

EMPFEHLUNGEN

EMPFEHLUNG DER KOMMISSION

vom 5. Dezember 2014

zu Fragen bezüglich der Inbetriebnahme und Nutzung von strukturellen Teilsystemen und Fahrzeugen gemäß den Richtlinien 2008/57/EG und 2004/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates

(Text von Bedeutung für den EWR)

(2014/897/EU)

DIE EUROPÄISCHE KOMMISSION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union, insbesondere auf Artikel 292,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Gemäß Artikel 30 Absatz 1 der Richtlinie 2008/57/EG des Europäischen Parlaments und des Rates ⁽¹⁾ kann die Kommission den in Artikel 29 der Richtlinie genannten Ausschuss mit allen Fragen im Zusammenhang mit der Durchführung der Richtlinie befassen.
- (2) Die Europäische Eisenbahnagentur (nachstehend „die Agentur“) führt seit 2005 verschiedene Maßnahmen zur Unterstützung der Entwicklung eines integrierten, sicheren und interoperablen Eisenbahnsystems in der EU durch. Nach der Verabschiedung der Richtlinie 2008/57/EG traf die Agentur mit den Interessenträgern und nationalen Sicherheitsbehörden zu regelmäßigen Sitzungen zusammen, in denen vor allem die länderübergreifende Anerkennung von Eisenbahnfahrzeugen, d. h. die Anerkennung der entsprechenden Inbetriebnahmegenehmigungen, erörtert wurde. Bei diesen Sitzungen zeigte sich, dass in Bezug auf Inbetriebnahmegenehmigungen für strukturelle Teilsysteme und Fahrzeuge nach Kapitel IV bzw. Kapitel V der Richtlinie unterschiedliche Auffassungen bestehen.
- (3) Unterschiedliche Auffassungen bergen die Gefahr, dass aufgrund nationaler Durchführungsbestimmungen die Vorschriften in den Mitgliedstaaten unterschiedlich angewendet werden und für die Hersteller und Eisenbahnunternehmen dadurch größere Schwierigkeiten entstehen. Eine einheitliche Auffassung in Bezug auf das Verfahren zur Inbetriebnahme von strukturellen Teilsystemen und Fahrzeugen ist auch notwendig, um die Kohärenz der verschiedenen Empfehlungen zu gewährleisten, die die Agentur zu einer Reihe von Aufgaben, die sich aus den Richtlinien 2004/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates ⁽²⁾ und 2008/57/EG ergeben, abgegeben hat.
- (4) Die Kommission gab ihre Empfehlung 2011/217/EU ⁽³⁾ ab. Diese Empfehlung hatte den Zweck, das in der Richtlinie 2008/57/EG beschriebene Verfahren zur Genehmigung der Inbetriebnahme von strukturellen Teilsystemen und Fahrzeugen zu präzisieren.
- (5) Die Kommission hat 2011 eine Arbeitsgruppe (Task Force) eingerichtet, in der die nach der Annahme der Empfehlung 2011/217/EU aufgeworfenen Fragen im Zusammenhang mit der Inbetriebnahme von strukturellen Teilsystemen und Fahrzeugen erörtert und analysiert werden sollten. Der Abschlussbericht der Task Force wurde im Juli 2012 auf der Website der Agentur veröffentlicht.
- (6) Am 30. Januar 2013 verabschiedete die Kommission ihre Legislativvorschläge für das 4. Eisenbahnpaket. Die Vorschläge tragen den Ergebnissen der genannten Task Force Rechnung und sehen ein verbessertes Verfahren zur Genehmigung der Inbetriebnahme von strukturellen Teilsystemen und Fahrzeugen vor. Die Präzisierungen in der vorliegenden Empfehlung sind erforderlich, um die Anwendung der geltenden Rechtsvorschriften zu optimieren.

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

⁽²⁾ Richtlinie 2004/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. April 2004 über Eisenbahnsicherheit in der Gemeinschaft und zur Änderung der Richtlinie 95/18/EG des Rates über die Erteilung von Genehmigungen an Eisenbahnunternehmen und der Richtlinie 2001/14/EG über die Zuweisung von Fahrwegkapazitäten der Eisenbahn, die Erhebung von Entgelten für die Nutzung von Eisenbahninfrastruktur und die Sicherheitsbescheinigung (Richtlinie über die Eisenbahnsicherheit) (ABl. L 164 vom 30.4.2004, S. 44).

⁽³⁾ Empfehlung 2011/217/EU der Kommission vom 29. März 2011 zur Genehmigung der Inbetriebnahme von strukturellen Teilsystemen und Fahrzeugen gemäß der Richtlinie 2008/57/EG des Europäischen Parlaments und des Rates (ABl. L 95 vom 8.4.2011, S. 1).

- (7) Daher ist es erforderlich, die Empfehlung 2011/217/EU auch auf andere Aspekte des Inbetriebnahmeverfahrens auszuweiten und folgende Punkte genauer zu spezifizieren:
- die Beziehung zwischen grundlegenden Anforderungen, technischen Spezifikationen für die Interoperabilität (TSI) und nationalen Vorschriften;
 - die Anwendung der gemeinsamen Sicherheitsmethoden zu Zwecken der Inbetriebnahme;
 - die Einheitlichkeit von TSI und nationalen Vorschriften;
 - Prüfungen, die nicht die Inbetriebnahmegenehmigung betreffen;
 - Versuche;
 - Prüferklärung des Herstellers oder des Auftraggebers;
 - gegenseitige Anerkennung;
 - technisches Dossier;
 - Funktionen und Zuständigkeiten vor, während und nach der Genehmigung;
 - Funktion des Sicherheitsmanagementsystems und
 - Änderungsmanagement.
- (8) Im Interesse der Klarheit und Vereinfachung sollte die Empfehlung 2011/217/EU durch die vorliegende Empfehlung ersetzt werden.
- (9) Der Ausschuss gemäß Artikel 29 der Richtlinie 2008/57/EG wurde angehört —

HAT FOLGENDE EMPFEHLUNG ABGEGEBEN:

1. Die Mitgliedstaaten sollten sicherstellen, dass nationale Sicherheitsbehörden, Eisenbahnunternehmen, Infrastrukturbetreiber, Prüfstellen, für die Instandhaltung zuständige Stellen, Hersteller, Antragsteller für Inbetriebnahmegenehmigungen und andere Akteure, die an der Genehmigung der Inbetriebnahme und der Nutzung von strukturellen Teilsystemen und Fahrzeugen beteiligt sind, sich der in den Absätzen 2 bis 116 dargelegten Grundsätze und Leitlinien bewusst sind und diesen Rechnung tragen.

BEGRIFFSBESTIMMUNGEN

2. Für die Zwecke dieser Empfehlung gelten die Begriffsbestimmungen der Richtlinien 2008/57/EG und 2004/49/EG. Insbesondere die Bezeichnungen „Eisenbahnunternehmen“, „Infrastrukturbetreiber“, „Fahrzeughalter“ und „für die Instandhaltung zuständige Stelle“ werden entsprechend ihren Aufgaben und Zuständigkeiten, wie sie in Artikel 3 und 4 der Richtlinie 2004/49/EG definiert sind, verwendet. Jede Stelle, die eine der in diesen Artikeln genannten Aufgaben wahrnimmt, kann daneben noch weitere Aufgaben haben (z. B. Eisenbahnunternehmen oder Infrastrukturbetreiber, die gleichzeitig auch Fahrzeughalter sind). Ferner bezeichnet der Ausdruck
 - a) „betriebliche Auslegungsmerkmale“ den Normalbetrieb und den vorhersehbaren eingeschränkten Betrieb (einschließlich Verschleiß) innerhalb des Bereichs und unter den Einsatzbedingungen, die im technischen Dossier und in den Instandhaltungsunterlagen spezifiziert sind. Die betrieblichen Auslegungsmerkmale schließen alle Bedingungen, unter denen das Teilsystem eingesetzt werden soll, sowie deren technische Grenzen ein;
 - b) „grundlegende Konstruktionsmerkmale“ die in der Baumuster- oder Entwurfsprüfbescheinigung definierten Merkmale eines Teilsystems;
 - c) „sichere Integration“ die Maßnahme zur Sicherstellung, dass die Eingliederung eines Elements (z. B. neuer Fahrzeugtyp, Netzprojekt, Teilsystem, Bauteil, Komponente, Software, Verfahren, Organisation) in ein größeres System keine inakzeptablen Risiken für das Gesamtsystem zur Folge hat;

- d) „Feststellung der technischen Kompatibilität mit dem Netz“ die Prüfung der für die technische Kompatibilität mit dem betreffenden Netz relevanten Kennwerte des Fahrzeugtyps und deren Dokumentation in dem der EG-Prüferklärung beigefügten technischen Dossier sowie, soweit anwendbar, die Prüfung der Einhaltung der für das Netz spezifizierten Grenzwerte. Die Kennwerte umfassen auch die baulichen Merkmale und Funktionen. Die Prüfung ist nach Maßgabe der für das betreffende Netz geltenden Regeln durchzuführen;
- e) „technische Kompatibilität“ die Fähigkeit von zwei oder mehr strukturellen Teilsystemen oder Teilen davon, die mindestens über eine gemeinsame Schnittstelle verfügen, miteinander zu interagieren und dabei ihre individuellen betrieblichen Auslegungsmerkmale und ihr erwartetes Leistungsniveau zu behalten;
- f) „Prüfstelle“ die benannte Stelle, die benannte beauftragte Stelle oder die Risikobewertungsstelle;
- g) „benannte Stelle“ eine Stelle gemäß der Definition in Artikel 2 Buchstabe j der Richtlinie 2008/57/EG;
- h) „benannte beauftragte Stelle“ eine Stelle, die von einem Mitgliedstaat gemäß Artikel 17 Absatz 3 der Richtlinie 2008/57/EG benannt wird, um die Übereinstimmung eines Teilsystems mit den nationalen Vorschriften zu überprüfen;
- i) „Risikobewertungsstelle“ eine Stelle gemäß der Definition in Artikel 3 Nummer 14 der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 402/2013 der Kommission ⁽¹⁾;
- j) „EG-Prüferklärung“ die gemäß Artikel 18 und Anhang V der Richtlinie 2008/57/EG für ein Teilsystem ausgestellte EG-Prüferklärung, wonach das Teilsystem den Anforderungen der einschlägigen EU-Rechtsvorschriften und etwaiger nationaler Vorschriften, die zur Erfüllung der grundlegenden Anforderungen der Richtlinie 2008/57/EG verwendet werden, entspricht;
- k) „Netzprojekt“ ein Projekt zur Inbetriebnahme einer aus einem oder mehreren strukturellen Teilsystemen bestehenden neuen, erneuerten oder umgerüsteten ortsfesten Einrichtung;
- l) „Netzmerkmale“ die Merkmale eines Netzes, wie sie in den TSI und gegebenenfalls den nationalen Vorschriften beschrieben sind;
- m) „der EG-Prüferklärung beigefügtes technisches Dossier“ die Gesamtheit aller vom Antragsteller zusammengestellten Unterlagen und Dokumente, die nach den geltenden EU-Rechtsvorschriften für ein Teilsystem vorgeschrieben sind;
- n) „Antragsdossier“ das vom Antragsteller der nationalen Sicherheitsbehörde bei Antragstellung vorgelegte Dossier;
- o) „Antragsteller“ der die Inbetriebnahme eines Teilsystems beantragende Unterzeichner der EG-Prüferklärung gemäß Artikel 18 der Richtlinie 2008/57/EG. Ist nach Artikel 15 der Richtlinie 2008/57/EG die Verwendung der GSM RB vorgeschrieben, so sollte der Antragsteller die Rolle des „Vorschlagenden“ im Rahmen der GSM RB übernehmen;
- p) „Antragsteller für die Genehmigung der Inbetriebnahme eines Fahrzeug-/Netzprojekts“ die Stelle, die eine Genehmigung für die Inbetriebnahme eines Fahrzeug- bzw. Netzprojekts beantragt. Ist nach Artikel 15 der Richtlinie 2008/57/EG die Verwendung der GSM RB vorgeschrieben, so sollte der Antragsteller die Rolle des „Vorschlagenden“ im Rahmen der GSM RB übernehmen.

