden geschlossen werden.
- (47) Um sicherzustellen, dass die Ausrüstung des Europäischen Eisenbahnverkehrsleitsystems (European Rail Traffic Management System, ERTMS) mit den geltenden einschlägigen Spezifikationen übereinstimmt, und um zu verhindern, dass zusätzliche Anforderungen an das ERTMS dessen Interoperabilität beeinträchtigen, sollte die Agentur als „Behörde für das ERTMS-System“ fungieren. Zu diesem Zweck sollte die Agentur dafür verantwortlich sein, die geplanten technischen Lösungen zu bewerten, bevor Ausschreibungen für streckenseitige ERTMS-Ausrüstung auf den Weg gebracht oder veröffentlicht werden, um zu prüfen, ob diese technischen Lösungen mit den einschlägigen TSI übereinstimmen und vollständig interoperabel sind. Überschneidungen zwischen dieser Bewertung durch die Agentur und den Aufgaben der notifizierten Stellen im Prüfverfahren sollten vermieden werden. Daher sollte der Antragsteller die Agentur unterrichten, wenn das von der benannten Stelle durchgeführte Prüfverfahren bereits begonnen hat oder wenn bereits eine Konformitätsbescheinigung vorliegt. Der Antragsteller sollte die Wahl haben, ob er bei der Agentur solche Bewertungen für jedes einzelne ERTMS-Projekt oder für eine Kombination von Vorhaben, eine Strecke, eine Gruppe von Strecken oder ein Netz beantragt.
- (48) Das Inkrafttreten dieser Richtlinie sollte die Durchführung von ERTMS-Vorhaben, für die das Ausschreibungs- oder Vergabeverfahren bereits abgeschlossen ist, nicht verzögern.
- (49) Um das Inverkehrbringen von Fahrzeugen zu erleichtern und den Verwaltungsaufwand zu verringern, sollte das Konzept einer unionsweit gültigen Genehmigung für das Inverkehrbringen von Fahrzeugen eingeführt werden. Auch wenn die Genehmigungen für das Inverkehrbringen den Handelsverkehr mit Fahrzeugen auf dem gesamten Unionsmarkt gestatten, darf ein Fahrzeug nur in dem Verwendungsgebiet genutzt werden, für das die Genehmigung erteilt wird. In diesem Zusammenhang sollte für jede Erweiterung des Verwendungsgebiets eine aktualisierte Genehmigung für das Fahrzeug erforderlich sein. Es ist erforderlich, dass bereits nach vorausgehenden Richtlinien zugelassene Fahrzeuge ebenfalls eine Genehmigung für das Inverkehrbringen erhalten, falls sie auf Netzen eingesetzt werden sollen, die nicht unter ihre Genehmigung fallen.
- (50) Ist das Verwendungsgebiet auf ein Netz oder Netze innerhalb eines Mitgliedstaats beschränkt, so sollte der Antragsteller wählen können, ob er seinen Antrag auf Erteilung einer Genehmigung für das Inverkehrbringen von Fahrzeugen durch die in der Verordnung (EU) 2016/796 genannte einzige Anlaufstelle bei der nationalen Sicherheitsbehörde des jeweiligen Mitgliedstaats oder bei der Agentur einreicht. Die Wahl des Antragstellers sollte bis zum Abschluss oder zur Beendigung des Antrags verbindlich sein.
- (51) Dem Antragsteller sollte ein geeignetes Beschwerdeverfahren gegen eine Entscheidung der Agentur oder der nationalen Sicherheitsbehörden oder deren Untätigkeit zur Verfügung stehen. Für den Fall, dass die Agentur und die nationalen Sicherheitsbehörden unterschiedliche Auffassungen in Bezug auf Bewertungen im Zusammenhang mit der Erteilung von Fahrzeuggenehmigungen vertreten, sollten darüber hinaus eindeutige Bestimmungen zu den Verfahren und zur Beilegung von Streitigkeiten festgelegt werden.
- (52) Spezifische Maßnahmen, einschließlich Kooperationsvereinbarungen, sollten geografische und geschichtliche Gegebenheiten bestimmter Mitgliedstaaten berücksichtigen und dabei das reibungslose Funktionieren des Binnenmarkts gewährleisten.
- (53) Ist der Betrieb auf Netze beschränkt, die aus geografischen oder historischen Gründen spezielle Fachkenntnisse erfordern, und sind diese Netze vom Rest des Eisenbahnsystems der Union abgetrennt, so sollte es dem Antragsteller möglich sein, die erforderlichen Formalitäten auf lokaler Ebene im Benehmen mit den zuständigen nationalen Sicherheitsbehörden vorzunehmen. Im Hinblick auf die Verringerung des Verwaltungsaufwands und der Kosten sollte es möglich sein, dass die zwischen der Agentur und den zuständigen nationalen Sicherheitsbehörden zu schließenden Kooperationsvereinbarungen zu diesem Zweck die entsprechende Aufteilung der Aufgaben vorsehen, jedoch ohne der endgültigen Zuständigkeit der Agentur für die Erteilung der Genehmigung vorzugreifen.

- (54) Die Eisenbahnnetze der baltischen Staaten (Estland, Lettland und Litauen) haben genau wie benachbarte Drittländer eine Spurweite von 1 520 mm; allerdings unterscheidet sich diese von der Spurweite des Haupteisenbahnnetzes der Union. Diese baltischen Eisenbahnnetze haben gemeinsame historische technische und betriebsbezogene Anforderungen, die de facto für die Interoperabilität dieser Eisenbahnnetze sorgen; insofern könnten die in einem dieser Mitgliedstaaten ausgestellten Genehmigungen für das Inverkehrbringen von Fahrzeugen für die anderen dieser Eisenbahnnetze gültig sein. Um in diesen Fällen eine effiziente und angemessene Zuweisung von Ressourcen für die Erteilung von Genehmigungen für das Inverkehrbringen von Fahrzeugen oder von Typgenehmigungen von Fahrzeugen zu erleichtern und die Verwaltungslast für den Antragsteller und die ihm entstehenden Kosten zu verringern, sollten die spezifischen Vorkehrungen für die Zusammenarbeit zwischen der Agentur und den zuständigen nationalen Sicherheitsbehörden gegebenenfalls die Möglichkeit der vertraglichen Vergabe von Aufgaben an diese nationalen Sicherheitsbehörden vorsehen.
- (55) Mitgliedstaaten, in denen ein bedeutender Anteil des Schienenverkehrs mit Drittstaaten abgewickelt wird, die über die gleiche, sich vom Haupteisenbahnnetz der Union unterscheidende Spurweite verfügen, sollten andere Genehmigungsverfahren für gemeinsam mit diesen Drittstaaten genutzte Güterwagen und Reisezugwagen beibehalten können.
- (56) Aus Gründen der Rückverfolgbarkeit und Sicherheit sollten die zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten auf Antrag des Fahrzeughalters einem Fahrzeug eine europäische Fahrzeugnummer zuweisen. Anschließend sollten die Informationen über das Fahrzeug in ein Fahrzeugeinstellungsregister aufgenommen werden. Die Fahrzeugeinstellungsregister sollten allen Mitgliedstaaten und bestimmten Wirtschaftsteilnehmern in der Union zur Abfrage zugänglich sein. Die Fahrzeugeinstellungsregister sollten ein einheitliches Datenformat aufweisen. Sie sollten deshalb gemeinsamen funktionellen und technischen Spezifikationen unterliegen. Um den Verwaltungsaufwand zu verringern und unangemessene Kosten zu vermeiden, sollte die Kommission eine Spezifikation für ein europäisches Fahrzeugeinstellungsregister beschließen, in das die nationalen Fahrzeugeinstellungsregister übernommen werden, um ein gemeinsames Instrument zu schaffen und gleichzeitig die Aufrechterhaltung zusätzlicher, für die besonderen Zwecke der Mitgliedstaaten bedeutsamer, Funktionen zu ermöglichen.
- (57) Um die Rückverfolgung von Fahrzeugen und ihrer Vorgeschichte zu ermöglichen, sollten die Angaben zu den Genehmigungen für das Inverkehrbringen von Fahrzeugen zusammen mit den übrigen Fahrzeugdaten dokumentiert werden.
- (58) Es sollten Verfahren für die Prüfung der Komptabilität zwischen Fahrzeug und Strecke, auf der es eingesetzt werden soll, nach der Ausstellung der Genehmigung für das Inverkehrbringen des Fahrzeugs und vor dem Einsatz des Fahrzeugs durch ein Eisenbahnunternehmen in dem in der Genehmigung für das Inverkehrbringen angegebenen Verwendungsgebiet festgelegt werden.
- (59) Die benannten Stellen, die mit der Durchführung der Konformitäts- und Gebrauchstauglichkeitsbewertung sowie mit dem Prüfverfahren für die Teilsysteme betraut sind, sollten ihre Entscheidungen insbesondere dann, wenn europäische Spezifikationen fehlen, so eng wie möglich aufeinander abstimmen.
- (60) Die transparente Akkreditierung nach der Verordnung (EG) Nr. 765/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates <sup>(1)</sup> sollte zur Gewährleistung des notwendigen Maßes an Vertrauen in Konformitätsbescheinigungen unionsweit von den nationalen Behörden als bevorzugtes Mittel zum Nachweis der fachlichen Kompetenz benannter Stellen und, entsprechend, der mit der Kontrolle der Einhaltung nationaler Vorschriften betrauten Stellen angesehen werden. Allerdings sollten nationale Behörden die Auffassung vertreten können, dass sie selbst die geeigneten Mittel besitzen, um diese Begutachtung vorzunehmen. Um in solchen Fällen die Glaubwürdigkeit der durch andere nationale Behörden vorgenommenen Begutachtungen zu gewährleisten, sollten sie der Kommission und den anderen Mitgliedstaaten die erforderlichen Unterlagen übermitteln, aus denen hervorgeht, dass die begutachteten Konformitätsbewertungsstellen die einschlägigen rechtlichen Anforderungen erfüllen.
- (61) Diese Richtlinie sollte sich auf die Festlegung der für Interoperabilitätskomponenten und Teilsysteme geltenden Interoperabilitätsanforderungen beschränken. Um die Einhaltung dieser Anforderungen zu erleichtern, ist es erforderlich, eine Konformitätsvermutung für Interoperabilitätskomponenten und Teilsysteme vorzusehen, die den harmonisierten Normen entsprechen, welche gemäß der Verordnung (EU) Nr. 1025/2012 zum Zweck der Angabe ausführlicher technischer Spezifikationen in Bezug auf diese Anforderungen angenommen werden.
- (62) Aufgrund dieser Richtlinie ergriffene Maßnahmen sollten durch Initiativen ergänzt werden, die dazu dienen, innovativen und interoperablen Technologien im Eisenbahnsektor der Union finanzielle Unterstützung zukommen zu lassen.

<sup>(1)</sup> Verordnung (EG) Nr. 765/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 9. Juli 2008 über die Vorschriften für die Akkreditierung und Marktüberwachung im Zusammenhang mit der Vermarktung von Produkten und zur Aufhebung der Verordnung (EWG) Nr. 339/93 des Rates (ABl. L 218 vom 13.8.2008, S. 30).

- (63) Um nicht wesentliche Teile dieser Richtlinie zu ergänzen, sollte der Kommission die Befugnis übertragen werden, gemäß Artikel 290 AEUV Rechtsakte über die spezifischen Ziele von TSI zu erlassen. Es ist von besonderer Bedeutung, dass die Kommission im Zuge ihrer Vorbereitungsarbeit angemessene Konsultationen, auch auf der Ebene von Sachverständigen, durchführt. Bei der Vorbereitung und Ausarbeitung delegierter Rechtsakte sollte die Kommission gewährleisten, dass die einschlägigen Dokumente dem Europäischen Parlament und dem Rat gleichzeitig, rechtzeitig und auf angemessene Weise übermittelt werden.
- (64) Zur Gewährleistung einheitlicher Bedingungen für die Durchführung dieser Richtlinie sollten der Kommission Durchführungsbefugnisse für folgende Bereiche übertragen werden: TSI und Änderungen von TSI, einschließlich Änderungen zur Behebung von Mängeln in TSI; das Muster der EG-Konformitäts- und der Gebrauchstauglichkeitsklärung von Interoperabilitätskomponenten und die Begleitdokumente; die Informationen, die in das Dossier aufzunehmen sind, das dem Antrag auf die vollständige oder teilweise Nichtanwendung einer oder mehrerer TSI beigefügt werden sollte, das Format und die Methoden der Übermittlung des Dossiers sowie gegebenenfalls die Entscheidung über die Nichtanwendung von TSI; die Einstufung der notifizierten nationalen Vorschriften in verschiedene Gruppen, um die Prüfung der Kompatibilität zwischen ortsfester und mobiler Ausrüstung zu erleichtern; die Einzelheiten des EG-Prüfverfahrens und das Prüfverfahren im Fall nationaler Regelungen sowie die Muster der EG-Prüferklärung und die Muster für Unterlagen des der Prüferklärung beizufügenden technischen Dossiers sowie die Muster für Prüfbescheinigungen; die praktischen Vorkehrungen für die Fahrzeuggenehmigung; das Muster der Typenkonformitätserklärung und gegebenenfalls die Ad-hoc-Module für die Konformitätsbewertung; die nationalen Fahrzeugeinstellungsregister, das europäische Fahrzeugeinstellungsregister und das Register der Genehmigungen für das Inverkehrbringen von Fahrzeugtypen, und die gemeinsamen Spezifikationen für den Inhalt, das Datenformat, die funktionelle und technische Architektur, die Betriebsweise und die Vorschriften für die Dateneingabe und -abfrage für das Infrastrukturregister. Diese Befugnisse sollten gemäß der Verordnung (EU) Nr. 182/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates <sup>(1)</sup> ausgeübt werden.
- (65) Die TSI sollten regelmäßig überarbeitet werden. Für den Fall, dass Mängel in den TSI festgestellt werden, sollte die Agentur zu einer Stellungnahme aufgefordert werden, die unter bestimmten Bedingungen veröffentlicht und von allen Beteiligten (einschließlich der Unternehmen und der benannten Stellen) bis zur Änderung der betreffenden TSI als geeigneter Konformitätsnachweis verwendet werden kann.
- (66) Durchführungsrechtsakte, mit denen neue TSI erstellt oder TSI geändert werden, sollten den von der Kommission im Wege von delegierten Rechtsakten festgelegten spezifischen Zielen Rechnung tragen.
- (67) Es sind bestimmte organisatorische Schritte notwendig, um die Agentur auf ihre erweiterte Rolle im Rahmen dieser Richtlinie vorzubereiten. Daher sollte eine angemessene Übergangszeit vorgesehen werden. In diesem Zeitraum sollte die Kommission die Fortschritte der Agentur bei der Vorbereitung auf ihre erweiterte Rolle überprüfen. Danach sollte die Kommission regelmäßig über die Fortschritte bei der Umsetzung dieser Richtlinie Bericht erstatten. Insbesondere sollte in diesem Bericht das Fahrzeuggenehmigungsverfahren, die Fälle, in denen TSI nicht angewendet werden, und die Nutzung von Registern bewertet werden. Die Kommission sollte auch Bericht erstatten zu Maßnahmen hinsichtlich der Identifikation und Rückverfolgbarkeit sicherheitskritischer Komponenten.
- (68) Es ist erforderlich, den Mitgliedstaaten, nationalen Sicherheitsbehörden und Beteiligten ausreichend Zeit zur Vorbereitung der Durchführung dieser Richtlinie zu gewähren.
- (69) Da das Ziel dieser Richtlinie, nämlich die unionsweite Interoperabilität des Eisenbahnsystems, von den Mitgliedstaaten nicht ausreichend verwirklicht werden kann, sondern vielmehr wegen ihres Umfangs und ihrer Wirkungen auf Unionsebene besser zu verwirklichen ist, kann die Union im Einklang mit dem in Artikel 5 des Vertrags über die Europäische Union verankerten Subsidiaritätsprinzip tätig werden. Entsprechend dem in demselben Artikel genannten Grundsatz der Verhältnismäßigkeit geht diese Richtlinie nicht über das zur Verwirklichung dieses Ziels erforderliche Maß hinaus.
- (70) Die Verpflichtung zur Umsetzung dieser Richtlinie in nationales Recht sollte nur jene Bestimmungen betreffen, die im Vergleich zu der Richtlinie 2008/57/EG inhaltlich geändert wurden. Die Verpflichtung zur Umsetzung der unveränderten Bestimmungen ergibt sich aus der Richtlinie 2008/57/EG.
- (71) Die vorliegende Richtlinie sollte die Verpflichtungen der Mitgliedstaaten hinsichtlich der in Anhang V Teil B genannten Frist für die Umsetzung der dort aufgeführten Richtlinien in innerstaatliches Recht unberührt lassen —

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

HABEN FOLGENDE RICHTLINIE ERLASSEN:

## KAPITEL I

### ALLGEMEINE BESTIMMUNGEN

#### Artikel 1

#### **Gegenstand und Anwendungsbereich**

(1) Mit dieser Richtlinie werden die Bedingungen festgelegt, die für die Verwirklichung der Interoperabilität des Eisenbahnsystems in der Union im Einklang mit der Richtlinie (EU) 2016/798 erfüllt sein müssen, um ein optimales Maß an technischer Harmonisierung festzulegen, es zu ermöglichen, Eisenbahnverkehrsdienste in der Union und mit Drittländern zu erleichtern, zu verbessern und zu entwickeln und zur Verwirklichung des einheitlichen europäischen Eisenbahnraums und zur schrittweisen Vollendung des Binnenmarkts beizutragen. Diese Bedingungen betreffen die Planung, den Bau, die Inbetriebnahme, die Aufrüstung, die Erneuerung, den Betrieb und die Instandhaltung von Bestandteilen dieses Systems und darüber hinaus die Qualifikationen sowie die Gesundheits- und Sicherheitsbedingungen in Bezug auf das für seinen Betrieb und seine Instandhaltung eingesetzte Personal.

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

(3) Diese Richtlinie gilt nicht für

- a) Untergrundbahnen;
- b) Straßenbahnen und Stadtbahnfahrzeuge sowie Infrastrukturen, die ausschließlich von diesen Fahrzeugen genutzt werden;
- c) Netze, die vom übrigen Eisenbahnsystem der Union funktional getrennt sind und die nur für die Personenbeförderung im örtlichen Verkehr, Stadt- oder Vorortverkehr genutzt werden, sowie Unternehmen, die ausschließlich derartige Netze nutzen.

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

- a) Eisenbahninfrastrukturen im Privateigentum — einschließlich der Nebengleise —, die von ihrem Eigentümer oder einem Betreiber für den eigenen jeweiligen Güterverkehr oder für die Personenbeförderung zu nichtgewerblichen Zwecken genutzt werden, sowie ausschließlich auf diesen Infrastrukturen genutzte Fahrzeuge;
- b) Infrastrukturen und Fahrzeuge, die ausschließlich für den lokal begrenzten Einsatz oder ausschließlich für historische oder touristische Zwecke genutzt werden;
- c) Infrastrukturen für Stadtbahnen, die gelegentlich von schweren Eisenbahnfahrzeugen unter den Betriebsbedingungen für das betreffende Stadtbahnsystem genutzt werden, wenn dies für diese Fahrzeuge ausschließlich für Verbindungszwecke erforderlich ist; und
- d) Fahrzeuge, die in erster Linie auf den Infrastrukturen der Stadtbahnen genutzt werden, aber mit bestimmten Bauteilen für schwere Eisenbahnfahrzeuge ausgerüstet sind, die für den Durchgangsverkehr auf einem begrenzten Abschnitt der Eisenbahninfrastrukturen ausschließlich zu Verbindungszwecken erforderlich sind.

(5) Für Zweisystem-Stadtbahnfahrzeuge, die im Eisenbahnsystem der Union verkehren, gilt für den Fall, dass keine für diese Zweisystem-Stadtbahnfahrzeuge geltenden TSI vorhanden sind, Folgendes:

- a) Die betreffenden Mitgliedstaaten stellen sicher, dass nationale Vorschriften oder andere einschlägige zugängliche Maßnahmen erlassen werden, um sicherzustellen, dass diese Zweisystem-Stadtbahnfahrzeuge die einschlägigen grundlegenden Anforderungen erfüllen;
- b) die Mitgliedstaaten sind befugt, nationale Vorschriften zu erlassen, um das Genehmigungsverfahren für solche Zweisystem-Stadtbahnfahrzeuge festzulegen. Die Behörde, die die Fahrzeuggenehmigungen erteilt, hört die jeweilige nationale Sicherheitsbehörde an, um sicherzustellen, dass der Mischbetrieb von Zweisystem-Stadtbahnfahrzeugen und schweren Eisenbahnfahrzeugen alle grundlegenden Anforderungen sowie alle einschlägigen gemeinsamen Sicherheitsziele (common safety targets, CSTs) erfüllt;

- c) abweichend von Artikel 21 arbeiten die jeweils zuständigen Behörden im Falle eines grenzüberschreitenden Betriebs bei der Erteilung von Fahrzeuggenehmigungen zusammen.

Dieser Absatz gilt nicht für Fahrzeuge, die gemäß den Absätzen 3 und 4 vom Anwendungsbereich dieser Richtlinie ausgenommen sind.

## Artikel 2

### Begriffsbestimmungen

Im Sinne dieser Richtlinie bezeichnet der Ausdruck:

1. „Eisenbahnsystem der Union“ die in Anhang I aufgeführten Bestandteile;
2. „Interoperabilität“ die Eignung eines Eisenbahnsystems für den sicheren und durchgehenden Zugverkehr, indem den erforderlichen Leistungskennwerten entsprochen wird;
3. „Fahrzeug“ ein Eisenbahnfahrzeug mit oder ohne Antrieb, das auf Rädern auf Eisenbahn-Schienenwegen verkehren kann; ein Fahrzeug besteht aus einem oder mehreren strukturellen und funktionellen Teilsystemen;
4. „Netz“ Strecken, Bahnhöfe, Terminals und ortsfeste Einrichtungen jeglicher Art, die für die Gewährleistung des sicheren und durchgehenden Betriebs des Eisenbahnsystems der Union erforderlich sind;
5. „Teilsysteme“ die in Anhang II aufgeführten strukturellen oder funktionellen Teile des Eisenbahnsystems der Union;
6. „mobiles Teilsystem“ das Teilsystem „Fahrzeuge“ und das Teilsystem „fahrzeugseitige Zugsteuerung/Zugsicherung und Signalgebung“;
7. „Interoperabilitätskomponenten“ Bauteile, Bauteilgruppen, Unterbaugruppen oder komplette Materialbaugruppen, die in ein Teilsystem eingebaut sind oder eingebaut werden sollen und von denen die Interoperabilität des Eisenbahnsystems direkt oder indirekt abhängt, einschließlich sowohl materieller als auch immaterieller Produkte;
8. „Produkt“ ein Erzeugnis, das in einem Fertigungsprozess hergestellt worden ist, einschließlich Interoperabilitätskomponenten und Teilsysteme;
9. „grundlegende Anforderungen“ die Gesamtheit der in Anhang III beschriebenen Bedingungen, die das Eisenbahnsystem der Union, die Teilsysteme und die Interoperabilitätskomponenten einschließlich der Schnittstellen erfüllen müssen;
10. „europäische Spezifikation“ eine Spezifikation, die einer der folgenden Kategorien zuzuordnen ist:
  - eine gemeinsame technische Spezifikation im Sinne des Anhangs VIII der Richtlinie 2014/25/EU;
  - eine europäische technische Zulassung im Sinne des Artikel 60 der Richtlinie 2014/25/EU oder
  - eine europäische Norm im Sinne des Artikels 2 Nummer 1 Buchstabe b der Verordnung (EU) Nr. 1025/2012;
11. „technische Spezifikation für die Interoperabilität“ (im Folgenden „TSI“) eine nach dieser Richtlinie angenommene Spezifikation, die für jedes Teilsystem oder Teile davon im Hinblick auf die Erfüllung der grundlegenden Anforderungen gilt und die Interoperabilität des Eisenbahnsystems der Union gewährleistet;
12. „Eckwerte“ alle ordnungsrechtlichen, technischen oder betrieblichen Bedingungen, die für die Interoperabilität von kritischer Bedeutung und in den einschlägigen TSI angegeben sind;
13. „Sonderfall“ jeden Teil des Eisenbahnsystems, der in den TSI besonderer Vorkehrungen vorübergehender oder dauerhafter Art bedarf, da geografische, topografische, städtebauliche oder die Kohärenz mit dem bestehenden System betreffende Zwänge vorliegen, insbesondere Eisenbahnstrecken und -netze, die vom Netz des übrigen Gebiets der Union abgeschnitten sind, das Lichtraumprofil, die Spurweite oder der Gleisabstand sowie Fahrzeuge ausschließlich für den lokal oder regional begrenzten Einsatz oder ausschließlich für historische Zwecke und Fahrzeuge aus Drittländern oder mit Zielort in Drittländern;
14. „Aufrüstung“ umfangreiche Änderungsarbeiten an einem Teilsystem oder einem Teil davon, die eine Änderung des der EG-Prüferklärung beigefügten technischen Dossiers, soweit dieses vorhanden ist, zur Folge haben und mit denen die Gesamtleistung des Teilsystems verbessert wird;
15. „Erneuerung“ umfangreiche Arbeiten zum Austausch eines Teilsystems oder eines Teils davon, mit denen die Gesamtleistung des Teilsystems nicht verändert wird;

16. „vorhandenes Eisenbahnsystem“ die Infrastruktur, die durch die Strecken und ortsfesten Anlagen des vorhandenen Eisenbahnnetzes und durch die auf dieser Infrastruktur verkehrenden Fahrzeuge jeglicher Kategorie und Herkunft gebildet wird;
17. „Austausch im Zuge von Instandhaltungsarbeiten“ den Ersatz von Bauteilen im Rahmen von Wartungs- oder Reparaturarbeiten durch Teile gleicher Funktion und Leistung;
18. „Zweissystem-Stadtbahnfahrzeug“ ein Fahrzeug, das für die kombinierte Nutzung sowohl auf Infrastrukturen für Stadtbahnen als auch auf Eisenbahninfrastrukturen ausgelegt ist;
19. „Inbetriebnahme“ die Gesamtheit aller Tätigkeiten, durch die ein Teilsystem in Dienst gestellt wird;
20. „Auftraggeber“ eine öffentliche oder private Stelle, die den Entwurf und/oder den Bau oder die Erneuerung oder Aufrüstung eines Teilsystems in Auftrag gibt;
21. „Halter“ die natürliche oder juristische Person, die als Eigentümer oder Verfügungsberechtigter ein Fahrzeug als Beförderungsmittel verwertet und als solcher in einem Fahrzeugeinstellungsregister gemäß Artikel 47 registriert ist;
22. „Antragsteller“ eine natürliche oder juristische Person, die eine Genehmigung beantragt, wobei es sich um ein Eisenbahnunternehmen, einen Infrastrukturbetreiber oder andere natürliche oder juristische Personen wie einen Hersteller, einen Eigentümer oder einen Halter handeln kann; für die Zwecke des Artikels 15 bezeichnet „Antragsteller“ einen Auftraggeber, einen Hersteller oder deren Bevollmächtigte; für die Zwecke des Artikels 19 bezeichnet „Antragsteller“ eine natürliche oder juristische Person, die eine Entscheidung der Agentur zur Genehmigung von technischen Lösungen für Vorhaben für die streckenseitige ERTMS-Ausrüstung beantragt;
23. „Vorhaben in fortgeschrittenem Entwicklungsstadium“ Vorhaben, deren Planung oder Bau so weit fortgeschritten ist, dass ihre Tragfähigkeit in der geplanten Form durch eine Änderung der technischen Spezifikationen beeinträchtigt werden könnte;
24. „harmonisierte Norm“ eine europäische Norm im Sinne des Artikels 2 Nummer 1 Buchstabe c der Verordnung (EU) Nr. 1025/2012;
25. „nationale Sicherheitsbehörde“ eine Sicherheitsbehörde im Sinne des Artikels 3 Nummer 7 der Richtlinie (EU) 2016/798;
26. „Typ“ einen Fahrzeugtyp entsprechend den grundlegenden Konstruktionsmerkmalen des Fahrzeugs gemäß einer in dem einschlägigen Prüfungsmodul beschriebenen Baumuster oder Entwurfsprüfbescheinigung;
27. „Serie“ eine Reihe identischer Fahrzeuge einer bestimmten Bauart;
28. „für die Instandhaltung zuständige Stelle“ eine Stelle, die für die Instandhaltung gemäß Artikel 3 Nummer 20 der Richtlinie (EU) 2016/798 zuständig ist;
29. „Stadtbahnen“ ein Schienenverkehrssystem für den Stadt- und/oder Vorortverkehr, die einen Kollisionssicherheitswert der Kategorie C-III oder C-IV (gemäß EN 15227:2011) und eine Fahrzeugfestigkeit von höchstens 800 kN (Längsdruckkraft im Kupplungsbereich) aufweisen; Stadtbahnssysteme können eigene Wegerechte haben oder sie sich mit dem Straßenverkehr teilen und tauschen normalerweise keine Fahrzeuge mit dem Personen- oder Güterfernverkehr aus;
30. „nationale Vorschriften“ alle in einem Mitgliedstaat erlassenen verbindlichen Vorschriften — unabhängig davon, welche Stelle diese Vorschriften erlässt —, in denen die die Eisenbahnsicherheit betreffenden oder technischen Anforderungen — mit Ausnahme der durch Unions- oder internationale Vorschriften festgelegten Anforderungen — enthalten sind, die in dem betreffenden Mitgliedstaat für Eisenbahnunternehmen, Infrastrukturbetreiber oder Dritte gelten;
31. „nominale Betriebsbereitschaft“ die normale Betriebsart und die vorhersehbaren erschwerten Bedingungen (einschließlich Verschleiß) innerhalb des Bereichs und unter den Einsatzbedingungen, die in den technischen und den Instandhaltungsunterlagen spezifiziert sind;
32. „Verwendungsgebiet eines Fahrzeugs“ ein Netz oder Netze in einem Mitgliedstaat oder einer Gruppe von Mitgliedstaaten, in dem bzw. denen ein Fahrzeug verwendet werden soll;
33. „geeigneter Konformitätsnachweis“ nicht verbindliche Stellungnahmen der Agentur, die aufzeigen, wie die Erfüllung der grundlegenden Anforderungen festgestellt werden kann;
34. „annehmbare nationaler Konformitätsnachweis“ nicht verbindliche Stellungnahmen der Mitgliedstaaten, die aufzeigen, wie die Erfüllung der nationalen Vorschriften festgestellt werden kann;

35. „Inverkehrbringen“ die erstmalige Bereitstellung einer Interoperabilitätskomponente, eines Teilsystems oder eines Fahrzeugs in nominaler Betriebsbereitschaft auf dem Unionsmarkt;
36. „Hersteller“ jede natürliche oder juristische Person, die Produkte in Gestalt von Interoperabilitätskomponenten, Teilsystemen oder Fahrzeugen herstellt bzw. konstruieren oder herstellen lässt und sie unter ihrem eigenen Namen oder ihrer eigenen Marke in Verkehr bringt;
37. „Bevollmächtigter“ jede in der Union ansässige natürliche oder juristische Person, die von einem Hersteller oder Auftraggeber schriftlich beauftragt wurde, im Namen dieses Herstellers oder Auftraggebers bestimmte Aufgaben wahrzunehmen;
38. „technische Spezifikation“ ein Dokument, in dem die technischen Anforderungen vorgeschrieben sind, denen ein Produkt, ein Teilsystem, ein Verfahren oder eine Dienstleistung genügen muss;
39. „Akkreditierung“ die Akkreditierung im Sinne des Artikel 2 Nummer 10 der Verordnung (EG) Nr. 765/2008;
40. „nationale Akkreditierungsstelle“ eine nationale Akkreditierungsstelle im Sinne des Artikels 2 Nummer 11 der Verordnung (EG) Nr. 765/2008;
41. „Konformitätsbewertung“ das Verfahren zur Bewertung, ob bestimmte Anforderungen an ein Produkt, ein Verfahren, eine Dienstleistung, ein Teilsystem, eine Person oder eine Stelle erfüllt sind;
42. „Konformitätsbewertungsstelle“ eine Stelle, die als zuständige Stelle für Konformitätsbewertungstätigkeiten einschließlich Kalibrierung, Prüfung, Zertifizierung und Inspektion benannt oder bestimmt wurde; eine Konformitätsbewertungsstelle gilt nach der Benennung durch einen Mitgliedstaat als benannte Stelle; eine Konformitätsbewertungsstelle gilt nach der Bestimmung durch einen Mitgliedstaat als bestimmte Stelle;
43. „Mensch mit Behinderungen und Person mit eingeschränkter Mobilität“ jede Person mit einer dauerhaften oder vorübergehenden körperlichen, geistigen, intellektuellen oder sensorischen Beeinträchtigung, die in Wechselwirkung mit verschiedenen Hindernissen der vollen, tatsächlichen und gleichberechtigten Benutzung von Beförderungsmitteln durch diese Person entgegenstehen können, oder eine Person, die aufgrund ihres Alters bei der Benutzung von Beförderungsmitteln nur eingeschränkt mobil ist;
44. „Infrastrukturbetreiber“ einen Infrastrukturbetreiber im Sinne des Artikels 3 Nummer 2 der Richtlinie 2012/34/EU des Europäischen Parlaments und des Rates <sup>(1)</sup>;
45. „Eisenbahnunternehmen“ ein Eisenbahnunternehmen im Sinne des Artikel 3 Nummer 1 der Richtlinie 2012/34/EU sowie jedes andere öffentliche oder private Unternehmen, dessen Tätigkeit im Erbringen von Eisenbahnverkehrsleistungen zur Beförderung von Gütern und/oder Personen besteht, wobei dieses Unternehmen die Traktion sicherstellen muss. Dies schließt auch Unternehmen ein, die ausschließlich die Traktionsleistung erbringen.

### Artikel 3

## Grundlegende Anforderungen

- (1) Das Eisenbahnsystem der Union, die Teilsysteme und die Interoperabilitätskomponenten einschließlich der Schnittstellen müssen den sie betreffenden grundlegenden Anforderungen entsprechen.
- (2) Die technischen Spezifikationen im Sinne des Artikels 60 der Richtlinie 2014/25/EU, die zur Ergänzung europäischer Spezifikationen oder anderer in der Union gebräuchlicher Normen notwendig sind, dürfen nicht im Widerspruch zu den grundlegenden Anforderungen stehen.

### KAPITEL II

#### TECHNISCHE SPEZIFIKATIONEN FÜR DIE INTEROPERABILITÄT

### Artikel 4

## Inhalt der Technischen Spezifikationen für die Interoperabilität

- (1) Für jedes in Anhang II definierte Teilsystem wird eine TSI erstellt. Soweit erforderlich, kann ein Teilsystem Gegenstand mehrerer TSI sein und eine TSI mehrere Teilsysteme abdecken.

<sup>(1)</sup> Richtlinie 2012/34/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. November 2012 zur Schaffung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraums (ABl. L 343 vom 14.12.2012, S. 32).

(2) Ortsfeste Teilsysteme müssen gemäß dieser Richtlinie und unbeschadet des Absatzes 3 Buchstabe f mit den zum Zeitpunkt des Antrags auf Genehmigung der Inbetriebnahme geltenden TSI und nationalen Vorschriften übereinstimmen.

Fahrzeuge müssen im Einklang mit dieser Richtlinie und unbeschadet des Absatzes 3 Buchstabe f mit den zum Zeitpunkt des Antrags auf Genehmigung des Inverkehrbringens geltenden TSI und nationalen Vorschriften übereinstimmen.

Konformität und Übereinstimmung ortsfester Teilsysteme und von Fahrzeugen sind während der Nutzung ständig aufrechtzuerhalten.

(3) In jeder TSI wird bzw. werden, soweit dies für die Verwirklichung der in Artikel 1 genannten Ziele dieser Richtlinie erforderlich ist,

- a) der jeweilige Geltungsbereich (Teil des Netzes oder der Fahrzeuge gemäß Anhang I; Teilsystem oder Teile davon gemäß Anhang II) angegeben;
- b) für das betreffende Teilsystem und seine Schnittstellen mit anderen Teilsystemen die grundlegenden Anforderungen genannt;
- c) die funktionellen und technischen Spezifikationen festgelegt, denen das Teilsystem und seine Schnittstellen mit anderen Teilsystemen entsprechen müssen. Soweit erforderlich, können diese 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 sind, die zur Verwirklichung der Interoperabilität des Eisenbahnsystems der Union erforderlich sind;
- e) für jeden in Betracht kommenden Fall die Verfahren angegeben, die einerseits zur Konformitätsbewertung oder Gebrauchstauglichkeitsbewertung der Interoperabilitätskomponenten oder andererseits zur EG-Prüfung der Teilsysteme angewendet werden müssen. Diese Verfahren stützen sich auf die in dem Beschluss 2010/713/EU der Kommission <sup>(1)</sup> festgelegten Module;
- f) die Strategie zur Anwendung der TSI angegeben. Insbesondere sind unter Berücksichtigung der absehbaren Kosten und des absehbaren Nutzens sowie der voraussichtlichen Auswirkungen auf die betroffenen Beteiligten die zu erreichenden Etappen festzulegen, damit sich schrittweise ein Übergang vom gegebenen Zustand zum Endzustand, in dem die TSI allgemein eingehalten werden, ergibt. Ist eine koordinierte Anwendung der TSI — etwa entlang eines Korridors oder zwischen Infrastrukturbetreibern und Eisenbahnunternehmen — erforderlich, so kann die Strategie Vorschläge für einen stufenweisen Abschluss einschließen;
- g) für das betreffende Personal die Bedingungen in Bezug auf die berufliche Qualifikation sowie die Gesundheits- und Sicherheitsbedingungen am Arbeitsplatz, die für den Betrieb und die Instandhaltung des betreffenden Teilsystems sowie für die Anwendung der TSI erforderlich sind, angegeben;
- h) die für bestehende Teilsysteme und Fahrzeuge geltenden Bestimmungen angegeben, insbesondere in Bezug auf Aufrüstungen und Erneuerungen, und in diesen Fällen unter Angabe der Änderungsarbeiten, die einen Antrag für eine neue Genehmigung erforderlich machen;
- i) die vom Eisenbahnunternehmen nach Erteilung der Genehmigung für das Inverkehrbringen des Fahrzeugs und vor der ersten Nutzung des Fahrzeugs zu kontrollierenden Parameter der Fahrzeuge und ortsfesten Teilsysteme sowie die für diese Kontrolle anzuwendenden Verfahren angegeben, um die Kompatibilität zwischen Fahrzeugen und den Strecken, auf denen sie betrieben werden sollen, sicherzustellen.

(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 Annahme von TSI und deren Einhaltung tragen Schritt für Schritt dazu bei, die Interoperabilität des Eisenbahnsystems der Union zu verwirklichen.

(5) TSI wahren in geeigneter Weise die Kohärenz des im jeweiligen Mitgliedstaat vorhandenen Eisenbahnsystems. Zu diesem Zweck können für jede TSI Sonderfälle sowohl hinsichtlich des Netzes als auch hinsichtlich der Fahrzeuge vorgesehen werden, insbesondere für das Lichtraumprofil, die Spurweite, den Gleisabstand sowie Fahrzeuge aus Drittländern oder mit Zielort in Drittländern. Für jeden Sonderfall sind in der TSI die Einzelheiten der Anwendung der in Absatz 3 Buchstaben c bis g genannten TSI-Bestimmungen anzugeben.

<sup>(1)</sup> Beschluss 2010/713/EU der Kommission vom 9. November 2010 über Module für die Verfahren der Konformitäts- und Gebrauchstauglichkeitsbewertung sowie der EG-Prüfung, die in den gemäß Richtlinie 2008/57/EG des Europäischen Parlaments und des Rates angenommenen technischen Spezifikationen für die Interoperabilität zu verwenden sind (ABl. L 319 vom 4.12.2010, S. 1).

- (6) Können einzelne technische Aspekte, die grundlegenden Anforderungen entsprechen, nicht ausdrücklich in einer TSI behandelt werden, so werden sie in einem Anhang der TSI eindeutig als „offene Punkte“ benannt.
- (7) TSI dürfen nicht verhindern, dass die Mitgliedstaaten über die Nutzung der Infrastrukturen für den Verkehr von Fahrzeugen, die nicht unter die TSI fallen, entscheiden.
- (8) TSI können ausdrücklich und mit genauer Fundstellenangabe auf europäische oder internationale Normen oder Spezifikationen oder von der Agentur veröffentlichte technische Unterlagen verweisen, sofern dies für die Erreichung des Zieles dieser Richtlinie unbedingt erforderlich ist. In diesem Fall werden diese Normen oder Spezifikationen (beziehungsweise die betreffenden Teile davon) oder technischen Unterlagen als Anhang der entsprechenden TSI betrachtet und mit Beginn der Gültigkeit der TSI verbindlich. Liegen keine solchen Normen oder Spezifikationen oder technischen Unterlagen vor, so kann bis zu deren Erstellung auf andere eindeutig benannte Schriftstücke normativen Charakters, die leicht zugänglich und öffentlich verfügbar sind, verwiesen werden.

#### Artikel 5

#### **Ausarbeitung, Annahme und Überarbeitung der Technischen Spezifikationen für die Interoperabilität**

- (1) Um die konkreten Ziele der einzelnen TSI festzulegen, wird der Kommission die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 50 gegebenenfalls delegierte Rechtsakte zu erlassen, die insbesondere Folgendes betreffen:
- den geografischen und technischen Anwendungsbereich der TSI;
  - die geltenden grundlegenden Anforderungen;
  - das Verzeichnis der ordnungsrechtlichen, technischen und betrieblichen Bedingungen, die auf Teilsystemebene und auf Ebene der Schnittstellen zwischen Teilsystemen zu harmonisieren sind, und das erwartete Niveau ihrer Harmonisierung;
  - eisenbahnspezifische Verfahren für die Bewertung der Konformität und der Gebrauchstauglichkeit der Interoperabilitätskomponenten;
  - besondere Verfahren des Eisenbahnsektors zur Bewertung der EG-Prüfung der Teilsysteme;
  - die Mitarbeiterkategorien, die am Betrieb und an der Wartung der betreffenden Teilsysteme beteiligt sind, und die allgemeinen Ziele für die Festlegung von Mindestanforderungen an die berufliche Qualifikation sowie an die Gesundheits- und Sicherheitsbedingungen für das betreffende Personal;
  - jeden anderen erforderlichen Aspekt, der zu berücksichtigen ist, um die Interoperabilität im Eisenbahnsystem der Union gemäß Artikel 1 Absätze 1 und 2 sicherzustellen, beispielsweise die Angleichung von TSI an europäische oder internationale Normen oder Spezifikationen.

Beim Erlass dieser delegierten Rechtsakte begründet die Kommission die Notwendigkeit einer neuen oder wesentlich geänderten TSI, einschließlich ihrer Auswirkungen auf geltende Vorschriften und technische Spezifikationen.

- (2) Um die einheitliche Anwendung der in Absatz 1 genannten delegierten Rechtsakte zu gewährleisten, ersucht die Kommission die Agentur, TSI und deren Änderungen auszuarbeiten und gegenüber der Kommission entsprechende Empfehlungen abzugeben.

Jeder TSI-Entwurf wird in folgenden Stufen erarbeitet:

- Die Agentur bestimmt die Eckwerte der TSI und die Schnittstellen mit den anderen Teilsystemen sowie jeden gegebenenfalls erforderlichen Sonderfall.
  - Die Agentur erarbeitet den TSI-Entwurf unter Zugrundelegung der Eckwerte gemäß Buchstabe a. Gegebenenfalls berücksichtigt die Agentur den technischen Fortschritt, bereits durchgeführte Normungsarbeiten, bereits eingesetzte Arbeitsgruppen und anerkannte Forschungsarbeiten.
- (3) Bei der Ausarbeitung oder Überarbeitung jeder TSI (einschließlich der Eckwerte) berücksichtigt die Agentur die absehbaren Kosten und den absehbaren Nutzen aller geprüften technischen Lösungen sowie der Schnittstellen zwischen ihnen mit dem Ziel, die vorteilhaftesten Lösungen zu ermitteln und zu verwirklichen. In dieser Bewertung sind die zu erwartenden Auswirkungen auf alle betroffenen Betreiber und Wirtschaftsbeteiligten anzugeben und die Anforderungen der Richtlinie (EU) 2016/798 gebührend zu berücksichtigen. Die Mitgliedstaaten beteiligen sich an der Bewertung, indem sie gegebenenfalls die erforderlichen Daten bereitstellen.

- (4) Die Agentur erarbeitet die TSI und deren Änderungen gemäß den Artikeln 5 und 19 der Verordnung (EU) 2016/796 und erfüllt dabei die Kriterien der Offenheit, des Konsenses und der Transparenz im Sinne des Anhangs II der Verordnung (EU) Nr. 1025/2012.
- (5) Der in Artikel 51 genannte Ausschuss (im Folgenden „Ausschuss“) wird regelmäßig über die Arbeiten zur Ausarbeitung der TSI unterrichtet. Damit die in Absatz 1 des vorliegenden Artikels genannten Rechtsakte eingehalten werden, kann die Kommission während dieser Arbeit alle Aufträge erteilen oder alle Empfehlungen abgeben, die für die Gestaltung der TSI sowie für eine Kosten-Nutzen-Analyse zweckdienlich sind. Insbesondere kann die Kommission verlangen, dass Alternativlösungen geprüft und die Bewertung der Kosten und des Nutzens dieser Alternativlösungen in den dem TSI-Entwurf beizufügenden Bericht aufgenommen werden.
- (6) Müssen aus Gründen der technischen Kompatibilität mehrere Teilsysteme gleichzeitig in Betrieb genommen werden, so müssen die Zeitpunkte der Anwendbarkeit der relevanten TSI miteinander übereinstimmen.
- (7) Bei der Ausarbeitung, Annahme oder Überarbeitung der TSI berücksichtigt die Agentur die Meinung der Benutzer hinsichtlich der Merkmale, die unmittelbare Auswirkungen auf die Bedingungen für ihre Nutzung der Teilsysteme haben. Zu diesem Zweck hört die Agentur während der Ausarbeitung und Überarbeitung der TSI die Benutzerverbände und -organisationen an. Sie fügt dem TSI-Entwurf einen Bericht mit den Ergebnissen dieser Anhörung bei.
- (8) Gemäß Artikel 7 der Verordnung (EU) 2016/796 erstellt die Kommission mit Unterstützung des Ausschusses das Verzeichnis der zu anzuhörenden Fahrgastverbände und Organisationen und hält sie regelmäßig auf dem neuesten Stand. Auf Antrag eines Mitgliedstaats oder auf Betreiben der Kommission kann dieses Verzeichnis überprüft und aktualisiert werden.
- (9) Bei der Ausarbeitung oder Überarbeitung der TSI berücksichtigt die Agentur die Meinung der Sozialpartner zu den in Artikel 4 Absatz 3 Buchstabe g genannten beruflichen Qualifikation und Gesundheits- und Sicherheitsbedingungen am Arbeitsplatz. Zu diesem Zweck konsultiert die Agentur die Sozialpartner, bevor sie der Kommission Empfehlungen zu den TSI und ihren Änderungen übermittelt. Die Sozialpartner werden im Ausschuss für den sektoralen Dialog gehört, der mit dem Beschluss 98/500/EG der Kommission<sup>(1)</sup> eingesetzt wurde. Die Sozialpartner geben ihre Stellungnahme innerhalb von drei Monaten ab der Konsultation ab.
- (10) Führt die Überarbeitung einer TSI zu einer Änderung der Anforderungen, muss bei der neuen Fassung der TSI sichergestellt werden, dass sie mit denjenigen Teilsystemen kompatibel sind, die bereits nach früheren Fassungen der TSI in Betrieb genommen wurden.
- (11) Die Kommission erstellt im Wege von Durchführungsrechtsakten TSI zur Erreichung der konkreten Ziele, die in den in Absatz 1 genannten delegierten Rechtsakten festgelegt sind. Diese Durchführungsrechtsakte werden nach dem in Artikel 51 Absatz 3 genannten Prüfverfahren erlassen. Sie enthalten alle in Artikel 4 Absatz 3 aufgeführten Elemente und erfüllen alle Anforderungen des Artikels 4 Absätze 4 bis 6 und 8.

#### Artikel 6

#### Mängel in den TSI

- (1) Werden nach der Annahme einer TSI Mängel darin festgestellt, so wird die TSI im Einklang mit Artikel 5 Absatz 11 geändert. Gegebenenfalls wendet die Kommission dieses Verfahren ohne Verzug an. Zu diesen Mängeln gehören auch Fälle, die zu einem unsicheren Betrieb in einem Mitgliedstaat führen könnten.
- (2) Bis zur Überarbeitung einer TSI kann die Kommission die Agentur zur Stellungnahme auffordern. Die Kommission prüft die Stellungnahme der Agentur und teilt dem Ausschuss ihre Schlussfolgerungen mit.
- (3) Auf Verlangen der Kommission stellt die Stellungnahme der Agentur gemäß Absatz 2 geeignete Konformitätsnachweise dar und kann somit bis zur Annahme einer überarbeiteten TSI zur Bewertung von Vorhaben herangezogen werden.
- (4) Jedes Mitglied des in Artikel 38 Absatz 4 der Verordnung (EU) 2016/796 genannten Netzes von Vertretungsgremien kann die Kommission auf mögliche Mängel in TSI hinweisen.

<sup>(1)</sup> Beschluss 98/500/EG der Kommission vom 20. Mai 1998 über die Einsetzung von Ausschüssen für den sektoralen Dialog zur Förderung des Dialogs zwischen den Sozialpartnern auf europäischer Ebene (ABl. L 225 vom 12.8.1998, S. 27).

