

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

► **B**

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:

		Amtsblatt		
	Nr.	Seite	Datum	
► <u>M1</u>	Verordnung (EG) Nr. 1882/2003 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. September 2003	L 284	1	31.10.2003
► <u>M2</u>	Richtlinie 2004/50/EG des europäischen parlaments und des rates vom 29. April 2004	L 220	40	21.6.2004



RICHTLINIE 96/48/EG DES RATES

vom 23. Juli 1996

über die Interoperabilität des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems

DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION —

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft, insbesondere auf Artikel 129d, Absatz 3,

auf Vorschlag der Kommission ⁽¹⁾,

nach Stellungnahme des Wirtschafts- und Sozialausschusses ⁽²⁾,

nach Stellungnahme des Ausschusses der Regionen ⁽³⁾,

gemäß dem Verfahren des Artikels 189c des Vertrags ⁽⁴⁾,

in Erwägung nachstehender Gründe:

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.

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.

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 1990 ⁽⁵⁾ begrüßt.

Nach Artikel 129c 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.

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.

Die Richtlinie 91/440/EWG des Rates vom 29. Juli 1991 zur Entwicklung der Eisenbahnunternehmen der Gemeinschaft ⁽⁶⁾ impliziert, daß die Eisenbahnunternehmen einen besseren Zugang zu den Eisenbahnnetzen der Mitgliedstaaten erhalten müssen, was die Interoperabilität der Fahrwege, Anlagen und Fahrzeuge erfordert.

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

⁽¹⁾ ABl. Nr. C 134 vom 17. 5. 1994, S. 6.

⁽²⁾ ABl. Nr. C 397 vom 31. 12. 1994, S. 8.

⁽³⁾ ABl. Nr. C 210 vom 14. 8. 1995, S. 38.

⁽⁴⁾ Stellungnahme des Europäischen Parlaments vom 19. Januar 1995 (ABl. Nr. C 43 vom 20. 2. 1995, S. 60), gemeinsamer Standpunkt des Rates vom 8. Dezember 1995 (ABl. Nr. C 356 vom 30. 12. 1995, S. 43) und Beschluß des Europäischen Parlaments vom 16. April 1996 (ABl. Nr. C 141 vom 13. 5. 1996, S. 48).

⁽⁵⁾ ABl. Nr. C 33 vom 8. 2. 1991, S. 1.

⁽⁶⁾ ABl. Nr. L 237 vom 24. 8. 1991, S. 25.

▼B

haben sie und die örtlichen Behörden boden-, raumordnungs- und umweltschutzrechtliche Aufgaben. Das gilt insbesondere für Hochgeschwindigkeitsbahnnetze.

Die Richtlinie 85/337/EWG des Rates vom 27. Juni 1985 über die Umweltverträglichkeitsprüfung bei bestimmten öffentlichen und privaten Projekten⁽¹⁾ schreibt eine Umweltverträglichkeitsprüfung für den Bau von Eisenbahn-Fernverkehrsstrecken vor.

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.

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.

Für die gesamte Gemeinschaft sind daher grundlegende Anforderungen für das transeuropäische Hochgeschwindigkeitsbahnsystem festzulegen.

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 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.

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.

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 129c des Vertrags ist die Gemeinschaft gehalten, bei ihren Maßnahmen im Bereich der Interoperabilität die potentielle wirtschaftliche Lebensfähigkeit der Vorhaben zu berücksichtigen.

Um den einschlägigen Bestimmungen in bezug auf die Vergabe von Aufträgen im Eisenbahnbereich, insbesondere der Richtlinie 93/38/EWG⁽²⁾, 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.

⁽¹⁾ ABl. Nr. L 175 vom 5. 7. 1985, S. 40.

⁽²⁾ 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. Nr. L 199 vom 9. 8. 1993, S. 84), geändert durch die Beitrittsakte von 1994.

▼B

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

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.

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.

Die Verfahren der Konformitäts- oder Gebrauchstauglichkeitsbewertung von Komponenten müssen auf Modulen beruhen, die im Beschluß 93/465/EWG ⁽¹⁾ festgelegt wurden. 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.

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

In den Vertragsunterlagen für jeden Auftrag schreiben die Auftraggeber unter Bezugnahme auf europäische Spezifikationen insbesondere für Komponenten vor, 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.

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.

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.

Das EG-Prüfverfahren beruht auf den TSI. Diese TSI werden im Auftrag der Kommission von einem gemeinsamen Gremium

(¹) 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. Nr. L 220 vom 30. 8. 1993, S. 23).

▼B

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.

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.

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.

