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 gewährlei-

sten, 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 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⁽⁷⁾ 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

⁽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.

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

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⁽¹⁾, zu entsprechen, müssen die Auftraggeber die technischen Spezifikationen in die allgemeinen Unterlagen oder in die Vertragsunterlagen für jeden einzelnen Auftrag aufnehmen. Es ist notwendig, eine Reihe von europäischen Spezifikationen auszuarbeiten, auf die in diesen technischen Spezifikationen Bezug genommen wird.

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⁽²⁾ 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

⁽¹⁾ Richtlinie 93/38/EWG des Rates vom 14. Juni 1993 zur Koordinierung der Auftragsvergabe durch Auftraggeber im Bereich der Wasser-, Energie- und Verkehrsversorgung sowie im Telekommunikationssektor (ABl. Nr. L 199 vom 9. 8. 1993, S. 84), geändert durch die Beitrittsakte von 1994.

⁽²⁾ Beschluß 93/465/EWG des Rates vom 22. Juli 1993 über die in den technischen Harmonisierungsrichtlinien zu verwendenden Module für die verschiedenen Phasen der Konformitätsbewertungsverfahren und die Regeln für die Anbringung und Verwendung der CE-Konformitätskennzeichnung (ABl. Nr. L 220 vom 30. 8. 1993, S. 23).

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 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

Artikel 1

(1) Gemäß den Artikeln 129b und 129c des Vertrags sollen mit dieser Richtlinie 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.

(2) Diese Bedingungen betreffen die Planung, den Bau, den Ausbau bzw. die Umrüstung und den Betrieb der Infrastruktureinrichtungen und Fahrzeuge, die zur Funktionsfähigkeit dieses Systems beitragen und nach Inkrafttreten dieser Richtlinie in Betrieb genommen werden.

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 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 Hoch-

geschwindigkeitsbahnsystems erforderlichen wechselseitigen funktionalen Beziehungen herstellen und die Kohärenz des Systems gewährleisten;

- h) „gemeinsames Gremium“: das mit der Ausarbeitung der TSI beauftragte Gremium, in dem die Betreiber der Infrastruktur, die Eisenbahnunternehmen und die Industrie vertreten sind. Der Ausdruck „Betreiber der Infrastruktur“ bezeichnet die in den Artikeln 3 und 7 der Richtlinie 91/440/EWG genannten Betreiber;
- 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.

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

(1) Für jedes Teilsystem wird eine TSI erstellt. Für die umwelt-, betriebs- oder fahrgastbezogenen Teilsysteme sind TSI nur zu erstellen, soweit dies für die Gewährleistung der Interoperabilität des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems in den Bereichen Infrastruktur, Energie, Zugsteuerung und -sicherung, Signalgebung und Fahrzeuge erforderlich ist.

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

(3) In den TSI werden, soweit dies für die Verwirklichung der Interoperabilität des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems erforderlich ist,

- a) für die Teilsysteme und ihre Schnittstellen die grundlegenden Anforderungen genannt;
- b) die Eckwerte gemäß Anhang II Abschnitt 3 festgelegt, die zur Erfüllung der grundlegenden Anforderungen erforderlich sind;
- c) die Bedingungen genannt, die einzuhalten sind, damit die für jede der nachstehenden Streckenarten festgelegten Leistungen erbracht werden können:
 - eigens für den Hochgeschwindigkeitsverkehr gebaute oder zu bauende Strecken,
 - eigens für den Hochgeschwindigkeitsverkehr ausgebaute oder auszubauende Strecken,
 - eigens für den Hochgeschwindigkeitsverkehr ausgebaute oder auszubauende Strecken, die aufgrund der sich aus der Topographie, der Oberflächengestalt oder der städtischen Umgebung ergebenden Zwänge von spezifischer Beschaffenheit sind;
- d) die etwaigen Einzelheiten der Anwendung in bestimmten Sonderfällen festgelegt;
- e) die Interoperabilitätskomponenten und Schnittstellen bestimmt, die Gegenstand von europäischen Spezifikationen, unter anderem europäischen Normen, sein müssen, die zur Verwirklichung der Interoperabilität des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems unter Erfüllung der grundlegenden Anforderungen erforderlich sind;
- f) für jeden in Betracht kommenden Fall die Module gemäß dem Beschluß 93/465/EWG oder gegebenenfalls die spezifischen Verfahren angeben, die entweder zur Konformitätsbewertung oder zur Gebrauchstauglichkeitsbewertung der Interoperabilitätskomponenten sowie zur EG-Prüfung der Teilsysteme verwendet werden müssen.