## Artikel 7

**Nichtanwendung der TSI**

(1) Die Mitgliedstaaten können dem Antragsteller in folgenden Fällen gestatten, ganz oder teilweise von der Anwendung einer oder mehrerer TSI abzusehen:

- a) bei Vorhaben, die den Neubau eines Teilsystems oder eines Teils davon oder die Erneuerung oder Aufrüstung eines bestehenden Teilsystems oder eines Teils davon betreffen, oder bei den in Artikel 1 Absatz 1 genannten Phasen oder Bereichen, die bei Inkrafttreten dieser betreffenden TSI in einem fortgeschrittenen Entwicklungsstadium oder die Gegenstand eines in der Durchführung befindlichen Vertrags sind;
- b) wenn die Bedingungen für eine rasche Wiederherstellung des Netzes nach einem Unfall oder einer Naturkatastrophe eine teilweise oder vollständige Anwendung der entsprechenden TSI wirtschaftlich oder technisch nicht erlauben; in diesem Fall ist die Nichtanwendung der TSI auf den Zeitraum bis zur Wiederherstellung des Netzes begrenzt;
- c) bei Vorhaben, die die Erneuerung, Erweiterung oder Aufrüstung eines bestehenden Teilsystems oder eines Teils davon betreffen, wenn die Anwendung dieser betreffenden TSI die Wirtschaftlichkeit des Vorhabens und/oder die Vereinbarkeit mit dem Eisenbahnsystem in dem betreffenden Mitgliedstaat, wie etwa in Bezug auf das Lichtraumprofil, die Spurweite, den Gleisabstand oder die elektrische Spannung beeinträchtigen würde;
- d) bei aus Drittländern kommenden Fahrzeugen oder mit Zielort in Drittländern, deren Spurweite sich vom Haupteisenbahnnetz in der Union unterscheidet.
- e) bei Vorhaben, die den Neubau eines Teilsystems oder die Erneuerung bzw. die Aufrüstung eines bestehenden Teilsystems betreffen, die im Gebiet des betreffenden Mitgliedstaats durchgeführt werden, wenn dessen Eisenbahnnetz ein Binnennetz ist oder durch besondere geografische Verhältnisse vom Eisenbahnnetz der übrigen Union abgeschnitten ist.

(2) In dem in Absatz 1 Buchstabe a genannten Fall übermittelt der betreffende Mitgliedstaat der Kommission binnen eines Jahres nach Inkrafttreten einer jeden TSI ein Verzeichnis der Vorhaben in seinem Gebiet, die sich seines Erachtens in einem fortgeschrittenen Entwicklungsstadium befinden.

(3) In den in Absatz 1 Buchstaben a und b genannten Fällen unterrichtet der betreffende Mitgliedstaat die Kommission über seine Absicht, ganz oder teilweise von der Anwendung einer oder mehrerer TSI abzusehen.

(4) In den in Absatz 1 Buchstaben a, c, d und e dieses Artikels genannten Fällen übermittelt der betreffende Mitgliedstaat der Kommission den Antrag auf vollständige oder teilweise Nichtanwendung der TSI zusammen mit einem Dossier, in dem der Antrag begründet wird, und nennt darin auch die Ausweichbestimmungen, die dieser anstatt der TSI anzuwenden beabsichtigt. In dem in Absatz 1 Buchstabe e dieses Artikels genannten Fall prüft die Kommission den Antrag und beschließt über seine Annahme oder Ablehnung anhand der Vollständigkeit und Kohärenz der in dem Dossier enthaltenen Informationen. In den in Absatz 1 Buchstaben c und d dieses Artikels genannten Fällen erlässt die Kommission ihre Entscheidung im Wege von Durchführungsrechtsakten auf der Grundlage dieser Prüfung. Diese Durchführungsrechtsakte werden nach dem in Artikel 51 Absatz 3 genannten Prüfverfahren erlassen.

In den in Artikel 21 Absatz 6 Unterabsatz 3 genannten Fällen unterbreitet der Antragsteller das Dossier der Agentur. Die Agentur hört die zuständigen Sicherheitsbehörden an und teilt ihre abschließende Stellungnahme der Kommission mit.

(5) Die Kommission legt im Wege eines Durchführungsrechtsakts die Informationen, die in das in Absatz 4 genannte Dossier aufzunehmen sind, das vorgeschriebene Format des Dossiers und die für seine Übermittlung anzuwendende Methode fest. Dieser Durchführungsrechtsakt wird nach dem in Artikel 51 Absatz 3 genannten Prüfverfahren erlassen.

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

(7) Die Kommission trifft innerhalb von vier Monaten nach Einreichung des Antrags und des vollständigen Dossiers eine Entscheidung. Ergeht keine Entscheidung, so gilt der Antrag als genehmigt.

(8) Von den Ergebnissen dieser Prüfungen und dem Ausgang des Verfahrens nach Absatz 4 werden die Mitgliedstaaten unterrichtet.

## KAPITEL III

## INTEROPERABILITÄTSKOMPONENTEN

## Artikel 8

**Bedingungen für das Inverkehrbringen von Interoperabilitätskomponenten**

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

Dieser Absatz steht einem Inverkehrbringen dieser Komponenten für andere Anwendungen nicht entgegen.

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

## Artikel 9

**Konformität oder Gebrauchstauglichkeit**

- (1) Die Mitgliedstaaten und die Agentur gehen davon aus, dass Interoperabilitätskomponenten den grundlegenden Anforderungen genügen, wenn sie die Bedingungen der entsprechenden TSI oder die zur Einhaltung dieser Bedingungen ausgearbeiteten entsprechenden europäischen Spezifikationen erfüllen. In der EG-Konformitäts- oder Gebrauchstauglichkeitserklärung wird bescheinigt, dass die Interoperabilitätskomponenten den in der entsprechenden TSI festgelegten Verfahren für die Bewertung der Konformität oder der Gebrauchstauglichkeit unterzogen wurden.
- (2) Falls in der TSI verlangt, ist der EG-Erklärung Folgendes beizufügen:
- a) eine von einer oder mehreren benannten Stellen ausgestellte Bescheinigung über die Konformität einer einzelnen Interoperabilitätskomponente mit den einschlägigen technischen Spezifikationen;
  - b) eine von einer oder mehreren benannten Stellen ausgestellte Bescheinigung über die Gebrauchstauglichkeit einer Interoperabilitätskomponente, wobei diese in ihrer eisenbahntechnischen Umgebung, insbesondere im Fall funktionaler Anforderungen, zu prüfen ist.
- (3) Die EG-Erklärung ist vom Hersteller oder seinem Bevollmächtigten mit Datum zu versehen und zu unterzeichnen.
- (4) Die Kommission legt im Wege von Durchführungsrechtsakten das Muster der EG-Konformitäts- oder Gebrauchstauglichkeitserklärung für Interoperabilitätskomponenten sowie das Verzeichnis der Begleitdokumente fest. Diese Durchführungsrechtsakte werden nach dem in Artikel 51 Absatz 3 genannten Prüfverfahren erlassen.
- (5) Ersatzteile für Teilsysteme, die bei Inkrafttreten der entsprechenden TSI bereits in Betrieb genommen wurden, können in diese Teilsysteme eingebaut werden, ohne dass sie Absatz 1 unterliegen.
- (6) In den TSI kann für Eisenbahnerzeugnisse, bei denen es sich nach diesen TSI um Interoperabilitätskomponenten handelt und die bei Inkrafttreten der TSI bereits in Verkehr gebracht waren, ein Übergangszeitraum vorgesehen werden. Diese Interoperabilitätskomponenten müssen Artikel 8 Absatz 1 entsprechen.

## Artikel 10

**Verfahren für die EG-Konformitäts- oder Gebrauchstauglichkeitserklärung**

- (1) Zur Ausstellung der EG-Konformitäts- oder Gebrauchstauglichkeitserklärung für eine Interoperabilitätskomponente hat der Hersteller oder sein 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 Bevollmächtigter den Antrag gestellt hat, wenn dies in der entsprechenden TSI vorgesehen ist.

(3) Fallen Interoperabilitätskomponenten auch unter andere Rechtsakte der Union, die andere Angelegenheiten betreffen, so gibt die EG-Konformitäts- oder Gebrauchstauglichkeitserklärung an, dass die Interoperabilitätskomponenten auch den Anforderungen dieser anderen Rechtsakte entsprechen.

(4) Erfüllen weder der Hersteller noch sein Bevollmächtigter die Verpflichtungen der Absätze 1 und 3, so obliegen diese Verpflichtungen demjenigen, der die Interoperabilitätskomponente in Verkehr bringt. Zum Zwecke dieser Richtlinie gelten die gleichen Verpflichtungen auch für denjenigen, der Interoperabilitätskomponenten oder Teile von Interoperabilitätskomponenten unterschiedlichen Ursprungs zusammenfügt oder Interoperabilitätskomponenten für den Eigengebrauch herstellt.

(5) Stellt ein Mitgliedstaat fest, dass die EG-Erklärung unberechtigterweise ausgestellt wurde, so stellt er sicher, dass die Interoperabilitätskomponente nicht in Verkehr gebracht wird. In diesem Fall ist der Hersteller oder sein Bevollmächtigter verpflichtet, die Konformität der Interoperabilitätskomponente entsprechend den von diesem Mitgliedstaat festgelegten Bedingungen wiederherzustellen.

#### Artikel 11

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

(1) Stellt ein Mitgliedstaat fest, dass eine Interoperabilitätskomponente, für die eine EG-Konformitäts- oder Gebrauchstauglichkeitserklärung vorliegt und die in Verkehr gebracht worden ist und bestimmungsgemäß verwendet wird, die Erfüllung der grundlegenden Anforderungen zu beeinträchtigen droht, so trifft der Mitgliedstaat alle gebotenen Maßnahmen, um den Einsatzbereich dieser Komponente zu beschränken, ihre Verwendung zu verbieten, sie vom Markt zu nehmen oder zurückzurufen. Der Mitgliedstaat unterrichtet die Kommission, die Agentur und die anderen Mitgliedstaaten unverzüglich unter Angabe der Gründe seiner Entscheidung über die getroffenen Maßnahmen und erläutert insbesondere, ob die Komponente nicht konform ist, weil

- a) die grundlegenden Anforderungen nicht erfüllt werden;
- b) die europäischen Spezifikationen, soweit sie in Anspruch genommen werden, nicht ordnungsgemäß angewandt wurden;
- c) die europäischen Spezifikationen unvollständig sind.

(2) Die Agentur eröffnet auf der Grundlage eines von der Kommission erteilten Auftrags unverzüglich und in jedem Fall innerhalb von 20 Tagen nach dem Tag der Erteilung des Auftrags das Anhörungsverfahren mit den Beteiligten. Stellt die Agentur nach dieser Anhörung fest, dass die Maßnahme unbegründet ist, so unterrichtet sie davon unverzüglich die Kommission, den Mitgliedstaat, der die Maßnahme getroffen hat, und andere Mitgliedstaaten sowie den Hersteller oder seinen Bevollmächtigten. Stellt die Agentur fest, dass die Maßnahme begründet ist, so unterrichtet sie davon unverzüglich die Mitgliedstaaten.

(3) Hat eine Unzulänglichkeit in den europäischen Spezifikationen Anlass zur Entscheidung gemäß Absatz 1 gegeben, so wenden die Mitgliedstaaten, die Kommission oder die Agentur eine der folgenden Maßnahmen an:

- a) vollständige oder teilweise Streichung der betreffenden Spezifikation aus den Veröffentlichungen, in denen sie aufgeführt ist;
- b) wenn es sich bei der betreffenden Spezifikation um eine harmonisierte Norm handelt, Einschränkung oder Streichung dieser Norm gemäß Artikel 11 der Verordnung (EU) Nr. 1025/2012;
- c) Überarbeitung der TSI gemäß Artikel 6.

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

KAPITEL IV  
TEILSYSTEME

*Artikel 12*

**Freier Verkehr der Teilsysteme**

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

- a) im Rahmen des Verfahrens zur Ausstellung der EG-Prüferklärung oder
- b) in anderen Mitgliedstaaten vor oder nach Inkrafttreten dieser Richtlinie zur Überprüfung der Übereinstimmung mit identischen Anforderungen unter identischen Betriebsbedingungen.

*Artikel 13*

**Übereinstimmung mit den Technischen Spezifikationen für die Interoperabilität und nationalen Vorschriften**

(1) Die Agentur und die nationalen Sicherheitsbehörden gehen davon aus, dass strukturelle Teilsysteme, die Bestandteil des Eisenbahnsystems der Union sind und für die eine mit Bezug auf die TSI gemäß Artikel 15 ausgestellte EG-Prüferklärung bzw. eine mit Bezug auf die nationalen Vorschriften gemäß Artikel 15 Absatz 8 ausgestellte Prüferklärung oder beides vorliegt, den grundlegenden Anforderungen entsprechen.

(2) Die nationalen Vorschriften für die Einhaltung der grundlegenden Anforderungen und gegebenenfalls die annehmbaren nationalen Konformitätsnachweise gelten in den folgenden Fällen:

- a) wenn bestimmte, grundlegende Anforderungen betreffende Aspekte — einschließlich der in Artikel 4 Absatz 6 genannten offenen Punkte — in den TSI nicht oder nicht vollständig behandelt werden;
- b) wenn die vollständige oder teilweise Nichtanwendung einer oder mehrerer TSI gemäß Artikel 7 notifiziert wurde;
- c) wenn ein Sonderfall die Anwendung technischer Vorschriften, die in der einschlägigen TSI nicht enthalten sind, erfordert,
- d) bei nationalen Vorschriften zur Spezifizierung bestehender Systeme, mit denen lediglich auf die Bewertung der technischen Vereinbarkeit des Fahrzeugs mit dem Netz abgestellt wird;
- e) bei Netzen und Fahrzeugen, die nicht von TSI erfasst werden;
- f) als vorläufige dringliche Präventionsmaßnahme, insbesondere nach einem Unfall.

*Artikel 14*

**Notifizierung der nationalen Vorschriften**

(1) Die Mitgliedstaaten notifizieren der Kommission und der Agentur die in Artikel 13 Absatz 2 genannten geltenden nationalen Vorschriften in folgenden Fällen:

- a) wenn die nationale(n) Vorschrift(en) nicht bis zum 15. Juni 2016 notifiziert worden ist/sind. In diesem Fall sind sie bis zum 16. Dezember 2016 zu notifizieren;
- b) bei jeder Änderung der Vorschriften;
- c) wenn gemäß Artikel 7 ein neuer Antrag auf Nichtanwendung der TSI eingereicht wurde;
- d) wenn die nationalen Vorschriften nach Veröffentlichung oder Überarbeitung der betreffenden TSI überflüssig geworden sind.

(2) Die Mitgliedstaaten melden mithilfe des geeigneten IT-Systems den vollständigen Wortlaut der in Absatz 1 genannten nationalen Vorschriften gemäß Artikel 27 der Verordnung (EU) 2016/796.

(3) Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass die in Absatz 1 genannten nationalen Vorschriften, einschließlich derer über die Schnittstellen zwischen Fahrzeugen und Netzen, leicht und allgemein zugänglich sind und mit einer für alle Beteiligten verständlichen Terminologie formuliert sind. Die Mitgliedstaaten können aufgefordert werden, zusätzliche Informationen zu diesen nationalen Vorschriften zur Verfügung zu stellen.

- (4) Die Mitgliedstaaten können neue nationale Vorschriften nur in folgenden Fällen festlegen:
- wenn eine TSI nicht in vollem Umfang den grundlegenden Anforderungen entspricht;
  - als dringliche Präventionsmaßnahme, insbesondere nach einem Unfall.
- (5) Die Mitgliedstaaten übermitteln der Agentur und der Kommission mithilfe des geeigneten IT-Systems im Sinne des Artikels 27 der Verordnung (EU) 2016/796 die Entwürfe der neuen nationalen Vorschriften zur Kenntnisnahme vor der geplanten Einführung der vorgeschlagenen neuen Vorschrift in das einzelstaatliche Rechtssystem, zusammen mit einer Begründung für die Einführung dieser neuen nationalen Vorschrift; die Übermittlung erfolgt rechtzeitig und innerhalb der in Artikel 25 Absatz 1 der Verordnung (EU) 2016/796 genannten Fristen. Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass der Entwurf ausreichend ausgearbeitet ist, damit die Agentur die Prüfung nach Artikel 25 Absatz 2 der Verordnung (EU) 2016/796 durchführen kann.
- (6) Wenn die Mitgliedstaaten eine neue nationale Vorschrift erlassen, so notifizieren sie diese der Agentur und der Kommission mithilfe des geeigneten IT-Systems im Sinne des Artikels 27 der Verordnung (EU) 2016/796.
- (7) Im Falle dringlicher Präventionsmaßnahmen können die Mitgliedstaaten eine neue nationale Vorschrift unverzüglich anwenden. Diese Vorschrift wird gemäß Artikel 27 Absatz 2 der Verordnung (EU) 2016/796 notifiziert und unterliegt der Beurteilung der Agentur gemäß Artikel 26 Absätze 1, 2 und 5 jener Verordnung.
- (8) Notifizieren die Mitgliedstaaten eine in Absatz 1 genannte oder eine neue nationale Vorschrift, so begründen sie die Notwendigkeit dieser Vorschrift, um eine grundlegende Anforderung zu erfüllen, die noch nicht von der einschlägigen TSI abgedeckt wird.
- (9) Die geplanten und die in Absatz 1 genannten nationalen Vorschriften werden von der Agentur nach den in den Artikeln 25 und 26 der Verordnung (EU) 2016/796 genannten Verfahren geprüft.
- (10) Die Kommission legt im Wege von Durchführungsrechtsakten eine Einstufung der notifizierten nationalen Vorschriften in verschiedene Gruppen fest, um die gegenseitige Anerkennung in verschiedenen Mitgliedstaaten und das Inverkehrbringen von Fahrzeugen, einschließlich der Kompatibilität zwischen ortsfester und mobiler Ausrüstung, zu erleichtern. Diese Durchführungsrechtsakte stützen sich auf die von der Agentur auf dem Gebiet der länderübergreifenden Anerkennung erzielten Fortschritte und werden nach dem in Artikel 51 Absatz 3 genannten Prüfverfahren erlassen.
- Im Einklang mit den Durchführungsrechtsakten gemäß Unterabsatz 1 nimmt die Agentur eine Einstufung der nach diesem Artikel notifizierten nationalen Vorschriften vor.
- (11) Die Mitgliedstaaten können beschließen, Vorschriften und Einschränkungen ausschließlich lokaler Art nicht mitzuteilen. In diesen Fällen geben die Mitgliedstaaten derartige Vorschriften und Einschränkungen in den in Artikel 49 genannten Infrastrukturregistern an.
- (12) Auf die nach diesem Artikel notifizierten nationalen Vorschriften findet das Notifizierungsverfahren der Richtlinie (EU) 2015/1535 des Europäischen Parlaments und des Rates <sup>(1)</sup> keine Anwendung.
- (13) Die nicht gemäß diesem Artikel notifizierten nationalen Vorschriften gelten nicht für die Zwecke dieser Richtlinie.

#### Artikel 15

#### Verfahren zur Ausstellung der EG-Prüferklärung

- (1) Zur Ausstellung der für das Inverkehrbringen und die Inbetriebnahme gemäß Kapitel V erforderlichen EG-Prüferklärung ersucht der Antragsteller die Konformitätsbewertungsstelle oder -stellen seiner Wahl, das EG-Prüfverfahren gemäß Anhang IV durchzuführen.
- (2) Der Antragsteller gibt die EG-Prüferklärung für ein Teilsystem ab. Der Antragsteller erklärt in alleiniger Verantwortung, dass das betreffende Teilsystem den jeweiligen Prüfverfahren unterworfen wurde und die Anforderungen des einschlägigen Unionsrechts und aller einschlägigen nationalen Vorschriften erfüllt. Die EG-Prüferklärung und ihre Anlagen müssen datiert und vom Antragsteller unterzeichnet sein.

<sup>(1)</sup> Richtlinie (EU) 2015/1535 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 9. September 2015 über ein Informationsverfahren auf dem Gebiet der technischen Vorschriften und der Vorschriften für die Dienste der Informationsgesellschaft (ABl. L 241 vom 17.9.2015, S. 1).

- (3) 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 Inverkehrbringen oder Inbetriebnahme des Teilsystems. Er umfasst im Einklang mit der jeweiligen TSI auch die Prüfung der Schnittstellen des betreffenden Teilsystems mit dem System, dessen Teil es bildet.
- (4) Der Antragsteller ist für die Erstellung des technischen Dossiers verantwortlich, das der EG-Prüferklärung beiliegen muss. Dieses technische Dossier enthält alle erforderlichen Schriftstücke hinsichtlich der Merkmale des Teilsystems sowie gegebenenfalls alle Bescheinigungen über die Konformität der Interoperabilitätskomponenten. Es enthält ferner alle Angaben über Einsatzbedingungen und -beschränkungen, Wartung, laufende oder periodische Überwachung, Regelung und Instandhaltung.
- (5) Im Falle einer Erneuerung oder Aufrüstung eines Teilsystems, die eine Änderung am technischen Dossier bewirkt und die Gültigkeit der bereits durchgeführten Prüfverfahren beeinträchtigt, prüft der Antragsteller, ob eine neue EG-Prüferklärung erforderlich ist.
- (6) Die benannte Stelle kann Zwischenprüfbescheinigungen ausstellen, die sich auf bestimmte Phasen des Prüfverfahrens oder bestimmte Teile des Teilsystems beziehen.
- (7) Wenn es nach den einschlägigen TSI zulässig ist, kann die benannte Stelle Prüfbescheinigungen für eines oder mehrere Teilsysteme oder für bestimmte Teile dieser Teilsysteme ausstellen.
- (8) Die Mitgliedstaaten benennen die Stellen, die für das Prüfverfahren nach den nationalen Vorschriften zuständig sind. Diesbezüglich sind die bestimmten Stellen für die entsprechenden Aufgaben zuständig. Unbeschadet des Artikels 30 kann ein Mitgliedstaat eine benannte Stelle als bestimmte Stelle bestimmen; in diesem Fall kann das gesamte Verfahren von einer einzigen Konformitätsbewertungsstelle durchgeführt werden.
- (9) Die Kommission kann im Wege von Durchführungsrechtsakten Folgendes festlegen:
- die Einzelheiten der EG-Prüfverfahren für Teilsysteme, einschließlich des Prüfverfahrens nach nationalen Vorschriften, und die Dokumentation, die der Antragsteller für die Zwecke dieses Verfahrens vorlegen muss;
  - die Muster der EG-Prüferklärung, einschließlich der Zwischenprüfbescheinigung im Falle einer Änderung des Teilsystems oder im Falle zusätzlicher Prüfungen, und Muster für Unterlagen des diesen Erklärungen beizufügenden technischen Dossiers sowie Muster für die Prüfbescheinigung.

Diese Durchführungsrechtsakte werden nach dem in Artikel 51 Absatz 3 genannten Prüfverfahren erlassen.

#### Artikel 16

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

- (1) Stellt ein Mitgliedstaat fest, dass ein strukturelles Teilsystem, für das eine EG-Prüferklärung zusammen mit dem technischen Dossier vorliegt, dieser Richtlinie und insbesondere den grundlegenden Anforderungen nicht in vollem Umfang entspricht, so kann er ergänzende Prüfungen verlangen.
- (2) Der Mitgliedstaat, der diesen Antrag gestellt hat, teilt der Kommission unter Angabe der Gründe umgehend mit, welche ergänzenden Prüfungen beantragt wurden. Die Kommission hört die betroffenen Parteien umgehend an.
- (3) Der Mitgliedstaat, der diesen Antrag gestellt hat, erklärt, ob die nicht vollständige Einhaltung dieser Richtlinie zurückzuführen ist
- auf die Nichterfüllung der grundlegenden Anforderungen oder einer TSI oder auf die mangelhafte Anwendung einer TSI; in diesem Fall unterrichtet die Kommission unverzüglich den Mitgliedstaat, in dem die EG-Prüferklärung unberechtigterweise ausgestellt wurde, und fordert ihn auf, geeignete Maßnahmen zu ergreifen;
  - auf eine unvollständige TSI; in diesem Fall wird das Verfahren zur Änderung der TSI gemäß Artikel 6 eingeleitet.

#### Artikel 17

### **Konformitätsvermutung**

Bei Interoperabilitätskomponenten und Teilsystemen, die mit harmonisierten Normen oder Teilen davon übereinstimmen, deren Fundstellen im *Amtsblatt der Europäischen Union* veröffentlicht worden sind, wird davon ausgegangen, dass sie mit den grundlegenden Anforderungen, die in den betreffenden Normen oder Teilen behandelt werden, im Einklang stehen.

## KAPITEL V

## INVERKEHRBRINGEN UND INBETRIEBNAHME

## Artikel 18

**Genehmigung der Inbetriebnahme ortsfester Einrichtungen**

(1) Die Teilsysteme „streckenseitige Zugsteuerung/Zugsicherung und Signalgebung“, „Energie“ und „Infrastruktur“ werden nur in Betrieb genommen, wenn sie so geplant, gebaut und installiert werden, dass die grundlegenden Anforderungen erfüllt sind, und wenn die erforderliche Genehmigung gemäß den Absätzen 3 und 4 erteilt wurde.

(2) Die nationalen Sicherheitsbehörden genehmigen die Inbetriebnahme der im Hoheitsgebiet des betreffenden Mitgliedstaats installierten oder betriebenen Teilsysteme „Energie“, „Infrastruktur“ und „streckenseitige Zugsteuerung/Zugsicherung und Signalgebung“.

(3) Die nationalen Sicherheitsbehörden geben ausführliche Hinweise zur Beantragung der in diesem Artikel genannten Genehmigungen. Ein Antragsleitfaden, in dem die Voraussetzungen für diese Genehmigungen beschrieben und erklärt und die notwendigen Unterlagen aufgeführt werden, wird den Antragstellern unentgeltlich zugänglich gemacht. Die Agentur und die nationalen Sicherheitsbehörden arbeiten bei der Verbreitung dieser Informationen zusammen.

(4) Der Antragsteller reicht einen Antrag auf Genehmigung der Inbetriebnahme ortsfester Einrichtungen bei der nationalen Sicherheitsbehörde ein. Der Antrag ist durch ein Dossier zu ergänzen, in dem Folgendes durch Unterlagen belegt ist:

- a) die Prüferklärungen gemäß Artikel 15;
- b) die aufgrund der einschlägigen TSI, nationalen Vorschriften und Register festgestellte technische Kompatibilität der Teilsysteme mit dem System, in das sie integriert werden;
- c) die aufgrund der einschlägigen TSI, nationalen Vorschriften und gemeinsamen Sicherheitsmethoden („CSM“) gemäß Artikel 6 der Richtlinie (EU) 2016/798 festgestellte sichere Integration der Teilsysteme.
- d) im Falle von Teilsystemen streckenseitige Zugsteuerung/Zugsicherung und streckenseitige Signalgebung, die Ausrüstung mit dem Europäischen Zugsicherungs- und Zugsteuerungssystem (ETCS) und/oder dem Globalen Mobilfunksystem für Eisenbahnen (GSM-R) umfassen, die positive Entscheidung der Agentur, die gemäß Artikel 19 dieser Richtlinie getroffen wurde, und im Falle einer Änderung des Entwurfs der Leistungsbeschreibung oder der Beschreibung der geplanten technischen Lösungen, die nach der positiven Entscheidung vorgenommen wurde, die Übereinstimmung mit dem Ergebnis des in Artikel 30 Absatz 2 der Verordnung (EU) 2016/796 genannten Verfahrens.

(5) Innerhalb eines Monats nach Eingang des Antrags des Antragstellers teilt die nationale Sicherheitsbehörde dem Antragsteller mit, dass das Dossier vollständig ist, oder sie fordert unter Setzung einer angemessenen Frist die einschlägigen zusätzlichen Informationen an.

Die nationale Sicherheitsbehörde überprüft die Vollständigkeit, Relevanz und Kohärenz des Dossiers und, im Falle von streckenseitiger ERTMS-Ausrüstung, die Übereinstimmung mit der positiven Entscheidung der Agentur, die gemäß Artikel 19 dieser Richtlinie getroffen wurde, und gegebenenfalls die Übereinstimmung mit dem Ergebnis des in Artikel 30 Absatz 2 der Verordnung (EU) 2016/796 genannten Verfahrens. Nach dieser Überprüfung stellt die nationale Sicherheitsbehörde innerhalb einer angemessenen, im Voraus festgelegten Frist, spätestens jedoch vier Monate nach Eingang aller erforderlichen Informationen, die Genehmigung für die Inbetriebnahme der ortsfesten Einrichtungen aus oder unterrichtet den Antragsteller über eine ablehnende Entscheidung.

(6) Bei einer Erneuerung oder Aufrüstung bestehender Teilsysteme reicht der Antragsteller ein Dossier mit der Beschreibung des Vorhabens bei der nationalen Sicherheitsbehörde ein. Innerhalb eines Monats nach Eingang des Antrags des Antragstellers teilt die nationale Sicherheitsbehörde dem Antragsteller mit, dass das Dossier vollständig ist, oder sie fordert unter Setzung einer angemessenen Frist die einschlägigen zusätzlichen Informationen an. Die nationale Sicherheitsbehörde prüft das Dossier — im Falle von Vorhaben zu streckenseitiger ERTMS-Ausrüstung in enger Zusammenarbeit mit der Agentur — und entscheidet auf der Grundlage folgender Kriterien, ob eine neue Genehmigung für die Inbetriebnahme erforderlich ist, weil

- a) durch die geplanten Arbeiten das Gesamtsicherheitsniveau des betreffenden Teilsystems beeinträchtigt werden könnte;
- b) sie in den einschlägigen TSI vorgeschrieben ist;

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

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

(7) Eine Entscheidung, mit der eine Genehmigung der Inbetriebnahme ortsfester Einrichtungen versagt wird, ist von der nationalen Sicherheitsbehörde gebührend zu begründen. Der Antragsteller kann innerhalb eines Monats nach Eingang einer ablehnenden Entscheidung beantragen, dass die nationale Sicherheitsbehörde ihre Entscheidung überprüft. Dieser Antrag ist mit einer Begründung zu versehen. Die nationale Sicherheitsbehörde verfügt nach dem Zeitpunkt des Eingangs des Antrags auf Überprüfung über eine Frist von zwei Monaten, um ihre Entscheidung zu bestätigen oder zu widerrufen. Wird die ablehnende Entscheidung einer nationalen Sicherheitsbehörde bestätigt, kann der Antragsteller bei der Beschwerdestelle, die von dem betreffenden Mitgliedstaat nach Artikel 18 Absatz 3 der Richtlinie (EU) 2016/798 benannt wird, Beschwerde einlegen.

#### Artikel 19

### Harmonisierte Einführung des ERTMS in der Union

(1) Im Falle von Teilsystemen streckenseitige Zugsteuerung/Zugsicherung und Signalgebung, die Ausrüstung mit dem ETCS und/oder dem GSM-R umfassen, stellt die Agentur die harmonisierte Einführung des ERTMS in der Union sicher.

(2) Um die harmonisierte Einführung des ERTMS und die Interoperabilität auf Unionsebene sicherzustellen, prüft die Agentur vor etwaigen Ausschreibungen für streckenseitige ERTMS-Ausrüstung, dass die geplanten technischen Lösungen mit den einschlägigen TSI vollständig übereinstimmen und demzufolge vollständig interoperabel sind.

(3) Der Antragsteller stellt einen Antrag auf Zustimmung der Agentur. Einem Antrag, der einzelne ERTMS-Vorhaben oder eine Kombination von Vorhaben, eine Strecke, eine Gruppe von Strecken oder ein Netz betrifft, ist ein Dossier beizufügen, das Folgendes enthält:

- a) den Entwurf der Leistungsbeschreibung oder die Beschreibung der geplanten technischen Lösungen;
- b) schriftliche Unterlagen zu den Bedingungen, die für die technische und operative Kompatibilität des Teilsystems mit den Fahrzeugen, die in dem betreffenden Netz betrieben werden sollen, erforderlich sind;
- c) schriftliche Unterlagen zu der Übereinstimmung der geplanten technischen Lösungen mit den einschlägigen TSI;
- d) alle sonstigen relevanten Dokumente wie Stellungnahmen der nationalen Sicherheitsbehörde, Prüferklärungen oder Konformitätsbescheinigungen.

Dieser Antrag sowie Informationen über alle Anträge, über den Stand der entsprechenden Verfahren und ihr Ergebnis sowie gegebenenfalls über die Ersuchen und Entscheidungen der Beschwerdekammer werden über die Artikel 12 der Verordnung (EU) 2016/796 genannte zentrale Anlaufstelle gestellt.

Die nationalen Sicherheitsbehörden können eine Stellungnahme zu dem Genehmigungsantrag abgeben, und zwar vor Antragstellung gegenüber dem Antragsteller oder nach Antragstellung gegenüber der Agentur.

(4) Innerhalb eines Monats nach Eingang des Antrags des Antragstellers teilt die Agentur dem Antragsteller mit, dass das Dossier vollständig ist, oder sie fordert unter Setzung einer angemessenen Frist die einschlägigen zusätzlichen Informationen an.

Innerhalb einer angemessenen, im Voraus festgelegten Frist, spätestens jedoch zwei Monate nach Eingang aller erforderlichen Informationen, erlässt die Agentur eine positive Entscheidung oder unterrichtet den Antragsteller über etwaige Mängel. Die Agentur stützt ihre Stellungnahme auf das Dossier des Antragstellers und auf etwaige Stellungnahmen der nationalen Sicherheitsbehörden.

Erkennt der Antragsteller die von der Agentur festgestellten Mängel an, so berichtigt er die Vorhabenplanung und reicht bei der Agentur einen neuen Genehmigungsantrag ein.

Erkennt der Antragsteller die von der Agentur festgestellten Mängel nicht an, so findet das Verfahren des Absatzes 5 Anwendung.

In dem Fall, auf den Artikel 7 Absatz 1 Buchstabe a Bezug nimmt, beantragt der Antragsteller keine neue Bewertung.

(5) Ist die Entscheidung der Agentur nicht positiv, so wird sie von der Agentur gebührend begründet. Der Antragsteller kann innerhalb eines Monats nach Eingang einer solchen Entscheidung einen mit Gründen versehenen Antrag stellen, dass die Agentur ihre Entscheidung überprüft. Die Agentur bestätigt oder widerruft ihre Entscheidung innerhalb von zwei Monaten nach Eingang des Antrags. Falls die Agentur ihre ursprüngliche Entscheidung bestätigt, ist der Antragsteller berechtigt, bei der mit Artikel 55 der Verordnung (EU) 2016/796 eingerichteten Beschwerdekammer Widerspruch einzulegen.

(6) Im Falle einer Änderung des Entwurfs der Leistungsbeschreibung oder einer Änderung der Beschreibung der geplanten technischen Lösungen, die nach Erlass der positiven Entscheidung vorgenommen wurde, unterrichtet der Antragsteller die Agentur und die nationale Sicherheitsbehörde unverzüglich über die in Artikel 12 der Verordnung (EU) 2016/796 genannte zentrale Anlaufstelle. In diesem Fall findet Artikel 30 Absatz 2 jener Verordnung Anwendung.

#### Artikel 20

### Inverkehrbringen mobiler Teilsysteme

(1) Mobile Teilsysteme werden vom Antragsteller nur in Verkehr gebracht, wenn sie so geplant, gebaut und installiert werden, dass die grundlegenden Anforderungen erfüllt sind.

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

#### Artikel 21

### Genehmigung für das Inverkehrbringen von Fahrzeugen

(1) Der Antragsteller bringt ein Fahrzeug erst in Verkehr, wenn er die Genehmigung für das Inverkehrbringen von Fahrzeugen erhalten hat, die von der Agentur gemäß den Absätzen 5 bis 7 oder von der nationalen Sicherheitsbehörde gemäß Absatz 8 ausgestellt wird.

(2) Der Antragsteller gibt in seinem Antrag auf Genehmigung für das Inverkehrbringen eines Fahrzeugs das Gebiet an, in dem das Fahrzeug eingesetzt wird. Der Antrag enthält den Nachweis dafür, dass die technische Kompatibilität des Fahrzeugs mit dem Netz im Verwendungsgebiet geprüft worden ist.

(3) Der Antrag auf eine Genehmigung für das Inverkehrbringen von Fahrzeugen wird ergänzt durch ein Dossier zu dem betreffenden Fahrzeug oder Fahrzeugtyp und Unterlagen, mit denen Folgendes nachgewiesen wird:

- a) das Inverkehrbringen der mobilen Teilsysteme, aus denen das Fahrzeug besteht, gemäß Artikel 20, auf der Grundlage der EG-Prüferklärung;
- b) die aufgrund der einschlägigen TSI und gegebenenfalls der nationalen Vorschriften festgestellte technische Kompatibilität der unter Buchstabe a genannten Teilsysteme in dem Fahrzeug;
- c) die aufgrund der einschlägigen TSI und gegebenenfalls der nationalen Vorschriften und CSM gemäß Artikel 6 der Richtlinie (EU) 2016/798 festgestellte sichere Integration der unter Buchstabe a genannten Teilsysteme in dem Fahrzeug;
- d) die technische Kompatibilität des Fahrzeugs mit dem Netz im Verwendungsgebiet nach Absatz 2 der vorliegenden Richtlinie, festgestellt aufgrund der einschlägigen TSI und gegebenenfalls der nationalen Vorschriften, der Infrastrukturregister und der CSM zur Risikobewertung gemäß Artikel 6 der Richtlinie (EU) 2016/798.

Dieser Antrag sowie Informationen über alle Anträge, über den Stand der entsprechenden Verfahren und ihr Ergebnis sowie gegebenenfalls über die Ersuchen und Entscheidungen der Beschwerdekammer werden über die Artikel 12 der Verordnung (EU) 2016/796 genannte zentrale Anlaufstelle gestellt.

Wenn Prüffahrten erforderlich sind, um die technische Kompatibilität des Fahrzeugs gemäß Unterabsatz 1 Buchstaben b und d durch Unterlagen nachzuweisen, können die nationalen Sicherheitsbehörden dem Antragsteller befristete Genehmigungen zur Nutzung des Fahrzeugs für praktische Erprobungen im Netz erteilen. Der Infrastrukturbetreiber unternimmt im Benehmen mit dem Antragsteller alle Anstrengungen, um sicherzustellen, dass alle Prüffahrten innerhalb von drei Monaten nach Eingang des Antrags des Antragstellers stattfinden. Gegebenenfalls ergreift die nationale Sicherheitsbehörde Maßnahmen, um sicherzustellen, dass die Prüffahrten stattfinden.

(4) Die Agentur — oder, im Falle des Absatzes 8, die nationale Sicherheitsbehörde — erteilt die Genehmigungen für das Inverkehrbringen von Fahrzeugen oder unterrichtet den Antragsteller über ihre negative Entscheidung innerhalb einer angemessenen, im Voraus festgelegten Frist, spätestens jedoch vier Monate nach Eingang aller erforderlichen Informationen seitens des Antragstellers. Die Agentur oder — in den in Absatz 8 vorgesehenen Fällen — die nationale Sicherheitsbehörde wendet die praktischen Regelungen über das Genehmigungsverfahren an, die gemäß Absatz 9 im Wege eines Durchführungsrechtsakts festzulegen sind. Mit diesen Genehmigungen wird das Inverkehrbringen von Fahrzeugen auf dem Unionsmarkt gestattet.

(5) Die Agentur stellt Genehmigungen für das Inverkehrbringen von Fahrzeugen in Bezug auf die Fahrzeuge aus, deren Verwendungsgebiet sich in einem oder mehreren Mitgliedstaaten befindet. Im Hinblick auf die Erteilung dieser Genehmigungen verfährt die Agentur wie folgt:

- a) Sie bewertet die in Absatz 3 Unterabsatz 1 Buchstaben b, c und d aufgeführten Bestandteile des Dossiers, um dessen Vollständigkeit, Relevanz und Kohärenz in Bezug auf die einschlägigen TSI zu prüfen; und
- b) verweist das Dossier des Antragstellers an die für das geplante Verwendungsgebiet zuständigen nationalen Sicherheitsbehörden, damit diese das Dossier bewerten, um dessen Vollständigkeit, Relevanz und Kohärenz in Bezug auf Absatz 3 Unterabsatz 1 Buchstabe d und die in Absatz 3 Unterabsatz 1 Buchstaben a, b und c aufgeführten Bestandteile in Bezug auf die einschlägigen nationalen Vorschriften zu prüfen.

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

(6) Innerhalb eines Monats nach Eingang des Antrags des Antragstellers teilt die Agentur dem Antragsteller mit, dass das Dossier vollständig ist, oder sie fordert unter Setzung einer angemessenen Frist die einschlägigen zusätzlichen Informationen an. Hinsichtlich der Vollständigkeit, Relevanz und Kohärenz des Dossiers kann die Agentur auch die in Absatz 3 Buchstabe d aufgeführten Bestandteile bewerten.

Die Agentur trägt den Bewertungen gemäß Absatz 5 vollständig Rechnung, bevor sie ihre Entscheidung über die Erteilung der Genehmigung für das Inverkehrbringen von Fahrzeugen trifft. Innerhalb einer angemessenen, im Voraus festgelegten Frist, spätestens jedoch vier Monate nach Eingang aller erforderlichen Informationen, stellt die Agentur die Genehmigung für das Inverkehrbringen aus oder unterrichtet den Antragsteller über eine ablehnende Entscheidung.

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

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

(7) Stimmt die Agentur einer negativen Bewertung seitens einer oder mehrerer nationaler Sicherheitsbehörden gemäß Absatz 5 Buchstabe b nicht zu, so teilt sie dies der betreffenden Behörde bzw. den betreffenden Behörden unter Angabe der Gründe mit. Die Agentur und die nationale Sicherheitsbehörde bzw. Sicherheitsbehörden arbeiten zusammen, um eine für alle Seiten annehmbare Bewertung zu erreichen. Erforderlichenfalls wird auch der Antragsteller in den Prozess einbezogen, wenn die Agentur und die nationale Sicherheitsbehörde bzw. die nationalen Sicherheitsbehörden dies beschließen. Kann sich nicht innerhalb eines Monats, nachdem die Agentur die nationale Sicherheitsbehörde über ihre Nichtzustimmung unterrichtet hat, auf eine für alle Seiten annehmbare Bewertung geeinigt werden, so trifft die Agentur die endgültige Entscheidung, es sei denn, die nationale Sicherheitsbehörde bzw. die nationalen Sicherheitsbehörden haben die Angelegenheit im Rahmen eines Schiedsverfahrens an die gemäß Artikel 55 der Verordnung (EU) 2016/796 eingerichtete Beschwerdekammer verwiesen. Die Beschwerdekammer entscheidet innerhalb eines Monats nach dem Antrag der nationalen Sicherheitsbehörde bzw. Sicherheitsbehörden, ob der Entwurf der Entscheidung der Agentur bestätigt wird.

Stimmt die Beschwerdekammer der Agentur zu, trifft die Agentur unverzüglich eine Entscheidung.

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

Stimmt die Agentur einer positiven Bewertung seitens der betreffenden nationalen Sicherheitsbehörde bzw. Sicherheitsbehörden gemäß Absatz 5 Buchstabe b nicht zu, so teilt sie dies der betreffenden Behörde bzw. den betreffenden Behörden unter Angabe ihrer Gründe mit. Die Agentur und die nationale Sicherheitsbehörde bzw. Sicherheitsbehörden arbeiten zusammen, um sich auf eine für alle Seiten annehmbaren Bewertung zu einigen. Erforderlichenfalls wird auch der Antragsteller in den Prozess einbezogen, wenn die Agentur und die nationale Sicherheitsbehörde bzw. die nationalen Sicherheitsbehörden dies beschließen. Kann sich nicht innerhalb eines Monats, nachdem die Agentur die nationale Sicherheitsbehörde bzw. die nationalen Sicherheitsbehörden über ihre Nichtzustimmung unterrichtet hat, auf eine für alle Seiten annehmbare Bewertung geeinigt werden, so trifft die Agentur die endgültige Entscheidung.

(8) Ist das Verwendungsgebiet auf ein Netz oder Netze innerhalb eines einzigen Mitgliedstaats beschränkt, so kann die nationale Sicherheitsbehörde dieses Mitgliedstaats in eigener Verantwortung und auf Antrag des Antragstellers die Genehmigung für das Inverkehrbringen von Fahrzeugen ausstellen. Im Hinblick auf die Ausstellung dieser Genehmigungen bewertet die nationale Sicherheitsbehörde das Dossier in Bezug auf die in Absatz 3 aufgeführten Bestandteile nach den in dem Durchführungsrechtsakt gemäß Absatz 9 festgelegten Verfahren. Innerhalb eines Monats nach Eingang des Antrags des Antragstellers teilt die nationale Sicherheitsbehörde dem Antragsteller mit, dass das Dossier vollständig ist, oder sie fordert die einschlägigen zusätzlichen Informationen an. Die Genehmigung ist ferner ohne Erweiterung des Verwendungsgebiets gültig für Fahrzeuge, die die Bahnhöfe benachbarter Mitgliedstaaten mit ähnlichen Netzmerkmalen anfahren, wenn sich diese Bahnhöfe in Grenznähe befinden, sofern zuvor die zuständigen nationalen Sicherheitsbehörden angehört wurden. Diese Anhörung kann im jeweiligen Einzelfall erfolgen oder in einer grenzübergreifenden Vereinbarung zwischen nationalen Sicherheitsbehörden festgelegt sein.

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

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

(9) Die Kommission erlässt bis zum 16. Juni 2018 im Wege von Durchführungsrechtsakten praktische Regelungen, in denen Folgendes geregelt ist:

- a) in welcher Weise der Antragsteller die in diesem Artikel festgelegten Anforderungen an die Genehmigung für das Inverkehrbringen von Fahrzeugen und an die Typp Genehmigung für Fahrzeuge zu erfüllen hat und welche Unterlagen vorzulegen sind;
- b) die Einzelheiten des Genehmigungsverfahrens wie etwa die Verfahrensstufen und zeitliche Vorgaben für jede Stufe des Verfahrens;
- c) in welcher Weise die in diesem Artikel festgelegten Anforderungen von der Agentur und der nationalen Sicherheitsbehörde auf den verschiedenen Stufen des Antrags- und Genehmigungsverfahrens einschließlich bei der Bewertung der Dossiers der Antragsteller zu erfüllen sind.

Diese Durchführungsrechtsakte werden nach dem in Artikel 51 Absatz 3 genannten Prüfverfahren erlassen. Sie tragen den Erfahrungen bei der Ausarbeitung der in Absatz 14 des vorliegenden Artikels genannten Vereinbarungen über Zusammenarbeit Rechnung.

(10) In der Genehmigung für das Inverkehrbringen von Fahrzeugen wird Folgendes angegeben:

- a) das Verwendungsgebiet bzw. die Verwendungsgebiete;
- b) die Werte der in den TSI und gegebenenfalls in den nationalen Vorschriften genannten Parameter, für die Prüfung der technischen Kompatibilität des Fahrzeugs mit dem Verwendungsgebiet;
- c) die Einhaltung der einschlägigen TSI und nationalen Vorschriftswerke in Bezug auf die in Buchstabe b genannten Parameter;
- d) die Nutzungsbedingungen des Fahrzeugs und sonstige Beschränkungen.

(11) Jede Entscheidung, mit der die Genehmigung für das Inverkehrbringen eines Fahrzeugs abgelehnt oder ein Teil des Netzes gemäß einer in Absatz 7 genannten negativen Bewertung ausgeschlossen wird, ist gebührend zu begründen. Der Antragsteller kann innerhalb eines Monats nach Eingang der ablehnenden Entscheidung beantragen, dass die Agentur bzw. die nationale Sicherheitsbehörde die Entscheidung überprüft. Die Agentur bzw. die nationale Sicherheitsbehörde verfügt nach dem Zeitpunkt des Eingangs des Antrags auf Überprüfung über eine Frist von zwei Monaten, um ihre Entscheidung zu bestätigen oder zu widerrufen.

Wird die ablehnende Entscheidung der Agentur bestätigt, so kann der Antragsteller bei der gemäß Artikel 55 der Verordnung (EU) 2016/796 benannten Beschwerdekammer Beschwerde einlegen.

Wird die ablehnende Entscheidung einer nationalen Sicherheitsbehörde bestätigt, kann der Antragsteller nach nationalem Recht bei einer Beschwerdestelle Beschwerde einlegen. Die Mitgliedstaaten können für die Zwecke dieses Beschwerdeverfahrens die in Artikel 55 der Richtlinie 2012/34/EU beschriebene Regulierungsstelle benennen. In diesem Fall findet Artikel 18 Absatz 3 der Richtlinie (EU) 2016/798 Anwendung.

(12) Im Falle der Erneuerung oder Aufrüstung bestehender Fahrzeuge, die bereits über eine Genehmigung für das Inverkehrbringen von Fahrzeugen verfügen, ist eine neue Genehmigung für das Inverkehrbringen von Fahrzeugen erforderlich, wenn

- a) Änderungen an den Werten der in Absatz 10 Buchstabe b genannten Parameter vorgenommen werden, die außerhalb des Bereichs annehmbarer Parameter gemäß den TSI liegen,
- b) durch die geplanten Arbeiten das Gesamtsicherheitsniveau des betreffenden Fahrzeugs beeinträchtigt werden könnte oder
- c) es in den einschlägigen TSI vorgeschrieben ist.

(13) Möchte der Antragsteller das Verwendungsgebiet eines Fahrzeugs, das bereits über eine Genehmigung verfügt, erweitern, so ergänzt er das Dossier mit den in Absatz 3 aufgeführten einschlägigen Unterlagen in Bezug auf das zusätzliche Verwendungsgebiet. Der Antragsteller legt das Dossier der Agentur vor, die nach Durchführung der Verfahren gemäß den Absätzen 4 bis 7 eine aktualisierte Genehmigung für das erweiterte Verwendungsgebiet ausstellt.

Hat der Antragsteller eine Genehmigung für das Inverkehrbringen von Fahrzeugen gemäß Absatz 8 erhalten und möchte er das Verwendungsgebiet innerhalb des betreffenden Mitgliedstaats erweitern, so ergänzt er das Dossier mit den in Absatz 3 aufgeführten einschlägigen Unterlagen in Bezug auf das zusätzliche Verwendungsgebiet. Er legt das Dossier der nationalen Sicherheitsbehörde vor, die nach Durchführung der Verfahren gemäß Absatz 8 eine aktualisierte Genehmigung für das erweiterte Verwendungsgebiet ausstellt.

