

VERORDNUNG (EU) 2015/924 DER KOMMISSION**vom 8. Juni 2015****zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 321/2013 über die technische Spezifikation für die Interoperabilität des Teilsystems „Fahrzeuge — Güterwagen“ des Eisenbahnsystems in der Europäischen Union****(Text von Bedeutung für den EWR)**

DIE EUROPÄISCHE KOMMISSION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union,

gestützt auf die Richtlinie 2008/57/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. Juni 2008 über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems in der Gemeinschaft ⁽¹⁾, insbesondere auf Artikel 6 Absatz 1,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Nach Artikel 12 der Verordnung (EG) Nr. 881/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates ⁽²⁾ gewährleistet die Europäische Eisenbahnagentur (im Folgenden „Agentur“), dass die technischen Spezifikationen für die Interoperabilität (TSI) an den technischen Fortschritt, die Marktentwicklungen und die gesellschaftlichen Anforderungen angepasst werden, und schlägt der Kommission Änderungen an den TSI vor, die sie für notwendig erachtet.
- (2) Mit der Entscheidung K(2007) 3371 vom 13. Juli 2007 hat die Kommission der Agentur ein Rahmenmandat erteilt, bestimmte Tätigkeiten im Rahmen der Richtlinie 96/48/EG des Rates ⁽³⁾ und der Richtlinie 2001/16/EG des Europäischen Parlaments und des Rates ⁽⁴⁾ durchzuführen. Im Rahmen dieses Mandats wurde die Agentur mit der Überarbeitung der TSI für Güterwagen gemäß der Verordnung (EU) Nr. 321/2013 der Kommission ⁽⁵⁾ beauftragt.
- (3) Am 21. Januar 2014 gab die Agentur eine Stellungnahme zu einer Ausweitung der „GE“-Kennzeichnung von Güterwagen („*Extension of the ‚GE‘ marking of wagons*“) (ERA-ADV-2014-1) ab.
- (4) Am 21. Mai 2014 legte die Agentur eine Empfehlung über Änderungen an der TSI bezüglich der „Bewertung von Verbundstoffsohlen durch eine benannte Stelle“ vor (ERA-REC-109-2014-REC).
- (5) Die Verordnung (EU) Nr. 321/2013 sollte daher entsprechend geändert werden.
- (6) Die in dieser Verordnung vorgesehenen Maßnahmen stehen mit der Stellungnahme des gemäß Artikel 29 Absatz 1 der Richtlinie 2008/57/EG eingesetzten Ausschusses im Einklang —

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

Artikel 1

Die Verordnung (EU) Nr. 321/2013 wird wie folgt geändert:

1. Dem Artikel 3 wird folgender Buchstabe c angefügt:

„c) In Bezug auf die Anschrift ‚GE‘ gemäß der Darstellung in Anhang C Nummer 5 gilt, dass existierende Güterwagen, die gemäß der Entscheidung 2006/861/EG der Kommission, geändert durch die Entscheidung 2009/107/EG bzw. die Entscheidungen 2009/107/EG und 2012/464/EU, genehmigt wurden und die Bedingungen in Abschnitt 7.6.4 der Entscheidung 2009/107/EG erfüllen, als ‚GE‘ gekennzeichnet werden dürfen, ohne dass eine zusätzliche Drittbewertung oder eine neue Inbetriebnahmegenehmigung erforderlich ist. Für die Verwendung dieser Anschrift an bereits in Betrieb befindlichen Güterwagen sind weiterhin die Eisenbahnunternehmen verantwortlich.“

⁽¹⁾ ABl. L 191 vom 18.7.2008, S. 1.

⁽²⁾ Verordnung (EG) Nr. 881/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. April 2004 zur Errichtung einer Europäischen Eisenbahnagentur (AbI. L 164 vom 30.4.2004, S. 1).

⁽³⁾ Richtlinie 96/48/EG des Rates vom 23. Juli 1996 über die Interoperabilität des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems (AbI. L 235 vom 17.9.1996, S. 6).