(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.

Artikel 6

(1) Die TSI-Entwürfe werden im Auftrag der Kommission, der nach dem Verfahren des Artikels 21 Absatz 2

festzulegen ist, von dem gemeinsamen Gremium ausgearbeitet. Die TSI werden nach demselben Verfahren erlassen und überarbeitet. Sie werden von der Kommission im *Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften* veröffentlicht.

(2) Das gemeinsame Gremium 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) Bei der Ausarbeitung, Annahme und Überarbeitung der TSI sind die absehbaren Kosten der technischen Lösungen zu ihrer Erfüllung im Hinblick auf die Ermittlung und Durchführung der rentabelsten Lösungen zu berücksichtigen. Hierzu ergänzt das gemeinsame Gremium jeden Entwurf einer TSI durch eine Evaluierung der absehbaren Kosten und des vorhersehbaren Nutzens dieser technischen Lösungen für alle betroffenen Betreiber und Wirtschaftsteilnehmer.

(4) Der in Artikel 21 genannte Ausschuß wird von dem gemeinsamen Gremium regelmäßig über die Arbeiten zur Ausarbeitung der TSI unterrichtet. Der Ausschuß kann sich mit allen Aufträgen und Empfehlungen, die für die Gestaltung der TSI auf der Grundlage der grundlegenden Anforderungen sowie für die Evaluierung der Kosten zweckdienlich sind, an dieses Gremium wenden.

(5) Bei der Annahme jeder TSI wird der Zeitpunkt für das Inkrafttreten dieser TSI nach dem Verfahren des Artikels 21 Absatz 2 festgelegt.

(6) Das gemeinsame Gremium führt seine Tätigkeiten gemäß den allgemeinen Normungsverfahren der Gemeinschaft in offener und transparenter Weise aus.

Artikel 7

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

- a) Vorhaben zum Bau neuer Strecken oder zum Ausbau bestehender Strecken für den Hochgeschwindigkeitsbahnverkehr, die sich zum Zeitpunkt der Veröffentlichung der betreffenden TSI bereits in einem fortgeschrittenen Entwicklungsstadium befinden.

Der betreffende Mitgliedstaat unterrichtet die Kommission im voraus von der geplanten Ausnahme, teilt ihr den Entwicklungsstand des Vorhabens mit und übermittelt ihr ein Dossier, in dem die TSI oder Teile davon, welche er nicht anwenden will, aufgeführt sind. Des weiteren sind in diesem Dossier die Maßnahmen, welche er bei der Durchführung des Vorhabens im Hinblick auf dessen auf längere Sicht zu erreichende Interoperabilität zu ergreifen beabsichtigt, sowie die technischen, verwaltungsbedingten oder

wirtschaftlichen Gründe für diese Ausnahme aufgeführt.

- b) Vorhaben zum Ausbau bestehender Strecken für den Hochgeschwindigkeitsbahnverkehr, wenn das Lichtraumprofil, die Spurweite oder der Gleisabstand dieser Strecke sich von den entsprechenden Werten auf dem größten Teil des europäischen Bahnnetzes unterscheiden und die betreffende Strecke keine direkte Verbindung zu dem in das transeuropäische Hochgeschwindigkeitsbahnnetz eingebundenen Hochgeschwindigkeitsnetz eines anderen Mitgliedstaats darstellt.