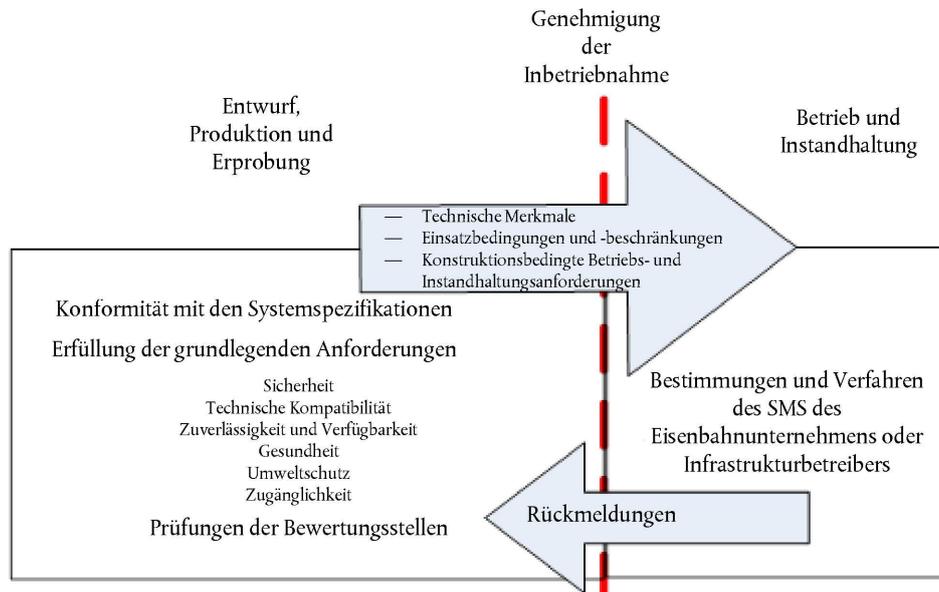
GENEHMIGUNG DER INBETRIEBNAHME VON TEILSYSTEMEN

3. Mit der Genehmigung der Inbetriebnahme eines Teilsystems erkennt der Mitgliedstaat den vom Antragsteller erbrachten Nachweis an, dass die betrieblichen Auslegungsmerkmale des Teilsystems bei dessen Integration in das Eisenbahnsystem den grundlegenden Anforderungen der Richtlinie 2008/57/EG ⁽²⁾ entsprechen. Nach Artikel 17 Absatz 1 der Richtlinie wird dieser Nachweis in Form einer EG-Prüferklärung erbracht. Im folgenden

⁽¹⁾ Durchführungsverordnung (EU) Nr. 402/2013 der Kommission vom 30. April 2013 über die gemeinsame Sicherheitsmethode für die Evaluierung und Bewertung von Risiken und zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 352/2009 (ABl. L 121 vom 3.5.2013, S. 11).

⁽²⁾ In Anhang III der Richtlinie 2008/57/EG werden die grundlegenden Anforderungen an das Eisenbahnsystem beschrieben (Artikel 3 Absatz 1). Dabei handelt es sich um spezifische Anforderungen für den Eisenbahnsektor. Das Eisenbahnsystem, die Teilsysteme, die Interoperabilitätskomponenten und sämtliche Schnittstellen müssen diesen grundlegenden Anforderungen entsprechen (Artikel 4 Absatz 1). Die Erfüllung der grundlegenden Anforderungen ist Voraussetzung für die Inbetriebnahme eines strukturellen Teilsystems. Die Erfüllung der grundlegenden Anforderungen der Richtlinie 2008/57/EG berührt nicht die Anwendung anderer EU-Bestimmungen (Artikel 3 Absatz 2).

Schaubild sind die Tätigkeiten vor und nach Genehmigung der Inbetriebnahme eines strukturellen Teilsystems zusammengefasst:



GENEHMIGUNG DER INBETRIEBNAHME VON FAHRZEUGEN UND ZULASSUNG VON FAHRZEUGTYPEN

4. Für die Zwecke der Genehmigung bzw. Zulassung besteht ein Fahrzeug aus dem Teilsystem „Fahrzeuge“ und gegebenenfalls dem fahrzeugseitigen Teil der Zugsteuerung/Zugsicherung und Signalgebung. Bei der Inbetriebnahmegenehmigung für Fahrzeugtypen oder einzelne Fahrzeuge handelt es sich um eine Kollektivgenehmigung für das/die Teilsystem(e), aus dem/denen das Fahrzeug besteht.
5. Die Anforderungen, die sich aus funktionalen Teilsystemen ergeben und auf die (betrieblichen) Auslegungsmerkmale auswirken (z. B. auch Anforderungen an die betrieblichen Leistungen), sind in den einschlägigen strukturellen TSI oder, soweit die Richtlinie 2008/57/EG dies zulässt, in nationalen Vorschriften (z. B. ZSS-Systeme der Klasse B) beschrieben.
6. Da Fahrzeuge aus einem oder mehreren Teilsystemen bestehen, gelten die Bestimmungen für Teilsysteme in Kapitel IV der Richtlinie 2008/57/EG — unbeschadet anderer Bestimmungen in Kapitel V — auch für die entsprechenden Teilsysteme des Fahrzeugs bzw. Fahrzeugtyps.
7. Bei Fahrzeugen, die aus mehr als einem Teilsystem bestehen, kann der Antragsteller für die Genehmigung der Inbetriebnahme des Fahrzeugs bzw. der Zulassung des Fahrzeugtyps die EG-Prüferklärungen beider Teilsysteme, wie in Anhang V der Richtlinie 2008/57/EG beschrieben, zu einer einzigen EG-Prüferklärung zusammenfassen, um nachzuweisen, dass die Fahrzeuge dieses Typs insgesamt und ihre betrieblichen Auslegungsmerkmale bei der Integration in das Eisenbahnsystem den einschlägigen EU-Rechtsvorschriften sowie den grundlegenden Anforderungen der Richtlinie 2008/57/EG entsprechen.
8. Wenn die in der Richtlinie 2008/57/EG genannten Bedingungen erfüllt sind, sollte eine einzige Zulassung des Fahrzeugtyps bzw. Inbetriebnahmegenehmigung für einzelne Fahrzeuge ausreichen und innerhalb des gesamten Eisenbahnnetzes der EU gültig sein. Dies gilt beispielsweise für TSI-konforme Fahrzeuge oder Fahrzeugtypen, die mit der Einschränkung genehmigt/zugelassen werden, dass sie ausschließlich in TSI-konformen Netzen betrieben werden (sofern die bei der jeweiligen Genehmigung angewendeten TSI keine offenen Punkte und Sonderfälle vorsehen, die die Kompatibilität zwischen Netz und Fahrzeugen betreffen).
9. Die Zulassungs-/Genehmigungsverfahren für Fahrzeugtypen und Fahrzeuge sind harmonisiert und sehen klar definierte Etappen mit festen Fristen vor.
10. Die anzuwendenden Vorschriften für die Genehmigung der Inbetriebnahme von Fahrzeugen und die Zulassung von Fahrzeugtypen sollten stabil, transparent und nichtdiskriminierend sein. Bei diesen Vorschriften sollte es sich entweder um TSI handeln oder, soweit die Richtlinie 2008/57/EG es erlaubt, um nationale Vorschriften, die der Kommission notifiziert und über eine von ihr eingerichtete Datenbank bereitgestellt werden. Nach der

Annahme einer TSI sollten die Mitgliedstaaten zu den darin behandelten Produkten oder Teilsystemen (abgesehen von den „offenen Punkten“) keine nationalen Vorschriften beschließen. Für nicht TSI-konforme Fahrzeuge und Fahrzeugtypen sollte der Grundsatz der gegenseitigen Anerkennung so weit wie möglich gelten, um unnötige Anforderungen und Doppelüberprüfungen zu vermeiden, sofern diese zur Überprüfung der technischen Kompatibilität eines Fahrzeugs dieses Typs mit dem entsprechenden Netz nicht zwingend notwendig sind.

11. Inbetriebnahmegenehmigungen für Fahrzeuge sollten auf die technischen Eigenschaften und betrieblichen Auslegungsmerkmale des Fahrzeugs, einschließlich der Einsatzbedingungen und -beschränkungen, Bezug nehmen; außerdem sollte(n) das/die Netz(e) ⁽¹⁾ des bzw. der Mitgliedstaaten angegeben werden, in denen die Fahrzeuge des betreffenden Typs betrieben werden dürfen. Die in der Genehmigung aufgeführten technischen Eigenschaften sollten
 - von den Herstellern bzw. Auftraggebern in ihrer Funktion als Antragsteller für die Genehmigung der Inbetriebnahme des Fahrzeugs oder die Zulassung des Fahrzeugtyps angegeben werden,
 - von den Prüfstellen überprüft und bescheinigt und
 - in dem der EG-Prüferklärung beigefügten technischen Dossier dokumentiert werden.
12. Die in der Empfehlung 11 genannten technischen Eigenschaften sind für alle Fahrzeuge eines Typs identisch.
13. Weder die Zulassung eines Fahrzeugtyps noch die Inbetriebnahmegenehmigung für einzelne Fahrzeuge sollte auf bestimmte Strecken, Eisenbahnunternehmen, Fahrzeughalter oder für die Instandhaltung zuständige Stellen beschränkt sein.
14. Damit Fahrzeugtypen und Fahrzeuge keine streckenspezifischen Zulassungen bzw. Genehmigungen benötigen und keine erneute Genehmigung/Zulassung notwendig wird, wenn sich die Streckenmerkmale ändern, sollten alle mit der Genehmigung/Zulassung verbundenen Einsatzbedingungen und -beschränkungen als Kennwerte der betrieblichen Auslegungsmerkmale der Infrastruktur und nicht in geografischen Kategorien angegeben werden.

ZULASSUNG VON FAHRZEUGTYPEN

15. Bei der Erteilung der Inbetriebnahmegenehmigung von Fahrzeugen werden die mit dem jeweiligen Fahrzeugtyp verbundenen betrieblichen Auslegungsmerkmale bewertet. Ein Fahrzeugtyp kann zunächst aufgrund des Artikels 26 Absatz 1 der Richtlinie 2008/57/EG zugelassen werden. Anschließend können einzelne Fahrzeuge (oder eine Serie von Einzelfahrzeugen) dieses Typs genehmigt werden, indem ihre Konformität mit dem betreffenden Typ gemäß Artikel 26 Absatz 3 der Richtlinie 2008/57/EG überprüft wird. Alternativ wird gemäß Artikel 26 Absatz 2 der Richtlinie 2008/57/EG mit der Genehmigung des ersten Fahrzeugs eines bestimmten Typs zugleich auch die Zulassung für den Fahrzeugtyp erteilt. So können später weitere Fahrzeuge desselben Typs durch Prüfung der Konformität mit diesem Typ gemäß Artikel 26 Absatz 3 der Richtlinie 2008/57/EG genehmigt werden. Durch dieses Konzept der Typzulassung können die Hersteller Fahrzeugtypen in Verkehr bringen und in ihren Katalog aufnehmen und den Kunden damit die Vorteile einer Zulassung bieten, ohne die einzelnen Fahrzeuge dieses Typs, die der Kunde möglicherweise bestellt, bereits produziert haben zu müssen. Das Konzept dient u. a. dazu, das mit dem Zulassungsverfahren verbundene Risiko für diejenigen, die Fahrzeuge dieses Typs anschaffen, zu minimieren.
16. Das Konzept der Typzulassung spielt auch für die Streckenkompatibilität eine Rolle. Bei der Beurteilung, ob ein Zug für eine bestimmte Strecke geeignet ist, vergleicht das Eisenbahnunternehmen die Eigenschaften eines aus Fahrzeugen bestimmter Typen zusammengesetzten Zuges mit den vom Infrastrukturbetreiber im Infrastrukturregister bereitgestellten Informationen. Bereits jetzt sind die Infrastrukturbetreiber zur Veröffentlichung der Infrastrukturmerkmale verpflichtet (Richtlinie 2001/14/EG des Europäischen Parlaments und des Rates ⁽²⁾ in Bezug auf den Netzzugang sowie die Richtlinien 2004/49/EG und 2008/57/EG in Bezug auf den Betrieb). Solange noch kein funktionierendes Infrastrukturregister besteht, sollten die Infrastrukturbetreiber diese Informationen in anderer Form veröffentlichen. Dies berechtigt die Infrastrukturbetreiber allerdings nicht, eine Art zweiter Genehmigung für die Fahrzeuge oder Züge der Eisenbahnunternehmen zu verlangen.
17. Die Genehmigung der Inbetriebnahme von Fahrzeugen einerseits und der anschließende Betrieb und die Instandhaltung einzelner Fahrzeuge andererseits sind zwei klar abgegrenzte Prozesse, die unterschiedlichen Vorschriften unterliegen. Durch diese Trennung ist es möglich, dass Fahrzeuge desselben Typs vom Hersteller bereits mit einer Zulassung in Verkehr gebracht, von verschiedenen Eisenbahnunternehmen betrieben und von unterschiedlichen für die Instandhaltung zuständigen Stellen (IS) nach unterschiedlichen, vom betrieblichen Umfeld abhängigen Instandhaltungsplänen instand gehalten werden können.

⁽¹⁾ Das Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats kann ein oder mehrere Eisenbahnnetze umfassen.

⁽²⁾ 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 (ABl. L 75 vom 15.3.2001, S. 29).

18. Bei Fahrzeugtypen, die in mehreren Mitgliedstaaten zugelassen werden sollen (z. B. für den Betrieb in Schienenkorridoren), können die nationalen Sicherheitsbehörden eine Kooperation vereinbaren, um die Erstinbetriebnahmegenehmigung und weitere zusätzliche Genehmigungen gleichzeitig zu erteilen („Simultaneous authorisation“). So können die betroffenen nationalen Sicherheitsbehörden die Arbeit (z. B. einzelne Themenbereiche) untereinander aufteilen. Außerdem kann die nationale Sicherheitsbehörde, die die Erstinbetriebnahmegenehmigung erteilt, sich auf die Arbeit anderer nationaler Sicherheitsbehörden stützen und davon profitieren.