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 —

HAT FOLGENDE RICHTLINIE ERLASSEN:

KAPITEL I

Allgemeine Bestimmungen**▼M2***Artikel 1*

(1) Mit dieser Richtlinie sollen die Bedingungen festgelegt werden, die im Gebiet der Gemeinschaft für die Verwirklichung der Interoperabilität des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems, 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 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.

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

- a) Erleichterung, Verbesserung und Entwicklung grenzüberschreitender Eisenbahnverkehrsdienste im Gebiet der Gemeinschaft und mit Drittländern;
- b) Beitrag zur schrittweisen Verwirklichung des Binnenmarkts für Ausrüstungen und Dienstleistungen für den Bau, den Betrieb, die Erneuerung und die Umrüstung des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems;
- c) Beitrag zur Interoperabilität des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems.

▼B*Artikel 2*

Im Sinne dieser Richtlinie bezeichnet der Ausdruck

- a) „transeuropäisches Hochgeschwindigkeitsbahnsystem“: den in Anhang I beschriebenen Komplex, der durch die Strecken und ortsfeste Anlagen umfassenden Eisenbahninfrastrukturen des transeuropäischen Verkehrsnetzes, die eigens dazu gebaut oder

▼B

- ausgebaut sind, um mit hoher Geschwindigkeit befahren zu werden, und die für die Benutzung dieser Infrastrukturen ausgelegten Fahrzeuge gebildet wird;
- b) „Interoperabilität“: die Tauglichkeit des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems für den sicheren und durchgehenden Verkehr von Hochgeschwindigkeitszügen, die den spezifizierten Leistungskennwerten entsprechen. Diese Fähigkeit beruht auf den gesamten ordnungsrechtlichen, technischen und betrieblichen Voraussetzungen, die zur Erfüllung der grundlegenden Anforderungen gegeben sein müssen;
- c) „Teilsysteme“: die in Anhang II aufgeführte Unterteilung des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems in strukturelle oder funktionale Teilsysteme, für die grundlegende Anforderungen festgelegt werden müssen;
- d) „Interoperabilitätskomponenten“: Bauteile, Bauteilgruppen, Unterbaugruppen oder komplette Materialbaugruppen, die in ein Teilsystem eingebaut sind oder eingebaut werden sollen und von denen die Interoperabilität des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems direkt oder indirekt abhängt;
- e) „grundlegende Anforderungen“: alle in Anhang III beschriebenen Bedingungen, die das transeuropäische Hochgeschwindigkeitsbahnsystem, die Teilsysteme und die Interoperabilitätskomponenten erfüllen müssen;
- f) „europäische Spezifikation“: eine gemeinsame technische Spezifikation, eine europäische technische Zulassung oder eine einzelstaatliche Norm zur Umsetzung einer europäischen Norm, wie in Artikel 1 Nummern 8 bis 12 der Richtlinie 93/38/EWG definiert;
- g) „technische Spezifikationen für die Interoperabilität“, nachstehend „TSI“ genannt: die Spezifikationen, die für jedes Teilsystem 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;

▼M2**▼B**

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

▼M2

- j) „Eckwert“: alle ordnungsrechtlichen, technischen oder betrieblichen Bedingungen, die für die Interoperabilität von kritischer Bedeutung sind und vor der Erstellung der vollständigen TSI-Entwürfe Gegenstand einer Entscheidung oder Empfehlung nach dem in Artikel 21 Absatz 2 genannten Verfahren sein müssen;
- k) „Sonderfall“: jeden Teil des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems, der in den TSI besonderer Vorkehrungen vorübergehender oder endgültiger Art bedarf, da geografische, topografische, 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 Gemeinschaftsgebiets abgeschnitten sind, das Lichtraumprofil, die Spurweite oder der Gleisabstand;
- l) „Umrüstung“: umfangreiche Änderungsarbeiten an einem Teilsystem oder einem Teil davon, mit denen die Gesamtleistung des Teilsystems verbessert wird;
- m) „Austausch im Zuge von Instandhaltungsarbeiten“: die Ersetzung von Bauteilen im Rahmen von Wartungs- oder Reparaturarbeiten durch Teile gleicher Funktion und Leistung;

▼ M2

- n) „Erneuerung“: umfangreiche Arbeiten zum Austausch eines Teilsystems oder eines Teils davon, mit denen die Gesamtleistung des Teilsystems nicht verändert wird;
- o) „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;
- p) „Inbetriebnahme“: die Gesamtheit aller Tätigkeiten, durch die ein Teilsystem in seine nominale Betriebsbereitschaft versetzt wird.

