

**DURCHFÜHRUNGSVERORDNUNG (EU) 2020/387 DER KOMMISSION****vom 9. März 2020****zur Änderung der Verordnungen (EU) Nr. 321/2013, (EU) Nr. 1302/2014 und (EU) 2016/919 hinsichtlich der Erweiterung des Verwendungsgebiets und der Übergangszeiträume****(Text von Bedeutung für den EWR)**

DIE EUROPÄISCHE KOMMISSION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union,

gestützt auf die Richtlinie (EU) 2016/797 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Mai 2016 über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems in der Europäischen Union <sup>(1)</sup>, insbesondere auf Artikel 5 Absatz 11,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Gemäß Artikel 54 Absätze 2 und 3 der Richtlinie (EU) 2016/797 müssen Fahrzeuge, deren Inbetriebnahme vor dem 15. Juni 2016 genehmigt wurde, eine neue Genehmigung für das Inverkehrbringen gemäß Artikel 21 der genannten Richtlinie erhalten, bevor sie auch auf Netzen, auf die sich ihre ursprüngliche Genehmigung noch nicht erstreckt, betrieben werden können. Solche Fahrzeuge müssen daher entweder den geltenden technischen Spezifikationen für die Interoperabilität (TSI) entsprechen oder von deren Anwendung gemäß Artikel 7 Absatz 1 der genannten Richtlinie ausgenommen sein. Gleichzeitig besteht eines der Ziele der Richtlinie (EU) 2016/797 darin, die Genehmigungsverfahren auf Unionsebene zu modernisieren und zu vereinheitlichen, um den freien Verkehr von Fahrzeugen zu erleichtern. Zu diesem Zweck wird in Abschnitt 7.6.1 des Anhangs der Verordnung (EU) Nr. 321/2013 der Kommission <sup>(2)</sup> und in Abschnitt 7.5.2.3 des Anhangs der Verordnung (EU) Nr. 1302/2014 der Kommission <sup>(3)</sup> die Ausarbeitung von Flexibilitätsbestimmungen hinsichtlich der Einhaltung der Anforderungen der TSI gefordert. In diesen Bestimmungen soll festgelegt werden, welches Flexibilitätsniveau im Falle einer Erweiterung des Verwendungsgebiets von Fahrzeugen, die vor dem 15. Juni 2016 in Betrieb genommen wurden, unter Erfüllung der grundlegenden Anforderungen sowie der Beibehaltung und (soweit unter vertretbaren Umständen möglich) der Verbesserung des angemessenen Sicherheitsniveaus zugestanden werden könnte. Daher sollten die betreffenden Verordnungen entsprechend geändert werden. Die Bestimmung über die „Erweiterung des Verwendungsgebiets“ gilt auch für Fahrzeuge, die verändert werden müssen, um die technische Kompatibilität mit dem/den neuen Netz(en) sicherzustellen; in diesem Fall bleiben die unveränderten Teile des Fahrzeugs im Rahmen der vorherigen Genehmigung validiert. Be- und Einschränkungen der vorherigen Genehmigung gelten weiterhin. Aus denselben Gründen sollte eine solche Klarstellung auch für die Verordnung (EU) 2016/919 der Kommission <sup>(4)</sup> vorgenommen werden.
- (2) Es gibt unter den benannten Stellen und den Genehmigungsstellen im Eisenbahnsektor unterschiedliche Vorgehensweisen in Bezug auf die Anwendung der verschiedenen Übergangsbestimmungen der Abschnitte 7.1.1.2 bis 7.1.1.8 und des Abschnitts 7.1.3.1 des Anhangs der Verordnung (EU) Nr. 1302/2014. Ebenso gibt es im Eisenbahnsektor unterschiedliche Vorgehensweisen in Bezug auf die Gültigkeitsdauer von EG-Baumuster- oder Entwurfsprüfbescheinigungen im Falle von Änderungen an einem bestehenden Fahrzeugtyp gemäß Abschnitt 7.2.2.2 des Anhangs der Verordnung (EU) Nr. 321/2013 und Abschnitt 7.1.2.2 des Anhangs der Verordnung (EU) Nr. 1302/2014. Darüber hinaus ist eine weitere Harmonisierung zur Verringerung der Abweichungen vom Zielsystem unerlässlich, um die Kosten der Eisenbahnen zu senken und ihre Interoperabilität und Wettbewerbsfähigkeit sicherzustellen. Die oben aufgeführten Bestimmungen sollten daher geändert werden, um eine unterschiedliche Anwendung dieser Übergangsbestimmungen und der Gültigkeitsdauer von Bescheinigungen zu vermeiden, während sich künftige Übergangszeiträume auf spezifische Anforderungen, die sich stark auf laufende Projekte auswirken, konzentrieren sollten, anstatt allgemeine Ausnahmen vorzusehen, und zwar in einer Weise, die zur zeitnahen Verringerung der Abweichungen vom Zielsystem führt und gleichzeitig die für den Sektor erforderliche Vorhersehbarkeit und Rechtssicherheit schafft. Dies sollte im Rahmen des Pakets zur Überarbeitung der TSI im Hinblick auf die Digitalisierung der Schiene und einen umweltfreundlichen Güterverkehr (Überarbeitung 2022) erreicht werden, für das die Kommission am 24. Januar 2020 ein entsprechendes Ersuchen an die Eisenbahngesellschaft der Europäischen Union gerichtet hat.

<sup>(1)</sup> ABl. L 138 vom 26.5.2016, S. 44.

<sup>(2)</sup> 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 (ABl. L 104 vom 12.4.2013, S. 1).

<sup>(3)</sup> Verordnung (EU) Nr. 1302/2014 der Kommission vom 18. November 2014 über eine technische Spezifikation für die Interoperabilität des Teilsystems „Fahrzeuge — Lokomotiven und Personenwagen“ des Eisenbahnsystems in der Europäischen Union (ABl. L 356 vom 12.12.2014, S. 228).

<sup>(4)</sup> Verordnung (EU) 2016/919 der Kommission vom 27. Mai 2016 über die technische Spezifikation für die Interoperabilität der Teilsysteme „Zugsteuerung, Zugsicherung und Signalgebung“ des Eisenbahnsystems in der Europäischen Union (ABl. L 158 vom 15.6.2016, S. 1).