(14) Für die Zwecke der Absätze 5 und 6 schließt die Agentur mit den nationalen Sicherheitsbehörden Kooperationsvereinbarungen im Einklang mit Artikel 76 der Verordnung (EU) 2016/796. Bei diesen Vereinbarungen kann es sich um Einzel- oder um Rahmenvereinbarungen handeln, an denen eine oder mehrere nationale Sicherheitsbehörden beteiligt sein können. Sie enthalten eine detaillierte Beschreibung der Aufgaben und Bedingungen für durchzuführende Arbeiten, die für ihre Ausstellung geltenden Fristen und die Aufteilung der vom Antragsteller zu zahlenden Gebühren. Sie können ferner spezifische Vorkehrungen für die Zusammenarbeit im Fall von Netzen enthalten, die aus geografischen oder historischen Gründen spezielle Fachkenntnisse erfordern, mit dem Ziel, den Verwaltungsaufwand für den Antragsteller und die ihm entstehenden Kosten zu verringern. Sind diese Netze vom Rest des Eisenbahnsystems der Union abgetrennt, können diese spezifischen Vereinbarungen für die Zusammenarbeit die Möglichkeit der vertraglichen Vergabe von Aufgaben an die zuständigen nationalen Sicherheitsbehörden einschließen, wenn dies erforderlich ist, um eine effiziente und verhältnismäßige Zuweisung von Ressourcen für die Genehmigung sicherzustellen. Diese Vereinbarungen müssen zustande kommen, bevor die Agentur die Genehmigungsaufgaben gemäß Artikel 54 Absatz 4 übernimmt.

(15) Im Falle der Mitgliedstaaten, deren Eisenbahnnetze eine andere Spurweite aufweisen als das Haupteisenbahnnetz in der Union und für deren Eisenbahnnetze identische technische und betriebsbezogene Anforderungen gelten wie in benachbarten Drittländern, schließen alle betreffenden nationalen Sicherheitsbehörden in diesen Mitgliedstaaten zusätzlich zu den in Absatz 14 genannten Kooperationsvereinbarungen mit der Agentur eine multilaterale Vereinbarung, um die Bedingungen festzulegen, unter denen eine in einem dieser Mitgliedstaaten ausgestellte Fahrzeuggenehmigung auch in den anderen betreffenden Mitgliedstaaten gültig ist.

(16) Dieser Artikel gilt nicht für Güterwagen oder Reisezugwagen in gemeinsamer Nutzung mit Drittstaaten, deren Spurweite sich von derjenigen des Haupteisenbahnnetzes in der Union unterscheidet und die die Genehmigung für das Inverkehrbringen von Fahrzeugen nach einem anderen Verfahren erhalten haben. Die Vorschriften zur Regelung des Genehmigungsverfahrens für diese Fahrzeuge werden veröffentlicht und der Kommission notifiziert. Die Übereinstimmung dieser Fahrzeuge mit den grundlegenden Anforderungen dieser Richtlinie wird von dem betreffenden Eisenbahnunternehmen im Rahmen seines Sicherheitsmanagementsystems sichergestellt. Die Kommission kann auf der Grundlage des Berichts der Agentur eine Stellungnahme dazu abgeben, ob diese Vorschriften mit den Zielen dieser Richtlinie in Einklang stehen. Falls diese Vorschriften nicht im Einklang stehen, können die betreffenden Mitgliedstaaten und die Kommission zusammenarbeiten, um geeignete Maßnahmen festzulegen, die zu ergreifen sind; erforderlichenfalls können einschlägige internationale Gremien daran beteiligt werden.

(17) Ein Mitgliedstaat kann beschließen, diesen Artikel nicht auf aus Drittländern kommende Lokomotiven und Triebzüge anzuwenden, die bestimmungsgemäß bis zu einem Bahnhof fahren, der sich in seinem Hoheitsgebiet nahe der Grenze befindet und für grenzüberschreitenden Verkehr bestimmt ist. Die Übereinstimmung dieser Fahrzeuge mit den grundlegenden Anforderungen dieser Richtlinie wird von dem betreffenden Eisenbahnunternehmen im Rahmen seines Sicherheitsmanagementsystems und gegebenenfalls gemäß Artikel 10 Absatz 9 der Richtlinie (EU) 2016/798 sichergestellt.

*Artikel 22***Registrierung von Fahrzeugen, deren Inverkehrbringen genehmigt wurde**

- (1) Bevor ein Fahrzeug nach Erhalt der Genehmigung für das Inverkehrbringen gemäß Artikel 21 erstmals verwendet wird, ist es auf Antrag des Halters in einem Fahrzeugeinstellungsregister im Sinne von Artikel 47 zu registrieren.
- (2) Ist das Verwendungsgebiet des Fahrzeugs auf das Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats beschränkt, so wird es in diesem Mitgliedstaat registriert.
- (3) Erstreckt sich das Verwendungsgebiet des Fahrzeugs auf das Hoheitsgebiet von mehr als einem Mitgliedstaat, so wird es in einem der beteiligten Mitgliedstaaten registriert.

*Artikel 23***Prüfungen vor der Nutzung genehmigter Fahrzeug**

- (1) Bevor ein Eisenbahnunternehmen ein Fahrzeug in dem in der Genehmigung für das Inverkehrbringen angegebenen Verwendungsgebiet einsetzt, vergewissert es sich,
  - a) dass für das Fahrzeug eine Genehmigung für das Inverkehrbringen gemäß Artikel 21 erteilt wurde und dass es ordnungsgemäß registriert ist;
  - b) dass das Fahrzeug mit der Strecke kompatibel ist, und zwar auf der Grundlage des Infrastrukturregisters, der einschlägigen TSI oder anderer, vom Infrastrukturbetreiber gebührenfrei und innerhalb einer angemessenen Frist bereitzustellender Informationen, falls ein derartiges Register nicht besteht oder unvollständig ist, und
  - c) dass sich das Fahrzeug ordnungsgemäß in die Zusammensetzung des Zuges, als dessen Teil es betrieben werden soll, einfügt, und zwar unter Berücksichtigung des Sicherheitsmanagementsystems gemäß Artikel 9 der Richtlinie (EU) 2016/798 und der TSI „Betriebsführung und Verkehrssteuerung“.
- (2) Für die Zwecke des Absatzes 1 kann das Eisenbahnunternehmen in Zusammenarbeit mit dem Infrastrukturbetreiber Prüffahrten durchführen.

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

*Artikel 24***Typgenehmigung von Fahrzeugen**

- (1) Die Agentur oder eine nationale Sicherheitsbehörde kann gegebenenfalls nach dem Verfahren gemäß Artikel 21 Typgenehmigungen für Fahrzeuge ausstellen. Der Antrag auf eine Typgenehmigung sowie Informationen über alle Anträge, über den Stand der entsprechenden Verfahren und ihr Ergebnis sowie gegebenenfalls über die Ersuchen und Entscheidungen der Beschwerdekammer werden über die Artikel 12 der Verordnung (EU) 2016/796 genannte zentrale Anlaufstelle gestellt.
- (2) Stellt die Agentur oder eine nationale Sicherheitsbehörde eine Genehmigung für das Inverkehrbringen von Fahrzeugen aus, so stellt sie auf Antrag des Antragstellers gleichzeitig die Typgenehmigung für das Fahrzeug aus, die sich auf das gleiche Verwendungsgebiet für das Fahrzeug bezieht.
- (3) Bei Änderungen einschlägiger Bestimmungen in den TSI oder den nationalen Vorschriften, auf deren Grundlage bereits eine Typgenehmigung für Fahrzeuge ausgestellt wurde, wird in der TSI oder nationalen Vorschrift angegeben, ob die bereits erteilte Typgenehmigung für Fahrzeuge weiterhin gültig ist oder erneuert werden muss. Muss die Genehmigung erneuert werden, so betreffen die von der Agentur oder einer nationalen Sicherheitsbehörde durchgeführten Prüfungen nur die geänderten Vorschriften.
- (4) Die Kommission legt im Wege von Durchführungsrechtsakten das Muster der Typenkonformitätserklärung fest. Diese Durchführungsrechtsakte werden nach dem in Artikel 51 Absatz 3 genannten Prüfverfahren erlassen.

- (5) Die Ausstellung der Typenkonformitätserklärung erfolgt
- a) nach den Prüfverfahren der einschlägigen TSI oder
  - b) — für Fahrzeuge, für die TSI nicht angewendet werden — gemäß den Konformitätsbewertungsverfahren der Module B+D, B+F und H1 des Beschlusses Nr. 768/2008/EG des Europäischen Parlaments und des Rates <sup>(1)</sup>.
- (6) Gegebenenfalls kann die Kommission Durchführungsrechtsakte zur Festlegung von Ad-hoc-Modulen für die Konformitätsbewertung erlassen. Diese Durchführungsrechtsakte werden nach dem in Artikel 51 Absatz 3 genannten Prüfverfahren erlassen.
- (7) Die Typgenehmigungen für Fahrzeuge werden in dem in Artikel 48 genannten Europäischen Register genehmigter Fahrzeugtypen eingetragen.

#### Artikel 25

### Konformität von Fahrzeugen mit genehmigtem Fahrzeugtyp

- (1) Ein Fahrzeug oder eine Serie von Fahrzeugen, für das bzw. für die die Konformität mit einem genehmigten Fahrzeugtyp gegeben ist, erhält auf der Grundlage einer vom Antragsteller vorgelegten Typenkonformitätserklärung ohne weitere Prüfungen eine Genehmigung für das Inverkehrbringen von Fahrzeugen gemäß Artikel 21.
- (2) Genehmigungen für das Inverkehrbringen, die bereits aufgrund der früheren Genehmigung für das Inverkehrbringen des betreffenden Fahrzeugtyps bereits ausgestellt wurden, bleiben von der Erneuerung der Genehmigung eines Fahrzeugtyps gemäß Artikel 24 Absatz 3 unberührt.

#### Artikel 26

### Nichterfüllung grundlegender Anforderungen durch Fahrzeuge oder Fahrzeugtypen

- (1) Stellt ein Eisenbahnunternehmen während des Betriebs fest, dass ein von ihm genutztes Fahrzeug eine der geltenden grundlegenden Anforderungen nicht erfüllt, so ergreift es die erforderlichen Korrekturmaßnahmen, um die Übereinstimmung des Fahrzeugs herzustellen. Darüber hinaus kann es die Agentur und alle betroffenen nationalen Sicherheitsbehörden über die ergriffenen Maßnahmen unterrichten. Liegen dem Eisenbahnunternehmen Hinweise vor, dass die Nichterfüllung bereits zum Zeitpunkt der Erteilung der Genehmigung für das Inverkehrbringen vorlag, informiert es die Agentur und alle anderen betreffenden nationalen Sicherheitsbehörden.
- (2) Erhält eine nationale Sicherheitsbehörde, zum Beispiel im Laufe des Überwachungsverfahrens im Sinne des Artikels 17 der Richtlinie (EU) 2016/798, Kenntnis davon, dass ein Fahrzeug oder ein Fahrzeugtyp bei bestimmungsgemäßer Verwendung, dem entweder von der Agentur gemäß Artikel 21 Absatz 5 oder Artikel 24 oder von der nationalen Sicherheitsbehörde gemäß Artikel 21 Absatz 8 oder Artikel 24 eine Genehmigung für das Inverkehrbringen ausgestellt wurde, eine der geltenden grundlegenden Anforderungen nicht erfüllt, unterrichtet sie das Eisenbahnunternehmen, das das Fahrzeug oder den Fahrzeugtyp einsetzt, und fordert es auf, Korrekturmaßnahmen zu ergreifen, um die Übereinstimmung des Fahrzeugs/der Fahrzeuge herzustellen. Die nationale Sicherheitsbehörde informiert die Agentur und alle anderen betreffenden nationalen Sicherheitsbehörden, einschließlich jener, in deren Hoheitsgebiet der Antrag auf Genehmigung des Inverkehrbringens eines Fahrzeugs desselben Typs noch anhängig ist.
- (3) Gewährleisten die von dem Eisenbahnunternehmen ergriffenen Korrekturmaßnahmen in den in Absätzen 1 und 2 dieses Artikels beschriebenen Fällen nicht die Übereinstimmung mit den geltenden grundlegenden Anforderungen und führt diese Nichtübereinstimmung zu einem schwerwiegenden Sicherheitsrisiko, so kann die betreffende nationale Sicherheitsbehörde im Rahmen ihrer Überwachungsaufgaben im Einklang mit Artikel 17 Absatz 6 der Richtlinie (EU) 2016/798 vorübergehende Sicherheitsmaßnahmen ergreifen. Die nationale Sicherheitsbehörde oder die Agentur kann parallel dazu vorübergehende Sicherheitsmaßnahmen in Form einer Aussetzung der Fahrzeugtypgenehmigung anwenden; diese unterliegen einer gerichtlichen Überprüfung und dem Schiedsverfahren nach Artikel 21 Absatz 7.
- (4) In den in Absatz 3 genannten Fällen kann die Agentur oder die nationale Sicherheitsbehörde, die die Genehmigung erteilt hat, nach einer Überprüfung der Wirksamkeit der zur Beseitigung des schwerwiegenden Sicherheitsrisikos ergriffenen Maßnahmen entscheiden, die Genehmigung zu widerrufen oder zu ändern, wenn erwiesen ist, dass eine grundlegende Anforderung zum Zeitpunkt der Erteilung der Genehmigung nicht erfüllt wurde. Zu diesem Zweck unterrichten sie unter Angabe der Gründe für ihre Entscheidung den Inhaber der Genehmigung für das Inverkehrbringen oder der Fahrzeugtypgenehmigung über ihre Entscheidung. Der Inhaber kann innerhalb eines Monats nach Eingang der Entscheidung der Agentur oder der nationalen Sicherheitsbehörde beantragen, dass diese die Entscheidung überprüfen. In diesem Fall wird die Widerrufsentscheidung vorübergehend ausgesetzt. Die Agentur bzw. die nationale Sicherheitsbehörde verfügt nach dem Zeitpunkt des Eingangs des Antrags auf Überprüfung über eine Frist von einem Monat, um ihre Entscheidung zu bestätigen oder zu widerrufen.

<sup>(1)</sup> Beschluss Nr. 768/2008/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 9. Juli 2008 über einen gemeinsamen Rechtsrahmen für die Vermarktung von Produkten und zur Aufhebung des Beschlusses 93/465/EWG des Rates (ABl. L 218 vom 13.8.2008, S. 82).

Gegebenenfalls ist im Falle von Meinungsverschiedenheiten zwischen der Agentur und der nationalen Sicherheitsbehörde hinsichtlich der Notwendigkeit, die Genehmigung einzuschränken oder zu widerrufen, das Schiedsverfahren nach Artikel 21 Absatz 7 zu befolgen. Endet dieses Verfahren mit der Entscheidung, dass die Fahrzeuggenehmigung weder eingeschränkt noch widerrufen wird, so werden die in Absatz 3 dieses Artikels genannten vorläufigen Sicherheitsmaßnahmen ausgesetzt.

(5) Wird die Entscheidung der Agentur bestätigt, so kann der Inhaber der Fahrzeuggenehmigung bei der gemäß Artikel 55 der Verordnung (EU) 2016/796 benannten Beschwerdekammer innerhalb der in Artikel 59 jener Verordnung genannten Frist Beschwerde einlegen. Wird die Entscheidung einer nationalen Sicherheitsbehörde bestätigt, so kann der Inhaber der Fahrzeuggenehmigung innerhalb von zwei Monaten nach Notifizierung dieser Entscheidung im Rahmen der in Artikel 18 Absatz 3 der Richtlinie (EU) 2016/798 genannten nationalen gerichtlichen Nachprüfung Widerspruch einlegen. Die Mitgliedstaaten können für die Zwecke dieses Beschwerdeverfahrens die in Artikel 56 der Richtlinie 2012/34/EU beschriebene Regulierungsstelle benennen.

(6) Beschließt die Agentur, eine von ihr erteilte Genehmigung für das Inverkehrbringen zu widerrufen oder zu ändern, so unterrichtet sie sämtliche nationalen Sicherheitsbehörden unter Angabe der Gründe für ihre Entscheidung.

Beschließt eine nationale Sicherheitsbehörde, eine von ihr erteilte Genehmigung für das Inverkehrbringen zu widerrufen, so unterrichtet sie unverzüglich die Agentur unter Angabe der Gründe für ihre Entscheidung. Die Agentur unterrichtet anschließend die anderen nationalen Sicherheitsbehörden.

(7) Die Entscheidung der Agentur oder der nationalen Sicherheitsbehörde, die Genehmigung zu widerrufen, wird in das entsprechende Fahrzeugregister gemäß Artikel 22 bzw. im Falle einer Genehmigung für einen Fahrzeugtyp in das Europäischen Register für genehmigte Fahrzeugtypen gemäß Artikel 24 Absatz 7 eingetragen. Die Agentur und die nationalen Sicherheitsbehörden stellen sicher, dass Eisenbahnunternehmen, die Fahrzeuge des gleichen Typs des vom Widerruf betroffenen Fahrzeugs oder Typs einsetzen, ordnungsgemäß unterrichtet werden. Diese Eisenbahnunternehmen prüfen zunächst, ob das gleiche Problem der Nichterfüllung vorliegt. In diesem Fall gilt das Verfahren dieses Artikels.

(8) Wird eine Genehmigung für das Inverkehrbringen widerrufen, so darf das betreffende Fahrzeug nicht mehr eingesetzt und sein Verwendungsgebiet darf nicht erweitert werden. Wird eine Typgenehmigung für ein Fahrzeug widerrufen, so dürfen darauf aufbauende Fahrzeuge nicht in den Verkehr gebracht werden; falls sie bereits in den Verkehr gebracht wurden, so sind sie aus dem Verkehr zu nehmen. Eine neue Genehmigung kann für Einzelfahrzeuge nach dem Verfahren des Artikels 21 bzw. für Fahrzeugtypen nach dem Verfahren des Artikels 24 beantragt werden.

(9) Beschränkt sich in den Fällen nach den Absätzen 1 oder 2 die Nichterfüllung der grundlegenden Anforderungen auf einen Teil des Verwendungsgebiets des betreffenden Fahrzeugs und bestand diese Nichterfüllung bereits zum Zeitpunkt der Erteilung der Genehmigung, so ist diese so zu ändern, dass die betreffenden Teile des Verwendungsgebiets ausgeschlossen werden.

## KAPITEL VI

### KONFORMITÄTSBEWERTUNGSTELLEN

#### Artikel 27

#### **Notifizierende Behörden**

(1) Die Mitgliedstaaten benennen notifizierende Behörden, die für die Einrichtung und Durchführung der erforderlichen Verfahren für die Begutachtung, Benennung und Überwachung von Konformitätsbewertungsstellen, einschließlich der Einhaltung des Artikels 34, zuständig sind.

(2) Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass diese Behörden der Kommission und den anderen Stellen in den Mitgliedstaaten, die befugt sind, als unabhängige Dritte Konformitätsbewertungsaufgaben gemäß Artikel 10 Absatz 2 und Artikel 15 Absatz 1 wahrzunehmen, Meldung erstatten. Sie stellen ferner sicher, dass sie die Kommission und die anderen Mitgliedstaaten über die bestimmten Stellen gemäß Artikel 15 Absatz 8 unterrichten.

(3) Die Mitgliedstaaten können entscheiden, dass die Begutachtung und Überwachung nach Absatz 1 von einer nationalen Akkreditierungsstelle im Sinne von und im Einklang mit der Verordnung (EG) Nr. 765/2008 zu erfolgen haben.

(4) Falls die notifizierende Behörde die in Absatz 1 dieses Artikels genannte Begutachtung, Benennung oder Überwachung an eine nicht hoheitliche Stelle delegiert oder ihr auf andere Weise überträgt, so muss diese Stelle eine juristische Person sein und den Anforderungen des Artikels 28 genügen. Sie schließt Übereinkommen zur Deckung der aus ihrer Tätigkeit entstehenden Haftungsansprüche.

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

#### Artikel 28

### Anforderungen an notifizierende Behörden

Eine notifizierende Behörde

- a) wird so eingerichtet, dass jeder Interessenkonflikt mit Konformitätsbewertungsstellen vermieden wird,
- b) wird so strukturiert und geführt, dass bei der Ausübung ihrer Tätigkeit Objektivität und Unparteilichkeit gewahrt ist,
- c) wird so strukturiert, dass jede Entscheidung über die Benennung einer Konformitätsbewertungsstelle von kompetenten Personen getroffen wird, die nicht mit den Personen identisch sind, welche die Begutachtung durchgeführt haben,
- d) bietet weder Tätigkeiten, die Konformitätsbewertungsstellen durchführen, noch Beratungsleistungen auf gewerblicher oder wettbewerblicher Grundlage an, noch erbringt sie diese,
- e) wahrt die Vertraulichkeit der von ihr erlangten Informationen,
- f) verfügt über kompetente Mitarbeiter in ausreichender Zahl, sodass sie ihre Aufgaben ordnungsgemäß wahrnehmen kann.

#### Artikel 29

### Verpflichtung der notifizierenden Behörden zur Bereitstellung von Informationen

Mitgliedstaaten unterrichten die Kommission über ihre Verfahren zur Begutachtung, Benennung und Überwachung von Konformitätsbewertungsstellen sowie über Änderungen in diesen Verfahren.

Die Kommission macht diese Informationen der Öffentlichkeit zugänglich.

#### Artikel 30

### Konformitätsbewertungsstellen

- (1) Eine Konformitätsbewertungsstelle muss für die Zwecke der Benennung die Anforderungen der Absätze 2 bis 7 dieses Artikels sowie der Artikel 31 und 32 erfüllen.
- (2) Eine Konformitätsbewertungsstelle wird nach nationalem Recht errichtet und verfügt über Rechtspersönlichkeit.
- (3) Eine Konformitätsbewertungsstelle ist in der Lage, alle Konformitätsbewertungsaufgaben durchzuführen, die ihr nach Maßgabe der einschlägigen TSI zugewiesen wurden und im Rahmen derer sie benannt wurde, gleichgültig, ob diese Aufgaben von der Konformitätsbewertungsstelle selbst, in ihrem Auftrag und unter ihrer Verantwortung erfüllt werden.

Eine Konformitätsbewertungsstelle verfügt jederzeit, für jedes Konformitätsbewertungsverfahren und für jede Art oder Kategorie eines Produkts, im Rahmen dessen sie benannt wurde, über Folgendes:

- a) die erforderlichen Mitarbeiter mit Fachkenntnis und ausreichender einschlägiger Erfahrung, um die bei der Konformitätsbewertung anfallenden Aufgaben zu erfüllen;
- b) die maßgeblichen Beschreibungen von Verfahren, nach denen die Konformitätsbewertung durchgeführt wird, um die Transparenz und die Möglichkeit der Anwendung dieser Verfahren sicherzustellen. Sie verfügt über geeignete Grundsätze und Verfahren, bei denen zwischen den Aufgaben, die sie als benannte Konformitätsbewertungsstelle wahrnimmt, und anderen Tätigkeiten unterschieden wird;
- c) geeignete Verfahren zur Durchführung der Tätigkeiten, bei denen die Größe eines Unternehmens, die Branche, in der es tätig ist, seine Struktur sowie der Grad der Komplexität der jeweiligen Produkttechnologie und der Massenfertigungs- oder Seriencharakter des Herstellungsprozesses gebührend berücksichtigt werden.

Ihr stehen die erforderlichen Mittel zur Verfügung, um die technischen und administrativen Aufgaben, die mit der Konformitätsbewertung verbunden sind, in angemessener Weise zu erledigen, und sie haben Zugang zu allen benötigten Ausrüstungen oder Einrichtungen.

- (4) Konformitätsbewertungsstellen schließen eine Haftpflichtversicherung ab, sofern die Haftpflicht nicht aufgrund der nationalen Rechtsvorschriften vom Staat übernommen wird oder sofern der Mitgliedstaat selbst unmittelbar für die Konformitätsbewertung verantwortlich ist.

(5) Die Mitarbeiter einer Konformitätsbewertungsstelle wahren die berufliche Verschwiegenheit in Bezug auf Informationen, welche sie bei der Durchführung ihrer Aufgaben gemäß der einschlägigen TSI oder einer nationalen Durchführungsvorschrift erhalten, außer gegenüber den zuständigen Behörden des Mitgliedstaats, in dem sie ihre Tätigkeiten ausüben. Eigentumsrechte sind zu schützen.

(6) Konformitätsbewertungsstellen wirken an den einschlägigen Normungsaktivitäten und den Aktivitäten der Koordinierungsgruppe benannter Konformitätsbewertungsstellen mit, die im Rahmen des einschlägigen Unionsrechts geschaffen wurde, bzw. sorgen dafür, dass ihr Bewertungspersonal darüber informiert wird, und wenden die von dieser Gruppe erarbeiteten Verwaltungsentscheidungen und Dokumente als allgemeine Leitlinie an.

(7) Konformitätsbewertungsstellen, die für die Teilsysteme „fahrwegseitige Zugsteuerung/Zugsicherung und Signalgebung“ und/oder „fahrzeugseitige Zugsteuerung/Zugsicherung und Signalgebung“ benannt sind, wirken an den Tätigkeiten der nach Artikel 29 der Verordnung (EU) 2016/796 geschaffenen ERTMS-Arbeitsgruppe mit bzw. sorgen dafür, dass ihr Bewertungspersonal darüber informiert wird. Sie wenden die von dieser Gruppe erarbeiteten Leitlinien an. Sollten sie die Anwendung für nicht angebracht oder unmöglich halten, so teilen die betreffenden Konformitätsbewertungsstellen ihre Bemerkungen der ERTMS-Arbeitsgruppe zur Erörterung und fortlaufenden Verbesserung der Leitlinien mit.

### Artikel 31

#### **Unparteilichkeit der Konformitätsbewertungsstellen**

(1) Bei einer Konformitätsbewertungsstelle handelt es sich um einen unabhängigen Dritten, der mit der Organisation oder dem Hersteller des Produkts, das er bewertet, in keinerlei Verbindung steht.

Eine Stelle, die einem Wirtschaftsverband oder einem Fachverband angehört und die Produkte bewertet, an deren Planung, Herstellung, Bereitstellung, Montage, Gebrauch oder Wartung Unternehmen beteiligt sind, die von diesem Verband vertreten werden, kann als solche Stelle gelten, sofern ihre Unabhängigkeit und das Nichtbestehen von Interessenskonflikten nachgewiesen wird.

(2) Die Unparteilichkeit der Konformitätsbewertungsstellen, ihrer obersten Führungsebene und ihres Bewertungspersonals ist zu garantieren.

(3) Eine Konformitätsbewertungsstelle, ihre oberste Führungsebene und die für die Erfüllung der Konformitätsbewertungsaufgaben zuständigen Mitarbeiter sind nicht der Planer, Hersteller, Lieferant, Installateur, Käufer, Eigentümer, Verwender oder Wartungsbetrieb der Produkte, die sie bewerten, noch der Bevollmächtigte einer dieser Parteien. Dies schließt nicht die Verwendung von bereits einer Konformitätsbewertung unterzogenen Produkten, die für die Tätigkeit der Konformitätsbewertungsstelle nötig sind, oder die Verwendung solcher Produkte zum persönlichen Gebrauch aus.

(4) Eine Konformitätsbewertungsstelle, ihre oberste Führungsebene und die für die Erfüllung der Konformitätsbewertungsaufgaben zuständigen Mitarbeiter nehmen weder direkt an der Planung, Herstellung bzw. Bau, Vermarktung, Installation, Verwendung oder Wartung dieser Produkte teil, noch vertreten sie an diesen Tätigkeiten beteiligte Parteien. Sie befassen sich nicht mit Tätigkeiten, die ihre Unabhängigkeit bei der Beurteilung oder ihre Integrität im Zusammenhang mit den Konformitätsbewertungstätigkeiten, für die sie benannt sind, beeinträchtigen können. Dieses Verbot gilt insbesondere für Beratungsdienstleistungen.

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

(6) Konformitätsbewertungsstellen und ihre Mitarbeiter führen die Konformitätsbewertungstätigkeiten mit der größtmöglichen Professionalität und erforderlichen Fachkompetenz in dem betreffenden Bereich durch; sie dürfen keinerlei Einflussnahme, insbesondere finanzieller Art, ausgesetzt sein, die sich auf ihre Beurteilung oder die Ergebnisse ihrer Konformitätsbewertungstätigkeiten auswirken könnte; dies gilt speziell für Einflussnahmen durch Personen oder Personengruppen, die ein Interesse am Ergebnis dieser Tätigkeiten haben.

### Artikel 32

#### **Mitarbeiter der Konformitätsbewertungsstellen**

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

a) eine solide Fach- und Berufsausbildung, die alle Tätigkeiten für die Konformitätsbewertung umfasst, für die die Konformitätsbewertungsstelle benannt wurde;

- b) eine ausreichende Kenntnis der Anforderungen, die mit den durchzuführenden Bewertungen verbunden sind, und die entsprechende Befugnis zur Durchführung solcher Bewertungen;
  - c) angemessene Kenntnisse und ein angemessenes Verständnis der wesentlichen Anforderungen, der geltenden harmonisierten Normen sowie des einschlägigen Unionsrechts;
  - d) die Fähigkeit zur Erstellung von Bescheinigungen, Protokollen und Berichten als Nachweis für durchgeführte Bewertungen.
- (2) Die Entlohnung der obersten Führungsebene und des bewertenden Personals der Konformitätsbewertungsstelle richtet sich nicht nach der Anzahl der durchgeführten Bewertungen oder deren Ergebnissen.

#### Artikel 33

### Vermutung der Konformität einer Konformitätsbewertungsstelle

Weist eine Konformitätsbewertungsstelle nach, dass sie die Kriterien der einschlägigen harmonisierten Normen oder Teilen davon erfüllt, deren Fundstellen im *Amtsblatt der Europäischen Union* veröffentlicht worden sind, so wird davon ausgegangen, dass sie die Anforderungen der Artikel 30 bis 32 erfüllt, soweit die anwendbaren harmonisierten Normen diese Anforderungen abdecken.

#### Artikel 34

### Zweigunternehmen von benannten Stellen und Vergabe von Unteraufträgen durch benannte Stellen

- (1) Vergibt eine benannte Stelle bestimmte mit der Konformitätsbewertung verbundene Aufgaben an Unterauftragnehmer oder überträgt sie diese einem Zweigunternehmen, stellt sie sicher, dass der Unterauftragnehmer oder das Zweigunternehmen die Anforderungen der Artikel 30 bis 32 erfüllt, und unterrichtet die notifizierende Behörde entsprechend.
- (2) Die benannten Stellen tragen die volle Verantwortung für die Arbeiten, die von Unterauftragnehmern oder Zweigunternehmen ausgeführt werden, unabhängig davon, wo diese niedergelassen sind.
- (3) Die Tätigkeiten von benannten Stellen werden nur mit Zustimmung des Auftraggebers an einen Unterauftragnehmer vergeben oder einem Zweigunternehmen übertragen.
- (4) Die benannten Stellen halten die einschlägigen Unterlagen über die Begutachtung der Qualifikation des Unterauftragnehmers oder des Zweigunternehmens und die von ihm gemäß der einschlägigen TSI ausgeführten Arbeiten für die notifizierende Behörde bereit.

#### Artikel 35

### Akkreditierte interne Stellen

- (1) Die Antragsteller können die Konformitätsbewertungsverfahren, die in den Modulen A1, A2, C1 oder C2 gemäß Anhang II des Beschlusses Nr. 768/2008/EG und in den Modulen CA1 und CA2 gemäß Anhang I des Beschlusses 2010/713/EU festgelegt sind, von einer akkreditierten internen Stelle durchführen lassen. Diese Stelle stellt einen eigenen und gesonderten Teil des betreffenden Antragstellers dar und darf sich nicht an der Planung, Herstellung, Lieferung, Installation, Verwendung oder Wartung der durch sie bewerteten Produkte beteiligen.
- (2) Eine akkreditierte interne Stelle erfüllt die folgenden Anforderungen:
- a) Sie ist gemäß der Verordnung (EG) Nr. 765/2008 akkreditiert.
  - b) Die Stelle und ihre Mitarbeiter müssen vom Unternehmen, dem sie angehören, organisatorisch unterscheidbar sein und darin über Berichtsverfahren verfügen, die ihre Unparteilichkeit gewährleisten, und müssen das gegenüber der zuständigen nationalen Akkreditierungsstelle nachweisen.
  - c) Weder die Stelle noch ihre Mitarbeiter sind für die Planung, Herstellung, Lieferung, Installation, Betrieb oder Wartung der von ihnen zu bewertenden Produkte verantwortlich, und sie gehen keiner Tätigkeit nach, die der Unabhängigkeit ihres Urteils oder ihrer Integrität im Zusammenhang mit den Bewertungsaufgaben schaden könnte.
  - d) Die Stelle erbringt ihre Leistungen ausschließlich für das Unternehmen, dem sie angehört.
- (3) Eine akkreditierte interne Stelle wird den Mitgliedstaaten oder der Kommission nicht benannt, allerdings werden der notifizierenden Behörde auf deren Verlangen Informationen über ihre Akkreditierung von dem Unternehmen, dem sie angehört, oder von der nationalen Akkreditierungsstelle übermittelt.

*Artikel 36***Antrag auf Benennung**

- (1) Eine Konformitätsbewertungsstelle beantragt ihre Benennung bei der notifizierenden Behörde des Mitgliedstaats, in dem sie ansässig ist.
- (2) Dem Antrag wird eine Beschreibung der Konformitätsbewertungstätigkeiten, des Konformitätsbewertungsmoduls oder der -module und des Produkts oder der Produkte, für die diese Stelle Kompetenz beansprucht, sowie, falls vorhanden, eine Akkreditierungsurkunde beigelegt, die von einer nationalen Akkreditierungsstelle ausgestellt wurde und in der diese bescheinigt, dass die Konformitätsbewertungsstelle die Anforderungen der Artikel 30 bis 32 erfüllt.
- (3) Kann die Konformitätsbewertungsstelle keine Akkreditierungsurkunde vorweisen, so legt sie der notifizierenden Behörde als Nachweis alle Unterlagen vor, die für die Überprüfung, Anerkennung und regelmäßige Überwachung, ob sie die Anforderungen der Artikel 30 bis 32 erfüllt, notwendig sind.

*Artikel 37***Benennungsverfahren**

- (1) Die notifizierenden Behörden benennen nur Konformitätsbewertungsstellen, die die Anforderungen der Artikel 30 bis 32 erfüllen.
- (2) Die notifizierenden Behörden benennen gegenüber der Kommission und den übrigen Mitgliedstaaten mithilfe des elektronischen Benennungsinstruments, das von der Kommission entwickelt und verwaltet wird, die in Absatz 1 genannten Stellen.
- (3) Die Benennung enthält vollständige Angaben zu den Konformitätsbewertungstätigkeiten, dem betreffenden Konformitätsbewertungsmodul oder -modulen und dem Produkt oder Produkten sowie die einschlägige Akkreditierungsurkunde oder anderweitige Bestätigung der Kompetenz gemäß Absatz 4.
- (4) Beruht eine Benennung nicht auf einer Akkreditierungsurkunde gemäß Artikel 36 Absatz 2, so legt die notifizierende Behörde der Kommission und den übrigen Mitgliedstaaten als Nachweis alle Unterlagen vor, die die Kompetenz der Konformitätsbewertungsstelle und die getroffenen Regelungen bescheinigen, durch die sichergestellt ist, dass die Stelle regelmäßig überwacht wird und dauerhaft den Anforderungen der Artikel 30 bis 32 genügt.
- (5) Die betreffende Stelle darf nur dann die Aufgaben einer benannten Stelle wahrnehmen, wenn weder die Kommission noch die übrigen Mitgliedstaaten innerhalb von zwei Wochen nach einer Benennung, wenn eine Akkreditierungsurkunde vorliegt, oder innerhalb von zwei Monaten nach einer Benennung, wenn keine Akkreditierung vorliegt, Einwände erhoben haben.
- (6) Die Kommission und die übrigen Mitgliedstaaten werden über jede wesentliche Änderung der Benennung informiert.

*Artikel 38***Kennnummern und Verzeichnisse benannter Stellen**

- (1) Die Kommission weist einer benannten Stelle eine Kennnummer zu.

Eine benannte Stelle erhält nur eine Kennnummer, selbst wenn sie im Rahmen mehrerer Rechtsakte der Union benannt ist.

- (2) Die Kommission veröffentlicht das Verzeichnis der im Rahmen dieser Richtlinie benannten Stellen samt den ihnen zugewiesenen Kennnummern und den Tätigkeiten, für die sie benannt wurden.

Die Kommission sorgt dafür, dass dieses Verzeichnis auf dem neuesten Stand gehalten wird.

*Artikel 39***Änderungen der Benennungen**

- (1) Stellt eine notifizierende Behörde fest oder erhält Kenntnis davon, dass eine benannte Stelle die Anforderungen der Artikel 30 bis 32 nicht mehr erfüllt oder dass sie ihren Verpflichtungen nicht nachkommt, so schränkt die notifizierende Behörde die Benennungen gegebenenfalls ein, setzt sie aus oder widerruft sie, wobei sie das Ausmaß berücksichtigt, in dem diesen Anforderungen nicht entsprochen oder diesen Verpflichtungen nicht nachgekommen wurde. Sie setzt die Kommission und die übrigen Mitgliedstaaten unverzüglich davon in Kenntnis.

(2) Bei Einschränkung, Aussetzung oder Widerruf der Benennung oder wenn die benannte Stelle ihre Tätigkeit einstellt, ergreift der benennende Mitgliedstaat die geeigneten Maßnahmen, um zu gewährleisten, dass die Akten dieser Stelle entweder von einer anderen benannten Stelle weiter bearbeitet oder für die zuständigen notifizierenden Behörden und Marktüberwachungsbehörden auf deren Verlangen bereitgehalten werden.

#### Artikel 40

### Anfechtungen der Kompetenz benannter Stellen

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

(2) Der benennende Mitgliedstaat erteilt der Kommission auf Verlangen sämtliche Auskünfte über die Grundlage der Benennung oder die Erhaltung der Kompetenz der betreffenden Stelle.

(3) Die Kommission stellt sicher, dass alle im Verlauf ihrer Untersuchungen erlangten sensiblen Informationen vertraulich behandelt werden.

(4) Stellt die Kommission fest, dass eine benannte Stelle die Voraussetzungen für ihre Benennung nicht oder nicht mehr erfüllt, so setzt sie den benennenden Mitgliedstaat davon in Kenntnis und fordert ihn auf, die erforderlichen Korrekturmaßnahmen zu ergreifen, einschließlich eines Widerrufs der Benennung, sofern dies nötig ist.

#### Artikel 41

### Verpflichtungen benannter Stellen in Bezug auf ihre Tätigkeit

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

(2) Konformitätsbewertungen werden unter Wahrung der Verhältnismäßigkeit durchgeführt, wobei unnötige Belastungen der Wirtschaftsteilnehmer vermieden werden. Die benannten Stellen üben ihre Tätigkeiten unter gebührender Berücksichtigung der Größe eines Unternehmens, der Branche, in der es tätig ist, seiner Struktur sowie des Grads der Komplexität der jeweiligen Produkttechnologie und des Massenfertigungs- oder Seriencharakters des Herstellungsprozesses aus.

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

(3) Stellt eine benannte Stelle fest, dass ein Hersteller die Anforderungen nicht erfüllt hat, die in der einschlägigen TSI oder in den entsprechenden harmonisierten Normen oder technischen Spezifikationen festgelegt sind, so fordert sie den Hersteller zu geeigneten Korrekturmaßnahmen auf und stellt keine Konformitätsbescheinigung aus.

(4) Hat eine benannte Stelle bereits eine Bescheinigung ausgestellt und stellt im Rahmen der Überwachung der Konformität fest, dass das Produkt die Anforderungen, die in der einschlägigen TSI oder in den entsprechenden harmonisierten Normen oder technischen Spezifikationen festgelegt sind, nicht mehr erfüllt, so fordert sie den Hersteller zu geeigneten Korrekturmaßnahmen auf und setzt die Bescheinigung falls nötig aus oder widerruft sie.

(5) Werden keine Korrekturmaßnahmen ergriffen oder zeigen sie nicht die nötige Wirkung, so versieht die benannte Stelle gegebenenfalls alle Bescheinigungen mit Einschränkungen, setzt sie aus oder widerruft sie.

#### Artikel 42

### Verpflichtung der benannten Stellen zur Bereitstellung von Informationen

(1) Die benannten Stellen melden der notifizierenden Behörde

a) jede Vorenthaltung, Einschränkung, Aussetzung und jeden Widerruf einer Bescheinigung,

b) alle Umstände mit Auswirkungen auf den Geltungsbereich und die Bedingungen der Benennung,

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

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

Die zuständigen nationalen Sicherheitsbehörden werden auch über jede Vorenthaltung, Einschränkung, Aussetzung und jeden Widerruf einer Bescheinigung gemäß Buchstabe a unterrichtet.

(2) Die benannten Stellen übermitteln den übrigen Stellen, die im Rahmen der Benennung nach dieser Richtlinie benannt wurden und ähnlichen Konformitätsbewertungstätigkeiten für dieselben Produkte nachgehen, einschlägige Informationen über negative und auf Verlangen auch über positive Ergebnisse von Konformitätsbewertungen.

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

#### Artikel 43

### Austausch von bewährten Verfahren

Die Kommission organisiert den Erfahrungsaustausch über bewährte Verfahren zwischen den nationalen Behörden der Mitgliedstaaten, die für die Benennungspolitik zuständig sind.

#### Artikel 44

### Koordinierung der benannten Stellen

Die Kommission stellt eine zweckmäßige Koordinierung und Kooperation zwischen den unter dieser Richtlinie benannten Stellen durch die Errichtung einer sektoralen Gruppe sicher. Die Agentur unterstützt die Tätigkeiten der benannten Stellen gemäß Artikel 24 der Verordnung (EU) 2016/796.

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

#### Artikel 45

### Bestimmte Stellen

(1) Die Anforderungen an Konformitätsbewertungsstellen gemäß den Artikeln 30 bis 34 gelten auch für die nach Artikel 15 Absatz 8 bestimmten Stellen, außer:

- a) im Fall der von ihren Mitarbeitern gemäß Artikel 32 Absatz 1 Buchstabe c geforderten Fertigkeiten, muss die bestimmte Stelle über angemessene Kenntnisse und ein angemessenes Verständnis des nationalen Rechts verfügen;
- b) im Fall von gemäß Artikel 34 Absatz 4 für die benennende Behörde bereitzuhaltenden Dokumenten, wenn die bestimmte Stelle die Dokumente, die sich auf die von Zweigunternehmen oder Auftragnehmern durchgeführten Tätigkeiten beziehen, beifügen muss.

(2) Die Verpflichtungen in Bezug auf die Tätigkeit gemäß Artikel 41 gelten auch für die nach Artikel 15 Absatz 8 bestimmten Stellen, außer diese Verpflichtungen beziehen sich auf nationale Vorschriften anstatt auf TSI.

(3) Die Meldepflichten gemäß Artikel 42 Absatz 1 gelten auch für die bestimmten Stellen, die die Mitgliedstaaten entsprechend zu unterrichten haben.

#### KAPITEL VII

#### REGISTER

#### Artikel 46

### Fahrzeugnummerierungssystem

(1) Bei der Registrierung gemäß Artikel 22 wird jedem Fahrzeug von der zuständigen Behörde im Mitgliedstaat der Registrierung eine europäische Fahrzeugnummer (European vehicle number — im Folgenden „EVN“) zugewiesen. Jedes Fahrzeug wird mit der zugeordneten EVN gekennzeichnet.

(2) Die Spezifikationen der EVN werden im Rahmen der in Artikel 47 Absatz 2 genannten Maßnahmen nach Maßgabe der jeweiligen TSI festgelegt.

(3) Jedem Fahrzeug wird nur einmal eine EVN zugeteilt, es sei denn, dass in den in Artikel 47 Absatz 2 genannten Maßnahmen nach Maßgabe der jeweiligen TSI etwas anderes bestimmt ist.

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

#### Artikel 47

### Fahrzeugeinstellungsregister

(1) Bis das in Absatz 5 genannte europäische Fahrzeugeinstellungsregister betriebsbereit ist, führt jeder Mitgliedstaat ein nationales Fahrzeugeinstellungsregister. Dieses Register:

- a) entspricht den in Absatz 2 aufgeführten gemeinsamen Spezifikationen;
- b) wird von einer von allen Eisenbahnunternehmen unabhängigen Stelle geführt und aktualisiert;
- c) ist den in den Artikeln 16 und 22 der Richtlinie (EU) 2016/798 genannten nationalen Sicherheitsbehörden und Untersuchungsstellen zugänglich; darüber hinaus wird es auf Antrag bei berechtigtem Interesse den in Artikel 55 der Richtlinie 2012/34/EU genannten Regulierungsstellen und der Agentur, den Eisenbahnunternehmen und den Infrastrukturbetreibern sowie allen Personen oder Organisationen zugänglich gemacht, die Fahrzeuge registrieren oder im Register erwähnt sind.

(2) Die Kommission beschließt im Wege von Durchführungsrechtsakten gemeinsame Spezifikationen für die nationalen Fahrzeugeinstellungsregister bezüglich Inhalt, Datenformat, funktioneller und technischer Architektur, Betriebsweise — einschließlich Vorkehrungen für den Datenaustausch — sowie Regeln für die Dateneingabe und -abfrage.

Diese Durchführungsrechtsakte werden nach dem in Artikel 51 Absatz 3 genannten Prüfverfahren erlassen.

(3) Das nationale Fahrzeugeinstellungsregister enthält mindestens folgende Angaben:

- a) die EVN;
- b) Angaben zur EG-Prüferklärung und der ausstellenden Stelle;
- c) Angaben zu dem in Artikel 48 genannten Europäischen Register genehmigter Fahrzeugtypen;
- d) Identifizierung des Fahrzeugeigners und des Fahrzeughalters;
- e) Betriebsbeschränkungen für das Fahrzeug;
- f) Angaben zur für die Instandhaltung zuständigen Stelle.

(4) Solange die nationalen Fahrzeugeinstellungsregister nicht entsprechend der in Absatz 2 genannten Spezifikation miteinander verbunden sind, aktualisiert jeder Mitgliedstaat die ihn betreffenden Daten in seinem Register, indem er die Änderungen übernimmt, die ein anderer Mitgliedstaat in dessen eigenem Register vorgenommen hat.

(5) Um Verwaltungsaufwand und unangemessene Kosten für die Mitgliedstaaten und die Wirtschaftsbeteiligten zu verringern, beschließt die Kommission bis zum 16. Juni 2018, unter Berücksichtigung der Ergebnisse einer Kosten-Nutzen-Analyse, im Wege von Durchführungsrechtsakten die technischen und funktionellen Spezifikationen für das europäische Fahrzeugeinstellungsregister, das die nationalen Fahrzeugeinstellungsregister integrieren soll, um allen Nutzern eine harmonisierte Schnittstelle für die Registrierung von Fahrzeugen und die Datenverwaltung zu gewährleisten. Absatz 1 Buchstaben b und c sowie Absatz 3 finden Anwendung. Diese Spezifikation erstreckt sich unter anderem auf Inhalt, Datenformat, funktionelle und technische Architektur, Betriebsweise — einschließlich Vorkehrungen für den Datenaustausch — sowie Regeln für die Dateneingabe und -abfrage und Migrationsschritte.

Diese Durchführungsrechtsakte werden auf Empfehlung der Agentur nach dem in Artikel 51 Absatz 3 genannten Prüfverfahren erlassen.

Das europäische Fahrzeugeinstellungsregister wird unter Berücksichtigung der von der Agentur und den Mitgliedstaaten bereits eingerichteten IT-Anwendungen und Register — wie etwa des mit den nationalen Fahrzeugeinstellungsregister vernetzten Europäischen Zentralisierten Virtuellen Fahrzeugeinstellungsregisters — entwickelt. Das europäische Fahrzeugeinstellungsregister muss bis 16. Juni 2021 betriebsbereit sein.

(6) Der Halter zeigt dem Mitgliedstaat, in dem das Fahrzeug registriert wurde, etwaige Änderungen der Daten in den Fahrzeugeinstellungsregistern, die Abwrackung eines Fahrzeugs oder seine Entscheidung, die Registrierung eines Fahrzeugs nicht länger aufrechtzuerhalten, unverzüglich an.

(7) Im Falle von Fahrzeugen, die erstmals in einem Drittland eine Genehmigung erhalten haben und anschließend in einem Mitgliedstaat eingesetzt wurden, sorgt der betreffende Mitgliedstaat dafür, dass die Fahrzeugdaten, die mindestens Angaben über den Halter des betreffenden Fahrzeugs, die für die Instandhaltung zuständige Einrichtung und Betriebsbeschränkungen für das Fahrzeug einschließen müssen, über ein Fahrzeugeinstellungsregister abgefragt werden können oder unverzüglich auf andere Weise in einem leicht lesbaren Format nach den gleichen nichtdiskriminierenden Grundsätzen bereitgestellt werden, wie sie für ähnliche Daten eines Fahrzeugeinstellungsregisters gelten.

#### Artikel 48

##### Europäisches Register genehmigter Fahrzeugtypen

(1) Die Agentur errichtet und führt ein Register der gemäß Artikel 24 erteilten Genehmigungen für das Inverkehrbringen von Fahrzeugtypen. Dieses Register:

- a) ist öffentlich und elektronisch zugänglich,
- b) entspricht den in Absatz 2 aufgeführten gemeinsamen Spezifikationen,
- c) ist mit den maßgeblichen Fahrzeugeinstellungsregistern verbunden.

(2) Die Kommission beschließt im Wege von Durchführungsrechtsakten gemeinsame Spezifikationen für das Register genehmigter Fahrzeugtypen bezüglich Inhalt, Datenformat, funktioneller und technischer Architektur, Betriebsweise sowie Regeln für die Dateneingabe und -abfrage. Diese Durchführungsrechtsakte werden nach dem in Artikel 51 Absatz 3 genannten Prüfverfahren erlassen.

(3) Das Register enthält zu jedem Fahrzeugtyp mindestens die folgenden Angaben:

- a) technische Merkmale des Fahrzeugtyps entsprechend den jeweiligen TSI, einschließlich derjenigen für die Zugänglichkeit für Menschen mit Behinderungen und Personen mit eingeschränkter Mobilität;
- b) den Namen des Herstellers;
- c) die Daten zu den Genehmigungen in Bezug auf das Verwendungsgebiet eines Fahrzeugtyps einschließlich aller Einschränkungen oder Widerrufe.

#### Artikel 49

##### Infrastrukturregister

(1) Jeder Mitgliedstaat stellt sicher, dass ein Infrastrukturregister, in dem gemäß der jeweiligen TSI für die jeweiligen Teilsysteme oder Teile davon die Werte der Netzparameter angegeben sind, veröffentlicht wird.

(2) Die Werte der im Infrastrukturregister erfassten Parameter werden zusammen mit den Werten der im Register der Genehmigungen für das Inverkehrbringen von Fahrzeugtypen erfassten Parameter dazu verwendet, die technische Kompatibilität zwischen Fahrzeug und Netz zu prüfen.

(3) Im Infrastrukturregister können Einsatzbedingungen für ortsfeste Einrichtungen und sonstige Beschränkungen festgelegt sein.