GENEHMIGUNG DER INBETRIEBNAHME VON TEILSYSTEMEN ORTSFESTER EINRICHTUNGEN

19. Es sollte betont werden, dass die TSI für ortsfeste Einrichtungen keinen vollständigen Anforderungskatalog enthalten, der für das betreffende Teilsystem erfüllt werden muss. Die Anforderungen in den TSI enthalten nur diejenigen Elemente, die für die Kompatibilität zwischen den Teilsystemen ortsfester Einrichtungen und TSI-konformen Fahrzeugen relevant sind.
20. In Bezug auf ortsfeste Einrichtungen können die Mitgliedstaaten neben den TSI auch die Anwendung anderer Vorschriften verlangen, um die grundlegenden Anforderungen der geltenden EU-Rechtsvorschriften zu erfüllen. Diese Vorschriften müssen zur Erreichung der Ziele der Richtlinie 2008/57/EG nicht harmonisiert werden und können beispielsweise die elektrische Sicherheit, Hoch- und Tiefbau, Gebäude, den Gesundheits- oder den Brandschutz betreffen. Die Vorschriften dürfen den Bestimmungen der TSI nicht widersprechen.
21. Für Netzprojekte, die aus einem oder mehreren Teilsystemen ortsfester Einrichtungen bestehen, wird zur Vereinfachung des Verfahrens vorgeschlagen, dass der Antragsteller die EG-Prüferklärungen der einzelnen Teilsysteme, wie in Anhang V der Richtlinie 2008/57/EG beschrieben, zu einer einzigen EG-Prüferklärung zusammenfassen kann, um nachzuweisen, dass das Netzprojekt als Ganzes bei der Integration in das Eisenbahnsystem den einschlägigen EU-Rechtsvorschriften sowie den grundlegenden Anforderungen der Richtlinie 2008/57/EG entspricht.
22. Die anzuwendenden nationalen Vorschriften für die Genehmigung der Inbetriebnahme von Teilsystemen ortsfester Einrichtungen sollten stabil, transparent und diskriminierungsfrei sein. Unbeschadet der Empfehlungen 19 und 20 sollte es sich bei den Vorschriften, die sich auf die grundlegenden Anforderungen an das Eisenbahnsystem gemäß der Richtlinie 2008/57/EG beziehen, entweder um TSI oder, soweit die Richtlinie 2008/57/EG es erlaubt, um nationale Vorschriften handeln, die der Kommission notifiziert und über eine von ihr eingerichtete Datenbank bereitgestellt werden. Nach der Annahme einer TSI sollten die Mitgliedstaaten zu den darin behandelten Produkten oder Teilsystemen keine nationalen Vorschriften verabschieden (mit Ausnahme der Aspekte, die in der betreffenden TSI als „offene Punkte“ eingestuft sind).
23. Die Inbetriebnahmegenehmigung für Teilsysteme ortsfester Einrichtungen sollte auf deren technische Eigenschaften, einschließlich der Einsatzbedingungen und -beschränkungen, Bezug nehmen. Die in der Inbetriebnahmegenehmigung aufgeführten technischen Eigenschaften sollten
- vom Antragsteller angegeben werden,
 - von den Prüfstellen überprüft und bescheinigt und
 - in dem der EG-Prüferklärung beigefügten technischen Dossier dokumentiert werden.
24. Die Genehmigung der Inbetriebnahme von Teilsystemen ortsfester Einrichtungen einerseits und der Betrieb und die Instandhaltung dieser Teilsysteme andererseits sind zwei klar abgegrenzte Prozesse, die unterschiedlichen Vorschriften unterliegen.

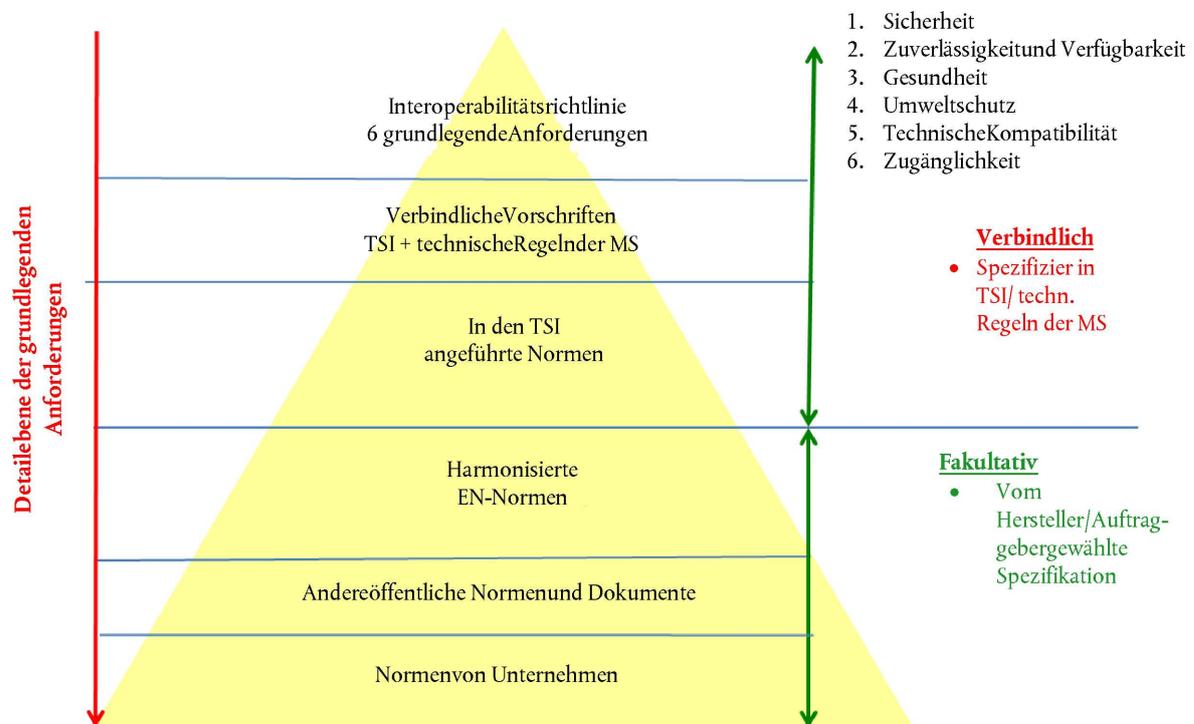
GRUNDLEGENDE ANFORDERUNGEN, TECHNISCHE SPEZIFIKATIONEN FÜR DIE INTEROPERABILITÄT (TSI) UND NATIONALE VORSCHRIFTEN

25. In der Interoperabilitätsrichtlinie sind grundlegende Anforderungen an das Eisenbahnsystem festgelegt. Dabei handelt es sich um „die **Gesamtheit** der in Anhang III beschriebenen Bedingungen, die das Eisenbahnsystem, die Teilsysteme und die Interoperabilitätskomponenten einschließlich der Schnittstellen erfüllen müssen“ (Artikel 2 Buchstabe g der Richtlinie 2008/57/EG). Die grundlegenden Anforderungen haben somit einen umfassenden Charakter. Weder die Mitgliedstaaten noch die nationalen Sicherheitsbehörden dürfen andere als die in Artikel 17 vorgesehenen Anforderungen oder Bedingungen festlegen.
26. Die technische Kompatibilität an der Schnittstelle zwischen Netz und Fahrzeugen ist von kritischer Bedeutung für die Sicherheit. Obwohl der Sicherheitsaspekt dieser Schnittstelle anhand von Referenzsystemen oder expliziten Risikoabschätzungen gemäß der Verordnung (EG) Nr. 352/2009 der Kommission ⁽¹⁾ (GSM RB) behandelt werden könnte, sollte aus Gründen der Interoperabilität der Nachweis der technischen Kompatibilität auf der Grundlage harmonisierter EU-Vorschriften, d. h. TSI, oder — in Ermangelung solcher Vorschriften —

⁽¹⁾ Verordnung (EG) Nr. 352/2009 der Kommission vom 24. April 2009 über die Festlegung einer gemeinsamen Sicherheitsmethode für die Evaluierung und Bewertung von Risiken (ABl. L 108 vom 29.4.2009, S. 4). Die Verordnung wird mit Wirkung vom 21. Mai 2015 aufgehoben und ersetzt durch die Durchführungsverordnung (EU) Nr. 402/2013

nationaler Vorschriften erbracht werden. Im Interesse der Interoperabilität sollte daher die Kompatibilität an den Schnittstellen zwischen Fahrzeug und Netz auf der Grundlage eines regelbasierten Konzepts nachgewiesen werden.

27. Hieraus folgt zum einen, dass in den TSI die in der Empfehlung 26 genannten Schnittstellen umfassend spezifiziert werden sollten. Zudem sollten in den TSI die einzelnen Eckwerte und Schnittstellen des Zielsystems, die im Hinblick auf die Erteilung der Inbetriebnahmegenehmigung explizit zu kontrollieren sind, vollständig spezifiziert und die entsprechenden Anforderungen an die Konformitätsprüfung angegeben werden.
28. Zum anderen sollten die Anforderungen in den TSI nur *in dem* zur Erreichung eines optimalen Niveaus an technischer Harmonisierung *erforderlichen Maße* spezifiziert und diejenigen Vorschriften festgelegt werden, die notwendig sind, um die grundlegenden Anforderungen der Richtlinie 2008/57/EG zu erfüllen und die in Artikel 1 der Richtlinie genannten Ziele zu erreichen (Artikel 5 Absatz 3). Die Anforderungen in den TSI sollten daher nur bis zu der Ebene spezifiziert werden, die es im Hinblick auf die Erreichung dieser Ziele und die gleichzeitige Erfüllung der grundlegenden Anforderungen zu harmonisieren gilt. Außerdem werden in den TSI die Schnittstellen zwischen den Teilsystemen spezifiziert. In jeder TSI wird ein Teilsystem als Ziel angegeben, das schrittweise und innerhalb einer angemessenen Frist erreicht werden kann.
29. Antragsteller sollten zur Erfüllung der grundlegenden Anforderungen technische Lösungen ihrer Wahl verwenden dürfen, sofern die Spezifikationen dieser technischen Lösungen mit den TSI und sonstigen geltenden Rechtsvorschriften im Einklang stehen.
30. Um das Ziel eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraums ohne Binnengrenzen zu erreichen, können für Produkte, die den grundlegenden Anforderungen entsprechen, technische Spezifikationen in harmonisierten Normen (EN) festgelegt werden. Werden die TSI-Eckwerte in harmonisierten Normen behandelt, so ist in einigen Fällen von einer Konformität mit bestimmten Anforderungen der TSI auszugehen (Konformitätsvermutung). Entsprechend dem Geist des neuen Konzepts für die technische Harmonisierung und Normung bleibt die Anwendung dieser Normen freigestellt, wenngleich die entsprechenden Fundstellen im *Amtsblatt der Europäischen Union* veröffentlicht werden. Außerdem werden diese Spezifikationen in den TSI-Anwendungsleitfäden aufgeführt, um ihre Nutzung durch die Industrie zu erleichtern. Die Spezifikationen sollten nach wie vor als Ergänzung zu den TSI angesehen werden.
31. Die Rangfolge und Detailtiefe der in den Empfehlungen 26 bis 30 genannten Spezifikationen sind in folgendem Schaubild dargestellt:



32. In den TSI sollten keine Bestimmungen wiederholt werden, die den Zweck haben, die Übereinstimmung der betrieblichen Auslegungsmerkmale eines Teilsystems oder eines Fahrzeugs mit den Anforderungen anderer geltender Richtlinien zu gewährleisten.
33. Die Anforderungen anderer EU-Vorschriften als der Richtlinie 2008/57/EG sind auch bei der Planung/Konstruktion von Teilsystemen oder Fahrzeugen und der Festlegung ihrer betrieblichen Auslegungsmerkmale zu beachten. Der Antragsteller sollte gewährleisten, dass diese Anforderungen erfüllt werden.