▼ B*Artikel 3*

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

(2) Diese Richtlinie gilt unbeschadet der anderen einschlägigen Gemeinschaftsbestimmungen. Im Fall der Interoperabilitätskomponenten kann es zur Erfüllung der grundlegenden Anforderungen dieser Richtlinie erforderlich sein, daß auf eigens hierzu festgelegte europäische Spezifikationen zurückgegriffen wird.

Artikel 4

(1) Das transeuropäische Hochgeschwindigkeitsbahnsystem, die Teilsysteme und die Interoperabilitätskomponenten müssen den sie betreffenden grundlegenden Anforderungen entsprechen.

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

KAPITEL II

Technische Spezifikationen für die Interoperabilität*Artikel 5***▼ M2**

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

▼ B

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

▼ M2

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

- a) der jeweilige Geltungsbereich (Teil des Netzes oder der Fahrzeuge gemäß Anhang I, Teilsystem oder Teile davon gemäß Anhang II) angegeben;
- b) für das betreffende Teilsystem und seine Schnittstellen mit anderen Teilsystemen die grundlegenden Anforderungen genannt;
- c) die funktionellen und technischen Spezifikationen festgelegt, denen das Teilsystem und seine Schnittstellen mit anderen Teilsystemen entsprechen muss. Erforderlichenfalls können die Spezifikationen je

▼ M2

- nach Einsatz des Teilsystems, zum Beispiel in Abhängigkeit von den in Anhang I vorgesehenen Kategorien von Strecken 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 transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems erforderlich sind;
 - 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;
 - 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 beruflichen Kompetenzen sowie die Hygiene- und Sicherheitsbedingungen am Arbeitsplatz, die für den Betrieb und die Wartung des Teilsystems sowie für die Umsetzung der TSI erforderlich sind, angeben.

▼ B

- (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.

▼ M2

- (6) Die TSI können ausdrücklich und mit genauer Fundstellenangabe auf europäische 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 Normen oder Spezifikationen vor, so kann bis zu deren Erstellung auf andere eindeutig benannte Schriftstücke normativen Charakters verwiesen werden; in diesem Fall betrifft dies Dokumente, die leicht zugänglich und frei verfügbar sind.

Artikel 6

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

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

- (2) Die Agentur bereitet die Überarbeitung und Aktualisierung der TSI vor und unterbreitet dem in Artikel 21 genannten Ausschuss alle zweckdienlichen Empfehlungen, um der Entwicklung der Technik oder der gesellschaftlichen Anforderungen Rechnung zu tragen.
- (3) Jeder TSI-Entwurf wird in zwei Stufen erarbeitet:

⁽¹⁾ ABl. L 164 vom 30.4.2004, S. 1.

▼ **M2**

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

Die Agentur erarbeitet daraufhin den TSI-Entwurf unter Zugrundelegung dieser Eckwerte. Gegebenenfalls berücksichtigt die Agentur den technischen Fortschritt, bereits durchgeführte Normungsarbeiten, bereits eingesetzte Arbeitsgruppen und anerkannte Forschungsarbeiten. Eine Gesamtbewertung der absehbaren Kosten und des absehbaren Nutzens der Anwendung der TSI wird dem TSI-Entwurf 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 kann während dieser Arbeiten alle Aufträge erteilen oder alle Empfehlungen abgeben, die für die Gestaltung der TSI sowie für die Kosten-Nutzen-Analyse zweckdienlich sind. Insbesondere kann der Ausschuss auf Antrag eines Mitgliedstaats verlangen, dass Alternativlösungen geprüft und die Bewertung der Kosten und Nutzen dieser Alternativlösungen in den dem TSI-Entwurf beizufügenden Bericht aufgenommen werden.

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

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

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

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

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

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

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

▼ **M2***Artikel 7*

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

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

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

▼ **B**

KAPITEL III

Interoperabilitätskomponenten*Artikel 8*

Die Mitgliedstaaten treffen alle gebotenen Maßnahmen, damit die Interoperabilitätskomponenten

- nur dann in Verkehr gebracht werden, wenn sie die Verwirklichung der Interoperabilität des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems ermöglichen und den grundlegenden Anforderungen entsprechen;
- in ihrem Einsatzbereich bestimmungsgemäß verwendet sowie ordnungsgemäß installiert und instandgehalten werden.

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

Artikel 9

Die Mitgliedstaaten dürfen in ihrem Hoheitsgebiet das Inverkehrbringen von Interoperabilitätskomponenten zur Verwendung im transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystem aufgrund dieser Richtlinie

▼B

nicht verbieten, beschränken oder behindern, wenn diese Komponenten den Bestimmungen dieser Richtlinie entsprechen.