Der betreffende Mitgliedstaat unterrichtet die Kommission im voraus von der geplanten Ausnahme und übermittelt ihr ein Dossier, in dem die TSI oder Teile davon betreffend den oder die in Unterabsatz 1 genannten materiellen Eckwerte, welche er nicht anwenden will, aufgeführt sind. Des weiteren sind in diesem Dossier die Maßnahmen, welche er bei der Durchführung des Vorhabens im Hinblick auf dessen auf längere Sicht zu erreichende Interoperabilität zu ergreifen beabsichtigt, die Übergangsmaßnahmen zur Gewährleistung der Betriebskompatibilität sowie die technischen, verwaltungsbedingten oder wirtschaftlichen Gründe für diese Ausnahme aufgeführt.

- c) Vorhaben zum Bau neuer Strecken oder zum Ausbau bestehender Strecken für den Hochgeschwindigkeitsbahnverkehr, die auf dem Gebiet des betreffenden Mitgliedstaats durchgeführt werden, wenn dessen Bahnnetz ein Binnennetz ist oder durch das Meer vom Hochgeschwindigkeitsbahnnetz der übrigen Gemeinschaft abgeschnitten ist.

Der betreffende Mitgliedstaat unterrichtet die Kommission im voraus von der geplanten Ausnahme und leitet ihr ein Dossier zu, das die in Buchstabe b) Unterabsatz 2 vorgesehenen Unterlagen enthält.

- d) Vorhaben zum Ausbau bestehender Strecken für den Hochgeschwindigkeitsbahnverkehr, bei denen die Anwendung dieser TSI die wirtschaftliche Lebensfähigkeit des Vorhabens gefährden würde.

Der betreffende Mitgliedstaat unterrichtet 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, aufgeführt sind. Die Kommission prüft, ob die von dem Mitgliedstaat geplanten Maßnahmen gerechtfertigt sind, und faßt nach dem Verfahren des Artikels 21 Absatz 2 einen Beschluß.

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

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.

(2) Die Konformität einer Interoperabilitätskomponente mit den sie betreffenden grundlegenden Anforderungen wird anhand der einschlägigen europäischen Spezifikationen festgestellt, sofern es solche gibt.

(3) Die Fundstellen der europäischen Spezifikationen werden im *Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften* veröffentlicht.

(4) Die Mitgliedstaaten veröffentlichen die Fundstellen der nationalen Normen, mit denen europäische Normen umgesetzt werden.

(5) Liegen keine europäischen Spezifikationen vor, so übermitteln die Mitgliedstaaten unbeschadet des Artikels 20 Absatz 5 den anderen Mitgliedstaaten und der Kommission die für die Anwendung der grundlegenden Anforderungen gebräuchlichen Normen und technischen Spezifikationen.

Artikel 11

Stellt sich für einen Mitgliedstaat oder die Kommission heraus, daß europäische Spezifikationen den grundlegenden Anforderungen nicht genügen, so kann nach dem Verfahren des Artikels 21 Absatz 2 und — falls es sich um europäische Normen handelt — nach Anhörung des mit der Richtlinie 83/189/EWG des Rates vom 28. März

1983 über ein Informationsverfahren auf dem Gebiet der Normen und technischen Vorschriften⁽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.

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 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.

⁽¹⁾ ABl. Nr. L 109 vom 26. 4. 1983, S. 8. Richtlinie zuletzt geändert durch die Beitrittsakte von 1994.

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

Artikel 14

Jeder Mitgliedstaat entscheidet über die Genehmigung für die Inbetriebnahme von strukturellen Teilsystemen, die Bestandteil des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems sind und in seinem Hoheitsgebiet installiert

oder von Eisenbahnunternehmen, die in seinem Hoheitsgebiet niedergelassen sind, 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 und/oder betrieben werden, daß die einschlägigen grundlegenden Anforderungen ohne Einschränkung erfüllt werden, wenn sie in das transeuropäische Hochgeschwindigkeitsbahnsystem einbezogen werden.

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.

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.
- (3) Liegen keine TSI vor, so übermitteln die Mitgliedstaaten den anderen Mitgliedstaaten und der Kommission ein Verzeichnis der für die Anwendung der grundlegenden Anforderungen gebräuchlichen technischen Vorschriften.

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.

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.

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

(5) Gegebenenfalls wird die Koordinierung der benannten Stellen nach Artikel 21 Absatz 4 durchgeführt.