- (3) Darüber hinaus haben Mitgliedstaaten und der Sektor einige technische und redaktionelle Fehler in einigen dieser Verordnungen festgestellt, und die Slowakische Republik hat festgestellt, dass der allgemeine Sonderfall gemäß Abschnitt 7.3.2.1 des Anhangs der Verordnung (EU) Nr. 321/2013 der Kommission (TSI WAG) auch für ihr Streckennetz der Spurweite 1 520 mm gelten sollte. Diese Fehler sollten berichtigt werden.
- (4) Gemäß dem Beschluss (EU) 2017/1474 ist in den TSI anzugeben, ob die Konformitätsbewertungsstellen, die aufgrund einer früheren TSI-Fassung benannt wurden, erneut anerkannt werden müssen und ob ein vereinfachter Notifizierungsprozess anzuwenden ist. Die vorliegende Verordnung sieht nur in begrenztem Umfang Änderungen vor und Konformitätsbewertungsstellen, die aufgrund einer früheren TSI-Fassung anerkannt wurden, sollten keinen neuen Notifizierungsprozess durchlaufen müssen.
- (5) Durch die vorliegende Verordnung werden TSI geändert, um die Interoperabilität innerhalb des Eisenbahnsystems der Union weiter voranzubringen, den internationalen Eisenbahnverkehr zu verbessern und auszubauen, zur schrittweisen Verwirklichung des Binnenmarktes beizutragen und die TSI im Hinblick auf die Erfüllung grundlegender Anforderungen zu ergänzen. Damit können sowohl die Ziele erreicht als auch die grundlegenden Anforderungen erfüllt werden, die in der Richtlinie 2008/57/EG des Europäischen Parlaments und des Rates <sup>(\*)</sup> und der Richtlinie (EU) 2016/797 festgelegt sind. Die vorliegende Verordnung sollte daher unmittelbar in allen Mitgliedstaaten gelten, einschließlich derer, die der Agentur und der Kommission nach Artikel 57 Absatz 2 der Richtlinie (EU) 2016/797 mitgeteilt haben, dass sie den Zeitraum für deren Umsetzung verlängert haben und somit weiterhin die Richtlinie 2008/57/EG längstens bis 15. Juni 2020 anwenden werden. Benannte Stellen, die in Mitgliedstaaten, die den Umsetzungszeitraum verlängert haben, Aufgaben gemäß der Richtlinie 2008/57/EG wahrnehmen, sollten so lange EG-Bescheinigungen im Einklang mit dieser Verordnung ausstellen dürfen, wie die Richtlinie 2008/57/EG in dem Mitgliedstaat ihrer Niederlassung Anwendung findet.
- (6) Die in dieser Verordnung vorgesehenen Maßnahmen entsprechen der Stellungnahme des in Artikel 51 Absatz 1 der Richtlinie (EU) 2016/797 genannten Ausschusses —

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

#### Artikel 1

### Änderungen der TSI WAG

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

1. In Artikel 3 wird folgender Buchstabe d angefügt:  
„d) Wenn das Verwendungsgebiet gemäß Artikel 54 Absatz 3 der Richtlinie (EU) 2016/797 erweitert wird, gelten die Bestimmungen des Abschnitts 7.2.2.4 des Anhangs dieser Verordnung.“
2. Der Anhang wird gemäß Anhang I der vorliegenden Verordnung geändert.

#### Artikel 2

### Änderungen der TSI LOC&PAS

Die Verordnung (EU) Nr. 1302/2014 wird wie folgt geändert:

1. Artikel 3 Absatz 2 wird wie folgt geändert:  
„(2) Die TSI gilt nicht für bestehende Fahrzeuge des Eisenbahnsystems in der Union, die auf dem gesamten Netz oder Teilen des Netzes eines Mitgliedstaats am 1. Januar 2015 bereits in Betrieb waren, außer
  - a) die Fahrzeuge werden gemäß Abschnitt 7.1.2 des Anhangs dieser Verordnung erneuert oder umgerüstet oder
  - b) das Verwendungsgebiet wird gemäß Artikel 54 Absatz 3 der Richtlinie (EU) 2016/797 erweitert; in diesem Fall gelten die Bestimmungen des Abschnitts 7.1.4 des Anhangs dieser Verordnung.“
2. In Artikel 11 Absatz 1 Unterabsatz 2 erhält der einleitende Satz folgende Fassung:  
„Sie gelten jedoch, unbeschadet der Abschnitte 7.1.1.4 bis 7.1.1.8 des Anhangs, weiterhin für“
3. Der Anhang wird gemäß Anhang II der vorliegenden Verordnung geändert.

<sup>(\*)</sup> 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).

*Artikel 3***Änderungen der TSI ZZS**

Die Verordnung (EU) 2016/919 wird wie folgt geändert:

1. Artikel 2 Absatz 2 wird wie folgt geändert:

„(2) Die TSI gilt nicht für bestehende Teilsysteme der ‚streckenseitigen Zugsteuerung/Zugsicherung und Signalgebung‘ und ‚fahrzeugseitigen Zugsteuerung/Zugsicherung und Signalgebung‘ des Eisenbahnsystems, die sich in der Gesamtheit oder einem Teil des Eisenbahnnetzes eines Mitgliedstaats am Tag des Inkrafttretens dieser Verordnung bereits in Betrieb befanden, außer in den Fällen, in denen

- a) das Teilsystem Erneuerungs- oder Umrüstungsmaßnahmen gemäß Abschnitt 7 des Anhangs dieser Verordnung unterliegt oder
- b) das Verwendungsgebiet gemäß Artikel 54 Absatz 3 der Richtlinie (EU) 2016/797 erweitert wird; in diesem Fall gelten die Bestimmungen des Abschnitts 7.4.2.4 des Anhangs dieser Verordnung.“

2. Der Anhang wird gemäß Anhang III der vorliegenden Verordnung geändert.

*Artikel 4***Konformitätsbewertungsstellen**

(1) Die Anerkennungen von Konformitätsbewertungsstellen für die Zwecke der Verordnungen (EU) Nr. 321/2013, (EU) Nr. 1302/2014 und (EU) 2016/919 bleiben auf der Grundlage jener Verordnungen in der durch die vorliegende Verordnung geänderten Fassung weiterhin gültig.

