



KOMMISSION DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN

Brüssel, den 13.12.2006
KOM(2006) 783 endgültig

2006/0273 (COD)

Vorschlag für eine

RICHTLINIE DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems der Gemeinschaft

(Vorlage der Kommission)

1) KONTEXT DES VORSCHLAGS

- **Gründe und Ziele des Vorschlags**

Ein wesentliches Ziel des Handelns der Kommission ist es, den Rechtsrahmen in Europa zu vereinfachen und zu modernisieren. Auf dem Weg zu diesem Ziel von übergreifender strategischer Bedeutung hat die Kommission ein ehrgeiziges Programm zur Verbesserung der Rechtsetzung erarbeitet, um zur Erreichung der Lissabon-Ziele bezüglich Wachstum und Beschäftigung beizutragen. In diesem Zusammenhang wird vorgeschlagen, die Richtlinien über die Eisenbahninteroperabilität zu kodifizieren und zusammenzufassen.

Die nationalen Zulassungsverfahren für Lokomotiven werden derzeit als eines der größten Hindernisse bei der Neugründung von Unternehmen im Schienengüterverkehr angesehen und beeinträchtigen außerdem in hohem Maße die Interoperabilität des europäischen Eisenbahnsystems. Da die Mitgliedstaaten nicht allein über die Gültigkeit der von ihnen erteilten Inbetriebnahmegenehmigungen in den anderen Mitgliedstaaten bestimmen können, bedarf es einer Gemeinschaftsinitiative, damit die innerstaatlichen Verfahren harmonisiert und vereinfacht werden und der Grundsatz der gegenseitigen Anerkennung systematischer Anwendung findet.

- **Allgemeiner Kontext**

Dieser Vorschlag gehört zu einer breit angelegten Initiative zur Verbesserung des technischen Teils des für den Schienenverkehr geltenden Rechtsrahmens, d. h. der Richtlinien über die Eisenbahninteroperabilität, der Richtlinie über die Sicherheit im Eisenbahnverkehr und der Verordnung zur Errichtung der Eisenbahnagentur.

Ein wichtiger Bereich, in dem Verbesserungen im Hinblick auf einen ungehinderten Zugverkehr notwendig sind, ist die Zulassung von Lokomotiven. Nach Angaben von Herstellern und Eisenbahnunternehmen sind die Verfahren häufig noch sehr langwierig und teuer, und bestimmte Anforderungen der zuständigen Behörden sind aus rein technischer Sicht kaum gerechtfertigt.

Zweitens beabsichtigt die Kommission, im Rahmen des Programms zur Vereinfachung der Rechtsvorschriften die Richtlinien über die Eisenbahninteroperabilität zu konsolidieren und zusammenzuführen.

Drittens ist es Aufgabe der Kommission, gestützt auf ihre in den letzten zehn Jahren gewonnenen Erkenntnisse aus der Umsetzung der Interoperabilitätsrichtlinien, eine Reihe von Verbesserungen für den technischen Teil des Rechtsrahmens vorzuschlagen.

Ziel dieses Vorschlags ist die Kodifizierung, Neufassung und Zusammenführung der Richtlinien über die Eisenbahninteroperabilität. Er ist im Zusammenhang mit den Vorschlägen zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 881/2004 zur Errichtung einer Europäischen Eisenbahnagentur (nachstehend als „Agentur“ bezeichnet) und der Richtlinie 2004/49/EG über die Eisenbahnsicherheit zu sehen.

- **Bestehende Rechtsvorschriften auf diesem Gebiet**

Mit diesem Vorschlag sollen folgende Richtlinien neu gefasst und zusammengeführt werden:

- 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), geändert durch die Verordnung (EG) Nr. 1882/2003 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. September 2003 (ABl. L 284 vom 31.10.2003, S. 1)

- RICHTLINIE 2001/16/EG des EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES vom 19. März 2001 über die Interoperabilität des konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystems (ABl. L 110 vom 20.4.2001, S. 1), berichtigt in ABl. L 334 vom 18.12.2001, S. 34.

- **Kohärenz mit anderen Maßnahmen und Zielen der Union**

Durch eine Vereinfachung der Verfahren zur Inbetriebnahme von Fahrzeugen kann der Schienenverkehr wettbewerbsfähiger gestaltet werden. Indem so die mit der Transportkette verbundenen Kosten gesenkt werden, verbessert sich auch die Wettbewerbsfähigkeit der gesamten EU-Wirtschaft. Durch einen dynamischen Schienenverkehrssektor wird außerdem die weltweite Führungsposition der europäischen Eisenbahnindustrie gefestigt und werden deren Arbeitsplätze gesichert. Mit einem wettbewerbsfähigeren Schienenverkehr wird es für die Europäische Union darüber hinaus einfacher, ihre grundlegenden Verpflichtungen in Bezug auf nachhaltige Entwicklung und die Herausforderungen des Klimawandels zu erfüllen.

Die Initiative steht somit mit der überarbeiteten Strategie für Wachstum und Beschäftigung im Einklang. Außerdem können so die Verwaltungsausgaben in den nationalen Sicherheitsbehörden verringert werden.

2) ANHÖRUNG VON INTERESSIERTEN KREISEN UND FOLGENABSCHÄTZUNG

- **Anhörung von interessierten Kreisen**

Anhörungsmethoden, angesprochene Sektoren und allgemeines Profil der Befragten

Im April 2006 erarbeitete die Kommission ein Konsultationspapier mit verschiedenen Handlungsmöglichkeiten, das sie sämtlichen Beteiligten (für die Eisenbahnsicherheit zuständige nationale Behörden, Industrie, Eisenbahnunternehmen, Infrastrukturbetreiber, europäische Normungsorganisationen u. a.) im Rahmen eines Seminars vorstellte. Die schriftlichen Stellungnahmen der Beteiligten wurden erfasst und im Rahmen einer nach den geltenden Vorschriften durchgeführten Folgenabschätzung ausgewertet.

Zusammenfassung der Antworten und Art ihrer Berücksichtigung

Die Kommission hat die verschiedenen Positionen berücksichtigt und einen Vorschlag mit zwei Schwerpunkten erarbeitet. Zum einen geht es um die Arbeiten, die sofort in Angriff genommen werden können, ohne eine Rechtsänderung abzuwarten, zum anderen um eine Änderung und Festigung des Rechtsrahmens, der die Rechte und

Pflichten beider Seiten während des Verfahrens zur Inbetriebnahme von Eisenbahnfahrzeugen regelt.

- **Einholung und Nutzung von Expertenwissen**

Relevante wissenschaftliche/fachliche Bereiche

Nationale Zulassungsverfahren für Eisenbahnfahrzeuge, nationale technische und/oder Sicherheitsvorschriften, Kosten und Dauer dieser Verfahren usw.

Methodik

Es wurden die Leitlinien der Kommission für Folgenabschätzungen (SEK(2005) 791 vom 15. Juni 2005) in ihrer Fassung von 2006 angewandt.

Wichtigste konsultierte Verbände und Fachleute

Zur Bewertung der von den Marktbeteiligten vertretenen Positionen und Untersuchung der Auswirkungen der verschiedenen Handlungsmöglichkeiten wurde das Expertenwissen der Europäischen Eisenbahnagentur herangezogen.

Bewertung der Stellungnahmen

Auf ernste Gefahren mit irreversiblen Folgen wurde nicht hingewiesen.

Näheres ist der Folgenabschätzung zu entnehmen.

Form der Veröffentlichung der Stellungnahmen

Die Folgenabschätzung wird im Internet veröffentlicht.

- **Folgenabschätzung**

Referenzszenario: ausschließlich Anwendung der bestehenden Rechtsvorschriften, Eingreifen nur bei Beschwerden.

Ohne Rechtsänderung: Veröffentlichung der Empfehlungen der Arbeitsgruppe zur gegenseitigen Anerkennung bestehender Fahrzeuge und Aufforderung an die Mitgliedstaaten, diesen Empfehlungen zu folgen; Beauftragung der Agentur, die einzelstaatlichen Vorschriften zu klassifizieren und auf ihre Gleichwertigkeit hin zu überprüfen; Beauftragung der Agentur, im Rahmen der nationalen Inbetriebnahmeverfahren als Beratungs- oder Anrufstelle zu fungieren; schnellere Entwicklung und Überarbeitung der europäischen Normen; Kontrolle der ordnungsgemäßen Anwendung des Grundsatzes der gegenseitigen Anerkennung und gegebenenfalls Ahndung von Verstößen.

Rechtsänderung, damit Fahrzeuge nicht mehr in jedem Mitgliedstaat zugelassen werden müssen, die für in Betrieb befindliche Fahrzeuge anzuwendenden Verfahren geklärt werden, die Agentur Inbetriebnahmegenehmigungen erteilen und als Koordinierungs-, Beratungs- und/oder Anrufstelle fungieren kann und die für Konformitätsprüfungen zuständigen Stellen und die Infrastrukturbetreiber Inbetriebnahmegenehmigungen erteilen können.

Die Kommission hat gemäß ihrem Legislativ- und Arbeitsprogramm eine Folgenabschätzung vorgenommen. Der entsprechende Bericht ist unter folgender Adresse abrufbar: http://ec.europa.eu/transport/rail/index_de.html.

3) RECHTLICHE ASPEKTE

- **Zusammenfassung der vorgeschlagenen Maßnahme**

Der Vorschlag sieht eine Vereinfachung des Inbetriebnahmeverfahrens vor. Für Güter- und Reisezugwagen, die nach Inkrafttreten dieser Richtlinie in Betrieb genommen werden, soll eine einzige, von einem EU-Mitgliedstaat erteilte Inbetriebnahmegenehmigung ausreichen. Für Fahrzeuge, die vor dem Inkrafttreten dieser Richtlinie in Betrieb genommen werden und die über keine EG-Prüferklärung verfügen, gilt weiterhin die Richtlinie über die Eisenbahnsicherheit. Für Fahrzeuge, die über eine EG-Prüferklärung gemäß Artikel 18 verfügen, sind die Kriterien zu bestimmen, die die Sicherheitsbehörden bei der Erteilung von Inbetriebnahmegenehmigungen überprüfen dürfen. Für Fahrzeugserien, die nach einem bestimmten Baumuster hergestellt wurden, sollten die Mitgliedstaaten Sammelzulassungen erteilen dürfen.

- **Rechtsgrundlage**

Artikel 71 und 156

- **Subsidiaritätsprinzip**

Das Subsidiaritätsprinzip gelangt zur Anwendung, da der Vorschlag nicht unter die ausschließliche Zuständigkeit der Gemeinschaft fällt.

Die Ziele des Vorschlags können von den Mitgliedstaaten aus folgenden Gründen nicht ausreichend verwirklicht werden:

Diese Initiative ist Teil eines Vorschlagspakets, mit dem die Schwierigkeiten beseitigt werden sollen, die sich daraus ergeben, dass in einem Mitgliedstaat bereits zugelassene Fahrzeuge nicht automatisch auch in den anderen Mitgliedstaaten betrieben werden dürfen. Das Problem ist von grenzübergreifender Bedeutung und kann durch nationale Maßnahmen nicht behoben werden, da kein Mitgliedstaat die Inbetriebnahme eines Fahrzeugs in einem anderen Mitgliedstaat genehmigen kann. Ferner obliegt es der Kommission, Vorschläge zur Vereinfachung des Gemeinschaftsrechts zu unterbreiten.

Die Ziele des Vorschlags können aus folgenden Gründen besser durch Maßnahmen der Gemeinschaft erreicht werden:

In den Richtlinien über die Eisenbahninteroperabilität und die Sicherheit im Eisenbahnverkehr ist das Territorialitätsprinzip von Inbetriebnahmegenehmigungen verankert, und keine einzelstaatliche Maßnahme wäre geeignet, das mit diesem Vorschlag verfolgte Ziel zu erreichen.

Dauer und Kosten der Zulassungsverfahren für Fahrzeuge sind die wesentlichen Indikatoren für die Verwirklichung der Ziele dieses Vorschlags.

Mit einer Änderung von Artikel 14 der im Rahmen dieses Vorschlags zusammengeführten Richtlinien über die Eisenbahninteroperabilität kann der Teil einer Zulassung, der gegenseitig anzuerkennen ist, genau bestimmt und das Verfahren in einigen Fällen vereinfacht werden. Die Alternative, Inbetriebnahmegenehmigungen zentral von der Agentur erteilen zu lassen, beispielsweise durch den Direktor, wurde verworfen. Dies stellt unter Beweis, dass der Vorschlag auf das beschränkt ist, was von den Mitgliedstaaten auf einzelstaatlicher Ebene nicht erreicht werden kann.

Der Vorschlag steht daher mit dem Subsidiaritätsprinzip im Einklang.

- **Grundsatz der Verhältnismäßigkeit**

Der Vorschlag entspricht aus folgenden Gründen dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit:

Dieser Vorschlag wurde mit dem Ziel erarbeitet, die erforderlichen Änderungen möglichst gering zu halten.

Die Auswirkungen dieses Vorschlags auf den Verwaltungshaushalt der Kommission tendieren gegen Null. Für die zuständigen Behörden und die Industrie dürften sich allein Vorteile ergeben, da das wesentliche Ziel darin besteht, das Inbetriebnahmeverfahren zu vereinfachen, indem Doppelüberprüfungen vermieden und Reglementierungen abgebaut werden.

- **Wahl des Instruments**

Vorgeschlagenes Instrument: Richtlinie.

Andere Instrumente wären aus folgenden Gründen nicht angemessen:

Es handelt sich um die Änderung einer Richtlinie.

4) AUSWIRKUNGEN AUF DEN HAUSHALT

Für die Agentur entstehen in den ersten fünf Jahren Kosten von bis zu 2,2 Mio. €, die anschließend auf unter 0,5 Mio. € fallen werden (siehe beigefügter Finanzbogen).

5) WEITERE ANGABEN

- Vereinfachung

Mit dem Vorschlag werden Verwaltungsvorschriften für juristische und natürliche Personen vereinfacht.

Für Fahrzeuge, die in einem Mitgliedstaat bereits zugelassen wurden, ist in anderen Mitgliedstaaten nur noch dann ein zusätzliches Genehmigungsverfahren durchzuführen, wenn die betreffenden nationalen Vorschriften, z. B. in Bezug auf bestimmte Streckenmerkmale, dies erfordern.

Der Vorschlag ist im Arbeits- und Legislativprogramm der Kommission vorgesehen.
Fundstelle: 2006/TREN/005.

- **Europäischer Wirtschaftsraum**

Der vorgeschlagene Rechtsakt ist von Bedeutung für den Europäischen Wirtschaftsraum und sollte deshalb auf den EWR ausgeweitet werden.

Der Vorschlag im Einzelnen

1. Beschreibung des geographischen Anwendungsbereichs und Ausdehnung des Geltungsbereichs (Artikel 1)

Die Richtlinie 2004/50/EG sah eine allmähliche Ausweitung des Geltungsbereichs der Richtlinie 2001/16/EG in dem Maße vor, in dem neue TSI verabschiedet oder bestehende TSI überarbeitet würden. Der Geltungsbereich der vorliegenden Richtlinie erstreckt sich bei ihrem Inkrafttreten auf das konventionelle transeuropäische Eisenbahnnetz und das transeuropäische Hochgeschwindigkeitsbahnnetz, wie sie in den gemeinschaftlichen Leitlinien für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes beschrieben sind, sowie auf die Fahrzeuge, die für den Verkehr auf diesen Netzen geeignet sind. Dieser Geltungsbereich wird schrittweise auf das gesamte Netz und auf sämtliche Fahrzeuge ausgeweitet, sofern eine Folgenabschätzung ergibt, dass dafür ein wirtschaftliches Interesse besteht.

Artikel 1 Absatz 3 wird geändert, um das für diese Ausweitung anzuwendende Verfahren zu präzisieren:

Zunächst führt die Agentur eine Folgenabschätzung durch und ermittelt die neu zu erstellenden TSI bzw. die vorhandenen TSI, die es zu überarbeiten gilt, um auch die darin noch nicht erfassten Strecken einzubeziehen.

Anschließend beschließt die Kommission auf Grundlage der Empfehlung der Agentur und nach Stellungnahme des Ausschusses ein Mandat.

Der erweiterte Geltungsbereich macht darüber hinaus geringfügige Änderungen im Wortlaut der Richtlinie notwendig.

2. Begriffsbestimmungen (Artikel 2)

Änderung des Begriffs der Eckwerte sowie von Artikel 6 Absatz 3 mit dem Ziel, die Bestimmung, die eine Entscheidung der Kommission vorsieht, zu streichen. Die Erfahrung hat nämlich gezeigt, dass eine solche Entscheidung nicht gerechtfertigt ist, da die Spezifikation der Eckwerte eine wirtschaftliche Bewertung erfordert, die unvollständig bleiben muss, solange für die betreffende TSI keine Umsetzungsstrategie vorliegt.

Vorschlag dreier neuer Begriffsbestimmungen:

Der Auftraggeber war bisher nicht definiert und war Arbeitsgegenstand des Ausschusses, der sich auf eine flexiblere Auslegung geeinigt hat, wonach die Auftraggeber das EG-Prüfverfahren einleiten oder Inbetriebnahmegenehmigungen beantragen können.

Der in der vorangehenden Begriffsbestimmung genannte Halter ist Gegenstand des dazugehörigen Vorschlags zur Änderung der Richtlinie über die Eisenbahnsicherheit.

Vorhaben, die sich in einem fortgeschrittenen Entwicklungsstadium befinden.

3. Ausnahmeregelungen

Der nach Artikel 21 der Richtlinie 96/48/EG eingerichtete Ausschuss hat sich mehrfach mit der Anwendung von Artikel 7 befasst. Es wurden Empfehlungen ausgearbeitet, insbesondere in Bezug auf

die Definition von Vorhaben, die sich „in einem fortgeschrittenen Entwicklungsstadium befinden“ und damit automatisch eine Ausnahme darstellen, die keine Entscheidung der Kommission erfordert;

den Inhalt der der Kommission zu übermittelnden Unterlagen, anhand deren sie die Zulässigkeit der Ausnahmeregelung prüfen kann.