KAPITEL VI

Ausschuß

Artikel 21

(1) Die Kommission wird von einem Ausschuß unterstützt, der sich aus Vertretern der Mitgliedstaaten zusammensetzt und in dem der Vertreter der Kommission den Vorsitz führt.

(2) Der Vertreter der Kommission unterbreitet dem Ausschuß einen Entwurf der zu treffenden Maßnahmen. Der Ausschuß gibt seine Stellungnahme zu diesem Entwurf innerhalb einer Frist ab, die der Vorsitzende unter Berücksichtigung der Dringlichkeit der betreffenden Frage festsetzen kann. Die Stellungnahme wird mit der Mehrheit abgegeben, die in Artikel 148 Absatz 2 des Vertrags für die Annahme der vom Rat auf Vorschlag der Kommission zu fassenden Beschlüsse vorgesehen ist. Bei der Abstimmung im Ausschuß werden die Stimmen der Vertreter der Mitgliedstaaten gemäß dem vorgenannten Artikel gewogen. Der Vorsitzende nimmt an der Abstimmung nicht teil.

Die Kommission erläßt die beabsichtigten Maßnahmen, wenn sie mit der Stellungnahme des Ausschusses übereinstimmen.

Stimmen die beabsichtigten Maßnahmen mit der Stellungnahme des Ausschusses nicht überein oder liegt keine Stellungnahme vor, so unterbreitet die Kommission dem Rat unverzüglich einen Vorschlag für die zu treffenden Maßnahmen. Der Rat beschließt mit qualifizierter Mehrheit.

Hat der Rat binnen drei Monaten nach seiner Befassung keinen Beschluß gefaßt, so werden die vorgeschlagenen Maßnahmen von der Kommission erlassen, es sei denn, der Rat hat sich mit einfacher Mehrheit gegen die genannten Maßnahmen ausgesprochen.

- (3) Der Ausschuß kann alle Fragen zur Interoperabilität des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems erörtern.
- (4) Der Ausschuß kann gegebenenfalls Arbeitsgruppen einsetzen, die ihn bei der Erledigung seiner Aufgaben, insbesondere im Hinblick auf die Koordinierung der benannten Stellen, unterstützen.
- (5) Der Ausschuß wird mit Inkrafttreten dieser Richtlinie eingesetzt.

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.

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.

Artikel 26

Diese Richtlinie ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

Geschehen zu Brüssel am 23. Juli 1996.

Im Namen des Rates

Der Präsident

I. YATES

ANHANG I

DAS TRANSEUROPÄISCHE HOCHGESCHWINDIGKEITSBAHNSYSTEM

1. Infrastrukturen

a) Die Infrastrukturen des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems sind die Infrastrukturen der im Rahmen der Leitlinien nach Artikel 129c des Vertrags ausgewiesenen Strecken des transeuropäischen Verkehrsnetzes,

- die eigens für die Benutzung durch Hochgeschwindigkeitszüge gebaut worden sind oder werden;
- die eigens für die Benutzung durch Hochgeschwindigkeitszüge ausgebaut worden sind oder werden.

Sie können Verbindungs- und Anschlußstrecken einschließen, insbesondere Neubau- oder Ausbau-strecken für Hochgeschwindigkeitszüge zu den Bahnhöfen in den Innenstädten, wobei die Geschwindigkeiten den örtlichen Gegebenheiten Rechnung tragen müssen.

b) Strecken für Hochgeschwindigkeitszüge umfassen

- eigens für Hochgeschwindigkeitszüge gebaute oder zu bauende Strecken, die für Geschwindigkeiten von im allgemeinen mindestens 250 km/h ausgelegt sind;
- eigens für Hochgeschwindigkeitszüge ausgebaute oder auszubauende Strecken, die für Geschwindigkeiten von rund 200 km/h ausgelegt sind;
- eigens für Hochgeschwindigkeitszüge ausgebaute oder auszubauende Strecken, die aufgrund der sich aus der Topographie, der Oberflächengestalt oder der städtischen Umgebung ergebenden Zwänge von spezifischer Beschaffenheit sind und deren Geschwindigkeit im Einzelfall festgelegt werden muß.