(4) Jeder Mitgliedstaat stellt sicher, dass sein Infrastrukturregister gemäß Absatz 5 aktualisiert wird.

(5) Die Kommission beschließt im Wege von Durchführungsrechtsakten gemeinsame Spezifikationen für das Infrastrukturregister bezüglich Inhalt, Datenformat, funktioneller und technischer Architektur, Betriebsweise sowie Regeln für die Dateneingabe und -abfrage. Diese Durchführungsrechtsakte werden nach dem in Artikel 51 Absatz 3 genannten Prüfverfahren erlassen.

## KAPITEL VIII

## ÜBERGANGS- UND SCHLUSSBESTIMMUNGEN

## Artikel 50

**Ausübung der Befugnisübertragung**

- (1) Die Befugnis zum Erlass delegierter Rechtsakte wird der Kommission unter den in diesem Artikel festgelegten Bedingungen übertragen.
- (2) Die Befugnis zum Erlass delegierter Rechtsakte gemäß Artikel 5 Absatz 1 wird der Kommission für einen Zeitraum von fünf Jahren ab dem 15. Juni 2016 übertragen. Die Kommission erstellt spätestens neun Monate vor Ablauf des Fünfjahreszeitraums einen Bericht über die Befugnisübertragung. Die Befugnisübertragung verlängert sich stillschweigend um Zeiträume gleicher Länge, es sei denn, das Europäische Parlament oder der Rat widersprechen einer solchen Verlängerung spätestens drei Monate vor Ablauf des jeweiligen Zeitraums.
- (3) Es ist besonders wichtig, dass die Kommission ihrer üblichen Praxis folgt und vor dem Erlass dieser delegierten Rechtsakte Konsultationen mit Sachverständigen, auch mit Sachverständigen der Mitgliedstaaten, durchführt.
- (4) Die in Artikel 5 Absatz 1 genannte Befugnisübertragung kann vom Europäischen Parlament oder vom Rat jederzeit widerrufen werden. Der Beschluss über den Widerruf beendet die Übertragung der in dem Beschluss genannten Befugnisse. Er wird am Tag nach seiner Veröffentlichung *im Amtsblatt der Europäischen Union* oder zu einem im Beschluss über den Widerruf angegebenen späteren Zeitpunkt wirksam. Die Gültigkeit von delegierten Rechtsakten, die bereits in Kraft sind, wird davon nicht berührt.
- (5) Sobald die Kommission einen delegierten Rechtsakt erlässt, übermittelt sie ihn gleichzeitig dem Europäischen Parlament und dem Rat.
- (6) Ein delegierter Rechtsakt, der gemäß Artikel 5 Absatz 1 erlassen wurde, tritt nur in Kraft, wenn weder das Europäische Parlament noch der Rat innerhalb einer Frist von zwei Monaten nach Übermittlung dieses Rechtsakts an das Europäische Parlament und den Rat Einwände erhoben haben oder wenn vor Ablauf dieser Frist sowohl das Europäische Parlament als auch der Rat der Kommission mitgeteilt haben, dass sie keine Einwände erheben werden. Auf Initiative des Europäischen Parlaments oder des Rates wird diese Frist um zwei Monate verlängert.

## Artikel 51

**Ausschussverfahren**

- (1) Die Kommission wird von dem nach Artikel 21 der Richtlinie 96/48/EG des Rates <sup>(1)</sup> eingesetzten Ausschuss unterstützt. Dieser Ausschuss ist ein Ausschuss im Sinne der Verordnung (EU) Nr. 182/2011.
- (2) Wird auf diesen Absatz Bezug genommen, so gilt Artikel 4 der Verordnung (EU) Nr. 182/2011.
- (3) Wird auf diesen Absatz Bezug genommen, so gilt Artikel 5 der Verordnung (EU) Nr. 182/2011. Gibt der Ausschuss keine Stellungnahme ab, so erlässt die Kommission den Durchführungsrechtsakt nicht, und Artikel 5 Absatz 4 Unterabsatz 3 der Verordnung (EU) Nr. 182/2011 findet Anwendung.

## Artikel 52

**Begründung**

Entscheidungen aufgrund dieser Richtlinie über die Konformitäts- oder Gebrauchstauglichkeitsbewertung von Interoperabilitätskomponenten und die Prüfung von Teilsystemen, die Bestandteil des Eisenbahnsystems der Union sind, sowie Entscheidungen aufgrund der Artikel 7, 12 und 17 sind im Einzelnen zu begründen. Sie sind den Betroffenen unverzüglich unter Angabe der Rechtsbehelfe, die aufgrund der in dem betreffenden Mitgliedstaat geltenden Rechtsvorschriften möglich sind, und der Fristen für das Einlegen dieser Rechtsbehelfe mitzuteilen.

<sup>(1)</sup> Richtlinie 96/48/EG des Rates vom 23. Juli 1996 über die Interoperabilität des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems (ABl. L 235 vom 17.9.1996, S. 6).

*Artikel 53***Berichterstattung und Information**

(1) Bis zum 16. Juni 2018 berichtet die Kommission über Fortschritte bei der Vorbereitung der erweiterten Rolle der Agentur im Rahmen dieser Richtlinie. Ferner berichtet die Kommission alle drei Jahre, erstmals drei Jahre nach Ablauf des Übergangszeitraums gemäß Artikel 54, dem Europäischen Parlament und dem Rat über die Fortschritte bei der Herbeiführung der Interoperabilität des Eisenbahnsystems der Union und bei der Arbeit der Agentur in diesem Zusammenhang. Dieser Bericht enthält ferner eine Evaluierung der Einrichtung und Nutzung der Register nach Kapitel VII sowie eine Analyse der in Artikel 7 aufgeführten Fälle und der Anwendung des Kapitels V, wobei insbesondere die Funktionsweise der zwischen der Agentur und den nationalen Sicherheitsbehörden geschlossenen Kooperationsvereinbarungen bewertet wird. Für die Zwecke des ersten Berichts nach Ablauf des Übergangszeitraums führt die Kommission schrittweise eingehende Anhörungen mit den einschlägigen Wirtschaftsbeteiligten durch und stellt ein Programm für die Begutachtung der Fortschritte auf. Die Kommission unterbreitet, falls dies unter Berücksichtigung der vorgenannten Analyse angezeigt ist, Vorschläge für gesetzgeberische Maßnahmen, einschließlich Maßnahmen, die sich auch auf die künftige Rolle der Agentur bei der Verbesserung der Interoperabilität erstrecken.

(2) Die Agentur erarbeitet und aktualisiert regelmäßig ein Instrument, das auf Anfrage eines Mitgliedstaats, des Europäischen Parlaments oder der Kommission einen Überblick über das Interoperabilitätsniveau des Eisenbahnsystems der Union liefern kann. Bei diesem Instrument werden die in den Registern gemäß Kapitel VII enthaltenen Informationen verwendet.

*Artikel 54***Übergangsregelung für die Nutzung von Fahrzeugen**

(1) Unbeschadet des Absatzes 4 dieses Artikels unterliegen Fahrzeuge, die zwischen dem 15. Juni 2016 und dem 16. Juni 2019 genehmigt werden müssen, den Bestimmungen in Kapitel V der Richtlinie 2008/57/EG.

(2) Gemäß Absatz 1 erteilte Genehmigungen für die Inbetriebnahme von Fahrzeugen und alle anderen vor dem 15. Juni 2016 erteilten Genehmigungen — einschließlich Genehmigungen, die im Rahmen internationaler Übereinkünfte, insbesondere des RIC (Regolamento Internazionale Carrozze) und des RIV (Regolamento Internazionale Veicoli), erteilt wurden — bleiben zu den Bedingungen, unter denen sie erteilt wurden, weiterhin gültig.

(3) Fahrzeuge, deren Inbetriebnahme gemäß den Absätzen 1 und 2 genehmigt wurde, erhalten eine neue Genehmigung für das Inverkehrbringen von Fahrzeugen, damit sie auch auf Netzen, auf die sich ihre Genehmigung noch nicht erstreckt, betrieben werden können. Das Inverkehrbringen in diesen zusätzlichen Netzen unterliegt Artikel 21.

(4) Die Agentur führt spätestens ab dem 16. Juni 2019 ihre Genehmigungsaufgaben gemäß den Artikeln 21 und 24 sowie die in Artikel 19 genannten Aufgaben in Bezug auf Verwendungsgebiete in denjenigen Mitgliedstaaten aus, die gegenüber der Agentur und der Kommission keine Notifizierung gemäß Artikel 57 Absatz 2 vorgenommen haben. Abweichend von den Artikeln 21 und 24 können die nationalen Sicherheitsbehörden der Mitgliedstaaten, die gegenüber der Agentur und der Kommission eine Notifizierung gemäß Artikel 57 Absatz 2 vorgenommen haben, bis zum 16. Juni 2020 weiterhin Genehmigungen gemäß der Richtlinie 2008/57/EG ausstellen.

*Artikel 55***Sonstige Übergangsbestimmungen**

(1) Die Anhänge IV, V, VII und IX der Richtlinie 2008/57/EG finden bis zum Inkrafttreten der entsprechenden Durchführungsrechtsakte nach Artikel 7 Absatz 5, Artikel 9 Absatz 4, Artikel 14 Absatz 10 sowie Artikel 15 Absatz 9 der vorliegenden Richtlinie weiterhin Anwendung.

(2) Die Richtlinie 2008/57/EG findet weiterhin Anwendung auf streckenseitige ERTMS-Vorhaben, die zwischen dem 15. Juni 2016 und dem 16. Juni 2019 in Betrieb genommen werden sollen.

(3) Vorhaben, bei denen Ausschreibung und Vertragsvergabe vor dem 16. Juni 2019 abgeschlossen wurden, unterliegen nicht der Vorabgenehmigung durch die Agentur gemäß Artikel 19.

(4) Bis zum 16. Juni 2031 unterliegen die Optionen in Verträgen, die vor dem 15. Juni 2016 unterzeichnet worden sind, nicht der Vorabgenehmigung durch die Agentur gemäß Artikel 19; dies gilt auch dann, wenn sie nach dem 15. Juni 2016 umgesetzt werden.

(5) Vor der Genehmigung der Inbetriebnahme von streckenseitiger ERTMS-Ausrüstung, die nicht der Vorabgenehmigung durch die Agentur gemäß Artikel 19 unterlag, arbeiten die nationalen Sicherheitsbehörden mit der Agentur zusammen, um sicherzustellen, dass die technischen Lösungen entsprechend Artikel 30 Absatz 3 und Artikel 31 Absatz 2 der Verordnung (EU) 2016/796 in vollem Umfang interoperabel sind.

#### Artikel 56

### Empfehlungen und Stellungnahmen der Agentur

Für die Zwecke der Durchführung dieser Richtlinie gibt die Agentur Empfehlungen und Stellungnahmen gemäß Artikel 19 der Verordnung (EU) 2016/796 ab. Gegebenenfalls werden diese Empfehlungen und Stellungnahmen bei der Ausarbeitung der Durchführungsrechtsakte nach dieser Richtlinie berücksichtigt.

#### Artikel 57

### Umsetzung

(1) Die Mitgliedstaaten setzen die Rechts- und Verwaltungsvorschriften in Kraft, die erforderlich sind, um den Artikeln 1 und 2, Artikel 7 Absätze 1 bis 4 und 6, Artikel 8, Artikel 9 Absatz 1, Artikel 10 Absatz 5, Artikel 11 Absätze 1, 3 und 4, den Artikeln 12, 13 und 14, Artikel 15 Absätze 1 bis 8, Artikel 16, Artikel 18, Artikel 19 Absatz 3, den Artikeln 21 bis 39, Artikel 40 Absatz 2, den Artikeln 41, 42, 44, 45 und 46, Artikel 47 Absätze 1, 3, 4 und 7, Artikel 49 Absätze 1 bis 4, Artikel 54 und den Anhängen I, II, III und IV bis zum 16. Juni 2019 nachzukommen. Sie übermitteln der Kommission unverzüglich den Wortlaut dieser Vorschriften.

(2) Die Mitgliedstaaten können den Übergangszeitraum gemäß Absatz 1 um ein Jahr verlängern. Zu diesem Zweck notifizieren die Mitgliedstaaten, die die Rechts- und Verwaltungsvorschriften nicht innerhalb des Übergangszeitraums nach Absatz 1 in Kraft setzen, dies bis zum 16. Dezember 2018 der Agentur und der Kommission und fügen die Gründe für die Verlängerung bei.

(3) Bei Erlass dieser Vorschriften nehmen die Mitgliedstaaten in den Vorschriften selbst oder durch einen Hinweis bei der amtlichen Veröffentlichung auf die vorliegende Richtlinie Bezug. In diese Vorschriften fügen sie die Erklärung ein, dass Verweise in den geltenden Rechts- und Verwaltungsvorschriften auf die durch die vorliegende Richtlinie aufgehobenen Richtlinien als Bezug auf die vorliegende Richtlinie gelten. Die Mitgliedstaaten regeln die Einzelheiten dieser Bezugnahme und bestimmen die Formulierung dieser Erklärung.

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

(5) Zypern und Malta sind von der Pflicht zur Umsetzung und Durchführung von Artikel 13, Artikel 14 Absätze 1 bis 8, 11 und 12, Artikel 15 Absätze 1 bis 9, Artikel 16 Absatz 1, Artikel 19 bis 26, Artikel 45, 46 und 47, Artikel 49 Absätze 1 bis 4 und Artikel 54 dieser Richtlinie ausgenommen, solange in ihrem Hoheitsgebiet kein Eisenbahnsystem besteht.

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

#### Artikel 58

### Aufhebung

Die Richtlinie 2008/57/EG in der Fassung der in Anhang V Teil A genannten Richtlinien wird mit Wirkung vom 16. Juni 2020 aufgehoben, ohne dass davon die Pflichten der Mitgliedstaaten hinsichtlich der Fristen für die Umsetzung der in Anhang V Teil B aufgeführten Richtlinien in nationales Recht berührt werden.

Verweisungen auf die aufgehobene Richtlinie gelten als Verweisungen auf die vorliegende Richtlinie und sind nach Maßgabe der Entsprechungstabelle in Anhang VI zu lesen.

#### Artikel 59

### Inkrafttreten

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

*Artikel 60***Adressaten**

Diese Richtlinie ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

Geschehen zu Straßburg am 11. Mai 2016.

*Im Namen des Europäischen Parlaments*

*Der Präsident*

M. SCHULZ

*Im Namen des Rates*

*Die Präsidentin*

J.A. HENNIS-PLASSCHAERT

---

## ANHANG I

**BESTANDTEILE DES EISENBAHNSYSTEMS DER UNION****1. Netz**

Für die Zwecke dieser Richtlinie umfasst das Netz der Union folgende Bestandteile:

- a) eigens für Hochgeschwindigkeitszüge gebaute Strecken, die für Geschwindigkeiten von im Allgemeinen mindestens 250 km/h ausgelegt sind,
- b) eigens für Hochgeschwindigkeitszüge ausgebaute Strecken, die für Geschwindigkeiten von rund 200 km/h ausgelegt sind,
- c) eigens für Hochgeschwindigkeitszüge ausgebaute Strecken, die aufgrund der sich aus der Topografie, der Oberflächengestalt oder der städtischen Umgebung ergebenden Zwänge von spezifischer Beschaffenheit sind und deren Geschwindigkeit im Einzelfall angepasst werden muss. Dazu gehören auch die Verbindungsstrecken zwischen dem Hochgeschwindigkeits- und dem konventionellen Netzen, Bahnhofsdurchfahrten, Anschlüsse zu Terminals, Betriebswerken usw., die von Hochgeschwindigkeitsfahrzeugen mit Normalgeschwindigkeit befahren werden,
- d) für den Personenverkehr vorgesehene konventionelle Strecken,
- e) für den gemischten Verkehr (Personen- und Güterverkehr) vorgesehene konventionelle Strecken,
- f) für den Güterverkehr vorgesehene konventionelle Strecken,
- g) Personenverkehrsknoten,
- h) Güterverkehrsknoten, einschließlich Terminals für kombinierten Verkehr,
- i) Verbindungswege zwischen den vorstehend genannten Elementen.

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

**2. Fahrzeuge**

Für die Zwecke dieser Richtlinie gehören zu den Fahrzeugen der Union alle Fahrzeuge, die für den Verkehr auf der Gesamtheit oder einem Teil des Netzes der Union geeignet sind:

- Lokomotiven und Fahrzeuge für den Personenverkehr, einschließlich Diesel- oder elektrischen Triebfahrzeugen, Diesel- oder elektrischen Triebzügen, und Reisezugwagen;
- Güterwagen, einschließlich Tiefladewagen, die für das gesamte Netz ausgelegt sind, und Fahrzeuge zur Beförderung von Lastkraftwagen;
- Spezialfahrzeuge, z. B. Bau- und Instandhaltungsfahrzeuge.

Diese Liste von Fahrzeugen schließt auch jene Fahrzeuge ein, die speziell für den Betrieb auf den verschiedenen in Nummer 1 beschriebenen Typen von Hochgeschwindigkeitsstrecken konzipiert sind.

---

## ANHANG II

## TEILSYSTEME

**1. Verzeichnis der Teilsysteme**

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

## a) strukturelle Bereiche:

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

## b) funktionelle Bereiche:

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

**2. Beschreibung der Teilsysteme**

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

2.1. *Infrastruktur*

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

2.2. *Energie*

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

2.3. *Streckenseitige Zugsteuerung/Zugsicherung und Signalgebung*

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

2.4. *Fahrzeugseitige Zugsteuerung/Zugsicherung und Signalgebung*

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

2.5. *Betriebsführung und Verkehrssteuerung*

Verfahren und zugehörige Ausrüstungen, die eine kohärente Nutzung der verschiedenen strukturellen Teilsysteme erlauben, und zwar sowohl im Normalbetrieb als auch bei Betriebsstörungen, einschließlich insbesondere der Zugbildung und Zugfahrten, der Planung und der Abwicklung der Betriebsführung.

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

## 2.6. Telematikanwendungen

Dieses Teilsystem umfasst gemäß Anhang I zwei Teile:

- a) Anwendungen im Personenverkehr, einschließlich der Systeme zur Information der Fahrgäste vor und während der Fahrt, Buchungssysteme, Zahlungssysteme, Reisegepäckabfertigung, Anschlüsse zwischen Zügen und zwischen der Eisenbahn und anderen Verkehrsträgern;
- b) Anwendungen im Güterverkehr, einschließlich der Informationssysteme (Verfolgung der Güter und der Züge in Echtzeit), Rangier- und Zugbildungssysteme, Buchungssysteme, Zahlungs- und Fakturierungssysteme, Anschlüsse zu anderen Verkehrsträgern, Erstellung elektronischer Begleitdokumente.

## 2.7. Fahrzeuge

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

## 2.8. Instandhaltung

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

---

## 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. Die Kennwerte für die Bremsausrüstung müssen gewährleisten, dass bei zulässiger Höchstgeschwindigkeit ein Anhalten innerhalb des festgelegten Bremswegs möglich ist.
- 1.1.3. Die verwendeten Bauteile müssen während ihrer gesamten Nutzungsdauer den spezifizierten gewöhnlichen oder Grenzbeanspruchungen standhalten. Durch geeignete Mittel ist sicherzustellen, dass sich die Sicherheitsauswirkungen eines unvorhergesehenen Versagens in Grenzen halten.
- 1.1.4. Die Auslegung der ortsfesten Einrichtungen und der Fahrzeuge und die Auswahl der Werkstoffe müssen das Entstehen, die Ausbreitung und die Auswirkungen von Feuer und Rauch im Fall eines Brandes in Grenzen halten.
- 1.1.5. Die für die Betätigung durch die Fahrgäste vorgesehenen Einrichtungen müssen so konzipiert sein, dass weder das sichere Funktionieren der Einrichtungen noch die Gesundheit und Sicherheit der Benutzer beeinträchtigt werden, wenn sie in einer voraussehbaren Weise betätigt werden, auch wenn diese 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 so erfolgen, dass eine gesundheits-schädliche oder -gefährdende Rauch- und Gasentwicklung insbesondere im Fall eines Brandes in Grenzen gehalten wird.

1.4. *Umweltschutz*

- 1.4.1. Die Umweltauswirkungen des Baus und Betriebs des Eisenbahnsystems sind bei der Planung dieses Systems entsprechend geltendem Unionsrecht 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. Konzeption und Betrieb des Eisenbahnsystems dürfen nicht zu einer Überschreitung der zulässigen Grenzwerte der vom System ausgehenden Lärmemissionen an folgenden Orten führen:
  - in den in der Nähe einer Eisenbahninfrastruktur gelegenen Gebieten im Sinne des Artikels 3 Nummer 3 der Richtlinie 2012/34/EU und
  - im Führerstand.
- 1.4.5. Der Betrieb des Eisenbahnsystems darf in normalem Instandhaltungszustand für die in der Nähe des Fahrwegs gelegenen Einrichtungen und Bereiche keine unzulässigen Bodenschwingungen verursachen.

### 1.5. Technische Kompatibilität

Die technischen Merkmale der Infrastrukturen und ortsfesten Einrichtungen müssen untereinander und mit denen der Züge, die im Eisenbahnsystem verkehren sollen, kompatibel sein. Diese Anforderung erstreckt sich auch auf die sichere Integration des Teilsystems Fahrzeuge in die Infrastruktur.

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

### 1.6. Zugänglichkeit

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

1.6.2. Die Teilsysteme „Betriebsführung“ und „Telematikanwendungen für den Personenverkehr“ müssen die Funktionen aufweisen, die erforderlich sind, um Personen mit eingeschränkter Mobilität und behinderten Menschen mithilfe von Barrierevermeidung und Barrierenabbau sowie anderen geeigneten Maßnahmen einen gleichberechtigten Zugang zu ermöglichen.

## 2. Besondere Anforderungen an die einzelnen Teilsysteme

### 2.1. Infrastruktur

#### 2.1.1. Sicherheit

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

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

Infrastruktureinrichtungen, die der Öffentlichkeit zugänglich sind, müssen so konstruiert und gebaut werden, dass die Risiken für die Sicherheit von Personen (Stabilität, Brand, Zugang, Fluchtwege, Bahnsteige usw.) in Grenzen gehalten werden.

Zur Berücksichtigung der besonderen sicherheitstechnischen Bedingungen bei langen Tunneln und Viadukten sind geeignete Vorkehrungen zu treffen.

#### 2.1.2. Zugänglichkeit

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

### 2.2. Energie

#### 2.2.1. Sicherheit

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

#### 2.2.2. Umweltschutz

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

#### 2.2.3. Technische Kompatibilität

Die Energieversorgungssysteme (elektrisch oder thermisch) müssen

— den Zügen die Erreichung der festgelegten Leistungswerte gestatten,

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

### 2.3. Zugsteuerung/Zugsicherung und Signalgebung

#### 2.3.1. Sicherheit

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

#### 2.3.2. Technische Kompatibilität

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

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

### 2.4. Fahrzeuge

#### 2.4.1. Sicherheit

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

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

Die Bremsverfahren und -kräfte müssen mit der Auslegung 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 Vorrichtungen den Fahrgästen die Möglichkeit bieten, den Triebfahrzeugführer zu unterrichten, und es dem Zugbegleitpersonal ermöglichen, sich mit den Fahrgästen in Verbindung zu setzen.

Die Sicherheit der Fahrgäste beim Ein- und Aussteigen in die Züge bzw. aus den Zügen muss gewährleistet sein. Die Schließ- und Öffnungsvorrichtung der Einstiegstüren muss die Sicherheit der Fahrgäste gewährleisten.

Es müssen Notausstiege vorhanden und ausgeschildert sein.

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

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

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

Den Fahrgästen sind die für sie geltenden Regelungen sowohl in den Bahnhöfen als auch in den Zügen in leicht verständlicher Weise und umfassend mitzuteilen.

#### 2.4.2. Zuverlässigkeit und Betriebsbereitschaft

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

#### 2.4.3. Technische Kompatibilität

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

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

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

#### 2.4.4. Kontrolle

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

#### 2.4.5. Zugänglichkeit

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

### 2.5. *Instandhaltung*

#### 2.5.1. Gesundheit und Sicherheit

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

#### 2.5.2. Umweltschutz

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

#### 2.5.3. Technische Kompatibilität

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

### 2.6. *Betriebsführung und Verkehrssteuerung*

#### 2.6.1. Sicherheit

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

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

#### 2.6.2. Zuverlässigkeit und Betriebsbereitschaft

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

#### 2.6.3. Technische Kompatibilität

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

#### 2.6.4. Zugänglichkeit

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

2.7. *Telematikanwendungen für den Personen- und Güterverkehr*

2.7.1. Technische Kompatibilität

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

Bei diesen Anwendungen ist sicherzustellen,

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

2.7.2. Zuverlässigkeit und Betriebsbereitschaft

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

2.7.3. Gesundheit

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

2.7.4. Sicherheit

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

2.7.5. Zugänglichkeit

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

---

## ANHANG IV

## EG-PRÜFVERFAHREN FÜR TEILSYSTEME

## 1. ALLGEMEINE GRUNDSÄTZE

„EG-Prüfung“ ist ein Verfahren, das der Antragsteller im Sinne des Artikels 15 durchführt, um nachzuweisen, dass die Anforderungen des einschlägigen Unionsrechts und aller einschlägigen nationalen Regelungen an ein Teilsystem erfüllt sind und das Teilsystem genehmigt und in Betrieb genommen werden kann.

## 2. VON EINER BENANNTEN STELLE AUSGESTELLTE PRÜFBESCHEINIGUNG

2.1. **Einleitung**

Für den Zweck dieser Richtlinie ist die Prüfung unter Bezugnahme auf die TSI das Verfahren, bei dem eine benannte Stelle prüft und bescheinigt, dass das Teilsystem den einschlägigen technischen Spezifikationen für die Interoperabilität (TSI) entspricht.

Hiervon unberührt bleiben die Pflichten des Antragstellers zur Einhaltung der anderen anwendbaren Rechtsakte der Union, auch möglicherweise in den anderen Regelungen vorgesehener Überprüfungen durch die Bewertungsstellen.

2.2. **Zwischenprüfbescheinigung (ISV)**2.2.1 *Grundsätze*

Auf Antrag des Antragstellers können die Überprüfungen für bestimmte Teile eines Teilsystems durchgeführt oder auf bestimmte Stufen des Prüfverfahrens beschränkt werden. In solchen Fällen können die Ergebnisse der Überprüfung in einer „Zwischenprüfbescheinigung“ (ISV) dokumentiert werden, die die vom Antragsteller gewählte benannte Stelle ausstellt.

In der Zwischenprüfbescheinigung müssen die TSI aufgeführt sein, deren Einhaltung beurteilt worden ist.

2.2.2 *Teile des Teilsystems*

Der Antragsteller kann eine Zwischenprüfbescheinigung für jeden Teil, in den er das Teilsystem unterteilt, beantragen. Jeder Teil ist auf jeder der in Nummer 2.2.3 genannten Stufen zu prüfen.

2.2.3 *Stufen des Prüfverfahrens*

Das Teilsystem oder bestimmte Teile des Teilsystems werden auf jeder der folgenden Stufen geprüft:

- a) Gesamtkonzeption;
- b) Herstellung: Bau, insbesondere einschließlich Tiefbauarbeiten, Fertigung, Montage der Komponenten und Abstimmung des gesamten Teilsystems;
- c) Abnahmeprüfung.

Der Antragsteller kann eine Zwischenprüfbescheinigung für die Konzeptionsphase (einschließlich der Typprüfungen) und für die Herstellungsphase für das gesamte Teilsystem oder für jeden Teil, in den er das Teilsystem unterteilt, beantragen (siehe Nummer 2.2.2).

2.3. **Prüfbescheinigung**

- 2.3.1. Die benannten Stellen, die mit der Prüfung beauftragt sind, bewerten die Konzeption, Herstellung und Abnahme des Teilsystems und stellen die Prüfbescheinigung für den Antragsteller aus, der seinerseits die EG-Prüferklärung abgibt. In der Prüfbescheinigung müssen die TSI aufgeführt sein, deren Einhaltung beurteilt worden ist.

Wurde ein Teilsystem nicht im Hinblick auf die Einhaltung aller einschlägigen TSI bewertet (z. B. bei Ausnahmen, Teilanwendung von TSI für Aufrüstung oder Erneuerung, Übergangszeiträumen in einer TSI oder Sonderfällen), ist in der Prüfbescheinigung genau anzugeben, in Bezug auf welche TSI oder Teile davon die Einhaltung von der benannten Stelle im Zuge des Prüfverfahrens nicht geprüft worden ist.

- 2.3.2. Sind bereits Zwischenprüfbescheinigungen ausgestellt worden, werden diese von der benannten Stelle, die mit der Prüfung des Teilsystems beauftragt ist, berücksichtigt; die Stelle prüft vor Ausstellung ihrer Prüfbescheinigung
- die ordnungsgemäße Erfüllung der einschlägigen Anforderungen der TSI durch die Zwischenprüfbescheinigungen,
  - alle Aspekte, die von den Zwischenprüfbescheinigungen nicht abgedeckt sind, und
  - die Abnahme des gesamten Teilsystems.
- 2.3.3. Im Fall einer Änderung eines Teilsystems, für das bereits eine Prüfbescheinigung vorliegt, führt die benannte Stelle nur diejenigen Prüfungen und Versuche durch, die zweckdienlich und erforderlich sind, d. h., die Bewertung bezieht sich nur auf die veränderten Teile des Teilsystems und deren Schnittstellen zu den unveränderten Teilen des Teilsystems.
- 2.3.4 Jede benannte Stelle, die an der Überprüfung eines Teilsystems beteiligt ist, legt für ihre Tätigkeiten ein Dossier gemäß Artikel 15 Absatz 4 an.

#### 2.4. Der EG-Prüferklärung beigefügtes technisches Dossier

Das der EG-Prüferklärung beigefügte technische Dossier wird vom Antragsteller zusammengestellt und muss folgende Unterlagen enthalten:

- technische Merkmale der Auslegung einschließlich der mit der Ausführung übereinstimmenden Gesamt- und Teilpläne, Pläne der elektrischen und hydraulischen Einrichtungen, Pläne der Steuerstromkreise, Beschreibung der Datenverarbeitungs- und Automatiksysteme in der zur Dokumentation der durchgeführten Konformitätsprüfung erforderlichen Ausführlichkeit sowie Betriebs- und Wartungsanleitungen usw. für das betreffende Teilsystem;
- ein Verzeichnis der in das Teilsystem eingebauten Interoperabilitätskomponenten gemäß Artikel 4 Absatz 3 Buchstabe d;
- die in Artikel 15 Absatz 4 genannten Dossiers, die von jeder der an der Überprüfung eines Teilsystems beteiligten benannten Stelle angelegt wurden, mit folgenden Unterlagen:
  - Kopien der EG-Prüferklärungen und gegebenenfalls der EG-Gebrauchstauglichkeitserklärungen, die für die in Artikel 4 Absatz 3 Buchstabe d genannten Interoperabilitätskomponenten ausgestellt wurden, gegebenenfalls zusammen mit den entsprechenden Berechnungsunterlagen und einer Ausfertigung der Berichte über die Versuche und Prüfungen, die aufgrund der gemeinsamen technischen Spezifikationen von den benannten Stellen durchgeführt wurden;
  - eventuell vorhandene Zwischenprüfbescheinigungen, die der Prüfbescheinigung beigefügt sind, einschließlich des Ergebnisses der Überprüfung ihrer Gültigkeit durch die benannte Stelle;
  - die Prüfbescheinigung mit den entsprechenden Berechnungsunterlagen, unterzeichnet von der benannten Stelle, die mit der Prüfung beauftragt ist, die bestätigt, dass das Teilsystem den Anforderungen der einschlägigen TSI entspricht, gegebenenfalls unter Angabe der während der Durchführung der Arbeiten geäußerten Vorbehalte, die nicht ausgeräumt werden konnten; der Prüfbescheinigung sind auch die von derselben benannten Stelle im Rahmen ihres Auftrags erstellten Besuchs- und Prüfberichte gemäß den Nummern 2.5.2 und 2.5.3 beizufügen;
- Prüfbescheinigungen, die gemäß anderer Rechtsakte der Union ausgestellt wurden;
- ist eine Prüfung der sicheren Integration gemäß Artikel 18 Absatz 4 Buchstabe c und Artikel 21 Absatz 3 Buchstabe c erforderlich, so muss das betreffende technische Dossier den/die Bewertungsbericht(e) über die CSM für die Risikobewertung gemäß Artikel 6 Absatz 3 der Richtlinie 2004/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates <sup>(1)</sup> enthalten.

#### 2.5. Beaufsichtigung durch die benannten Stellen

- 2.5.1. Der benannten Stelle, die mit der Prüfung der Herstellung 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. Die benannte Stelle muss vom Antragsteller alle zweckdienlichen Unterlagen erhalten, insbesondere die Konstruktionszeichnungen und die technischen Unterlagen zum Teilsystem.
- 2.5.2. Die benannte Stelle, die mit der Prüfung der Ausführung beauftragt ist, nimmt in regelmäßigen Zeitabständen Nachprüfungen („Audits“) vor, um sich von der Einhaltung der einschlägigen TSI zu überzeugen. Sie erstellt bei dieser Gelegenheit einen Prüfbericht für die mit der Ausführung Beauftragten. Ihre Hinzuziehung kann in bestimmten Bauphasen erforderlich sein.

<sup>(1)</sup> Richtlinie 2004/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. April 2004 über Eisenbahnsicherheit in der Gemeinschaft und zur Änderung der Richtlinie 95/18/EG des Rates über die Erteilung von Genehmigungen an Eisenbahnunternehmen und der Richtlinie 2001/14/EG über die Zuweisung von Fahrwegkapazität der Eisenbahn, die Erhebung von Entgelten für die Nutzung von Eisenbahninfrastruktur und die Sicherheitsbescheinigung („Richtlinie über die Eisenbahnsicherheit“) (ABl. L 164 vom 30.4.2004, S. 44).

2.5.3. Darüber hinaus ist die benannte Stelle berechtigt, die Baustelle und die Fertigungsstätten unangemeldet zu besuchen. Bei dieser Gelegenheit kann die benannte Stelle vollständige oder Teilbereiche betreffende Nachprüfungen durchführen. Sie erstellt einen Besichtigungsbericht und liefert den für die Ausführung verantwortlichen Fachleuten gegebenenfalls einen Nachprüfungsbericht.

2.5.4. Die benannte Stelle muss in der Lage sein, ein Teilsystem zu überwachen, in das eine Interoperabilitätskomponente eingebaut wird, um ihre Gebrauchstauglichkeit in der eisenbahntechnischen Umgebung, in der sie benutzt werden soll, zu bewerten, wenn dies nach der einschlägigen TSI erforderlich ist.

## 2.6. Hinterlegung

Eine Kopie des der EG-Prüferklärung beigefügten technischen Dossiers wird vom Antragsteller während der gesamten Lebensdauer des Teilsystems aufbewahrt. Das Dossier wird anderen Mitgliedstaaten oder der Agentur auf Verlangen übermittelt.

Die Dokumentation zu einem Antrag auf Erteilung einer Inbetriebnahmegenehmigung muss bei der Behörde eingereicht werden, bei der die Genehmigung angestrebt wird. Die nationale Sicherheitsbehörde oder die Agentur kann verlangen, dass Teile der mit dem Genehmigungsantrag eingereichten Unterlagen in ihre eigene Sprache übersetzt werden.

## 2.7. Veröffentlichung

Jede benannte Stelle veröffentlicht regelmäßig die einschlägigen Informationen über

- a) eingegangene Prüfungs- und Zwischenprüfungsanträge,
- b) Anträge auf Konformitäts- und Gebrauchstauglichkeitsbewertung für die Verwendung von Interoperabilitätskomponenten,
- c) die ausgestellten oder verweigerten Zwischenprüfbescheinigungen,
- d) ausgestellte und verweigte Prüfbescheinigungen und EG-Gebrauchstauglichkeitsbescheinigungen,
- e) ausgestellte oder verweigte Prüfbescheinigungen.

## 2.8. Sprache

Die Unterlagen und der Schriftwechsel im Zusammenhang mit dem EG-Prüfverfahren werden in einer Unionsamtssprache des Mitgliedstaats, in dem der Antragsteller ansässig ist, oder in einer von diesem akzeptierten Amtssprache der Union abgefasst.

## 3. VON EINER BESTIMMTEN STELLE AUSGESTELLTE PRÜFBESCHEINIGUNG

### 3.1. Einleitung

Falls nationale Vorschriften Anwendung finden, muss das Prüfverfahren ein Verfahren umfassen, bei dem für jeden Mitgliedstaat, in dem das Teilsystem genehmigt und in Betrieb genommen werden soll, die gemäß Artikel 15 Absatz 8 bestimmte Stelle (im Folgenden „bestimmte Stelle“), prüft und bescheinigt, dass das Teilsystem den gemäß Artikel 14 notifizierten nationalen Vorschriften entspricht.

### 3.2. Prüfbescheinigung

Die bestimmte Stelle stellt die Prüfbescheinigung für den Antragsteller aus.

Die Bescheinigung enthält eine genaue Angabe der nationalen Vorschrift(en), deren Konformität von der bestimmten Stelle im Zuge des Prüfverfahrens bewertet wurde.

Beziehen sich nationale Vorschriften auf die Teilsysteme, aus denen ein Fahrzeug besteht, so gliedert die bestimmte Stelle die Bescheinigung in zwei Teile: einen Teil mit den Angaben über die nationalen Vorschriften, die sich strikt auf die technische Kompatibilität zwischen dem Fahrzeug und dem betreffenden Netz beziehen, und den anderen Teil für alle sonstigen nationalen Vorschriften.

### 3.3. Dossier

Das von der bestimmten Stelle angelegte und der Prüfbescheinigung im Fall nationaler Vorschriften beigefügte Dossier wird in das in Nummer 2.4 genannte, der EG-Prüferklärung beigefügte technische Dossier aufgenommen und enthält die technischen Daten für die Bewertung der Konformität des Teilsystems mit den nationalen Vorschriften.

**3.4. Sprache**

Die Unterlagen und der Schriftwechsel im Zusammenhang mit dem EG-Prüfverfahren werden in einer Unionsamtssprache des Mitgliedstaats, in dem der Antragsteller ansässig ist, oder in einer von diesem akzeptierten Amtssprache der Union abgefasst.

**4. PRÜFVERFAHREN FÜR TEILE VON TEILSYSTEMEN NACH ARTIKEL 15 ABSATZ 7**

Falls eine Prüfbescheinigung für bestimmte Teile eines Teilsystems auszustellen ist, gelten hierfür die Vorschriften dieses Anhangs für diese Teile entsprechend.

---

## ANHANG V

## TEIL A

**Aufgehobene Richtlinien mit ihren Änderungen**

(gemäß Artikel 58)

Richtlinie 2008/57/EG	(ABl. L 191 vom 18.7.2008, S. 1)
Richtlinie 2009/131/EG	(ABl. L 273 vom 17.10.2009, S. 12)
Richtlinie 2011/18/EU	(ABl. L 57 vom 2.3.2011, S. 21)

## TEIL B

**Fristen für die Umsetzung in nationales Recht**

(gemäß Artikel 57)

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

## ANHANG VI

**Entsprechungstabelle**

Richtlinie 2008/57/EG	Vorliegende Richtlinie
Artikel 1	Artikel 1
Artikel 2 Buchstaben a bis z	Artikel 2 Absätze 1 bis 5, 7 bis 17 und 19 bis 28
—	Artikel 2 Absätze 6, 18 und 29 bis 45
Artikel 3	—
Artikel 4	Artikel 3
Artikel 5 Absatz 1 bis Absatz 3 Buchstabe g	Artikel 4 Absatz 1 bis Absatz 3 Buchstabe g
—	Artikel 4 Absatz 3 Buchstaben h und i
Artikel 5 Absätze 4 bis 8	Artikel 4 Absätze 4 bis 8
Artikel 6	Artikel 5
Artikel 7	Artikel 6
Artikel 8	—
Artikel 9	Artikel 7
Artikel 10	Artikel 8
Artikel 11	Artikel 9
Artikel 12	—
Artikel 13	Artikel 10
Artikel 14	Artikel 11
Artikel 15 Absatz 1	Artikel 18 Absatz 2
Artikel 15 Absätze 2 und 3	—
Artikel 16	Artikel 12
Artikel 17	Artikel 13 und 14
Artikel 18	Artikel 15
Artikel 19	Artikel 16
—	Artikel 17
—	Artikel 18 (außer Absatz 3)
—	Artikel 19, 20, 21, 22 und 23
Artikel 20	—
Artikel 21	—
Artikel 22 bis 25	—
Artikel 26	Artikel 24
Artikel 27	Artikel 14 Absatz 10
—	Artikel 26
Artikel 28 und Anhang VIII	Artikel 27 bis 44
—	Artikel 45
Artikel 29	Artikel 51
Artikel 30 und 31	—
Artikel 32	Artikel 46
Artikel 33	Artikel 47 Absätze 3, 4, 6 und 7
—	Artikel 47 Absätze 1, 2 und 5
Artikel 34	Artikel 48

Richtlinie 2008/57/EG	Vorliegende Richtlinie
Artikel 35	Artikel 49
Artikel 36	—
—	Artikel 50
Artikel 37	Artikel 52
Artikel 38	Artikel 57
Artikel 39	Artikel 53
—	Artikel 54 und 55
—	Artikel 56
Artikel 40	Artikel 58
Artikel 41	Artikel 59
Artikel 42	Artikel 60
Anhänge I bis III	Anhänge I bis III
Anhang IV	Artikel 9 Absatz 2
Anhang V	Artikel 15 Absatz 9
Anhang VI	Anhang IV
Anhang VII	Artikel 14 Absatz 10
Anhang VIII	Artikel 30, 31 und 32
Anhang IX	Artikel 7 Absatz 5
Anhang X	Anhang V
Anhang XI	Anhang VI

### **Erklärung der Kommission zu erläuternden Dokumenten**

Die Kommission weist darauf hin, dass sich das Europäische Parlament, der Rat und die Kommission gemäß ihrer Gemeinsamen Politischen Erklärung vom 27. Oktober 2011 zu erläuternden Dokumenten der Tatsache bewusst sind, dass die Informationen, die die Mitgliedstaaten der Kommission hinsichtlich der Umsetzung von Richtlinien in innerstaatliches Recht erteilen, „klar und genau sein müssen“, um der Kommission die Erfüllung ihrer Aufgabe zu erleichtern, die Anwendung des Unionsrechts zu überwachen. In vorliegendem Fall wären erläuternde Dokumente hierfür nützlich gewesen. Die Kommission bedauert, dass der endgültige Wortlaut keine entsprechenden Bestimmungen enthält.

---

**RICHTLINIE (EU) 2016/798 DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES****vom 11. Mai 2016****über Eisenbahnsicherheit****(Neufassung)****(Text von Bedeutung für den EWR)**

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION —

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

auf Vorschlag der Europäischen Kommission,

nach Zuleitung des Entwurfs des Gesetzgebungsakts an die nationalen Parlamente,

nach Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses <sup>(1)</sup>,

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

gemäß dem ordentlichen Gesetzgebungsverfahren <sup>(3)</sup>,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Die Richtlinie 2004/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates <sup>(4)</sup> ist erheblich geändert worden. Aus Gründen der Klarheit empfiehlt es sich, im Rahmen der anstehenden Änderungen eine Neufassung der genannten Richtlinie vorzunehmen.
- (2) Mit der Richtlinie 2004/49/EG wurde ein gemeinsamer Regelungsrahmen für die Eisenbahnsicherheit geschaffen, wobei der Inhalt der Sicherheitsvorschriften, die Sicherheitsbescheinigung für Eisenbahnunternehmen, die Aufgaben und Funktionen der nationalen Sicherheitsbehörden sowie die Untersuchung von Unfällen harmonisiert wurden. Im Hinblick auf die Bemühungen zur weiteren Entwicklung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraums ist es jedoch notwendig, die Richtlinie 2004/49/EG gründlich zu überarbeiten.
- (3) Untergrundbahnen, Straßenbahnen und andere leichte Eisenbahnsysteme unterliegen in vielen Mitgliedstaaten kommunalen technischen Anforderungen und sind vom Anwendungsbereich der Richtlinie (EU) 2016/797 des Europäischen Parlaments und des Rates <sup>(5)</sup> ausgenommen. Um die Durchführung dieser Richtlinie und der Richtlinie (EU) 2016/797 zu erleichtern, sollten beide Richtlinien denselben Anwendungsbereich haben. Folglich sollten derartige lokale Eisenbahnsysteme aus dem Geltungsbereich der vorliegenden Richtlinie ausgenommen werden.
- (4) Soweit die Anwendung einiger Konzepte dieser Richtlinie auf Untergrundbahnen und andere lokale Systeme nützlich sein kann, sollten die Mitgliedstaaten befugt sein, unbeschadet des Geltungsbereichs dieser Richtlinie zu beschließen, gewisse Bestimmungen der Richtlinie — die sie für angemessen erachten — anzuwenden. In diesen Fällen sollte es den Mitgliedstaaten erlaubt sein, Verpflichtungen wie die Notifizierung nationaler Vorschriften und die Berichterstattung nicht anzuwenden.
- (5) Das Eisenbahnsystem der Union weist generell ein hohes Sicherheitsniveau auf, insbesondere im Vergleich zum Straßenverkehr. Die Eisenbahnsicherheit sollte allgemein aufrechterhalten und, soweit das durchführbar ist, kontinuierlich verbessert werden, wobei der technische und wissenschaftliche Fortschritt sowie die Entwicklung des Unionsrechts und des internationalen Rechts berücksichtigt werden sollten. Die Priorität sollte der Verhütung von Unfällen eingeräumt werden. Ferner sollte den Auswirkungen des Faktors Mensch Rechnung getragen werden.

<sup>(1)</sup> ABl. C 327 vom 12.11.2013, S. 122.

<sup>(2)</sup> ABl. C 356 vom 5.12.2013, S. 92.

<sup>(3)</sup> Standpunkt des Europäischen Parlaments vom 26. Februar 2014 (noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht) und Standpunkt des Rates in erster Lesung vom 10. Dezember 2015 (AbI. C 57 vom 12.2.2016, S. 64). Standpunkt des Europäischen Parlaments vom 28. April 2016 (noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht).

<sup>(4)</sup> Richtlinie 2004/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. April 2004 über Eisenbahnsicherheit in der Gemeinschaft und zur Änderung der Richtlinie 95/18/EG des Rates über die Erteilung von Genehmigungen an Eisenbahnunternehmen und der Richtlinie 2001/14/EG über die Zuweisung von Fahrwegkapazität der Eisenbahn, die Erhebung von Entgelten für die Nutzung von Eisenbahninfrastruktur und die Sicherheitsbescheinigung (AbI. L 164 vom 30.4.2004, S. 44).

<sup>(5)</sup> Richtlinie (EU) 2016/797 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Mai 2016 über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems in der Europäischen Union (siehe Seite 44 dieses Amtsblatts).

- (6) Wenn ein Mitgliedstaat ein höheres Sicherheitsniveau einführt, so sollte er sicherstellen, dass die erlassenen Vorschriften die Interoperabilität nicht beeinträchtigen oder zu Diskriminierungen führen.
- (7) Die wichtigsten Akteure im Eisenbahnsystem der Union, Infrastrukturbetreiber und Eisenbahnunternehmen, sollten die volle Verantwortung für die Sicherheit ihres eigenen Systembereichs tragen. Wann immer das zweckmäßig ist, sollten sie bei der Umsetzung von Maßnahmen zur Risikokontrolle zusammenarbeiten.
- (8) Unbeschadet der Verantwortung der Infrastrukturbetreiber und der Eisenbahnunternehmen für die Entwicklung und Verbesserung der Eisenbahnsicherheit sollten auch die anderen Akteure, wie beispielsweise für die Instandhaltung zuständigen Stellen, Hersteller, Beförderer, Absender, Empfänger, Befüller, Entleerer, Verlader, Entlader, Zulieferer von Wartungsmaterial, Halter, Dienstleister und Beschaffungsstellen, die Verantwortung für ihre Produkte, Dienstleistungen und Verfahren übernehmen. Jeder Akteur des Eisenbahnsystems der Union sollte dafür verantwortlich sein, den anderen Akteuren alle Informationen, die für die Prüfung der Einsatzfähigkeit von Fahrzeugen von Bedeutung sind, vollständig und wahrheitsgemäß zu übermitteln. Dies betrifft insbesondere Informationen zum Zustand und zur Geschichte eines bestimmten Fahrzeugs, Instandhaltungsunterlagen sowie die Rückverfolgbarkeit von Verladevorgängen und die Frachtpapiere.
- (9) Jedes Eisenbahnunternehmen, jeder Infrastrukturbetreiber sowie alle für die Instandhaltung zuständigen Stellen sollten dafür sorgen, dass ihre Auftragnehmer und sonstige Beteiligte Maßnahmen zur Risikokontrolle umsetzen. Dazu sollten jedes Eisenbahnunternehmen, jeder Infrastrukturbetreiber und jede für die Instandhaltung zuständige Stelle die in den gemeinsamen Sicherheitsmethoden (im Folgenden „CSM“) festgelegten Methoden für Überwachungsverfahren anwenden. Ihre Auftragnehmer sollten dieses Verfahren aufgrund vertraglicher Vereinbarungen ebenfalls anwenden. Angesichts der Tatsache, dass solche Vereinbarungen für das Sicherheitsmanagementsystem von Eisenbahnunternehmen und Infrastrukturbetreibern von wesentlicher Bedeutung sind, sollten Eisenbahnunternehmen und Infrastrukturbetreiber ihre vertraglichen Vereinbarungen offenlegen, wenn sie von der durch die Verordnung (EU) 2016/796 des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>(1)</sup> geschaffene Eisenbahnagentur der Europäischen Union (im Folgenden „Agentur“) oder der nationalen Sicherheitsbehörde im Rahmen der Aufsicht dazu aufgefordert werden.
- (10) Die Mitgliedstaaten sollten eine Kultur des gegenseitigen Vertrauens und des wechselseitigen Lernens fördern, durch die das Personal der Eisenbahnunternehmen und der Infrastrukturbetreiber ermutigt wird, zum Ausbau der Sicherheit beizutragen, während gleichzeitig die Vertraulichkeit gewährleistet wird.
- (11) Es wurden schrittweise gemeinsame Sicherheitsziele (im Folgenden „CST“) und CSM eingeführt, um die Beibehaltung eines hohen Sicherheitsniveaus zu gewährleisten und, soweit das notwendig und nach vernünftigem Ermessen durchführbar ist, die Sicherheit zu verbessern. Sie sollten Instrumente für die Bewertung der Sicherheit und der Leistung der Betreiber auf Unionsebene und in den Mitgliedstaaten zur Verfügung stellen. Um die Konformität der Systeme mit den CST beurteilen zu können und die Überwachung des Sicherheitsniveaus der Eisenbahn zu vereinfachen, wurden gemeinsame Sicherheitsindikatoren (im Folgenden „CSI“) festgelegt.
- (12) Nationale Vorschriften, die häufig auf nationalen technischen Normen beruhen, werden schrittweise durch Vorschriften auf der Grundlage gemeinsamer Normen ersetzt, die in CST, CSM und technischen Spezifikationen für die Interoperabilität (im Folgenden „TSI“) festgelegt sind. Um Hindernisse für die Interoperabilität zu beseitigen, sollte die Menge der nationalen Vorschriften, einschließlich der Betriebsvorschriften, verringert werden; dazu sollte der Geltungsbereich der TSI auf das gesamte Eisenbahnsystem der Union erweitert werden, und noch offene Punkte in den TSI sollten geklärt werden. Zu diesem Zweck sollten die Mitgliedstaaten ihr System nationaler Vorschriften auf dem laufenden Stand halten, hinfallige Vorschriften außer Kraft setzen und die Kommission und die Agentur unverzüglich darüber informieren.
- (13) Nationale Vorschriften sollten so erstellt und veröffentlicht werden, dass sie für alle möglichen Nutzer eines nationalen Eisenbahnnetzes verständlich sind. Diese Vorschriften nehmen jedoch oft auf andere Unterlagen Bezug, wie nationale Normen, europäische Normen, internationale Normen oder andere technische Spezifikationen, die möglicherweise ganz oder in Teilen Rechten des geistigen Eigentums unterliegen. Daher ist es angemessen, dass die Verpflichtung zur Veröffentlichung nicht für die Unterlagen gelten sollte, auf die in der nationalen Vorschrift direkt oder indirekt Bezug genommen wird.
- (14) Nationale Vorschriften enthalten oft Anforderungen, die zum Teil sowohl für Zwecke der Interoperabilität als auch für Sicherheitszwecke von Belang sind. Da die Sicherheit eine wesentliche Anforderung der Richtlinie (EU) 2016/797 ist, kann eine nationale Vorschrift sowohl für Richtlinie (EU) 2016/797 als auch für die vorliegende Richtlinie von Belang sein. Die Unterscheidung zwischen den Begriffen „nationale Sicherheitsvorschriften“ und „nationale technische Vorschriften“ im Sinne der Richtlinie 2004/49/EG bzw. der Richtlinie 2008/57/EG des

<sup>(1)</sup> Verordnung (EU) 2016/796 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Mai 2016 über die Europäische Eisenbahnagentur und zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 881/2004 (siehe Seite 1 dieses Amtsblatts).