4. Übergangszeitraum für Interoperabilitätskomponenten (Artikel 10 Absatz 5 (neu))

Bei Inkrafttreten einer TSI werden einige der Interoperabilitätskomponenten bereits produziert. Damit diese Komponenten in ein Teilsystem integriert werden können, auch wenn sie der betreffenden TSI nicht genau entsprechen, muss eine Übergangszeit vorgesehen werden.

5. Technische Anhänge der TSI (Artikel 6)

Die Annahme bestimmter TSI für das Hochgeschwindigkeits- und das konventionelle Bahnsystem hat sich als besonders langwierig herausgestellt, da umfangreiche technische Anhänge zu übersetzen waren. Außerdem sind diese Anhänge wegen ihres technischen Inhalts raschen Änderungen unterworfen, vor allem auf dem Gebiet der Informations- und Telekommunikationssysteme. Dies betrifft beispielsweise die TSI der Teilsysteme Zugsteuerung, Zugsicherung und Signalgebung sowie Telematikanwendungen im Personen- und Güterverkehr. In einem neuen Absatz wird vorgeschlagen, dass in solchen Fällen ein oder mehrere technische Anhänge von der Agentur veröffentlicht werden können.

6. Überprüfung der Betriebs- und Instandhaltungsvorschriften nach der Inbetriebnahme (Artikel 14 Absatz 2)

Nach der Inbetriebnahme von Teilsystemen sollte sichergestellt werden, dass diese Teilsysteme gemäß den sie betreffenden grundlegenden Anforderungen betrieben und instand gehalten werden. Gemäß der Richtlinie über die Eisenbahnsicherheit sind die Infrastrukturbetreiber bzw. die Eisenbahnunternehmen dafür verantwortlich, dass diese Anforderungen für ihre jeweiligen Teilsysteme erfüllt werden. Im Zuge der Erteilung der Sicherheitsbescheinigungen und Sicherheitsgenehmigungen gemäß den Artikeln 10 und 11 der Richtlinie über die Eisenbahnsicherheit können die Mitgliedstaaten kontrollieren, ob diese Anforderungen erfüllt werden.

7. Inbetriebnahme von Fahrzeugen (Artikel 14)

In jedem Mitgliedstaat für jedes Fahrzeug über eine Betriebsgenehmigung verfügen zu müssen, ist wirtschaftlich nicht hinnehmbar. Der Vorschlag sieht deshalb eine Vereinfachung des Inbetriebnahmeverfahrens vor.

8. Sonderfälle und einzelstaatliche Vorschriften (Artikel 16 Absatz 3)

Der Ausschuss hat sich auch mit der Auslegung dieses Aspekts beschäftigt. Laut Vereinbarung sind einzelstaatliche technische Vorschriften, mit denen in der TSI aufgeführte Sonderfälle begründet werden, der Kommission nach denselben Bestimmungen zu notifizieren wie die Vorschriften, die bei Ausnahmeregelungen oder den in den TSI als „offen“ eingestuften Punkten Anwendung finden.

9. Dringende Änderung einer TSI (Artikel 17)

Die Überarbeitung einer TSI kann mehrere Monate in Anspruch nehmen: Beauftragung der Agentur durch die Kommission, Ausarbeitung eines Entwurfs durch die Agentur, Bewertung durch die Kommission, Ausarbeitung einer Entscheidung der Kommission, Stellungnahme des Ausschusses, Übersetzung, internes Verfahren der Kommission, Verabschiedung und Notifizierung an die Mitgliedstaaten. Der Ausschuss hat diesen Punkt erörtert und kam darin überein, dass für dringende Fälle ein beschleunigtes Verfahren notwendig ist. Der Vorschlag sieht daher vor, dass die Agentur in solchen Fällen zu einer technischen Stellungnahme aufgefordert wird und die Kommission entscheidet, ob diese Stellungnahme bis zur Überarbeitung der TSI verwendet werden kann.

10. Bestätigung von Zwischenprüfungen (Artikel 18)

Zu diesem Punkt wurde eine Änderung des Anhangs VI vorgeschlagen und dem Ausschuss im Juni 2006 nach dem Regelungsverfahren zur Stellungnahme vorgelegt. Mit dieser Änderung wird dem Umstand Rechnung getragen, dass die Prüfung von Teilsystemen mehrere Phasen umfasst und derartige Bestätigungen die für diese Märkte notwendige Flexibilität bieten.

11. Arbeitsprogramm (Artikel 23)

Dieser Artikel ist in Abhängigkeit der bereits angenommenen TSI zu aktualisieren.

12. Infrastruktur- und Fahrzeugregister (Artikel 24)

Als die Agentur 2005 und 2006 die Spezifikationen für die nationalen Einstellungsregister gemäß Artikel 14 Absatz 3 ausarbeitete, wurde deutlich, dass der Umfang dieser Register, ihr Inhalt sowie ihr gegenseitiger Bezug und ihre Verwendung durch die verschiedenen Akteure - nationale Sicherheitsbehörden, Infrastrukturbetreiber, Eisenbahnunternehmen, Fahrzeughalter, Hersteller usw. - einer Klärung bedurften. Der Vorschlag sieht die Erstellung und gegebenenfalls formelle Annahme eines Leitfadens vor.

↓2004/50/EG Art. 2 Ziff. 1
(angepasst)

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

vom ~~19. März 2001~~

über die Interoperabilität des ~~konventionellen Eisenbahnsystems~~

↓96/48/EG (angepasst)

~~RICHTLINIE 96/48/EG DES RATES~~

~~vom 23. Juli 1996~~

**über die Interoperabilität des ~~transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems~~
⊗ Eisenbahnsystems der Gemeinschaft ⊗**

↓2001/16/EG (angepasst)

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION -

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft, insbesondere auf die Artikel 71 und 156,

auf Vorschlag der Kommission¹,

nach Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses²,

nach Stellungnahme des Ausschusses der Regionen³,

gemäß dem Verfahren des Artikels 251 EG-Vertrag⁴,

in Erwägung nachstehender Gründe:

¹ ABl. C ~~89 E vom 28.3.2000, S. 11.~~

² ABl. C ~~204 vom 18.7.2000, S. 13.~~

³ ABl. C ~~317 vom 6.11.2000, S. 22.~~

⁴ ~~Stellungnahme des Europäischen Parlaments vom 17. Mai 2000 (ABl. C 59 vom 23.2.2001, S. 106),
Gemeinsamer Standpunkt des Rates vom 10. November 2000 (ABl. C 23 vom 24.1.2001, S. 15) und
Beschluss des Europäischen Parlaments vom 13. Februar 2001.~~

↓neu

- (1) Die Richtlinie 96/48/EG des Rates vom 23. Juli 1996 über die Interoperabilität des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems⁵ und die Richtlinie 2001/16/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 19. März 2001 über die Interoperabilität des konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystems⁶ wurden 2004 in wesentlichen Teilen geändert. Es empfiehlt sich daher aus Gründen der Klarheit und Vereinfachung, im Rahmen der jetzt anstehenden Änderungen eine Neufassung dieser Richtlinien vorzunehmen und zu einem einzigen Text zusammenzufassen.
-

↓96/48/EG Erwägung 1
(angepasst)

- (2) ~~Um den Bürgern der Union, den Wirtschaftsteilnehmern sowie den regionalen und lokalen Gebietskörperschaften in vollem Umfang die Vorteile zugute kommen zu lassen, die sich aus der Schaffung eines Raums ohne Binnengrenzen ergeben, müssen insbesondere die Verknüpfung und Interoperabilität der einzelstaatlichen Hochgeschwindigkeitsbahnnetze sowie der Zugang zu diesen Netzen gefördert werden.~~
-

↓2001/16/EG Erwägung 1

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

↓2001/16/EG Erwägung 2

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

↓2001/16/EG Erwägung 3

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

⁵ ABl. L 235 vom 17.9.1996, S. 6. Zuletzt geändert durch die Richtlinie 2004/50/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. April 2004 (ABl. L 164 vom 30.4.2004, S. 114).

⁶ ABl. L 110 vom 20.4.2001, S. 1. Zuletzt geändert durch die Richtlinie 2004/50/EG.

↓96/48/EG Erwägung 2
(angepasst)

- (6) ~~Eine hochrangige Arbeitsgruppe, die sich aus Vertretern der Regierungen der Mitgliedstaaten, der europäischen Eisenbahnen und der europäischen Eisenbahnindustrie zusammensetzt und von der Kommission gemäß dem vom Rat in seiner Entschließung vom 4. und 5. Dezember 1989 geäußerten Wunsch einberufen worden war, hat einen Leitplan für ein transeuropäisches Hochgeschwindigkeitsbahnnetz ausgearbeitet.~~
-

↓96/48/EG Erwägung 3
(angepasst)

- (7) ~~Die Kommission hat dem Rat im Dezember 1990 eine Mitteilung über dieses Hochgeschwindigkeitsbahnnetz zugeleitet. Der Rat hat diese Mitteilung in seiner Entschließung vom 17. Dezember 1990⁷ begrüßt.~~
-

↓96/48/EG Erwägung 4
(angepasst)

- (8) ~~Nach Artikel 129e des Vertrags führt die Gemeinschaft jede Aktion durch, die sich gegebenenfalls als notwendig erweist, um die Interoperabilität der Netze zu gewährleisten, insbesondere im Bereich der Harmonisierung der technischen Normen.~~
-

↓96/48/EG Erwägung 5
(angepasst)

- (9) ~~Voraussetzung für den Betrieb von Hochgeschwindigkeitszügen ist eine hervorragende Kohärenz von Infrastruktur- und Fahrzeugkennwerten. Von dieser Kohärenz hängen das Leistungs-, Sicherheits- und Qualitätsniveau der angebotenen Verkehrsdienste sowie deren Kosten ab, und auf ihr beruht vor allem die Interoperabilität des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems.~~
-

↓96/48/EG Erwägung 9
(angepasst)

- (10) ~~Die Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten sowie die internen Regelungen der Eisenbahnunternehmen und die von ihnen angewandten technischen Spezifikationen weisen große Unterschiede auf. Diese einzelstaatlichen Rechtsvorschriften und internen Regelungen sind Ausdruck der technischen Besonderheiten der Industrie des jeweiligen Landes. Sie schreiben ganz bestimmte Abmessungen, Vorkehrungen und besondere Merkmale vor. Dieser Sachverhalt steht einem flüssigen Verkehr vor allem von Hochgeschwindigkeitszügen im gesamten Gebiet der Gemeinschaft entgegen.~~

⁷ ABl. C 33 vom 8.2.1991, S. 1.

↓96/48/EG Erwägung 10
(angepasst)

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

↓2001/16/EG Erwägung 4
(angepasst)

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

↓2001/16/EG Erwägung 13

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

↓2001/16/EG Erwägung 14

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

↓2001/16/EG Erwägung 15

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

↓2001/16/EG Erwägung 16
(angepasst)

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

↓96/48/EG Erwägung 11
(angepasst)

- (17) ~~Für die gesamte Gemeinschaft sind daher grundlegende Anforderungen für das transeuropäische Hochgeschwindigkeitsbahnsystem festzulegen.~~
-

↓96/48/EG Erwägung 6
(angepasst)

- (18) ~~Die Richtlinie 91/440/EWG des Rates vom 29. Juli 1991 zur Entwicklung der Eisenbahnunternehmen der Gemeinschaft⁸ impliziert, daß die Eisenbahnunternehmen einen besseren Zugang zu den Eisenbahnnetzen der Mitgliedstaaten erhalten müssen, was die Interoperabilität der Fahrwege, Anlagen und Fahrzeuge erfordert.~~
-

↓96/48/EG Erwägung 7
(angepasst)

- (19) ~~Es obliegt den Mitgliedstaaten, sich zu vergewissern, daß die für Eisenbahnnetze generell geltenden Sicherheits-, Gesundheits- und Verbraucherschutzvorschriften bei der Planung, dem Bau, der Inbetriebnahme und dem Betrieb beachtet werden. Darüber hinaus haben sie und die örtlichen Behörden boden-, raumordnungs- und umweltschutzrechtliche Aufgaben. Das gilt insbesondere für Hochgeschwindigkeitsbahnnetze.~~
-

↓96/48/EG Erwägung 8
(angepasst)

- (20) ~~Die Richtlinie 85/337/EWG des Rates vom 27. Juni 1985 über die Umweltverträglichkeitsprüfung bei bestimmten öffentlichen und privaten Projekten⁹ schreibt eine Umweltverträglichkeitsprüfung für den Bau von Eisenbahn-Fernverkehrsstrecken vor.~~
-

↓96/48/EG Erwägung 12
(angepasst)

- (21) ~~Aus praktischen Gründen hat es sich als notwendig erwiesen, das transeuropäische Hochgeschwindigkeitsbahnsystem aufgrund seines Umfangs und seiner komplexen Struktur in Teilsysteme zu untergliedern, für die gemeinschaftsweit geltende grundlegende Anforderungen sowie die erforderlichen Eckwerte und technischen~~
-

⁸ ABl. L 237 vom 24.8.1991, S. 25.

⁹ ABl. L 175 vom 5.7.1985, S. 40.

~~Spezifikationen, insbesondere für die Komponenten und Schnittstellen, vorgeschrieben werden müssen. Für einige Teilsysteme (Umwelt, Fahrgäste und Betrieb) wird es jedoch nur insoweit technische Spezifikationen für die Interoperabilität (TSI) geben, als sich dies als notwendig erweist, um die Interoperabilität in den Bereichen Infrastruktur, Energie, Zugsteuerung und -sicherung, Signalgebung und Fahrzeuge sicherzustellen.~~

~~↓96/48/EG Erwägung 13
(angepasst)~~

- ~~(22) Die Durchführung der Bestimmungen über die Interoperabilität des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems darf nicht dazu führen, daß unter Kosten-Nutzen-Aspekten die Aufrechterhaltung der Kohärenz des bestehenden Eisenbahnnetzes in den einzelnen Mitgliedstaaten unzulässig beeinträchtigt wird; dabei soll jedoch an dem Ziel festgehalten werden, den Verkehr von Hochgeschwindigkeitszügen im gesamten Gebiet der Gemeinschaft zu ermöglichen.~~
-

~~↓96/48/EG Erwägung 14
(angepasst)~~

- ~~(23) In besonderen Fällen ist den betroffenen Mitgliedstaaten die Möglichkeit einzuräumen, bestimmte technische Interoperabilitätsspezifikationen nicht anzuwenden, und es sind Verfahren vorzusehen, mit denen sichergestellt wird, daß diese Abweichungen gerechtfertigt sind. Nach Artikel 129e des Vertrags ist die Gemeinschaft gehalten, bei ihren Maßnahmen im Bereich der Interoperabilität die potentielle wirtschaftliche Lebensfähigkeit der Vorhaben zu berücksichtigen.~~
-

~~↓96/48/EG Erwägung 15
(angepasst)~~

- ~~(24) considérant que, pour satisfaire aux dispositions appropriées concernant les procédures de passation des marchés dans le secteur ferroviaire et notamment à la directive 93/38/CEE¹⁰, les entités adjudicatrices doivent inclure les spécifications techniques dans les documents généraux ou dans les cahiers des charges propres à chaque marché; Es ist notwendig, eine Reihe von europäischen Spezifikationen auszuarbeiten, auf die in diesen technischen Spezifikationen Bezug genommen wird.~~
-

~~↓96/48/EG Erwägung 16
(angepasst)~~

- ~~(25) Eine europäische Spezifikation im Sinne der Richtlinie 93/38/EWG ist eine gemeinsame technische Spezifikation, eine europäische technische Zulassung oder eine nationale Norm zur Umsetzung einer Europäischen Norm. Eine harmonisierte Europäische Norm wird von einer europäischen Normungsorganisation, d. h. dem Europäischen Komitee für Normung (CEN), dem Europäischen Komitee für~~

¹⁰ Directive 93/38/CEE du Conseil, du 14 juin 1993, portant coordination des procédures de passation des marchés dans les secteurs de l'eau, de l'énergie, des transports et des télécommunications (JO n° L 199 du 9. 8. 1993, p. 84), telle que modifiée par l'acte d'adhésion de 1994.