(2) Die gemäß der Richtlinie 2008/57/EG benannten Konformitätsbewertungsstellen dürfen so lange EG-Prüfbescheinigungen und EG-Konformitäts- oder EG-Gebrauchstauglichkeitsbescheinigungen für Interoperabilitätskomponenten im Einklang mit dieser Verordnung ausstellen, wie die Richtlinie 2008/57/EG in dem Mitgliedstaat ihrer Niederlassung nach Maßgabe von Artikel 57 Absatz 2 der Richtlinie (EU) 2016/797 Anwendung findet, längstens jedoch bis zum 15. Juni 2020.

*Artikel 5***Inkrafttreten**

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

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

Brüssel, den 9. März 2020

*Für die Kommission*  
*Die Präsidentin*  
Ursula VON DER LEYEN

## ANHANG I

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

1. In Abschnitt 4.2.2.2 wird die Überschrift „Festigkeit der Einheit“ eingefügt.
2. In Abschnitt 6.1.2.2 wird zwischen dem ersten und dem zweiten Absatz folgender Absatz eingefügt:

„Ein alternativer Konformitätsnachweis gemäß Abschnitt 6.1.2.4a ist zulässig.“

3. In Abschnitt 6.1.2.3 wird vor Buchstabe b folgender Absatz eingefügt:

„Ein alternativer Konformitätsnachweis gemäß Abschnitt 6.1.2.4a ist zulässig.“

4. Am Ende von Abschnitt 6.1.2.4 wird folgender Absatz angefügt:

„Ein alternativer Konformitätsnachweis gemäß Abschnitt 6.1.2.4a ist zulässig.“

5. Zwischen Abschnitt 6.1.2.4 und Abschnitt 6.1.2.5 wird folgender Abschnitt 6.1.2.4a eingefügt:

„Wenn die in den Abschnitten 6.1.2.2, 6.1.2.3 und 6.1.2.4 genannten europäischen Normen auf die vorgeschlagene technische Lösung nicht anwendbar sind, ist die Zugrundelegung anderer Normen zulässig, um den Konformitätsnachweis bezüglich des mechanischen Verhaltens der Radsatz-Baugruppe, der mechanischen Eigenschaften der Räder sowie der mechanischen Festigkeit und der Ermüdungseigenschaften der Radsatzwelle zu erbringen; in diesem Fall weist die benannte Stelle nach, dass die alternativen Normen Bestandteil einer technisch konsistenten Gruppe von Normen sind, die auf die jeweilige Gestaltung, Konstruktion und Prüfung der Radsätze, Räder und Achsen anwendbar sind und folgende Parameter betreffen:

- eine Radsatz-Baugruppe,
- die mechanische Festigkeit,
- das Ermüdungsverhalten,
- Grenzwerte für die zulässige Belastung,
- thermomechanische Merkmale.

Im oben vorgeschriebenen Nachweis kann nur auf öffentlich zugängliche Normen Bezug genommen werden. Die von der benannten Stelle durchgeführte Prüfung muss gewährleisten, dass die Methodik der alternativen Normen, die vom Antragsteller zugrunde gelegten Annahmen, die vorgesehene technische Lösung und der vorgesehene Einsatzbereich miteinander im Einklang stehen.“

6. In Abschnitt 7.2.2.2 erhalten die drei Absätze unmittelbar nach der Tabelle 11a folgende Fassung:

„Für die Ausstellung der EG-Baumuster- oder Entwurfsprüfbescheinigung kann sich die von der Änderungsverwaltungsstelle gewählte benannte Stelle auf Folgendes beziehen:

- die ursprüngliche EG-Baumuster- oder Entwurfsprüfbescheinigung für unveränderte Teile der Konstruktion oder Teile der Konstruktion, die zwar verändert wurden, bei denen die Änderung sich aber nicht auf die Konformität des Teilsystems auswirkt, sofern diese noch gültig ist (während der zehn Jahre der Phase B);
- weitere EG-Baumuster- oder Entwurfsprüfbescheinigungen (als Ergänzung der Originalbescheinigung) für geänderte Teile der Konstruktion, die sich auf die Konformität des Teilsystems mit der zu dem Zeitpunkt geltenden Fassung dieser TSI auswirken.

Die Geltungsdauer der EG-Baumuster- oder Entwurfsprüfbescheinigung für den geänderten Fahrzeugtyp, die geänderte Fahrzeugtypvariante oder geänderte Version eines Fahrzeugtyps ist auf zehn Jahre ab dem Datum der Ausstellung begrenzt und darf einen Zeitraum von 14 Jahren, nachdem vom Antragsteller eine benannte Stelle für den ursprünglichen Fahrzeugtyp benannt wurde (Beginn der Phase A der ursprünglichen EG-Baumuster- oder Entwurfsprüfbescheinigung), nicht überschreiten.“

7. In Abschnitt 7.2.2.2 erhält die Zeile „4.2.4.3.2.1 Betriebsbremse“ in Tabelle 11a folgende Fassung:

„4.2.4.3.2.1 Betriebsbremse	Anhalteweg	Änderung des Anhaltewegs um mehr als $\pm 10\%$ <i>Anmerkung:</i> Die Bremshundertstel (auch ‚Lambda‘ oder ‚Bremsverhältnis‘ genannt) oder die ‚gebremste Masse‘ können ebenfalls verwendet und durch Berechnung (direkt oder über den Anhalteweg) aus Verzögerungsprofilen abgeleitet werden. Die zulässige Änderung ist dieselbe ( $\pm 10\%$ )	n. z.
	Maximale Verzögerung für den Lastzustand ‚Auslegungsmasse bei normaler Zuladung‘ bei bauartbedingter Höchstgeschwindigkeit	Änderung der maximalen durchschnittlichen Bremsverzögerung um mehr als $\pm 10\%$	n. z.“