2. Fahrzeuge

Technisch moderne Hochgeschwindigkeitszüge müssen so ausgelegt sein, daß sie bei folgenden Geschwindigkeiten einen sicheren Fahrbetrieb ohne Unterbrechung erlauben:

- bei mindestens 250 km/h auf eigens für Hochgeschwindigkeitszüge gebauten oder zu bauenden Strecken, wobei es möglich sein muß, in geeigneten Fällen Geschwindigkeiten von mehr als 300 km/h zu erzielen;
- bei rund 200 km/h auf eigens ausgebauten oder auszubauenden bestehenden Strecken;
- bei der jeweils höchstmöglichen Geschwindigkeit auf den übrigen Strecken.

3. Kohärenz der Infrastruktur- und Fahrzeugkennwerte

Der Hochgeschwindigkeitsverkehr setzt eine hervorragende Kohärenz zwischen Infrastruktur- und Fahrzeugmerkmalen voraus. Von dieser Kohärenz hängen das Leistungs-, Sicherheits- und Qualitätsniveau sowie die Kosten der Verkehrsdienste ab.

ANHANG II

TEILSYSTEME

1. Für die Zwecke dieser Richtlinie kann das transeuropäische Hochgeschwindigkeitsbahnsystem wie folgt in Teilsysteme untergliedert werden:
 - 1.1. Strukturbezogene Bereiche:
 - Infrastruktur
 - Energieversorgung
 - Zugsteuerung, Zugsicherung, Signalgebung
 - Fahrzeuge
 - 1.2. Betriebsbezogene Bereiche:
 - Instandhaltung
 - Umwelt
 - Betrieb
 - Fahrgäste
2. Für jedes der Teilsysteme wird die Liste der mit der Interoperabilität verbundenen Aspekte in den Aufträgen festgelegt, die dem gemeinsamen Gremium zur Ausarbeitung der TSI-Entwürfe erteilt werden.

Gemäß Artikel 6 Absatz 1 werden diese Aufträge nach dem Verfahren des Artikels 21 Absatz 2 festgelegt.

Die in den Aufträgen festgelegte Liste der mit der Interoperabilität verbundenen Aspekte wird gegebenenfalls von dem gemeinsamen Gremium gemäß Artikel 5 Absatz 3 Buchstabe c) präzisiert.
3. Als Eckwerte für die Verwirklichung der Interoperabilität im Sinne des Artikels 5 Absatz 3 Buchstabe b) gelten insbesondere folgende Parameter:

ECKWERTE

- Mindestlichtraumprofil
- Mindestbogenhalbmesser
- Spurweite
- Maximale Gleisbeanspruchungen
- Mindestbahnsteiglänge
- Bahnsteighöhe
- Speisespannung
- Geometrie der Fahrleitung
- ERTMS-Daten⁽¹⁾
- Achsfahrmasse
- Maximale Zuglänge
- Fahrzeugbegrenzungslinie
- Mindestbremswerte
- Elektrische Grenzwerte der Fahrzeuge
- Mechanische Grenzwerte der Fahrzeuge
- Betriebliche Besonderheiten im Zusammenhang mit der Sicherheit der Zugförderung
- Grenzwerte für Außengeräusche
- Grenzwerte für Außenschwingungen
- Grenzwerte für äußere elektromagnetische Störungen
- Grenzwerte für Innengeräusche
- Grenzwerte für Klimaanlage
- Besondere Merkmale für die Beförderung von Behinderten

⁽¹⁾ European Rail Traffic Management System.

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 gesundheitschädliche 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.

2. Besondere Anforderungen an jedes Teilsystem

2.1. *Infrastruktur*

2.1.1. Sicherheit

Es müssen angemessene Vorkehrungen getroffen werden, um den Zugang zu den Anlagen 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 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 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.

2.5. *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.

2.7. *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 übereinstimmtund 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 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 beigelegt, 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.
-

ANHANG VII

VON DEN MITGLIEDSTAATEN ZU BERÜCKSICHTIGENDE MINDESTKRITERIEN 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.
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 Prüfungenverfügen.
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.