▼M2

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

▼B*Artikel 10*

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

▼M2

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

(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.

Artikel 11

Stellt sich für einen Mitgliedstaat oder die Kommission heraus, dass unmittelbar oder mittelbar für die Zwecke dieser Richtlinie angewendete europäische Spezifikationen den grundlegenden Anforderungen nicht genügen, so kann nach dem in Artikel 21 Absatz 2 genannten Verfahren und nach Anhörung des mit der Richtlinie 98/34/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 22. Juni 1998 über ein Informationsverfahren auf dem Gebiet der Normen und technischen Vorschriften und der Vorschriften für die Dienste der Informationsgesellschaft⁽¹⁾ eingesetzten Ausschusses entschieden werden, dass diese Spezifikationen aus den Veröffentlichungen, in denen sie aufgeführt sind, teilweise oder vollständig zu streichen oder zu ändern sind.

▼B*Artikel 12*

(1) Stellt ein Mitgliedstaat fest, daß eine Interoperabilitätskomponente, für die eine EG-Konformitäts- oder Gebrauchstauglichkeitserklärung vorliegt, die in Verkehr gebracht worden ist und die bestimmungsgemäß verwendet wird, die Einhaltung der grundlegenden Anforderungen beeinträchtigen kann, 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

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

(2) Die Kommission konsultiert die Beteiligten so schnell wie möglich. Stellt die Kommission nach dieser Konsultation fest, daß die Maßnahme begründet ist, so unterrichtet sie davon unverzüglich den

⁽¹⁾ ABl. L 204 vom 21.7.1998, S. 37. Geändert durch die Richtlinie 98/48/EG (AbI. L 217 vom 5.8.1998, S. 18).

▼B

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.

Artikel 13

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

(2) 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.

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

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

(5) Unbeschadet der Bestimmungen des Artikels 12

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

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

KAPITEL IV

Teilsysteme**▼M2***Artikel 14*

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

▼ **M2**

Hierzu trifft jeder Mitgliedstaat alle gebotenen Maßnahmen, damit diese Teilsysteme nur dann in Betrieb genommen werden dürfen, wenn sie so geplant, gebaut und installiert werden, dass sie die Erfüllung der sie betreffenden grundlegenden Anforderungen nicht gefährden, wenn sie in das transeuropäische Hochgeschwindigkeitsbahnsystem einbezogen werden.

Insbesondere überprüft jeder Mitgliedstaat die Kohärenz dieser Teilsysteme mit dem System, in das sie sich einfügen.

(2) Es obliegt jedem Mitgliedstaat, bei der Inbetriebnahme der Teilsysteme und anschließend regelmäßig zu prüfen, dass sie gemäß den sie betreffenden grundlegenden Anforderungen betrieben und instand gehalten werden. Dabei sind die in den jeweiligen strukturellen und funktionellen TSI vorgesehenen Bewertungs- und Prüfverfahren anzuwenden.

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

Eine solche neue Inbetriebnahmegenehmigung ist immer dann erforderlich, wenn durch die geplanten Arbeiten die Gefahr einer Beeinträchtigung des Gesamtsicherheitsniveaus des betreffenden Teilsystems besteht.

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

- a) Das Register entspricht den in Absatz 5 aufgeführten gemeinsamen Spezifikationen;
- b) das Register wird von einer von allen Eisenbahnunternehmen unabhängigen Stelle geführt und aktualisiert;
- c) das Register ist den in den Artikeln 16 und 21 der Richtlinie 2004/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. April 2004 über Eisenbahnsicherheit in der Gemeinschaft (Richtlinie über die Eisenbahnsicherheit)⁽¹⁾ genannten Sicherheitsbehörden und Untersuchungsstellen zugänglich; darüber hinaus ist es auf Antrag bei berechtigtem Interesse den in Artikel 30 der Richtlinie 2001/14/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 26. Februar 2001 über die Zuweisung von Fahrwegkapazität der Eisenbahn, die Erhebung von Entgelten für die Nutzung von Eisenbahninfrastruktur und die Sicherheitsbescheinigung⁽²⁾ genannten Regulierungsstellen, der Agentur, den Eisenbahnunternehmen und den Infrastrukturbetreibern zugänglich zu machen.

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

(5) Die gemeinsamen Spezifikationen für das Register werden nach dem in Artikel 21 Absatz 2 genannten Verfahren auf der Grundlage des Entwurfs der Spezifikationen der Agentur festgelegt. Dieser Entwurf der Spezifikationen umfasst folgende Punkte: Inhalt,

⁽¹⁾ ABl. L 164 vom 30.4.2004, S. 44.