⁽⁴⁾ Richtlinie 2001/16/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 19. März 2001 über die Interoperabilität des konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystems (AbI. L 110 vom 20.4.2001, S. 1).

⁽⁵⁾ Verordnung (EU) Nr. 321/2013 der Kommission vom 13. März 2013 über die Technische Spezifikation für die Interoperabilität des Teilsystems „Fahrzeuge — Güterwagen“ des Eisenbahnsystems in der Europäischen Union und zur Aufhebung der Entscheidung 2006/861/EG der Kommission (AbI. L 104 vom 12.4.2013, S. 1).

2. Folgende Artikel 8a, 8b und 8c werden eingefügt:

„Artikel 8a

(1) Unbeschadet der Bestimmungen in Abschnitt 6.3 des Anhangs kann für Teilsysteme, die Komponenten der Interoperabilitätskomponente ‚Reibungselement für laufflächengebremste Räder‘ ohne EG-Konformitätserklärung enthalten, während eines Übergangszeitraums von zehn Jahren nach dem Geltungsbeginn dieser Verordnung eine EG-Prüfbescheinigung ausgestellt werden, sofern

- a) die Komponente vor dem Geltungsbeginn dieser Verordnung hergestellt wurde und
- b) die Interoperabilitätskomponente in einem Teilsystem verwendet wird, das bereits vor dem Geltungsbeginn dieser Verordnung in mindestens einem Mitgliedstaat genehmigt und in Betrieb genommen wurde.

(2) Die Herstellung, Umrüstung oder Erneuerung von Teilsystemen unter Verwendung nicht zertifizierter Interoperabilitätskomponenten muss einschließlich der Erteilung der Inbetriebnahmegenehmigung für das Teilsystem innerhalb des in Absatz 1 genannten Übergangszeitraums abgeschlossen sein.

(3) Während des in Absatz 1 genannten Übergangszeitraums

- a) müssen die Gründe der Nichtzertifizierung der Interoperabilitätskomponenten im Rahmen des in Absatz 1 genannten Prüfverfahrens genau identifiziert werden;
- b) müssen die nationalen Sicherheitsbehörden in ihren Jahresberichten gemäß Artikel 18 der Richtlinie 2004/49/EG Angaben über die Verwendung nicht zertifizierter Interoperabilitätskomponenten ‚Reibungselement für laufflächengebremste Räder‘ im Zusammenhang mit den Genehmigungsverfahren machen.

Artikel 8b

(1) Bis zum Erlöschen ihrer aktuellen Zulassung ist für die in Anhang G aufgeführten Interoperabilitätskomponenten ‚Reibungselement für laufflächengebremste Räder‘ keine EG-Konformitätserklärung erforderlich. Während dieses Zeitraums gelten die in Anhang G aufgeführten ‚Reibungselemente für laufflächengebremste Räder‘ als konform mit den Anforderungen dieser Verordnung.

(2) Nach dem Erlöschen ihrer aktuellen Zulassung muss für die in Anhang G aufgeführten Interoperabilitätskomponenten ‚Reibungselement für laufflächengebremste Räder‘ eine EG-Konformitätserklärung vorliegen.

Artikel 8c

(1) Unbeschadet der Bestimmungen in Abschnitt 6.3 des Anhangs kann für Teilsysteme, die Komponenten der Interoperabilitätskomponente ‚Reibungselement für laufflächengebremste Räder‘ ohne EG-Konformitätserklärung enthalten, während eines Übergangszeitraums von zehn Jahren nach Erlöschen der Zulassung der Interoperabilitätskomponente eine EG-Prüfbescheinigung ausgestellt werden, sofern

- a) die Komponente vor dem Erlöschen der Zulassung der Interoperabilitätskomponente hergestellt wurde und
- b) die Interoperabilitätskomponente in einem Teilsystem verwendet wird, das bereits vor dem Erlöschen ihrer Zulassung in mindestens einem Mitgliedstaat genehmigt und in Betrieb genommen wurde.

(2) Die Herstellung, Umrüstung oder Erneuerung von Teilsystemen unter Verwendung nicht zertifizierter Interoperabilitätskomponenten muss einschließlich der Erteilung der Inbetriebnahmegenehmigung für das Teilsystem innerhalb des in Absatz 1 genannten Übergangszeitraums abgeschlossen sein.