8. In Abschnitt 7.2.2.3 erhält der erste Absatz folgende Fassung:

„Für vorhandene Einheiten, deren erste Inbetriebnahmegenehmigung vor dem 1. Januar 2015 erteilt wurde, gelten zusätzlich zu Abschnitt 7.2.2.2 die folgenden Vorschriften, wenn der Umfang der Änderung Auswirkungen auf Eckwerte hat, die nicht Gegenstand der EG-Erklärung sind.“

9. In Abschnitt 7.2.2.3 erhält der dritte Absatz folgende Fassung:

„Die in vorstehendem Absatz genannte besondere Vorschrift gilt nicht für Änderungen, die sich auf die Eckwerte auswirken und in Tabelle 11b als Änderungen nach Artikel 21 Absatz 12 Buchstabe a eingestuft sind. Für diese Änderungen ist die Einhaltung der TSI-Anforderungen verpflichtend.“

10. Der folgende Abschnitt 7.2.2.4 wird angefügt:

„7.2.2.4. Vorschriften für die Erweiterung des Verwendungsgebiets vorhandener Einheiten, die über eine Genehmigung nach der Richtlinie 2008/57/EG verfügen oder vor dem 19. Juli 2010 in Betrieb waren

- (1) Bei nicht vollständiger Konformität mit dieser TSI gelten die Anforderungen in Nummer 2 für Einheiten, die bei der Beantragung einer Erweiterung ihres Verwendungsgebiets nach Artikel 21 Absatz 13 der Richtlinie (EU) 2016/797 folgende Bedingungen erfüllen:

1. Sie wurden gemäß der Richtlinie 2008/57/EG genehmigt oder vor dem 19. Juli 2010 in Betrieb genommen;
2. sie werden im nationalen Einstellungsregister gemäß der Entscheidung 2007/756/EG der Kommission (\*) oder im europäischen Einstellungsregister gemäß dem Durchführungsbeschluss (EU) 2018/1614 der Kommission (\*\*) mit dem Eintragungstatus ‚00‘ („Gültig“) geführt und in einem sicheren Betriebszustand gemäß der Durchführungsverordnung (EU) 2019/779 der Kommission (\*\*\*) gehalten.

Die folgenden Bestimmungen für die Erweiterung des Verwendungsgebiets gelten auch im Fall einer Kombination mit einer neuen Genehmigung nach Artikel 14 Absatz 3 Buchstabe a der Verordnung (EU) 2018/545.

- (2) Die Genehmigung für ein erweitertes Verwendungsgebiet der in Nummer 1 genannten Einheiten muss auf der gegebenenfalls bestehenden Genehmigung, der technischen Kompatibilität der Einheit mit dem Netz gemäß Artikel 21 Absatz 3 Buchstabe d der Richtlinie (EU) 2016/797 und der Übereinstimmung mit den grundlegenden Konstruktionsmerkmalen in Tabelle 11a dieser TSI beruhen, wobei etwaige Beschränkungen bzw. Einschränkungen zu berücksichtigen sind.

Der Antragsteller muss für jeden der in Spalte 1 der Tabelle 11a dieser TSI aufgeführten Eckwerte eine EG-Prüferklärung zusammen mit technischen Dossiers vorlegen, aus denen hervorgeht, dass die Anforderungen dieser TSI oder Bestimmungen mit gleicher Wirkung auf eine oder mehrere der folgenden Weisen erfüllt werden:

- a) Erfüllung der Anforderungen dieser TSI wie oben angegeben;
- b) Erfüllung der entsprechenden Anforderungen einer früheren TSI wie oben angegeben;

- c) Erfüllung alternativer Spezifikationen, bei denen davon ausgegangen wird, dass sie die gleiche Wirkung haben wie die einschlägigen Anforderungen dieser TSI wie oben angegeben;
  - d) Nachweis, dass die Anforderungen an die technische Kompatibilität mit dem Netz des erweiterten Verwendungsgebiets den Anforderungen an die technische Kompatibilität mit dem Netz, für das die Einheit bereits genehmigt wurde oder auf dem sie betrieben wird, gleichwertig sind. Dieser Nachweis ist vom Antragsteller zu erbringen und kann sich auf die Informationen im Eisenbahn-Infrastrukturregister (RINF) stützen.
- (3) Die den Anforderungen dieser TSI gleichwertige Wirkung alternativer Spezifikationen (Nummer 2 Buchstabe c) und die Gleichwertigkeit der Anforderungen an die technische Kompatibilität mit dem Netz (Nummer 2 Buchstabe d) sind vom Antragsteller unter Anwendung des Risikomanagementverfahrens nach Anhang I der Verordnung (EU) Nr. 402/2013 zu begründen und zu dokumentieren. Der Antragsteller muss eine positive Bewertung einer Bewertungsstelle (CSM RA) vorlegen.
- (4) Zusätzlich zu den Anforderungen in Nummer 2 muss der Antragsteller gegebenenfalls eine EG-Prüferklärung zusammen mit technischen Dossiers vorlegen, aus denen die Erfüllung folgender Anforderungen hervorgeht:
- a) Sonderfälle in Bezug auf jegliche Teile des erweiterten Verwendungsgebiets, die in dieser TSI, der TSI NOI (Verordnung (EU) Nr. 1304/2014) und der TSI ZZS (Verordnung (EU) 2016/919) aufgeführt sind;
  - b) die in Artikel 13 Absatz 2 Buchstaben a, c und d der Richtlinie (EU) 2016/797 genannten nationalen Vorschriften, die gemäß Artikel 14 jener Richtlinie notifiziert wurden.
- (5) Die Genehmigungsstelle veröffentlicht auf der Website der Agentur Einzelheiten zu den in Nummer 2 Buchstabe c genannten alternativen Spezifikationen und den Anforderungen an die technische Kompatibilität mit dem Netz gemäß Nummer 2 Buchstabe d, auf deren Grundlage sie Genehmigungen für das erweiterte Verwendungsgebiet erteilt hat.
- (6) Wurde ein genehmigtes Fahrzeug nach Artikel 9 der Richtlinie 2008/57/EG ganz oder teilweise von der Anwendung der TSI ausgenommen, so muss der Antragsteller in den Mitgliedstaaten des erweiterten Verwendungsgebiets Ausnahmen nach Artikel 7 der Richtlinie (EU) 2016/797 beantragen.
- (7) Gemäß Artikel 54 Absatz 2 der Richtlinie (EU) 2016/797 gelten Güterwagen, die im Rahmen des Regolamento Internazionale Veicoli (RIV) betrieben werden, als genehmigt unter den Bedingungen ihres bisherigen Betriebs, einschließlich des Verwendungsgebiets, in dem sie eingesetzt werden. Im Fall von Änderungen, die eine neue Genehmigung für das Inverkehrbringen gemäß Artikel 21 Absatz 12 der Richtlinie (EU) 2016/797 erfordern, bleibt bei Güterwagen, die nach dem jüngsten RIV-Übereinkommen zugelassen wurden, das Verwendungsgebiet, in dem sie betrieben wurden, ohne weitere Prüfung der unveränderten Teile erhalten.