~~elektrotechnische Normung (CENELEC) oder dem Europäischen Institut für Telekommunikationsnormen (ETSI) im Auftrag der Kommission ausgearbeitet; ihre Fundstelle wird im Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften veröffentlicht.~~

~~↓96/48/EG Erwägung 17
(angepasst)~~

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

~~↓96/48/EG Erwägung 18
(angepasst)~~

- (27) ~~Die Auftraggeber bestimmen die zusätzlichen Spezifikationen, die zur Ergänzung der europäischen Spezifikationen oder anderer Normen erforderlich sind. Diese Spezifikationen dürfen die Einhaltung der grundlegenden Anforderungen, die auf Gemeinschaftsebene harmonisiert worden sind und denen das transeuropäische Hochgeschwindigkeitsbahnsystem entsprechen muß, nicht beeinträchtigen.~~
-

~~↓96/48/EG Erwägung 19
(angepasst)~~

- (28) ~~considérant que les procédures d'évaluation de la conformité ou de l'aptitude à l'emploi des constituants doivent être fondées sur l'utilisation des modules qui font l'objet de la décision 93/465/CEE¹¹; Um die Entwicklung der betreffenden Industrien zu fördern, sind die Verfahren der Qualitätssicherung so weit wie möglich weiterzuentwickeln. Unter Komponenten sind materielle, aber auch immaterielle Produkte wie Software zu verstehen.~~
-

~~↓96/48/EG Erwägung 20
(angepasst)~~

- (29) ~~Die Bewertung der Gebrauchstauglichkeit erstreckt sich auf Komponenten, die für die Sicherheit, die Funktionstüchtigkeit oder den Aufbau des Systems von besonders kritischer Bedeutung sind.~~
-

~~↓96/48/EG Erwägung 21
(angepasst)~~

- (30) ~~In den Vertragsunterlagen für jeden Auftrag schreiben die Auftraggeber unter Bezugnahme auf europäische Spezifikationen insbesondere für Komponenten vor,~~
-

¹¹ ~~Décision 93/465/CEE du Conseil, du 22 juillet 1993, concernant les modules relatifs aux différentes phases des procédures d'évaluation de la conformité et les règles d'apposition et d'utilisation du marquage «CE» de conformité, destinés à être utilisés dans les directives d'harmonisation technique (JO n°L 220 du 30. 8. 1993, p. 23).~~

~~welche Merkmale von den Herstellern vertraglich einzuhalten sind. Für die Konformität der Komponenten ist daher vor allem das Verwendungsgebiet maßgebend, damit nicht nur der freie Verkehr auf dem Gemeinschaftsmarkt, sondern auch die Interoperabilität des Systems sichergestellt und gewährleistet ist.~~

~~↓96/48/EG Erwägung 22
(angepasst)~~

- (31) ~~Infolgedessen braucht der Hersteller auf Komponenten, die den Bestimmungen dieser Richtlinie unterliegen, die CE-Kennzeichnung nicht anzubringen, da die Konformitätserklärung des Herstellers ausreicht, wenn die Konformitäts- und/oder Gebrauchstauglichkeitsbewertung nach den Verfahren dieser Richtlinie vorgenommen worden ist. Die Verpflichtung der Hersteller, auf bestimmten Komponenten die CE-Kennzeichnung anzubringen, die die Konformität mit anderen Gemeinschaftsvorschriften bestätigt, bleibt davon unberührt.~~
-

~~↓96/48/EG Erwägung 23
(angepasst)~~

- (32) ~~Die Teilsysteme des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems sind einer Prüfung zu unterziehen. Diese muß den Genehmigungsbehörden für die Inbetriebnahme die Gewähr bieten, daß die Ergebnisse auf der Planungs-, Bau- und Inbetriebnahmestufe den ordnungsrechtlichen, technischen und betrieblichen Vorschriften entsprechen. Der Hersteller muß auch von der Gleichbehandlung in allen Ländern ausgehen können. Daher ist ein Modul mit den Grundsätzen und Bedingungen der EG-Prüfung von Teilsystemen festzulegen.~~
-

~~↓96/48/EG Erwägung 24
(angepasst)~~

- (33) ~~Das EG-Prüfverfahren beruht auf den TSI. Diese TSI werden im Auftrag der Kommission von einem gemeinsamen Gremium ausgearbeitet, in dem die Infrastrukturbetreiber, die Eisenbahnunternehmen und die Industrie vertreten sind. Die Bezugnahme auf die TSI ist zwingend vorgeschrieben, um die Interoperabilität des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems sicherzustellen; diese TSI unterliegen Artikel 18 der Richtlinie 93/38/EWG.~~
-

~~↓96/48/EG Erwägung 25
(angepasst)~~

- (34) ~~Die benannten Stellen, die mit der Durchführung der Konformitäts- und Gebrauchstauglichkeitsbewertung sowie mit dem Prüfverfahren für die Teilsysteme betraut sind, müssen ihre Entscheidungen insbesondere dann, wenn europäische Spezifikationen fehlen, so eng wie möglich aufeinander abstimmen.~~

↓96/48/EG Erwägung 26
(angepasst)

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

↓96/48/EG Erwägung 27
(angepasst)

- (36) ~~Die Interoperabilität des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems hat eine Gemeinschaftsdimension. Die Mitgliedstaaten sind auf sich allein gestellt nicht in der Lage, die erforderlichen Maßnahmen zur Verwirklichung dieser Interoperabilität zu treffen. Daher ist diese Maßnahme unter Beachtung des Subsidiaritätsprinzips auf Gemeinschaftsebene zu treffen.~~
-

↓2001/16/EG Erwägung 5
(angepasst)

- (37) Zur Erreichung dieser Ziele hat der Rat am 23. Juli 1996 mit der Annahme der Richtlinie 96/48/EG über die Interoperabilität des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems¹² eine erste Maßnahme getroffen. ☒ Anschließend nahmen das Europäische Parlament und der Rat die Richtlinie 2001/16/EG über die Interoperabilität des konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystems an. ☒
-

↓2004/50 Erwägung 7

- (38) Das Inkrafttreten der Richtlinien 2001/12/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 26. Februar 2001 zur Änderung der Richtlinie 91/440/EWG des Rates zur Entwicklung der Eisenbahnunternehmen der Gemeinschaft, 2001/13/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 26. Februar 2001 zur Änderung der Richtlinie 95/18/EG des Rates über die Erteilung von Genehmigungen an Eisenbahnunternehmen und 2001/14/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 26. Februar 2001 über die Zuweisung von Fahrwegkapazität der Eisenbahn, die Erhebung von Entgelten für die Nutzung von Eisenbahninfrastruktur und die Sicherheitsbescheinigung hat Auswirkungen auf die Verwirklichung der Interoperabilität. Ebenso wie bei anderen Verkehrsträgern muss die Erweiterung der Zugangsrechte unter gleichzeitiger Durchführung der erforderlichen Begleitmaßnahmen zur Harmonisierung erfolgen. Daher ist die Interoperabilität auf dem gesamten Netz zu verwirklichen, indem der geografische Geltungsbereich der Richtlinie 2001/16/EG schrittweise ausgeweitet wird. Außerdem ist die

¹² ABl. L 235 vom 17.9.1996, S. 6.

Rechtsgrundlage der Richtlinie 2001/16/EG auf Artikel 71 des Vertrags auszudehnen, auf den die Richtlinie 2001/12/EG gestützt ist.

↓2004/50 Erwägung 10

- (39) Die Erstellung der TSI für den Hochgeschwindigkeitsverkehr hat gezeigt, dass es einer Klarstellung bezüglich des Verhältnisses zwischen den grundlegenden Anforderungen der Richtlinie 96/48/EG 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 müssen, damit die Ziele jener Richtlinie erreicht werden, und «harmonisierten» Normen, die nach den Grundsätzen des neuen Konzepts für die technische Harmonisierung und Normung erstellt worden sind.
-

↓2004/50 Erwägung 11

- (40) Im Allgemeinen werden europäische Spezifikationen nach den Grundsätzen des neuen Konzepts für die technische Harmonisierung und Normung erstellt. Ihre Anwendung begründet insbesondere bei Interoperabilitätskomponenten und Schnittstellen die Vermutung der Konformität mit bestimmten grundlegenden Anforderungen der Richtlinie 96/48/EG. Diese europäischen Spezifikationen (beziehungsweise die anwendbaren Teile) sind nicht verbindlich, und in den TSI darf nicht ausdrücklich auf diese Spezifikationen verwiesen werden. Die Fundstellen dieser europäischen Spezifikationen werden im Amtsblatt der Europäischen Union veröffentlicht, und die Mitgliedstaaten veröffentlichen die Fundstellen der nationalen Normen, mit denen die europäischen Normen umgesetzt werden.
-

↓2004/50 Erwägung 12

- (41) In bestimmten Fällen können die TSI, sofern dies für die Erreichung der Ziele dieser Richtlinie unbedingt erforderlich ist, ausdrücklich auf europäische Normen oder Spezifikationen verweisen. Ein solcher ausdrücklicher Verweis hat bestimmte Folgen, die näher zu bezeichnen sind; insbesondere werden diese europäischen Normen oder Spezifikationen mit Beginn der Gültigkeit der TSI verbindlich.
-

↓2004/50 Erwägung 13

- (42) Sämtliche Bedingungen, denen eine Interoperabilitätskomponente genügen muss, sowie das bei der Konformitätsbewertung einzuhaltende Verfahren werden in der TSI festgelegt. Außerdem ist darauf hinzuweisen, dass jede Komponente dem in den TSI angegebenen Verfahren zur Bewertung der Konformität und Gebrauchstauglichkeit zu unterziehen und mit einer entsprechenden Bescheinigung zu versehen ist.
-

↓2004/50 Erwägung 14

- (43) Aus Gründen der Sicherheit sind die Mitgliedstaaten zu verpflichten, jedem in Betrieb genommenen Fahrzeug einen Kennzeichnungscode zuzuweisen. Anschließend sollte das Fahrzeug in ein nationales Einstellungsregister aufgenommen werden. Die Register müssen allen Mitgliedstaaten und bestimmten Wirtschaftsakteuren der

Gemeinschaft zur Abfrage zugänglich sein. Die Register sollten ein einheitliches Datenformat aufweisen. Sie sollten deshalb gemeinsamen funktionellen und technischen Spezifikationen unterliegen.

↓2004/50 Erwägung 15

- (44) Das Verfahren, das im Falle grundlegender Anforderungen an ein Teilsystem, für die in der entsprechenden TSI noch keine ausführlichen Spezifikationen enthalten sind, anzuwenden ist, sollte festgelegt werden. In diesem Fall sollte es sich bei den Stellen, die mit den Konformitätsbewertungs- und Prüfverfahren beauftragt sind, um die Stellen handeln, die bereits im Rahmen des Artikels 20 der Richtlinien 96/48/EG und 2001/16/EG benannt worden sind.
-

↓neu

- (45) Die Differenzierung zwischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystem und konventionellem Eisenbahnsystem rechtfertigt nicht die Existenz zweier unterschiedlicher Richtlinien. Die Verfahren zur Erarbeitung der technischen Spezifikationen für die Interoperabilität sind für beide Systeme dieselben, ebenso wie die Verfahren, die für die Zertifizierung von Interoperabilitätskomponenten und Teilsystemen einzuhalten sind. Die grundlegenden Anforderungen sind annähernd identisch, ebenso wie die Unterteilung der Systeme in Teilsysteme, die Gegenstand von technischen Spezifikationen sein müssen. Da für die Züge ferner ein ungehinderter Übergang vom Hochgeschwindigkeitsnetz auf das konventionelle Netz möglich sein muss, sind die technischen Spezifikationen beider Systeme in weiten Teilen deckungsgleich. Bei der Erarbeitung der TSI wurde im Übrigen deutlich, dass für bestimmte Teilsysteme eine einzige TSI, die beide Eisenbahnsysteme abdeckt, ausreicht¹³. Die Richtlinien 96/48/EG und 2001/16/EG sollten deshalb zusammengefasst werden.
- (46) Die Richtlinie 2004/50/EG sah eine allmähliche Ausweitung des Geltungsbereichs der Richtlinie 2001/16/EG in dem Maße vor, in dem neue TSI verabschiedet oder bestehende TSI überarbeitet würden. Der Geltungsbereich der vorliegenden Richtlinie erstreckt sich bei ihrem Inkrafttreten auf das konventionelle transeuropäische Eisenbahnnetz und das transeuropäische Hochgeschwindigkeitsbahnnetz, wie sie in den gemeinschaftlichen Leitlinien für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes¹⁴ beschrieben sind, sowie auf die Fahrzeuge, die für den Verkehr auf diesen Netzen geeignet sind. Dieser Geltungsbereich wird schrittweise auf das gesamte Netz und auf sämtliche Fahrzeuge ausgeweitet, sofern eine Folgenabschätzung ergibt, dass dafür ein wirtschaftliches Interesse besteht.
-

↓2001/16/EG Erwägung 6
(angepasst)

- (47) ~~Die Kommission hat in ihrem Weißbuch von 1996 über eine „Strategie zur Revitalisierung der Eisenbahn in der Gemeinschaft“ eine zweite Maßnahme im~~

¹³ Siehe Schlussfolgerungen des Berichts der Kommission an das EP und den Rat vom [...].

¹⁴ TEN-Leitlinien 1996

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

↓2001/16/EG Erwägung 7
(angepasst)

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

↓2001/16/EG Erwägung 8

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

↓2001/16/EG Erwägung 9
(angepasst)

- (50) Das Stufenkonzept entspricht den besonderen Erfordernissen der angestrebten Interoperabilität für das ~~konventionelle~~ Eisenbahnsystem, das sich durch einen alten Fahrweg- und Fahrzeugbestand in den Mitgliedstaaten auszeichnet, dessen Umrüstung oder Erneuerung mit erheblichen Investitionen verbunden ist; es ist besonders darauf zu achten, dass die Eisenbahn gegenüber anderen Verkehrsträgern wirtschaftlich nicht benachteiligt wird.
-

↓2001/16/EG Erwägung 10

- (51) Das Europäische Parlament hat in seiner Entschließung vom 10. März 1999 über das Eisenbahnpaket gefordert, dass die schrittweise Öffnung des Eisenbahnsektors mit

möglichst wirksamen technischen Harmonisierungsmaßnahmen einhergehen muss, die so rasch wie möglich ergriffen werden sollten.

↓2001/16/EG Erwägung 11

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

↓2001/16/EG Erwägung 12

- (53) Aus der Richtlinie 91/440/EWG des Rates vom 29. Juli 1991 zur Entwicklung der Eisenbahnunternehmen der Gemeinschaft¹⁵ ergibt sich, dass die Eisenbahnunternehmen einen besseren Zugang zu den Eisenbahnnetzen der Mitgliedstaaten erhalten müssen, was die Interoperabilität der Fahrwege, Anlagen und Fahrzeuge sowie der Steuerungs- und Betriebssysteme erfordert; dies schließt die beruflichen Qualifikationen und die Bedingungen für Arbeitshygiene und Sicherheit am Arbeitsplatz ein, die für den Betrieb und die Wartung der betroffenen Teilsysteme sowie für die Umsetzung jeder TSI erforderlich sind. Mit der vorliegenden Richtlinie wird jedoch keine direkte oder indirekte Harmonisierung der Arbeitsbedingungen im Eisenbahnsektor bezweckt.
-

↓2001/16/EG Erwägung 17
(angepasst)

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

↓2001/16/EG Erwägung 18
(angepasst)

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

¹⁵ ABl. L 237 vom 24.8.1991, S. 25.

↓2001/16/EG Erwägung 19

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

↓2001/16/EG Erwägung 20

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

↓2001/16/EG Erwägung 21
(angepasst)

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

↓2001/16/EG Erwägung 22
(angepasst)

- (59) Es gilt, die Interoperabilität des ~~konventionellen~~ Eisenbahnsystems - insbesondere im Güterverkehr - zu nutzen, um die Voraussetzungen für eine bessere Interoperabilität zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern zu schaffen.
-

↓2001/16/EG Erwägung 23

- (60) Um den einschlägigen Bestimmungen in Bezug auf die Vergabe von Aufträgen im Eisenbahnbereich, insbesondere der Richtlinie 93/38/EWG¹⁶, zu entsprechen, müssen die Auftraggeber die technischen Spezifikationen in die allgemeinen Unterlagen oder in die Vertragsunterlagen für jeden einzelnen Auftrag aufnehmen. Es ist notwendig, eine Reihe von europäischen Spezifikationen auszuarbeiten, auf die in diesen technischen Spezifikationen Bezug genommen wird.
-

↓2001/16/EG Erwägung 24

- (61) Die Gemeinschaft hat ein Interesse an einem den Anforderungen der Gemeinschaftspolitik entsprechenden internationalen Normungssystem, mit dem Normen aufgestellt werden können, die von den internationalen Handelspartnern

¹⁶ Richtlinie 93/38/EWG des Rates vom 14. Juni 1993 zur Koordinierung der Auftragsvergabe durch Auftraggeber im Bereich der Wasser-, Energie- und Verkehrsversorgung sowie im Telekommunikationssektor (ABl. L 199 vom 9.8.1993, S. 84). Zuletzt geändert durch die Richtlinie 98/4/EG (ABl. L 101 vom 1.4.1998, S. 1).

tatsächlich angewendet werden. Die europäischen Normungsorganisationen müssen daher ihre Zusammenarbeit mit den internationalen Normungsorganisationen fortsetzen.

↓2001/16/EG Erwägung 25
(angepasst)

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

↓2001/16/EG Erwägung 26

- (63) Die Verfahren der Konformitäts- oder Gebrauchstauglichkeitsbewertung von Komponenten müssen auf den Modulen beruhen, die im Beschluss 93/465/EWG¹⁷ festgelegt wurden. Um die Entwicklung der betreffenden Industrien zu fördern, sind die Verfahren der Qualitätssicherung so weit wie möglich weiterzuentwickeln.
-

↓2001/16/EG Erwägung 27

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

↓2001/16/EG Erwägung 28

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

↓neu

- (66) **Bei Inkrafttreten einer TSI sind einige der Interoperabilitätskomponenten bereits in Verkehr gebracht worden. Damit diese Komponenten in ein Teilsystem integriert**
-

¹⁷ Beschluss 93/465/EWG des Rates vom 22. Juli 1993 über die in den technischen Harmonisierungsrichtlinien zu verwendenden Module für die verschiedenen Phasen der Konformitätsbewertungsverfahren und die Regeln für die Anbringung und Verwendung der CE-Konformitätskennzeichnung (ABl. L 220 vom 30.8.1993, S. 23).

werden können, auch wenn sie der betreffenden TSI nicht genau entsprechen, muss eine Übergangszeit vorgesehen werden.