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

▼ M2

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 22a genannten Fahrzeugregister;
- c) Angaben zum Fahrzeugeigner oder dem Leasingnehmer;
- d) etwaige Betriebsbeschränkungen für das Fahrzeug;
- e) sicherheitskritische Angaben zum Instandhaltungsplan des Fahrzeugs.

▼ B*Artikel 15*

Unbeschadet des Artikels 19 dürfen die Mitgliedstaaten in ihrem Hoheitsgebiet den Bau, die Inbetriebnahme oder den Betrieb von strukturellen Teilsystemen, die Bestandteil des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems sind, nicht unter Berufung auf diese Richtlinie verbieten, beschränken oder behindern, wenn diese den grundlegenden Anforderungen entsprechen.

▼ M2

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

▼ B*Artikel 16*

(1) Die Mitgliedstaaten gehen davon aus, daß strukturelle Teilsysteme, die Bestandteil des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems 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 transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems ist, wird im Hinblick auf die Erfüllung der grundlegenden Anforderungen anhand der TSI überprüft, sofern es solche gibt.

▼ M2

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

▼ B*Artikel 17*

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

▼ M2

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

▼B*Artikel 18*

- (1) Zur Ausstellung der EG-Prüferklärung läßt der Auftraggeber oder sein Bevollmächtigter bei der benannten Stelle seiner Wahl das EG-Prüfverfahren durchführen.
- (2) Der Auftrag der mit der EG-Prüfung eines Teilsystems betrauten benannten Stelle erstreckt sich über den gesamten Zeitraum von der Planung über den Bau bis hin zur Abnahme vor Inbetriebnahme des Teilsystems.

▼M2

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 den in Artikel 22a vorgesehenen Registern verfügbaren Informationen.

▼B

- (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, Regelung und Instandhaltung enthalten.

Artikel 19

- (1) Stellt ein Mitgliedstaat fest, daß ein strukturelles Teilsystem, für das eine EG-Prüferklärung zusammen mit den technischen Unterlagen vorliegt, dieser Richtlinie und insbesondere den grundlegenden Anforderungen nicht in vollem Umfang entspricht, so kann er ergänzende Prüfungen verlangen.
- (2) Der Mitgliedstaat, der diesen Antrag gestellt hat, teilt der Kommission unter Angabe der Gründe umgehend mit, welche ergänzenden Prüfungen beantragt wurden. Die Kommission leitet unverzüglich das Verfahren nach Artikel 21 Absatz 2 ein.

KAPITEL V

Benannte Stellen*Artikel 20*

- (1) Die Mitgliedstaaten melden der Kommission und den anderen Mitgliedstaaten die Stellen, die mit den Verfahren zur Bewertung der Konformität oder der Gebrauchstauglichkeit nach Artikel 13 und dem Prüfverfahren nach Artikel 18 beauftragt sind, und geben den Zuständigkeitsbereich jeder Stelle an.

Die Kommission erteilt ihnen eine Kennnummer. Die Kommission veröffentlicht im *Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften* die Liste dieser Stellen mit ihrer Kennnummer und mit Angabe ihrer Zuständigkeitsbereiche und hält diese Liste auf dem neuesten Stand.

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

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

- (4) Ist ein Mitgliedstaat oder die Kommission der Auffassung, daß eine von einem anderen Mitgliedstaat benannte Stelle den relevanten Kriterien nicht entspricht, so wird der Ausschuß nach Artikel 21 mit der Angelegenheit befaßt, der innerhalb von drei Monaten Stellung nimmt; die Kommission unterrichtet den betreffenden Mitgliedstaat unter Berücksichtigung der Stellungnahme des Ausschusses über alle

▼B

Änderungen, die erforderlich sind, damit die benannte Stelle den ihr zuerkannten Status behalten kann.

▼M2

(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.

▼B

KAPITEL VI

Ausschuß**▼M2***Artikel 21*

(1) Die Kommission wird von einem Ausschuss unterstützt.

(2) Wird auf diesen Absatz Bezug genommen, so gelten die Artikel 5 und 7 des Beschlusses 1999/468/EG des Rates vom 28. Juni 1999 zur Festlegung der Modalitäten für die Ausübung der der Kommission übertragenen Durchführungsbefugnisse ⁽¹⁾ unter Beachtung von dessen Artikel 8.

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

(3) Der Ausschuss gibt sich eine Geschäftsordnung.

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

Artikel 21a

(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

⁽¹⁾ ABl. L 184 vom 17.7.1999, S. 23.

▼ M2

Interoperabilität des konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystems ⁽¹⁾ im Einklang steht.