(3) Während des in Absatz 1 genannten Übergangszeitraums

- a) müssen die Gründe der Nichtzertifizierung der Interoperabilitätskomponenten im Rahmen des in Absatz 1 genannten Prüfverfahrens genau identifiziert werden;
- b) müssen die nationalen Sicherheitsbehörden in ihren Jahresberichten gemäß Artikel 18 der Richtlinie 2004/49/EG Angaben über die Verwendung nicht zertifizierter Interoperabilitätskomponenten ‚Reibungselement für laufflächengebremste Räder‘ im Zusammenhang mit den Genehmigungsverfahren machen.“

3. Folgender Artikel 9a wird eingefügt:

„Artikel 9a

Die Baumuster- oder Entwurfsprüfbescheinigung der Interoperabilitätskomponente ‚Reibungselement für laufflächengebremste Räder‘ hat eine Gültigkeitsdauer von zehn Jahren. Während dieses Zeitraums dürfen auf der Grundlage einer sich auf diese Baumuster- oder Entwurfsprüfbescheinigung beziehenden EG-Konformitätserklärung neue Komponenten des gleichen Baumusters in Verkehr gebracht werden.“

4. Artikel 10 Absatz 1 erhält folgende Fassung:

„(1) Die Agentur veröffentlicht auf ihrer Website die Liste der im grenzüberschreitenden Verkehr zugelassenen Verbundstoffsohlen gemäß Anhang G für den Zeitraum, in dem keine EG-Erklärungen für diese Verbundstoffsohlen vorliegen.“

5. Folgender Artikel 10a wird eingefügt:

„Artikel 10a

(1) Um mit dem technologischen Fortschritt Schritt zu halten, können innovative Lösungen erforderlich sein, die die im Anhang festgelegten Spezifikationen nicht erfüllen und/oder auf die die im Anhang beschriebenen Bewertungsmethoden nicht anwendbar sind. In diesem Fall werden neue Spezifikationen und/oder neue Bewertungsmethoden für diese innovativen Lösungen entwickelt.

(2) Innovative Lösungen können das Teilsystem ‚Fahrzeuge — Güterwagen‘, dessen Bestandteile und Interoperabilitätskomponenten betreffen.

(3) Wird eine innovative Lösung vorgeschlagen, so erklärt der Hersteller oder sein in der Union ansässiger Bevollmächtigter, inwieweit die Lösung von den einschlägigen Bestimmungen dieser TSI abweicht oder diese ergänzt, und legt der Kommission die Abweichungen zur Prüfung vor.

(4) Die Kommission nimmt zu der vorgeschlagenen innovativen Lösung Stellung. Bei positiver Stellungnahme werden die geeigneten funktionalen Spezifikationen und Schnittstellenspezifikationen sowie die Bewertungsmethode erarbeitet, die in die TSI aufgenommen werden müssen, um die Verwendung der innovativen Lösung zu ermöglichen; die Aufnahme in die TSI erfolgt anschließend im Rahmen der Überarbeitung nach Artikel 6 der Richtlinie 2008/57/EG. Bei negativer Stellungnahme darf die innovative Lösung nicht umgesetzt werden.

(5) Bis zur Überarbeitung der TSI gilt eine positive Stellungnahme der Kommission als annehmbarer Nachweis der Konformität mit den grundlegenden Anforderungen der Richtlinie 2008/57/EG und kann somit zur Bewertung des betreffenden Teilsystems herangezogen werden.“

(6) Der Anhang der Verordnung (EU) Nr. 321/2013 wird gemäß dem Anhang der vorliegenden Verordnung geändert.

Artikel 2

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

Sie gilt ab dem 1. Juli 2015.