34. Unbeschadet der Empfehlungen 19 und 20 können ausschließlich in den in Artikel 17 Absatz 3 der Richtlinie 2008/57/EG genannten Fällen weiterhin nationale Vorschriften für die Erteilung von Genehmigungen angewendet werden. Dies gilt für
- Fälle, in denen keine einschlägige TSI vorliegt, d. h.:
 - a) offene Punkte in den TSI;
 - b) Netze und Fahrzeuge, die nicht in den Anwendungsbereich der TSI fallen (sollen);
 - c) Anforderungen im Zusammenhang mit Altsystemen (d. h. Systemschnittstellen, die nicht unter die TSI fallen sollen);
 - d) Anforderungen für nicht TSI-konforme Fahrzeuge, die vor dem Inkrafttreten der TSI oder innerhalb einer Übergangsfrist in Betrieb genommen wurden;
 - Ausnahmen, die unter Artikel 9 der Richtlinie 2008/57/EG fallen;
 - in den TSI aufgeführte Sonderfälle, zu denen auch nationale Abweichungen vom Zielsystem gehören.
35. In den in der Empfehlung 34 genannten Fällen sollten die Mitgliedstaaten Vorschriften anwenden, veröffentlichen und durchsetzen, die sich auf die grundlegenden Anforderungen, einschließlich der technischen Kompatibilität zwischen Fahrzeug und Netz, beziehen. Zum Erhalt des bestehenden Interoperabilitätsniveaus und zur Vermeidung von Ungleichbehandlungen zwischen Antragstellern sollten diese Vorschriften ebenso detailliert wie die TSI sein und eindeutige Anforderungen (d. h. Werte für die einschlägigen Kennwerte und Konformitätsbewertungsmethoden) enthalten.
36. Werden für bestehende, nicht TSI-konforme Fahrzeugtypen oder Fahrzeuge zusätzliche Zulassungen bzw. Genehmigungen beantragt, so würde Artikel 25 der Richtlinie 2008/57/EG dem Mitgliedstaat, in dem die Zulassung/Genehmigung beantragt wird, nur die Prüfung der Kompatibilität mit dem eigenen Netz erlauben. Im Sinne der gegenseitigen Anerkennung gemäß den Empfehlungen 52 bis 54 sollte dieser Mitgliedstaat die Erstinbetriebnahmegenehmigung anerkennen, sofern er (dem Antragsteller der zusätzlichen Genehmigung) kein erhebliches Sicherheitsrisiko nachweisen kann. Dies trägt der Anforderung Rechnung, Ungleichbehandlungen von Fahrzeugtypen und Fahrzeugen zu vermeiden, deren Erstinbetriebnahme in unterschiedlichen Mitgliedstaaten genehmigt wurde.
37. Im Interesse der Klarheit sollten daher die Mitgliedstaaten in ihren nationalen Vorschriften angeben, welche Bestimmungen nur für die Erstinbetriebnahme neuer Fahrzeuge und Teilsysteme gelten und welche für bestehende Fahrzeugtypen, für bestehende Fahrzeuge, die nach einer Erneuerung oder Umrüstung eine neue Genehmigung benötigen, und für alle in Betrieb befindlichen Teilsysteme und Fahrzeuge gelten.

ANWENDUNG DER GEMEINSAMEN SICHERHEITSMETHODEN ZUR EVALUIERUNG UND BEWERTUNG VON RISIKEN (GSM RB) UND DES SICHERHEITSMANAGEMENTSYSTEMS (SMS)

38. Im Zusammenhang mit der Erteilung von Inbetriebnahmegenehmigungen ist die GSM RB nur in folgenden Fällen vorgeschrieben:
- a) wenn eine TSI oder eine nach Artikel 17 Absatz 3 der Richtlinie 2008/57/EG geltende nationale Vorschrift dies für einen bestimmten Aspekt vorschreibt,
 - b) wenn dies für die sichere Integration der Teilsysteme nach Artikel 15 Absatz 1 der Richtlinie 2008/57/EG erforderlich ist.
- In allen übrigen Fällen ist die GSM RB bei der Erteilung solcher Genehmigungen nicht vorgeschrieben.
39. Mit dem Ausdruck „sichere Integration“ kann Folgendes gemeint sein:
- a) die sichere Integration von Elementen, die zusammen ein Teilsystem bilden;
 - b) die sichere Integration von Teilsystemen, die zusammen ein Fahrzeug- oder ein Netzprojekt bilden; und in Bezug auf Fahrzeuge:
 - c) die sichere Integration von Fahrzeugen und Netzmerkmalen;
 - d) die sichere Integration von Fahrzeugen in das SMS von Eisenbahnunternehmen. Dies umfasst auch Schnittstellen zwischen Fahrzeugen und Schnittstellen mit dem Personal, von dem das Teilsystem betrieben wird, sowie die Instandhaltungstätigkeiten einer IS;

- e) die sichere Integration von Zügen und den spezifischen Merkmalen der befahrenen Strecken;
- und in Bezug auf Netzprojekte:
- f) die sichere Integration eines Netzprojekts und der in den TSI und nationalen Vorschriften festgelegten Fahrzeugmerkmale;
- g) die sichere Integration von benachbarten Teilen des Netzes (Streckenabschnitte);
- h) die sichere Integration eines Netzprojekts in das SMS des Infrastrukturbetreibers. Dies umfasst auch Schnittstellen mit dem Betriebspersonal des Netzprojekts sowie die Instandhaltungstätigkeiten des Infrastrukturbetreibers oder seiner Auftragnehmer;
- i) die sichere Integration eines Netzprojekts und der einzelnen Züge, die in dem Netz betrieben werden.
40. Für die Beziehung zwischen sicherer Integration und der Inbetriebnahmegenehmigung für Fahrzeuge gilt Folgendes:
- Die Buchstaben a, b und c der Empfehlung 39 sollten vor Genehmigung der Inbetriebnahme durchgeführt werden. Etwaige Einsatzbedingungen und -beschränkungen, die sich daraus ergeben (z. B. in Bezug auf die Zugbildung, den Einsatz in Triebzügen oder den Betrieb der Lokomotiven und Fahrzeuge, aus denen der Zug gebildet wird), sollten in dem der EG-Prüferklärung beigefügten technischen Dossier nach Artikel 18 Absatz 3 der Richtlinie 2008/57/EG so angegeben werden, dass der Nutzer des genehmigten Teilsystems oder Fahrzeugs diese Einsatzbedingungen und -beschränkungen entsprechend seinem SMS anwenden kann.
 - Buchstabe d der Empfehlung 39 ist nicht Teil des Genehmigungsverfahrens. Bei der Anwendung sollte das Eisenbahnunternehmen sämtliche Einsatzbedingungen und -beschränkungen berücksichtigen, die sich aus den Buchstaben a, b und c ergeben, und die Übereinstimmung mit den TSI und den geltenden nationalen Vorschriften überprüfen.
 - Buchstabe e der Empfehlung 39 ist nicht Teil des Genehmigungsverfahrens. Bei der Anwendung sollte das Eisenbahnunternehmen alle Informationen, die sich aus den Buchstaben a, b und c ergeben und die zur Bestimmung der Zugmerkmale und der Kompatibilität zwischen Zug und Strecke (Einsatzbedingungen, Werte der Schnittstellenparameter u. a.) notwendig sind, sowie die Informationen im Infrastrukturregister zugrunde legen.
- 40a. Für die Beziehung zwischen sicherer Integration und der Inbetriebnahmegenehmigung für Teilsysteme ortsfester Einrichtungen und Netzprojekte gilt Folgendes:
- Die Buchstaben a, b, f und g der Empfehlung 39 sollten vor Genehmigung der Inbetriebnahme durchgeführt werden. Etwaige sich daraus ergebende Einsatzbedingungen und -beschränkungen sollten in dem der EG-Prüferklärung beigefügten technischen Dossier nach Artikel 18 Absatz 3 der Richtlinie 2008/57/EG so angegeben werden, dass der Nutzer des genehmigten Teilsystems oder Netzprojekts diese Einsatzbedingungen und -beschränkungen entsprechend seinem SMS anwenden kann.
 - Buchstabe h der Empfehlung 39 ist nicht Teil des Genehmigungsverfahrens. Bei der Anwendung sollte der Infrastrukturbetreiber sämtliche Einsatzbedingungen und -beschränkungen berücksichtigen, die sich aus den Buchstaben a, b und c ergeben, und die Übereinstimmung mit den TSI und den geltenden nationalen Vorschriften überprüfen.
 - Buchstabe i der Empfehlung 39 ist nicht Teil des Genehmigungsverfahrens. Bei der Anwendung sollte der Infrastrukturbetreiber alle Informationen, die sich aus den Buchstaben a, b und c ergeben und die zur Bestimmung der Streckenmerkmale und der Kompatibilität zwischen Zug und Strecke (Einsatzbedingungen, Werte der Schnittstellenparameter u. a.) notwendig sind, sowie die im Register zugelassener Fahrzeugtypen enthaltenen Informationen zugrunde legen.
41. Für die Verwendung der GSM RB zur Überprüfung der sicheren Integration vor Genehmigung der Inbetriebnahme gilt Folgendes:
- Buchstabe a der Empfehlung 39 fällt vollständig in den Anwendungsbereich der TSI für Teilsysteme. Bestehen zu diesem Aspekt keine expliziten technischen Regeln, so kann in der TSI ein risikobasierter Ansatz verfolgt werden; außerdem kann die Anwendung der GSM RB vorgeschrieben und das annehmbare Maß angegeben werden, auf welches das Risiko zu reduzieren ist.
 - Sofern keine verbindlichen Vorschriften (TSI, nationale Vorschriften) bestehen, die diese Schnittstelle vollständig abdecken, sollte Buchstabe b der Empfehlung 39 anhand der GSM RB überprüft werden.

- Buchstabe c der Empfehlung 39 sollte in vollem Umfang Gegenstand der TSI und, soweit in Artikel 17 Absatz 3 der Richtlinie 2008/57/EG vorgesehen, nationaler Vorschriften sein. Diese auf den Vorschriften basierende Überprüfung sollte von einer benannten oder einer benannten beauftragten Stelle im Rahmen ihrer Zuständigkeit für die „Prüfung der Schnittstellen des betreffenden Teilsystems mit dem System, dessen Teil es bildet“ (Artikel 18 der Richtlinie 2008/57/EG), durchgeführt werden, da andernfalls die Grundsätze der Transparenz, Nichtdiskriminierung und Interoperabilität beeinträchtigt würden.
- Für Buchstabe c der Empfehlung 39 ist daher die GSM RB in den Fällen, in denen TSI oder nationale Vorschriften bestehen, nicht vorgeschrieben. Wird diese Schnittstelle in den nationalen Vorschriften jedoch nicht vollständig spezifiziert (z. B. bei bestimmten ZZS-Altssystemen und innovativen Lösungen), so kann in diesen nationalen Vorschriften die Verwendung der GSM RB vorgeschrieben werden, um auch die nicht erfassten Risiken zu berücksichtigen.

EINHEITLICHKEIT VON TSI UND NATIONALEN VORSCHRIFTEN

42. Die TSI werden bekanntermaßen von einem Pool von Sachverständigen der Branchenverbände und nationalen Sicherheitsbehörden unter Berücksichtigung von nationalen Vorschriften und praktischen Erfahrungen erarbeitet. Sie entsprechen dem aktuellen Stand der Technik bzw. den besten verfügbaren Kenntnissen, die von der Agentur zusammen mit diesen Sachverständigen entwickelt und von dem in Artikel 29 der Richtlinie 2008/57/EG genannten Ausschuss überprüft werden. Die TSI (einschließlich der offenen Punkte) werden deshalb von den Mitgliedstaaten als zweckdienlich angesehen und sind rechtsverbindlich. Die Prüfung oder Validierung dieser verbindlichen Anforderungen ist nicht Teil des Genehmigungsverfahrens.
43. Zur fortlaufenden Gewährleistung der Konsistenz zwischen TSI und nationalen Vorschriften muss jede Stelle, die potenzielle Mängel in den TSI oder den nationalen Vorschriften feststellt, über die anwendbaren Verfahren unverzüglich ihre Zweifel anmelden und umfassend begründen, damit alle beteiligten Stellen Kenntnis davon erhalten und entsprechende Maßnahmen ergreifen können.
44. Zur Änderung mangelhafter oder widersprüchlicher nationaler Vorschriften sollten die Mitgliedstaaten geeignete Maßnahmen ergreifen.
45. Weist eine TSI Mängel auf, so gelangt Artikel 7 der Richtlinie 2008/57/EG zur Anwendung und es sollte folgendermaßen verfahren werden:
 - a) die Agentur gibt eine technische Stellungnahme ab,
 - b) die TSI wird geändert,oder beides.

Je nach Einzelfall kann die TSI wie folgt geändert werden:

 - (1) Änderung der Spezifikation des Zielsystems;
 - (2) Hinzufügung von Sonderfällen, wenn nur bestimmte Mitgliedstaaten betroffen sind und eine Harmonisierung auf EU-Ebene nicht für notwendig erachtet wird;
 - (3) Hinzufügung von offenen Punkten, wenn eine Harmonisierung auf EU-Ebene notwendig ist, in der TSI aber nicht ausdrücklich geregelt werden kann.