Artikel 21c

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

▼ B

KAPITEL VII

Schlußbestimmungen*Artikel 22*

Entscheidungen aufgrund dieser Richtlinie über die Konformitäts- oder Gebrauchstauglichkeitsbewertung von Interoperabilitätskomponenten, die Prüfung von Teilsystemen, die Bestandteil des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems 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.

▼ M2*Artikel 22a*

(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.

▼ B*Artikel 23*

(1) Die Mitgliedstaaten ändern und erlassen die erforderlichen Rechts- und Verwaltungsvorschriften, um die Verwendung von Interoperabilitätskomponenten und die Inbetriebnahme und den Betrieb von Teilsystemen, die dieser Richtlinie entsprechen, spätestens 30 Monate nach Inkrafttreten dieser Richtlinie zuzulassen. Sie setzen die Kommission unverzüglich davon in Kenntnis.

(2) Wenn die Mitgliedstaaten Vorschriften nach Absatz 1 erlassen, nehmen sie in den Vorschriften selbst oder durch einen Hinweis bei der amtlichen Veröffentlichung auf diese Richtlinie Bezug. Die Mitgliedstaaten regeln die Einzelheiten der Bezugnahme.

Artikel 24

Alle zwei Jahre berichtet die Kommission dem Europäischen Parlament und dem Rat über die Fortschritte bei der Herbeiführung der Interoperabilität des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems.

Artikel 25

Diese Richtlinie tritt einundzwanzig Tage nach ihrer Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften* in Kraft.

⁽¹⁾ ABl. L 110 vom 20.4.2001, S. 1.

▼B

Artikel 26

Diese Richtlinie ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

▼ M2

ANHANG I

DAS TRANSEUROPÄISCHE HOCHGESCHWINDIGKEITSBAHN-SYSTEM**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 Verkehrsnetzes⁽¹⁾ 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.

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. 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.

3. KOMPATIBILITÄT INNERHALB DES TRANSEUROPÄISCHEN HOCHGESCHWINDIGKEITSBAHNSYSTEMS

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

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

▼ M2*ANHANG II***TEILSYSTEME****1. VERZEICHNIS DER TEILSYSTEME**

Für die Zwecke dieser Richtlinie kann das transeuropäische Hochgeschwindigkeitsbahnsystem wie folgt in Teilsysteme untergliedert werden:

a) Entweder strukturelle Bereiche:

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

b) oder funktionelle Bereiche:

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

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 c) präzisiert.



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 des Rad-Schiene-Kontakts 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 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 sie deren Sicherheit nicht gefährden, wenn sie in einer voraussehbaren Weise betätigt werden, die den angebrachten Hinweisen nicht entspricht.

1.2. *Zuverlässigkeit und Betriebsbereitschaft*

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

1.3. *Gesundheit*

- 1.3.1. Werkstoffe, die aufgrund ihrer Verwendungsweise die Gesundheit von Personen, die Zugang zu ihnen haben, gefährden können, dürfen in Zügen und Infrastruktureinrichtungen nicht verwendet werden.
- 1.3.2. Die Auswahl, die Verarbeitung und die Verwendung dieser Werkstoffe müssen eine gesundheitsschädliche oder -gefährdende Rauch- und Gasentwicklung insbesondere im Fall eines Brandes in Grenzen halten.

1.4. *Umweltschutz*

- 1.4.1. Die Umweltauswirkungen des Baus und Betriebs des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems sind bei der Planung dieses Systems entsprechend den geltenden Gemeinschaftsbestimmungen zu berücksichtigen.
- 1.4.2. In Zügen und Infrastruktureinrichtungen verwendete Werkstoffe müssen eine umweltschädliche oder -gefährdende Rauch- und Gasentwicklung insbesondere im Fall eines Brandes verhindern.
- 1.4.3. Fahrzeuge und Energieversorgungsanlagen sind so auszulegen und zu bauen, daß sie mit Anlagen, Einrichtungen und öffentlichen oder privaten Netzen, bei denen Interferenzen möglich sind, elektromagnetisch verträglich sind.

1.5. *Technische Kompatibilität*

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

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

▼B2. **Besondere Anforderungen an jedes Teilsystem**2.1. *Infrastruktur*

2.1.1. Sicherheit

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

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

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

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

2.2. *Energieversorgung*

2.2.1. Sicherheit

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

2.2.2. Umweltschutz

Der Betrieb der Energieversorgungsanlagen darf keine über die festgelegten Grenzwerte hinausgehenden Umweltbelastungen verursachen.