↓2001/16/EG Erwägung 29
(angepasst)
⇒neu

- (67) Die Teilsysteme des ~~konventionellen transeuropäischen~~ Eisenbahnsystems sind einer Prüfung zu unterziehen; diese muss den für die Inbetriebnahmegenehmigung zuständigen Behörden die Gewähr bieten, dass die Ergebnisse auf der Planungs-, Bau- und Inbetriebnahmestufe den geltenden ordnungsrechtlichen, technischen und betrieblichen Vorschriften entsprechen. Die Hersteller müssen auch von der Gleichbehandlung in allen Ländern ausgehen können. Daher ~~ist~~ ⇒ sind ein oder mehrere ⇐ Modul ⇒ Module ⇐ mit den Grundsätzen und Bedingungen der EG-Prüfung von Teilsystemen festzulegen.
-

↓neu

- (68) Nach der Inbetriebnahme von Teilsystemen sollte sichergestellt werden, dass diese Teilsysteme gemäß den sie betreffenden grundlegenden Anforderungen betrieben und instand gehalten werden. Gemäß der Richtlinie über die Eisenbahnsicherheit sind die Infrastrukturbetreiber bzw. die Eisenbahnunternehmen dafür verantwortlich, dass diese Anforderungen für ihre jeweiligen Teilsysteme erfüllt werden. Im Zuge der Erteilung der Sicherheitsbescheinigungen und Sicherheitsgenehmigungen gemäß den Artikeln 10 und 11 der Richtlinie über die Eisenbahnsicherheit können die Mitgliedstaaten kontrollieren, ob diese Anforderungen erfüllt werden.
- (69) In jedem Mitgliedstaat für jedes Fahrzeug über eine Betriebsgenehmigung verfügen zu müssen, ist wirtschaftlich nicht hinnehmbar. Der Vorschlag sieht deshalb eine Vereinfachung des Inbetriebnahmeverfahrens vor. Für Güter- und Reisezugwagen, die nach Inkrafttreten dieser Richtlinie in Betrieb genommen werden, soll eine einzige, von einem EU-Mitgliedstaat erteilte Inbetriebnahmegenehmigung ausreichen. Für Fahrzeuge, die vor dem Inkrafttreten dieser Richtlinie in Betrieb genommen werden und die über keine EG-Prüferklärung verfügen, gilt weiterhin die Richtlinie über die Eisenbahnsicherheit. Für Fahrzeuge, die über eine EG-Prüferklärung gemäß Artikel 18 verfügen, sind die Kriterien zu bestimmen, die die Sicherheitsbehörden bei der Erteilung von Inbetriebnahmegenehmigungen überprüfen dürfen. Für Fahrzeugserien, die nach einem bestimmten Baumuster hergestellt wurden, sollten die Mitgliedstaaten Sammelzulassungen erteilen dürfen.
-

↓2001/16/EG Erwägung 30

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

↓2001/16/EG Erwägung 31
(angepasst)

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

↓2001/16/EG Erwägung 32
(angepasst)
⇒ neu

- (72) ~~Die Richtlinie 91/440/EWG des Rates schreibt hinsichtlich der Rechnungsführung eine Trennung des Betriebs der Eisenbahninfrastruktur und der Erbringung von Verkehrsleistungen vor. Entsprechend müssen die Die als benannten Stellen gemeldeten Fachdienststellen der Infrastrukturbetreiber müssen den für diese Stellen geltenden Kriterien genügen. ⇒ in allen Bereichen des neuen Konzepts für die technische Harmonisierung und Konformitätsprüfung, insbesondere in Bezug auf Unabhängigkeit und fachliche Eignung, ⇐ genügen. ~~Es können auch andere Fachstellen benannt werden, wenn sie diese Kriterien erfüllen.~~~~
-

↓2001/16/EG Erwägung 33

- (73) Die zur Anwendung dieser Richtlinie erforderlichen Maßnahmen sollten gemäß dem Beschluss 1999/468/EG des Rates vom 28. Juni 1999 zur Festlegung der Modalitäten für die Ausübung der der Kommission übertragenen Durchführungsbefugnisse¹⁸ erlassen werden.
-

↓ neu

- (74) ~~Insbesondere sollte die Kommission ermächtigt werden, die TSI zu beschließen und zu aktualisieren. Da es sich um Maßnahmen allgemeiner Art handelt, die diese Richtlinie durch Hinzufügung neuer nicht wesentlicher Elemente ergänzen, sind sie nach dem Regelungsverfahren mit Kontrolle gemäß Artikel 5a des Beschlusses 1999/468/EG zu erlassen.~~
-

↓ 2001/16/EG Erwägung 34
(angepasst)

- (75) Die Interoperabilität des ~~konventionellen transeuropäischen~~ Eisenbahnsystems hat eine Gemeinschaftsdimension. Die Mitgliedstaaten sind für sich allein nicht in der Lage, die erforderlichen Maßnahmen zur Verwirklichung dieser Interoperabilität zu treffen. Entsprechend dem Subsidiaritätsprinzip können die Ziele der in Betracht gezogenen Maßnahmen daher auf der Ebene der Mitgliedstaaten nicht ausreichend

¹⁸ ABl. L 184 vom 17.7.1999, S. 23.

erreicht werden; sie können wegen ihres Umfangs oder ihrer Wirkungen besser auf Gemeinschaftsebene erreicht werden.

↓neu

- (76) Die Pflicht zur Umsetzung dieser Richtlinie in innerstaatliches Recht betrifft nur jene Bestimmungen, die im Vergleich zu den bisherigen Richtlinien inhaltlich geändert wurden. Die Pflicht zur Umsetzung der inhaltlich unveränderten Bestimmungen ergibt sich aus den bisherigen Richtlinien –

↓2001/16/EG

HABEN FOLGENDE RICHTLINIE ERLASSEN:

KAPITEL I

ALLGEMEINE BESTIMMUNGEN

Artikel 1

↓2004/50/EG Art. 2 Ziff. 2
Buchst. a (angepasst)
⇒neu

1. Mit dieser Richtlinie werden die Bedingungen festgelegt, die im Gebiet der Gemeinschaft für die Verwirklichung der Interoperabilität des ~~konventionellen transeuropäischen~~ Eisenbahnsystems, ~~wie es in Anhang I beschrieben ist~~, erfüllt sein müssen. Diese Bedingungen betreffen die Planung, den Bau, die Inbetriebnahme, die Umrüstung, die Erneuerung, den Betrieb und die Instandhaltung von Bestandteilen dieses Systems, die nach dem Tag des Inkrafttretens der vorliegenden Richtlinie in Betrieb genommen werden, und darüber hinaus die Qualifikationen und die Gesundheits- und Sicherheitsbedingungen in Bezug auf das für seinen Betrieb und seine Instandsetzung eingesetzte Personal. ⇒Die Bedingungen betreffen außerdem das bestehende Eisenbahnsystem innerhalb der in den diesbezüglichen Artikeln, insbesondere Artikel 14 Absatz 3 und Artikel 24 über die Register, beschriebenen Grenzen. ⇐

↓2004/50/EG Art. 1 Ziff. 1

~~Diese Bedingungen betreffen die Planung, den Bau, die Inbetriebnahme, die Umrüstung, die Erneuerung, den Betrieb und die Instandhaltung von Bestandteilen dieses Systems, die nach dem 30. April 2004 in Betrieb genommen werden, und darüber hinaus die Qualifikationen und die Gesundheits- und Sicherheitsbedingungen in Bezug auf das für seinen Betrieb eingesetzte Personal.~~

↓ 2004/50/EG Art. 1 Ziff. 1 und
Art. 2 Ziff. 2 Buchst. b

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

↓ 2001/16/EG

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

↓ 2004/50/EG Art. 1 Ziff. 1
(angepasst)

~~b) Beitrag zur schrittweisen Verwirklichung des Binnenmarkts für Ausrüstungen und Dienstleistungen für den Bau, den Betrieb, die Erneuerung und die Umrüstung des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems;~~

↓ 2001/16/EG (angepasst)

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

c) Beitrag zur Interoperabilität des ~~konventionellen~~ transeuropäischen Eisenbahnsystems.

↓ 2004/50/EG Art. 2 Ziff. 2
Buchst. c (angepasst)
⇒ neu

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

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

Die Kommission ~~legt~~ ⊗ beschließt ⊗ nach dem in Artikel 21 Absatz ~~2~~ ⇒ 3 ⇐ genannten Verfahren ~~bis zum 1. Januar 2006 ein Arbeitsprogramm~~ ⇒ ein oder mehrere Mandate ⇐ zur

Ausarbeitung neuer und/oder Überarbeitung bereits angenommener TSI fest, um noch nicht erfasste Strecken und Fahrzeuge einzubeziehen.

Unbeschadet des Artikels 5 Absatz 5, in dem die Möglichkeit der Berücksichtigung von Sonderfällen vorgesehen ist, und des Artikels 7, wonach unter bestimmten Bedingungen Ausnahmen zulässig sind, wird ~~in diesem Arbeitsprogramm~~ ⇒ im Rahmen des ersten Mandats ⇐ eine erste Gruppe von neuen TSI und/oder von TSI-Änderungen ~~angegeben~~ ☒ bestimmt ☒, die bis Januar ~~2009~~ ⇒ 2012 ⇐ ~~auszuarbeiten~~ ☒ zu beschließen ☒ sind. ~~Die Wahl der in den TSI zu behandelnden Punkte richtet~~ ⇒ Dieses erste Mandat stützt sich auf eine Empfehlung der Agentur bezüglich der zu erarbeitenden und/oder zu ändernden TSI, ⇐ die sich nach der voraussichtlichen Kostenwirksamkeit jeder vorgeschlagenen Maßnahme und nach dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit der auf Gemeinschaftsebene getroffenen Maßnahmen richten. Hierbei werden Anhang I Nummer 4 und das notwendige Gleichgewicht zwischen den Zielen eines ununterbrochenen Zuglaufs und der technischen Harmonisierung einerseits und dem jeweiligen transeuropäischen, nationalen, regionalen oder lokalen Verkehrsaufkommen andererseits angemessen berücksichtigt.

~~Nach der Ausarbeitung der ersten Gruppe von TSI~~ ⇒ diesem ersten Mandat ⇐ ~~erfolgt die Festlegung der~~ werden ⇒ im Rahmen weiterer Mandate, die ⇐ gemäß dem in Artikel 21 Absatz ~~2~~ ⇒ 3 ⇐ genannten Verfahren ⇒ erteilt werden ⇐, die Prioritäten für die Ausarbeitung neuer TSI und/oder die Überarbeitung bestehender TSI ~~gemäß dem in Artikel 21 Absatz 2 genannten Verfahren~~ festgelegt.

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

↓ 2001/16/EG und 96/48/EG

Artikel 2

Im Sinne dieser Richtlinie bezeichnet der Ausdruck:

↓ 2001/16/EG (angepasst)

- a) „~~konventionelles~~ transeuropäisches Eisenbahnsystem“ den in Anhang I Nummern 1 und 2 beschriebenen Komplex, der durch die Strecken und ortsfeste Anlagen umfassenden Eisenbahninfrastrukturen des transeuropäischen Verkehrsnetzes, die für den konventionellen Eisenbahnverkehr und den kombinierten Eisenbahnverkehr ☒ oder den Hochgeschwindigkeitsbahnverkehr ☒ gebaut oder ausgebaut sind, und durch die für die Benutzung dieser Infrastrukturen ausgelegten Fahrzeuge gebildet wird;
- b) „Interoperabilität“ die Eignung des ~~konventionellen transeuropäischen~~ Eisenbahnsystems für den sicheren und durchgehenden Zugverkehr, indem den für diese Strecken erforderlichen Leistungskennwerten entsprochen wird. Diese Eignung beruht auf den gesamten ordnungsrechtlichen, technischen und betrieblichen Voraussetzungen, die zur Erfüllung der grundlegenden Anforderungen gegeben sein müssen;

- c) „Teilsysteme“ die in Anhang II aufgeführten Unterteilungen des ~~konventionellen transeuropäischen~~ Eisenbahnsystems. Diese Teilsysteme, für die grundlegende Anforderungen festgelegt werden müssen, sind struktureller oder funktioneller Art;
- d) „Interoperabilitätskomponenten“ Bauteile, Bauteilgruppen, Unterbaugruppen oder komplette Materialbaugruppen, die in ein Teilsystem eingebaut sind oder eingebaut werden sollen und von denen die Interoperabilität des ~~konventionellen transeuropäischen~~ Eisenbahnsystems direkt oder indirekt abhängt. Der Begriff „Komponenten“ umfasst sowohl materielle als auch immaterielle Produkte wie Software;
- e) „grundlegende Anforderungen“ die Gesamtheit der in Anhang III beschriebenen Bedingungen, die das ~~konventionelle transeuropäische~~ Eisenbahnsystem, die Teilsysteme und die Interoperabilitätskomponenten einschließlich der Schnittstellen erfüllen müssen;

↓ 96/48/EG und 2001/16/EG

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

↓ 96/48/EG (angepasst)

- ~~g) „technische Spezifikationen für die Interoperabilität“, nachstehend „TSI“ genannt: die Spezifikationen, die für jedes Teilsystem im Hinblick auf die Erfüllung der grundlegenden Anforderungen gelten und die die zwischen den Teilsystemen des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems erforderlichen wechselseitigen funktionalen Beziehungen herstellen und die Kohärenz des Systems gewährleisten;~~

↓ 2001/16/EG (angepasst)

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

↓ 96/48/EG und 2001/16/EG

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

↓ 2001/16/EG (angepasst)

⇒ neu

- j) „Eckwerte“ alle ordnungsrechtlichen, technischen oder betrieblichen Bedingungen, die für die Interoperabilität von kritischer Bedeutung sind und ⇒ in den TSI angegeben

werden müssen ⇐ ~~vor der Ausarbeitung von TSI-Entwürfen durch das gemeinsame Gremium Gegenstand einer Entscheidung nach dem Verfahren des Artikels 21 Absatz 2 sein müssen;~~

- k) „Sonderfall“ jeden Teil des ~~konventionellen transeuropäischen~~ Eisenbahnsystems, der in den TSI besonderer Vorkehrungen vorübergehender oder endgültiger Art bedarf, da geographische, topographische, städtebauliche oder die Kohärenz mit dem bestehenden System betreffende Zwänge vorliegen. Hierzu können insbesondere die Fälle von Eisenbahnstrecken und -netzen zählen, die vom Netz des übrigen Gebiets der Gemeinschaft abgeschnitten sind, das Lichtraumprofil, die Spurweite oder der Gleisabstand sowie Fahrzeuge ausschließlich für den lokal oder regional begrenzten Einsatz oder ausschließlich für historische Zwecke und Fahrzeuge aus Drittländern oder mit Zielort in Drittländern, sofern diese die Grenze zwischen zwei Mitgliedstaaten nicht queren;

↓ 2004/50/EG Art. 1 Ziff. 2 und
Art. 2 Ziff. 3 Buchst. b

- l) „Umrüstung“ umfangreiche Änderungsarbeiten an einem Teilsystem oder einem Teil davon, mit denen die Gesamtleistung des Teilsystems verbessert wird;
- m) „Erneuerung“ umfangreiche Arbeiten zum Austausch eines Teilsystems oder eines Teils davon, mit denen die Gesamtleistung des Teilsystems nicht verändert wird;

↓ 2001/16/EG und 2004/50/EG
Art. 1 Ziff. 2

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

↓ 2004/50/EG Art. 1 Ziff. 2 und
Art. 2 Ziff. 3 Buchst. c

- o) „Austausch im Zuge von Instandhaltungsarbeiten“ die Ersetzung von Bauteilen im Rahmen von Wartungs- oder Reparaturarbeiten durch Teile gleicher Funktion und Leistung;
- p) „Inbetriebnahme“ die Gesamtheit aller Tätigkeiten, durch die ein Teilsystem in seine nominale Betriebsbereitschaft versetzt wird;

↓ neu

- q) „Auftraggeber“ ein öffentliches oder privates Unternehmen, das den Entwurf und/oder den Bau eines Teilsystems unter Wahrung bestimmter Transparenz- und Wettbewerbsbedingungen in Auftrag gibt. Je nach dem zu bauenden oder zu ändernden Teilsystem kann es sich dabei um ein Eisenbahnunternehmen, einen Infrastrukturbetreiber, einen Halter oder den mit der Durchführung eines Vorhabens beauftragten Auftragnehmer handeln;

r) „Fahrzeughalter“ denjenigen, der als Eigentümer oder sonst Verfügungsberechtigter ein Fahrzeug dauerhaft als Beförderungsmittel wirtschaftlich nutzt;

s) „Vorhaben in einem fortgeschrittenen Entwicklungsstadium“ Vorhaben, die Gegenstand eines Finanzierungsbeschlusses sind und deren Entwurf/Bau so weit fortgeschritten ist, dass eine Änderung der technischen Leistungsbeschreibung nicht akzeptabel wäre. Diese Hinderung kann vertraglicher, wirtschaftlicher, sozialer oder ökologischer Natur sein und muss ausreichend begründet werden;

t) „harmonisierte Norm“ jede europäische Norm, die von einer der in Anhang I der Richtlinie 98/34/EG aufgeführten europäischen Normungsorganisationen aufgrund eines von der Kommission nach dem Verfahren gemäß Artikel 6 Absatz 3 jener Richtlinie erteilten Mandats beschlossen wird, und die allein oder in Verbindung mit anderen Normen eine Lösung für die Einhaltung rechtlicher Bestimmungen darstellt.

↓2001/16/EG (angepasst)

Artikel 3

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

↓96/48/EG (angepasst)

~~1. Diese Richtlinie enthält für jedes Teilsystem die Bestimmungen über die Kennwerte, Interoperabilitätskomponenten, Schnittstellen und Verfahren sowie die Bedingungen für die Gesamtkohärenz des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems, die zur Verwirklichung der Interoperabilität erforderlich sind.~~

↓2001/16/EG (angepasst)

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

Artikel 4

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

↓ 96/48/EG und 2001/16/ EG

2. Die zusätzlichen technischen Spezifikationen im Sinne des Artikels 18 Absatz 4 der Richtlinie 93/38/EWG, die zur Ergänzung europäischer Spezifikationen oder anderer in der

Gemeinschaft gebräuchlicher Normen notwendig sind, dürfen nicht im Gegensatz zu den grundlegenden Anforderungen stehen.