PRÜFUNGEN, DIE NICHT DIE INBETRIEBNAHMEGENEHMIGUNG BETREFFEN

46. Die Kompatibilität zwischen Zug und Strecke sollte unabhängig von der Genehmigung der Inbetriebnahme von Fahrzeugtypen oder Fahrzeugen geprüft werden. Das Eisenbahnunternehmen (oder der Infrastrukturbetreiber, falls dieser Züge betreibt) führt diese Prüfung im Rahmen des Planungsprozesses (z. B. bei der Anmeldung von Zugtrassen) und routinemäßig im Rahmen seines SMS aus. Das Eisenbahnunternehmen sollte die Kompatibilität anhand der Informationen feststellen, die der Infrastrukturbetreiber im Infrastrukturregister bereitstellt, sowie anhand der Angaben in dem der EG-Prüferklärung beigefügten technischen Dossier der Fahrzeuge, das bei deren Genehmigung erstellt und anschließend laufend aktualisiert wird. Während der Übergangszeit, solange noch kein Infrastrukturregister mit allen für die Prüfung der Netzkompatibilität notwendigen Daten vorliegt, sollten die Infrastrukturbetreiber den Eisenbahnunternehmen die notwendigen Informationen auf andere transparente Weise bereitstellen.
47. Die Prüfung der Fähigkeit des Eisenbahnunternehmens, den Betrieb und die Instandhaltung der Fahrzeuge zu verwalten, ist nicht Teil des Genehmigungsverfahrens, sondern Gegenstand des Verfahrens der Sicherheitsbeurteilung und laufenden Aufsicht durch die nationale Sicherheitsbehörde.
48. Die Prüfung der Fähigkeit von Infrastrukturbetreibern, den Betrieb und die Instandhaltung von Netzprojekten zu verwalten, ist nicht Teil des Genehmigungsverfahrens, sondern Gegenstand des Verfahrens der Sicherheitsbeurteilung und laufenden Aufsicht durch die nationale Sicherheitsbehörde.

49. Die Prüfung der Fähigkeit der IS, die Instandhaltung von Fahrzeugen zu verwalten, ist nicht Teil des Genehmigungsverfahrens, sondern Gegenstand des SMS des Eisenbahnunternehmens. Wird das Verfahren zur Zertifizierung der IS angewendet, so kann dies im SMS des Eisenbahnunternehmens berücksichtigt werden.
50. Antragsteller, die eine Zulassung für einen Fahrzeugtypen oder eine Inbetriebnahmegenehmigung für ein Fahrzeug oder Teilsystem beantragen, sind daher nicht verpflichtet, die Signifikanz der Änderungen zu bewerten, die sich möglicherweise durch die Auslegung des Fahrzeugs oder Teilsystems für das Eisenbahnsystem als Ganzes ergeben. Handelt es sich bei dem Antragsteller um das Eisenbahnunternehmen oder den Infrastrukturbetreiber, das/der das betreffende Fahrzeug oder Teilsystem selbst betreiben will, so ist die Anwendung der GSM RB durch das Eisenbahnunternehmen bzw. den Infrastrukturbetreiber, die in ihrem jeweiligen Teil des Systems für das Änderungsmanagement in verantwortlich sind, unabhängig von ihrer Rolle als Antragsteller für die Zulassung bzw. Inbetriebnahmegenehmigung zu betrachten.
51. Folgt ein Hersteller den spezifischen Konstruktionsvorgaben eines Eisenbahnunternehmens, so kommt es in der Praxis normalerweise zu zeitlichen Überschneidungen zwischen
- der Prüfung der Konformität des strukturellen Teilsystems im Hinblick auf die Erstellung der EG-Prüferklärung (diese Tätigkeit fällt unter die Buchstaben a, b und c der Empfehlung 39) und
 - der Integration des Teilsystems in das SMS des Eisenbahnunternehmens oder Infrastrukturbetreibers (fällt unter die Buchstaben d und e der Empfehlung 39).
- Dies ist Teil eines guten Projektmanagements und ermöglicht es unter bestimmten Umständen, die Zeitspanne zwischen der Erteilung der Inbetriebnahmegenehmigung und dem kommerziellen Betrieb eines Fahrzeugs oder Netzprojekts auf ein Minimum zu verkürzen. Die nationale Sicherheitsbehörde erfüllt in solchen Fällen eine Doppelfunktion und ist gleichzeitig zuständig für
- die Zulassung von Fahrzeugtypen oder die Genehmigung der Inbetriebnahme von Fahrzeugen und
 - die Überwachung von Sicherheitsgenehmigungen und Sicherheitsbescheinigungen.

Trotz einer möglichen zeitlichen Überschneidung beider Funktionen sollten diese formell voneinander getrennt sein, da der jeweils andere Akteur nämlich im ersten Fall derjenige ist, der die Inbetriebnahmegenehmigung bzw. die Zulassung für das Fahrzeug oder den Fahrzeugtypen beantragt, und im zweiten Fall das Eisenbahnunternehmen oder der Infrastrukturbetreiber, das/der das Teilsystem oder Fahrzeug zu nutzen beabsichtigt.

GEGENSEITIGE ANERKENNUNG VON FAHRZEUGVORSCHRIFTEN UND -PRÜFUNGEN

52. Die Mitgliedstaaten sollten die Prüfungen, die in einem anderen Mitgliedstaat gemäß den nationalen Vorschriften durchgeführt wurden, anerkennen, es sei denn,
- a) die Netzkompatibilität kann nicht nachgewiesen werden, oder
 - b) der Mitgliedstaat kann dem Antragsteller ein erhebliches Sicherheitsrisiko nachweisen.
 - c) Der Grundsatz der gegenseitigen Anerkennung sollte so weit wie möglich angewendet werden, um unnötige Anforderungen und Doppelüberprüfungen zu vermeiden, außer in den Fällen, in denen diese zur Überprüfung der technischen Kompatibilität des Fahrzeugs mit dem betreffenden Netz zwingend notwendig sind und nicht den Vorschriften des Mitgliedstaats der Erstinbetriebnahme entsprechen.
53. Bei zusätzlichen Genehmigungen sollten die Mitgliedstaaten die im Zusammenhang mit der früheren Genehmigung angewendeten nationalen Vorschriften nicht infrage stellen, wenn diese
- die offenen Punkte betreffen, die keinen Bezug zur technischen Kompatibilität zwischen Fahrzeug und Netz haben, oder
 - im Referenzdokument nach Artikel 27 Absatz 4 der Richtlinie 2008/57/EG in Gruppe A eingestuft sind.
54. Trotz fehlender allgemeiner Kriterien für die Risikoakzeptanz in den gemeinsamen Sicherheitsmethoden für die Risikobewertung sollten die Risikobewertungen, die im Rahmen der in den TSI vorgeschriebenen Prüfungen durchgeführt werden, gemäß Artikel 7 Absatz 4 der Verordnung über die GSM RB ⁽¹⁾ gegenseitig anerkannt werden.

⁽¹⁾ Wird ersetzt durch Artikel 15 Absatz 5 der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 402/2013, die ab dem 21. Mai 2015 gilt.

AUFGABEN UND ZUSTÄNDIGKEITEN

55. Vor der Genehmigung der Inbetriebnahme eines Teilsystems muss der Hersteller oder Auftraggeber (d. h. der Antragsteller im Sinne des Artikels 18 Absatz 1 der Richtlinie 2008/57/EG) alle erforderlichen Planungen, Konstruktionen und Prüfungen durchführen oder unter seiner Verantwortung durchführen lassen und eine EG-Prüferklärung unterzeichnen.
56. Die benannten Stellen prüfen die Übereinstimmung mit den TSI und stellen dem Antragsteller die Prüfbescheinigung(en) aus. Nach Artikel 18 Absatz 2 der Richtlinie 2008/57/EG erstreckt sich die Prüfung durch die benannte Stelle auch auf „die Prüfung der Schnittstellen des betreffenden Teilsystems mit dem System, dessen Teil es bildet, und zwar auf der Grundlage der in der jeweiligen TSI und in den in den Artikeln 34 und 35 vorgesehenen Registern verfügbaren Informationen“. Dies impliziert, dass der benannten Stelle eine Rolle bei der Prüfung der technischen Kompatibilität mit anderen Teilsystemen zukommt, was im Hinblick auf den Umstand, dass in den TSI auch Fragen der technischen Kompatibilität behandelt werden, konsequent ist. Diese Prüfungen sind auf den Gegenstand der jeweiligen TSI beschränkt. Jede benannte Stelle erstellt ein technisches Dossier über die von ihr durchgeführten Prüfungen.
57. Die Empfehlung 56 ist sinngemäß auch auf benannte beauftragte Stellen und nationale Vorschriften anwendbar.
58. Gemäß Artikel 15 Absatz 1 der Richtlinie 2008/57/EG sollte die Aufgabe der nationalen Sicherheitsbehörden bei der Erteilung von Inbetriebnahmegenehmigungen in der Prüfung der Unterlagen bestehen, die dem Antrag beigefügt sind und die Angemessenheit des Prüfverfahrens belegen sollen. Bei dieser Prüfung sind die Vollständigkeit, Relevanz und Kohärenz des Antragsdossiers zu kontrollieren. Sie beschränkt sich auf die Aspekte, die in den Zuständigkeitsbereich der nationalen (Eisenbahn-)Sicherheitsbehörden gemäß der Richtlinie 2004/49/EG fallen.
59. Entdeckt ein Mitgliedstaat (oder eine nationale Sicherheitsbehörde) im Zusammenhang mit dem Genehmigungsantrag ein Problem und stellt fest, dass ein strukturelles Teilsystem, für das eine EG-Prüferklärung zusammen mit dem technischen Dossier vorliegt, der Richtlinie 2008/57/EG und insbesondere den grundlegenden Anforderungen nicht in vollem Umfang entspricht, so sollte Artikel 19 der Richtlinie 2008/57/EG Anwendung finden. Gemäß Artikel 14 der Richtlinie 2008/57/EG gilt dies sinngemäß auch für Interoperabilitätskomponenten.
60. Die nationalen Sicherheitsbehörden sollten keine Prüfungen wiederholen, die bereits im Rahmen des Prüfverfahrens durchgeführt wurden.
61. Die nationalen Sicherheitsbehörden sollten nicht anstreben, die Arbeit von regelsetzenden Stellen, benannten Stellen, benannten beauftragten Stellen oder Risikobewertungsstellen zu verrichten oder zu wiederholen.
62. Die nationalen Sicherheitsbehörden sollten weder eine eingehende systematische Prüfung der Arbeiten vornehmen, die vom Antragsteller, der benannten Stelle, der benannten beauftragten Stelle und der GSM-Risikobewertungsstelle durchgeführt wurden, noch die Ergebnisse dieser Arbeiten systematisch validieren. Die nationalen Sicherheitsbehörden dürfen die Prüfungen der Risikobewertungsstelle nur dann infrage stellen, wenn begründete Zweifel bestehen. In diesem Fall sind die Grundsätze der Verhältnismäßigkeit (bezogen auf das Risiko), der Nichtdiskriminierung und der Transparenz zu beachten. Begründete Zweifel können insbesondere bei den in der Empfehlung 58 genannten Prüfungen entstehen, oder wenn die praktischen Erfahrungen zeigen, dass ein vergleichbares Teilsystem nicht den grundlegenden Anforderungen im Sinne des Artikels 19 der Richtlinie 2008/57/EG entspricht.
63. In Bezug auf die benannten Stellen (und sinngemäß auch die benannten beauftragten Stellen) sollten die Mitgliedstaaten gemäß Artikel 28 Absatz 2 der Richtlinie 2008/57/EG Systeme zur Gewährleistung der Befähigung dieser Stellen einrichten und bei Nichterfüllung der geltenden Rechtsvorschriften entsprechende Maßnahmen ergreifen. Um hierbei ein einheitliches Vorgehen zu gewährleisten, sollte der Kommission, unterstützt durch die Agentur, eine Koordinierungsaufgabe zukommen.
64. Die Antragsteller, Infrastrukturbetreiber und Eisenbahnunternehmen sollten gemeinsam mit den IS die Praxiserfahrungen berücksichtigen, die mit bereits zugelassenen Fahrzeugtypen und Entwürfen von Teilsystemen oder bei der Identifizierung nicht bewältigter Risiken gesammelt wurden, und geeignete Abhilfemaßnahmen ergreifen.
65. Die Antragsteller sollten diese Abhilfemaßnahmen bereits vor der Antragstellung ausführen und dazu aufgefordert werden, sobald die Notwendigkeit hierfür festgestellt wird.
66. Bei Fahrzeugen und Teilsystemen, die bereits in Betrieb sind, sollten die Eisenbahnunternehmen und Infrastrukturbetreiber diese Abhilfemaßnahmen im Rahmen ihres jeweiligen SMS durchführen. Durch das SMS der Eisenbahnunternehmen sollte gewährleistet sein, dass die IS, die die Fahrzeuge der Eisenbahnunternehmen instand halten, alle erforderlichen Änderungen in ihr Instandhaltungssystem übernehmen.