(\*) Entscheidung 2007/756/EG der Kommission vom 9. November 2007 zur Annahme einer gemeinsamen Spezifikation für das nationale Einstellungsregister nach Artikel 14 Absätze 4 und 5 der Richtlinien 96/48/EG und 2001/16/EG (ABl. L 305 vom 23.11.2007, S. 30).

(\*\*) Durchführungsbeschluss (EU) 2018/1614 der Kommission vom 25. Oktober 2018 zur Festlegung der Spezifikationen für die Fahrzeugeinstellungsregister nach Artikel 47 der Richtlinie (EU) 2016/797 des Europäischen Parlaments und des Rates sowie zur Änderung und Aufhebung der Entscheidung 2007/756/EG der Kommission (ABl. L 268 vom 26.10.2018, S. 53).

(\*\*\*) Durchführungsverordnung (EU) 2019/779 der Kommission vom 16. Mai 2019 mit Durchführungsbestimmungen für ein System zur Zertifizierung von für die Instandhaltung von Fahrzeugen zuständigen Stellen gemäß der Richtlinie (EU) 2016/798 des Europäischen Parlaments und des Rates und zur Aufhebung der Verordnung (EU) Nr. 445/2011 der Kommission (ABl. L 139 I vom 27.5.2019, S. 360).“

11. In Abschnitt 7.3.2.1 erhält der erste Satz folgende Fassung:

„Einheiten, die zwischen einem Mitgliedstaat und einem Drittland mit Spurweite 1 520 mm betrieben werden. Sonderfall Finnland, Polen, Slowakei und Schweden.“

12. In Abschnitt 7.3.2.2 Buchstabe a erhält der letzte Absatz folgende Fassung:

„Einheiten, die der gegenseitigen Anerkennung gemäß Abschnitt 7.1.2 unterliegen, sowie Einheiten mit fahrzeugseitiger Heißläuferortung sind von diesem Sonderfall ausgenommen. Die Ausnahme für Einheiten gemäß Abschnitt 7.1.2 ist nicht anwendbar, wenn andere Methoden der Konformitätsbewertung gemäß Abschnitt 6.1.2.4a angewandt werden.“

13. Die Überschrift von Abschnitt 7.3.2.5 erhält folgende Fassung:

„7.3.2.5. Eigenschaften der Radsätze, Räder und Radsatzwellen (4.2.3.6.2 und 4.2.3.6.3)  
Sonderfall Vereinigtes Königreich (für Großbritannien)“

14. Abschnitt 7.6.1 „Vorschriften für die Erweiterung des Verwendungsgebiets vorhandener Fahrzeuge ohne EG-Prüferklärung“ erhält folgende Fassung:

„7.6.1. *Vorschriften für die Durchführung*

Am 24. Januar 2020 ersuchte die Kommission die Eisenbahnagentur der Europäischen Union um die Vorbereitung des Pakets zur Überarbeitung der TSI im Hinblick auf die Digitalisierung der Schiene und einen umweltfreundlichen Güterverkehr (Überarbeitung 2022).

Gemäß dem Delegierten Beschluss (EU) 2017/1474 der Kommission soll das Paket zur Überarbeitung der TSI im Hinblick auf die Digitalisierung der Schiene und einen umweltfreundlichen Güterverkehr Bestimmungen zur Änderung und, falls möglich, zur Vereinfachung der Strategie für die Anwendung der TSI enthalten, sodass die Abweichungen vom Zielsystem schrittweise, aber zeitnah verringert und gleichzeitig die für den Sektor erforderliche Vorhersehbarkeit und Rechtssicherheit geschaffen werden können. Gegenstand dieser Bestimmungen sollen künftige Übergangszeiträume sowie die Gültigkeitsdauer der Bescheinigungen für Interoperabilitätskomponenten und Teilsysteme sein.

Mit dem gleichen Ziel, die Abweichungen vom Zielsystem schrittweise, aber zeitnah zu verringern und gleichzeitig die für den Sektor erforderliche Vorhersehbarkeit und Rechtssicherheit zu schaffen, sind auch Bestimmungen in Betracht zu ziehen, die bei der Anwendung aktualisierter Fassungen von Normen, einschließlich derer, die in Anhang I (TSI WAG 2019) der Durchführungsverordnung (EU) 2019/776 der Kommission (\*) aufgenommen wurden, eine gewisse Flexibilität ermöglichen.

---

(\*) Durchführungsverordnung (EU) 2019/776 der Kommission vom 16. Mai 2019 zur Änderung der Verordnungen (EU) Nr. 321/2013, (EU) Nr. 1299/2014, (EU) Nr. 1301/2014, (EU) Nr. 1302/2014, (EU) Nr. 1303/2014 und (EU) 2016/919 der Kommission sowie des Durchführungsbeschlusses 2011/665/EU der Kommission im Hinblick auf die Angleichung an die Richtlinie (EU) 2016/797 des Europäischen Parlaments und des Rates und Umsetzung der in dem Delegierten Beschluss (EU) 2017/1474 der Kommission festgelegten spezifischen Ziele (ABl. L 139 I vom 27.5.2019, S. 108).“

15. Am Ende von Anhang C „Optionale Zusatzbedingungen“ wird folgende Nummer angefügt:

„20. **Dynamisches Fahrverhalten**

Die Kombination aus maximaler Betriebsgeschwindigkeit und maximalem Überhöhungsfehlbetrag muss den Angaben in Tabelle H.1 der Norm EN 14363:2016 entsprechen.