KAPITEL II

TECHNISCHE SPEZIFIKATIONEN FÜR DIE INTEROPERABILITÄT

Artikel 5

↓2004/50/EG Art. 1 Ziff. 4
Buchst. a und Art. 2 Ziff. 4
Buchst. a (angepasst)

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

↓2001/16/EG

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

↓ 2001/16/EG und 2004/50/EG
Art. 1 Ziff. 4 Buchst. b

3. In jeder TSI werden, soweit dies für die Verwirklichung der in Artikel 1 genannten Ziele erforderlich ist,

a) der jeweilige Geltungsbereich (Teil des Netzes oder der Fahrzeuge gemäß Anhang I; Teilsystem oder Teile davon gemäß Anhang II) angegeben;

b) für das betreffende Teilsystem und seine Schnittstellen mit anderen Teilsystemen die grundlegenden Anforderungen genannt;

↓2001/16/EG (angepasst)

c) die funktionellen und technischen Spezifikationen festgelegt, denen das Teilsystem und seine Schnittstellen mit anderen Teilsystemen entsprechen muss. Erforderlichenfalls können die Spezifikationen je nach Einsatz des Teilsystems, zum Beispiel in Abhängigkeit von den in Anhang I vorgesehenen Kategorien von Strecken, Knotenpunkten und/oder Fahrzeugen voneinander abweichen;

d) die Interoperabilitätskomponenten und Schnittstellen bestimmt, die Gegenstand von europäischen Spezifikationen sowie dazugehörigen europäischen Normen sein

müssen, die zur Verwirklichung der Interoperabilität des ~~konventionellen transeuropäischen~~ Eisenbahnsystems erforderlich sind;

↓ 2004/50/EG Art. 1 Ziff. 4
Buchst. b und Art. 2 Ziff. 4
Buchst. b

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

↓ 2001/16/EG (angepasst)

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

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

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

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

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

↓ 96/48/EG (angepasst)

~~4. Die TSI stehen den Entscheidungen der Mitgliedstaaten über die Verwendung neuer oder für den Verkehr anderer Züge umgebauter Infrastrukturen nicht entgegen.~~

~~5. Die Einhaltung der Gesamtheit der TSI ermöglicht den Aufbau eines kohärenten transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems unter Aufrechterhaltung der Kohärenz der Eisenbahnnetze der Mitgliedstaaten in geeigneter Form.~~

↓ 2004/50/EG Art. 1 Ziff. 4 und
Art. 2 Ziff. 4 Buchst. c
⇒ neu

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

↓ 2004/50/EG Art. 1 Ziff. 5 und
Art. 2 Ziff. 5 (angepasst)
⇒ neu

Artikel 6

1. Die TSI-Entwürfe und nachfolgende Änderungen der TSI werden ⇒ von der Agentur ⇐ im Auftrag der Kommission nach dem in Artikel 21 Absatz ~~2~~ ⇒ 3 ⇐ genannten Verfahren ausgearbeitet. Sie werden ~~unter der Verantwortung der Agentur~~ gemäß den Artikeln 3 und 12 der Verordnung (EG) Nr. 881/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. April 2004 zur Errichtung einer Europäischen Eisenbahnagentur („Agenturverordnung“)¹⁹ und in Zusammenarbeit mit den in diesen Artikeln genannten Arbeitsgruppen ausgearbeitet.

⇒ Die Maßnahmen zur Änderung der nicht wesentlichen Bestimmungen dieser Richtlinie durch deren Ergänzung durch TSI werden nach dem Regelungsverfahren mit Kontrolle gemäß Artikel 21 Absatz 4 erlassen. ⇐

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

2. Die Agentur bereitet die Überarbeitung und Aktualisierung der TSI vor und unterbreitet ~~dem in Artikel 21 genannten Ausschuss~~ ⇒ der Kommission ⇐ alle zweckdienlichen Empfehlungen, um der Entwicklung der Technik oder der gesellschaftlichen Anforderungen Rechnung zu tragen. ⇒ Die Kommission unterrichtet den in Artikel 21 genannten Ausschuss entsprechend ⇐ .

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

Zunächst bestimmt die Agentur die Eckwerte der TSI und die Schnittstellen mit den anderen Teilsystemen sowie jeden gegebenenfalls erforderlichen Sonderfall. Für jeden dieser Eckwerte und jede dieser Schnittstellen werden die vorteilhaftesten Alternativlösungen

¹⁹ ABl. L 164 vom 30.4.2004, S. 1.

zusammen mit den technischen und wirtschaftlichen Begründungen vorgelegt. ~~Es wird eine Entscheidung nach dem Verfahren des Artikels 21 Absatz 2 getroffen; erforderlichenfalls sind Sonderfälle zu berücksichtigen.~~

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

4. Bei der Ausarbeitung, Annahme und Überarbeitung jeder TSI (einschließlich der Eckwerte) werden die absehbaren Kosten und der absehbare Nutzen aller geprüften technischen Lösungen sowie der Schnittstellen zwischen ihnen mit dem Ziel berücksichtigt, die vorteilhaftesten Lösungen zu ermitteln und zu verwirklichen. Die Mitgliedstaaten beteiligen sich an dieser Bewertung, indem sie die erforderlichen Daten bereitstellen.

5. Der in Artikel 21 genannte Ausschuss wird regelmäßig über die Arbeiten zur Ausarbeitung der TSI unterrichtet. ~~Der Ausschuss~~ ⇒ Die Kommission ⇐ kann ⇒ auf Antrag des Ausschusses ⇐ während dieser Arbeiten alle Aufträge erteilen oder alle Empfehlungen abgeben, die für die Gestaltung der TSI sowie für die Kosten-Nutzen-Analyse zweckdienlich sind. Insbesondere kann ~~der Ausschuss~~ ⇒ die Kommission ⇐ auf Antrag eines Mitgliedstaats verlangen, dass Alternativlösungen geprüft und die Bewertung der Kosten und Nutzen dieser Alternativlösungen in den dem TSI-Entwurf beizufügenden Bericht aufgenommen werden.

6. Bei der Annahme jeder TSI wird der Zeitpunkt für das Inkrafttreten dieser TSI nach dem Verfahren des Artikels 21 Absatz 2 ⇐ ⇒ 4 ⇐ festgelegt. Müssen aus Gründen der technischen Kompatibilität mehrere Teilsysteme gleichzeitig in Betrieb genommen werden, so müssen die Zeitpunkte des Inkrafttretens der entsprechenden TSI miteinander übereinstimmen.

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

Die Liste der zu konsultierenden Verbände und Organisationen wird von ~~dem in Artikel 21 genannten Ausschuss vor Erteilung des Auftrags für die erste TSI~~ ⇒ der Kommission nach Stellungnahme des Ausschusses gemäß dem Verfahren nach Artikel 21 Absatz 2 ⇐ aufgestellt und kann auf Antrag eines Mitgliedstaats oder ⇒ auf Betreiben ⇐ der Kommission überprüft und aktualisiert werden.

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

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

Die Sozialpartner werden im Rahmen des Ausschusses für den sektoralen Dialog gehört, der mit dem Beschluss 98/500/EG der Kommission²⁰ eingesetzt wurde. Die Sozialpartner geben ihre Stellungnahme innerhalb von drei Monaten ab.

↓ neu

9. Bei der Annahme und Überarbeitung jeder TSI wird entschieden, ob und welche technischen Anhänge die Agentur getrennt veröffentlichen kann und für welche dieser Anhänge angesichts ihrer fortschreitenden Entwicklung und ihres technischen Inhalts (insbesondere in der Informations- und Kommunikationstechnologie) besondere Sprachenregelungen und Aktualisierungsverfahren gelten können. In solchen Fällen wird bei der Annahme der TSI auf die betreffende Sprachenregelung und das Aktualisierungsverfahren hingewiesen.

↓ 2001/16/EG und 2004/50/EG
Art. 1 Ziff. 6
⇒ neu

Artikel 7

1. Ein Mitgliedstaat kann in folgenden Fällen und unter folgenden Bedingungen von der Anwendung einer oder mehrerer TSI, auch solcher für die Fahrzeuge, absehen:

↓ 2004/50/EG Art. 1 Ziff. 6 und
Art. 2 Ziff. 6

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

↓ 2001/16/EG und 2004/50/EG
Art. 1 Ziff. 6

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

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

²⁰ ABl. L 225 vom 12.8.1998, S. 27.

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

e) wenn die Bedingungen für eine rasche Wiederherstellung des Netzes nach einem Unfall oder einer Naturkatastrophe eine teilweise oder vollständige Anwendung der entsprechenden TSI wirtschaftlich oder technisch nicht erlauben;

↓2001/16/EG

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

↓neu

2. In allen Fällen unterrichtet der betreffende Mitgliedstaat die Kommission und übermittelt ihr ein Dossier mit den in Anhang VIII aufgeführten Unterlagen. Die Kommission prüft die von dem Mitgliedstaat geplanten Maßnahmen und unterrichtet den in Artikel 21 genannten Ausschuss.

3. In den unter den Buchstaben c und e genannten Fällen prüft die Kommission die Zulässigkeit des Dossiers und unterrichtet den Ausschuss über die Ergebnisse ihrer Prüfung. Der Mitgliedstaat kann die Ausweichbestimmungen unverzüglich anwenden.

↓2001/16/EG

⇒neu

~~In allen Fällen unterrichtet der betreffende Mitgliedstaat die Kommission im Voraus von der geplanten Ausnahme und übermittelt ihr ein Dossier, in dem die TSI oder Teile davon, welche er nicht anwenden will, sowie die entsprechenden Spezifikationen, die er anzuwenden wünscht, aufgeführt sind.~~ 4. In den unter den Buchstaben ⇒ a, ⇐ b, d und f genannten Fällen fasst die Kommission nach dem Verfahren des Artikels 21 Absatz 2 ⇒ 3 ⇐ einen Beschluss ⇒ , wenn dem Antrag auf eine Ausnahmeregelung stattgegeben wird ⇐ ; gegebenenfalls wird eine Empfehlung bezüglich der anzuwendenden Spezifikationen abgegeben. In dem unter Buchstabe b genannten Fall betrifft der Beschluss der Kommission nicht das Lichtraumprofil und die Spurweite. ⇒Die Kommission wird innerhalb von sechs Monaten nach Vorlage des Antrags und des vollständigen Dossiers tätig. Bis dahin darf der Mitgliedstaat die beantragte Ausnahmeregelung nicht anwenden. ⇐

↓2004/50/EG Art. 1 Ziff. 6
(angepasst)

~~In allen Fällen unterrichtet der betreffende Mitgliedstaat die Kommission im Voraus von der geplanten Ausnahme und übermittelt ihr ein Dossier, in dem die TSI oder Teile davon, welche er nicht anwenden will, sowie die entsprechenden Spezifikationen, die er anzuwenden wünscht, aufgeführt sind. Die Kommission prüft die von dem Mitgliedstaat geplanten Maßnahmen. In den in den Buchstaben b) und d) genannten Fällen fasst die Kommission nach dem in Artikel 21 Absatz 2 genannten Verfahren einen Beschluss. Gegebenenfalls wird eine Empfehlung bezüglich der anzuwendenden Spezifikationen abgegeben. In dem unter~~

~~Buchstabe b genannten Fall betrifft der Beschluss der Kommission nicht das Lichtraumprofil und die Spurweite.~~

↓ 96/48/EG und 2001/16/EG

KAPITEL III

INTEROPERABILITÄTSKOMPONENTEN

Artikel 8

Die Mitgliedstaaten treffen alle gebotenen Maßnahmen, damit die Interoperabilitätskomponenten

↓ 2001/16/EG (angepasst)

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

↓ 96/48/EG und 2001/16/EG

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

↓ 2001/16/EG

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

↓ 96/48/EG (angepasst)

~~Diese Bestimmungen stehen einem Inverkehrbringen dieser Komponenten für andere Anwendungen oder deren Verwendung für herkömmliche Eisenbahnstrecken nicht entgegen.~~

↓ 2001/16/EG (angepasst)

Artikel 9

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

↓2004/50/EG Art. 1 Ziff. 7

Insbesondere dürfen sie keine Prüfungen vorschreiben, die bereits im Rahmen des Verfahrens zur Ausstellung der EG-Konformitäts- oder Gebrauchstauglichkeitserklärung erfolgt sind.

↓2001/16/EG

Artikel 10

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

↓2004/50/EG Art. 2 Ziff. 7
Buchst. a

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

↓ 2004/50/EG Art. 1 Ziff. 8
Buchst. b und Art. 2 Ziff. 7
Buchst. b

3. Die Mitgliedstaaten gehen davon aus, dass Interoperabilitätskomponenten den grundlegenden Anforderungen genügen, wenn sie die Bedingungen der entsprechenden TSI oder die zur Einhaltung dieser Bedingungen ausgearbeiteten europäischen Spezifikationen erfüllen.

↓ 2001/16/EG (neu)

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

↓neu

Für Interoperabilitätskomponenten, die bei Inkrafttreten der TSI bereits in Verkehr gebracht worden sind, ist in den TSI ein Übergangszeitraum vorgesehen. Um in ein Teilsystem integriert werden zu können, müssen solche Interoperabilitätskomponenten die Anforderungen in Artikel 8 erfüllen.

↓2004/50/EG Art. 2 Ziff. 8
⇒neu

Artikel 11

Stellt sich für einen Mitgliedstaat oder die Kommission heraus, dass unmittelbar oder mittelbar zur Erreichung der Ziele dieser Richtlinie angewendete europäische Spezifikationen den grundlegenden Anforderungen nicht genügen, so ⇒ wird der in Artikel 21 genannte Ausschuss befasst und die Kommission beschließt die am besten geeignete Maßnahme, nämlich ⇐

- (a) die vollständige oder teilweise Streichung dieser Spezifikationen aus den Veröffentlichungen, in denen sie aufgeführt sind, oder ihre Änderung, wenn es sich um europäische Spezifikationen handelt und der mit der Richtlinie 98/34/EG eingesetzte Ausschuss angehört wurde, oder
- (b) ⇒die Änderung der TSI gemäß Artikel 6 Absatz 1 ⇐.

↓2001/16/EG

Artikel 12

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

↓ 96/48/EG und 2001/16/EG

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

2. Die Kommission konsultiert die betroffenen Parteien umgehend. Stellt die Kommission nach dieser Konsultation fest, dass die Maßnahme begründet ist, so unterrichtet sie davon unverzüglich den Mitgliedstaat, der die Maßnahme getroffen hat, und die übrigen Mitgliedstaaten. Stellt die Kommission nach dieser Konsultation fest, dass die Maßnahme unbegründet ist, so unterrichtet sie davon unverzüglich den Mitgliedstaat, der die Maßnahme getroffen hat, sowie den Hersteller oder seinen in der Gemeinschaft ansässigen Bevollmächtigten. Hat ein Mangel in den europäischen Spezifikationen Anlass zur

Entscheidung im Sinne des Absatzes 1 gegeben, so findet das Verfahren des Artikels 11 Anwendung.

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

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

↓2001/16/EG

Artikel 13

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

↓96/48/EG (angepasst)

~~2. Wenn die TSI dies vorschreiben, wird die Konformität oder Gebrauchstauglichkeit einer Interoperabilitätskomponente von der benannten Stelle bewertet, bei der der Hersteller oder sein in der Gemeinschaft ansässiger Bevollmächtigter den Antrag gestellt hat.~~

↓2001/16/EG

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

↓ 96/48/EG und 2001/16/ EG

3. Fallen Interoperabilitätskomponenten auch unter andere Gemeinschaftsrichtlinien, die andere Gesichtspunkte betreffen, so gibt die EG-Konformitäts- oder Gebrauchstauglichkeitserklärung in diesem Fall an, daß die Interoperabilitätskomponenten auch den Anforderungen dieser anderen Richtlinien entsprechen.

4. Sind weder der Hersteller noch sein in der Gemeinschaft ansässiger Bevollmächtigter den Verpflichtungen aus den Absätzen ~~1~~2 und 3 nachgekommen, so obliegen diese Verpflichtungen demjenigen, der die Interoperabilitätskomponente in Verkehr bringt. In Bezug auf diese Richtlinie gelten die gleichen Verpflichtungen auch für denjenigen, der Interoperabilitätskomponenten oder Teile von Interoperabilitätskomponenten unterschiedlichen Ursprungs zusammenfügt oder Interoperabilitätskomponenten für den Eigengebrauch herstellt.

5. Unbeschadet der Bestimmungen des Artikels 12

↓2001/16/EG (angepasst)
⇒neu

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

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

KAPITEL IV

TEILSYSTEME

Artikel 14

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

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

2. Es obliegt jedem Mitgliedstaat, bei der Inbetriebnahme ~~und anschließend regelmäßig~~ ⇒ die Einhaltung der TSI-Bestimmungen ⇐ zu prüfen, ⇒ die sicherstellen sollen, ⇐ dass diese Teilsysteme gemäß den sie betreffenden grundlegenden Anforderungen betrieben und instand gehalten werden. ⇒ Nach der Inbetriebnahme dieser Teilsysteme findet diese Prüfung im Zuge der nach Artikel 10 und 11 der Richtlinie über die Eisenbahnsicherheit²¹ geforderten Erteilung der Sicherheitsbescheinigungen und Sicherheitsgenehmigungen statt. ⇐

↓2004/50/EG Art. 2 Ziff. 9
Buchst. a

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

²¹ Richtlinie 2004/49/EG

↓ 2004/50/EG Art. 2 Ziff. 9
Buchst. b
⇒ neu

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

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

↓ neu

- den Grund, aus dem die TSI nicht vollständig angewandt wurde(n);
- die anstelle der TSI angewandten technischen Vorschriften;
- die Stellen, die bei diesen technischen Vorschriften mit dem Prüfverfahren nach Artikel 18 beauftragt sind.

Die Kommission stellt diese Informationen der Agentur zur Verfügung, die sie veröffentlicht.

Entscheidet ein Mitgliedstaat, dass keine Inbetriebnahmegenehmigung erforderlich ist oder von der Anwendung einer TSI aufgrund dieses Absatzes zum Teil abgesehen wird, so ist die Beantragung oder Notifizierung der Ausnahmeregelung gemäß Artikel 7 fakultativ.

↓ 2004/50/EG Art. 1 Ziff. 10 und
Art. 2 Ziff. 9 Buchst. c
⇒ neu

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

- a) Das Register entspricht den in Absatz 5 aufgeführten gemeinsamen Spezifikationen;
- b) das Register wird von einer von allen Eisenbahnunternehmen unabhängigen Stelle geführt und aktualisiert;

c) das Register ist den in den Artikeln 16 und 21 der Richtlinie 2004/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. April 2004 über Eisenbahnsicherheit in der Gemeinschaft („Richtlinie über die Eisenbahnsicherheit“)²² genannten Sicherheitsbehörden und Untersuchungsstellen zugänglich. Darüber hinaus ist es auf Antrag bei berechtigtem Interesse den in Artikel 30 der Richtlinie 2001/14/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 26. Februar 2001 über die Zuweisung von Fahrwegkapazität der Eisenbahn, die Erhebung von Entgelten für die Nutzung von Eisenbahninfrastruktur und die Sicherheitsbescheinigung²³ genannten Regulierungsstellen, der Agentur, den Eisenbahnunternehmen und den Infrastrukturbetreibern zugänglich zu machen.