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

Brüssel, den 8. Juni 2015

Für die Kommission
Der Präsident
Jean-Claude JUNCKER

ANHANG

Der Anhang der Verordnung (EU) Nr. 321/2013 (TSI WAG) wird wie folgt geändert:

1. In Abschnitt 3 „Grundlegende Anforderungen“ wird in Tabelle 1 nach der Zeile mit der Angabe „4.2.4.3.4“ im Feld der Spalte „Abschnitt“ folgende Zeile eingefügt:

„4.2.4.3.5	Reibungselemente für laufflächengebremste Räder	1.1.1, 1.1.2, 1.1.3, 2.4.1				2.4.3“
------------	---	----------------------------	--	--	--	--------

2. Abschnitt 4 „Eigenschaften des Teilsystems“ wird wie folgt geändert:

a) In Nummer 4.2.1 wird Unterabsatz 3 gestrichen.

b) Folgende Nummer 4.2.4.3.5 wird eingefügt:

„4.2.4.3.5. *Reibungselemente für laufflächengebremste Räder*

Das Reibungselement (d. h. der Bremsklotz) für laufflächengebremste Räder erzeugt beim Anlegen auf die Radlauffläche reibungsbedingte Bremskräfte.

Bei Verwendung laufflächengebremster Räder müssen die Eigenschaften des Reibungselements zuverlässig dazu beitragen, dass die vorgesehene Bremsleistung erreicht wird.

Der Konformitätsnachweis wird in Abschnitt 6.1.2.5 erläutert.“

3. Abschnitt 5 „Interoperabilitätskomponenten“ wird wie folgt geändert:

a) Nummer 5.2 erhält folgende Fassung:

„5.2. **Innovative Lösungen**

Wie in Artikel 10a ausgeführt, können innovative Lösungen neue Spezifikationen und/oder neue Bewertungsmethoden notwendig machen. Sobald eine innovative Lösung für eine Interoperabilitätskomponente in Betracht gezogen wird, sind solche Spezifikationen und Bewertungsmethoden nach dem in Abschnitt 6.1.3 beschriebenen Verfahren zu entwickeln.“

b) Folgende Nummer 5.3.4a wird eingefügt:

„5.3.4a *Reibungselement für laufflächengebremste Räder*

Das Reibungselement für laufflächengebremste Räder ist für einen Einsatzbereich auszulegen und zu bewerten, der durch Folgendes definiert ist:

- Gleitreibungskoeffizienten und ihre Toleranzbereiche,
- Mindesthaftreibungskoeffizient,
- höchstzulässige auf das Element einwirkende Bremskräfte,
- Eignung für Zugortungs-/Gleisfreimeldeanlagen mit Gleisstromkreisen,
- Eignung für schwierige Umweltbedingungen.

Reibungselemente für laufflächengebremste Räder müssen die Anforderungen in Abschnitt 4.2.4.3.5 erfüllen. Diese Anforderungen sind auf IK-Ebene zu bewerten.“

4. Abschnitt 6 „Konformitätsbewertung und EG-Prüfung“ wird wie folgt geändert:

a) In Tabelle 8 wird nach der Zeile mit dem Text „Modul CH1“ folgende Zeile angefügt:

„Modul CV	Baumstervalidierung durch Betriebsbewährung (Gebrauchstauglichkeit)“
-----------	--

b) Tabelle 9 wird wie folgt geändert:

„Tabelle 9

Module für Interoperabilitätskomponenten

Abschnitt	Komponente	Module					
		CA1 oder CA2	CB + CD	CB + CF	CH	CH1	CV
4.2.3.6.1	Fahrwerk		X	X		X	
	Fahrwerk (bewährt)	X			X		
4.2.3.6.2	Radsatz	X (*)	X	X	X (*)	X	
4.2.3.6.3	Rad	X (*)	X	X	X (*)	X	
4.2.3.6.4	Radsatzwelle	X (*)	X	X	X (*)	X	
4.2.4.3.5	Reibungselement für laufflächengebremste Räder	X (*)	X	X	X (*)	X	X (**)
5.3.5	Zugschlusssignal	X			X		

(*) Die Module CA1, CA2 oder CH können nur verwendet werden, wenn Produkte vor dem Inkrafttreten dieser TSI entwickelt und in Verkehr gebracht wurden, vorausgesetzt, der Hersteller weist der benannten Stelle nach, dass für vorherige Anwendungen unter vergleichbaren Bedingungen eine Entwurfs- und Baumusterprüfung durchgeführt wurde und die Anforderungen dieser TSI erfüllt werden. Dieser Nachweis ist zu dokumentieren und liefert dasselbe Beweinsniveau wie Modul CB oder eine Entwurfsprüfung gemäß Modul CH1.