Europäischen Parlaments und des Rates <sup>(1)</sup> sollte daher gestrichen und durch das Konzept der „nationalen Vorschriften“ ersetzt werden, die entweder im Rahmen der Richtlinie (EU) 2016/797 und/oder der vorliegenden Richtlinie notifiziert werden müssen. Nationale Vorschriften sind im Rahmen der Richtlinie (EU) 2016/797 hauptsächlich dann zu notifizieren, wenn sie sich auf das Inverkehrbringen oder die Inbetriebnahme struktureller Teilsysteme beziehen. Sie sollten im Rahmen dieser Richtlinie notifiziert werden, wenn sie sich auf den Betrieb des Eisenbahnsystems der Union oder auf die spezifischen Gegenstände dieser Richtlinie — einschließlich der Rolle der Akteure, der Sicherheitsbescheinigung, der Sicherheitsgenehmigung und der Untersuchung von Unfällen — beziehen.

- (15) Angesichts des stufenweisen Ansatzes zur Beseitigung der Hindernisse für die Interoperabilität des Eisenbahnsystems der Union und des Zeitbedarfs für die Annahme entsprechender TSI sollten Schritte unternommen werden, um zu vermeiden, dass die Mitgliedstaaten — außer in den in dieser Richtlinie vorgesehenen spezifischen Fällen — neue nationale Vorschriften erlassen oder Vorhaben durchführen, die die bestehende Diversität des Systems noch verstärken. Das Sicherheitsmanagementsystem ist das anerkannte Instrument zur Risikokontrolle, während die Infrastrukturbetreiber und die Eisenbahnunternehmen dafür verantwortlich sind, umgehend Korrekturmaßnahmen zu ergreifen, um erneute Unfälle zu vermeiden. Mitgliedstaaten sollten unmittelbar nach einem Unfall keine neuen nationalen Vorschriften erlassen, soweit solche neuen Vorschriften nicht als Präventivmaßnahme in dringenden Fällen notwendig sind.
- (16) Zugsteuerungs- und Signalgebungssysteme sind für die Gewährleistung der Eisenbahnsicherheit von entscheidender Bedeutung. In diesem Zusammenhang stellt die Einführung des Europäischen Eisenbahnverkehrsmanagementsystems (ERTMS) im Eisenbahnnetz der Union einen wichtigen Beitrag zur Verbesserung der Sicherheitsniveaus dar.
- (17) Bei der Erfüllung ihrer Aufgaben und Wahrnehmung ihrer Zuständigkeiten sollten die Infrastrukturbetreiber und Eisenbahnunternehmen ein Sicherheitsmanagementsystem umsetzen, das den Anforderungen der Union entspricht und gemeinsame Elemente enthält. Informationen zur Sicherheit und zur Umsetzung des Sicherheitsmanagementsystems sollten der Agentur und der nationalen Sicherheitsbehörde des jeweiligen Mitgliedstaats übermittelt werden.
- (18) Durch seine Verfahren sollte das Sicherheitsmanagementsystem gewährleisten, dass menschlichen Fähigkeiten und Grenzen und den Einflüssen auf die menschliche Leistungsfähigkeit durch die Anwendung von Wissen über den Faktor Mensch und anerkannten Verfahren Rechnung getragen wird.
- (19) Zum Schienengüterverkehr zählt auch die Beförderung gefährlicher Güter. Es sollte jedoch unterschieden werden zwischen dem Ziel dieser Richtlinie, nämlich der Aufrechterhaltung und, wenn möglich, der Verbesserung der Sicherheit des Eisenbahnsystems der Union, und jenem der Richtlinie 2008/68/EG des Europäischen Parlaments und des Rates <sup>(2)</sup>, die im Wesentlichen die Einstufung von Stoffen und die Vorgaben für ihre Behältnisse, einschließlich der sicheren Verladung, Entladung und Verwendung der Behältnisse im bestehenden Eisenbahnsystem, regelt. Dementsprechend sollte das Sicherheitsmanagementsystem der Eisenbahnunternehmen und der Infrastrukturbetreiber unbeschadet der Richtlinie 2008/68/EG den potenziellen zusätzlichen Gefahren, die durch die Beförderung von Gefahrgutbehältnissen entstehen, gebührend Rechnung tragen.
- (20) Alle Eisenbahnunternehmen sollten denselben Sicherheitsanforderungen unterliegen, um ein hohes Sicherheitsniveau im Eisenbahnverkehr und gleiche Bedingungen zu gewährleisten. Ein Eisenbahnunternehmen sollte über eine Sicherheitsbescheinigung verfügen, um Zugang zur Eisenbahninfrastruktur zu erhalten. Mit der Sicherheitsbescheinigung sollte nachgewiesen werden, dass das Eisenbahnunternehmen sein Sicherheitsmanagementsystem eingeführt hat und in der Lage ist, die einschlägigen Sicherheitsnormen und -vorschriften für das jeweilige Tätigkeitsgebiet einzuhalten. Wenn die Agentur dem Eisenbahnunternehmen, dessen geografisches Tätigkeitsgebiet in einem oder mehreren Mitgliedstaaten gelegen ist, eine einheitliche Sicherheitsbescheinigung ausstellt, sollte sie die einzige Stelle sein, die beurteilt, ob das Eisenbahnunternehmen sein Sicherheitsmanagementsystem ordnungsgemäß eingeführt hat. Die nationalen Sicherheitsbehörden, die von dem geplanten geografischen Tätigkeitsgebiet betroffen sind, sollten bei der Bewertung der Einhaltung der in den maßgeblichen nationalen Vorschriften festgelegten Anforderungen einbezogen werden.
- (21) Auf der Grundlage der Richtlinie 2004/49/EG wurden harmonisierte Methoden festgelegt, die in Bezug auf die Überwachung, die Konformitätsprüfung, die Aufsicht sowie die Risikoevaluierung und -bewertung auf die Akteure des Eisenbahnsystems der Union und die nationalen Sicherheitsbehörden Anwendung finden. Dieser Regelungsrahmen ist hinreichend ausgereift, um schrittweise zu einer „einheitlichen Sicherheitsbescheinigung“ überzugehen, die im Tätigkeitsgebiet des Eisenbahnunternehmens gültig ist.

<sup>(1)</sup> Richtlinie 2008/57/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. Juni 2008 über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems in der Gemeinschaft (ABl. L 191 vom 18.7.2008, S. 1).

<sup>(2)</sup> Richtlinie 2008/68/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 24. September 2008 über die Beförderung gefährlicher Güter im Binnenland (ABl. L 260 vom 30.9.2008, S. 13).

- (22) Um die Verfahren für die Erteilung von einheitlichen Sicherheitsbescheinigungen an Eisenbahnunternehmen effizienter und kohärenter zu gestalten, muss der Agentur eine zentrale Rolle bei der Erteilung dieser Bescheinigungen zugewiesen werden. Ist das geografische Tätigkeitsgebiet auf einen Mitgliedstaat beschränkt, so sollte der Antragsteller die Möglichkeit haben, zu wählen, ob er seinen Antrag auf Erteilung einer einheitlichen Sicherheitsbescheinigung bei der nationalen Sicherheitsbehörde des jeweiligen Mitgliedstaats oder bei der Agentur, durch die in der Verordnung (EU) 2016/796 genannte zentrale Anlaufstelle, einreicht. Die Wahl des Antragstellers sollte bis zum Abschluss oder zur Beendigung des Antrags verbindlich sein. Diese neue Regelung sollte den Verwaltungsaufwand für Eisenbahnunternehmen verringern und das Unions-Eisenbahnsystem auf diese Weise effektiver und effizienter machen.
- (23) Die Agentur und die nationalen Sicherheitsbehörden sollten zusammenarbeiten und entsprechend über geteilte Zuständigkeiten für die Erteilung von einheitlichen Sicherheitsbescheinigungen verfügen. Für den Fall, dass die Agentur und die nationalen Sicherheitsbehörden unterschiedliche Auffassungen in Bezug auf Bewertungen im Zusammenhang mit der Erteilung von einheitlichen Sicherheitsbescheinigungen vertreten, sollten eindeutige Bestimmungen zu den Verfahren und zu Schiedsverfahren festgelegt werden.
- (24) Die neue Aufteilung von Funktionen und Aufgaben zwischen nationalen Sicherheitsbehörden und der Agentur in Bezug auf die Erteilung von Sicherheitsbescheinigungen sollte effizient erfolgen. Zu diesem Zweck sollten Kooperationsvereinbarungen zwischen der Agentur und den nationalen Sicherheitsbehörden geschlossen werden.
- (25) Insbesondere sollten diese Kooperationsvereinbarungen die besonderen geografischen und historischen Gegebenheiten bestimmter Mitgliedstaaten berücksichtigen und das reibungslose Funktionieren des Binnenmarkts gewährleisten. Ist der Betrieb auf Netze beschränkt, die aus geografischen oder historischen Gründen spezielle Fachkenntnisse erfordern, und sind diese Netze vom Rest des Eisenbahnsystems der Union abgetrennt, so sollte es dem Antragsteller möglich sein, die erforderlichen Formalitäten auf lokaler Ebene im Benehmen mit den zuständigen nationalen Sicherheitsbehörden vorzunehmen. Im Hinblick auf die Verringerung der Verwaltungslast und der Kosten sollte es möglich sein, dass die zwischen der Agentur und den zuständigen nationalen Sicherheitsbehörden zu schließenden Vereinbarungen über eine Zusammenarbeit zu diesem Zweck die entsprechende Aufteilung der Aufgaben vorsehen, jedoch ohne der endgültigen Zuständigkeit der Agentur für die Ausstellung der einheitlichen Sicherheitsbescheinigung vorzugreifen.
- (26) Die Eisenbahnnetze der baltischen Staaten (Estland, Lettland und Litauen) haben genau wie benachbarte Drittländer eine Spurweite von 1 520 mm; allerdings unterscheidet sich diese von der Spurweite des Haupteisenbahnnetzes der Union. Diese baltischen Eisenbahnnetze haben gemeinsame historische technische und betriebsbezogene Anforderungen, die de facto für die Interoperabilität untereinander sorgen; insofern könnten die in einem dieser Mitgliedstaaten ausgestellten Sicherheitsbescheinigungen auf die anderen dieser Netze ausgeweitet werden. Um in diesen Fällen eine effiziente und angemessene Zuweisung von Ressourcen für die Sicherheitszertifizierung zu erleichtern und die Verwaltungslast für den Antragsteller und die ihm entstehenden Kosten zu verringern, sollten die spezifischen Kooperationsvereinbarungen zwischen der Agentur und den zuständigen nationalen Sicherheitsbehörden gegebenenfalls die Möglichkeit der vertraglichen Vergabe von Aufgaben an diese nationalen Sicherheitsbehörden vorsehen.
- (27) Diese Richtlinie sollte nicht zu einem verringerten Sicherheitsniveau und höheren Kosten im Eisenbahnsektor der Union führen. Daher sollten die Agentur und die nationalen Sicherheitsbehörden die volle Verantwortung für die von ihnen ausgestellten einheitlichen Sicherheitsbescheinigungen tragen, insbesondere durch die Übernahme der entsprechenden vertraglichen und außervertraglichen Haftung. Im Falle einer gerichtlichen Untersuchung, die die Agentur oder ihre Bediensteten betrifft, sollte die Agentur mit den zuständigen Behörden des betreffenden Mitgliedstaats bzw. der betreffenden Mitgliedstaaten uneingeschränkt zusammenarbeiten.
- (28) Es ist klar zu unterscheiden zwischen der unmittelbaren Verantwortung der Agentur und der nationalen Sicherheitsbehörden für die Sicherheit im Zusammenhang mit der Erteilung von Sicherheitsbescheinigungen und Sicherheitsgenehmigungen einerseits und andererseits der Aufgabe der nationalen Sicherheitsbehörden, die darin besteht, einen nationalen Regelungsrahmen zu schaffen und die Leistung aller Betreiber kontinuierlich zu überwachen. Jede nationale Sicherheitsbehörde sollte die kontinuierliche Einhaltung der einem Eisenbahnunternehmen oder Infrastrukturbetreiber obliegenden Verpflichtung überwachen, ein Sicherheitsmanagementsystem einzuführen. Um die kontinuierliche Einhaltung nachzuweisen, ist es möglicherweise nicht nur erforderlich, Inspektionen bei dem betreffenden Eisenbahnunternehmen oder Infrastrukturbetreiber vor Ort durchzuführen, sondern auch, im Rahmen der von den nationalen Sicherheitsbehörden durchzuführenden Aufsicht zu prüfen, ob das Eisenbahnunternehmen und der Infrastrukturbetreiber ihr Sicherheitsmanagementsystem nach Ausstellung einer einheitlichen Sicherheitsbescheinigung oder Sicherheitsgenehmigung weiterhin ordnungsgemäß anwenden. Die nationalen Sicherheitsbehörden sollten die Beaufsichtigung von in verschiedenen Mitgliedstaaten niedergelassenen Eisenbahnunternehmen koordinieren und Informationen untereinander sowie erforderlichenfalls mit der Agentur austauschen. Die Agentur sollte die nationalen Sicherheitsbehörden bei ihrer Zusammenarbeit unterstützen. In diesem Zusammenhang sollten die Agentur und die nationalen Sicherheitsbehörden die notwendigen Vorkehrungen treffen, um den Informationsaustausch zwischen ihnen zu erleichtern.

- (29) Die Agentur und die nationalen Sicherheitsbehörden sollten eng zusammenarbeiten, wenn eine nationale Sicherheitsbehörde feststellt, dass der Inhaber einer von der Agentur erteilten einheitlichen Sicherheitsbescheinigung die Bedingungen für die Bescheinigung nicht mehr erfüllt. In diesem Fall sollte sie bei der Agentur die Einschränkung oder den Widerruf dieser Bescheinigung beantragen. Ein Schiedsverfahren sollte eingeführt werden, um sich mit Fällen von Meinungsunterschieden zwischen der Agentur und der nationalen Sicherheitsbehörde zu befassen. Stellt eine nationale Sicherheitsbehörde im Rahmen der Aufsichtstätigkeit ein schwerwiegendes Sicherheitsrisiko fest, so sollte sie die Agentur und jede andere betroffene nationale Sicherheitsbehörde der Mitgliedstaaten, in denen das Eisenbahnunternehmen tätig ist, davon unterrichten. Es sollte den betroffenen nationalen Sicherheitsbehörden gestattet sein, vorläufige Sicherheitsmaßnahmen zu treffen, die auch die sofortige Einschränkung oder Aussetzung des betreffenden Betriebs umfassen können. In diesem Zusammenhang sollte ein schwerwiegender Fall der Nichteinhaltung rechtlicher Verpflichtungen, die alleine oder in einer Abfolge von aus der Nichteinhaltung resultierenden Ereignissen zu einem Unfall oder schweren Unfall führen kann, als schwerwiegendes Sicherheitsrisiko gelten.
- (30) Die Agentur sollte befugt sein, ein Instrument einzurichten, das den Informationsaustausch zwischen den einschlägigen Akteuren erleichtert, die Sicherheitsrisiken im Zusammenhang mit Mängeln und nicht konformen Bauweisen oder Fehlfunktionen von technischer Ausrüstung erkennen oder davon Kenntnis erhalten.
- (31) Die einheitliche Sicherheitsbescheinigung sollte auf dem Nachweis beruhen, dass ein Eisenbahnunternehmen ein Sicherheitsmanagementsystem eingeführt hat.
- (32) Die Infrastrukturbetreiber sollten eine zentrale Verantwortung für die Sicherheit der Planung, der Instandhaltung und des Betriebs ihres Eisenbahnnetzes haben. Die Infrastrukturbetreiber sollten einer Sicherheitsgenehmigung der nationalen Sicherheitsbehörde in Bezug auf ihr Sicherheitsmanagementsystem und andere Bestimmungen zur Einhaltung der Sicherheitsanforderungen bedürfen.
- (33) Die Zulassung von Zugpersonal könnte für neue Marktteilnehmer Schwierigkeiten mit sich bringen. Die Mitgliedstaaten sollten sicherstellen, dass Eisenbahnunternehmen, die den Betrieb in dem betreffenden Netz aufnehmen wollen, Möglichkeiten zur Schulung und Zulassung von Zugpersonal nutzen können, um Anforderungen nach nationalem Recht zu erfüllen.
- (34) Die für die Instandhaltung von Güterwagen zuständige Stelle sollte zertifiziert sein. Ist die für die Instandhaltung zuständige Stelle ein Infrastrukturbetreiber, so sollte diese Zertifizierung in dem Verfahren für die Sicherheitsgenehmigung enthalten sein. Die dieser Stelle ausgestellte Bescheinigung sollte garantieren, dass die Instandhaltungsanforderungen dieser Richtlinie für alle Güterwagen, für die sie zuständig ist, erfüllt werden. Diese Bescheinigung sollte in der gesamten Union gültig sein und von einer Einrichtung ausgestellt werden, die das von dieser Stelle eingerichtete Instandhaltungssystem überprüfen kann. Da Güterwagen häufig im internationalen Verkehr eingesetzt werden und da die für die Instandhaltung zuständige Stelle gegebenenfalls Werkstätten in mehr als einem Mitgliedstaat nutzen möchte, sollte die Zertifizierungseinrichtung ihre Kontrollen in der gesamten Union durchführen können. Die Agentur sollte das System bewerten, das bei der Zertifizierung der für die Instandhaltung von Güterwagen zuständigen Stelle angewandt wird, und — soweit angezeigt — seine Ausweitung auf alle Eisenbahnfahrzeuge empfehlen.
- (35) Die nationalen Sicherheitsbehörden sollten organisatorisch, rechtlich und in ihren Entscheidungen von Eisenbahnunternehmen, Infrastrukturbetreibern, Antragstellern, Auftraggebern und Stellen, die öffentliche Dienstleistungsaufträge vergeben, unabhängig sein. Sie sollten ihre Aufgaben auf offene und nichtdiskriminierende Weise wahrnehmen und mit der Agentur zusammenarbeiten, um einen einheitlichen europäischen Eisenbahnraum zu schaffen; zudem sollten sie ihre Entscheidungskriterien miteinander abstimmen. Erforderlichenfalls sollte es Mitgliedstaaten möglich sein, ihre nationale Sicherheitsbehörde in das für Verkehrsangelegenheiten zuständige nationale Ministerium einzugliedern, sofern die Unabhängigkeit der nationalen Sicherheitsbehörde geachtet wird. Damit die nationalen Sicherheitsbehörden ihre Aufgaben erfüllen können, sollten sie hinsichtlich der personellen und materiellen Ressourcen über die notwendigen internen und externen organisatorischen Kapazitäten verfügen.
- (36) Im Mittelpunkt des Sicherheitsuntersuchungsprozesses stehen die nationalen Untersuchungsstellen. Ihre Arbeit ist für die Ermittlung der Ursachen eines Unfalls oder einer Störung von entscheidender Bedeutung. Es ist daher unerlässlich, dass sie über die notwendigen finanziellen und personellen Ressourcen verfügen, um wirksame und effiziente Untersuchungen ausführen zu können. Die nationalen Untersuchungsstellen sollten im Hinblick auf den Austausch von Informationen und bewährten Verfahren zusammenarbeiten. Sie sollten ein Programm für die gegenseitige Begutachtung einrichten, um die Wirksamkeit ihrer Untersuchungen zu überwachen. Die Berichte über die gegenseitige Begutachtung sollten der Agentur mitgeteilt werden, damit sie die Sicherheitsleistung des Eisenbahnsystems der Union insgesamt überwachen kann.

- (37) Schwere Eisenbahnunglücke geschehen selten. Sie können jedoch verheerende Folgen haben und in der Öffentlichkeit zu Bedenken hinsichtlich der Sicherheit des Eisenbahnsystems der Union führen. Alle derartigen Unfälle sollten deshalb unter dem Sicherheitsaspekt untersucht werden, um erneute Unfälle zu vermeiden, und die Untersuchungsergebnisse sollten veröffentlicht werden. Andere Unfälle und Störungen sollten ebenfalls Gegenstand einer Sicherheitsuntersuchung sein, wenn sie signifikante Vorläufer eines schweren Unfalls sein könnten.
- (38) Eine Sicherheitsuntersuchung sollte unabhängig von den gerichtlichen Ermittlungen ein und desselben Ereignisses durchgeführt werden, wobei den die gerichtliche Untersuchung Durchführenden Zugang zu Beweismaterial und Zeugen gewährt werden sollte. Sie sollte von einer ständigen Stelle durchgeführt werden, die von den Akteuren des Eisenbahnsystems der Union unabhängig ist. Die Funktionsweise dieser Stelle sollte dergestalt sein, dass jeglicher Interessenskonflikt und jede mögliche Verwicklung in die Ursachen der untersuchten Ereignisse vermieden wird. Insbesondere sollte es keine negativen Auswirkungen auf ihre funktionelle Unabhängigkeit geben, wenn in organisatorischer und rechtlicher Hinsicht eine enge Beziehung zu der nationalen Sicherheitsbehörde, der Agentur oder der für den Eisenbahnsektor zuständigen Regulierungsstelle besteht. Ihre Untersuchungen sollten mit größtmöglicher Offenheit durchgeführt werden. Die Untersuchungsstelle sollte für jedes Ereignis ein zuständiges Untersuchungsteam zusammenstellen, das die für die Ermittlung von Auslösern und Ursachen des Ereignisses erforderliche Sachkenntnis besitzt.
- (39) Eine Untersuchung nach einem schweren Unfall sollte so durchgeführt werden, dass alle Beteiligten die Möglichkeit erhalten, sich zu äußern und Zugang zu den Ergebnissen erhalten. Insbesondere sollte die Untersuchungsstelle Parteien, denen ihres Erachtens eine vergleichbare Sicherheitsverantwortung obliegt, im Verlauf der Untersuchung über deren Fortschritt auf dem Laufenden halten und ihren Ansichten und Stellungnahmen Rechnung tragen. Die Untersuchungsstelle kann so alle zusätzlichen relevanten Informationen erhalten und die verschiedenen Meinungen in Bezug auf ihre Arbeit kennenlernen, sodass sie ihre Untersuchung auf die bestmögliche Art abschließen kann. Mit dieser Anhörung sollte in keinem Fall bezweckt werden, Schuld oder Verantwortung zuzuweisen, sondern vielmehr sollten Sachbeweise gesammelt und Lehren für die weitere Verbesserung der Sicherheit gezogen werden. Der Untersuchungsstelle sollte es jedoch freistehen, die Informationen auszuwählen, die sie diesen Parteien weitergibt, um unangemessenen Druck zu vermeiden, es sei denn, die Weitergabe von Informationen wird von den das Gerichtsverfahren Durchführenden angeordnet. Die Untersuchungsstelle sollte auch dem berechtigten Informationsbedürfnis der Opfer und ihrer Angehörigen Rechnung tragen.
- (40) Um die Effizienz ihrer Tätigkeiten zu verbessern und die Wahrnehmung ihrer Aufgaben zu erleichtern, sollten die Untersuchungsstellen rechtzeitig Zugang zu einem Unfallort erhalten, erforderlichenfalls in Abstimmung mit den mit der Sache befassten Justizbehörden. Die Untersuchungsberichte sowie alle Erkenntnisse und Empfehlungen stellen eine wichtige Informationsquelle für die weitere Verbesserung der Eisenbahnsicherheit dar und sollten auf Unionsebene öffentlich zugänglich gemacht werden. Die Adressaten von Sicherheitsempfehlungen sollten die Empfehlungen umsetzen und der Untersuchungsstelle Folgemaßnahmen melden.
- (41) Falls ein Unfall oder eine Störung direkt mit menschlichem Handeln in Zusammenhang zu stehen scheint, sollte den besonderen Umständen sowie der Art und Weise der Ausführung von Routinetätigkeiten durch das Personal im Rahmen des normalen Betriebsablaufs, darunter die Gestaltung der Schnittstelle zwischen Mensch und Maschine, die Eignung von Verfahren, Zielkonflikte und Fragen der Arbeitsbelastung, sowie allen anderen Umständen, die das Ereignis beeinflussen, besondere Aufmerksamkeit gewidmet werden, einschließlich physische Belastung, arbeitsbedingter Stress, Ermüdung oder psychische Eignung.
- (42) Es sollten Anstrengungen unternommen werden, dass ein hohes Ausbildungsniveau mit hohen Qualifikationen unionsweit verfügbar ist.
- (43) Um bestimmte nicht wesentliche Bestimmungen dieser Richtlinie zu ergänzen und zu ändern, sollte der Kommission die Befugnis übertragen werden, gemäß Artikel 290 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union Rechtsakte hinsichtlich der CMS und der CST sowie deren Überarbeitung zu erlassen. Es ist besonders wichtig, dass die Kommission im Zuge ihrer Vorbereitungsarbeit angemessene Konsultationen, auch auf der Ebene von Sachverständigen, durchführt. Bei der Vorbereitung und Ausarbeitung delegierter Rechtsakte sollte die Kommission gewährleisten, dass die einschlägigen Dokumente dem Europäischen Parlament und dem Rat gleichzeitig, rechtzeitig und auf angemessene Weise übermittelt werden.
- (44) Der Kommission sollten zu folgenden Zwecken Durchführungsbefugnisse übertragen werden: zur Gewährleistung einheitlicher Bedingungen für die Durchführung dieser Richtlinie zu dem Auftrag der Agentur, CSM und CST auszuarbeiten, zu ändern und gegenüber der Kommission entsprechende Empfehlungen auszusprechen; zu Ausführungsbestimmungen zum Zweck der Sicherheitsbescheinigung; zu detaillierten Bestimmungen zur Festlegung, welche der Anforderungen des Anhangs III an die in den Ausbesserungswerken auszuführenden

Instandhaltungsfunktionen zu stellen sind, einschließlich detaillierter Bestimmungen zur Gewährleistung einer einheitlichen Zertifizierung von Ausbesserungswerken gemäß den einschlägigen CSM und TSI; zu detaillierten Bestimmungen zur Festlegung, welche Anforderungen des Anhangs III an die Zertifizierung der für die Instandhaltung von anderen Fahrzeugen als Güterwagen zuständigen Stellen auf der Grundlage der technischen Eigenschaften dieser Fahrzeuge zu stellen sind, einschließlich detaillierter Bestimmungen zur Gewährleistung der einheitlichen Umsetzung der Zertifizierungsbedingungen der für die Instandhaltung von anderen Fahrzeugen als Güterwagen zuständigen Stelle gemäß den einschlägigen CSM und TSI; sowie zur Berichterstattungsstruktur von Unfall- und Störungsuntersuchungsberichten. Diese Befugnisse sollten nach Maßgabe der Verordnung (EU) Nr. 182/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates <sup>(1)</sup> ausgeübt werden.

- (45) Die Mitgliedstaaten sollten für Verstöße gegen die nationalen Bestimmungen, die aufgrund dieser Richtlinie erlassen wurden, Sanktionen festlegen und sicherstellen, dass diese Sanktionen angewandt werden. Die Sanktionen sollten wirksam, verhältnismäßig und abschreckend sein.
- (46) Da die Ziele dieser Richtlinie, nämlich die Koordinierung von Tätigkeiten der Mitgliedstaaten, um die Sicherheit zu regeln und zu überwachen, Unfälle zu untersuchen und CST, CSM, CSI und gemeinsame Anforderungen an einheitliche Sicherheitsbescheinigungen festzulegen, von den Mitgliedstaaten nicht ausreichend verwirklicht werden können, sondern vielmehr wegen ihres Umfangs und ihrer Auswirkungen auf Unionsebene besser verwirklicht werden können, kann die Union im Einklang mit dem in Artikel 5 des Vertrags über die Europäische Union verankerten Subsidiaritätsprinzip tätig werden. Entsprechend dem in demselben Artikel genannten Grundsatz der Verhältnismäßigkeit geht diese Richtlinie nicht über das für die Verwirklichung dieser Ziele erforderliche Maß hinaus.
- (47) Die Verpflichtung zur Umsetzung dieser Richtlinie in nationales Recht sollte nur jene Bestimmungen betreffen, die im Vergleich zu der Richtlinie 2004/49/EG inhaltlich geändert wurden. Die Verpflichtung zur Umsetzung der inhaltlich unveränderten Bestimmungen ergibt sich aus jener Richtlinie.
- (48) Die vorliegende Richtlinie sollte die Verpflichtung der Mitgliedstaaten hinsichtlich der in Anhang IV Teil B genannten Fristen für die Umsetzung der dort genannten Richtlinien in innerstaatliches Recht unberührt lassen —

HABEN FOLGENDE RICHTLINIE ERLASSEN:

#### KAPITEL I

#### ALLGEMEINE BESTIMMUNGEN

#### Artikel 1

#### **Gegenstand**

Die Bestimmungen dieser Richtlinie gewährleisten die Entwicklung und Verbesserung der Sicherheit des Eisenbahnsystems der Union und einen besseren Marktzugang für Dienstleistungen auf dem Schienenweg durch:

- a) die Harmonisierung der Regulierungsstruktur in den Mitgliedstaaten;
- b) die Bestimmung der Zuständigkeiten der einzelnen Akteure des Eisenbahnsystems der Union;
- c) die Entwicklung gemeinsamer Sicherheitsziele (im Folgenden „CST“) und gemeinsamer Sicherheitsmethoden (im Folgenden „CSM“), damit nationale Vorschriften schrittweise entfallen können;
- d) die Festlegung der Grundsätze für Erteilung, Erneuerung, Änderung und Einschränkung oder Widerruf von Sicherheitsbescheinigungen und -genehmigungen;
- e) das Erfordernis der Einrichtung einer nationalen Sicherheitsbehörde und einer Stelle für die Untersuchung von Unfällen und Störungen für jeden Mitgliedstaat; und
- f) die Festlegung gemeinsamer Grundsätze für das Sicherheitsmanagement, die Regelung und Überwachung der Eisenbahnsicherheit.

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

## Artikel 2

### Geltungsbereich

- (1) Diese Richtlinie gilt für das Eisenbahnsystem in den Mitgliedstaaten, das in Teilsysteme für strukturelle und funktionelle Bereiche untergliedert werden kann. Sie umfasst für das Gesamtsystem geltende Sicherheitsanforderungen, die auch das sichere Management von Infrastruktur und Verkehrsbetrieb sowie das Zusammenwirken von Eisenbahnunternehmen, Infrastrukturbetreibern und anderen Akteuren des Eisenbahnsystems betreffen.
- (2) Diese Richtlinie gilt nicht für:
- Untergrundbahnen;
  - Straßenbahnen, Stadtbahnfahrzeuge sowie Infrastrukturen, die ausschließlich von diesen Fahrzeugen genutzt werden; oder
  - Netze, die vom übrigen Eisenbahnsystem der Union funktionell getrennt sind und die nur für die Personenbeförderung im örtlichen Verkehr, Stadt- oder Vorortverkehr genutzt werden, sowie Unternehmen, die ausschließlich diese Netze nutzen.
- (3) Die Mitgliedstaaten können von den Maßnahmen, die sie zur Durchführung dieser Richtlinie treffen, Folgendes ausnehmen:
- Eisenbahninfrastrukturen im Privateigentum — einschließlich der Gleisanschlüsse, die vom Eigentümer oder einem Betreiber für den eigenen Güterverkehr oder für die Personenbeförderung zu nichtgewerblichen Zwecken genutzt werden, sowie ausschließlich auf diesen Infrastrukturen genutzte Fahrzeuge;
  - Infrastrukturen und Fahrzeuge, die ausschließlich für den lokal begrenzten Einsatz oder ausschließlich für historische oder touristische Zwecke genutzt werden;
  - Infrastrukturen für Stadtbahnen, die gelegentlich von schweren Eisenbahnfahrzeugen unter den Betriebsbedingungen für das betreffende Stadtbahnsystem genutzt werden, wenn das für diese Fahrzeuge ausschließlich für Verbindungszwecke erforderlich ist, und
  - Fahrzeuge, die in erster Linie auf den Infrastrukturen der Stadtbahnen genutzt werden, aber mit bestimmten Bauteilen für schwere Eisenbahnfahrzeuge ausgerüstet sind, die für den Durchgangsverkehr auf einem begrenzten Abschnitt der Eisenbahninfrastrukturen ausschließlich für Verbindungszwecke erforderlich sind.
- (4) Ungeachtet des Absatzes 2 können die Mitgliedstaaten beschließen, gegebenenfalls die Bestimmungen dieser Richtlinie in Übereinstimmung mit dem nationalen Recht auf Untergrundbahnen und andere lokale Systeme anzuwenden.

## Artikel 3

### Begriffsbestimmungen

Im Sinne dieser Richtlinie bezeichnet der Ausdruck:

- „Eisenbahnsystem der Union“ das Eisenbahnsystem der Union im Sinne des Artikels 2 Nummer 1 der Richtlinie (EU) 2016/797;
- „Infrastrukturbetreiber“ die Infrastrukturbetreiber im Sinne des Artikels 3 Nummer 2 der Richtlinie 2012/34/EU des Europäischen Parlaments und des Rates <sup>(1)</sup>;
- „Eisenbahnunternehmen“ Eisenbahnunternehmen im Sinne des Artikels 3 Nummer 1 der Richtlinie 2012/34/EU sowie jedes öffentliche oder private Unternehmen, dessen Tätigkeit im Erbringen von Eisenbahnverkehrsleistungen zur Beförderung von Gütern und/oder Personen besteht, wobei dieses Unternehmen die Traktion sicherstellen muss, einschließlich Unternehmen, die ausschließlich für die Traktion zuständig sind;
- „technische Spezifikation für die Interoperabilität“ (im Folgenden „TSI“) eine gemäß der Richtlinie (EU) 2016/797 festgelegte Spezifikation, die für jedes Teilsystem oder Teile davon im Hinblick auf die Erfüllung der grundlegenden Anforderungen gilt und die Interoperabilität des Eisenbahnsystems gewährleistet;
- „gemeinsame Sicherheitsziele“ (im Folgenden „CST“) die Mindestsicherheitsniveaus, die das Gesamtsystem und, soweit möglich, die einzelnen Bereiche des Eisenbahnsystems der Union (wie das konventionelle Eisenbahnsystem, das Hochgeschwindigkeitsbahnsystem, lange Eisenbahntunnel oder Strecken, die ausschließlich für den Güterverkehr genutzt werden) erreichen müssen;

<sup>(1)</sup> Richtlinie 2012/34 EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. November 2012 zur Schaffung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraums (ABl. L 343 vom 14.12.2012, S. 32).

6. „gemeinsame Sicherheitsmethoden“(im Folgenden „CSM“) die Methoden zur Beschreibung der Art und Weise, wie die Sicherheitsniveaus, die Erreichung der Sicherheitsziele und die Einhaltung der anderen Sicherheitsanforderungen beurteilt werden;
7. „nationale Sicherheitsbehörde“ die nationale Stelle, die mit den Aufgaben in Bezug auf die Eisenbahnsicherheit im Sinne dieser Richtlinie betraut ist, oder eine Stelle, die von mehreren Mitgliedstaaten mit diesen Aufgaben betraut ist, um eine einheitliche Sicherheitsordnung zu gewährleisten;
8. „nationale Vorschriften“ alle in einem Mitgliedstaat erlassenen verbindlichen Vorschriften — unabhängig davon, welche Stelle diese Vorschriften erlässt —, in denen die die Eisenbahnsicherheit betreffenden oder technischen Anforderungen — mit Ausnahme der durch Unionsvorschriften oder internationale Vorschriften festgelegten Anforderungen — enthalten sind und die in dem betreffenden Mitgliedstaat für Eisenbahnunternehmen, Infrastrukturbetreiber oder Dritte gelten;
9. „Sicherheitsmanagementsystem“ die von einem Infrastrukturbetreiber oder einem Eisenbahnunternehmen eingerichtete Organisation und die von ihm getroffenen Vorkehrungen und festgelegten Verfahren, die die sichere Steuerung seiner Betriebsabläufe gewährleisten;
10. „Untersuchungsbeauftragter“ eine Person, die für die Organisation, Durchführung und Beaufsichtigung einer Untersuchung zuständig ist;
11. „Unfall“ ein unerwünschtes oder unbeabsichtigtes plötzliches Ereignis oder eine besondere Verkettung derartiger Ereignisse, die schädliche Folgen haben; Unfälle werden in folgende Kategorien eingeteilt: Kollisionen, Entgleisungen, Unfälle auf Bahnübergängen, Unfälle mit Personenschäden, unter Beteiligung von in Bewegung befindlichen Fahrzeugen, Brände und sonstige Unfälle;
12. „schwerer Unfall“ Zugkollisionen oder Zugentgleisungen mit mindestens einem Todesopfer oder mindestens fünf Schwerverletzten oder mit beträchtlichem Schaden für die Fahrzeuge, Infrastruktur oder Umwelt sowie sonstige Unfälle mit den gleichen Folgen und mit offensichtlichen Auswirkungen auf die Regelung der Eisenbahnsicherheit oder das Sicherheitsmanagement; „beträchtlicher Schaden“ bedeutet, dass die Kosten von der Untersuchungsstelle unmittelbar auf insgesamt mindestens 2 Mio. EUR veranschlagt werden können;
13. „Störung“ ein anderes Ereignis als einen Unfall oder schweren Unfall, das den sicheren Eisenbahnbetrieb beeinträchtigt oder beeinträchtigen könnte;
14. „Untersuchung“ ein Verfahren zum Zweck der Verhütung von Unfällen und Störungen, das die Sammlung und Auswertung von Informationen, die Erarbeitung von Schlussfolgerungen einschließlich der Feststellung der Ursachen und gegebenenfalls die Abgabe von Sicherheitsempfehlungen umfasst;
15. „Ursachen“ Handlungen, Unterlassungen, Ereignisse oder Umstände oder eine Kombination dieser Faktoren, die zu einem Unfall oder einer Störung geführt haben;
16. „Stadtbahnen“ ein Schienenverkehrssystem für den Stadt- und/oder Vorortverkehr, die einen Kollisionssicherheitswert der Kategorie C-III oder C-IV (im Einklang mit EN 15227:2011) und eine Fahrzeugfestigkeit von höchstens 800 kN (Längsdruckkraft im Kupplungsbereich) aufweisen; Stadtbahnsysteme können eigene Wegerechte haben oder sie sich mit dem Straßenverkehr teilen und tauschen normalerweise keine Fahrzeuge mit dem Personen- oder Güterfernverkehr aus;
17. „Konformitätsbewertungsstelle“ eine Stelle, die als zuständige Stelle für Konformitätsbewertungstätigkeiten einschließlich Kalibrierung, Prüfung, Zertifizierung und Inspektionen benannt oder bestimmt wurde; eine Konformitätsbewertungsstelle gilt nach der Benennung durch einen Mitgliedstaat als benannte Stelle; eine Konformitätsbewertungsstelle gilt nach der Bestimmung durch einen Mitgliedstaat als bestimmte Stelle;
18. „Interoperabilitätskomponenten“ Interoperabilitätskomponenten gemäß der Begriffsbestimmung in Artikel 2 Nummer 7 der Richtlinie (EU) 2016/797;
19. „Halter“ die juristische oder natürliche Person, die als Eigentümer oder Verfügungsberechtigter ein Fahrzeug als Beförderungsmittel nutzt und als solcher in einem Fahrzeugeinstellungsregister gemäß Artikel 47 der Richtlinie (EU) 2016/797 registriert ist;
20. „für die Instandhaltung zuständige Stelle“ („ECM“) eine Stelle, die für die Instandhaltung eines Fahrzeugs zuständig ist und als solche in einem Fahrzeugeinstellungsregister gemäß Artikel 47 der Richtlinie (EU) 2016/797 registriert ist;
21. „Fahrzeug“ ein Eisenbahnfahrzeug mit oder ohne Antrieb, das auf Rädern auf Eisenbahn-Schienenwegen verkehren kann; ein Fahrzeug besteht aus einem oder mehreren strukturellen und funktionellen Teilsystemen;

22. „Hersteller“ den Hersteller im Sinne des Artikels 2 Nummer 36 der Richtlinie (EU) 2016/797;
23. „Absender“ ein Unternehmen, das Güter entweder für sich selbst oder für einen Dritten befördert;
24. „Empfänger“ eine natürliche oder juristische Person, die Güter nach Maßgabe eines Beförderungsvertrags erhält; wenn die Beförderung ohne Beförderungsvertrag erfolgt, gilt die natürliche oder juristische Person, die die Güter bei Ankunft übernimmt, als der Empfänger;
25. „Verlader“ ein Unternehmen, das verpackte Güter, Kleincontainer oder ortsbewegliche Tanks in oder auf einen Wagen oder Container verlädt oder das einen Container, einen Schüttgutcontainer, einen Gascontainer mit mehreren Elementen, einen Tankcontainer oder einen ortsbeweglichen Tank auf einen Wagen verlädt;
26. „Entlader“ ein Unternehmen, das einen Container, einen Schüttgutcontainer, einen Gascontainer mit mehreren Elementen, einen Tankcontainer oder einen ortsbeweglichen Tank von einem Wagen entlädt, oder jedes Unternehmen, das verpackte Güter, Kleincontainer oder ortsbewegliche Tanks von einem Wagen oder Container entlädt, oder jedes Unternehmen, das Güter aus einem Tank (Tankwagen, abnehmbarem Tank, ortsbeweglichem Tank oder Tankcontainer) oder aus einem Batteriewagen oder Gascontainer mit mehreren Elementen oder aus einem Wagen, Großcontainer oder Kleincontainer für Güter in loser Schüttung oder einem Schüttgutcontainer entlädt;
27. „Befüller“ ein Unternehmen, das Güter in einen Tank (einschließlich Tankwagen, Wagen mit abnehmbarem Tank, ortsbeweglichen Tank oder Tankcontainer), in einen Wagen, Großcontainer oder Kleincontainer für Güter in loser Schüttung oder in einen Batteriewagen oder Gascontainer mit mehreren Elementen einfüllt;
28. „Entleerer“ ein Unternehmen, das Güter aus einem Tank (einschließlich Tankwagen, Wagen mit abnehmbarem Tank, ortsbeweglichem Tank oder Tankcontainer), einem Wagen, einem Großcontainer oder Kleincontainer für Güter in loser Schüttung oder aus einem Batteriewagen oder Gascontainer mit mehreren Elementen entleert;
29. „Beförderer“ ein Unternehmen, das eine Beförderung nach Maßgabe eines Beförderungsvertrags durchführt;
30. „Auftraggeber“ eine öffentliche oder private Stelle, die die Planung und/oder den Bau oder die Erneuerung oder Aufrüstung eines Teilsystems in Auftrag gibt;
31. „Betriebsart“ die Art des Betriebs, gekennzeichnet durch die Personenbeförderung unter Einschluss oder Ausschluss von Hochgeschwindigkeitsdiensten, die Güterbeförderung unter Einschluss oder Ausschluss der Beförderung gefährlicher Güter und den ausschließlichen Rangierbetrieb;
32. „Betriebsumfang“ den Umfang des Betriebs, gekennzeichnet durch die Beförderungsleistung im Personen-/Güterverkehr und/oder die überschlägige Größe eines Eisenbahnunternehmens hinsichtlich der Zahl der im Eisenbahnbereich tätigen Mitarbeiter (z. B. als ein Kleinunternehmen, Kleinunternehmen, mittelgroßes Unternehmen oder Großunternehmen);
33. „geografisches Tätigkeitsgebiet“ ein Netz oder mehrere Netze in einem oder mehreren Mitgliedstaaten, in denen ein Eisenbahnunternehmen seine Tätigkeit ausüben beabsichtigt.

## KAPITEL II

### ENTWICKLUNG UND MANAGEMENT DER EISENBAHNSICHERHEIT

#### Artikel 4

#### **Rolle der Akteure des Eisenbahnsystems der Union bei der Entwicklung und Verbesserung der Eisenbahnsicherheit**

- (1) Mit dem Ziel, die Eisenbahnsicherheit zu entwickeln und zu verbessern, sorgen die Mitgliedstaaten im Rahmen ihrer Zuständigkeiten dafür, dass
  - a) die Eisenbahnsicherheit allgemein aufrechterhalten und, soweit in angemessener Weise durchführbar, kontinuierlich verbessert wird, wobei die Entwicklung des Unionsrechts und internationaler Regelungen sowie der technische und wissenschaftliche Fortschritt berücksichtigt werden und die Verhütung von Unfällen Vorrang erhält;
  - b) alle geltenden Rechtsvorschriften auf offene und nichtdiskriminierende Weise durchgesetzt werden und so die Entwicklung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnverkehrssystems gefördert wird;
  - c) Maßnahmen zur Entwicklung und Verbesserung der Eisenbahnsicherheit der Notwendigkeit eines systembasierten Ansatzes Rechnung tragen;

- d) die Verantwortung für den sicheren Betrieb des Eisenbahnsystems der Union und die Begrenzung der damit verbundenen Risiken den Infrastrukturbetreibern und den Eisenbahnunternehmen jeweils für ihren Teil des Systems auferlegt wird, indem diese verpflichtet werden,
  - i) die erforderlichen Maßnahmen zur Risikobegrenzung nach Artikel 6 Absatz 1 Buchstabe a — gegebenenfalls in gegenseitiger Zusammenarbeit — durchzuführen;
  - ii) Unionsvorschriften und nationale Vorschriften anzuwenden;
  - iii) Sicherheitsmanagementsysteme im Sinne dieser Richtlinie einzuführen;
- e) jeder Infrastrukturbetreiber und jedes Eisenbahnunternehmen für seinen jeweiligen Systembereich und dessen sicheren Betrieb, einschließlich der Materialbeschaffung und der Vergabe von Dienstleistungsaufträgen, gegenüber Nutzern, Kunden, den betroffenen Arbeitnehmern und anderen in Absatz 4 genannten Akteuren, unbeschadet einer zivilrechtlichen Haftung nach den Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten, haftet;
- f) jährliche Sicherheitspläne ausgearbeitet und veröffentlicht werden, in denen die geplanten Maßnahmen zur Erreichung der CST aufgeführt sind; und
- g) gegebenenfalls die Agentur bei ihren Tätigkeiten zur Überwachung der Entwicklung der Eisenbahnsicherheit auf Unionsebene unterstützt wird.

(2) Die Agentur sorgt im Rahmen ihrer Befugnisse dafür, dass die Eisenbahnsicherheit allgemein aufrechterhalten und, soweit das billigerweise durchführbar ist, kontinuierlich verbessert wird, wobei die Entwicklung des Unionsrechts sowie des technischen und wissenschaftlichen Fortschritts berücksichtigt werden und die Verhütung schwerer Unfälle Vorrang erhält.

(3) Eisenbahnunternehmen und Infrastrukturbetreiber

- a) führen die erforderlichen Maßnahmen zur Risikobegrenzung nach Artikel 6 Absatz 1 Buchstabe a — gegebenenfalls in gegenseitiger Zusammenarbeit und in Zusammenarbeit mit anderen Akteuren — durch;
- b) tragen in ihren Sicherheitsmanagementsystemen den Risiken Rechnung, die mit den Tätigkeiten anderer Akteure und Dritter verbunden sind;
- c) verpflichten gegebenenfalls die in Absatz 4 genannten anderen Akteure, die den sicheren Betrieb des Eisenbahnsystems der Union potenziell beeinflussen, vertraglich dazu, Maßnahmen zur Risikobegrenzung durchzuführen; und
- d) sorgen dafür, dass ihre Auftragnehmer Maßnahmen zur Risikobegrenzung durchführen und hierzu die CSM für Überwachungsverfahren gemäß der CSM für Überwachung nach Artikel 6 Absatz 1 Buchstabe c anwenden und dass das in den vertraglichen Vereinbarungen vorgeschrieben wird, die auf Verlangen der Agentur oder der nationalen Sicherheitsbehörde offenzulegen sind.