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

5. Die gemeinsamen Spezifikationen für das Register werden nach dem in Artikel 21 Absatz 2 ~~⇒ 3 ⇐~~ genannten Verfahren auf der Grundlage des Entwurfs der Spezifikationen der Agentur festgelegt. Dieser Entwurf der Spezifikationen umfasst folgende Punkte: Inhalt, Datenformat, funktionale und technische Architektur, Betriebsart sowie Regeln für Dateneingabe und -abfrage. Das Register enthält mindestens folgende Angaben:

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

b) Angaben zu dem in Artikel 24 genannten Fahrzeugregister;

c) Angaben zum Eigner ~~⇒ oder Halter ⇐~~ des Fahrzeugs ~~Fahrzeugeigner oder dem Leasingnehmer;~~

d) etwaige Betriebsbeschränkungen für das Fahrzeug;

~~e) sicherheitskritische Angaben zu dem Instandhaltungsplan des Fahrzeugs~~ ~~⇐~~ die für die Instandhaltung verantwortliche Stelle. Stehen diese Angaben bei Genehmigung der Inbetriebnahme nicht zur Verfügung, so können sie zu einem späteren Zeitpunkt hinzugefügt werden, spätestens wenn das Fahrzeug von einem Eisenbahnunternehmen genutzt wird. ~~⇐~~

↓ neu

6. Für Güter- und Reisezugwagen, die nach Inkrafttreten dieser Richtlinie in Betrieb genommen werden, wird in der TSI angegeben, ob und unter welchen Voraussetzungen eine einzige, von einem Mitgliedstaat der Gemeinschaft erteilte Inbetriebnahmegenehmigung ausreicht.

²² ABl. L 164 vom 30.4.2004, S. 44.

²³ ABl. L 75 vom 15.3.2001, S. 29. Zuletzt geändert durch die Entscheidung 2002/844/EG (ABl. L 289 vom 26.10.2002, S. 30).

7. Für Fahrzeuge, die vor dem Inkrafttreten dieser Richtlinie in Betrieb genommen werden und die über keine EG-Prüferklärung gemäß Artikel 18 verfügen, gilt weiterhin die Richtlinie über die Eisenbahnsicherheit. Insbesondere gilt:

- Auf Verlangen der Sicherheitsbehörde eines Mitgliedstaats ist eine zusätzliche Zulassung zur Inbetriebnahme gemäß Artikel 14 der Richtlinie über die Eisenbahnsicherheit zu erlangen;
- andernfalls gilt die dem Eisenbahnunternehmen gemäß Artikel 10 der Richtlinie über die Eisenbahnsicherheit erteilte Sicherheitsbescheinigung als Zulassung zur Inbetriebnahme der verwendeten Fahrzeuge.

8. Bei der Zulassung zur Inbetriebnahme von Fahrzeugen, die über eine EG-Prüferklärung gemäß Artikel 18 verfügen, dürfen die Sicherheitsbehörden nur die Kriterien überprüfen, die sich auf folgende Aspekte beziehen:

- die technische Kompatibilität zwischen diesen Fahrzeugen und der betreffenden Infrastruktur;
- die für die offenen Punkte gemäß Artikel 17 Absatz 2 geltenden Vorschriften;
- die Vorschriften, die für die in den einschlägigen TSI eindeutig bezeichneten Sonderfälle gelten;
- die nach Artikel 7 ordnungsgemäß notifizierte Ausnahmeregelungen.

9. Unbeschadet des Verfahrens nach Artikel 18 können die Mitgliedstaaten auch Inbetriebnahmegenehmigungen für Fahrzeugserien erteilen.

↓2001/16/EG (angepasst)

Artikel 15

Unbeschadet des Artikels 19 dürfen die Mitgliedstaaten in ihrem Hoheitsgebiet den Bau, die Inbetriebnahme oder den Betrieb von strukturellen Teilsystemen, die Bestandteil des ~~konventionellen transeuropäischen~~ Eisenbahnsystems sind, nicht unter Berufung auf diese Richtlinie verbieten, beschränken oder behindern, wenn diese den grundlegenden Anforderungen entsprechen. Insbesondere dürfen sie keine Prüfungen vorschreiben, die bereits im Rahmen des Verfahrens zur Ausstellung der EG-Prüferklärung gemäß Anhang V erfolgt sind.

↓2004/50/EG Art. 1 Ziff. 11

Insbesondere dürfen sie keine Prüfungen vorschreiben, die bereits im Rahmen des Verfahrens zur Ausstellung der EG-Prüferklärung erfolgt sind.

↓ 2001/16/EG (angepasst)

Artikel 16

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

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

↓ 2004/50/EG Art. 1 Ziff. 12 und Art. 2 Ziff. 10
⇒ neu

Liegen keine TSI vor ~~oder~~ ⇒ ⇐ wurde eine Ausnahme gemäß Artikel 7 gemeldet ⇒ oder ein Sonderfall erfordert die Anwendung technischer Vorschriften, die in der betreffenden TSI nicht enthalten sind ⇐, so übermitteln die Mitgliedstaaten ~~den anderen Mitgliedstaaten und~~ der Kommission für jedes Teilsystem ein Verzeichnis der für die Anwendung der grundlegenden Anforderungen gebräuchlichen technischen Vorschriften.

Diese Übermittlung erfolgt ⇒ je nach Einzelfall ⇐ ~~bis zum 30. April 2005~~ ⇒ binnen zwei Jahren nach Inkrafttreten dieser Richtlinie ⇐ und anschließend bei jeder Änderung des Verzeichnisses der technischen Vorschriften ⇒, entweder bei Notifizierung der Ausnahmeregelung oder nach Veröffentlichung der betreffenden TSI ⇐. Gleichzeitig benennen die Mitgliedstaaten auch die Stellen, die bei diesen technischen Vorschriften mit dem Prüfverfahren nach Artikel 18 beauftragt sind.

↓ neu

Die Kommission stellt diese Informationen der Agentur zur Verfügung, die sie veröffentlicht.

↓ 96/48/EG und 2001/16/EG (angepasst)
⇒ neu

Artikel 17

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

↓ 2004/50/EG Art. 1 Ziff. 13 und
Art. 2 Ziff. 11

~~In einem solchen Fall werden die TSI gemäß Artikel 6 Absatz 2 befasst werden überarbeitet.~~

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

↓ neu

3. Hält ein Mitgliedstaat oder die Kommission die dringende Änderung einer TSI für erforderlich, so wird die Agentur zu einer Technischen Stellungnahme aufgefordert. Die Kommission entscheidet nach Anhörung des Ausschusses gemäß dem Verfahren nach Artikel 21 Absatz 2, ob diese Stellungnahme bis zur Überarbeitung der TSI verwendet werden kann; ist dies der Fall, so veröffentlicht die Agentur die Technische Stellungnahme.

↓ 2001/16/EG
⇒ neu

Artikel 18

1. Zur Ausstellung der EG-Prüferklärung lässt ~~der Auftraggeber oder sein Bevollmächtigter~~ ⇒ der Antragsteller ⇐ bei der benannten Stelle seiner Wahl das EG-Prüfverfahren gemäß Anhang VI durchführen. ⇒ Antragsteller kann der Auftraggeber oder der Hersteller oder sein Bevollmächtigter in der Gemeinschaft sein. ⇐

2. Der Auftrag der mit der EG-Prüfung eines Teilsystems betrauten benannten Stelle erstreckt sich über den gesamten Zeitraum von der Planung über den Bau bis hin zur Abnahme vor Inbetriebnahme des Teilsystems. Er umfasst auch die Prüfung der Schnittstellen des betreffenden Teilsystems mit dem System, dessen Teil es bildet, und zwar auf der Grundlage der in der jeweiligen TSI und in den in Artikel 24 vorgesehenen Registern verfügbaren Informationen.

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

↓ neu

4. Die benannte Stelle kann vorläufige Prüfbescheinigungen ausstellen, die sich auf bestimmte Herstellungsphasen oder Teile des Teilsystems beziehen. In diesem Fall ist das Verfahren gemäß Anhang VI durchführen.

5. Die benannte Stelle kann Prüfbescheinigungen für Fahrzeugserien ausstellen, sofern dies nach Kapitel 6 der betreffenden TSI zulässig ist.

↓ 96/48/EG und 2001/16/EG
(neu)

Artikel 19

1. Stellt ein Mitgliedstaat fest, daß ein strukturelles Teilsystem, für das eine EG-Prüferklärung zusammen mit den technischen Unterlagen vorliegt, dieser Richtlinie und insbesondere den grundlegenden Anforderungen nicht in vollem Umfang entspricht, so kann er ergänzende Prüfungen verlangen.

2. Der Mitgliedstaat, der diesen Antrag gestellt hat, teilt der Kommission unter Angabe der Gründe umgehend mit, welche ergänzenden Prüfungen beantragt wurden. ~~Die Kommission leitet unverzüglich das Verfahren nach Artikel 21 Absatz 2 ein.~~ Die Kommission konsultiert die betroffenen Parteien umgehend.

↓ neu

3. Der Mitgliedstaat, der diesen Antrag gestellt hat, erläutert, ob die mangelnde Konformität

- (c) auf die Nichterfüllung der grundlegenden Anforderungen oder einer TSI oder die mangelhafte Anwendung einer TSI zurückzuführen ist. 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;
- (d) auf eine unvollständige TSI zurückzuführen ist. In diesem Fall wird das Verfahren zur Änderung der TSI gemäß Artikel 6 Absatz 1 eingeleitet.

↓ 2001/16/EG (angepasst)

KAPITEL V

BENANNT STELLEN

Artikel 20

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

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

↓ 96/48/EG und 2001/16/EG
⇒ neu

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

4. Ist ein Mitgliedstaat oder die Kommission der Auffassung, dass eine von einem anderen Mitgliedstaat benannte Stelle den relevanten Kriterien nicht entspricht, so ~~wird der Ausschuss nach Artikel 21 mit der Angelegenheit befasst, der innerhalb von drei Monaten Stellung nimmt~~ ⇒ konsultiert die Kommission die betroffenen Parteien umgehend. ⇐ Die Kommission unterrichtet den betreffenden Mitgliedstaat ~~unter Berücksichtigung der Stellungnahme des Ausschusses~~ ⇒ nach Anhörung des Ausschusses gemäß dem Verfahren nach Artikel 21 Absatz 2 ⇐ über alle Änderungen, die erforderlich sind, damit die benannte Stelle den ihr zuerkannten Status behalten kann.

↓ 2004/50/EG Art. 1 Ziff. 15 und
Art. 2 Ziff. 12

5. Die Kommission setzt eine Gruppe zur Koordinierung der benannten Stellen (nachstehend „die Koordinierungsgruppe“ genannt) ein, die Fragen im Zusammenhang mit der Anwendung der Verfahren der Konformitäts- oder Gebrauchstauglichkeitsbewertung nach Artikel 13 und des Prüfverfahrens nach Artikel 18 oder der Anwendung der entsprechenden TSI erörtert. Vertreter der Mitgliedstaaten können als Beobachter an den Arbeiten der Koordinierungsgruppe teilnehmen.

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

Die Koordinierung der benannten Stellen erfolgt erforderlichenfalls gemäß Artikel 21 Absatz 5.

↓2001/16/EG

KAPITEL VI

AUSSCHUSS UND ARBEITSPROGRAMM

Artikel 21

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

↓neu

2. Wird auf diesen Artikel Bezug genommen, finden Artikel 3 und 7 des Beschlusses 1999/468/EG in Verbindung mit dessen Artikel 8 Anwendung.

↓ 2001/16/EG und 2004/50/EG
Art. 1 Ziff. 16

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

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

↓neu

4. Wird auf diesen Absatz Bezug genommen, so gelten die Artikel 5a Absätze 1 bis 4 und Artikel 7 des Beschlusses 1999/468/EG unter Beachtung von dessen Artikel 8.

↓ 2001/16/EG und 2004/50/EG
Art. 1 Ziff. 16

~~3. Der Ausschuss gibt sich eine Geschäftsordnung.~~

↓2004/50/EG Art. 2 Ziff. 13

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

↓2004/50/EG Art. 2 Ziff. 14
⇒neu

Artikel 21a

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

↓2004/50/EG Art. 1 Ziff. 17
(angepasst)

~~1. Der Ausschuss kann alle Fragen behandeln, die die Interoperabilität des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems betreffen, einschließlich Fragen in Bezug auf die Interoperabilität zwischen diesem System und dem Eisenbahnsystem von Drittländern.~~

~~2. Der Ausschuss kann alle Fragen im Zusammenhang mit der Durchführung dieser Richtlinie behandeln. Erforderlichenfalls gibt die Kommission nach dem in Artikel 21 Absatz 2 genannten Verfahren eine Empfehlung zu ihrer Durchführung ab.~~

Artikel 21b

~~1. Die Kommission kann von sich aus oder auf Antrag eines Mitgliedstaats nach dem in Artikel 21 Absatz 2 genannten Verfahren die Vergabe eines Auftrags zur Ausarbeitung einer TSI für einen zusätzlichen Aspekt beschließen, soweit diese ein in Anhang II genanntes Teilsystem betrifft.~~

~~2. Auf Vorschlag der Kommission gibt sich der Ausschuss nach dem in Artikel 21 Absatz 2 genannten Verfahren ein Arbeitsprogramm, das mit den Zielen dieser Richtlinie und der Richtlinie 2001/16/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 19. März 2001 über die Interoperabilität des konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystems²⁴ im Einklang steht.~~

↓ 2004/50/EG Art. 1 Ziff. 17 und
Art. 2 Ziff. 14
⇒neu

Artikel 21e

~~7. Die Anhänge II bis VI können nach dem in Artikel 21 Absatz 2 genannten Verfahren geändert werden.~~ ⇒Die Maßnahmen zur Änderung der nicht wesentlichen Elemente dieser Richtlinie, die in den Anhängen II bis VIII aufgeführt sind, werden nach dem Regelungsverfahren mit Kontrolle gemäß Absatz 4 erlassen. ⇐

²⁴ ABl. L 110 vom 20.4.2001, S. 1.

↓ 2001/16/EG (neu)
⇒ neu

Artikel 22

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

↓ 2004/50/EG Art. 2 Ziff. 15
⇒ neu

Artikel 23

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

~~a) Die erste Gruppe von TSI betrifft die Zugsteuerung, Zugsicherung und Signalgebung, Telematikanwendungen für den Güterverkehr, Verkehrsbetrieb und Verkehrssteuerung (einschließlich der Qualifikation des Personals für den grenzüberschreitenden Verkehr unter Einhaltung der in den Anhängen II und III festgelegten Kriterien), Güterwagen, von Fahrzeugen und Infrastruktur ausgehende Lärmemissionen. Für die Fahrzeuge gilt, dass zuerst diejenigen entwickelt werden, die für den internationalen Verkehr bestimmt sind.~~

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

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

~~21. Die Kommission erstellt nach dem in Artikel 21 Absatz 2 genannten Verfahren ein Arbeitsprogramm, das ⇒ der Ausweitung des Geltungsbereichs gemäß Artikel 1 Absatz 3, der Überarbeitung der TSI gemäß Artikel 6 Absatz 2 ⇐ sich nach der in Absatz 1 genannten Rangfolge und derjenigen der ⇒ den ⇐ sonstigen ihr mit dieser Richtlinie übertragenen Aufgaben richtet ⇒ Rechnung trägt ⇐ .~~

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

32. Das Arbeitsprogramm umfasst folgende Stufen:

- a) ausgehend von einem Entwurf der Agentur Ausarbeitung einer repräsentativen Architektur des konventionellen Eisenbahnsystems auf der Grundlage des Verzeichnisses der Teilsysteme (Anhang II) zur Gewährleistung der Kohärenz zwischen den TSI. Diese Architektur muss insbesondere die verschiedenen Bestandteile des Systems sowie deren Schnittstellen umfassen und als Bezugsrahmen für die Abgrenzung der Anwendungsbereiche jeder TSI dienen;
- b) Festlegung einer Modellstruktur für die Erarbeitung der TSI;
- c) Festlegung einer Methodik für die Kosten-Nutzen-Analyse zu den in den TSI vorgesehenen Lösungen;
- d) Festlegung der für die Erarbeitung der TSI erforderlichen Aufträge;
- e) für jede TSI **Festlegung** ⇒ **Bestimmung** ⇐ der jeweiligen Eckwerte;
- f) Genehmigung der Normungsprogrammentwürfe;
- g) Gestaltung des Übergangszeitraums zwischen dem Inkrafttreten der Richtlinie 2004/50/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. April 2004 zur Änderung der Richtlinie 96/48/EG des Rates über die Interoperabilität des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems und der Richtlinie 2001/16/EG des Europäischen Parlaments und des Rates über die Interoperabilität des konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystems²⁵ und der Herausgabe der TSI einschließlich der Festlegung des Bezugsrahmens nach Artikel 25.

↓ 2001/16/EG
⇒ neu

KAPITEL VII

INFRASTRUKTUR- UND FAHRZEUGREGISTER

Artikel 24

1. Die Mitgliedstaaten tragen dafür Sorge, dass Infrastrukturregister und Fahrzeugregister veröffentlicht und ⇒ **regelmäßig** ⇐ **jährlich** aktualisiert werden. Darin werden für das jeweilige Teilsystem oder Teile davon die Hauptmerkmale (z. B. die Eckwerte) und deren Übereinstimmung mit den in den anzuwendenden TSI vorgeschriebenen Merkmalen dargestellt. Zu diesem Zweck ist in jeder TSI genau anzugeben, welche Angaben die Infrastruktur- und Fahrzeugregister enthalten müssen.

²⁵ ABl. L 164 vom 30.4.2004, S. 114.