67. Ebenso wie es im Fall der Inbetriebnahmegenehmigung nicht Aufgabe der nationalen Sicherheitsbehörde ist, Entwurfslösungen zu spezifizieren, gehört es auch nicht zu ihrer Aufsichtsfunktion, aufgrund von Praxiserfahrungen Abhilfemaßnahmen vorzuschreiben. Die nationalen Sicherheitsbehörden sollten stattdessen darauf achten, dass die Eisenbahnunternehmen bzw. Infrastrukturbetreiber die Anforderungen ihrer eigenen SMS erfüllen. Die nationalen Sicherheitsbehörden sollten kontrollieren, ob die Eisenbahnunternehmen und Infrastrukturbetreiber mit Hilfe ihrer SMS die geeigneten Abhilfemaßnahmen definieren, ausführen und verwalten.
68. Die Richtlinie 2004/49/EG weist den Infrastrukturbetreibern und Eisenbahnunternehmen die Verantwortlichkeit für ihre Teile des Systems zu. Das Eisenbahnunternehmen ist lediglich für den sicheren Betrieb seiner Züge verantwortlich. Die Rolle des Infrastrukturbetreibers beschränkt sich auf das Infrastrukturmanagement, im Hinblick auf den Zugbetrieb ist seine Verantwortung daher auf die Vergabe der Fahrterlaubnis beschränkt. Der Infrastrukturbetreiber hat keine weiteren Genehmigungsaufgaben.
69. Die Prüfung der Fähigkeit eines Unterauftragnehmers (z. B. Fahrzeughalters), den Betrieb und die Instandhaltung der Fahrzeuge zu verwalten, ist nicht Teil des Genehmigungsverfahrens, sondern gehört zur Verpflichtung von Eisenbahnunternehmen, die genehmigte Fahrzeuge betreiben, im Rahmen ihrer SMS dafür zu sorgen, dass sie im Einklang mit Artikel 14a der Richtlinie 2004/49/EG über eine geeignete für die Instandhaltung zuständige Stelle verfügen.
70. Gemäß Artikel 14a Absatz 1 der durch die Richtlinie 2008/110/EG geänderten Richtlinie 2004/49/EG wird jedem Fahrzeug, bevor es in Betrieb genommen oder im Netz eingesetzt wird, eine für die Instandhaltung zuständige Stelle zugewiesen. Die Genehmigung der Inbetriebnahme eines Fahrzeugs ist unabhängig von dessen Betrieb durch ein Eisenbahnunternehmen oder dessen Instandhaltung durch eine IS. Darüber hinaus bezieht sich die Richtlinie 2004/49/EG auf den Betrieb (die Nutzung) und die Instandhaltung von Fahrzeugen. Die IS kann dem Fahrzeug vor oder nach Erteilung der Inbetriebnahmegenehmigung zugewiesen werden, stets jedoch vor der Eintragung im nationalen Einstellungsregister (in dem die IS angegeben werden muss) und bevor das Fahrzeug tatsächlich im Netz eingesetzt wird.
71. Die Unternehmen sollten die durch ihre Tätigkeiten entstehenden Risiken kontrollieren. Für das Risikomanagement sollten diejenigen verantwortlich sein, die dafür über die größte Kapazität verfügen.
72. Da Eisenbahnunternehmen und Infrastrukturbetreiber die einzigen Akteure sind, die über Sicherheitsbescheinigungen und Sicherheitsgenehmigungen in Verbindung mit einem SMS verfügen müssen, sollte diesen Unternehmen eine Schlüsselrolle zukommen, was das Management der Beiträge der anderen Akteure sowie das Ziel angeht, dass in Bezug auf diese Beiträge die richtigen Entscheidungen getroffen werden. Wenn Eisenbahnunternehmen oder Infrastrukturbetreiber im Rahmen ihres SMS solche Entscheidungen oder Maßnahmen treffen, so geschieht dies unbeschadet der Verantwortlichkeiten der übrigen Akteure wie Fahrzeughalter, IS und Hersteller.
73. Die Aufteilung der betrieblichen Verantwortlichkeiten zwischen Eisenbahnunternehmen und Infrastrukturbetreibern ist in der TSI „Verkehrsbetrieb und Verkehrssteuerung“ festgelegt.
74. Eisenbahnunternehmen sollten als am besten befähigt angesehen werden,
- a) die potenziellen Risiken ihrer geplanten Betriebstätigkeiten, einschließlich Instandhaltung, zu bestimmen und Kontrollmaßnahmen wie beispielsweise Abfahrtskontrollen durchzuführen;
 - b) ihre betrieblichen Erfordernisse gegenüber Auftragnehmern und Herstellern, z. B. Leistungsanforderungen, Verfügbarkeit und Zuverlässigkeit der Fahrzeuge, angemessen zu spezifizieren;
 - c) die Leistungsmerkmale der Fahrzeuge zu überwachen;
 - d) dem Fahrzeughalter bzw. der IS regelmäßig und umfassend betriebs- und leistungsbezogene Rückmeldungen zu geben;
 - e) Vertragsprüfungen im Hinblick auf das Verständnis und die Durchsetzung von Vertragsleistungen vorzunehmen.
75. Andererseits sollten Eisenbahnunternehmen und Infrastrukturbetreiber aber nicht als diejenigen angesehen werden, die am besten in der Lage oder befähigt sind, sämtliche Risiken entlang der Lieferkette zu bewältigen. Zur Erfüllung ihrer Aufgaben sollten die Eisenbahnunternehmen und Infrastrukturbetreiber vertragliche Verpflichtungen für die Beschaffung von Gütern und Dienstleistungen gemäß ihren SMS aufstellen und dabei den rechtlichen Verantwortlichkeiten der anderen Akteure Rechnung tragen. Es ist gängige Praxis, dass an Fahrzeugen nach ihrer Inbetriebnahme Änderungen vorgenommen werden, um Fehler zu beheben und ihre Leistungsfähigkeit stetig zu verbessern. Für das Management dieser Änderungen ist das Eisenbahnunternehmen verantwortlich. Es sollte dieser Verantwortung nachkommen, indem die in seinem SMS vorgesehenen Verfahren für das Änderungsmanagement sowie die Verordnung über die GSM RB angewendet werden und das geänderte

- Fahrzeug, falls erforderlich, eine neue Inbetriebnahmegenehmigung erhält. Das Eisenbahnunternehmen sollte auch dafür sorgen, dass die IS alle relevanten Informationen erhält und die Instandhaltungsunterlagen entsprechend aktualisiert.
76. Die Eisenbahnunternehmen, Infrastrukturbetreiber, IS und Fahrzeughalter sollten sicherstellen, dass jede im Rahmen dieses Prozesses benötigte Unterstützung mit dem Hersteller vertraglich geregelt ist.
 77. Bevor sich Eisenbahnunternehmen beim Infrastrukturbetreiber Netzzugang für Züge verschaffen, sollten sie die Art des vom Infrastrukturbetreiber angebotenen Zugangs kennen. Die Eisenbahnunternehmen müssen die Gewissheit haben, dass die Strecke, zu der sie Zugang erwerben möchten, für die Züge, die sie betreiben wollen, geeignet ist.
 78. Die Eisenbahnunternehmen sollten im Infrastrukturregister die notwendigen Angaben zur Infrastruktur finden, um entscheiden zu können, ob der Zug, den sie einzusetzen beabsichtigen, mit der betreffenden Strecke kompatibel ist (Kompatibilität zwischen Zug und Strecke). Der Infrastrukturbetreiber sollte im Infrastrukturregister für jeden Parameter die Nennwerte und gegebenenfalls die Grenzwerte der Schnittstellenparameter auf dem Streckenabschnitt angeben. Die Eisenbahnunternehmen sind zur Gewährleistung des sicheren Betriebs ihrer Züge auf die Vollständigkeit und Richtigkeit dieser Informationen angewiesen. Der Infrastrukturbetreiber sollte die Eisenbahnunternehmen über vorübergehende, im Infrastrukturregister nicht aufgeführte Änderungen der Infrastrukturmerkmale unterrichten.
 79. Nachdem ein Eisenbahnunternehmen anhand des Infrastrukturregisters und des der Inbetriebnahmegenehmigung des Fahrzeugs/Zulassung des Fahrzeugtypen beigefügten Dossiers sowie unter Berücksichtigung der Beschränkungen der Inbetriebnahmegenehmigung bzw. Zulassung festgestellt hat, dass der vorgesehene Zug für die Strecke geeignet ist, sollte es anhand der TSI „Verkehrsbetrieb und Verkehrssteuerung“ (insbesondere der Abschnitte über die Zugbildung, die Zugbremsung und die Abfahrbereitschaft des Zuges) prüfen, ob für den Zug Beschränkungen bestehen (etwa in Bezug auf Geschwindigkeit, Länge oder Energieversorgung), die den Betrieb auf der Strecke beeinträchtigen.
 80. Sollten Infrastrukturbetreiber oder Eisenbahnunternehmen Bedenken im Hinblick auf den Einsatz eines bestimmten Fahrzeugs oder Teils einer ortsfesten Einrichtung haben, so sollten sie die andere Partei darauf hinweisen und eine Lösung anstreben. Ist die Bedenken anmeldende Partei mit der Antwort nicht zufrieden, sollte sie die nationale Sicherheitsbehörde mit der Angelegenheit befassen, die nach Maßgabe ihrer Befugnisse Entscheidungen treffen sollte.
 81. Stellen Eisenbahnunternehmen, Infrastrukturbetreiber und für die Instandhaltung zuständige Stellen relevante Sicherheitsrisiken durch Mängel und nichtkonforme Bauweise oder Fehlfunktionen technischer Ausrüstung fest, so müssen sie diese Risiken gemäß Artikel 4 Absatz 2 der Verordnung (EU) Nr. 1078/2012 der Kommission ⁽¹⁾ allen Beteiligten (auch den nationalen Sicherheitsbehörden) melden. Diese Informationspflicht gilt auch für die Hersteller und Auftraggeber, die nach Erteilung der Inbetriebnahmegenehmigung die EG-Prüferklärung ausgestellt haben.
 82. Neben der Genehmigung der Inbetriebnahme struktureller Teilsysteme gehört es nach Artikel 16 der Richtlinie 2004/49/EG auch zu den Aufgaben der nationalen Sicherheitsbehörden zu überprüfen, ob der Betrieb von Eisenbahnunternehmen und Infrastrukturbetreibern mit den Anforderungen des EU-Rechts und, soweit die Richtlinie 2008/57/EG dies zulässt, des nationalen Rechts im Einklang steht. Teil dieser Überprüfung sollte auch das Risikomanagement der Eisenbahnunternehmen und Infrastrukturbetreiber bezüglich der Schnittstellen zu ihren Lieferanten sein (z. B. Hersteller, Fahrzeughalter und Fahrzeug-Leasinggesellschaften), insbesondere bei der Beschaffung von Gütern und Dienstleistungen und deren Integration in ihr jeweiliges SMS.
 83. Beim Betrieb von Teilsystemen und ihrer Instandhaltung durch die Eisenbahnunternehmen oder Infrastrukturbetreiber nach Maßgabe ihrer jeweiligen SMS erfüllen die nationalen Sicherheitsbehörden eine reine Aufsichtsfunktion. Insbesondere sollten es die nationalen Sicherheitsbehörden ablehnen, dem Hersteller/Auftraggeber oder dem Eisenbahnunternehmen/Infrastrukturbetreiber die Verantwortung für die Erfüllung der grundlegenden Anforderungen abzunehmen, indem sie bestimmte konstruktive Lösungen, Instandhaltungsvorschriften oder Korrekturmaßnahmen spezifizieren, kontrollieren oder genehmigen. Die nationale Sicherheitsbehörde sollte sich deshalb auf die Eignung und Zweckmäßigkeit der Managementsysteme der verantwortlichen Akteure konzentrieren und sich nicht als „Inspektor der Endabnahme“ verstehen, der die einzelnen Leistungen und Entscheidungen dieser Akteure kontrolliert.

⁽¹⁾ Verordnung (EU) Nr. 1078/2012 der Kommission vom 16. November 2012 über eine gemeinsame Sicherheitsmethode für die Kontrolle, die von Eisenbahnunternehmen und Fahrwegbetreibern, denen eine Sicherheitsbescheinigung beziehungsweise Sicherheitsgenehmigung erteilt wurde, sowie von den für die Instandhaltung zuständigen Stellen anzuwenden ist (ABl. L 320 vom 17.11.2012, S. 8).

84. Falls die Mitgliedstaaten infolge eines Unfalls oder einer Störung Dringlichkeitsmaßnahmen erwägen, sollten sie berücksichtigen, dass das Sicherheitsmanagementsystem des Eisenbahnunternehmens das vorrangige Instrument zur Bewältigung neuer Risiken im Fahrzeugbetrieb ist, die unter Umständen im Zuge der Unfall-/Störfalluntersuchungen oder durch Erkenntnisse im Rahmen der Überwachung entdeckt werden. Selbst wenn ein Mitgliedstaat eine neue Vorschrift für die Erteilung der Inbetriebnahmegenehmigung für dringend notwendig hält, muss er die im geltenden EU-Recht vorgesehenen Verfahren einhalten, was auch einschließt, dass der Entwurf der neuen Vorschrift der Kommission gemäß der Richtlinie 98/34/EG des Europäischen Parlaments und des Rates ⁽¹⁾ bzw. 2004/49/EG zu notifizieren ist.