(4) Unbeschadet der Verantwortung der Eisenbahnunternehmen und Infrastrukturbetreiber gemäß Absatz 3 müssen die für die Instandhaltung zuständigen Stellen und alle anderen Akteure, die den sicheren Betrieb des Eisenbahnsystems der Union potenziell beeinflussen, einschließlich Hersteller, Instandhaltungsbetriebe, Halter, Dienstleister, Auftraggeber, Beförderer, Absender, Empfänger, Verlader, Entlader, Befüller und Entleerer,

- a) die erforderlichen Maßnahmen zur Risikobegrenzung — gegebenenfalls in Zusammenarbeit mit anderen Akteuren — durchführen;
- b) dafür sorgen, dass die von ihnen gelieferten Teilsysteme, Zubehörteile und Ausrüstungen sowie erbrachten Dienstleistungen den vorgegebenen Anforderungen und Einsatzbedingungen entsprechen, sodass sie vom Eisenbahnunternehmen und/oder dem betreffenden Infrastrukturbetreiber sicher betrieben werden können.

(5) Eisenbahnunternehmen, Infrastrukturbetreiber und jeder der in Absatz 4 genannten Akteure, der ein Sicherheitsrisiko aufgrund von Mängeln, nicht konformer Bauweise oder Fehlfunktionen von technischer Ausrüstung, einschließlich bei strukturellen Teilsystemen, erkennt oder davon Kenntnis erhält, haben im Rahmen ihrer jeweiligen Befugnisse

- a) etwaige erforderliche Abhilfemaßnahmen zu ergreifen, um das erkannte Sicherheitsrisiko auszuräumen;

- b) diese Risiken den Betroffenen zu melden, damit diese etwaige weitere erforderliche Abhilfemaßnahmen ergreifen können, um die fortdauernde Aufrechterhaltung der sicherheitsbezogenen Leistung des Eisenbahnsystems der Union zu gewährleisten. Die Agentur kann ein Instrument einrichten, das diesen Informationsaustausch zwischen den einschlägigen Akteuren erleichtert, wobei die Vertraulichkeit der beteiligten Nutzer, die Ergebnisse der Kosten-Nutzen-Analyse und die von der Agentur bereits eingerichteten IT-Anwendungen und Register berücksichtigt werden.
- (6) Im Falle eines Austauschs von Fahrzeugen zwischen Eisenbahnunternehmen übermitteln alle betroffenen Akteure einander alle für einen sicheren Betrieb relevanten Informationen; hierzu zählen unter anderem Informationen zum Zustand und zur Vorgeschichte des betreffenden Fahrzeugs, Teile der Instandhaltungsunterlagen für Rückverfolgungszwecke, Informationen zur Rückverfolgbarkeit von Verladevorgängen und die Frachtpapiere.

#### Artikel 5

##### **Gemeinsame Sicherheitsindikatoren (Common safety indicators, „CSI“)**

- (1) Um die Bewertung der Verwirklichung der CST zu erleichtern und die allgemeine Entwicklung der Eisenbahnsicherheit zu verfolgen, tragen die Mitgliedstaaten über die Jahresberichte der nationalen Sicherheitsbehörden gemäß Artikel 19 Informationen über CSI zusammen.
- (2) Die CSI sind in Anhang I aufgeführt.

#### Artikel 6

##### **Gemeinsame Sicherheitsmethoden (Common safety methods, „CSM“)**

- (1) In den CSM wird beschrieben, wie die Sicherheitsniveaus, die Erreichung der Sicherheitsziele und die Einhaltung der anderen Sicherheitsanforderungen beurteilt werden, gegebenenfalls auch durch eine unabhängige Gutachterstelle; hierzu werden folgende Verfahren erarbeitet und festgelegt:
- die Methoden für die Evaluierung und Bewertung von Risiken,
  - die Methoden für die Konformitätsbewertung in Bezug auf die Anforderungen der nach den Artikeln 10 und 12 erteilten Sicherheitsbescheinigungen und Sicherheitsgenehmigungen,
  - die von den nationalen Sicherheitsbehörden anzuwendende Aufsichtsmethoden und die von den Eisenbahnunternehmen, Infrastrukturbetreibern und für die Instandhaltung zuständigen Stellen anzuwendende Überwachungsmethoden;
  - die Methoden zur Beurteilung des Sicherheitsniveaus und der sicherheitsbezogenen Leistung von Eisenbahnunternehmen auf nationaler und Unionsebene;
  - die Methoden zur Beurteilung der Erreichung der Sicherheitsziele auf nationaler und Unionsebene; und
  - alle sonstigen Methoden, die ein Verfahren des Sicherheitsmanagementsystems betreffen und der Harmonisierung auf Unionsebene bedürfen.
- (2) Die Kommission erteilt der Agentur im Wege von Durchführungsrechtsakten den Auftrag, die CSM und deren Änderungen auszuarbeiten und gegenüber der Kommission entsprechende Empfehlungen abzugeben, wobei als Grundlage die Notwendigkeit einer neuen oder geänderten CSM und ihre Auswirkungen auf die bestehenden Vorschriften und das Sicherheitsniveau des Eisenbahnsystems der Union präzise zu begründen sind. Diese Durchführungsrechtsakte werden nach dem in Artikel 28 Absatz 3 genannten Prüfverfahren erlassen. Gibt der in Artikel 28 genannte Ausschuss (im Folgenden „der Ausschuss“) keine Stellungnahme ab, so erlässt die Kommission den Durchführungsrechtsakt nicht, und Artikel 5 Absatz 4 Unterabsatz 3 der Verordnung (EU) Nr. 182/2011 findet Anwendung.

Bei der Ausarbeitung, Annahme und Überarbeitung der CSM wird den Ansichten der Nutzer, der nationalen Sicherheitsbehörden und der beteiligten Akteure, gegebenenfalls einschließlich der Sozialpartner, Rechnung getragen. Den Empfehlungen liegen ein Bericht über die Ergebnisse dieser Konsultation sowie ein Bericht mit einer Folgenabschätzung zu den neu zu erlassenden oder geänderten CSM bei.

- (3) Während der Ausführung des in Absatz 2 genannten Auftrags wird der Ausschuss systematisch und regelmäßig von der Agentur oder der Kommission über die Arbeiten zur Ausarbeitung der CSM unterrichtet. Während dieser Arbeiten kann die Kommission der Agentur nützliche Empfehlungen zu den CSM geben und eine Kosten-Nutzen-Analyse vorlegen. Insbesondere kann die Kommission verlangen, dass Alternativlösungen von der Agentur geprüft und die Bewertung der Kosten und des Nutzens dieser Alternativlösungen in den dem CSM-Entwurf beizufügenden Bericht aufgenommen werden.

Die Kommission wird bei den in Unterabsatz 1 genannten Aufgaben von dem Ausschuss unterstützt.

(4) Die Kommission prüft die Empfehlungen der Agentur, um sich zu vergewissern, dass der in Absatz 2 genannte Auftrag erfüllt ist. Ist der Auftrag nicht erfüllt, ersucht die Kommission die Agentur, ihre Empfehlungen zu überarbeiten, und führt dabei die nicht erfüllten Punkte des Auftrags auf. In begründeten Fällen kann die Kommission beschließen, den der Agentur nach dem Verfahren des Absatzes 2 erteilten Auftrag zu ändern.

Die Kommission wird bei den in Unterabsatz 1 genannten Aufgaben von dem Ausschuss unterstützt.

(5) Die CSM werden regelmäßig mit dem Ziel überarbeitet, die Sicherheit generell aufrechtzuerhalten und, soweit billigerweise durchführbar, kontinuierlich zu verbessern, wobei die bei ihrer Anwendung gewonnenen Erfahrungen und die allgemeine Entwicklung der Eisenbahnsicherheit berücksichtigt werden.

(6) Auf der Grundlage der Empfehlungen der Agentur und nach der Überprüfung gemäß Absatz 4 dieses Artikels wird der Kommission die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 27 delegierte Rechtsakte in Bezug auf den Inhalt der CSM und deren Änderungen zu erlassen.

(7) Die Mitgliedstaaten nehmen unverzüglich alle Änderungen an ihren nationalen Vorschriften vor, die aufgrund des Erlasses von CSM und deren Änderungen erforderlich sind.

#### Artikel 7

#### **Gemeinsame Sicherheitsziele (Common safety targets, „CST“)**

(1) Die CST legen die Mindestsicherheitsniveaus fest, die das Gesamtsystem und, soweit möglich, die einzelnen Bereiche des Eisenbahnsystems in jedem Mitgliedstaat und in der Union erreichen müssen. Die CST können in Kriterien für die Risikoakzeptanz oder in angestrebten Sicherheitsniveaus ausgedrückt werden, und sie berücksichtigen insbesondere Folgendes:

- a) individuelle Risiken für Fahrgäste, Bedienstete einschließlich Personal oder Auftragnehmer, Benutzer von Bahnübergängen und sonstige Personen sowie, unbeschadet der geltenden nationalen und internationalen Haftungsregeln, persönliche Risiken für unbefugte Personen;
- b) gesellschaftliche Risiken.

(2) Die Kommission erteilt der Agentur im Wege von Durchführungsrechtsakten den Auftrag, die CST und deren Änderungen auszuarbeiten und gegenüber der Kommission entsprechende Empfehlungen abzugeben, wobei als Grundlage die Notwendigkeit eines neuen oder geänderten CST und seine Auswirkungen auf die bestehenden Vorschriften präzise zu begründen sind. Diese Durchführungsrechtsakte werden nach dem in Artikel 28 Absatz 3 genannten Prüfverfahren erlassen. Gibt der Ausschuss keine Stellungnahme ab, so erlässt die Kommission den Durchführungsrechtsakt nicht, und Artikel 5 Absatz 4 Unterabsatz 3 der Verordnung (EU) Nr. 182/2011 findet Anwendung.

(3) Während der Ausführung des in Absatz 2 genannten Auftrags wird der Ausschuss systematisch und regelmäßig von der Agentur oder der Kommission über die Arbeiten zur Ausarbeitung der CST unterrichtet. Während dieser Arbeiten kann die Kommission der Agentur nützliche Empfehlungen zu den CST geben und eine Kosten-Nutzen-Analyse vorlegen. Insbesondere kann die Kommission verlangen, dass Alternativlösungen von der Agentur geprüft und die Bewertung der Kosten und des Nutzens dieser Alternativlösungen in den dem CST-Entwurf beizufügenden Bericht aufgenommen werden.

Die Kommission wird bei den in Unterabsatz 1 genannten Aufgaben von Ausschuss unterstützt.

(4) Die Kommission prüft die Empfehlungen der Agentur, um sich zu vergewissern, dass der in Absatz 2 genannte Auftrag erfüllt ist. Ist der Auftrag nicht erfüllt, ersucht die Kommission die Agentur, ihre Empfehlungen zu überarbeiten, und führt dabei die nicht erfüllten Punkte des Auftrags auf. In begründeten Fällen kann die Kommission beschließen, den der Agentur nach dem Verfahren des Absatzes 2 erteilten Auftrag zu ändern.

Die Kommission wird bei den in Unterabsatz 1 genannten Aufgaben von dem Ausschuss unterstützt.

(5) Die CST werden regelmäßig überarbeitet, wobei die allgemeine Entwicklung der Eisenbahnsicherheit zu berücksichtigen ist. Die überarbeiteten CST tragen jedem vorrangigen Bereich Rechnung, in dem die Sicherheit weiter verbessert werden muss.

(6) Auf der Grundlage der Empfehlungen der Agentur und nach der Überprüfung gemäß Absatz 4 des vorliegenden Artikels wird der Kommission die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 27 delegierte Rechtsakte in Bezug auf den Inhalt der CST und deren Änderungen zu erlassen.

(7) Die Mitgliedstaaten nehmen alle erforderlichen Änderungen an ihren nationalen Vorschriften vor, damit zumindest die CST und die überarbeiteten CST nach Maßgabe der für sie geltenden Umsetzungszeitpläne erreicht werden. Diese Änderungen werden in den jährlichen Sicherheitsplänen nach Artikel 4 Absatz 1 Buchstabe f berücksichtigt. Die Mitgliedstaaten notifizieren der Kommission die betreffenden Vorschriften gemäß Artikel 8.

#### Artikel 8

### Nationale Sicherheitsvorschriften

(1) Die bis zum 15. Juni 2016 gemäß der Richtlinie 2004/49/EG notifizierte nationalen Vorschriften gelten, falls sie

- a) unter eine der in Anhang II genannten Kategorien fallen und
- b) dem Unionsrecht entsprechen, insbesondere auch den TSI, CST und CSM, und
- c) nicht zu einer willkürlichen Diskriminierung oder verschleierten Beschränkung des Eisenbahnverkehrs zwischen Mitgliedstaaten führen.

(2) Die Mitgliedstaaten überarbeiten die in Absatz 1 genannten nationalen Vorschriften und heben bis zum 16. Juni 2018 Folgendes auf:

- a) alle nationalen Vorschriften, die nicht notifiziert wurden oder nicht den in Absatz 1 festgelegten Kriterien genügen;
- b) alle nationalen Vorschriften, die sich aufgrund der Unionsvorschriften, insbesondere auch der TSI, CST und CSM, erübrigen.

Zu diesem Zweck können die Mitgliedstaaten das in Artikel 27 Absatz 4 der Verordnung (EU) 2016/796 genannte Instrument der Vorschriftenverwaltung nutzen und die Agentur ersuchen, bestimmte Vorschriften anhand der Kriterien dieses Absatzes zu prüfen.

(3) Die Mitgliedstaaten dürfen nur in den folgenden Fällen neue nationale Vorschriften gemäß dieser Richtlinie erlassen:

- a) wenn Vorschriften in Bezug auf vorhandene Sicherheitsmethoden nicht von einer CSM abgedeckt sind;
- b) wenn Betriebsvorschriften des Eisenbahnnetzes von den TSI noch nicht abgedeckt sind;
- c) als dringende Präventivmaßnahme, insbesondere nach einem Unfall oder einer Störung;
- d) wenn eine bereits notifizierte Vorschrift überarbeitet werden muss; oder
- e) wenn Vorschriften mit Anforderungen für Personal, das sicherheitskritische Aufgaben wahrnimmt, einschließlich Auswahlkriterien, physische und psychische Eignung und Berufsausbildung, noch nicht von einer TSI oder der Richtlinie 2007/59/EG des Europäischen Parlaments und des Rates <sup>(1)</sup> abgedeckt sind.

(4) Die Mitgliedstaaten übermitteln der Agentur und der Kommission mithilfe des geeigneten IT-Systems gemäß Artikel 27 der Verordnung (EU) 2016/796 den Entwurf für eine neue nationale Regelung zusammen mit einer Begründung für die Einführung zur Prüfung; die Übermittlung erfolgt rechtzeitig und innerhalb der in Artikel 25 Absatz 1 der Verordnung (EU) 2016/796 genannten Fristen vor der geplanten Einführung der vorgeschlagenen neuen Vorschrift in die nationale Rechtsordnung. Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass der Entwurf ausreichend ausgearbeitet ist, damit die Agentur die Prüfung nach Artikel 25 Absatz 2 der Verordnung (EU) 2016/796 durchführen kann.

(5) Im Falle dringlicher Präventionsmaßnahmen können die Mitgliedstaaten eine neue Vorschrift unverzüglich erlassen und anwenden. Diese Vorschrift wird gemäß Artikel 27 Absatz 2 der Verordnung (EU) 2016/796 notifiziert und unterliegt der Beurteilung der Agentur gemäß Artikel 26 Absätze 1, 2 und 5 der Verordnung (EU) 2016/796.

(6) Erhält die Agentur Kenntnis von einer notifizierten oder nicht notifizierten nationalen Vorschrift, die hinfällig ist oder im Widerspruch zu CSM oder anderen, nach Anwendung der betreffenden nationalen Vorschrift erlassenen Unionsvorschriften steht, wird das Verfahren nach Artikel 26 der Verordnung (EU) 2016/796 angewandt.

<sup>(1)</sup> Richtlinie 2007/59/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 über die Zertifizierung von Triebfahrzeugführern, die Lokomotiven und Züge im Eisenbahnsystem in der Gemeinschaft führen (ABl. L 315 vom 3.12.2007, S. 51).

(7) Die Mitgliedstaaten notifizieren der Agentur und der Kommission die angenommenen nationalen Vorschriften. Sie nutzen das geeignete IT-System gemäß Artikel 27 der Verordnung (EU) 2016/796. Die Mitgliedstaaten sorgen dafür, dass die bestehenden nationalen Vorschriften leicht und allgemein zugänglich sind und in einer für alle Interessierten verständlichen Sprache formuliert sind. Die Mitgliedstaaten können aufgefordert werden, zusätzliche Informationen zu ihren nationalen Vorschriften zur Verfügung zu stellen.

(8) Die Mitgliedstaaten können beschließen, Vorschriften und Einschränkungen strikt lokaler Art nicht mitzuteilen. In diesen Fällen erwähnen die Mitgliedstaaten diese Vorschriften und Einschränkungen in den in Artikel 49 der Richtlinie (EU) 2016/797 genannten Infrastrukturregistern oder geben in den in Artikel 27 der Richtlinie 2012/34/EU genannten Schienennetz-Nutzungsbedingungen an, wo diese Vorschriften und Einschränkungen veröffentlicht sind.

(9) Gemäß diesem Artikel notifizierte nationale Vorschriften unterliegen nicht dem Notifizierungsverfahren der Richtlinie (EU) 2015/1535 des Europäischen Parlaments und des Rates <sup>(1)</sup>.

(10) Die geplanten und die bestehenden nationalen Vorschriften werden von der Agentur nach den in den Artikeln 25 und 26 der Verordnung (EU) 2016/796 genannten Verfahren geprüft.

(11) Unbeschadet des Absatzes 8 gelten die nicht gemäß diesem Artikel notifizierte nationalen Vorschriften nicht für die Zwecke dieser Richtlinie.

#### Artikel 9

### Sicherheitsmanagementsysteme

(1) Die Infrastrukturbetreiber und die Eisenbahnunternehmen führen jeweils ein Sicherheitsmanagementsystem ein, um sicherzustellen, dass das Eisenbahnsystem der Union mindestens die CST erreichen kann und die in den TSI festgelegten Sicherheitsanforderungen erfüllt und dass die einschlägigen Teile der CSM sowie die gemäß Artikel 8 notifizierte nationalen Vorschriften angewandt werden.

(2) Das Sicherheitsmanagementsystem wird in allen wichtigen Elementen dokumentiert; insbesondere wird die Zuständigkeitsverteilung innerhalb der Organisation des Infrastrukturbetreibers oder des Eisenbahnunternehmens beschrieben. Es zeigt, auf welche Weise die Geschäftsleitung die Kontrolle in den verschiedenen Bereichen sicherstellt, das Personal und seine Vertreter auf allen Ebenen einbezogen werden und die fortlaufende Verbesserung des Sicherheitsmanagementsystems gewährleistet wird. Es enthält ein eindeutiges Bekenntnis zur durchgängigen Anwendung von Kenntnissen des Faktors Mensch und von Methoden zum Umgang damit. Mit dem Sicherheitsmanagementsystem fördern Infrastrukturbetreiber und Eisenbahnunternehmen eine Kultur des gegenseitigen Vertrauens und des wechselseitigen Lernens, durch die das Personal ermutigt wird, zum Ausbau der Sicherheit beizutragen, während gleichzeitig die Vertraulichkeit gewährleistet wird.

(3) Das Sicherheitsmanagementsystem enthält folgende Grundelemente:

- a) eine Sicherheitsordnung, die vom Unternehmensleiter genehmigt und dem gesamten Personal mitgeteilt wird;
- b) die Organisation betreffende qualitative und quantitative Ziele zur Erhaltung und Verbesserung der Sicherheit sowie Pläne und Verfahren für die Erreichung dieser Ziele;
- c) Verfahren zur Einhaltung bestehender, neuer und geänderter Normen technischer und betrieblicher Art oder anderer Vorgaben, die in TSI, nationalen Vorschriften gemäß Artikel 8 und Anhang II, sonstigen einschlägigen Vorschriften oder behördlichen Entscheidungen festgelegt sind;
- d) Verfahren, mit denen sichergestellt wird, dass die Normen und anderen Vorgaben während der gesamten Lebensdauer des Materials und während des gesamten Betriebs erfüllt werden;
- e) Verfahren und Methoden für die Ermittlung von Risiken, die Durchführung von Risikobewertungen und die Anwendung von Maßnahmen zur Risikokontrolle für den Fall, dass sich aus geänderten Betriebsbedingungen oder dem Einsatz von neuem Material neue Risiken für die Infrastruktur oder die Schnittstellen zwischen Mensch, Maschine und Organisation ergeben;
- f) die Schulungsprogramme für das Personal und Systeme, die sicherstellen, dass die Qualifikation des Personals aufrechterhalten und die Arbeit dementsprechend ausgeführt wird, einschließlich Vorkehrungen für die physische und psychische Eignung;

<sup>(1)</sup> Richtlinie (EU) 2015/1535 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 9. September 2015 über ein Informationsverfahren auf dem Gebiet der technischen Vorschriften und der Vorschriften für die Dienste der Informationsgesellschaft (ABl. L 241 vom 17.9.2015, S. 1).

- g) Vorkehrungen für einen ausreichenden Informationsfluss innerhalb der Organisation und gegebenenfalls zwischen Organisationen des Eisenbahnsystems;
- h) Verfahren und Formate für die Dokumentierung von Sicherheitsinformationen und Bestimmung von Verfahren zur Kontrolle der Konfiguration von entscheidenden Sicherheitsinformationen;
- i) Verfahren, die sicherstellen, dass Unfälle, Störungen, Beinaheunfälle und sonstige gefährliche Ereignisse gemeldet, untersucht und ausgewertet werden und die erforderlichen Präventionsmaßnahmen ergriffen werden;
- j) die Bereitstellung von Einsatz-, Alarm- und Informationsplänen für den Notfall in Absprache mit den zuständigen Behörden; und
- k) Bestimmungen über regelmäßige interne Nachprüfungen des Sicherheitsmanagementsystems.

Die Infrastrukturbetreiber und Eisenbahnunternehmen nehmen entsprechend den Ergebnissen der Bewertung der Risiken, die sich aus ihren eigenen Tätigkeiten ergeben, jedes andere Element auf, das erforderlich ist, um Sicherheitsrisiken abzudecken.

(4) Das Sicherheitsmanagementsystem trägt der Betriebsart, dem Betriebsumfang und dem geografischen Tätigkeitsgebiet und anderen Merkmalen der ausgeübten Tätigkeit Rechnung. Es gewährleistet die Kontrolle aller Risiken, die mit der Tätigkeit des Infrastrukturbetreibers oder Eisenbahnunternehmens, einschließlich Instandhaltungsarbeiten und unbeschadet des Artikel 14 der Materialbeschaffung sowie des Einsatzes von Auftragnehmern, verbunden sind. Unbeschadet geltender nationaler und internationaler Haftungsregeln berücksichtigt das Sicherheitsmanagementsystem, soweit angezeigt und angemessen, auch die Risiken, die sich aus der Tätigkeit anderer in Artikel 4 genannter Akteure ergeben.

(5) Das Sicherheitsmanagementsystem jedes Infrastrukturbetreibers berücksichtigt die Folgen, die sich aus der betrieblichen Tätigkeit verschiedener Eisenbahnunternehmen auf dem Netz ergeben, und gewährleistet, dass alle Eisenbahnunternehmen im Einklang mit den TSI, den nationalen Vorschriften und den Anforderungen ihrer Sicherheitsbescheinigung tätig sein können.

Sicherheitsmanagementsysteme werden mit dem Ziel entwickelt, die Notfallverfahren des Infrastrukturbetreibers mit allen Eisenbahnunternehmen, die seine Infrastruktur nutzen, und mit den Notfalldiensten zu koordinieren, um ein schnelles Eingreifen der Rettungsdienste zu erleichtern, sowie mit allen sonstigen Akteuren, die in einer Notsituation hinzugezogen werden könnten. Bei grenzüberschreitender Infrastruktur wird die erforderliche Koordinierung und Vorbereitung der zuständigen Notfalldienste beiderseits der Grenze durch die Zusammenarbeit zwischen den betroffenen Infrastrukturbetreibern erleichtert.

Nach einem schweren Unfall bieten die Eisenbahnunternehmen den Opfern Hilfe an, indem sie sie bei den Beschwerdeverfahren gemäß dem Unionsrecht, insbesondere der Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates <sup>(1)</sup> unterstützen; die Verpflichtungen der anderen Parteien bleiben hiervon unberührt. Bei dieser Hilfe werden Kanäle für die Kommunikation mit den Familien der Opfer genutzt, und es wird u. a. psychologische Hilfe für die Unfallopfer und ihre Familienangehörigen geleistet.

(6) Alle Infrastrukturbetreiber und Eisenbahnunternehmen legen der nationalen Sicherheitsbehörde jedes Jahr vor dem 31. Mai einen jährlichen Sicherheitsbericht vor, der sich auf das vorangegangene Kalenderjahr bezieht. Dieser Sicherheitsbericht beinhaltet Folgendes:

- a) Angaben darüber, wie die unternehmensbezogenen Sicherheitsziele erreicht werden, sowie die Ergebnisse der Sicherheitspläne;
- b) einen Bericht über die Entwicklung von nationalen Sicherheitsindikatoren und den in Artikel 5 genannten CSI, sofern das für die berichtende Organisation von Belang ist;
- c) die Ergebnisse interner Sicherheitsprüfungen;
- d) Angaben über Mängel und Störungen des Eisenbahn- bzw. des Infrastrukturbetriebs, die für die nationale Sicherheitsbehörde von Bedeutung sein können, einschließlich einer Zusammenfassung der von den einschlägigen Akteuren nach Artikel 4 Absatz 5 Buchstabe b bereitgestellten Informationen; und
- e) einen Bericht über die Anwendung der einschlägigen CSM.

<sup>(1)</sup> Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 über die Rechte und Pflichten der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr (ABl. L 315 vom 3.12.2007, S. 14).

(7) Ausgehend von den Informationen, die die nationalen Sicherheitsbehörden nach den Artikeln 17 und 19 bereitgestellt haben, kann die Agentur eine Empfehlung für eine CSM an die Kommission richten, die gemäß Artikel 6 Absatz 1 Buchstabe f Elemente des Sicherheitsmanagementsystems betrifft, das der Harmonisierung auf Unionsebene — unter anderem durch harmonisierte Normen — bedarf. In diesem Fall gilt Artikel 6 Absatz 2.

### KAPITEL III

#### SICHERHEITSBESCHEINIGUNG UND -GENEHMIGUNG

##### Artikel 10

#### **Einheitliche Sicherheitsbescheinigung**

(1) Unbeschadet des Absatzes 9 wird der Zugang zur Eisenbahninfrastruktur nur den Eisenbahnunternehmen gewährt, die Inhaber einer von der Agentur gemäß den Absätzen 5 bis 7 oder von einer nationalen Sicherheitsbehörde gemäß Absatz 8 ausgestellten einheitlichen Sicherheitsbescheinigung sind.

Mit der einheitlichen Sicherheitsbescheinigung soll nachgewiesen werden, dass das betreffende Eisenbahnunternehmen ein Sicherheitsmanagementsystem eingeführt hat und in der Lage ist, einen sicheren Betrieb im geplanten geografischen Tätigkeitsgebiet durchzuführen.

(2) Bei der Beantragung einer einheitlichen Sicherheitsbescheinigung gibt das Eisenbahnunternehmen Art und Umfang der von der Bescheinigung erfassten Eisenbahntätigkeiten sowie das geplante geografische Tätigkeitsgebiet an.

(3) Der Antrag auf eine einheitliche Sicherheitsbescheinigung ist durch ein Dossier zu ergänzen, in dem durch Unterlagen belegt ist, dass

- a) das Eisenbahnunternehmen sein Sicherheitsmanagementsystem gemäß Artikel 9 eingeführt hat und die in den TSI, den CSM, den CST und anderen einschlägigen Rechtsvorschriften festgelegten Anforderungen erfüllt, um Risiken zu begrenzen und in dem Netz sichere Verkehrsdienste zu erbringen; sowie
- b) das Eisenbahnunternehmen gegebenenfalls die Anforderungen erfüllt, die in den gemäß Artikel 8 notifizierten nationalen Vorschriften niedergelegt sind.

Dieser Antrag sowie Informationen über alle Anträge, über den Stand der entsprechenden Verfahren und ihr Ergebnis sowie gegebenenfalls über die Ersuchen und Entscheidungen der Beschwerdekammer werden über die Artikel 12 der Verordnung (EU) 2016/796 genannte zentrale Anlaufstelle gestellt.

(4) Innerhalb einer im Voraus festgelegten und angemessenen Frist, spätestens jedoch vier Monate nach Vorlage aller notwendigen Informationen sowie aller geforderten Zusatzinformationen durch den Antragsteller, stellt die Agentur oder — in den in Absatz 8 vorgesehenen Fällen — die nationale Sicherheitsbehörde die einheitliche Sicherheitsbescheinigung aus oder unterrichtet den Antragsteller über eine ablehnende Entscheidung. Die Agentur oder — im Falle des Absatzes 8 — die nationale Sicherheitsbehörde wendet die Ausführungsbestimmungen über das Zertifizierungsverfahren an, die gemäß Absatz 10 im Wege eines Durchführungsrechtsakts festzulegen sind.

(5) Die Agentur stellt den Eisenbahnunternehmen, deren geografisches Tätigkeitsgebiet in einem oder mehreren Mitgliedstaaten belegen ist, eine einheitliche Sicherheitsbescheinigung aus. Im Hinblick auf die Ausstellung einer solchen Bescheinigung verfährt die Agentur wie folgt:

- a) Sie bewertet die in Absatz 3 Buchstabe a aufgeführten Bestandteile und
- b) verweist unverzüglich das gesamte Dossier des Eisenbahnunternehmens zur Bewertung der in Absatz 3 Buchstabe b aufgeführten Bestandteile an die nationalen Sicherheitsbehörden, die von dem geplanten geografischen Tätigkeitsgebiet betroffen sind.

Im Rahmen dieser Bewertungen sind die Agentur oder die nationalen Sicherheitsbehörden berechtigt, Vor-Ort-Besuche und -Inspektionen bei den Eisenbahnunternehmen sowie Audits durchzuführen, und sie können einschlägige zusätzliche Angaben anfordern. Die Agentur und die nationalen Sicherheitsbehörden stimmen die Organisation dieser Besuche, Audits und Inspektionen untereinander ab.

(6) Innerhalb eines Monats nach Eingang eines Antrags auf eine einheitliche Sicherheitsbescheinigung teilt die Agentur dem Eisenbahnunternehmen mit, dass das Dossier vollständig ist, oder sie fordert unter Festsetzung einer angemessenen Frist einschlägige zusätzliche Angaben an. Hinsichtlich der Vollständigkeit, Relevanz und Kohärenz des Dokuments kann die Agentur auch die in Absatz 3 Buchstabe b aufgeführten Bestandteile bewerten.

Die Agentur trägt den Bewertungen gemäß Absatz 5 in vollem Umfang Rechnung, bevor sie ihre Entscheidung über die Ausstellung der einheitlichen Sicherheitsbescheinigung trifft.

Die Agentur trägt die volle Verantwortung für die von ihr ausgestellten einheitlichen Sicherheitsbescheinigungen.

(7) Stimmt die Agentur einer negativen Bewertung seitens einer oder mehrerer nationaler Sicherheitsbehörden gemäß Absatz 5 Buchstabe b nicht zu, so teilt sie das der betreffenden Behörde bzw. den betreffenden Behörden unter Angabe der Gründe mit. Die Agentur und die nationale Sicherheitsbehörde bzw. die nationalen Sicherheitsbehörden arbeiten zusammen, um sich auf eine für alle Seiten annehmbare Bewertung zu einigen. Erforderlichenfalls wird das Eisenbahnunternehmen einbezogen, wenn die Agentur und die nationale Sicherheitsbehörde bzw. die nationalen Sicherheitsbehörden das beschließen. Ist es nicht möglich, sich innerhalb eines Monats, nachdem die Agentur die nationale Sicherheitsbehörde bzw. die nationalen Sicherheitsbehörden über ihre Nichtzustimmung unterrichtet hat, auf eine für alle Seiten annehmbare Bewertung zu einigen, so trifft die Agentur ihre endgültige Entscheidung, es sei denn, die nationale Sicherheitsbehörde bzw. die nationalen Sicherheitsbehörden haben die Angelegenheit im Rahmen eines Schiedsverfahrens an die gemäß Artikel 55 der Verordnung (EU) 2016/796 eingerichtete Beschwerdekammer verwiesen. Die Beschwerdekammer entscheidet innerhalb eines Monats nach dem Antrag der nationalen Sicherheitsbehörde bzw. Sicherheitsbehörden, ob der Entwurf der Entscheidung der Agentur bestätigt wird.

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

Stimmt die Beschwerdekammer der negativen Bewertung der nationalen Sicherheitsbehörde zu, so erteilt die Agentur eine einheitliche Sicherheitsbescheinigung für ein geografisches Tätigkeitsgebiet, das die Teile des Netzes ausschließt, für die eine negative Bewertung abgegeben wurde.

Stimmt die Agentur einer positiven Bewertung seitens einer nationalen Sicherheitsbehörde bzw. mehrerer nationaler Sicherheitsbehörden gemäß Absatz 5 Buchstabe b nicht zu, so teilt sie das der betreffenden Behörde bzw. den betreffenden Behörden unter Angabe ihrer Gründe mit. Die Agentur und die nationale Sicherheitsbehörde bzw. die nationalen Sicherheitsbehörden arbeiten zusammen, um sich auf eine für alle Seiten annehmbare Bewertung zu einigen. Erforderlichenfalls wird der Antragsteller einbezogen, wenn die Agentur und die nationale Sicherheitsbehörde bzw. die nationalen Sicherheitsbehörden das beschließen. Ist es nicht möglich, sich innerhalb eines Monats, nachdem die Agentur die nationale Sicherheitsbehörde bzw. die nationalen Sicherheitsbehörden über ihre Nichtzustimmung unterrichtet hat, auf eine für alle Seiten annehmbare Bewertung zu einigen, so trifft die Agentur ihre endgültige Entscheidung.

(8) Ist das geografische Tätigkeitsgebiet auf einen Mitgliedstaat beschränkt, so kann die nationale Sicherheitsbehörde dieses Mitgliedstaats auf eigene Verantwortung und auf Ersuchen des Antragstellers eine einheitliche Sicherheitsbescheinigung ausstellen. Im Hinblick auf die Ausstellung dieser Bescheinigungen bewertet die nationale Sicherheitsbehörde das Dossier in Bezug auf die in Absatz 3 aufgeführten Bestandteile und wendet die in den Durchführungsrechtsakten gemäß Absatz 10 festzulegenden Ausführungsbestimmungen an. Im Rahmen dieser Bewertungen ist die nationale Sicherheitsbehörde berechtigt, Vor-Ort-Besuche und Inspektionen bei den Eisenbahnunternehmen sowie Audits durchzuführen. Innerhalb eines Monats nach Eingang des Antrags des Antragstellers teilt die nationale Sicherheitsbehörde dem Antragsteller mit, dass das Dossier vollständig ist, oder sie fordert einschlägige zusätzliche Angaben an. Die einheitliche Sicherheitsbescheinigung ist ferner ohne Erweiterung des geografischen Tätigkeitsgebiets gültig für Eisenbahnunternehmen, die die Bahnhöfe benachbarter Mitgliedstaaten mit ähnlichen Netzmerkmalen und ähnlichen Betriebsvorschriften anfahren, wenn sich diese Bahnhöfe in Grenznähe befinden, sofern zuvor die zuständigen nationalen Sicherheitsbehörden angehört wurden. Diese Anhörung kann im jeweiligen Einzelfall erfolgen oder in einer länderübergreifenden Vereinbarung zwischen den Mitgliedstaaten oder den nationalen Sicherheitsbehörden festgelegt sein.

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

(9) Ein Mitgliedstaat kann Betreibern aus Drittstaaten gestatten, einen Bahnhof in seinem Hoheitsgebiet, der für den grenzüberschreitenden Betrieb benannt wurde und sich in Grenznähe dieses Mitgliedstaats befindet, anzufahren, ohne dass eine einheitliche Sicherheitsbescheinigung verlangt wird, sofern ein angemessenes Sicherheitsniveau durch Folgendes gewährleistet wird:

- a) eine länderübergreifenden Vereinbarung zwischen dem betreffenden Mitgliedstaat und dem benachbarten Drittstaat oder
- b) vertragliche Vereinbarungen zwischen dem Betreiber aus dem Drittstaat und dem Eisenbahnunternehmen oder Infrastrukturbetreiber, der eine einheitliche Sicherheitsbescheinigung oder eine Sicherheitsgenehmigung für den Betrieb auf diesem Netz besitzt, sofern die sicherheitsbezogenen Aspekte dieser Vereinbarungen in ihrem Sicherheitsmanagementsystem gebührend berücksichtigt worden sind.

(10) Die Kommission erlässt bis zum 16. Juni 2018 im Wege von Durchführungsrechtsakten Ausführungsbestimmungen, in denen Folgendes geregelt ist:

- a) in welcher Weise der Antragsteller die in diesem Artikel festgelegten Anforderungen an die einheitliche Sicherheitsbescheinigung zu erfüllen hat und welche Unterlagen erforderlich sind;
- b) die Einzelheiten des Zertifizierungsverfahrens wie etwa die Verfahrensstufen und zeitliche Vorgaben für jede Stufe des Verfahrens;
- c) in welcher Weise die in diesem Artikel festgelegten Anforderungen von der Agentur und der nationalen Sicherheitsbehörde auf den verschiedenen Stufen des Antrags und Zertifizierungsverfahrens einschließlich bei der Bewertung der Dossiers der Antragsteller zu erfüllen sind; und
- d) die Gültigkeitsdauer der von der Agentur oder den nationalen Sicherheitsbehörden ausgestellten einheitlichen Sicherheitsbescheinigungen, insbesondere im Falle der Aktualisierung der einheitlichen Sicherheitsbescheinigung aufgrund von Änderungen bei Art und Umfang des Betriebs sowie des geografischen Tätigkeitsgebiets.

Diese Durchführungsrechtsakte werden nach dem in Artikel 28 Absatz 3 genannten Prüfverfahren erlassen. Sie tragen den Erfahrungen bei der Anwendung der Verordnung (EG) Nr. 653/2007 der Kommission <sup>(1)</sup> und der Verordnung (EU) Nr. 1158/2010 der Kommission <sup>(2)</sup> und den Erfahrungen bei der Vorbereitung der Kooperationsvereinbarungen gemäß Artikel 11 Absatz 1 Rechnung.

(11) In den einheitlichen Sicherheitsbescheinigungen werden Art und Umfang des von ihnen abgedeckten Eisenbahnbetriebs sowie das geografische Tätigkeitsgebiet angegeben. Eine einheitliche Sicherheitsbescheinigung kann sich auch auf die im Besitz des Unternehmens befindlichen Gleisanschlüsse erstrecken, wenn diese in sein Sicherheitsmanagementsystem einbezogen sind.

(12) Jede Entscheidung, mit der die Ausstellung einer einheitlichen Sicherheitsbescheinigung abgelehnt wird oder ein Teil des Netzes gemäß einer in Absatz 7 genannten negativen Bewertung ausgeschlossen wird, ist gebührend zu begründen. Der Antragsteller kann innerhalb eines Monats nach Eingang der Entscheidung beantragen, dass die Agentur bzw. die nationale Sicherheitsbehörde ihre Entscheidung überprüft. Die Agentur bzw. die nationale Sicherheitsbehörde verfügt nach dem Zeitpunkt des Eingangs des Antrags auf Überprüfung über eine Frist von zwei Monaten, um ihre Entscheidung zu bestätigen oder zu widerrufen.

Wird die negative Entscheidung der Agentur bestätigt, so kann der Antragsteller bei der gemäß Artikel 55 der Verordnung (EU) 2016/796 benannten Beschwerdekammer Beschwerde einlegen.

Wird die negative Entscheidung einer nationalen Sicherheitsbehörde bestätigt, kann der Antragsteller nach nationalem Recht bei einer Beschwerdestelle Beschwerde einlegen. Die Mitgliedstaaten können für die Zwecke dieses Beschwerdeverfahrens die in Artikel 56 der Richtlinie 2012/34/EU genannte Regulierungsstelle benennen. In diesem Fall findet Artikel 18 Absatz 3 der vorliegenden Richtlinie Anwendung.

(13) Eine entweder von der Agentur oder von einer nationalen Sicherheitsbehörde gemäß diesem Artikel ausgestellte einheitliche Sicherheitsbescheinigung wird auf Antrag des Eisenbahnunternehmens spätestens alle fünf Jahre erneuert. Sie wird vollständig oder teilweise aktualisiert, wenn sich Art oder Umfang des Betriebs wesentlich ändern.

(14) Hat ein Antragsteller bereits eine gemäß den Absätzen 5 bis 7 ausgestellte einheitliche Sicherheitsbescheinigung erhalten und möchte es das geografische Tätigkeitsgebiet erweitern, oder besitzt es bereits eine gemäß Absatz 8 ausgestellte einheitliche Sicherheitsbescheinigung und möchte es das geografische Tätigkeitsgebiet auf einen anderen Mitgliedstaat erweitern, so ergänzt es das Dossier mit den in Absatz 3 aufgeführten einschlägigen Dokumenten in Bezug auf das zusätzliche geografische Tätigkeitsgebiet. Das Eisenbahnunternehmen legt das Dossier der Agentur vor, die nach Durchführung der Verfahren gemäß den Absätzen 4 bis 7 eine aktualisierte einheitliche Sicherheitsbescheinigung für das erweiterte geografische Tätigkeitsgebiet ausstellt. In diesem Fall werden nur die von der Erweiterung des geografischen Tätigkeitsgebiets betroffenen nationalen Sicherheitsbehörden zur Bewertung des Dossiers gemäß Absatz 3 Buchstabe b angehört.

<sup>(1)</sup> Verordnung (EG) Nr. 653/2007 der Kommission vom 13. Juni 2007 zur Verwendung eines einheitlichen europäischen Formats für Sicherheitsbescheinigungen und Antragsunterlagen gemäß Artikel 10 der Richtlinie 2004/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates und zur Gültigkeit von gemäß der Richtlinie 2001/14/EG des Europäischen Parlaments und des Rates ausgestellten Sicherheitsbescheinigungen (ABl. L 153 vom 14.6.2007, S. 9).

<sup>(2)</sup> Verordnung (EU) Nr. 1158/2010 der Kommission vom 9. Dezember 2010 über eine gemeinsame Sicherheitsmethode für die Konformitätsbewertung in Bezug auf die Anforderungen an die Ausstellung von Eisenbahnsicherheitsbescheinigungen (ABl. L 326 vom 10.12.2010, S. 11).

Erhält das Eisenbahnunternehmen eine einheitliche Sicherheitsbescheinigung gemäß Absatz 8 und möchte es das geografische Tätigkeitsgebiet innerhalb des betreffenden Mitgliedstaats erweitern, so ergänzt es das Dossier mit den in Absatz 3 aufgeführten einschlägigen Unterlagen für das zusätzliche geografische Tätigkeitsgebiet. Es legt das Dossier durch die in Artikel 12 der Verordnung (EU) 2016/796 genannte zentrale Anlaufstelle der nationalen Sicherheitsbehörde vor, die nach Durchführung der Verfahren gemäß Absatz 8 eine aktualisierte einheitliche Sicherheitsbescheinigung für das erweiterte Tätigkeitsgebiet ausstellt.

(15) Bei wesentlichen Änderungen des Regelungsrahmens im Bereich der Sicherheit können die Agentur und die zuständigen nationalen Sicherheitsbehörden die Überprüfung der von ihnen ausgestellten einheitlichen Sicherheitsbescheinigungen verlangen.

(16) Die Agentur unterrichtet die zuständigen nationalen Sicherheitsbehörden unverzüglich, auf jeden Fall aber innerhalb von zwei Wochen über die Ausstellung einer einheitlichen Sicherheitsbescheinigung. Die Agentur unterrichtet die zuständigen nationalen Sicherheitsbehörden unverzüglich über die Erneuerung, die Änderung oder den Widerruf einer einheitlichen Sicherheitsbescheinigung. Dabei werden der Name und die Anschrift des Eisenbahnunternehmens, das Ausstellungsdatum, Art und Umfang des Betriebs, die Gültigkeitsdauer der einheitlichen Sicherheitsbescheinigung und das von ihr erfasste geografische Tätigkeitsgebiet, sowie — im Fall eines Widerrufs — die Gründe für die Entscheidung angegeben. Bei von den nationalen Sicherheitsbehörden ausgestellten einheitlichen Sicherheitsbescheinigungen werden die gleichen Informationen der Agentur von der zuständigen nationalen Sicherheitsbehörde bzw. den zuständigen nationalen Sicherheitsbehörden innerhalb des gleichen Zeitrahmens bereitgestellt.

#### Artikel 11

### **Zusammenarbeit zwischen der Agentur und den nationalen Sicherheitsbehörden im Hinblick auf die Ausstellung einheitlicher Sicherheitsbescheinigungen**

(1) Für die Zwecke des Artikels 10 Absätze 5 und 6 der vorliegenden Richtlinie schließen die Agentur und die nationalen Sicherheitsbehörden gemäß Artikel 76 der Verordnung (EU) 2016/796 Kooperationsvereinbarungen. Bei diesen Kooperationsvereinbarungen handelt es sich um Einzel- oder um Rahmenvereinbarungen, an denen eine oder mehrere nationale Sicherheitsbehörden beteiligt sind. Diese Kooperationsvereinbarungen enthalten eine detaillierte Beschreibung der Aufgaben und Bedingungen für Dokumente, die für ihre Ausstellung geltenden Fristen und die Aufteilung der vom Antragsteller zu zahlenden Gebühren.

(2) Die Kooperationsvereinbarungen können ferner spezifische Vorkehrungen für die Zusammenarbeit im Fall von Netzen enthalten, die aus geografischen oder historischen Gründen spezielle Fachkenntnisse erfordern, mit dem Ziel, den Verwaltungsaufwand für den Antragsteller und die ihm entstehenden Kosten zu verringern. Sind diese Netze vom Rest des Eisenbahnsystems der Union abgetrennt, können diese spezifischen Kooperationsvereinbarungen die Möglichkeit der vertraglichen Vergabe von Aufgaben an die zuständigen nationalen Sicherheitsbehörden einschließen, wenn das erforderlich ist, um eine effiziente und verhältnismäßige Zuweisung von Ressourcen für die Zertifizierung sicherzustellen. Diese Kooperationsvereinbarungen müssen zustandekommen, bevor die Agentur die Zertifizierungsaufgaben gemäß Artikel 31 Absatz 3 ausführt.

(3) Im Falle von Mitgliedstaaten, deren Eisenbahnnetz eine andere Spurweite aufweist als das Haupteisenbahnnetz in der Union und für deren Eisenbahnnetze identische technische und betriebsbezogene Anforderungen gelten wie in benachbarten Drittländern, schließen alle betreffenden nationalen Sicherheitsbehörden zusätzlich zu den in Absatz 2 genannten Kooperationsvereinbarungen mit der Agentur eine multilaterale Vereinbarung, in der die Bedingungen enthalten sind, um gegebenenfalls die Erweiterung des von den Sicherheitsbescheinigungen erfassten geografischen Tätigkeitsgebiets in den betreffenden Mitgliedstaaten zu erleichtern.

#### Artikel 12

### **Sicherheitsgenehmigung für Infrastrukturbetreiber**

(1) Der Infrastrukturbetreiber benötigt für die Verwaltung und den Betrieb einer Eisenbahninfrastruktur eine Sicherheitsgenehmigung der nationalen Sicherheitsbehörde des Mitgliedstaats, in dem sich die Eisenbahninfrastruktur befindet.

Die Sicherheitsgenehmigung beinhaltet eine Genehmigung zur Bestätigung der Zulassung des Sicherheitsmanagementsystems des Infrastrukturbetreibers gemäß Artikel 9, einschließlich der Verfahren und Bestimmungen zur Erfüllung der für eine sichere Planung und Instandhaltung sowie einen sicheren Betrieb der Eisenbahninfrastruktur erforderlichen Anforderungen, wozu gegebenenfalls die Instandhaltung und der Betrieb des Verkehrssteuerungs- und Signalgebungssystems gehören.

Die nationale Sicherheitsbehörde erläutert — gegebenenfalls in Form eines Antragsleitfadens — die Anforderungen für die Sicherheitsgenehmigungen und die notwendigen Unterlagen.

(2) Die Sicherheitsgenehmigung ist fünf Jahre lang gültig und kann auf Antrag des Infrastrukturbetreibers erneuert werden. Sie wird vollständig oder teilweise überarbeitet, wenn die Teilsysteme Infrastruktur, Signalgebung oder Energieversorgung oder die Grundsätze für ihren Betrieb und ihre Instandhaltung wesentlich geändert werden. Der Infrastrukturbetreiber unterrichtet die nationale Sicherheitsbehörde unverzüglich über alle derartigen Änderungen.

Bei wesentlichen Änderungen des Regelungsrahmens im Bereich der Sicherheit kann die nationale Sicherheitsbehörde die Überprüfung der Sicherheitsgenehmigung verlangen.

(3) Über Anträge auf eine Sicherheitsgenehmigung entscheidet die nationale Sicherheitsbehörde unverzüglich, spätestens jedoch vier Monate nach Vorlage aller notwendigen Informationen sowie aller von der Sicherheitsbehörde geforderten Zusatzinformationen durch den Antragsteller.

(4) Die nationale Sicherheitsbehörde unterrichtet die Agentur unverzüglich, auf jeden Fall aber innerhalb von zwei Wochen über die Sicherheitsgenehmigungen, die erteilt, erneuert, geändert oder widerrufen wurden. Dabei werden der Name und die Anschrift des Infrastrukturbetreibers, das Ausstellungsdatum, der Geltungsbereich und die Gültigkeitsdauer der Sicherheitsgenehmigung sowie, im Fall eines Widerrufs, die Gründe für ihre Entscheidung angegeben.

(5) Im Falle grenzüberschreitender Infrastrukturen arbeiten die zuständigen nationalen Sicherheitsbehörden bei der Erteilung von Sicherheitsgenehmigungen zusammen.

### Artikel 13

#### Zugang zu Schulungsmöglichkeiten

(1) Die Mitgliedstaaten sorgen dafür, dass Eisenbahnunternehmen sowie die Infrastrukturbetreiber und ihr mit sicherheitskritischen Aufgaben betrautes Personal einen fairen und nichtdiskriminierenden Zugang zu Schulungsmöglichkeiten für Zugführer und Zugbegleiter erhalten, sofern derartige Schulungen für die Erbringung von Diensten in ihrem Netz notwendig sind.