↓2004/50/EG Art. 2 Ziff. 16

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

↓neu

3. Die Agentur entwirft einen Leitfaden zur Erstellung der Infrastruktur- und der Fahrzeugregister, in dem deren Inhalte beschrieben und Empfehlungen zum Format sowie zum Aktualisierungsabstand und der Verwendungsweise abgegeben werden. Ferner wird in dem Leitfaden angegeben, wie dieser Artikel auf Infrastruktureinrichtungen und Fahrzeuge, die vor dem Inkrafttreten dieser Richtlinie in Betrieb genommen werden, anzuwenden ist. Die Kommission verabschiedet den Leitfaden nach Anhörung des Ausschusses gemäß dem in Artikel 21 Absatz 2 genannten Verfahren.

↓2004/50/EG Art. 1 Ziff. 18

Artikel 22 a

~~1. Die Mitgliedstaaten tragen dafür Sorge, dass ein Infrastrukturregister und ein Fahrzeugregister veröffentlicht und jährlich aktualisiert werden. Darin werden für das jeweilige Teilsystem oder Teile davon die Hauptmerkmale (z. B. die Eckwerte) und deren Übereinstimmung mit den in den anzuwendenden TSI vorgeschriebenen Merkmalen dargestellt. Zu diesem Zweck ist in jeder TSI genau anzugeben, welche Angaben die Infrastruktur- und Fahrzeugregister enthalten müssen.~~

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

↓2001/16/EG

KAPITEL VIII

ÜBERGANGSREGELUNGEN

Artikel 25

↓2004/50/EG Art. 2 Ziff. 17

⇒neu

Die Agentur entwickelt in Einklang mit den Artikeln 3 und 12 der Verordnung (EG) Nr. 881/2004 anhand der von den Mitgliedstaaten nach Artikel 16 Absatz 3 übermittelten Angaben, der technischen Unterlagen der entsprechenden Fachkreise und des Wortlauts der

einschlägigen internationalen Übereinkünfte den Entwurf eines Bezugsrahmens für die technischen Vorschriften zur Gewährleistung des gegenwärtigen Grades an Interoperabilität der Strecken und Fahrzeuge, die gemäß Artikel 1 Absatz 3 in den Geltungsbereich dieser Richtlinie einbezogen werden. ~~Nach dem in Artikel 21 Absatz 2 genannten Verfahren prüft die Kommission diesen Entwurf und entscheidet, ob er bis zum Erlass der TSI als Bezugsrahmen dienen kann.~~ → Erforderlichenfalls nimmt die Kommission den Bezugsrahmen nach dem in Artikel 21 Absatz 2 genannten Verfahren an. ←

↓ 2001/16/EG (neu)
⇒ neu

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

↓ 2004/50/EG Art. 2 Ziff. 17 (neu)

KAPITEL IX

SCHLUSSBESTIMMUNGEN

Artikel 26

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



Artikel 27

Die Mitgliedstaaten setzen die Rechts- und Verwaltungsvorschriften in Kraft, die erforderlich sind, um dem Artikel 2 Buchstaben q, r und s, Artikel 7, Artikel 10 Absatz 5, Artikel 14, Artikel 16 Absatz 3, Artikel 18 Absätze 4 und 5, Artikel 24 Absatz 1 sowie den Anhängen II und VIII spätestens ab [...] ²⁶ nachzukommen. Sie teilen der Kommission unverzüglich den Wortlaut dieser Rechtsvorschriften mit und fügen eine Tabelle der Entsprechungen zwischen der Richtlinie und diesen innerstaatlichen Rechtsvorschriften bei.

²⁶ 24 Monate nach dem Inkrafttreten dieser Richtlinie.

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

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

↓2001/16/EG
⇒neu

Artikel 28

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

↓2001/16/EG
⇒neu

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

↓neu

Artikel 29

Die Richtlinien 96/48/EG und 2001/16/EG in der Fassung der Richtlinie 2004/50/EG werden mit Wirkung vom [...] ²⁷ aufgehoben, ohne dass davon die Pflichten der Mitgliedstaaten hinsichtlich der Fristen für die Umsetzung dieser Richtlinien in einzelstaatliches Recht und ihre Anwendung berührt werden.

Verweise auf die aufgehobenen Richtlinien gelten als Verweise auf die vorliegende Richtlinie nach der Entsprechungstabelle im Anhang X.

²⁷ Siehe Datum in Artikel 27 Absatz 1.

↓ 96/48/EG und 2001/16/EG
(angepasst)

Artikel ~~29~~30

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

↓

Die Artikel 1, 2 (Buchstaben a bis p), 3, 4, 5, 6, 8, 9, 10 Absätze 1 bis 4, 11, 12, 13, 15, 16 Absätze 1 und 2, 17, 18 Absätze 1 bis 3, 19 bis 23, 24 Absätze 2 und 3, 25 bis 31 sowie die Anhänge I und III bis VII gelten ab dem vorgenannten Zeitpunkt des Inkrafttretens.

↓ 96/48/EG und 2001/16/EG

Artikel ~~30~~31

Diese Richtlinie ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

ANHANG I

⊠ GELTUNGSBEREICH ⊠

1. DAS KONVENTIONELLE TRANSEUROPÄISCHE EISENBAHNSYSTEM

1.1. INFRASTRUKTUREN

Die Infrastruktur des konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystems ist die Infrastruktur der Strecken des transeuropäischen Verkehrsnetzes, die in der Entscheidung Nr. 1692/96/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Juli 1996 über gemeinschaftliche Leitlinien für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes²⁸ oder jeder Aktualisierung jener Entscheidung aufgrund der in Artikel 21 jener Entscheidung vorgesehenen Überprüfung aufgeführt sind.

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

- für den Personenverkehr vorgesehene Strecken;
- für den gemischten Verkehr (Personen- und Güterverkehr) vorgesehene Strecken;
- speziell für den Güterverkehr konzipierte oder ausgebaute Strecken;
- Personenverkehrsknoten;
- Güterverkehrsknoten, einschließlich Terminals für kombinierten Verkehr;
- Verbindungswege zwischen den vorstehend genannten Elementen.

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

1.2. FAHRZEUGE

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

- Diesel-Triebzüge oder elektrische Triebzüge;

²⁸ ABl. L 228 vom 9.9.1996, S. 1. Geändert durch die Entscheidung Nr. 1346/2001/EG (AbI. L 185 vom 6.7.2001, S. 1).

- Diesel-Triebfahrzeuge oder elektrische Triebfahrzeuge;
- Personenwagen;
- Güterwagen, einschließlich Fahrzeuge für die Beförderung von Lastkraftwagen.

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

Jede einzelne dieser Kategorien ist wie folgt unterteilt:

- Fahrzeuge für den grenzüberschreitenden Verkehr;
- Fahrzeuge für den innerstaatlichen Verkehr.

↓2004/50/EG Art. 1 Ziff. 19
Anhang I (angepasst)
⇒neu

2. FÜR DAS TRANSEUROPÄISCHE HOCHGESCHWINDIGKEITSBAHNSYSTEM

2.1. INFRASTRUKTUREN

Die Infrastruktur des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems ist die Infrastruktur der Strecken des transeuropäischen Verkehrsnetzes, die in der Entscheidung Nr. 1692/96/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Juli 1996 über gemeinschaftliche Leitlinien für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes²⁹ oder jeder Aktualisierung jener Entscheidung aufgrund der in Artikel 21 jener Entscheidung vorgesehenen Überprüfung aufgeführt ist.

Strecken für Hochgeschwindigkeitszüge umfassen:

- eigens für Hochgeschwindigkeitszüge gebaute Strecken, die für Geschwindigkeiten von im Allgemeinen mindestens 250 km/h ausgelegt sind;
- eigens für Hochgeschwindigkeitszüge ausgebaute Strecken, die für Geschwindigkeiten von rund 200 km/h ausgelegt sind;
- 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 Bahnnetz, Bahnhofsdurchfahrten, Anschlüsse zu Terminals, Betriebswerken usw., die von Hochgeschwindigkeitsfahrzeugen mit Normalgeschwindigkeit befahren werden. ⇐

²⁹ ABl. L 228 vom 9.9.1996, S. 1. Geändert durch die Entscheidung Nr. 1346/2001/EG (ABl. L 185 vom 6.7.2001, S. 1).

Diese Infrastruktur umfasst Verkehrssteuerungs-, Ortungs- und Navigationssysteme: Datenverarbeitungs- und Telekommunikationseinrichtungen, die für den Personenverkehr auf diesen Strecken zur Gewährleistung eines sicheren und ausgewogenen Netzbetriebs und einer wirksamen Verkehrssteuerung vorgesehen sind.

2.2. FAHRZEUGE

Zu den unter diese Richtlinie fallenden Fahrzeugen zählen Züge, die so ausgelegt sind, dass sie

- entweder bei mindestens 250 km/h auf eigens für Hochgeschwindigkeitszüge gebauten Strecken verkehren und unter günstigen Bedingungen Geschwindigkeiten von mehr als 300 km/h erzielen können
- oder bei rund 200 km/h auf den unter Nummer 1 genannten Strecken verkehren können, soweit dies mit dem Leistungsniveau dieser Strecken vereinbar ist.

↓2004/50/EG Art. 2 Ziff. 18 und Anhang III (angepasst)

3. ~~TRANSEUROPÄISCHEN~~ **KOMPATIBILITÄT INNERHALB DES KONVENTIONELLEN EISENBAHNSYSTEMS**

↓ 2004/50/EG Art. 1 Ziff. 19 und Anhang I und Art. 2 Ziff. 18 und Annexe III
--

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

4. AUSWEITUNG DES GELTUNGSBEREICHES

4.1. Strecken- und Fahrzeugunterkategorien

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

4.2. Kostenbegrenzung

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

- Kosten der vorgeschlagenen Maßnahme,
- Senkung der Kapitalkosten und Aufwendungen durch Größenvorteile und eine bessere Ausnutzung der Fahrzeuge,
- Senkung von Investitions- und Instandhaltungs-/Betriebskosten durch größeren Wettbewerb zwischen Herstellern und Instandhaltungsunternehmen,
- positive Auswirkungen für die Umwelt durch technische Verbesserungen des Schienensystems,
- Erhöhung der Betriebssicherheit.

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

↓2001/16/EG (angepasst)

ANHANG II
TEILSYSTEME

1. VERZEICHNIS DER TEILSYSTEME

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

↓2001/16/EG und 2004/50/EG
Art. 1 Ziff. 20 und Anhang II
(angepasst)
⇒neu

a) Entweder strukturelle Bereiche:

- Infrastruktur,
- Energie,
- Zugsteuerung, Zugsicherung und Signalgebung,
- ~~Verkehrsbetrieb und Verkehrssteuerung,~~
- Fahrzeuge

b) oder funktionelle Bereiche:

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

↓2004/50/EG Art. 1 Ziff. 20 und
Anhang II

2. RELEVANTE BEREICHE

~~Für jedes einzelne Teilsystem wird die Liste der mit der Interoperabilität verbundenen Aspekte in den Aufträgen angegeben, die der Agentur zur Ausarbeitung der TSI erteilt werden.~~

~~Gemäß Artikel 6 Absatz 1 werden diese Aufträge nach dem in Artikel 21 Absatz 2 genannten Verfahren festgelegt.~~

~~Gegebenenfalls wird die in den Aufträgen angegebene Liste der mit der Interoperabilität verbundenen Aspekte von der Agentur gemäß Artikel 5 Absatz 3 Buchstabe e) präzisiert.»~~

↓2001/16/EG und 2004/50/EG
Art. 1 Ziff. 20 und Anhang II
(angepasst)
⇒neu

2. BESCHREIBUNG DER TEILSYSTEME

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

2.1. Infrastruktur

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

2.2. Energie

Elektrifizierungssystem, ☒ und ☒ Oberleitungen ~~und Stromabnahmeeinrichtungen~~.

2.3. Zugsteuerung, Zugsicherung und Signalgebung

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

2.4. Verkehrsbetrieb und Verkehrssteuerung

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

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

2.5. Telematikanwendungen

Dieses Teilsystem umfasst im Einklang mit Anhang I zwei Teile:

- a) die Anwendungen im Personenverkehr, einschließlich der Systeme zur Information der Fahrgäste vor und während der Fahrt, Buchungssysteme, Zahlungssysteme, Reisegepäckabfertigung, Anschlüsse zwischen Zügen und zwischen der Eisenbahn und anderen Verkehrsträgern;

b) die Anwendungen im Güterverkehr, einschließlich der Informationssysteme (Verfolgung der Güter und der Züge in Echtzeit), Rangier- und Zugbildungssysteme, Buchungssysteme, Zahlungs- und Fakturierungssysteme, Anschlüsse zu anderen Verkehrsträgern, Erstellung elektronischer Begleitdokumente.

2.6. Fahrzeuge

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

2.7. Instandhaltung

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

ANHANG III

GRUNDLEGENDE ANFORDERUNGEN

1. ALLGEMEINE ANFORDERUNGEN

1.1. Sicherheit

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

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

1.1.3. Die verwendeten Bauteile müssen während ihrer gesamten Betriebsdauer den spezifizierten gewöhnlichen oder Grenzbeanspruchungen standhalten. Durch geeignete Mittel ist sicherzustellen, dass sich die Sicherheitsauswirkungen eines unvorhergesehenen Versagens in Grenzen halten.

1.1.4. Die Auslegung der ortsfesten Anlagen und der Fahrzeuge und die Auswahl der Werkstoffe müssen das Entstehen, die Ausbreitung und die Auswirkungen von Feuer und Rauch im Fall eines Brandes in Grenzen halten.

1.1.5. Die für die Betätigung durch die Fahrgäste vorgesehenen Einrichtungen müssen so konzipiert sein, dass das sichere Funktionieren der Einrichtungen oder die Gesundheit und Sicherheit der Benutzer nicht beeinträchtigt werden, wenn sie in einer voraussehbaren Weise betätigt werden, die den angebrachten Hinweisen nicht entspricht.

↓ 96/48/EG (angepasst)

~~1.1.5. Die für die Betätigung durch die Fahrgäste vorgesehenen Einrichtungen müssen so konzipiert sein, daß sie deren Sicherheit nicht gefährden, wenn sie in einer voraussehbaren Weise betätigt werden, die den angebrachten Hinweisen nicht entspricht.~~

↓ 96/48/EG und 2001/16/EG

1.2. Zuverlässigkeit und Betriebsbereitschaft

Die Planung, Durchführung und Häufigkeit der Überwachung und Instandhaltung der festen und beweglichen Teile, die am Zugverkehr beteiligt sind, müssen deren Funktionsfähigkeit unter den vorgegebenen Bedingungen gewährleisten.

1.3. Gesundheit

1.3.1. Werkstoffe, die aufgrund ihrer Verwendungsweise die Gesundheit von Personen, die Zugang zu ihnen haben, gefährden können, dürfen in Zügen und Infrastruktureinrichtungen nicht verwendet werden.

1.3.2. Die Auswahl, die Verarbeitung und die Verwendung dieser Werkstoffe müssen eine gesundheitsschädliche oder -gefährdende Rauch- und Gasentwicklung insbesondere im Fall eines Brandes in Grenzen halten.

1.4. Umweltschutz

↓ 2001/16/EG (neu)

1.4.1. Die Umweltauswirkungen des Baus und Betriebs des ~~konventionellen~~ ~~transeuropäischen~~ Eisenbahnsystems sind bei der Planung dieses Systems entsprechend den geltenden Gemeinschaftsbestimmungen zu berücksichtigen.

↓ 96/48/EG und 2001/16/EG

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.

↓ 2001/16/EG (neu)

1.4.4. Beim Betrieb des ~~konventionellen~~ ~~transeuropäischen~~ Eisenbahnsystems müssen die vorgeschriebenen Lärmgrenzen eingehalten werden.

1.4.5. Der Betrieb des ~~konventionellen~~ ~~transeuropäischen~~ Eisenbahnsystems darf in normalem Instandhaltungszustand für die in der Nähe des Fahrwegs gelegenen Einrichtungen und Bereiche keine unzulässigen Bodenschwingungen verursachen.

1.5. Technische Kompatibilität

Die technischen Merkmale der Infrastrukturen und ortsfesten Anlagen müssen untereinander und mit denen der Züge, die im ~~konventionellen~~ ~~transeuropäischen~~ Eisenbahnsystem verkehren sollen, kompatibel sein.

↓ 96/48/EG und 2001/16/EG

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

2. BESONDERE ANFORDERUNGEN AN JEDES TEILSYSTEM

2.1. Infrastrukturen

2.1.1. Sicherheit

↓2001/16/EG

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

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

↓ 96/48/EG und 2001/16/ EG

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

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

2.2. Energie

2.2.1. Sicherheit

↓2001/16/EG

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

↓ 96/48/EG und 2001/16/EG

– den Zügen die Erreichung der festgelegten Leistungswerte gestatten;

↓96/48/EG

– ~~mit den Stromabnahmeeinrichtungen der Züge kompatibel sein~~

↓2001/16/EG

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

↓2001/16/EG

2.3. Zugsteuerung, Zugsicherung und Signalgebung

2.3.1. Sicherheit

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

2.3.2. Technische Kompatibilität

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

Die in den Führerständen der Züge eingebauten Einrichtungen für die Zugsteuerung und Zugsicherung und die Signalgebung müssen unter den vorgegebenen Bedingungen einen flüssigen Betrieb ~~im konventionellen transeuropäischen~~ Eisenbahnsystem gewährleisten.

↓ 96/48/EG und 2001/16/ EG

2.4. Fahrzeuge

2.4.1. Sicherheit

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

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

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

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

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

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

Es müssen Notausstiege vorhanden und ausgeschildert sein.

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

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

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

2.4.2. Zuverlässigkeit und Betriebsbereitschaft

Laufwerk, Traktionseinrichtungen, Bremsanlagen und Zugsteuerung und Zugsicherung müssen als wichtigste Einrichtungen unter vorgegebenen Einschränkungen eine Weiterfahrt des Zuges ermöglichen, ohne dass die in Betrieb verbleibenden Einrichtungen dadurch beeinträchtigt werden.