2.2.3. Technische Kompatibilität

Die elektrischen Energieversorgungssysteme des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems müssen

- den Zügen die Erreichung der festgelegten Leistungswerte gestatten;
- mit den Stromabnahmeeinrichtungen der Züge kompatibel sein.

2.3. *Zugsteuerung und -sicherung, Signalgebung*

2.3.1. Sicherheit

Die Anlagen und Verfahren der Zugsteuerung und -sicherung und der Signalgebung des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems müssen einen Zugverkehr entsprechend den Sicherheitsvorgaben für das Netz ermöglichen.

2.3.2. Technische Kompatibilität

Alle neuen Infrastruktureinrichtungen und alle neuen Fahrzeuge für den Hochgeschwindigkeitsverkehr, 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 -sicherung und die Signalgebung müssen unter den vorgegebenen Bedingungen einen flüssigen Betrieb im transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystem gewährleisten.

2.4. *Fahrzeuge*

2.4.1. Sicherheit

Die Bauart der Fahrzeuge und der Übergänge zwischen den Fahrzeugen muß so konzipiert sein, daß die Fahrgast- und Führerandräume 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.

▼B

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 Lautsprechanlage ausgestattet sein, damit das Fahrpersonal und das Personal in den Betriebsleitstellen Mitteilungen an die Reisenden durchgeben können.

2.4.2. Zuverlässigkeit und Betriebsbereitschaft

Laufwerk, Traktion, 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.

Die Stromabnahmeeinrichtungen müssen den Zugverkehr mit den Stromsystemen des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems ermöglichen.

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

▼M2

2.4.4. Kontrolle

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

▼B2.5. *Instandhaltung*

2.5.1. Gesundheitsschutz

Die technischen Anlagen und Arbeitsverfahren in den Instandhaltungswerken dürfen für Menschen nicht gesundheitsschädlich sein.

2.5.2. Umweltschutz

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

2.5.3. Technische Kompatibilität

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

2.6. *Umwelt*

2.6.1. Gesundheitsschutz

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.

▼B2.7. *Betrieb*

2.7.1. Sicherheit

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

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

2.7.2. Zuverlässigkeit und Betriebsbereitschaft

Die Art und Häufigkeit der Instandhaltungsarbeiten, die Ausbildung und Qualifikation des Instandhaltungspersonals und das Qualitätssicherungssystem in den Instandhaltungswerken der betreffenden Betreiber müssen ein hohes Niveau an Zuverlässigkeit und Betriebsbereitschaft des Systems gewährleisten.

2.7.3. Technische Kompatibilität

Die Angleichung der Betriebsvorschriften der Netze und die Qualifikation der Triebfahrzeugführer, des Fahrpersonals und des Personals der Betriebsleitstellen müssen einen effizienten Betrieb des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems gewährleisten.



ANHANG IV

INTEROPERABILITÄTSKOMPONENTEN

— *EG-Konformitätserklärung*

— *EG-Gebrauchstauglichkeitserklärung*

1. *Interoperabilitätskomponenten*

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

1.1. *Allgemeine Komponenten*

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

1.2. *Allgemeine Komponenten mit besonderen Eigenschaften*

Komponenten, die als solche 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 festgelegten Verfahren gemäß den 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 des Herstellers beziehungsweise des Montagebetriebs);
- Beschreibung der Interoperabilitätskomponente (Marke, Typ usw.);
- Angabe des Verfahrens, das zur Erklärung der Konformität und 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 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 verbindlich handeln kann.

*ANHANG V***TEILSYSTEME****EG-PRÜFERKLÄRUNG**

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

Diese Erklärung muß in derselben Sprache wie das technische Dossier abgefaßt sein und folgende Angaben enthalten:

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



ANHANG VI

TEILSYSTEME

EG-PRÜFUNG

1. Die EG-Prüfung ist das Verfahren, bei dem eine benannte Stelle auf Verlangen des Auftraggebers 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. Die Prüfung des Teilsystems besteht aus folgenden Stufen:
 - Gesamtkonzeption;
 - Bau des Teilsystems, d. h. insbesondere Tiefbauarbeiten, Montage der Komponenten und Abstimmung des gesamten Teilsystems;
 - Abnahmeprüfung des fertiggestellten Teilsystems.
3. Die benannte Stelle, die für die Durchführung der EG-Prüfung verantwortlich ist, stellt die Konformitätsbescheinigung für den Auftraggeber oder seinen in der Gemeinschaft ansässigen Bevollmächtigten aus, der seinerseits die EG-Prüferklärung für die Aufsichtsbehörde des Mitgliedstaats ausstellt, in dem das Teilsystem installiert und/oder betrieben wird.
4. 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 der Plan 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 Abschnitten 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 beauftragt ist, ist ständig Zutritt zu den Baustellen, den Fertigungsstätten, den Lagerplätzen und gegebenenfalls zu den Vorfertigungsstätten, zu den Versuchsanlagen sowie generell zu allen Orten zu gewähren, deren Überprüfung sie im Rahmen ihres Auftrags für notwendig erachtet. Der Auftraggeber oder sein in der Gemeinschaft ansässiger Bevollmächtigter muß ihr alle zweckdienlichen Unterlagen, insbesondere die Konstruktionszeichnungen und die technischen Unterlagen zum Teilsystem, aushändigen oder aushändigen lassen.
 - 5.3. Die benannte Stelle, die mit der Prüfung beauftragt ist, nimmt in regelmäßigen Zeitabständen Nachprüfungen („Audits“) vor, um sich von der Einhaltung der Bestimmungen der Richtlinie zu überzeugen; sie erstellt