Die Schulungsleistungen umfassen eine Vermittlung der erforderlichen Streckenkenntnisse, der Betriebsvorschriften und -verfahren, der Systeme für Signalgebung und Zugsteuerung/Zugsicherung sowie der für die betreffenden Strecken geltenden Notfallverfahren.

Werden bei diesen Schulungen keine Prüfungen abgehalten und keine Zeugnisse ausgestellt, so sorgen die Mitgliedstaaten dafür, dass das Personal der Eisenbahnunternehmen und der Infrastrukturbetreiber entsprechende Zeugnisse erhalten können.

Die nationale Sicherheitsbehörde sorgt dafür, dass die Schulungen mit den Anforderungen im Einklang stehen, die in der Richtlinie 2007/59/EG, in TSI bzw. in nationalen Vorschriften nach Artikel 8 Absatz 3 Buchstabe e dieser Richtlinie festgelegt sind.

(2) Werden die Schulungen nur von einem einzigen Eisenbahnunternehmen oder dem Infrastrukturbetreiber angeboten, so sorgen die Mitgliedstaaten dafür, dass andere Eisenbahnunternehmen zu einem angemessenen und nichtdiskriminierenden Preis, der kostenorientiert ist und eine Gewinnspanne umfassen kann, Zugang zu diesen Schulungen erhalten.

(3) Bei der Einstellung neuer Zugführer, Zugbegleiter und Mitarbeiter, die sicherheitskritische Aufgaben wahrnehmen, können Eisenbahnunternehmen alle zuvor bei anderen Eisenbahnunternehmen absolvierten Schulungen, Qualifizierungen und dort gemachten Erfahrungen berücksichtigen. Zu diesem Zweck sind diese Mitarbeiter zum Zugang zu allen Dokumenten, die ihre Schulungen, Qualifikationen und Erfahrungen belegen, sowie zur Vervielfältigung und Weiterleitung dieser Dokumente berechtigt.

(4) Eisenbahnunternehmen und Infrastrukturbetreiber sind für den Ausbildungsstand und die Qualifikationen ihres mit sicherheitskritischen Aufgaben betrauten Personals verantwortlich.

### Artikel 14

#### Instandhaltung von Fahrzeugen

(1) Jedem Fahrzeug wird, bevor es auf dem Netz genutzt wird, eine für die Instandhaltung zuständige Stelle zugewiesen, und diese Stelle wird im Fahrzeugeinstellungsregister gemäß Artikel 47 der Richtlinie (EU) 2016/797 registriert.

(2) Unbeschadet der Verantwortung der Eisenbahnunternehmen und der Infrastrukturbetreiber für den sicheren Betrieb eines Zuges nach Artikel 4 stellt die für die Instandhaltung zuständige Stelle sicher, dass die Fahrzeuge, für deren Instandhaltung sie zuständig ist, in einem sicheren Betriebszustand sind. Zu diesem Zweck richtet die für die Instandhaltung zuständige Stelle ein Instandhaltungssystem für diese Fahrzeuge ein und verfährt mittels des Systems wie folgt:

- a) Sie stellt sicher, dass die Instandhaltung der Fahrzeuge gemäß den Instandhaltungsunterlagen jedes Fahrzeuges und den anwendbaren Anforderungen, einschließlich Instandhaltungsbestimmungen und einschlägige Bestimmungen der TSI, erfolgt;
- b) sie wendet die in den CSM festgelegten erforderlichen Methoden für die Evaluierung und Bewertung von Risiken nach Artikel 6 Absatz 1 Buchstabe a — gegebenenfalls in Zusammenarbeit mit anderen Akteuren — an;
- c) sie sorgt dafür, dass ihre Auftragnehmer Maßnahmen zur Risikobegrenzung ergreifen und hierzu die CSM für Überwachung nach Artikel 6 Absatz 1 Buchstabe c anwenden, und dass das in den vertraglichen Vereinbarungen vorgeschrieben wird, die auf Verlangen der Agentur oder der nationalen Sicherheitsbehörde offenzulegen sind, und
- d) sie stellt die Nachvollziehbarkeit der Instandhaltungstätigkeiten sicher.

(3) Das Instandhaltungssystem umfasst die folgenden Funktionen:

- a) eine Managementfunktion zur Beaufsichtigung und Koordinierung der in den Buchstaben b bis d genannten Instandhaltungsfunktionen und zur Gewährleistung des sicheren Zustands des Fahrzeugs im Eisenbahnsystem;
- b) eine Instandhaltungsentwicklungsfunktion mit Zuständigkeit für die Verwaltung der Instandhaltungsunterlagen, einschließlich des Konfigurationsmanagements, auf der Grundlage von Konstruktions- und Betriebsdaten sowie Leistung und Erfahrungen;
- c) eine Fuhrpark-Instandhaltungsmanagementfunktion zur Verwaltung der Abzweigung von Fahrzeugen zur Instandhaltung und deren Wiederinbetriebnahme nach der Instandhaltung;
- d) eine Instandhaltungserbringungsfunktion zur Erbringung der technischen Instandhaltung eines Fahrzeugs oder von Teilen davon, einschließlich der Betriebsfreigabeunterlagen.

Die für die Instandhaltung zuständige Stelle führt die Managementfunktion selbst aus, kann die in den Buchstaben b bis d genannten Instandhaltungsfunktionen jedoch ganz oder in Teilen an andere Vertragsparteien wie etwa Ausbesserungswerke untervergeben.

Die für die Instandhaltung zuständige Stelle gewährleistet, dass alle Funktionen gemäß Buchstaben a bis d die Anforderungen und Bewertungskriterien des Anhangs III erfüllen.

Die Ausbesserungswerke wenden die betreffenden Abschnitte des Anhangs III an, die in den gemäß Absatz 8 Buchstabe a erlassenen Durchführungsrechtsakten festgelegt werden und sich auf die zu zertifizierenden Funktionen und Tätigkeiten beziehen.

(4) Im Falle von Güterwagen — und nach der Annahme der in Absatz 8 Buchstabe b genannten Durchführungsrechtsakte im Falle von anderen Fahrzeugen — wird jede für die Instandhaltung zuständige Stelle von einer akkreditierten oder anerkannten Stelle oder von einer nationalen Sicherheitsbehörde unter den folgenden Bedingungen zertifiziert und mit einer Instandhaltungsstellen-Bescheinigung (ECM-Zertifikat) versehen:

- a) Die Akkreditierungs- und Anerkennungsverfahren im Rahmen der Zertifizierungsverfahren erfolgen anhand der Kriterien Unabhängigkeit, Sachverstand und Unparteilichkeit;
- b) mit dem System der Zertifizierung wird nachgewiesen, dass die für die Instandhaltung zuständige Stelle ein Instandhaltungssystem eingeführt hat, um den sicheren Betriebszustand jedes Fahrzeugs, für dessen Instandhaltung sie zuständig ist, sicherzustellen;
- c) die ECM-Zertifizierung beruht auf einer Bewertung der Fähigkeit der für die Instandhaltung zuständigen Stelle, die einschlägigen Anforderungen und Bewertungskriterien des Anhangs III zu erfüllen und diese durchgängig anzuwenden. Das schließt ein System der Überwachung ein, um die fortlaufende Erfüllung dieser Anforderungen und Bewertungskriterien nach Erteilung der Instandhaltungsstellen-Bescheinigung sicherzustellen;
- d) die Zertifizierung der Ausbesserungswerke beruht auf der Erfüllung der einschlägigen Abschnitte des Anhangs III, die auf die entsprechenden zu zertifizierenden Funktionen und Tätigkeiten angewandt werden.

Ist die für die Instandhaltung zuständige Stelle ein Eisenbahnunternehmen oder ein Infrastrukturbetreiber, so kann die Einhaltung der Bedingungen des Unterabsatzes 1 von der nationalen Sicherheitsbehörde gemäß den Verfahren nach den Artikeln 10 oder 12 geprüft und auf den Bescheinigungen, die gemäß diesen Verfahren erteilt werden, bestätigt werden.

(5) Die gemäß Absatz 4 ausgestellten Bescheinigungen sind in der gesamten Union gültig.

(6) Auf der Grundlage der Empfehlungen der Agentur erlässt die Kommission im Wege von Durchführungsrechtsakten detaillierte Bestimmungen über die in Absatz 4 Unterabsatz 1 genannten Zertifizierungsbedingungen für die Stelle, die für die Instandhaltung von Güterwagen zuständig ist, einschließlich der Anforderungen des Anhangs III, im Einklang mit den einschlägigen CSM und TSI, und ändert erforderlichenfalls diese Bestimmungen.

Diese Durchführungsrechtsakte werden nach dem in Artikel 28 Absatz 3 genannten Prüfverfahren erlassen.

Bis zum Erlass des in diesem Absatz genannten Durchführungsrechtsakts wird weiterhin das mit der Verordnung (EU) Nr. 445/2011 der Kommission <sup>(1)</sup> eingeführte Zertifizierungssystem für Güterwagen angewandt.

(7) Die Agentur bewertet bis zum 16. Juni 2018 das System, das bei der Zertifizierung der für die Instandhaltung von Güterwagen zuständigen Stelle angewandt wird, prüft die Zweckmäßigkeit der Ausweitung dieses Systems auf alle Fahrzeuge und einer verbindlich vorgeschriebenen Zertifizierung der Instandhaltungswerkstätten und legt der Kommission ihren Bericht vor.

(8) Auf der Grundlage der von der Agentur gemäß Absatz 7 vorgenommenen Bewertung erlässt die Kommission gegebenenfalls und ändert später erforderlichenfalls detaillierte Bestimmungen, mit denen festgelegt wird, welche Anforderungen des Anhangs III für folgende Zwecke gelten sollen:

- a) Instandhaltungsfunktionen, die durch Ausbesserungswerke ausgeübt werden, einschließlich detaillierter Bestimmungen, mit denen die einheitliche Durchführung der Zertifizierung von Ausbesserungswerken nach Maßgabe der einschlägigen CSM und TSI sichergestellt wird;
- b) die Zertifizierung der für die Instandhaltung anderer Fahrzeuge als Güterwagen zuständigen Stellen auf der Grundlage der technischen Eigenschaften dieser Fahrzeuge, einschließlich detaillierter Bestimmungen, mit denen die einheitliche Umsetzung der Bedingungen für die Zertifizierung durch die für die Instandhaltung anderer Fahrzeuge als Güterwagen zuständigen Stelle nach Maßgabe der einschlägigen CSM und TSI sichergestellt wird.

Die Durchführungsrechtsakte werden nach dem in Artikel 28 Absatz 3 genannten Prüfverfahren erlassen.

#### Artikel 15

#### **Abweichungen vom System der Zertifizierung der für die Instandhaltung zuständigen Stellen**

(1) Die Mitgliedstaaten können beschließen, ihren Verpflichtungen zur Bestimmung der für die Instandhaltung zuständigen Stelle in folgenden Fällen durch andere Maßnahmen als durch das in Artikel 14 eingeführte Instandhaltungssystem nachzukommen:

- a) Fahrzeuge, die in einem Drittstaat zugelassen sind und gemäß den Vorschriften dieses Staates instand gehalten werden;
- b) Fahrzeuge, die auf Netzen oder Strecken geführt werden, deren Spurweite sich von der des Haupteisenbahnnetzes der Union unterscheidet und bei denen die Einhaltung der Anforderung nach Artikel 14 Absatz 2 durch internationale Vereinbarungen mit Drittstaaten sichergestellt wird;
- c) Güterwagen und Reisezugwagen in gemeinsamer Nutzung mit Drittstaaten, deren Spurweite sich von der des Haupteisenbahnnetzes der Union unterscheidet;
- d) Fahrzeuge, die auf den in Artikel 2 Absatz 3 genannten Netzen genutzt werden, und militärisches Gerät sowie Sondertransporte, für die eine Ad-hoc-Genehmigung der nationalen Sicherheitsbehörde erforderlich ist, die vor der Inbetriebnahme ausgestellt werden muss. In diesem Fall werden Ausnahmen für Zeiträume von höchstens fünf Jahren genehmigt.

<sup>(1)</sup> Verordnung (EU) Nr. 445/2011 der Kommission vom 10. Mai 2011 über ein System zur Zertifizierung von für die Instandhaltung von Güterwagen zuständigen Stellen und zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 653/2007 (ABl. L 122 vom 11.5.2011, S. 22).

(2) Die in Absatz 1 genannten alternativen Maßnahmen werden mittels Ausnahmeregelungen durchgeführt, die von den betreffenden nationalen Sicherheitsbehörden oder der Agentur gewährt werden:

- a) bei der Registrierung von Fahrzeugen gemäß Artikel 47 der Richtlinie (EU) 2016/797, soweit das die Bestimmung der für die Instandhaltung zuständigen Stelle betrifft; oder
- b) bei der Ausstellung von einheitlichen Sicherheitsbescheinigungen und Sicherheitsgenehmigungen für Eisenbahnunternehmen und Infrastrukturbetreiber gemäß den Artikeln 10 und 12 der vorliegenden Richtlinie, soweit das die Bestimmung oder Zertifizierung der für die Instandhaltung zuständigen Stelle betrifft.

(3) Ausnahmen werden im jährlichen Bericht nach Artikel 19 aufgeführt und begründet. Wenn der Eindruck gegeben ist, dass im Eisenbahnsystem der Union ungerechtfertigte Sicherheitsrisiken eingegangen werden, unterrichtet die Agentur die Kommission unverzüglich darüber. Die Kommission nimmt Kontakt mit den Beteiligten auf und fordert gegebenenfalls den betreffenden Mitgliedstaat auf, seine Ausnahmeregelung zurückzunehmen.

#### KAPITEL IV

#### NATIONALE SICHERHEITSBEHÖRDEN

#### Artikel 16

#### **Aufgaben**

(1) Jeder Mitgliedstaat richtet eine nationale Sicherheitsbehörde ein. Die Mitgliedstaaten sorgen dafür, dass die nationale Sicherheitsbehörde hinsichtlich der personellen und materiellen Ressourcen über die erforderlichen internen und externen organisatorischen Kapazitäten verfügt. Diese Behörde ist organisatorisch, rechtlich und in ihren Entscheidungen von Eisenbahnunternehmen, Infrastrukturbetreibern, Antragstellern, Auftraggebern und Stellen, die öffentliche Dienstleistungsaufträge vergeben, unabhängig. Sofern diese Unabhängigkeit gewährleistet ist, kann diese Behörde auch eine Dienststelle innerhalb des für Verkehrsangelegenheiten zuständigen nationalen Ministeriums sein.

(2) Die nationale Sicherheitsbehörde wird mindestens mit folgenden Aufgaben betraut:

- a) Genehmigung der Inbetriebnahme der Teilsysteme streckenseitige Zugsteuerung/Zugsicherung und Signalgebung sowie Energie und Infrastruktur des Eisenbahnsystems der Union gemäß Artikel 18 Absatz 2 der Richtlinie (EU) 2016/797;
- b) Ausstellung, Erneuerung, Änderung und Widerruf von Genehmigungen für das Inverkehrbringen von Fahrzeugen gemäß Artikel 21 Absatz 8 der Richtlinie (EU) 2016/797;
- c) Unterstützung der Agentur bei Ausstellung, Erneuerung, Änderung und Widerruf von Genehmigungen für das Inverkehrbringen von Fahrzeugen gemäß Artikel 21 Absatz 5 der Richtlinie (EU) 2016/797 und von Typgenehmigungen für Fahrzeuge gemäß Artikel 24 der Richtlinie (EU) 2016/797;
- d) Überwachung — in ihrem Gebiet — der Übereinstimmung der Interoperabilitätskomponenten mit den grundlegenden Anforderungen nach Artikel 8 der Richtlinie (EU) 2016/797;
- e) Sicherstellung, dass eine Fahrzeugnummer gemäß Artikel 46 der Richtlinie (EU) 2016/797 und unbeschadet des Artikels 47 Absatz 4 dieser Richtlinie zugewiesen wurde;
- f) Unterstützung der Agentur bei Ausstellung, Erneuerung, Änderung und Widerruf der gemäß Artikel 10 Absatz 5 erteilten einheitlichen Sicherheitsbescheinigungen;
- g) Ausstellung, Erneuerung, Änderung und Widerruf der gemäß Artikel 10 Absatz 8 erteilten einheitlichen Sicherheitsbescheinigungen;
- h) Ausstellung, Erneuerung, Änderung und Widerruf der gemäß Artikel 12 erteilten Sicherheitsgenehmigungen;
- i) Beobachtung, Bekanntgabe und gegebenenfalls Durchsetzung und Aktualisierung des Regelungsrahmens im Bereich der Sicherheit, einschließlich des Systems nationaler Vorschriften;
- j) Beaufsichtigung von Eisenbahnunternehmen und Infrastrukturbetreibern gemäß Artikel 17;
- k) gegebenenfalls — und im Einklang mit dem nationalen Recht — Ausstellung, Erneuerung, Änderung und Widerruf von Fahrerlaubnissen für Triebfahrzeugführer gemäß der Richtlinie 2007/59/EG;
- l) gegebenenfalls — und im Einklang mit dem nationalen Recht — Ausstellung, Erneuerung, Änderung und Widerruf von an für die Instandhaltung zuständige Stellen erteilte Bescheinigungen.

(3) Die in Absatz 2 genannten Aufgaben dürfen an Infrastrukturbetreiber, Eisenbahnunternehmen oder Auftraggeber weder übertragen noch als Auftrag vergeben werden.

#### Artikel 17

#### Aufsicht

(1) Nationale Sicherheitsbehörden beaufsichtigen die kontinuierliche Einhaltung der Eisenbahnunternehmen sowie Infrastrukturbetreibern obliegenden Verpflichtung, ein Sicherheitsmanagementsystem gemäß Artikel 9 anzuwenden.

Zu diesem Zweck wenden die nationalen Sicherheitsbehörden die in der einschlägigen CSM für die Aufsicht gemäß Artikel 6 Absatz 1 Buchstabe c dargelegten Grundsätze an und stellen sicher, dass die Aufsichtstätigkeiten insbesondere die Überprüfung der Anwendung der folgenden Punkte durch Eisenbahnunternehmen und Infrastrukturbetreiber einschließt:

- a) des Sicherheitsmanagementsystems zwecks Überwachung seiner Wirksamkeit;
- b) der einzelnen Komponenten oder Teilkomponenten des Sicherheitsmanagementsystems — einschließlich der Betriebs­ tätigkeiten, der Bereitstellung von Instandhaltung und Material und des Einsatzes von Auftragnehmern — zwecks Überwachung ihrer Wirksamkeit; und
- c) der CSM gemäß Artikel 6. Die Aufsichtstätigkeiten in Bezug auf diesen Buchstaben betreffen gegebenenfalls auch die für die Instandhaltung zuständigen Stellen.

(2) Die Eisenbahnunternehmen setzen die zuständigen nationalen Sicherheitsbehörden spätestens zwei Monate vor der Aufnahme eines neuen Eisenbahnbetriebs hiervon in Kenntnis, damit Letztere die Planung der Aufsichtstätigkeiten vornehmen können. Das Eisenbahnunternehmen legt ferner eine Aufstellung der Personalkategorien und der Fahrzeugtypen vor.

(3) Der Inhaber einer einheitlichen Sicherheitsbescheinigung setzt die zuständigen nationalen Sicherheitsbehörden unverzüglich von jeder wesentlichen Änderung der in Absatz 2 genannten Informationen in Kenntnis.

(4) Die Überwachung der Einhaltung der geltenden Vorschriften über die Arbeits-, Fahr- und Ruhezeiten für Triebfahrzeugführer wird von den zuständigen Behörden, die von den Mitgliedstaaten benannt werden, sichergestellt. Wird die Überwachung der Einhaltung nicht von den nationalen Sicherheitsbehörden sichergestellt, arbeiten die zuständigen Behörden mit den nationalen Sicherheitsbehörden zusammen, damit diese ihre Rolle bei der Überwachung der Eisenbahnsicherheit wahrnehmen können.

(5) Stellt eine nationale Sicherheitsbehörde fest, dass der Inhaber einer einheitlichen Sicherheitsbescheinigung die Bedingungen für die Bescheinigung nicht mehr erfüllt, so beantragt sie bei der Agentur die Einschränkung oder den Widerruf dieser Bescheinigung. Die Agentur unterrichtet unverzüglich alle zuständigen nationalen Sicherheitsbehörden. Wenn die Agentur die einheitliche Sicherheitsbescheinigung einschränkt oder widerruft, so begründet sie ihre Entscheidung.

Im Falle von Meinungsunterschieden zwischen der Agentur und der nationalen Sicherheitsbehörde findet das in Artikel 10 Absatz 7 aufgeführte Schiedsverfahren Anwendung. Endet das Schiedsverfahren mit der Entscheidung, dass die einheitliche Sicherheitsbescheinigung weder eingeschränkt noch widerrufen wird, so werden die in Absatz 6 dieses Artikels genannten vorläufigen Sicherheitsmaßnahmen ausgesetzt.

Hat die nationale Sicherheitsbehörde selbst die einheitliche Sicherheitsbescheinigung gemäß Artikel 10 Absatz 8 ausgestellt, so kann sie diese Bescheinigung unter Angabe der Gründe für ihre Entscheidung einschränken oder widerrufen; sie setzt die Agentur davon in Kenntnis.

Der Inhaber einer einheitlichen Sicherheitsbescheinigung, dessen Bescheinigung entweder von der Agentur oder der nationalen Sicherheitsbehörde eingeschränkt oder widerrufen wurde, hat das Recht, gemäß Artikel 10 Absatz 12 Beschwerde einzulegen.

(6) Stellt eine nationale Sicherheitsbehörde im Rahmen der Aufsichtstätigkeit ein schwerwiegendes Sicherheitsrisiko fest, so kann sie zu jeder Zeit vorläufige Sicherheitsmaßnahmen treffen, einschließlich einer sofortigen Einschränkung oder Aussetzung des betreffenden Betriebs. Wurde die einheitliche Sicherheitsbescheinigung von der Agentur ausgestellt, so unterrichtet die nationale Sicherheitsbehörde die Agentur unverzüglich darüber und legt Belege zur Rechtfertigung ihrer Entscheidung vor.

Gelangt die Agentur zu dem Schluss, dass der Inhaber einer einheitlichen Sicherheitsbescheinigung die Bedingungen für die Bescheinigung nicht mehr erfüllt, so hat sie die Bescheinigung unverzüglich einzuschränken oder zu widerrufen.

Gelangt die Agentur zu dem Schluss, dass die von der nationalen Sicherheitsbehörde getroffenen Maßnahmen unverhältnismäßig sind, so kann sie die nationale Sicherheitsbehörde ersuchen, diese Maßnahmen zurückzunehmen oder anzupassen. Die Agentur und die nationale Sicherheitsbehörde arbeiten zusammen, um zu einer für alle Seiten annehmbaren Lösung zu gelangen. Erforderlichenfalls wird auch das Eisenbahnunternehmen in den Prozess eingebunden. Führt dieses Verfahren zu keinem Ergebnis, so bleibt die Entscheidung der nationalen Sicherheitsbehörde, vorläufige Sicherheitsmaßnahmen anzuwenden, in Kraft.

Die Entscheidung der nationalen Sicherheitsbehörde über vorläufige Sicherheitsmaßnahmen unterliegt der nationalen gerichtlichen Überprüfung gemäß Artikel 18 Absatz 3. In diesem Fall können die vorläufigen Sicherheitsmaßnahmen unbeschadet des Absatzes 5 bis zum Abschluss der gerichtlichen Nachprüfung angewendet werden.

Beträgt die Geltungsdauer einer vorläufigen Maßnahme mehr als drei Monate, so ersucht die nationale Sicherheitsbehörde die Agentur, die einheitliche Sicherheitsbescheinigung einzuschränken oder zu widerrufen; es gilt dann das Verfahren gemäß Absatz 5.

(7) Die nationale Sicherheitsbehörde beaufsichtigt die Teilsysteme streckenseitige Zugsteuerung/Zugsicherung und Signalgebung sowie Energie und Infrastruktur und stellt sicher, dass sie den grundlegenden Anforderungen genügen. Bei grenzüberschreitenden Infrastrukturen führt sie ihre Aufsichtstätigkeit in Zusammenarbeit mit anderen zuständigen nationalen Sicherheitsbehörden durch. Stellt die nationale Sicherheitsbehörde fest, dass ein Infrastrukturbetreiber, der Inhaber einer Sicherheitsgenehmigung ist, die dafür geltenden Bedingungen nicht mehr erfüllt, so schränkt sie die Genehmigung ein oder widerruft sie und begründet ihre Entscheidung.

(8) Bei der Beaufsichtigung der Infrastrukturbetreiber und Eisenbahnunternehmen hinsichtlich der Wirksamkeit der Sicherheitsmanagementsysteme können die nationalen Sicherheitsbehörden die Sicherheitsleistung der Akteure gemäß Artikel 4 Absatz 4 dieser Richtlinie und gegebenenfalls der Ausbildungszentren im Sinne der Richtlinie 2007/59/EG, berücksichtigen, sofern deren Tätigkeiten sich auf die Eisenbahnsicherheit auswirken. Dieser Absatz gilt unbeschadet der Verantwortung der Eisenbahnunternehmen und der Infrastrukturbetreiber gemäß Artikel 4 Absatz 3 dieser Richtlinie.

(9) Die nationalen Sicherheitsbehörden der Mitgliedstaaten, in denen ein Eisenbahnunternehmen tätig ist, koordinieren ihre Aufsichtstätigkeiten in Bezug auf dieses Eisenbahnunternehmen, um sicherzustellen, dass alle wesentlichen Informationen zu dem jeweiligen Eisenbahnunternehmen ausgetauscht werden, insbesondere in Bezug auf bekannte Risiken und die Sicherheitsleistung. Zudem tauscht die nationale Sicherheitsbehörde Informationen mit anderen zuständigen nationalen Sicherheitsbehörden und der Agentur aus, wenn sie feststellt, dass das Eisenbahnunternehmen nicht die erforderlichen Maßnahmen zur Risikokontrolle trifft.

Diese Zusammenarbeit stellt sicher, dass die Aufsicht in ausreichendem Umfang gewährleistet ist und dass Doppelinpektionen und -audits vermieden werden. Die nationalen Sicherheitsbehörden können einen gemeinsamen Aufsichtsplan aufstellen, mit dem gewährleistet wird, dass regelmäßig Audits und andere Inspektionen durchgeführt werden, wobei der Art und dem Umfang der Beförderungstätigkeiten in jedem der betroffenen Mitgliedstaaten Rechnung getragen wird.

Die Agentur unterstützt diese Koordination durch die Ausarbeitung von Leitlinien.

(10) Nationale Sicherheitsbehörden können Mahnungen an Infrastrukturbetreiber und Eisenbahnunternehmen richten, wenn sie ihren in Absatz 1 dargelegten Verpflichtungen nicht nachkommen.

(11) Nationale Sicherheitsbehörden verwenden die von der Agentur bei der Bewertung des Dossiers gemäß Artikel 10 Absatz 5 Buchstabe a für die Zwecke der Beaufsichtigung eines Eisenbahnunternehmens nach der Ausstellung seiner einheitlichen Sicherheitsbescheinigung zusammengetragenen Informationen. Sie verwenden die bei der Erteilung der Sicherheitsgenehmigung gemäß Artikel 12 zusammengetragenen Informationen für die Zwecke der Beaufsichtigung des Infrastrukturbetreibers.

(12) Für die Erneuerung der einheitlichen Sicherheitsbescheinigungen verwenden die Agentur oder — im Falle einer gemäß Artikel 10 Absatz 8 erteilten Sicherheitsbescheinigung — die zuständigen nationalen Sicherheitsbehörden die bei ihrer Aufsichtstätigkeit zusammengetragenen Informationen. Für die Zwecke der Erneuerung der Sicherheitsgenehmigungen verwendet die nationale Sicherheitsbehörde auch die bei ihrer Aufsichtstätigkeit zusammengetragenen Informationen.

(13) Die Agentur und die nationalen Sicherheitsbehörden treffen die erforderlichen Vorkehrungen, um den vollständigen Austausch der in den Absätzen 10, 11 und 12 genannten Informationen zu koordinieren und sicherzustellen.

## Artikel 18

### Entscheidungsgrundsätze

(1) Die Agentur — bei der Prüfung der Anträge auf Erteilung einer einheitlichen Sicherheitsbescheinigung gemäß Artikel 10 Absatz 1 — und die nationalen Sicherheitsbehörden führen ihre Tätigkeit auf eine durch Offenheit, Nichtdiskriminierung und Transparenz gekennzeichnete Art und Weise durch. Insbesondere geben sie allen Beteiligten Gelegenheit, sich zu äußern, und begründen ihre Entscheidungen.

Sie reagieren umgehend auf Anfragen und Anträge und teilen ihre Informationssuchen unverzüglich mit; sie treffen alle ihre Entscheidungen innerhalb von vier Monaten, nachdem alle einschlägigen Informationen vom Antragsteller vorgelegt wurden. Sie können jederzeit die technische Unterstützung der Infrastrukturbetreiber und der Eisenbahnunternehmen oder anderer qualifizierter Stellen anfordern, wenn sie den in Artikel 16 genannten Aufgaben nachkommen.

Bei der Gestaltung des nationalen Regelungsrahmens hören die nationalen Sicherheitsbehörden alle Akteure und Beteiligten einschließlich Infrastrukturbetreibern, Eisenbahnunternehmen, Herstellern und Instandhaltungsorganisationen sowie Nutzern und Personalvertretern an.

(2) Die nationalen Sicherheitsbehörden können die zur Wahrnehmung ihrer Aufgaben notwendigen Inspektionen, Audits und Untersuchungen durchführen und erhalten Einsicht in alle sachdienlichen Dokumente sowie Zugang zu Einrichtungen, Anlagen und Ausrüstungen von Infrastrukturbetreibern und Eisenbahnunternehmen sowie — falls erforderlich — von allen in Artikel 4 aufgeführten Akteuren. Die Agentur hat die gleichen Rechte in Bezug auf Eisenbahnunternehmen, wenn sie ihren Aufgaben im Zusammenhang mit der Sicherheitsbescheinigung gemäß Artikel 10 Absatz 5 nachkommt.

(3) Die Mitgliedstaaten ergreifen die erforderlichen Maßnahmen, um die gerichtliche Überprüfbarkeit von Entscheidungen der nationalen Sicherheitsbehörden zu gewährleisten.

(4) Die nationalen Sicherheitsbehörden führen insbesondere im Rahmen des von der Agentur eingerichteten Netzes einen aktiven Meinungs- und Erfahrungsaustausch zur Harmonisierung ihrer Entscheidungskriterien auf Unionsebene durch.

## Artikel 19

### Jahresbericht

Die nationalen Sicherheitsbehörden veröffentlichen einen Jahresbericht über ihre Tätigkeiten des Vorjahres und übermitteln sie der Agentur bis zum 30. September. Der Bericht enthält Angaben über Folgendes:

- a) Entwicklung der Eisenbahnsicherheit einschließlich einer auf den Mitgliedstaat bezogenen Zusammenstellung der CSI im Einklang mit Artikel 5 Absatz 1;
- b) wichtige Änderungen an Gesetzen und Vorschriften im Bereich der Eisenbahnsicherheit;
- c) die Entwicklung bei Sicherheitsbescheinigungen und Sicherheitsgenehmigungen;
- d) Ergebnisse und Erfahrungen im Zusammenhang mit der Kontrolle von Infrastrukturbetreibern und Eisenbahnunternehmen, einschließlich der Anzahl und der Ergebnisse von Inspektionen und Audits;
- e) die nach Artikel 15 beschlossenen Ausnahmen; und
- f) die Erfahrungen der Eisenbahnunternehmen und Infrastrukturbetreiber mit der Anwendung der einschlägigen CSM.

## KAPITEL V

### UNTERSUCHUNG VON UNFÄLLEN UND STÖRUNGEN

## Artikel 20

### Untersuchungspflicht

(1) Die Mitgliedstaaten sorgen dafür, dass die in Artikel 22 genannte Untersuchungsstelle nach jedem schweren Unfall im Eisenbahnsystem der Union eine Untersuchung durchführt. Ziel der Untersuchung ist, die Eisenbahnsicherheit zu verbessern und Unfälle zu verhüten.

(2) Die in Artikel 22 genannte Untersuchungsstelle kann auch die Unfälle und Störungen untersuchen, die unter leicht veränderten Bedingungen zu schweren Unfällen hätten führen können, einschließlich technischer Störungen in den strukturbezogenen Teilsystemen oder an den Interoperabilitätskomponenten des Eisenbahnsystems der Union.

Die Untersuchungsstelle kann entscheiden, ob ein solcher Unfall oder eine solche Störung untersucht wird oder nicht. Bei ihrer Entscheidung berücksichtigt sie

- a) die Schwere des Unfalls oder der Störung,
- b) die Frage, ob der Unfall oder die Störung zu einer für das gesamte System bedeutsamen Serie von Unfällen oder Störungen gehört,
- c) die Auswirkungen des Unfalls oder der Störung auf die Eisenbahnsicherheit, und
- d) Anfragen von Infrastrukturbetreibern, Eisenbahnunternehmen, der nationalen Sicherheitsbehörde oder der Mitgliedstaaten.

(3) Der Umfang der Untersuchungen und das dabei anzuwendende Verfahren werden von der Untersuchungsstelle unter Berücksichtigung der Artikel 21 und 23 und entsprechend den Erkenntnissen, die sie zur Verbesserung der Sicherheit aus dem Unfall oder der Störung gewinnen will, festgelegt.

(4) Schuld- oder Haftungsfragen sind auf keinen Fall Gegenstand der Untersuchung.

#### Artikel 21

#### Untersuchungsstatus

(1) Die Mitgliedstaaten legen im Rahmen ihrer jeweiligen Rechtsordnung den rechtlichen Status der Untersuchung so fest, dass die Untersuchungsbeauftragten ihrer Aufgabe so effizient und so rasch wie möglich nachkommen können.

(2) Gemäß ihren nationalen Rechtsvorschriften sorgen die Mitgliedstaaten dafür, dass die Untersuchungsstellen mit den für die gerichtliche Ermittlung zuständigen Stellen umfassend zusammenarbeiten und dass dem Untersuchungspersonal so bald wie möglich der Zugang zu den Informationen und dem Beweismaterial gestattet wird, die für die Untersuchung von Belang sind. Ihnen wird insbesondere Folgendes gestattet:

- a) unverzüglicher Zugang zum Ort des Unfalls oder der Störung sowie zu den betroffenen Fahrzeugen, der mit dem Ereignis im Zusammenhang stehenden Infrastruktur und den Anlagen für Verkehrssteuerung und Signalgebung;
- b) Recht auf sofortige Spurenaufnahme und überwachte Entnahme von Trümmern, Infrastruktureinrichtungen oder Bauteilen zu Untersuchungs- oder Auswertungszwecken;
- c) uneingeschränkter Zugang zum Inhalt von bordgestützten Aufzeichnungsgeräten und Ausrüstungen, die Sprachnachrichten aufzeichnen und den Betrieb des Signal- und Verkehrssteuerungssystems erfassen, sowie dessen Auswertung;
- d) Zugang zu den Ergebnissen einer Untersuchung der Leichen der Opfer;
- e) Zugang zu den Ergebnissen von Untersuchungen des Zugpersonals und anderer Eisenbahnbediensteter, die an dem Unfall oder der Störung beteiligt waren;
- f) Befragung des beteiligten Eisenbahnpersonals und anderer Zeugen; und
- g) Zugang zu allen sachdienlichen Informationen und Aufzeichnungen, die sich im Besitz des Infrastrukturbetreibers, der Eisenbahnunternehmen, der für die Instandhaltung zuständigen Stellen und der nationalen Sicherheitsbehörde befinden.

(3) Die Agentur arbeitet mit der Untersuchungsstelle zusammen, wenn sich die Untersuchung auf Fahrzeuge, die von der Agentur zugelassen wurden, oder auf Eisenbahnunternehmen erstreckt, denen die Agentur eine Bescheinigung ausgestellt hat. Sie übermittelt der Untersuchungsstelle so rasch wie möglich alle angeforderten Informationen oder Aufzeichnungen und gibt auf Anfrage Erläuterungen.

(4) Die Untersuchung wird unabhängig von jeder gerichtlichen Untersuchung durchgeführt.

## Artikel 22

### Untersuchungsstelle

(1) Die Mitgliedstaaten sorgen dafür, dass die in Artikel 20 genannten Unfälle und Störungen von einer ständigen Stelle untersucht werden, die über mindestens einen Untersuchungssachverständigen verfügt, der in der Lage ist, bei Unfällen oder Störungen als Untersuchungsbeauftragter tätig zu werden. Diese Stelle muss organisatorisch, rechtlich und in ihren Entscheidungen von Infrastrukturbetreibern, Eisenbahnunternehmen, entgelterhebenden Stellen, Zuweisungsstellen, Konformitätsbewertungsstellen sowie von allen Parteien, deren Interessen mit den Aufgaben der Untersuchungsstelle kollidieren könnten, unabhängig sein. Sie muss darüber hinaus von der nationalen Sicherheitsbehörde, von der Agentur und von den Regulierungsstellen im Eisenbahnsektor funktionell unabhängig sein.

(2) Die Untersuchungsstelle nimmt ihre Aufgaben unabhängig von den in Absatz 1 genannten Einrichtungen wahr und wird mit den dafür notwendigen Mitteln ausgestattet. Ihr Untersuchungspersonal erhält eine Stellung, die ihm die erforderliche Unabhängigkeit garantiert.

(3) Die Mitgliedstaaten sorgen dafür, dass die Eisenbahnunternehmen, die Infrastrukturbetreiber und gegebenenfalls die nationale Sicherheitsbehörde verpflichtet sind, der Untersuchungsstelle Unfälle und Störungen im Sinne des Artikels 20 umgehend zu melden, und alle verfügbaren Informationen bereitzustellen. Diese Meldung wird gegebenenfalls aktualisiert, sobald fehlende Informationen verfügbar sind.

Die Untersuchungsstelle entscheidet unverzüglich, spätestens aber zwei Monate nach Eingang der Meldung des Unfalls oder der Störung, darüber, ob eine Untersuchung eingeleitet wird oder nicht.

(4) Die Untersuchungsstelle kann die ihr durch diese Richtlinie übertragenen Aufgaben mit Untersuchungen von Ereignissen kombinieren, bei denen es sich nicht um Eisenbahnunfälle oder -störungen handelt, sofern diese anderen Untersuchungen ihre Unabhängigkeit nicht gefährden.

(5) Erforderlichenfalls kann die Untersuchungsstelle, sofern ihre Unabhängigkeit gemäß Absatz 1 dadurch nicht beeinträchtigt wird, die Unterstützung durch Untersuchungsstellen anderer Mitgliedstaaten oder durch die Agentur anfordern, damit diese ihre Sachkenntnis zur Verfügung stellen oder technische Inspektionen, Auswertungen oder Evaluierungen durchführen.

(6) Die Mitgliedstaaten können die Untersuchungsstelle mit der Untersuchung von Eisenbahnunfällen und -störungen betrauen, die nicht Gegenstand des Artikels 20 sind.

(7) Die Untersuchungsstellen führen einen aktiven Meinungs- und Erfahrungsaustausch durch, um gemeinsame Untersuchungsmethoden zu entwickeln und gemeinsame Grundsätze für die Umsetzung von Sicherheitsempfehlungen und die Anpassung an den technischen und wissenschaftlichen Fortschritt zu erarbeiten.

Unbeschadet des Absatzes 1 unterstützt die Agentur die Untersuchungsstellen bei der Erfüllung dieser Aufgabe gemäß Artikel 38 Absatz 2 der Verordnung (EU) 2016/796.

Die Untersuchungsstellen stellen mit Unterstützung der Agentur gemäß Artikel 38 Absatz 2 der Verordnung (EU) 2016/796 ein Programm für die gegenseitige Begutachtung auf, in dem alle Untersuchungsstellen zur Teilnahme aufgefordert werden, damit ihre Wirksamkeit und Unabhängigkeit überwacht wird. Die Untersuchungsstellen veröffentlichen mit Unterstützung des in Artikel 38 Absatz 2 der Verordnung (EU) 2016/796 genannten Sekretariats

- a) das gemeinsame Programm für die gegenseitige Begutachtung und die Kriterien für die Begutachtung, und
- b) einen Jahresbericht über das Programm, in dem die ermittelten Stärken und Verbesserungsvorschläge aufgezeigt werden.

Die Berichte über die gegenseitige Begutachtung werden allen Untersuchungsstellen und der Agentur zur Verfügung gestellt. Diese Berichte werden auf freiwilliger Basis veröffentlicht.

## Artikel 23

### Durchführung von Untersuchungsverfahren

(1) Für die Untersuchung von Unfällen und Störungen im Sinne des Artikels 20 ist die Untersuchungsstelle des Mitgliedstaats zuständig, in dem sie sich ereignen. Kann das Ereignis keinem Mitgliedstaat zugeordnet werden oder ist es auf oder in der Nähe einer Anlage an der Grenze zwischen zwei Mitgliedstaaten eingetreten, so vereinbaren die betroffenen Untersuchungsstellen, welche von ihnen die Untersuchung durchführt, oder sie einigen sich auf eine gemeinsame Durchführung. Im erstgenannten Fall kann die andere Untersuchungsstelle an der Untersuchung mitwirken und erhält uneingeschränkten Zugang zu den Ergebnissen.

Die Untersuchungsstellen anderer Mitgliedstaaten können gegebenenfalls hinzugezogen werden und an einer Untersuchung mitwirken, wenn

- a) ein in einem dieser Mitgliedstaaten niedergelassenes und zugelassenes Eisenbahnunternehmen an dem Unfall oder der Störung beteiligt ist oder
- b) ein in einem dieser Mitgliedstaaten registriertes oder dort instand gehaltenes Fahrzeug an dem Unfall oder der Störung beteiligt ist.

Die Untersuchungsstellen hinzugezogener Mitgliedstaaten erhalten die erforderlichen Befugnisse, damit sie auf Ersuchen bei der Erhebung von Beweismitteln für die Untersuchungsstelle eines anderen Mitgliedstaates behilflich sein können.

Die Untersuchungsstellen hinzugezogener Mitgliedstaaten erhalten Zugang zu Informationen und Beweismitteln, die sie benötigen, um unter gebührender Wahrung der nationalen Rechtsvorschriften für Gerichtsverfahren wirksam an der Untersuchung teilnehmen können.

Dieser Absatz hindert die Mitgliedstaaten nicht daran, zu vereinbaren, dass die zuständigen Stellen unter anderen Umständen die Untersuchungen in Zusammenarbeit durchzuführen haben.

(2) Für die Untersuchung jedes Unfalls und jeder Störung stellt die zuständige Untersuchungsstelle die geeigneten Mittel bereit, einschließlich der für die Durchführung der Untersuchung notwendigen praktischen und technischen Sachkenntnis. Auf die Sachkenntnis kann je nach Art des zu untersuchenden Unfalls oder der zu untersuchenden Störung innerhalb oder außerhalb der Untersuchungsstelle zurückgegriffen werden.

(3) Die Untersuchung wird so offen wie möglich durchgeführt, damit sich alle Beteiligten äußern können und Zugang zu den Ergebnissen erhalten. Der betroffene Infrastrukturbetreiber und die betroffenen Eisenbahnunternehmen, die nationale Sicherheitsbehörde, die Agentur, Opfer und ihre Angehörigen, Eigentümer beschädigten Eigentums, Hersteller, beteiligte Rettungsdienste sowie Vertreter von Personal und Nutzern erhalten Gelegenheit, technisch maßgebliche Informationen vorzulegen, um die Qualität des Untersuchungsberichts zu verbessern. Die Untersuchungsstelle trägt ferner den legitimen Bedürfnissen der Opfer und ihrer Angehörigen Rechnung und hält sie über den Fortgang der Untersuchung auf dem Laufenden.

(4) Die Untersuchungsstelle bringt ihre Untersuchungen am Unfallort schnellstmöglich zum Abschluss, damit der Infrastrukturbetreiber die Infrastruktur so bald wie möglich wieder instand setzen und für den Bahnverkehr freigeben kann.

#### Artikel 24

#### **Berichte**

(1) Zu jeder Untersuchung eines Unfalls oder einer Störung im Sinne des Artikels 20 werden Berichte in einer der Art und Schwere des Unfalls bzw. der Störung sowie der Bedeutung der Ergebnisse der Untersuchung angemessenen Form erstellt. Diese Berichte verweisen auf den Untersuchungszweck gemäß Artikel 20 Absatz 1 und enthalten gegebenenfalls Sicherheitsempfehlungen.

(2) Die Untersuchungsstelle gibt den Abschlussbericht schnellstmöglich und in der Regel nicht später als zwölf Monate nach dem Ereignis heraus. Kann der Abschlussbericht nicht innerhalb von zwölf Monaten veröffentlicht werden, so gibt die Untersuchungsstelle mindestens zu jedem Jahrestag des Unfalls einen Zwischenbericht heraus, in dem der Untersuchungsfortgang und etwaige aufgetretene Sicherheitsprobleme dargelegt werden. Der Bericht, einschließlich der Sicherheitsempfehlungen, wird den Betroffenen gemäß Artikel 23 Absatz 3 sowie den betreffenden Stellen und Beteiligten in anderen Mitgliedstaaten zugeleitet.

Die Kommission legt im Wege von Durchführungsrechtsakten und unter Berücksichtigung der Erfahrungen der Untersuchungsstellen die so weit wie möglich zu befolgende Berichterstattungsstruktur der Berichte über die Untersuchung von Unfällen und Störungen fest. Diese Berichterstattungsstruktur umfasst folgende Elemente:

- a) eine Beschreibung des Ereignisses und seiner Hintergründe;
- b) ein Untersuchungsprotokoll mit Angaben zu u. a. dem Sicherheitsmanagementsystem, den angewandten Vorschriften und Regelungen, der Funktion von Fahrzeugen und technischen Einrichtungen, der Organisation der Arbeitskräfte, der Dokumentierung der Betriebsführung und früheren Ereignissen ähnlicher Art;

- c) Auswertung und Schlussfolgerungen zu den Ursachen des Ereignisses einschließlich der Einflussfaktoren im Zusammenhang mit
- i) Handlungen beteiligter Personen,
  - ii) dem Zustand von Fahrzeugen und technischen Einrichtungen,
  - iii) den Fachkenntnissen des Personals, den Verfahren und der Instandhaltung,
  - iv) den rechtlichen Rahmenbedingungen und
  - v) der Anwendung des Sicherheitsmanagementsystems.

Diese Durchführungsrechtsakte werden nach dem in Artikel 28 Absatz 3 genannten Prüfverfahren erlassen.

(3) Die Untersuchungsstelle veröffentlicht jedes Jahr bis zum 30. September einen Bericht über die im Vorjahr durchgeführten Untersuchungen, die ausgesprochenen Sicherheitsempfehlungen und die im Anschluss an frühere Sicherheitsempfehlungen getroffenen Maßnahmen.

#### *Artikel 25*

### **Unterrichtung der Agentur**

(1) Entscheidet die Untersuchungsstelle, eine Untersuchung durchzuführen, so teilt sie das der Agentur innerhalb von sieben Tagen nach der Entscheidung mit. Diese Mitteilung enthält Datum, Uhrzeit und Ort des Ereignisses sowie die Art und Folgen des Ereignisses in Bezug auf Todesopfer, Verletzte und Sachschäden.

(2) Die Untersuchungsstelle übermittelt der Agentur jeweils ein Exemplar des Abschlussberichts nach Artikel 24 Absatz 2 sowie des Jahresberichts nach Artikel 24 Absatz 3.

#### *Artikel 26*

### **Sicherheitsempfehlungen**

(1) Eine von einer Untersuchungsstelle ausgesprochene Sicherheitsempfehlung begründet keinesfalls eine Vermutung der Schuld oder Haftung für einen Unfall oder eine Störung.

(2) Die Empfehlungen werden an die nationale Sicherheitsbehörde und, sofern es die Art der Empfehlung erfordert, an die Agentur und andere Stellen oder Behörden in dem betreffenden Mitgliedstaat oder an andere Mitgliedstaaten gerichtet. Die Mitgliedstaaten, ihre nationalen Sicherheitsbehörden und die Agentur ergreifen im Rahmen ihrer jeweiligen Zuständigkeiten die erforderlichen Maßnahmen, um sicherzustellen, dass die Sicherheitsempfehlungen der Untersuchungsstellen angemessen berücksichtigt und gegebenenfalls umgesetzt werden.

(3) Die Agentur, die nationale Sicherheitsbehörde und andere Behörden oder Stellen sowie gegebenenfalls andere Mitgliedstaaten, an die die Empfehlungen gerichtet sind, unterrichten die Untersuchungsstelle regelmäßig über Maßnahmen, die als Reaktion auf eine bestimmte Empfehlung ergriffen wurden oder geplant sind.

#### KAPITEL VI

#### ÜBERGANGS- UND SCHLUSSBESTIMMUNGEN

#### *Artikel 27*

### **Ausübung der Befugnisübertragung**

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

(2) Die Befugnis zum Erlass delegierter Rechtsakte gemäß Artikel 6 Absatz 6 und Artikel 7 Absatz 6 wird der Kommission für einen Zeitraum von fünf Jahren ab dem 15. Juni 2016 übertragen. Die Kommission erstellt spätestens neun Monate vor Ablauf des Zeitraums von fünf Jahren einen Bericht über die Befugnisübertragung. Die Befugnisübertragung verlängert sich stillschweigend um Zeiträume gleicher Dauer, es sei denn, das Europäische Parlament oder der Rat widerspricht einer solchen Verlängerung spätestens drei Monate vor Ablauf des jeweiligen Zeitraums.

(3) Es ist besonders wichtig, dass die Kommission ihrer üblichen Praxis folgt und vor dem Erlass dieser delegierten Rechtsakte Konsultationen mit Sachverständigen, auch mit Sachverständigen der Mitgliedstaaten, durchführt.

(4) Die Übertragung der Befugnisse gemäß Artikel 6 Absatz 6 und Artikel 7 Absatz 6 kann vom Europäischen Parlament oder vom Rat jederzeit widerrufen werden. Der Beschluss über den Widerruf beendet die Übertragung der in diesem Beschluss angegebenen Befugnis. Der Beschluss wird am Tag nach seiner Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* oder zu einem darin angegebenen späteren Zeitpunkt wirksam. Die Gültigkeit von delegierten Rechtsakten, die bereits in Kraft sind, wird von dem Beschluss über den Widerruf nicht berührt.