2.4.3. Technische Kompatibilität

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

↓ 2001/16/EG

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

↓ 96/48/EG und 2001/16/EG

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

↓ 2004/50/EG Art. 1 Ziff. 21 und Art. 2 Ziff. 19

2.4.4. Kontrolle

Les trains doivent être équipés d'un appareil enregistreur. Die Daten, die mit diesem Gerät aufgezeichnet werden, und die Verarbeitung der Daten müssen harmonisiert werden.

↓2001/16/EG

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.

↓ 96/48/EG und 2001/16/ EG

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

↓2001/16/EG

In den Instandhaltungsanlagen für konventionelle Fahrzeuge müssen die Sicherheits-, Hygiene- und Komfortarbeiten, für die sie geplant worden sind, an allen Zügen durchgeführt werden können.

↓96/48/EG (angepasst)

~~2.6. Umwelt~~

~~2.6.1. Gesundheit~~

~~Beim Betrieb des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems müssen die vorgeschriebenen Lärmgrenzen eingehalten werden.~~

~~2.6.2. Umweltschutz~~

~~Der Betrieb des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems darf in normalem Instandhaltungszustand für die in der Nähe des Fahrwegs gelegenen Einrichtungen und Anlagen keine unzulässigen Bodenschwingungen verursachen.~~

2.7. Betrieb

↓2001/16/EG

2.6. Verkehrsbetrieb und Verkehrssteuerung

2.6.1. Sicherheit

↓96/48/EG

~~Die Angleichung der Betriebsvorschriften der Netze und die Qualifikation der Triebfahrzeugführer und des Fahrpersonals müssen einen sicheren Betrieb im grenzüberschreitenden Verkehr gewährleisten.~~

↓2001/16/EG

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

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

2.6.2. Zuverlässigkeit und Betriebsbereitschaft

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

2.6.3. Technische Kompatibilität

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

2.7. Telematikanwendungen im Personen- und Güterverkehr

2.7.1. Technische Kompatibilität

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

Bei diesen Anwendungen ist sicherzustellen,

- dass die Datenbanken, die Software und die Datenübertragungsprotokolle so erstellt werden, dass ein möglichst vielfältiger Datenaustausch zwischen verschiedenen Anwendungen und zwischen verschiedenen Betreibern gewährleistet ist, wobei vertrauliche Geschäftsdaten hiervon ausgeschlossen sind,
- 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.

ANHANG IV

KONFORMITÄT UND GEBRAUCHSTAUGLICHKEIT DER INTEROPERABILITÄTSKOMPONENTEN

↓96/48/EG (angepasst)

~~EG-ERKLÄRUNG ÜBER~~

- ~~die Konformität~~
 - ~~die Gebrauchstauglichkeit.~~
-

↓2001/16/EG (angepasst)

1. INTEROPERABILITÄTSKOMPONENTEN

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

↓ 96/48/EG und 2001/16/EG

1.1. Allgemeine Komponenten

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

1.2. Allgemeine Komponenten mit besonderen Eigenschaften

Komponenten, die als solche besondere Leistungsdaten aufweisen müssen, wenn sie in der Eisenbahntechnik verwendet werden.

1.3. Besondere Komponenten

Komponenten, die speziell in der Eisenbahntechnik verwendet werden.

2. ANWENDUNGSBEREICH

Die EG-Erklärung betrifft

- die Bewertung der Konformität einer einzelnen Interoperabilitätskomponente mit den einschlägigen technischen Spezifikationen durch eine oder mehrere benannte Stellen;
- die Bewertung bzw. Beurteilung durch eine oder mehrere benannte Stellen der Gebrauchstauglichkeit einer einzelnen Interoperabilitätskomponente, wobei diese in ihrer eisenbahntechnischen Umgebung und - insbesondere dann, wenn Schnittstellen berührt werden - anhand der betriebstechnischen Spezifikationen zu prüfen ist.

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

3. INHALT DER EG-ERKLÄRUNG

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

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

- Bezugnahme auf die Richtlinie;
- Name und Anschrift des Herstellers oder seines in der Gemeinschaft ansässigen Bevollmächtigten (Firma und vollständige Anschrift, im Fall des Bevollmächtigten auch Angabe der Firma des Herstellers oder des Fertigungsbetriebs);
- Beschreibung der Interoperabilitätskomponente (Marke, Typ usw.);
- Angabe des Verfahrens, das zur Erklärung der Konformität oder der Gebrauchstauglichkeit angewandt wurde (Artikel 13);
- alle einschlägigen Beschreibungen der Interoperabilitätskomponente, insbesondere die Benutzungsbedingungen;
- Name und Anschrift der benannten Stelle(n), die an dem Verfahren zur Ausstellung der Konformitäts- und Gebrauchstauglichkeitserklärung beteiligt war(en), und Datum der Prüfbescheinigung, gegebenenfalls mit Angabe der Gültigkeitsbedingungen und der Geltungsdauer;
- gegebenenfalls Angabe der europäischen Spezifikationen;
- Angabe des Unterzeichners, der für den Hersteller oder seinen in der Gemeinschaft ansässigen Bevollmächtigten rechtsverbindlich handeln kann.

↓2001/16/EG

ANHANG V

EG-PRÜFERKLÄRUNG FÜR TEILSYSTEME

↓ 96/48/EG und 2001/16/ EG ⇒ neu

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

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

- Bezugnahme auf die Richtlinie;
- Name und Anschrift des Auftraggebers ⇒ oder des Herstellers ⇐ oder seines in der Gemeinschaft ansässigen Bevollmächtigten (Firma und vollständige Anschrift, im Fall des Bevollmächtigten auch Angabe der Firma des Auftraggebers ⇒ oder des Herstellers ⇐);
- kurze Beschreibung des Teilsystems;
- Name und Anschrift der benannten Stelle, welche die EG-Prüfung gemäß Artikel 18 vorgenommen hat;
- Angabe der im technischen Dossier enthaltenen Unterlagen;
- alle vorläufigen oder endgültigen Vorschriften, denen das Teilsystem entsprechen muss, insbesondere etwaige Betriebsbeschränkungen oder -bedingungen;
- bei einer vorläufigen EG-Prüferklärung deren Geltungsdauer;
- Angabe des Unterzeichners.

ANHANG VII PRÜFVERFAHREN FÜR TEILSYSTEME

1. EINLEITUNG

Die EG-Prüfung ist das Verfahren, bei dem eine benannte Stelle auf Verlangen des Auftraggebers ⇒ oder des Hersteller oder ⇐ seines in der Gemeinschaft ansässigen Bevollmächtigten prüft und bescheinigt, dass ein Teilsystem

- mit den Bestimmungen der Richtlinie übereinstimmt;
- mit den übrigen nach dem Vertrag geltenden Vorschriften übereinstimmt

und in Betrieb genommen werden kann.

2. STUFEN

Die Prüfung des Teilsystems umfasst folgende Stufen:

- Gesamtkonzeption;
- Bau des Teilsystems, d. h. insbesondere Tiefbauarbeiten, Montage der Komponenten und Abstimmung des gesamten Teilsystems;
- Abnahmeprüfung des fertig gestellten Teilsystems.

3. BESCHEINIGUNG

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

4. TECHNISCHES DOSSIER

Das der Prüferklärung beigefügte technische Dossier muss folgende Unterlagen enthalten:

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

- übrige Teilsysteme: mit der Ausführung übereinstimmende Gesamt- und Teilpläne, Pläne der elektrischen und hydraulischen Einrichtungen, Pläne der Steuerstromkreise, Beschreibung der Datenverarbeitungs- und Automatiksysteme, Betriebs- und Wartungsanleitungen usw.;
- Verzeichnis der in das Teilsystem eingebauten Interoperabilitätskomponenten gemäß Artikel 3;
- Abschriften der EG-Konformitäts- bzw. EG-Gebrauchstauglichkeitserklärungen, die gemäß Artikel 13 für diese Komponenten vorgeschrieben sind, gegebenenfalls zusammen mit entsprechenden Berechnungsunterlagen und einer Ausfertigung der Berichte über die Versuche und Prüfungen, die aufgrund der gemeinsamen technischen Spezifikationen von den benannten Stellen durchgeführt wurden;
- Bescheinigung der benannten Stelle, die mit der EG-Prüfung beauftragt wurde, dass das Projekt den Bestimmungen dieser Richtlinie entspricht, mit den entsprechenden Berechnungsunterlagen, die von ihr abgezeichnet wurden und in denen gegebenenfalls die während der Durchführung der Arbeiten geäußerten Vorbehalte, die nicht ausgeräumt werden konnten, vermerkt sind, und mit den im Rahmen ihres Auftrags erstellten Besuchs- und Prüfberichten gemäß den Nummern 5.3 und 5.4.

5. ÜBERWACHUNG

5.1. Der Zweck der EG-Überwachung besteht darin, sich zu vergewissern, daß die im technischen Dossier enthaltenen Pflichten bei der Verwirklichung des Teilsystems erfüllt wurden.

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

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

5.4. Darüber hinaus ist die benannte Stelle berechtigt, die Baustelle und die Fertigungsstätten unangemeldet zu besuchen. Bei 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.

6. HINTERLEGUNG

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

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

7. VERÖFFENTLICHUNG

Jede benannte Stelle veröffentlicht regelmäßig die einschlägigen Informationen über

- die eingegangenen Anträge auf EG-Prüfung;
- die ausgestellten Konformitätsbescheinigungen;
- die verweigerten Konformitätsbescheinigungen.

8. SPRACHE

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

ANHANG VII

VON DEN MITGLIEDSTAATEN ZU BERÜCKSICHTIGENDE MINDESKRITERIEN FÜR DIE NOTIFIZIERUNG DER STELLEN

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

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

↓ 2004/50/EG Art. 1 Ziff. 22 und
Art. 2 Ziff. 20

Insbesondere müssen die Stelle und das mit den Prüfungen beauftragte Personal in betrieblicher Hinsicht von den Behörden unabhängig sein, die für die Erteilung von Inbetriebnahmegenehmigungen im Rahmen dieser Richtlinie, die Erteilung von Genehmigungen im Rahmen der Richtlinie 95/18/EG des Rates vom 19. Juni 1995 über die Erteilung von Genehmigungen an Eisenbahnunternehmen³⁰, die Ausstellung von Sicherheitsbescheinigungen im Rahmen der Richtlinie 2004/49/EG benannt sind, sowie von den Stellen, die für die Untersuchung von Unfällen zuständig sind.

↓2001/16/EG

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

4. Das mit den Prüfungen beauftragte Personal muss über

- eine gute technische und berufliche Ausbildung,
- ausreichende Kenntnisse der Vorschriften für die von ihm durchgeführten Kontrollen und eine ausreichende praktische Erfahrung mit solchen Kontrollen,
- die erforderliche Befähigung zur Ausfertigung von Bescheinigungen, Protokollen und Berichten über die durchgeführten Prüfungen verfügen.

³⁰ ABl. L 143 vom 27.6.1995, S. 70. Geändert durch die Richtlinie 2001/13/EG des Europäischen Parlaments und des Rates (ABl. L 75 vom 15.3.2001, S. 26).

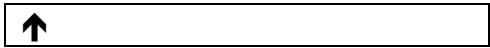
5. Die Unabhängigkeit des mit der Prüfung beauftragten Personals muss gewährleistet sein. Die Vergütung jedes Prüfers darf sich weder nach der Zahl der von ihm durchgeführten Prüfungen noch nach den Ergebnissen dieser Prüfungen richten.
6. Die Stelle muss eine Haftpflichtversicherung abschließen, es sei denn, dass der Mitgliedstaat aufgrund der nationalen Rechtsvorschriften haftet oder die Prüfungen selbst durchführt.
7. Das Personal der Stelle ist (außer gegenüber den zuständigen Verwaltungsbehörden des Staates, in dem es seine Tätigkeit ausübt) in Bezug auf alle Informationen, von denen es bei der Durchführung seiner Aufgaben im Rahmen dieser Richtlinie oder einer innerstaatlichen Vorschrift zur Umsetzung dieser Richtlinie Kenntnis erlangt, durch das Berufsgeheimnis gebunden.

ANHANG VIII**DOSSIER FÜR DIE BEANTRAGUNG VON AUSNAHMEREGLUNGEN**

Bei der Beantragung von Ausnahmeregelungen legen die Mitgliedstaaten folgende Unterlagen vor:

- (e) ein förmliches Schreiben, in dem der Kommission die geplante Ausnahmeregelung mitgeteilt wird;
- (f) ein dem Schreiben beigefügtes Dossier, das Folgendes enthält:
 - eine Beschreibung der von der Ausnahmeregelung betroffenen Arbeiten, Güter und Dienstleistungen mit Angabe der wichtigsten Termine, der geografischen Lage sowie des Funktions- und technischen Bereichs;
 - einen genauen Bezug auf die TSI (oder Teile davon), von deren Anwendung abgesehen werden soll;
 - eine genaue Angabe und Erläuterung der vorgesehenen Ausweichbestimmungen;
 - bei Anträgen auf der Grundlage von Artikel 7 Buchstabe a den Nachweis über das fortgeschrittene Entwicklungsstadium des Vorhabens;
 - die Rechtfertigung der Ausnahme mit Angabe der wesentlichen Gründe technischer, wirtschaftlicher, kommerzieller, betrieblicher und/oder administrativer Art;
 - sonstige Elemente, die den Antrag auf eine Ausnahmeregelung rechtfertigen;
 - eine Beschreibung der Maßnahmen, die der Mitgliedstaat zur Förderung der Interoperabilität des Vorhabens zu ergreifen beabsichtigt. Bei geringfügigen Ausnahmen ist diese Beschreibung nicht erforderlich.

Die Unterlagen sind auf Papier und in elektronischer Form vorzulegen. Auf diese Weise können sie an die Mitglieder des Ausschusses verteilt werden.



ANHANG IX

Teil A

Geänderte Richtlinien mit ihren nachfolgenden Änderungen
(gemäß in Artikel 31)

Richtlinie 96/48/EG des Rates

(ABl. L 235 vom 17.9.1996, S. 6)

Richtlinie 2001/16/EG des Europäischen
Parlaments und des Rates

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

Verordnung (EG) Nr. 1882/2003 des nur Anhang III Ziffer 60
Europäischen Parlaments und des Rates

(ABl. L 284 vom 31.10.2003, S. 1)

Richtlinie 2004/50/EG des Europäischen
Parlaments und des Rates

(ABl. L 164 vom 30.4.2004)

Teil B

Fristen für die Umsetzung in innerstaatliches Recht
(gemäß Artikel 31)

Richtlinie	Termin für die Umsetzung
96/48/EG	8. Juni 1999
2001/16/EG	20. April 2003
2004/50/EG	30. April 2006

ANHANG X

ENTSPRECHUNGSTABELLE

Richtlinie 96/48/EG	Richtlinie 2001/16/EG	Vorliegende Richtlinie
Artikel 1 Absatz 1	Artikel 1 Absatz 1	Artikel 1 Absatz 1
Artikel 1 Absatz 2	Artikel 1 Absatz 2	Artikel 1 Absatz 2
-	Artikel 1 Absatz 3	Artikel 1 Absatz 3
Artikel 2, einleitende Worte	Artikel 2, einleitende Worte	Artikel 2, einleitende Worte
Artikel 2 Buchstaben a bis l	Artikel 2 Buchstaben a bis l	Artikel 2 Buchstaben a bis l
Artikel 2 Buchstabe n	Artikel 2 Buchstabe m	Artikel 2 Buchstabe m
Artikel 2 Buchstabe o	Artikel 2 Buchstabe n	Artikel 2 Buchstabe n
Artikel 2 Buchstabe m	Artikel 2 Buchstabe o	Artikel 2 Buchstabe o
Artikel 2 Buchstabe p	Artikel 2 Buchstabe p	Artikel 2 Buchstabe p
-	-	Artikel 2 Buchstaben q, r und s
Artikel 3, 4 und 5	Artikel 3, 4 und 5	Artikel 3, 4 und 5
Artikel 6 Absätze 1 bis 8	Artikel 6 Absätze 1 bis 8	Artikel 6 Absätze 1 bis 8
-	-	Artikel 6 Absatz 9
Artikel 7 bis 9	Artikel 7 bis 9	Artikel 7 bis 9
Artikel 10 Absätze 1 bis 3	Artikel 10 Absätze 1 bis 3	Artikel 10 Absätze 1 bis 3
-	Artikel 10 Absatz 6	Artikel 10 Absatz 4
-	-	Artikel 10 Absatz 5
Artikel 11 bis 13	Artikel 11 bis 13	Artikel 11 bis 13
Artikel 14 Absätze 1 bis 5	Artikel 14 Absätze 1 bis 5	Artikel 14 Absätze 1 bis 5
-	-	Artikel 14 Absätze 6 bis 9
Artikel 15 und 16	Artikel 15 und 16	Artikel 15 und 16
Artikel 17	Artikel 17	Artikel 17 Absätze 1 und 2
-	-	Artikel 17 Absatz 3

Artikel 18 Absätze 1 bis 3	Artikel 18 Absätze 1 bis 3	Artikel 18 Absätze 1 bis 3
-	-	Artikel 18 Absätze 4 und 5
Artikel 19 und 20	Artikel 19 und 20	Artikel 19 und 20
Artikel 21 Absätze 1 bis 4	Artikel 21 Absätze 1 bis 4	Artikel 21 Absätze 1 bis 4
Artikel 21a Absatz 1	Artikel 22	Artikel 22
Artikel 21a Absatz 2	Artikel 21a	Artikel 21 Absatz 5
Artikel 21b	-	-
Artikel 21c	Artikel 21b	Artikel 21 Absatz 6
Artikel 22	Artikel 26	Artikel 26
Artikel 22a	Artikel 24	Artikel 24 Absätze 1 und 2
-	-	Artikel 24 Absatz 3
-	Artikel 23	Artikel 23
-	Artikel 25	Artikel 25
Artikel 23	Artikel 27	Artikel 27
Artikel 24	Artikel 28	Artikel 28
Artikel 25	Artikel 29	Artikel 29
Artikel 26	Artikel 30	Artikel 30
Anhänge I bis VII	Anhänge I bis VII	Anhänge I bis VII
-	-	Anhänge VIII bis X