Bei Einheiten, die mit einem bewährten Laufwerk gemäß EN 16235:2013 Kapitel 6 ausgerüstet sind, wird von einer Konformität mit dieser Anforderung ausgegangen.“

---

## ANHANG II

Der Anhang der Verordnung (EU) Nr. 1302/2014 wird wie folgt geändert:

1. In Abschnitt 4.2.2.5 Nummer 5 wird der Text „gemäß Abschnitt 5 Tabelle 1 der in Anlage J-1 Ziffer 8 genannten Spezifikation“ durch „gemäß Abschnitt 4 Tabelle 1 der in Anlage J-1 Ziffer 8 genannten Spezifikation“ ersetzt.
2. In Abschnitt 4.2.2.5 Nummer 6 wird der Text „Abschnitt 5 Tabelle 3 der in Anlage J-1 Ziffer 8 genannten Spezifikation“ durch „Abschnitt 5 Tabelle 2 der in Anlage J-1 Ziffer 8 genannten Spezifikation“ ersetzt.
3. Abschnitt 4.2.2.5 Nummer 7 erhält folgende Fassung:

„(7) Werden die Szenarien 1 und 2 auf Lokomotiven angewandt, die mit automatischen Mittelpufferkupplungen ausgerüstet sind und an der Kupplung eine Zugkraft von mehr als 300 kN ausüben gemäß der Beschreibung in Tabelle 2 der in Anlage J-1 Ziffer 8 genannten Spezifikation, so gelten im Anwendungsbereich dieser TSI als ‚Kollisionsgeschwindigkeit‘ und ‚Kollisionspartner‘:

- 20 km/h anstatt 36 km/h für die Szenarien 1 und 2, und
- der in Anlage D beschriebene Referenzwagen anstatt des in Anlage C.1 der in Anlage J-1 Ziffer 8 genannten Spezifikation beschriebenen Referenzwagens für das Szenario 2.

*Hinweis:* Derart hohe Antriebskräfte werden für Hochleistungs-Güterlokomotiven benötigt.“

4. In Abschnitt 6.2.3.7 wird am Ende von Nummer 7 folgender Satz angefügt:

„Die von der benannten Stelle durchgeführte Prüfung muss gewährleisten, dass die Methodik der alternativen Normen, den vom Antragsteller zugrunde gelegten Annahmen, die vorgesehene technische Lösung und der vorgesehene Einsatzbereich miteinander im Einklang stehen.“

5. Abschnitt 7.1.2.2 Nummer 11 erhält folgende Fassung:

„(11) „Für die Ausstellung der EG-Baumuster- oder Entwurfsprüfbescheinigung kann sich die von der Änderungsverwaltungsstelle gewählte benannte Stelle auf Folgendes beziehen:

- die ursprüngliche EG-Baumuster- oder Entwurfsprüfbescheinigung für unveränderte Teile der Konstruktion oder Teile der Konstruktion, die zwar verändert wurden, bei denen die Änderung sich aber nicht auf die Konformität des Teilsystems auswirkt, sofern diese noch gültig ist (während der sieben Jahre der Phase B);
- weitere EG-Baumuster- oder Entwurfsprüfbescheinigungen (als Ergänzung der Originalbescheinigung) für geänderte Teile der Konstruktion, die sich auf die Konformität des Teilsystems mit der zu dem Zeitpunkt geltenden Fassung dieser TSI auswirken.

Die Geltungsdauer der EG-Baumuster- oder Entwurfsprüfbescheinigung für den geänderten Fahrzeugtyp, die geänderte Fahrzeugtypvariante oder geänderte Version eines Fahrzeugtyps ist auf sieben Jahre ab dem Datum der Ausstellung begrenzt und darf einen Zeitraum von 14 Jahren, nachdem vom Antragsteller eine benannte Stelle für den ursprünglichen Fahrzeugtyp benannt wurde (Beginn der Phase A der ursprünglichen EG-Baumuster- oder Entwurfsprüfbescheinigung), nicht überschreiten.“

6. Abschnitt 7.1.3.1 Nummer 4 erhält folgende Fassung:

„(4) Die TSI-Bewertungsgrundlage für einen Typ ist für eine Phase A mit einer Dauer von maximal sieben Jahren festgelegt. Unbeschadet der Nummern 7.1.1.4 bis 7.1.1.8 darf während der Phase A die Bewertungsgrundlage für die EG-Prüfung, die von der benannten Stelle anzuwenden ist, nicht verändert werden.“

7. Der folgende Abschnitt 7.1.4 wird eingefügt:

„7.1.4. *Vorschriften für die Erweiterung des Verwendungsgebiets vorhandener Fahrzeuge, die über eine Genehmigung nach der Richtlinie 2008/57/EG verfügen oder vor dem 19. Juli 2010 in Betrieb waren*

(1) Bei nicht vollständiger Konformität mit dieser TSI gelten die Anforderungen in Nummer 2 für Fahrzeuge, die bei der Beantragung der Erweiterung ihres Verwendungsgebiets nach Artikel 21 Absatz 13 der Richtlinie (EU) 2016/797 folgende Bedingungen erfüllen:

- a) Sie wurden gemäß der Richtlinie 2008/57/EG genehmigt oder vor dem 19. Juli 2010 in Betrieb genommen;
- b) sie werden im nationalen Einstellungsregister gemäß der Entscheidung 2007/756/EG der Kommission (\*) oder im europäischen Einstellungsregister gemäß dem Durchführungsbeschluss (EU) 2018/1614 der Kommission (\*\*) mit dem Eintragungsstatus ‚00‘ (Gültig) geführt und in einem sicheren Betriebszustand gemäß der Durchführungsverordnung (EU) 2019/779 der Kommission (\*\*\*) gehalten.

Die folgenden Bestimmungen für die Erweiterung des Verwendungsgebiets gelten auch im Fall einer Kombination mit einer neuen Genehmigung nach Artikel 14 Absatz 3 Buchstabe a der Verordnung (EU) 2018/545.