▼B

bei dieser Gelegenheit einen Prüfbericht für die mit der Ausführung Beauftragten. Sie kann verlangen, zu verschiedenen Bauphasen hinzugezogen zu werden.

- 5.4. Darüber hinaus ist die benannte Stelle berechtigt, die Baustelle und die Fertigungsstätten unangemeldet zu besuchen. Bei diesen Besuchen kann die benannte Stelle umfassende oder teilweise Nachprüfungen vornehmen. Sie erstellt einen Besuchs- und gegebenenfalls einen Prüfbericht für die mit der Ausführung Beauftragten.
6. Das vollständige Dossier im Sinne von Abschnitt 4 wird zusammen mit der Konformitätsbescheinigung der benannten Stelle, die mit der Abnahme der betriebsfertigen Anlage beauftragt ist, beim Auftraggeber oder bei seinem in der Gemeinschaft ansässigen Bevollmächtigten hinterlegt. Das Dossier wird der EG-Prüferklärung beigefügt, die der Auftraggeber an die Aufsichtsbehörde des betreffenden Mitgliedstaats richtet.

Der Auftraggeber bewahrt während der gesamten Lebensdauer des Teilsystems ein Exemplar des Dossiers auf. Es wird anderen Mitgliedstaaten auf Verlangen übermittelt.
7. Jede benannte Stelle veröffentlicht regelmäßig einschlägige Informationen über
 - die eingegangenen Anträge auf EG-Prüfung;
 - die ausgestellten Konformitätsbescheinigungen;
 - die abgelehnten Konformitätsbescheinigungen.
8. Die Unterlagen und der Schriftwechsel über die EG-Prüfungsverfahren werden in einer Amtssprache des Mitgliedstaats, in dem der Auftraggeber oder sein Bevollmächtigter in der Gemeinschaft ansässig ist, oder in einer von diesem akzeptierten Sprache abgefaßt.

▼B*ANHANG VII***VON DEN MITGLIEDSTAATEN ZU BERÜCKSICHTIGENDE
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.

▼M2

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

▼B

3. Die Stelle muß über die personellen und materiellen Voraussetzungen für die angemessene Erfüllung der technischen und administrativen Aufgaben verfügen, die mit der Durchführung der Prüfungen verbunden sind, und Zugang zu den Geräten haben, die für außergewöhnliche Prüfungen erforderlich sind.
4. Das mit den Prüfungen beauftragte Personal muß über
 - eine gute Fach- und Berufsausbildung,
 - eine ausreichende Kenntnis der Vorschriften für die von ihm durchzuführenden Prüfungen und eine ausreichende praktische Erfahrung auf diesem Gebiet,
 - die erforderliche Befähigung zur Ausfertigung von Bescheinigungen, Protokollen und Berichten über die durchgeführten Prüfungen
 verfügen.
5. Die Unabhängigkeit des mit der Prüfung beauftragten Personals muß gewährleistet sein. Die Vergütung jedes Prüfers darf sich weder nach der Zahl der von ihm durchgeführten Prüfungen noch nach den Ergebnissen dieser Prüfungen richten.
6. Die Stelle muß eine Haftpflichtversicherung abschließen, es sei denn, daß der Mitgliedstaat aufgrund der nationalen Rechtsvorschriften haftet oder die Prüfungen selbst durchführt.
7. Das Personal der Stelle ist (außer gegenüber den zuständigen Verwaltungsbehörden des Staates, in dem es seine Tätigkeit ausübt) bei allen Tatsachen, die es bei der Durchführung seiner Aufgaben im Rahmen dieser Richtlinie oder einer innerstaatlichen Vorschrift zur Umsetzung dieser Richtlinie erfährt, durch das Berufsgeheimnis gebunden.

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