(**) Das Modul CV ist zu verwenden, wenn der Hersteller des Reibungselements für laufflächengebremste Räder (nach eigener Einschätzung) nicht über genügend Erfahrungswerte für den vorgesehenen Entwurf verfügt.“

c) Nach Nummer 6.1.2.4 wird folgende Nummer 6.1.2.5 angefügt:

„6.1.2.5. Reibungselemente für laufflächengebremste Räder

Der Konformitätsnachweis für Reibungselemente für laufflächengebremste Räder ist durch Bestimmung folgender Eigenschaften gemäß der Technischen Unterlage ERA/TD/2013-02/INT Fassung 2.0 der Europäischen Eisenbahnagentur (ERA) vom XX.XX.2014 (veröffentlicht auf der ERA-Website <http://www.era.europa.eu>) zu erbringen:

- Gleitreibungsverhalten (Abschnitt 4),
- Haftreibungskoeffizient (Abschnitt 5),
- mechanische Eigenschaften, einschließlich Merkmalen im Zusammenhang mit der Prüfung der Scher- und Biegefestigkeit (Abschnitt 6).

Der Eignungsnachweis erfolgt gemäß Kapitel 7 und/oder Kapitel 8 der Technischen Unterlage ERA/TD/2013-02/INT Fassung 2.0 vom XX.XX.2014 (veröffentlicht auf der ERA-Website <http://www.era.europa.eu>), wenn das Reibungselement für Folgendes ausgelegt ist:

- Zugortungs-/Gleisfreimeldeanlagen mit Gleisstromkreisen und/oder
- schwierige Umweltbedingungen.

Verfügt der Hersteller (nach eigener Einschätzung) nicht über genügend Erfahrungswerte für den vorgesehenen Entwurf, so muss die Baumustervalidierung durch Betriebsbewährung (Modul CV) Teil des Verfahrens zur Bewertung der Gebrauchstauglichkeit sein. Vor Beginn der Betriebserprobungen ist der Entwurf der Interoperabilitätskomponente anhand eines geeigneten Moduls (CB oder CH1) zu zertifizieren.

Die Betriebserprobungen sind auf Antrag des Herstellers zu organisieren; dieser muss die Zustimmung eines Eisenbahnunternehmens einholen, das zu dieser Bewertung beiträgt.

Bei Reibungselementen, die in Teilsystemen außerhalb des in Kapitel 7 der Technischen Unterlage ERA/TD/2013-02/INT Fassung 2.0 vom XX.XX.2014 (veröffentlicht auf der ERA-Website <http://www.era.europa.eu>) beschriebenen Anwendungsbereichs eingesetzt werden sollen, kann der Eignungsnachweis für Zugortungs-/Gleisfreimeldeanlagen mit Gleisstromkreisen nach dem in Abschnitt 6.1.3 beschriebenen Verfahren für innovative Lösungen erbracht werden.

Bei Reibungselementen, die in Teilsystemen außerhalb des in Punkt 8.2.1 der Technischen Unterlage ERA/TD/2013-02/INT Fassung 2.0 vom XX.XX.2014 (veröffentlicht auf der ERA-Website <http://www.era.europa.eu>) beschriebenen Anwendungsbereichs eingesetzt werden sollen, kann der Eignungsnachweis für schwierige Umweltbedingungen auf dem Rollenprüfstand nach dem in Abschnitt 6.1.3 beschriebenen Verfahren für innovative Lösungen erbracht werden.“

d) Nummer 6.1.3 erhält folgende Fassung:

„6.1.3. *Innovative Lösungen*

Wird für eine Interoperabilitätskomponente eine innovative Lösung nach Artikel 10a vorgeschlagen, muss der Hersteller oder sein in der Union ansässiger Bevollmächtigter das in Artikel 10a beschriebene Verfahren anwenden.“

e) Nummer 6.2.2.3 Unterabsatz 3 erhält folgende Fassung:

„Als Alternative zu Streckenversuchen auf zwei unterschiedlichen Schienenneigungen gemäß EN 14363:2005 Abschnitt 5.4.4.4 können Versuche auch nur auf einer Schienenneigung durchgeführt werden, wenn nachgewiesen wird, dass die Versuche die in Abschnitt 1.1 der Technischen Unterlage ERA/TD/2013/01/INT Fassung 1.0 vom 11.2.2013 (veröffentlicht auf der ERA-Website <http://www.era.europa.eu>) beschriebenen berührgeometrischen Verhältnisse abdecken.“

f) Nummer 6.2.3 erhält folgende Fassung:

„6.2.3. *Innovative Lösungen*

Wird für das Teilsystem ‚Fahrzeuge — Güterwagen‘ eine innovative Lösung nach Artikel 10a vorgeschlagen, muss der Antragsteller das in Artikel 10a beschriebene Verfahren anwenden.“

5. In Abschnitt 7 „Durchführung“ Nummer 7.1.2 Buchstabe j wird der zweite Satz gestrichen.

6. In Anhang A Tabelle A.1 wird die letzte Zeile gestrichen.

7. Anhang C wird wie folgt geändert:

a) Nummer 9 Buchstabe l erhält folgende Fassung:

„l) Erfordert das Bremssystem eine Interoperabilitätskomponente ‚Reibungselement für laufflächengebremste Räder‘, so muss die Interoperabilitätskomponente neben den Anforderungen in Abschnitt 6.1.2.5 auch dem UIC-Merkblatt 541-4:2010 entsprechen. Der Hersteller des Reibungselements für laufflächengebremste Räder oder sein in der Union ansässiger Bevollmächtigter muss in diesem Fall die Genehmigung des UIC einholen.“

b) Nummer 14 Unterabsatz 2 erhält folgende Fassung:

„Bei laufflächengebremsten Rädern gilt diese Anforderung als erfüllt, wenn die Interoperabilitätskomponente ‚Reibungselement für laufflächengebremste Räder‘ neben den Anforderungen in Abschnitt 6.1.2.5 auch dem UIC-Merkblatt 541-4:2010 entspricht und wenn das Rad

— gemäß Abschnitt 6.1.2.3 bewertet wurde und

— die Bedingungen in Anhang C Nummer 15 erfüllt.“

8. Anhang D wird wie folgt geändert:

a) Nach der Zeile mit dem Text „Feststellbremse | 4.2.4.3.2.2“ im Feld der Spalte „Zu bewertende Merkmale“ werden folgende Zeilen angefügt:

„Reibungselemente für laufflächengebremste Räder	4.2.4.3.5	—	—
	6.1.2.5	Technische Unterlage ERA/TD/2013-02/INT Fassung 2.0 vom XX.XX.2014	Alle“

b) Die Zeile mit dem Text „EN 15551:2009+A1:2010“ im Feld der Spalte „Normverweis“ erhält folgende Fassung:

		„EN 15551:2009+A1:2010	6.2, 6.2.3.1“
--	--	------------------------	---------------

c) Nach der Zeile mit dem Text „UIC 542:2010“ im Feld der Spalte „Normverweis“ wird folgende Zeile eingefügt:

		„UIC 541-4:2010	Alle“
--	--	-----------------	-------

9. Anhang E Nummer 1 Unterabsatz 1 erhält folgende Fassung:

„Die Farbe der Schlusslichter muss EN 15153-1:2013 Abschnitt 5.5.3 entsprechen.“

10. In Anhang F wird nach der Zeile mit dem Text „Gleitschutzeinrichtung“ im Feld der Spalte „Element des Teilsystems Fahrzeuge“ folgende Zeile eingefügt:

„Reibungselemente für laufflächengebremste Räder	4.2.4.3.5	X	X	X	6.1.2.5“
--	-----------	---	---	---	----------