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

(6) Ein delegierter Rechtsakt, der gemäß Artikel 6 Absatz 6 und Artikel 7 Absatz 6 erlassen wurde, tritt nur in Kraft, wenn weder das Europäische Parlament noch der Rat innerhalb einer Frist von zwei Monaten nach Übermittlung dieses Rechtsakts an das Europäische Parlament und den Rat Einwände erhoben haben oder wenn vor Ablauf dieser Frist das Europäische Parlament und der Rat beide der Kommission mitgeteilt haben, dass sie keine Einwände erheben werden. Auf Initiative des Europäischen Parlaments oder des Rates wird diese Frist um zwei Monate verlängert.

#### Artikel 28

##### Ausschussverfahren

(1) Die Kommission wird von dem nach Artikel 51 der Richtlinie (EU) 2016/797 eingesetzten Ausschuss unterstützt. Dieser Ausschuss ist ein Ausschuss im Sinne der Verordnung (EU) Nr. 182/2011.

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

(3) Wird auf diesen Absatz Bezug genommen, so gilt Artikel 5 der Verordnung (EU) Nr. 182/2011. Gibt der Ausschuss keine Stellungnahme ab, so erlässt die Kommission den Durchführungsrechtsakt nicht und Artikel 5 Absatz 4 Unterabsatz 3 der Verordnung (EU) Nr. 182/2011 findet Anwendung.

#### Artikel 29

##### Bericht und weitere Maßnahmen der Union

(1) Die Kommission übermittelt dem Europäischen Parlament und dem Rat bis zum 16. Juni 2021 und anschließend alle fünf Jahre einen Bericht über die Durchführung dieser Richtlinie, insbesondere zur Überwachung der Wirksamkeit der Maßnahmen zur Erteilung der einheitlichen Sicherheitsbescheinigungen.

Dem Bericht werden gegebenenfalls Vorschläge für weitere Maßnahmen der Union beigefügt.

(2) Die Agentur bewertet die Entwicklung der Sicherheitskultur, einschließlich der Ereignismeldungen. Sie legt der Kommission bis zum 16. Juni 2024 einen Bericht vor, der gegebenenfalls am System vorzunehmende Verbesserungen enthält. Die Kommission ergreift anhand dieser Empfehlungen die geeigneten Maßnahmen und schlägt erforderlichenfalls Änderungen dieser Richtlinie vor.

(3) Bis zum 16. Dezember 2017 berichtet die Kommission dem Europäischen Parlament und dem Rat über die Maßnahmen, die zur Erreichung folgender Ziele ergriffen wurden:

- a) die den Herstellern auferlegte Verpflichtung, die auf den europäischen Eisenbahnnetzen verkehrenden sicherheitskritischen Komponenten mit einem Kennzeichnungscode zu kennzeichnen; der Kennzeichnungscode muss eindeutig die Komponente, den Namen des Herstellers und die relevanten Produktionsdaten angeben;
- b) vollständige Rückverfolgbarkeit der sicherheitskritischen Komponenten, Rückverfolgbarkeit der Tätigkeiten zu ihrer Instandhaltung und Feststellung ihrer Betriebsdauer; und
- c) Bestimmung gemeinsamer verbindlicher Grundsätze für die Instandhaltung dieser Komponenten.

#### Artikel 30

##### Sanktionen

Die Mitgliedstaaten erlassen Vorschriften für Sanktionen im Falle von Verstößen gegen die aufgrund dieser Richtlinie erlassenen innerstaatlichen Vorschriften und treffen alle zu ihrer Anwendung erforderlichen Maßnahmen. Die Sanktionen müssen wirksam, verhältnismäßig, nichtdiskriminierend und abschreckend sein. Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission diese Vorschriften bis zu dem in Artikel 33 Absatz 1 genannten Zeitpunkt mit und melden ihr spätere Änderungen unverzüglich.

*Artikel 31***Übergangsbestimmungen**

- (1) Anhang V der Richtlinie 2004/49/EG gilt, bis die in Artikel 24 Absatz 2 dieser Richtlinie genannten Durchführungsrechtsakte Anwendung finden.
- (2) Unbeschadet des Absatzes 3 dieses Artikels unterliegen die Eisenbahnunternehmen, die zwischen dem 15. Juni 2016 und dem 16. Juni 2019 zertifiziert werden müssen, der Richtlinie 2004/49/EG. Diese Sicherheitsbescheinigungen sind bis zu ihrem Ablaufdatum gültig.
- (3) Die Agentur nimmt spätestens ab dem 16. Juni 2019 ihre Zertifizierungsaufgaben gemäß Artikel 10 für geografische Tätigkeitsgebiete in denjenigen Mitgliedstaaten auf, die gegenüber der Agentur oder der Kommission keine Notifizierung gemäß Artikel 33 Absatz 2 vorgenommen haben. Abweichend von Artikel 10 können die nationalen Sicherheitsbehörden der Mitgliedstaaten, die gegenüber der Agentur und der Kommission eine Notifizierung gemäß Artikel 33 Absatz 2 vorgenommen haben, bis zum 16. Juni 2020 weiterhin Bescheinigungen gemäß der Richtlinie 2004/49/EG ausstellen.

*Artikel 32***Empfehlungen und Stellungnahmen der Agentur**

Die Agentur gibt gemäß Artikel 13 der Verordnung (EU) 2016/796 Stellungnahmen und Empfehlungen zur Anwendung dieser Richtlinie ab. Diese Empfehlungen und Stellungnahmen können berücksichtigt werden, wenn die Union Rechtsakte gemäß dieser Richtlinie erlässt.

*Artikel 33***Umsetzung**

- (1) Die Mitgliedstaaten setzen die Rechts- und Verwaltungsvorschriften in Kraft, die erforderlich sind, um den Artikeln 2, 3, 4, den Artikeln 8 bis 11, Artikel 12 Absatz 5, Artikel 15 Absatz 3, den Artikeln 16 bis 19, Artikel 21 Absatz 2, Artikel 23 Absätze 3 und 7, Artikel 24 Absatz 2, Artikel 26 Absatz 3 sowie den Anhängen II und III bis zum 16. Juni 2019 nachzukommen. Sie übermitteln der Kommission unverzüglich den Wortlaut dieser Vorschrift.
- (2) Die Mitgliedstaaten können den Umsetzungszeitraum des Absatzes 1 um einen zusätzlichen Zeitraum von einem Jahr verlängern. Hierzu notifizieren die Mitgliedstaaten, die die Rechts- und Verwaltungsvorschriften nicht innerhalb der Umsetzungsfrist nach Absatz 1 in Kraft setzen, das bis zum 16. Dezember 2018 der Agentur und der Kommission und legen eine Begründung für die Verlängerung vor.
- (3) Bei Erlass dieser Vorschriften nehmen die Mitgliedstaaten in den Vorschriften selbst oder durch einen Hinweis bei der amtlichen Veröffentlichung auf die vorliegende Richtlinie Bezug. In diese Vorschriften fügen sie die Erklärung ein, dass Bezugnahmen in den geltenden Rechts- und Verwaltungsvorschriften auf die durch die vorliegende Richtlinie aufgehobene Richtlinie als Bezugnahmen auf die vorliegende Richtlinie gelten. Die Mitgliedstaaten regeln die Einzelheiten dieser Bezugnahme und bestimmen die Formulierung dieser Erklärung.
- (4) Malta und Zypern sind von der Pflicht zur Umsetzung und Durchführung dieser Richtlinie ausgenommen, solange in ihrem jeweiligen Staatsgebiet kein Eisenbahnsystem besteht.

Sobald aber eine öffentliche oder private Stelle einen offiziellen Antrag auf Bau einer Eisenbahnlinie stellt, die von einem oder mehreren Eisenbahnunternehmen betrieben werden soll, ergreifen die betroffenen Mitgliedstaaten binnen zwei Jahren nach Eingang des Antrags Maßnahmen zur Durchführung dieser Richtlinie.

*Artikel 34***Aufhebung**

Die Richtlinie 2004/49/EG in der Fassung der in Anhang IV Teil A angeführten Richtlinien wird unbeschadet der Verpflichtungen der Mitgliedstaaten hinsichtlich der Fristen für die Umsetzung der in Anhang IV Teil B genannten Richtlinien in nationales Recht und der Zeitpunkte ihrer Anwendung mit Wirkung vom 16. Juni 2020 aufgehoben.

Verweisungen auf die aufgehobene Richtlinie gelten als Verweisungen auf die vorliegende Richtlinie und sind nach Maßgabe der Entsprechungstabelle in Anhang V zu lesen.

*Artikel 35*

**Inkrafttreten**

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

*Artikel 36*

**Adressaten**

Diese Richtlinie ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

Geschehen zu Straßburg am 11. Mai 2016.

*Im Namen des Europäischen Parlaments*

*Der Präsident*

M. SCHULZ

*Im Namen des Rates*

*Die Präsidentin*

J.A. HENNIS-PLASSCHAERT

---

## ANHANG I

**GEMEINSAME SICHERHEITSINDIKATOREN**

Die nationalen Sicherheitsbehörden erstatten jährlich über die gemeinsamen Sicherheitsindikatoren (CSI) Bericht.

Ergeben sich nach der Vorlage des Berichts neue Sachverhalte oder werden Fehler entdeckt, so ändert bzw. berichtigt die nationale Sicherheitsbehörde die Sicherheitsindikatoren eines bestimmten Jahres bei nächster Gelegenheit, spätestens jedoch im folgenden Jahresbericht.

Die Anlage enthält gemeinsame Definitionen für die CSI und Methoden für die Berechnung der wirtschaftlichen Auswirkungen von Unfällen.

**1. Unfallbezogene Indikatoren**

1.1. Gesamtzahl und (auf gefahrene Zugkilometer bezogene) durchschnittliche Zahl der schweren Unfälle, aufgeschlüsselt nach folgenden Unfallarten:

- Kollision eines Zuges mit einem Schienenfahrzeug,
- Kollision eines Zuges mit einem Hindernis innerhalb des Lichtraumprofils,
- Zugentgleisung,
- Bahnübergangsunfall, einschließlich Unfällen mit Fußgängerbeteiligung, aufgeschlüsselt nach den unter Nummer 6.2 aufgeführten fünf Arten von Bahnübergängen,
- Unfall mit Personenschaden, an dem ein in Bewegung befindliches Eisenbahnfahrzeug beteiligt ist, mit Ausnahme von Suiziden und Suizidversuchen,
- Fahrzeugbrand,
- sonstige Unfälle.

Jeder signifikante Unfall wird in Bezug auf die jeweils ursächliche Unfallart aufgeführt, auch wenn die Folgen eines Sekundärunfalls schwerwiegender sind (beispielsweise bei einem Brand nach einer Entgleisung).

1.2. Gesamtzahl und (auf gefahrene Zugkilometer bezogene) durchschnittliche Zahl der Schwerverletzten und Getöteten je Unfallart, aufgeschlüsselt nach folgenden Kategorien:

- Fahrgäste (auch im Verhältnis zu den gesamten Personenkilometern und Personenzugkilometern),
- Mitarbeiter oder Auftragnehmer,
- Benutzer von Bahnübergängen,
- unbefugte Personen,
- sonstige Personen auf einem Bahnsteig,
- sonstige Personen außerhalb eines Bahnsteigs.

**2. Indikatoren für gefährliche Güter**

Gesamtzahl und (auf gefahrene Zugkilometer bezogene) durchschnittliche Zahl der Unfälle bei der Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter, aufgeschlüsselt nach folgenden Kategorien:

- Unfall, an dem mindestens ein Eisenbahnfahrzeug beteiligt ist, das gefährliche Güter nach der Definition in der Anlage befördert,
- Zahl von Unfällen dieser Art, bei denen gefährliche Güter freigesetzt werden.

**3. Indikatoren für Suizide**

Gesamtzahl und (auf gefahrene Zugkilometer bezogene) durchschnittliche Zahl der Suizide und Suizidversuche.

**4. Indikatoren für Vorläufer von Unfällen**

Gesamtzahl und (auf gefahrene Zugkilometer bezogene) durchschnittliche Zahl der Vorläufer von Unfällen, aufgeschlüsselt nach folgenden Arten:

- Schienenbruch,
- Schienenverbiegung oder sonstiger Gleislagefehler,
- Signalisierungsfehler,

- überfahrenes Haltesignal mit Erreichen des Gefahrenpunkts,
- überfahrenes Haltesignal ohne Erreichen des Gefahrenpunkts,
- Radbruch an einem in Betrieb befindlichen Fahrzeug,
- Achs- bzw. Wellenbruch an einem in Betrieb befindlichen Fahrzeug.

Alle Vorläufer sind zu melden, unabhängig davon, ob sie zu Unfällen führen oder nicht. (Ein Vorläufer, der zu einem signifikanten Unfall führt, ist auch unter den Indikatoren für Vorläufer zu melden; ein Vorläufer, der nicht zu einem signifikanten Unfall führt, ist nur unter den Indikatoren für Vorläufer zu melden.)

#### 5. **Indikatoren für die Berechnung der wirtschaftlichen Auswirkungen von Unfällen**

Gesamtbetrag in Euro und (auf gefahrene Zugkilometer bezogene) Durchschnittswerte für

- die Zahl der Toten und Schwerverletzten, multipliziert mit dem Wert der Vermeidung von Unfallopfern (VPC),
- die Kosten im Zusammenhang mit Umweltschäden,
- die Kosten von Sachschäden an Fahrzeugen oder Infrastruktur,
- die Kosten unfallbedingter Verspätungen.

Die nationalen Sicherheitsbehörden melden die wirtschaftlichen Auswirkungen von signifikanten Unfällen.

Der VPC ist der Wert, den die Gesellschaft der Vermeidung eines Unfallopfers beimisst, und als solcher kein Bezugswert für Ausgleichsleistungen zwischen Unfallbeteiligten.

#### 6. **Indikatoren für die technische Sicherheit der Infrastruktur und ihre Umsetzung**

##### 6.1. Prozentualer Anteil der mit Zugsicherungssystemen (TPS) betriebenen Strecken und prozentualer Anteil der unter Nutzung bordseitiger TPS gefahrenen Zugkilometer, wobei diese Systeme Folgendes umfassen:

- Warnung,
- Warnung und selbsttätiges Anhalten,
- Warnung und selbsttätiges Anhalten sowie abschnittsweise Geschwindigkeitsüberwachung,
- Warnung und selbsttätiges Anhalten sowie kontinuierliche Geschwindigkeitsüberwachung.

##### 6.2. Zahl der Bahnübergänge (insgesamt, pro Streckenkilometer und pro Gleiskilometer), aufgeschlüsselt nach folgenden fünf Arten:

- a) passiv gesicherter Bahnübergang;
- b) aktiv gesicherter Bahnübergang:
  - i) manuell,
  - ii) automatisch mit benutzerseitiger Warnung,
  - iii) automatisch mit benutzerseitigem Schutz,
  - iv) mit bahnseitigem Schutz.

---

## Anlage

**Gemeinsame Definitionen für die CSI und Methoden für die Berechnung der wirtschaftlichen Auswirkungen von Unfällen****1. Unfallbezogene Indikatoren**

- 1.1. „Signifikanter Unfall“ ist jeder Unfall, an dem mindestens ein in Bewegung befindliches Schienenfahrzeug beteiligt ist und bei dem mindestens eine Person getötet oder schwer verletzt wird oder erheblicher Sachschaden an Fahrzeugen, Schienen, sonstigen Anlagen oder der Umwelt entstanden ist oder beträchtliche Betriebsstörungen aufgetreten sind, mit Ausnahme von Unfällen in Werkstätten, Lagern und Depots;
- 1.2. „erheblicher Sachschaden an Fahrzeugen, Gleisen, sonstigen Anlagen oder der Umwelt“ ist ein Schaden in Höhe von mindestens 150 000 EUR;
- 1.3. „beträchtliche Betriebsstörung“ ist eine Verkehrsunterbrechung auf einer Haupteisenbahnstrecke für mindestens sechs Stunden;
- 1.4. „Zug“ ist eine Einheit aus einem oder mehreren Eisenbahnfahrzeugen, die von einer oder mehreren Lokomotiven oder Schienenfahrzeugen gezogen werden, oder ein allein fahrender Triebwagen, der/die unter einer bestimmten Nummer oder einer besonderen Bezeichnung zwischen einem festen Ausgangspunkt und einem festen Endpunkt fährt, einschließlich Leerlokomotiven (einzeln fahrender Lokomotiven);
- 1.5. „Kollision eines Zuges mit einem Schienenfahrzeug“ ist ein Zusammenstoß der Spitze eines Zuges mit der Spitze oder dem Schluss eines anderen Zuges, eines anderen Schienenfahrzeugs oder einer Rangiereinheit oder ein seitlicher Zusammenstoß zwischen einem Teil eines Zuges und einem Teil eines anderen Zuges, eines anderen Schienenfahrzeugs oder einer Rangiereinheit;
- 1.6. „Kollision eines Zuges mit einem Hindernis innerhalb des Lichtraumprofils“ ist ein Zusammenstoß zwischen einem Teil eines Zuges und festen Gegenständen oder zeitweilig im oder am Gleis befindlichen Gegenständen (mit Ausnahme von Gegenständen auf Bahnübergängen, die von einem kreuzenden Fahrzeug oder Benutzer verloren wurden), einschließlich des Zusammenstoßes mit Oberleitungen;
- 1.7. „Zugentgleisung“ ist ein Fall, bei dem mindestens ein Rad eines Zuges die Schiene verlassen hat;
- 1.8. „Bahnübergangsunfall“ ist jeder Unfall auf Bahnübergängen, an dem mindestens ein Eisenbahnfahrzeug und ein oder mehrere den Schienenweg kreuzende Fahrzeuge, andere kreuzende Benutzer wie Fußgänger oder andere Gegenstände, die sich zeitweilig im oder am Gleis befinden und von einem kreuzenden Fahrzeug oder Benutzer verloren wurden, beteiligt sind;
- 1.9. „Unfall mit Personenschaden, an dem ein in Bewegung befindliches Schienenfahrzeug beteiligt ist“ ist ein Unfall mit einer oder mehreren Personen, die von einem Eisenbahnfahrzeug oder einem Gegenstand erfasst werden, der mit dem Eisenbahnfahrzeug verbunden ist oder sich von diesem gelöst hat; dazu zählen auch Personen, die aus Eisenbahnfahrzeugen fallen, sowie Personen, die an Bord der Fahrzeuge fallen oder von losen Gegenständen getroffen werden;
- 1.10. „Fahrzeugbrand“ ist ein Feuer oder eine Explosion in einem Eisenbahnfahrzeug (einschließlich dessen Ladung) während der Fahrt zwischen Abfahrts- und Zielbahnhof, beim Halt an diesen Bahnhöfen und bei Zwischenhalten sowie bei Unterwegsbehandlung;
- 1.11. „sonstiger Unfall“ ist ein Unfall, bei dem es sich nicht um eine Kollision eines Zuges mit einem Schienenfahrzeug, eine Kollision eines Zuges mit einem Hindernis innerhalb des Lichtraumprofils, eine Zugentgleisung, einen Bahnübergangsunfall, einen Unfall mit Personenschaden, an dem ein in Bewegung befindliches Schienenfahrzeug beteiligt ist, oder einen Fahrzeugbrand handelt;
- 1.12. „Fahrgast“ ist jede mit der Eisenbahn reisende Person mit Ausnahme des Zugpersonals; nur hinsichtlich der Unfallstatistik zählen dazu auch Fahrgäste, die versuchen, in einen fahrenden Zug einzusteigen oder ihn zu verlassen;
- 1.13. „Mitarbeiter oder Auftragnehmer“ ist jede Person, die im Zusammenhang mit der Eisenbahn beschäftigt ist und zum Zeitpunkt des Unfalls arbeitet, darunter auch Mitarbeiter von Auftragnehmern, selbstständige Auftragnehmer, Zugpersonal sowie Personen, die Fahrzeuge und Infrastrukturanlagen bedienen;
- 1.14. „Benutzer von Bahnübergängen“ ist jede Person, die einen Bahnübergang benutzt, um die Eisenbahnstrecke mit einem Verkehrsmittel oder zu Fuß zu überqueren;
- 1.15. „unbefugte Person“ ist jede Person, die sich entgegen den Vorschriften auf Eisenbahnanlagen aufhält, ausgenommen Benutzer von Bahnübergängen;
- 1.16. „sonstige Person auf einem Bahnsteig“ ist jede Person auf einem Bahnsteig, bei der es sich nicht um einen „Fahrgast“, „Mitarbeiter oder Auftragnehmer“, „Benutzer von Bahnübergängen“, eine „sonstige Person außerhalb eines Bahnsteigs“ oder eine „unbefugte Person“ handelt;

- 1.17. „sonstige Person außerhalb eines Bahnsteigs“ ist jede Person außerhalb eines Bahnsteigs, bei der es sich nicht um einen „Fahrgast“, „Mitarbeiter oder Auftragnehmer“, „Benutzer von Bahnübergängen“, eine „sonstige Person auf einem Bahnsteig“ oder eine „unbefugte Person“ handelt;
- 1.18. „Toter (Getöteter)“ ist jede Person, die entweder unmittelbar nach einem Unfall oder innerhalb von 30 Tagen an den Unfallfolgen stirbt, mit Ausnahme von Personen, die Selbstmord begangen haben;
- 1.19. „Schwerverletzter“ ist jede verletzte Person, die nach einem Unfall für mehr als 24 Stunden in ein Krankenhaus eingewiesen wurde, mit Ausnahme von Personen, die einen Suizidversuch unternommen haben.

## 2. Indikatoren für gefährliche Güter

- 2.1. „Unfall, an dem Gefahrguttransporte beteiligt sind“ ist jeder Unfall oder Zwischenfall, der gemäß RID <sup>(1)</sup>/ADR Abschnitt 1.8.5 meldepflichtig ist;
- 2.2. „gefährliche Güter“ bzw. „Gefahrgut“ sind die Stoffe und Gegenstände, deren Beförderung gemäß RID verboten oder nur unter darin bestimmten Bedingungen gestattet ist.

## 3. Indikatoren für Suizide

- 3.1. „Suizid (Selbstmord)“ ist eine Handlung vorsätzlicher Selbstverletzung mit Todesfolge, wie von der zuständigen nationalen Behörde entsprechend registriert und klassifiziert;
- 3.2. „Suizidversuch“ ist eine Handlung vorsätzlicher Selbstverletzung, die zu einer schweren Verletzung führt.

## 4. Indikatoren für Vorläufer von Unfällen

- 4.1. „Schienenbruch“ bedeutet, dass eine Schiene in zwei oder mehr Teile aufgetrennt ist oder sich ein Metallstück von ihr gelöst hat, wodurch in der Lauffläche eine mehr als 50 mm lange und mehr als 10 mm tiefe Lücke entstanden ist;
- 4.2. „Schienenverbiegung oder anderer Gleislagefehler“ ist jeder Mangel im Hinblick auf Gleiskontinuität und Gleisgeometrie, der eine sofortige Gleisperrung oder Geschwindigkeitsreduzierung erfordert;
- 4.3. „Signalisierungsfehler“ ist ein technischer Fehler im Signalisierungssystem (streckenseitig oder fahrzeugseitig), der zu einer weniger restriktiven Signalisierung als erforderlich führt;
- 4.4. „überfahrenes Haltesignal mit Erreichen des Gefahrenpunkts“ ist jedes Ereignis, bei dem ein Teil des Zuges über den zulässigen Endpunkt seiner Zugfahrt hinausfährt und den Gefahrenpunkt erreicht;
- 4.5. „überfahrenes Haltesignal ohne Erreichen des Gefahrenpunkts“ ist jedes Ereignis, bei dem ein Teil des Zuges über den zulässigen Endpunkt seiner Zugfahrt hinausfährt, aber den Gefahrenpunkt nicht erreicht.

Eine Zugfahrt über den zulässigen Endpunkt hinaus im Sinne der Nummern 4.4 und 4.5 ist die Vorbeifahrt an

- einem streckenseitigen haltzeigenden farbigen Licht- oder Formsinal oder einem sonstigen Haltsignal, wenn kein Zugsicherungssystem (TPS) in Betrieb ist,
- einem sicherheitsbedingten Endpunkt der Fahrerlaubnis in einem Zugsicherungssystem,
- einem durch vorschriftsmäßige mündliche oder schriftliche Anweisung übermittelten Punkt,
- Haltetafeln (mit Ausnahme von Prellböcken) oder Handsignalen.

Alle Fälle, in denen Fahrzeuge ohne angekoppeltes Triebfahrzeug oder unbesetzte Züge entlaufen und ein Haltesignal überfahren, sind ausgenommen. Ebenso sind alle Fälle ausgenommen, in denen das Signal aus irgendeinem Grund erst so spät auf Halt gestellt wird, dass der Triebfahrzeugführer keine Möglichkeit hatte, den Zug rechtzeitig vor dem Signal anzuhalten.

Die nationalen Sicherheitsbehörden können die unter den Spiegelstrichen aufgeführten vier Kategorien von Zugfahrten über den zulässigen Endpunkt hinaus separat übermitteln, müssen aber mindestens einen aggregierten Indikator mit Daten zu allen vier Kategorien angeben;

- 4.6. „Radbruch an einem in Betrieb befindlichen Fahrzeug“ ist jeder Bruch, bei dem ein Rad beschädigt wird und aus dem sich eine Unfallgefahr (Entgleisung oder Kollision) ergibt;

<sup>(1)</sup> Ordnung für die internationale Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter (RID), angenommen gemäß der Richtlinie 2008/68/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 24. September 2008 über die Beförderung gefährlicher Güter im Binnenland (ABl. L 260 vom 30.9.2008, S. 13).

- 4.7. „Achs- bzw. Wellenbruch an einem in Betrieb befindlichen Fahrzeug“ ist jeder Bruch, bei dem eine Achse bzw. Welle beschädigt wird und aus dem sich eine Unfallgefahr (Entgleisung oder Kollision) ergibt.

## 5. Gemeinsame Methoden für die Berechnung der wirtschaftlichen Auswirkungen von Unfällen

- 5.1. Der Wert der Vermeidung von Unfallopfern (VPC) setzt sich zusammen aus:

1. dem Wert der Sicherheit an sich: Wert für die Zahlungsbereitschaft (WTP) auf der Grundlage von „Stated-Preference“-Studien, die in dem Mitgliedstaat durchgeführt werden, in dem dieser Wert verwendet wird;
2. direkten und indirekten wirtschaftlichen Kosten: die in den Mitgliedstaaten veranschlagten Kosten, bestehend aus:
  - Kosten für medizinische Behandlung und Rehabilitation,
  - Prozesskosten, Kosten für Polizei, private Unfallermittlungen, Rettungsdienste und Verwaltungskosten der Versicherungen,
  - Produktionsausfällen: dem Wert der Güter und Dienstleistungen für die Gesellschaft, der von der Person hätte geschaffen werden können, wenn der Unfall nicht eingetreten wäre.

Bei der Berechnung der mit Unfallopfern verbundenen Kosten werden Todesopfer und Schwerverletzte separat betrachtet (unterschiedlicher VPC für Todesopfer und Schwerverletzte).

- 5.2. Gemeinsame Grundsätze für die Ermittlung des Wertes der Sicherheit an sich und/oder der direkten und indirekten wirtschaftlichen Kosten:

Für den Wert der Sicherheit an sich werden bei der Beurteilung der Frage, ob die vorliegenden Abschätzungen angemessen sind, folgende Faktoren zugrunde gelegt:

- Die Abschätzungen müssen sich auf ein System zur Bewertung des verringerten Sterblichkeitsrisikos im Verkehrsbereich beziehen und dem WTP-Ansatz auf der Grundlage von „Stated-Preference“-Studien entsprechen.
- Die zur Wertermittlung herangezogene Stichprobe der Befragten muss für die betreffende Bevölkerungsgruppe repräsentativ sein. Die Stichprobe muss insbesondere die Alters- und Einkommensverteilung zusammen mit anderen relevanten sozioökonomischen und/oder demografischen Merkmalen der Bevölkerung abbilden.
- Methode zur Ermittlung der WTP-Werte: Die Umfrage muss so gestaltet sein, dass die Fragen für die Befragten klar und sinnvoll sind.

Die direkten und indirekten wirtschaftlichen Kosten sind auf der Grundlage der von der Gesellschaft getragenen realen Kosten zu ermitteln.

- 5.3. Definitionen

- 5.3.1. „Kosten von Umweltschäden“ sind Kosten, die Eisenbahnunternehmen und Fahrwegbetreiber, geschätzt auf der Grundlage ihrer Erfahrungswerte, zu tragen haben, um den von einem Unfall betroffenen Bereich in den Zustand vor dem Unfall zurückzuführen.

- 5.3.2. „Kosten von Sachschäden an Fahrzeugen oder Infrastruktur“ sind bei irreparablen Schäden die Kosten der Beschaffung neuer Fahrzeuge oder Infrastruktureinrichtungen mit den gleichen funktionalen und technischen Parametern sowie die Kosten der Reparaturen, mit denen Fahrzeuge oder Infrastruktureinrichtungen wieder in den Zustand vor dem Unfall zurückversetzt werden, die von Eisenbahnunternehmen und Fahrwegbetreibern auf der Grundlage von Erfahrungswerten zu schätzen sind, einschließlich aller Kosten für die Anmietung von Fahrzeugen zur Überbrückung des Ausfalls beschädigter Fahrzeuge.

- 5.3.3. „Kosten unfallbedingter Verspätungen“ sind der Geldwert der den Bahnbenutzern (Fahrgäste oder Güterverkehrskunden) infolge von Unfällen entstandenen Verspätungen, der anhand des folgenden Modells berechnet wird:

VT = Geldwert von Reisezeiteinsparungen

Wert der Zeit für einen Fahrgast im Zug (eine Stunde)

$$VT_p = [VT \text{ von Geschäftsreisenden}] * [\text{durchschnittlicher prozentualer Anteil der Geschäftsreisenden pro Jahr}] + [VT \text{ von sonstigen Fahrgästen}] * [\text{durchschnittlicher prozentualer Anteil der sonstigen Fahrgäste pro Jahr}]$$

VT<sub>p</sub> wird in EUR pro Fahrgast pro Stunde gemessen.

„Geschäftsreisender“ ist ein Fahrgast, der im Zusammenhang mit seiner beruflichen Tätigkeit reist, mit Ausnahme von Pendlern.

Wert der Zeit für einen Güterzug (eine Stunde)

$$VT_f = [VT \text{ von Güterzügen}] * [(T \text{ Tonnenkilometer}) / (Z \text{ Zugkilometer})]$$

VT<sub>f</sub> wird in EUR pro Frachttonne pro Stunde gemessen.

Durchschnittlich pro Zug und pro Jahr beförderte Tonnen von Gütern = (Tonnenkilometer)/(Zugkilometer)

CM = Kosten für 1 Minute Verspätung eines Zuges

Personenzug

$$CM_p = K1 * (VT_p/60) * [(Personenkilometer)/(Zugkilometer)]$$

Durchschnittliche Zahl der Fahrgäste pro Zug und pro Jahr = (Personenkilometer)/(Zugkilometer)

Güterzug

$$CM_f = K2 * (VT_f/60)$$

Die Faktoren K1 und K2 liegen zwischen dem Wert der Zeit und dem Wert der Verspätung, die in den genannten „Stated-Preference“-Studien ermittelt wurden, um der Tatsache Rechnung zu tragen, dass der Zeitverlust infolge der Verspätung erheblich negativer wahrgenommen wird als die normale Reisezeit.

Kosten unfallbedingter Verspätungen =  $CM_p * (\text{Minuten Verspätung von Personenzügen}) + CM_f * (\text{Minuten Verspätung von Güterzügen})$

Anwendungsbereich des Modells

Die Kosten von Verspätungen sind für signifikante Unfälle folgendermaßen zu berechnen:

- am Endbahnhof gemessene tatsächliche Verspätungen auf den Eisenbahnstrecken, auf denen sich Unfälle ereignet haben,
- tatsächliche Verspätungen oder, falls nicht verfügbar, geschätzte Verspätungen auf den anderen betroffenen Strecken.

## 6. Indikatoren für die technische Sicherheit der Infrastruktur und ihre Umsetzung

- 6.1. „Zugsicherungssystem“ („TPS“) ist ein System, das dazu beiträgt, dass Haltesignale und Geschwindigkeitsbegrenzungen beachtet werden.
- 6.2. „Fahrzeugseitige Systeme“ sind Systeme, die dem Triebfahrzeugführer dabei helfen, streckenseitige Signale und Führerstandssignalisierung zu beachten, und somit den Schutz von Gefahrenpunkten und die Einhaltung von Geschwindigkeitsbegrenzungen sicherstellen. Fahrzeugseitige Zugsicherungssysteme werden wie folgt beschrieben:
- a) Warnung, Abgabe einer automatischen Warnung an den Triebfahrzeugführer;
  - b) Warnung und selbsttätiges Anhalten, Abgabe einer automatischen Warnung an den Triebfahrzeugführer sowie selbsttätiges Anhalten im Fall eines überfahrenen Haltesignals;
  - c) Warnung und selbsttätiges Anhalten sowie abschnittsweise Geschwindigkeitsüberwachung zur Sicherung von Gefahrenpunkten, wobei „abschnittsweise Geschwindigkeitsüberwachung“ die Geschwindigkeitsüberwachung an bestimmten Stellen (Geschwindigkeitsprüfabschnitten) bei der Annäherung an ein Signal bezeichnet;
  - d) Warnung und selbsttätiges Anhalten sowie kontinuierliche Geschwindigkeitsüberwachung zur Sicherung von Gefahrstellen und zur kontinuierlichen Überwachung der Geschwindigkeitsbegrenzungen auf der Strecke, wobei „kontinuierliche Geschwindigkeitsüberwachung“ die kontinuierliche Anzeige der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf allen Streckenabschnitten und die Sicherstellung ihrer Einhaltung bezeichnet.

Typ d gilt als automatisches Zugsicherungssystem (ATP).

- 6.3. „Bahnübergang“ ist jede vom Infrastrukturbetreiber als Übergang eingestufte höhengleiche Kreuzung zwischen einer Bahnstrecke und einer Straße oder einem Überweg mit öffentlichem oder privatem Verkehr. Durchgänge zwischen Bahnsteigen in Bahnhöfen sind ebenso ausgenommen wie Gleisübergänge, die ausschließlich für Bahnbedienstete vorgesehen sind.
- 6.4. „Straße“ bezeichnet für die Zwecke der Eisenbahnunfallstatistik jede öffentliche oder private Straße oder Schnellstraße, einschließlich der angrenzenden Fuß- und Fahrradwege.
- 6.5. „Überweg“ bezeichnet jeden für Menschen, Tiere, Fahrzeuge oder Maschinen zur Überquerung von Bahnstrecken bestimmten Weg mit Ausnahme von Straßen.
- 6.6. „Passiv gesicherter Bahnübergang“ ist ein Bahnübergang ohne Schutz- oder Warneinrichtungen, die aktiviert werden, wenn das Überqueren der Gleise für den Benutzer nicht sicher ist.
- 6.7. „Aktiv gesicherter Bahnübergang“ ist ein Bahnübergang, an dem die Bahnübergangsbenuer bei Annäherung eines Zuges durch Aktivierung von Einrichtungen geschützt oder gewarnt werden, wenn das Überqueren der Gleise für den Benutzer nicht sicher ist.

— Zu den physischen Schutzeinrichtungen zählen:

- Halb- oder Vollschranken,
- Tore, Gatter.

- Die Warnung durch Einsatz fest installierter Einrichtungen an Bahnübergängen erfolgt durch:
- sichtbare Einrichtungen: z. B. Lichtsignale,
  - hörbare Einrichtungen: z. B. Glocken, Hupen, Sirenen usw.

Aktiv gesicherte Bahnübergänge werden wie folgt eingeteilt:

- a) manuell: Bahnübergang, bei dem der benutzerseitige Schutz oder die benutzerseitige Warnung von einem Bahnmitarbeiter manuell aktiviert wird;
- b) automatisch mit benutzerseitiger Warnung: Bahnübergang, bei dem die benutzerseitige Warnung durch den heranfahrenden Zug aktiviert wird;
- c) automatisch mit benutzerseitigem Schutz: Bahnübergang, bei dem der benutzerseitige Schutz durch den heranfahrenden Zug aktiviert wird. Dies umfasst auch einen Bahnübergang mit beiden Merkmalen, d. h. mit benutzerseitigem Schutz und benutzerseitiger Warnung;
- d) mit bahnseitigem Schutz: Bahnübergang, bei dem ein Signal oder ein anderes Zugsicherungssystem einen Zug nur dann weiterfahren lässt, wenn der Bahnübergang vollständig benutzerseitig geschützt und frei von Hindernissen ist.

## 7. Definitionen der Maßeinheiten

- 7.1. „Zugkilometer“ ist die Maßeinheit für die Bewegung eines Zuges über eine Entfernung von einem Kilometer. Zu berücksichtigen ist — sofern bekannt — die tatsächlich zurückgelegte Entfernung; andernfalls wird die Standardnetzentfernung zwischen Ausgangs- und Endpunkt zugrunde gelegt. Es wird nur die Wegstrecke im Hoheitsgebiet des Meldelandes berücksichtigt.
  - 7.2. „Personenkilometer“ ist die Maßeinheit für die Beförderung eines Fahrgastes mit der Eisenbahn über eine Entfernung von einem Kilometer. Es wird nur die Wegstrecke im Hoheitsgebiet des Meldelandes berücksichtigt.
  - 7.3. „Streckenkilometer“ ist die in Kilometern gemessene Länge des Eisenbahnnetzes in den Mitgliedstaaten, dessen Umfang in Artikel 2 festgelegt ist. Bei mehrgleisigen Eisenbahnstrecken zählt nur die Entfernung zwischen Ausgangs- und Endpunkt.
  - 7.4. „Gleiskilometer“ ist die in Kilometern gemessene Länge des Eisenbahnnetzes in den Mitgliedstaaten, dessen Umfang in Artikel 2 festgelegt ist. Bei mehrgleisigen Eisenbahnstrecken zählt die Länge jedes einzelnen Gleises.
-

## ANHANG II

**NOTIFIZIERUNG NATIONALER SICHERHEITSVORSCHRIFTEN**

Zu den gemäß Artikel 8 Absatz 1 Buchstabe a notifizierten nationalen Sicherheitsvorschriften zählen:

1. Vorschriften über bestehende nationale Sicherheitsziele und Sicherheitsmethoden;
  2. Vorschriften über Anforderungen für Sicherheitsmanagementsysteme und die Sicherheitsbescheinigung von Eisenbahnunternehmen;
  3. gemeinsame Betriebsvorschriften für das Eisenbahnnetz, die noch nicht Gegenstand von TSI sind, einschließlich Vorschriften für das Signalgebungs- und das Verkehrssteuerungssystem;
  4. Vorschriften über Anforderungen an zusätzliche unternehmensinterne Betriebsvorschriften, die von Infrastrukturbetreibern und Eisenbahnunternehmen erlassen werden müssen;
  5. Vorschriften über Anforderungen an das mit sicherheitskritischen Aufgaben betraute Personal, einschließlich Auswahlkriterien, medizinischer Eignung, Schulung und Zulassung, die noch nicht Gegenstand einer TSI sind;
  6. Vorschriften über die Untersuchung von Unfällen und Störungen.
-

## ANHANG III

**ANFORDERUNGEN UND BEWERTUNGSKRITERIEN FÜR ORGANISATIONEN, DIE EINE INSTANDHALTUNGSSTELLENBESCHEINIGUNG ODER EINE BESCHEINIGUNG BEZÜGLICH VON EINER FÜR DIE INSTANDHALTUNG ZUSTÄNDIGEN STELLE UNTERVERGEBENER INSTANDHALTUNGSFUNKTIONEN BEANTRAGEN**

Alle wichtigen Elemente des Managements der Organisation müssen dokumentiert werden; insbesondere wird die Zuständigkeitsaufteilung innerhalb der Organisation und mit Unterauftragnehmern beschrieben. Es wird beschrieben, auf welche Weise die Geschäftsleitung die Kontrolle in den verschiedenen Bereichen sicherstellt, das Personal und seine Vertreter auf allen Ebenen einbezogen werden und die fortlaufende Verbesserung gewährleistet wird.

Die folgenden grundlegenden Anforderungen werden auf die vier Funktionen einer für die Instandhaltung zuständigen Stelle (ECM), die von der Organisation selbst oder durch vertragliche Vereinbarungen abzudecken sind, angewandt:

1. Führungsaufgabe — Engagement bezüglich Entwicklung und Umsetzung des Instandhaltungssystems der Organisation und der ständigen Steigerung der Wirksamkeit dieses Systems;
2. Risikobewertung — ein strukturierter Ansatz zur Bewertung von Risiken, die mit der Instandhaltung von Fahrzeugen verbunden sind, einschließlich Risiken, die sich unmittelbar aus betrieblichen Verfahren und der Tätigkeit anderer Organisationen oder Personen ergeben, sowie zur Ermittlung der geeigneten Verfahren zur Risikobeherrschung;
3. Überwachung — ein strukturierter Ansatz, der gewährleistet, dass Maßnahmen zur Risikobeherrschung getroffen sind, ordnungsgemäß funktionieren und die Ziele der Organisation mit ihnen erreicht werden;
4. ständige Verbesserung — ein strukturierter Ansatz für die Auswertung der durch regelmäßige Überwachung, Audits oder aus anderen einschlägigen Quellen gewonnenen Informationen und Verwendung der Ergebnisse, um daraus zu lernen und vorbeugende Maßnahmen oder Abhilfemaßnahmen zur Aufrechterhaltung oder Verbesserung des Sicherheitsniveaus zu treffen;
5. Struktur und Verantwortlichkeiten — ein strukturierter Ansatz zur Festlegung der Verantwortlichkeiten von Einzelpersonen und Teams für die gesicherte Erreichung der Sicherheitsziele der Organisation;
6. Kompetenzmanagement — ein strukturierter Ansatz, der gewährleistet, dass das Personal über die erforderliche Kompetenz verfügt, um die Ziele der Organisation unter allen Umständen sicher, wirksam und effizient zu erreichen;
7. Information — ein strukturierter Ansatz, der gewährleistet, dass wichtige Informationen denjenigen zur Verfügung stehen, die auf allen Ebenen der Organisation Beurteilungen vornehmen und Entscheidungen treffen, und die Vollständigkeit und Angemessenheit der Informationen sicherstellt;
8. Dokumentation — ein strukturierter Ansatz, der die Nachverfolgbarkeit aller einschlägigen Informationen gewährleistet;
9. Untervergabetätigkeiten — ein strukturierter Ansatz, der gewährleistet, dass untervergebene Tätigkeiten in geeigneter Weise verwaltet werden, sodass die Ziele der Organisation erreicht werden, und dass alle Kompetenzen und Anforderungen abgedeckt sind;
10. Instandhaltungstätigkeiten — ein strukturierter Ansatz, der gewährleistet,
  - dass alle Instandhaltungstätigkeiten, die die Sicherheit und sicherheitskritische Komponenten betreffen, ermittelt und ordnungsgemäß verwaltet werden und dass alle notwendigen Änderungen dieser Instandhaltungstätigkeiten, die die Sicherheit und sicherheitskritische Komponenten betreffen, ermittelt, auf der Grundlage von Erfahrungswerten und der Anwendung der gemeinsamen Sicherheitsmethoden für die Risikobewertung gemäß Artikel 6 Absatz 1 Buchstabe a ordnungsgemäß verwaltet und ordnungsgemäß dokumentiert werden;
  - dass die grundlegenden Anforderungen an die Interoperabilität eingehalten werden;
  - dass Instandhaltungseinrichtungen, Ausrüstungen und Werkzeuge, die für die Instandhaltungserbringung speziell entwickelt wurden und erforderlich sind, eingesetzt und kontrolliert werden;
  - dass die ursprüngliche Dokumentation zum Fahrzeug ausgewertet wird, damit die erste Instandhaltungsakte bereitgestellt werden kann und deren korrekte Umsetzung aufgrund der Ausarbeitung von Instandhaltungsaufträgen sichergestellt wird;
  - dass die Komponenten (einschließlich Ersatzteile) und Materialien gemäß den Instandhaltungsaufträgen und Unterlagen der Lieferanten verwendet werden; sie werden so gelagert, gehandhabt und transportiert, wie in den Instandhaltungsaufträgen und Unterlagen der Lieferanten angegeben, und erfüllen die einschlägigen nationalen und internationalen Vorschriften sowie die Anforderungen der einschlägigen Instandhaltungsaufträge;

- dass geeignete und angemessene Einrichtungen, Ausrüstungen und Werkzeuge ermittelt, identifiziert, bereitgestellt, dokumentiert und verfügbar gehalten werden, damit die Instandhaltungsdienstleistungen gemäß den Instandhaltungsaufträgen und anderen anwendbaren Spezifikationen erbracht werden können, wodurch die sichere Erbringung der Instandhaltung, Ergonomie und Gesundheitsschutz gewährleistet werden;
- dass die Organisation über Verfahren verfügt, die gewährleisten, dass ihre Messausrüstung und alle Einrichtungen, Ausrüstungen und Werkzeuge in Übereinstimmung mit dokumentierten Verfahren ordnungsgemäß verwendet, kalibriert, erhalten und instand gehalten werden.

11. Kontrolltätigkeiten — ein strukturierter Ansatz, der gewährleistet,

- dass Fahrzeuge für planmäßige, zustandsbedingte oder korrektive Instandhaltungsarbeiten oder nach Feststellung von Defekten oder anderen Mängeln rechtzeitig aus dem Betrieb genommen werden;
  - dass die erforderlichen Qualitätskontrollmaßnahmen ergriffen werden;
  - dass die Instandhaltungsaufgaben gemäß den Instandhaltungsaufträgen ausgeführt werden und die Wiederinbetriebnahmebescheinigung mit etwaigen Nutzungseinschränkungen ausgestellt wird;
  - dass eine mögliche Zuwiderhandlung bei der Anwendung des Managementsystems, die zu Unfällen, Störungen, Beinaheunfällen oder sonstigen gefährlichen Ereignissen führen kann, gemeldet, untersucht und ausgewertet wird und die notwendigen Präventionsmaßnahmen gemäß der gemeinsamen Sicherheitsmethode für die Überwachung nach Artikel 6 Absatz 1 Buchstabe c ergriffen werden;
  - dass regelmäßige interne Nachprüfungs- und Überwachungsverfahren gemäß der gemeinsamen Sicherheitsmethode für die Überwachung nach Artikel 6 Absatz 1 Buchstabe c durchgeführt werden.
-

## ANHANG IV

## TEIL A

**Aufgehobene Richtlinie mit einer Liste ihrer nachfolgenden Änderungen**  
(genannt in Artikel 34)

Richtlinie 2004/49/EG	(Abl. L 164 vom 30.4.2004, S. 44)
Richtlinie 2008/57/EG	(Abl. L 191 vom 18.7.2008, S. 1)
Richtlinie 2008/110/EG	(Abl. L 345 vom 23.12.2008, S. 62)
Richtlinie 2009/149/EG der Kommission	(Abl. L 313 vom 28.11.2009, S. 65)
Berichtigung, 2004/49/EG	(Abl. L 220 vom 21.6.2004, S. 16)
Richtlinie 2014/88/EU der Kommission	(Abl. L 201 vom 10.7.2014, S. 9)

## TEIL B

**Fristen für die Umsetzung in nationales Recht**  
(genannt in Artikel 34)

Richtlinie	Umsetzungsfrist
2004/49/EG	30. April 2006
2008/57/EG	19. Juli 2010
2008/110/EG	24. Dezember 2010
Richtlinie 2009/149/EG der Kommission	18. Juni 2010
Richtlinie 2014/88/EU der Kommission	30. Juli 2015

## ANNEX V

**Entsprechungstabelle**

Richtlinie 2004/49/EG	Diese Richtlinie
Artikel 1	Artikel 1
Artikel 2	Artikel 2
Artikel 3	Artikel 3
Artikel 4	Artikel 4
Artikel 5	Artikel 5
Artikel 6	Artikel 6
Artikel 7	Artikel 7
Artikel 8	Artikel 8
Artikel 9	Artikel 9
Artikel 10	Artikel 10
—	Artikel 11
Artikel 11	Artikel 12
Artikel 12	—
Artikel 13	Artikel 13
Artikel 14a Absätze 1 bis 7	Artikel 14
Artikel 14a Absatz 8	Artikel 15
Artikel 15	—
Artikel 16	Artikel 16
—	Artikel 17
Artikel 17	Artikel 18
Artikel 18	Artikel 19
Artikel 19	Artikel 20
Artikel 20	Artikel 21
Artikel 21	Artikel 22
Artikel 22	Artikel 23
Artikel 23	Artikel 24
Artikel 24	Artikel 25
Artikel 25	Artikel 26
Artikel 26	—
—	Artikel 27
Artikel 27	Artikel 28
Artikel 28	—
Artikel 29	—
Artikel 30	—
Artikel 31	Artikel 29
Artikel 32	Artikel 30
—	Artikel 31
—	Artikel 32
Artikel 33	Artikel 33

Richtlinie 2004/49/EG	Diese Richtlinie
—	Artikel 34
Artikel 34	Artikel 35
Artikel 35	Artikel 36
Anhang I	Anhang I
Anhang II	Anhang II
Anhang III	—
Anhang IV	—
Anhang V	—
—	Anhang III

### **Erklärung der Kommission zu erläuternden Dokumenten**

Die Kommission weist darauf hin, dass sich das Europäische Parlament, der Rat und die Kommission gemäß ihrer Gemeinsamen Politischen Erklärung vom 27. Oktober 2011 zu erläuternden Dokumenten der Tatsache bewusst sind, dass die Informationen, die die Mitgliedstaaten der Kommission hinsichtlich der Umsetzung von Richtlinien in innerstaatliches Recht erteilen, „klar und genau sein müssen“, um der Kommission die Erfüllung ihrer Aufgabe zu erleichtern, die Anwendung des Unionsrechts zu überwachen. In vorliegendem Fall wären erläuternde Dokumente hierfür nützlich gewesen. Die Kommission bedauert, dass der endgültige Wortlaut keine entsprechenden Bestimmungen enthält.

---









ISSN 1977-0642 (elektronische Ausgabe)  
ISSN 1725-2539 (Papierausgabe)



**Amt für Veröffentlichungen der Europäischen Union**  
2985 Luxemburg  
LUXEMBURG

**DE**