VERSUCHE

85. Die einzigen Versuche, die für die Inbetriebnahmegenehmigung vorgeschrieben werden dürfen und vor deren Erteilung unter Mitwirkung einer Prüfstelle durchzuführen sind, sollten diejenigen sein, die
- in den TSI, den Modulen und gegebenenfalls in nationalen Vorschriften ausdrücklich spezifiziert sind,
 - vom Antragsteller festgelegt wurden, um die Einhaltung der TSI und/oder nationalen Vorschriften nachzuweisen,
 - in anderen EU-Rechtsvorschriften festgelegt sind oder
 - vom Antragsteller unter Anwendung der in der Empfehlung 41 beschriebenen GSM RB festgelegt wurden.
86. Die Funktion der benannten Stellen und/oder benannten beauftragten Stellen bei der Prüfung der Erfüllung der grundlegenden Anforderungen ist in den einschlägigen TSI bzw. den nationalen Vorschriften spezifiziert.
87. Versuche, die nicht unter die Empfehlung 85 fallen (z. B. solche, die ein Eisenbahnunternehmen durchführen muss, um vor dem Einsatz eines Fahrzeugtyps oder neuen Teilsystems die Kompatibilität mit der betreffenden Strecke festzustellen, oder ein Auftraggeber, um die Erfüllung der Kundenansprüche zu kontrollieren), sind nicht Teil des Genehmigungsverfahrens.
88. Sind vor Erteilung der Inbetriebnahmegenehmigung durch die nationale Sicherheitsbehörde Streckenversuche erforderlich, um die Erfüllung der diesbezüglichen Anforderungen zu prüfen, so sollten in den nationalen Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten die für die Durchführung dieser Versuche geltenden betrieblichen und organisatorischen Modalitäten, die mit den Richtlinien 2008/57/EG und 2004/49/EG im Einklang stehen müssen, festgelegt sein. Diese Modalitäten sollten sowohl die administrativen wie auch alle verbindlichen technischen und betrieblichen Anforderungen umfassen. Generell können die Mitgliedstaaten dabei auf zweierlei Art vorgehen:
- Der Mitgliedstaat kann die Befähigung zur Durchführung der Versuche mit in die Sicherheitsbescheinigung des Eisenbahnunternehmens aufnehmen. Dabei kann es sich auch um eine Prüfstelle handeln, die als Eisenbahnunternehmen zertifiziert und deren Tätigkeitsbereich auf die Durchführung von Versuchen beschränkt ist.
 - Der Mitgliedstaat kann verlangen, dass eine zuständige Stelle (z. B. die nationale Sicherheitsbehörde) eine Ermächtigung zur Durchführung von Versuchen erteilen muss. In diesem Fall muss die zuständige Stelle (wenn die Erfüllung der Anforderungen für die Erteilung der Inbetriebnahmegenehmigung nicht durch eine benannte oder eine benannte beauftragte Stelle geprüft wird) über genügend technische Kompetenz verfügen, um darüber entscheiden zu können. Zur Erfüllung der Anforderungen in Bezug auf Transparenz und Rechtssicherheit muss der Mitgliedstaat die Unabhängigkeit der zuständigen Stelle gewährleisten und das Verfahren zur Genehmigung von Versuchen in seinen nationalen Rechtsvorschriften veröffentlichen und die Anforderungen und Entscheidungskriterien präzisieren, welche von der zuständigen Stelle bei der Ermächtigung zur Durchführung von Versuchen zugrunde zu legen sind.
89. Bei der Erleichterung des Genehmigungsverfahrens spielen die Infrastrukturbetreiber eine direkte Rolle. Sollte die nationale Sicherheitsbehörde zusätzliche Versuche fordern, so sieht Artikel 23 Absatz 6 der Richtlinie 2008/57/EG vor, dass „der Infrastrukturbetreiber (...) im Benehmen mit dem Antragsteller alle Anstrengungen [unternimmt], um sicherzustellen, dass alle Prüffahrten innerhalb von drei Monaten nach Einreichung des Antrags des Antragstellers durchgeführt werden können“.

TECHNISCHES DOSSIER

90. Gemäß Artikel 18 und Anhang V der Richtlinie 2008/57/EG muss der für ein Teilsystem ausgestellten EG-Prüferklärung ein technisches Dossier beigelegt sein. Dieses Dossier enthält Unterlagen zur Beschreibung des Teilsystems, Unterlagen zu den Prüfungen, die von den verschiedenen Prüfstellen durchgeführt wurden, sowie Unterlagen mit allen Angaben über Einsatzbedingungen und -beschränkungen, Wartung, laufende oder periodische Überwachung, Regelung und Instandhaltung. Das der EG-Prüferklärung beigelegte technische Dossier enthält alle Belege, die für die Erteilung der Inbetriebnahmegenehmigung notwendig sind.

⁽¹⁾ 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 (ABl. L 204 vom 21.7.1998, S. 37).

91. Fahrzeug- und Netzprojekte sind durch das/die der EG-Prüferklärung beigefügte(n) technische(n) Dossier(s) des Teilsystems bzw. der Teilsysteme definiert, aus dem/denen das Projekt besteht.
92. An der Prüfung eines Teilsystems können mehrere Prüfstellen beteiligt sein, jede in ihrem jeweiligen Zuständigkeitsbereich. Der Antragsteller sollte dafür verantwortlich sein, alle nach geltendem EU-Recht vorgeschriebenen Unterlagen zusammenzutragen. Die Gesamtheit dieser Unterlagen, ergänzt durch alle sonstigen nach EU-Recht vorgeschriebenen Angaben (darunter die in Anhang VI Nummer 2.4 der Richtlinie 2008/57/EG genannten Unterlagen), wird als das der EG-Prüferklärung für das Teilsystem beigefügte technische Dossier bezeichnet.
93. Das Antragsdossier für die Zulassung von Fahrzeugtypen oder die Inbetriebnahme von Fahrzeugen ist vom Antragsteller zu erstellen.

Die Unterlagen sollten das der EG-Prüferklärung beigefügte technische Dossier enthalten, das vom Antragsteller für das betreffende Teilsystem erstellt wurde.

Besteht ein Fahrzeug aus zwei Teilsystemen, so sollte das Antragsdossier die beiden technischen Dossiers enthalten, die den jeweiligen EG-Prüferklärungen beider Teilsysteme beigefügt sind.

Bis zur Annahme einer Empfehlung der Kommission mit einer Beschreibung des Inhalts der vom Antragsteller vorzulegenden Unterlagen dürfen die Mitgliedstaaten gestatten, dass das Antragsdossier für die Inbetriebnahme von Fahrzeugen oder die Zulassung von Fahrzeugtypen nur einen Teil des/der der EG-Prüferklärung beigefügten technischen Dossiers enthält. Hierauf sollte in den nationalen Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten, die auf der Website der Europäischen Eisenbahngentur veröffentlicht werden, ausdrücklich hingewiesen werden.

In dem technischen Dossier, das der EG-Prüferklärung für ein Fahrzeug, einen Fahrzeugtypen oder ein Teilsystem beigefügt ist, sollten alle in Anhang V genannten Informationen sowie sämtliche Unterlagen zur Unterstützung der EG-Prüferklärung(en) enthalten sein (z. B. Prüfbescheinigungen und technische Dossiers, die von den benannten/beauftragten Stellen erstellt wurden, Berechnungsunterlagen, Versuchs- und Prüfberichte sowie technische Merkmale, die nach den geltenden TSI und nationalen Vorschriften aufgezeichnet werden müssen). Die in dem der EG-Prüferklärung beigefügten technischen Dossier enthaltenen Informationen, die nicht im Antragsdossier aufgeführt sind, sollten der zuständigen nationalen Sicherheitsbehörde auf Aufforderung zur Verfügung gestellt werden.

Bei Antragstellung ist der nationalen Sicherheitsbehörde das Antragsdossier der Erstinbetriebnahmegenehmigung des Fahrzeugs vorzulegen und von der nationalen Sicherheitsbehörde als Beleg dafür, was im Einzelnen genehmigt wurde, aufzubewahren.

94. Wird der Vorschlag in Empfehlung 21 übernommen, so sollte die Empfehlung 93 sinngemäß auch für die Antragsdossiers von Netzprojekten und die der/den jeweiligen EG-Prüferklärung(en) beigefügten technischen Dossiers gelten.
95. Antragsteller, die eine zusätzliche Inbetriebnahmegenehmigung für ein Fahrzeug beantragen, sollten dem Original des der EG-Prüferklärung beigefügten technischen Dossiers die in Artikel 23 Absatz 3 oder Artikel 25 Absatz 3 der Richtlinie 2008/57/EG vorgeschriebenen Informationen hinzufügen; diese sind Teil der Angaben, die der nationalen Sicherheitsbehörde vorzulegen sind. Der Antragsteller sollte sich aber in jedem Fall an die Struktur des der EG-Prüferklärung beigefügten technischen Dossiers halten.
96. Der Teil des der EG-Prüferklärung beigefügten technischen Dossiers, der „alle Angaben über Einsatzbedingungen und -beschränkungen, Wartung, laufende oder periodische Überwachung, Regelung und Instandhaltung“ enthält, sollte dem Infrastrukturbetreiber (für Netzprojekte) bzw. (für Fahrzeuge) dem Eisenbahnunternehmen, das das betreffende Fahrzeug betreibt, zur Übermittlung an die IS zur Verfügung gestellt werden. Bei Fahrzeugen können diese in dem der EG-Prüferklärung beigefügten technischen Dossier enthaltenen Informationen auch vom Fahrzeughalter übermittelt werden. Nach der Inbetriebnahme obliegt es dem Eisenbahnunternehmen oder Infrastrukturbetreiber in Verbindung mit einer IS, die Instandhaltungsmaßnahmen fortlaufend zu überprüfen und diese Informationen zu aktualisieren, um zu gewährleisten, dass sie den Betriebszyklus und die gewonnenen Erfahrungen widerspiegeln (Artikel 4 und Artikel 9 der Richtlinie 2004/49/EG).
97. Das der EG-Prüferklärung beigefügte technische Dossier sollte alle Informationen enthalten, die für das Management der betrieblichen Auslegungsmerkmale des Fahrzeugs bzw. Netzprojekts über den gesamten Betriebszyklus notwendig sind.

98. Das der EG-Prüferklärung beigefügte technische Dossier sollte aktualisiert werden, wenn zusätzliche Prüfungen (z. B. zur Kontrolle der Einhaltung nationaler Vorschriften für zusätzliche Inbetriebnahmegenehmigungen) durchgeführt werden. Wird eine zusätzliche Genehmigung beantragt, so sollte der Antragsteller die nationale Sicherheitsbehörde, die die Erstinbetriebnahmegenehmigung erteilt hat, davon in Kenntnis setzen.