- (2) Die Genehmigung für ein erweitertes Verwendungsgebiet der in Nummer 1 genannten Fahrzeuge muss auf der gegebenenfalls bestehenden Genehmigung, der technischen Kompatibilität der Fahrzeuge mit dem Netz gemäß Artikel 21 Absatz 3 Buchstabe d der Richtlinie (EU) 2016/797 und der Übereinstimmung mit den grundlegenden Konstruktionsmerkmalen in den Tabellen 17a und 17b dieser TSI beruhen, wobei etwaige Beschränkungen bzw. Einschränkungen zu berücksichtigen sind.

Der Antragsteller muss eine EG-Prüferklärung zusammen mit technischen Dossiers vorlegen, aus denen hervorgeht, dass für jeden der in Spalte 1 der Tabellen 17a und 17b aufgeführten Eckwerte die Anforderungen dieser TSI oder Bestimmungen mit gleicher Wirkung sowie die Anforderungen folgender Abschnitte dieser TSI erfüllt werden:

- 4.2.4.2.2, 4.2.5.5.8, 4.2.5.5.9, 4.2.6.2.3, 4.2.6.2.4, 4.2.6.2.5, 4.2.8.2.7, 4.2.8.2.9.8 (bei automatischem Befahren von Phasen- oder Systemtrennstrecken), 4.2.9.3.1, 4.2.9.6, 4.2.12 und 4.2.12.6,
- 4.2.5.3 in Italien,
- 4.2.5.3.5 und 4.2.9.2.1 in Deutschland,

und zwar auf eine oder mehrere der folgenden Weisen:

- a) Erfüllung der Anforderungen dieser TSI wie oben angegeben;
  - b) Erfüllung der entsprechenden Anforderungen einer früheren TSI wie oben angegeben;
  - c) Erfüllung alternativer Spezifikationen, bei denen davon ausgegangen wird, dass sie die gleiche Wirkung haben wie die einschlägigen Anforderungen dieser TSI wie oben angegeben;
  - d) Nachweis, dass die Anforderungen an die technische Kompatibilität mit dem Netz des erweiterten Verwendungsgebiets den Anforderungen an die technische Kompatibilität mit dem Netz, für das das Fahrzeug bereits genehmigt wurde oder auf dem es betrieben wird, gleichwertig sind. Dieser Nachweis ist vom Antragsteller zu erbringen und kann sich auf die Informationen im Eisenbahn-Infrastrukturregister (RINF) stützen.
- (3) Die den Anforderungen dieser TSI gleichwertige Wirkung alternativer Spezifikationen (Nummer 2 Buchstabe c) und die Gleichwertigkeit der Anforderungen an die technische Kompatibilität mit dem Netz (Nummer 2 Buchstabe d) sind vom Antragsteller unter Anwendung des Risikomanagementverfahrens nach Anhang I der Verordnung (EU) Nr. 402/2013 zu begründen und zu dokumentieren. Die Begründung muss von einer Bewertungsstelle (CSM RA) geprüft und bestätigt werden.
- (4) Zusätzlich zu den Anforderungen in Nummer 2 muss der Antragsteller gegebenenfalls eine EG-Prüferklärung zusammen mit technischen Dossiers vorlegen, aus denen die Erfüllung folgender Anforderungen hervorgeht:
- a) Sonderfälle in Bezug auf jegliche Teile des erweiterten Verwendungsgebiets, die in dieser TSI, der TSI NOI (Verordnung (EU) Nr. 1304/2014), der TSI PRM (Verordnung (EU) Nr. 1300/2014) und der TSI ZZS (Verordnung (EU) 2016/919) aufgeführt sind;
  - b) die in Artikel 13 Absatz 2 Buchstaben a, c und d der Richtlinie (EU) 2016/797 genannten nationalen Vorschriften, die gemäß Artikel 14 jener Richtlinie notifiziert wurden.
- (5) Die Genehmigungsstelle veröffentlicht auf der Website der Agentur Einzelheiten zu den in Nummer 2 Buchstabe c genannten alternativen Spezifikationen und den Anforderungen an die technische Kompatibilität mit dem Netz gemäß Nummer 2 Buchstabe d, auf deren Grundlage sie Genehmigungen für das erweiterte Verwendungsgebiet erteilt hat.
- (6) Wurde ein genehmigtes Fahrzeug nach Artikel 9 der Richtlinie 2008/57/EG ganz oder teilweise von der Anwendung der TSI ausgenommen, so muss der Antragsteller in den Mitgliedstaaten des erweiterten Verwendungsgebiets Ausnahmen nach Artikel 7 der Richtlinie (EU) 2016/797 beantragen.

(7) Gemäß Artikel 54 Absatz 2 der Richtlinie (EU) 2016/797 gelten Reisezugwagen, die im Rahmen des Regolamento Internazionale Carrozze (RIC) betrieben werden, als genehmigt unter den Bedingungen ihres bisherigen Betriebs, einschließlich des Verwendungsgebiets, in dem sie eingesetzt werden. Im Fall von Änderungen, die eine neue Genehmigung für das Inverkehrbringen gemäß Artikel 21 Absatz 12 der Richtlinie (EU) 2016/797 erfordern, bleibt bei Reisezugwagen, die nach dem jüngsten RIC-Übereinkommen zugelassen wurden, das Verwendungsgebiet, in dem sie betrieben wurden, ohne weitere Prüfung der unveränderten Teile erhalten.

- (\*) Entscheidung 2007/756/EG der Kommission vom 9. November 2007 zur Annahme einer gemeinsamen Spezifikation für das nationale Einstellungsregister nach Artikel 14 Absätze 4 und 5 der Richtlinien 96/48/EG und 2001/16/EG (ABl. L 305 vom 23.11.2007, S. 30).
- (\*\*) Durchführungsbeschluss (EU) 2018/1614 der Kommission vom 25. Oktober 2018 zur Festlegung der Spezifikationen für die Fahrzeugeinstellungsregister nach Artikel 47 der Richtlinie (EU) 2016/797 des Europäischen Parlaments und des Rates sowie zur Änderung und Aufhebung der Entscheidung 2007/756/EG der Kommission (ABl. L 268 vom 26.10.2018, S. 53).
- (\*\*\*) Durchführungsverordnung (EU) 2019/779 der Kommission vom 16. Mai 2019 mit Durchführungsbestimmungen für ein System zur Zertifizierung von für die Instandhaltung von Fahrzeugen zuständigen Stellen gemäß der Richtlinie (EU) 2016/798 des Europäischen Parlaments und des Rates und zur Aufhebung der Verordnung (EU) Nr. 445/2011 der Kommission (ABl. L 139 I vom 27.5.2019, S. 360).“

8. Abschnitt 7.5.2.3 „Vorschriften für die Erweiterung des Verwendungsgebiets vorhandener Fahrzeuge ohne EG-Prüferklärung“ erhält folgende Fassung:

#### „7.5.2.3. Vorschriften für die Durchführung

Am 24. Januar 2020 ersuchte die Kommission die Eisenbahnagentur der Europäischen Union um die Vorbereitung des Pakets zur Überarbeitung der TSI im Hinblick auf die Digitalisierung der Schiene und einen umweltfreundlichen Güterverkehr (Überarbeitung 2022).