EG-PRÜFERKLÄRUNG

99. Gemäß Artikel 15 der Richtlinie 2008/57/EG und Artikel 4 Absätze 3 und 4 der Richtlinie 2004/49/EG ist es Aufgabe des Eisenbahnunternehmens bzw. des Infrastrukturbetreibers, dafür zu sorgen, dass beim Betrieb eines Fahrzeugs oder Teilsystems alle grundlegenden Anforderungen erfüllt werden. Die Verantwortlichkeiten der anderen Akteure (z. B. des Unterzeichners der EG-Prüferklärung) bleiben davon unberührt. Jeder Hersteller, Instandhalter, Fahrzeughalter, Dienstleister und jede Beschaffungsstelle muss dafür sorgen, dass die von ihnen gelieferten Fahrzeuge, Anlagen, Zubehörteile und Materialien sowie die erbrachten Dienstleistungen den grundlegenden Anforderungen entsprechen und die Einsatzbedingungen in dem der EG-Prüferklärung beigefügten technischen Dossier spezifiziert sind, sodass sie vom Eisenbahnunternehmen bzw. Infrastrukturbetreiber sicher in Betrieb genommen werden können.
100. Die alleinige Verantwortung dafür, dass die betrieblichen Auslegungsmerkmale der Teilsysteme zum Zeitpunkt der Inbetriebnahme vollständig und in allen Details den grundlegenden Anforderungen aller geltenden EU-Rechtsvorschriften entsprechen, liegt beim Antragsteller, der eine Inbetriebnahmegenehmigung für ein Teilsystem beantragt und die EG-Prüferklärung ausstellt. Auf der Grundlage der von einer benannten Stelle oder einer benannten beauftragten Stelle durchgeführten Prüfung oder gegebenenfalls einer Gesamtbewertung des Teilsystems oder Fahrzeugs erklärt der Antragsteller, dass alle grundlegenden Anforderungen erfüllt werden. Deshalb sollte, falls zu einem späteren Zeitpunkt Zweifel entstehen, ob die betrieblichen Auslegungsmerkmale des Teilsystems zum Zeitpunkt der Inbetriebnahmegenehmigung den grundlegenden Anforderungen entsprachen, der Antragsteller, der die entsprechende EG-Prüferklärung unterzeichnet hat, als Hauptverantwortlicher angesehen werden.
101. Auch nach Erteilung einer Typzulassung oder Inbetriebnahmegenehmigung liegt die Verantwortung für die Gewährleistung oder Prüfung, dass das Teilsystem alle grundlegenden Anforderungen erfüllt, weiterhin beim Antragsteller und geht nicht auf die nationale Sicherheitsbehörde über, die die Zulassung bzw. Genehmigung erteilt hat.
102. Wird die Übereinstimmung der betrieblichen Auslegungsmerkmale des Teilsystems mit den grundlegenden Anforderungen in Frage gestellt, so sollte die nationale Sicherheitsbehörde, die die Zulassung bzw. Genehmigung erteilt hat, nur für die spezifischen Aufgaben verantwortlich sein, die der nationalen Sicherheitsbehörde mit Genehmigungs- oder Überwachungsfunktion gemäß Artikel 16 der Richtlinie 2004/49/EG übertragen werden. Entsprechend den Empfehlungen 58 bis 62 und 67 sollte diesem Grundsatz in den nationalen Rechtsvorschriften Rechnung getragen werden.
103. Unabhängig von der Prüfung der Erfüllung der Anforderungen in den TSI und den nationalen Vorschriften und der Prüfung der sicheren Integration gemäß Artikel 15 Absatz 1 der Richtlinie 2008/57/EG unterzeichnet der Antragsteller die EG-Prüferklärung in alleiniger Verantwortung. Der Antragsteller sollte deshalb über ein Verfahren verfügen, das gewährleistet, dass er alle grundlegenden Anforderungen erfasst und erfüllt hat und allen geltenden EU-Rechtsvorschriften entsprochen wird.
104. Obwohl die GSM RB ursprünglich nicht zu diesem Zweck entwickelt wurde, kann der Antragsteller die darin vorgesehene Methodik dazu verwenden, seinem Teil der Verantwortung nachzukommen und zu gewährleisten, dass alle Teile des Fahrzeugs/Teilsystems in jeder Hinsicht und allen Details die grundlegenden Anforderungen für das Eisenbahnsystem in Anhang III der Richtlinie 2008/57/EG erfüllen.
105. Der Antragsteller kann aber auch ein anderes nach den geltenden Rechtsvorschriften zulässiges Mittel wählen, um zu gewährleisten, dass alle Teile des Teilsystems bzw. Fahrzeugs die grundlegenden Anforderungen für das Eisenbahnsystem erfüllen.
106. Die EG-Prüferklärung schließt alle geltenden EU-Rechtsvorschriften ein. Der Unterzeichner der EG-Prüferklärung muss sich an diese Rechtsvorschriften, einschließlich der zugehörigen Konformitätsbewertung, halten und, falls notwendig, die in diesen Rechtsvorschriften vorgesehenen Prüfstellen einbeziehen.
107. Bei Inbetriebnahmegenehmigungen für ein Fahrzeug oder Netzprojekt, das aus mehreren Teilsystemen besteht,
- a) kann es mehr als einen Antragsteller geben (einen für jedes Teilsystem), wobei jeder Antragsteller eine EG-Prüferklärung für den ihn betreffenden Teil einschließlich der Schnittstellen ausstellt. In diesem Fall ist jeder Antragsteller entsprechend dem Geltungsbereich seiner EG-Prüferklärung für sein jeweiliges Teilsystem verantwortlich. Ein Hersteller oder Auftraggeber kann diese beiden Erklärungen in einem Antrag für ein bestimmtes Fahrzeug oder Netzprojekt kombinieren;
 - b) kann der Hersteller oder Auftraggeber des Fahrzeugtyps, des Fahrzeugs oder des Netzprojekts die EG-Prüferklärungen für jedes Teilsystem, wie in Anhang V der Richtlinie 2008/57/EG beschrieben, zu einer einzigen

EG-Prüferklärung für den betreffenden Fahrzeugtyp bzw. das betreffende Fahrzeug oder Netzprojekt kombinieren. Er erklärt in diesem Fall in alleiniger Verantwortung, dass die im betreffenden Fahrzeugtyp-, Fahrzeug- oder Netzprojekt enthaltenen Teilsysteme den jeweiligen Prüfverfahren unterzogen wurden und die Anforderungen des einschlägigen EU-Rechts und aller geltenden nationalen Vorschriften erfüllen und dass folglich das Fahrzeug- oder Netzprojekt selbst ebenfalls die Anforderungen des einschlägigen EU-Rechts und aller geltenden nationalen Vorschriften erfüllt.

108. Im Zusammenhang mit der Ausstellung der EG-Prüferklärung ist eine Teilkonformität mit den einschlägigen TSI nur dann zulässig, wenn in der betreffenden TSI selbst festgelegt ist, dass spezifische Funktionen, Leistungsmerkmale und Schnittstellen, die zur Erfüllung der grundlegenden Anforderungen notwendig sind, unter bestimmten Umständen nicht verbindlich vorgeschrieben sind.
109. Die Genehmigung zur Inbetriebnahme des Teilsystems kann erst dann bei der zuständigen nationalen Sicherheitsbehörde offiziell beantragt werden, wenn die oben genannten Belege und Erklärungen vorliegen. Allerdings gilt es als gute Praxis der Antragsteller, so früh wie möglich informellen Kontakt zu den nationalen Sicherheitsbehörden aufzunehmen, damit das Verfahren, die Anforderungen, die Aufgaben und Zuständigkeiten, der Einsatzbereich sowie die Einsatzbedingungen und -beschränkungen geklärt werden und in einem späteren Stadium keine Schwierigkeiten auftreten.

ÄNDERUNGSMANAGEMENT

110. Zur Anwendung von Artikel 5 Absatz 2, Artikel 15 Absatz 3 und Artikel 20 der Richtlinie 2008/57/EG sollte jede Änderung an einem bestehenden strukturellen Teilsystem geprüft und einer der folgenden Kategorien zugeordnet werden:
1. „Austausch im Zuge der Instandhaltung“ und sonstige Änderungen, die sich nicht auf das der EG-Prüferklärung beigefügte technische Dossier auswirken. In diesem Fall ist keine Prüfung durch eine Prüfstelle notwendig, der Mitgliedstaat muss nicht unterrichtet werden und die ursprüngliche EG-Prüferklärung bleibt weiterhin gültig und wird nicht verändert;
 2. Änderungen, die sich auf das der EG-Prüferklärung beigefügte technische Dossier auswirken und gegebenenfalls neue Kontrollen (und damit eine Prüfung nach den geltenden Konformitätsbewertungsmodulen) erfordern, ohne jedoch die grundlegenden Konstruktionsmerkmale des Teilsystems zu verändern. In diesem Fall ist das der EG-Prüferklärung beigefügte technische Dossier zu aktualisieren, und die nationale Sicherheitsbehörde sollte die einschlägigen Informationen auf Anfrage zur Verfügung stellen;
 3. Erneuerung oder Umrüstung (d. h. umfangreiche Austausch- oder Änderungsarbeiten, über die der Mitgliedstaat unterrichtet werden muss), die keine neue Inbetriebnahmegenehmigung erfordern. In diese Kategorie fallen auch Änderungen, die sich auf die grundlegenden Konstruktionsmerkmale des Teilsystems auswirken;
 4. Erneuerung oder Umrüstung (d. h. umfangreiche Austausch- oder Änderungsarbeiten, über die der Mitgliedstaat unterrichtet werden muss), die eine neue Inbetriebnahmegenehmigung erfordern.

Dabei ist zu beachten, dass die Entscheidung eines Auftraggebers oder Herstellers über die Änderung eines Teilsystems entsprechend einer dieser vier Kategorien absolut unabhängig sein muss von der Entscheidung der Eisenbahnunternehmen oder Infrastrukturbetreiber, die an ihrem Teil des Systems Änderungen vornehmen und deren Signifikanz für das Eisenbahnsystem im Sinne der GSM RB beurteilen müssen. Bei diesen Entscheidungen spielen jeweils unterschiedliche Akteure, Gegebenheiten und Entscheidungskriterien eine Rolle.

Änderungen der Kategorien 3 und 4 wirken sich auf das der EG-Prüferklärung beigefügte technische Dossier und die grundlegenden Konstruktionsmerkmale des Teilsystems aus.

111. Im Interesse der Rechtssicherheit und der gegenseitigen Anerkennung sollten sowohl für die gemäß der Richtlinie 2008/57/EG als auch für die zu einem früheren Zeitpunkt in Betrieb genommenen Teilsysteme in den TSI Kriterien festgelegt werden, nach denen entschieden werden kann, ob eine Änderung Auswirkungen auf die grundlegenden Konstruktionsmerkmale des Teilsystems hat und einer der Kategorien 3 oder 4 zuzuordnen ist. Solange die TSI noch keine solchen Kriterien enthalten, können sie von den Mitgliedstaaten auf nationaler Ebene festgelegt werden.
112. Jede Änderung sollte stets bezogen auf den Zeitpunkt der Genehmigung des betreffenden Teilsystems oder Fahrzeugs betrachtet werden. Mehrere geringfügige Änderungen können sich zu einer umfangreichen Änderung summieren.

113. Die Hersteller bzw. Auftraggeber sollten beim Management der an bestehenden strukturellen Teilsystemen vorgenommenen Änderungen wie folgt vorgehen:
- Anhand der Empfehlung 110 stellt der Hersteller bzw. Auftraggeber fest, in welche Kategorie die Änderung fällt und ob die Konformitätsbewertungsstellen oder die Behörden des Mitgliedstaats unterrichtet werden müssen. Bei Änderungen der Kategorien 2, 3 oder 4 der Empfehlung 110, die sich auf das der EG-Prüferklärung beigefügte technische Dossier oder die Gültigkeit bereits durchgeführter Prüfungen auswirken, sollte der Hersteller bzw. Auftraggeber bei Einführung der Änderung feststellen, ob nach den Kriterien in Anhang V Nummer 2 der Richtlinie 2008/57/EG ⁽¹⁾ eine neue EG-Prüferklärung erforderlich ist. Bei Änderungen der Kategorie 4 sollte der Mitgliedstaat entscheiden, in welchem Umfang die TSI auf das Projekt anzuwenden ist.
 - Ist in einer TSI für einen bestimmten Kennwert die Verwendung der GSM RB vorgeschrieben, so sollte in der TSI auch spezifiziert sein, wann für diesen Kennwert eine Signifikanzprüfung durchzuführen ist.
 - Entsprechend sollte auch für jeden Kennwert, der für die sichere Integration im Rahmen der Inbetriebnahmegenehmigung gemäß Empfehlung 40 relevant ist, eine Signifikanzprüfung durchgeführt werden, wobei die Auswirkungen der Änderung auf die betrieblichen Auslegungsmerkmale zu berücksichtigen sind.
114. Die Eisenbahnunternehmen und Infrastrukturbetreiber sind für ihren jeweiligen Teil des Eisenbahnsystems verantwortlich und nach Artikel 4 der Richtlinie 2004/49/EG dazu verpflichtet, zu dessen Verwaltung ein SMS anzuwenden. Im Rahmen des SMS sollte die GSM RB verwendet werden, soweit dies zweckmäßig ist.
115. Nimmt ein Eisenbahnunternehmen oder Infrastrukturbetreiber ein Fahrzeug oder ein Teilsystem in Betrieb, so ist die GSM RB anzuwenden, bei der zunächst die Signifikanz der Änderung für den unter seiner Verantwortung stehenden Teil des Eisenbahnsystems zu prüfen ist. In diesem Verfahren sind von den Eisenbahnunternehmen bzw. Infrastrukturbetreibern folgende Fragen zu klären:
- in Bezug auf Fahrzeuge oder Teilsysteme, die nach einer Änderung (wieder) in Betrieb genommen werden, und ggf. entsprechende Genehmigungen: Die Eisenbahnunternehmen und Infrastrukturbetreiber sollten anhand ihres SMS prüfen, ob die Inbetriebnahme des Fahrzeugs oder Teilsystems eine für das Eisenbahnsystem als Ganzes signifikante Änderung darstellt;
 - in Bezug auf betriebliche Änderungen von Teilsystemen oder Fahrzeugen: Die Eisenbahnunternehmen und Infrastrukturbetreiber sollten prüfen, ob die Änderung signifikante Auswirkungen auf ihr SMS hat und, falls zutreffend, ob alle relevanten Risiken durch das SMS beherrscht werden können oder das SMS angepasst werden muss;
 - in Bezug auf Änderungen der Instandhaltung von Teilsystemen oder Fahrzeugen: Die Eisenbahnunternehmen und Infrastrukturbetreiber sollten anhand ihres SMS prüfen, ob es sich um eine signifikante Änderung handelt und, falls zutreffend, dafür sorgen, dass die Instandhaltungssysteme der IS sowie die SMS des Eisenbahnunternehmens bzw. Infrastrukturbetreibers entsprechend angepasst werden.
116. Die nationalen Sicherheitsbehörden sollten die Änderungen, die an den in Betrieb befindlichen Teilsystemen vorgenommen werden, durch Überwachung der Sicherheitsgenehmigungen und Sicherheitsbescheinigungen der Infrastrukturbetreiber bzw. Eisenbahnunternehmen beaufsichtigen. Die nationalen Sicherheitsbehörden sollten zu diesem Zweck auf die ordnungsgemäße Umsetzung der Empfehlung 115 Buchstaben a, b und c achten.
117. Die Empfehlung 2011/217/EU wird aufgehoben.
- Diese Empfehlung ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

Brüssel, den 5. Dezember 2014

Für die Kommission
Violeta BULC
Mitglied der Kommission

⁽¹⁾ Siehe gesonderter Vorschlag zur Änderung von Anhang V der Richtlinie 2008/57/EG.