Gemäß dem Delegierten Beschluss (EU) 2017/1474 der Kommission soll das Paket zur Überarbeitung der TSI im Hinblick auf die Digitalisierung der Schiene und einen umweltfreundlichen Güterverkehr Bestimmungen zur Änderung und, falls möglich, zur Vereinfachung der Strategie für die Anwendung der TSI enthalten, sodass die Abweichungen vom Zielsystem schrittweise, aber zeitnah verringert und gleichzeitig die für den Sektor erforderliche Vorhersehbarkeit und Rechtssicherheit geschaffen werden können. Gegenstand dieser Bestimmungen sollen künftige Übergangszeiträume sowie die Gültigkeitsdauer der Bescheinigungen für Interoperabilitätskomponenten und Teilsysteme sein.

Mit dem gleichen Ziel, die Abweichungen vom Zielsystem schrittweise, aber zeitnah zu verringern und gleichzeitig die für den Sektor erforderliche Vorhersehbarkeit und Rechtssicherheit zu schaffen, sind auch Bestimmungen in Betracht zu ziehen, die bei der Anwendung aktualisierter Fassungen von Normen, einschließlich derer, die in Anhang IV (TSILOC&PAS 2019) der Durchführungsverordnung (EU) 2019/776 der Kommission (\*) aufgenommen wurden, eine gewisse Flexibilität ermöglichen.

- (\*) Durchführungsverordnung (EU) 2019/776 der Kommission vom 16. Mai 2019 zur Änderung der Verordnungen (EU) Nr. 321/2013, (EU) Nr. 1299/2014, (EU) Nr. 1301/2014, (EU) Nr. 1302/2014, (EU) Nr. 1303/2014 und (EU) 2016/919 der Kommission sowie des Durchführungsbeschlusses 2011/665/EU der Kommission im Hinblick auf die Angleichung an die Richtlinie (EU) 2016/797 des Europäischen Parlaments und des Rates und Umsetzung der in dem Delegierten Beschluss (EU) 2017/1474 der Kommission festgelegten spezifischen Ziele (ABl. L 139 I vom 27.5.2019, S. 108).“

9. Anlage D erhält folgende Fassung:

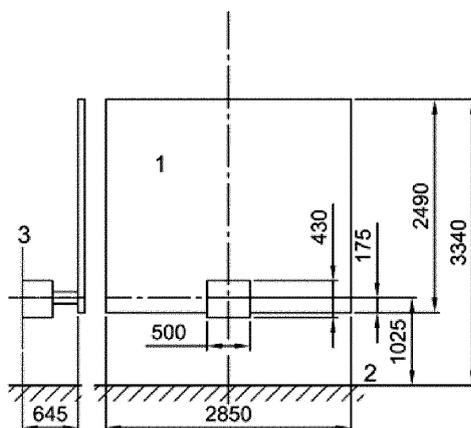
„Anlage D

#### **Referenzwagen für Lokomotiven mit automatischer Mittelpufferkupplung, die an der Kupplung eine Zugkraft von mehr als 300 kN ausüben**

Für Kollisionen zwischen einem Triebzug und einem Wagen, die beide mit Hochlastkupplungen ausgerüstet sind, ist der Wagen durch eine Masse von 80 t mit nur einem Translationsfreiheitsgrad in der x-Richtung darzustellen. Die Geometrie der Wagenschnittstelle ist in Abbildung D.1. dargestellt. Die Geometrie von Stirnwand und Kupplungskopf wird als starr vorausgesetzt. Das Fahrzeug muss mit einer Mittelpkupplung mit einem Hub von 110 mm und einem Kraft-Weg-Verlauf wie in Abbildung D.2 dargestellt ausgerüstet sein. Die Energieaufnahmefähigkeit der Wagenkupplung beträgt 77 kJ.

Die Geometrie des Kupplungskopfes und die Höhe über Schienenoberkante müssen mit den entsprechenden Maßen des auffahrenden Triebzugs übereinstimmen. Der Längsabstand zwischen der Kupplungsebene und der Stirnwand des Wagens muss 645 mm betragen. Zur Vereinfachung ist es zulässig, die Kupplungsköpfe unter Verwendung der Geometrie und der Höhe gemäß Abbildung D.1 zu modellieren.

Abmessungen in Millimeter

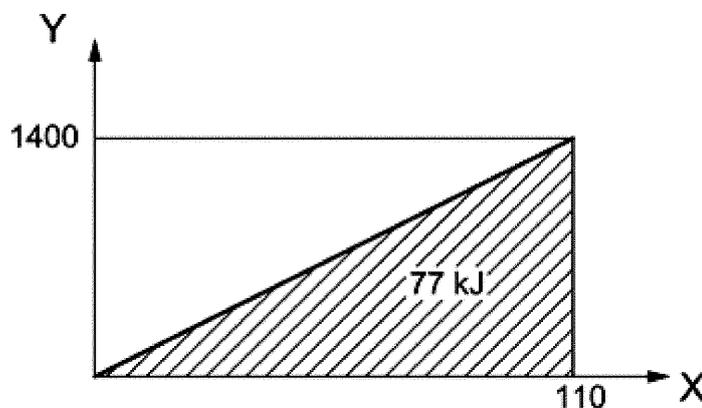


Legende:

1. Wagenende
2. Schienenoberkante
3. Kupplungsebene

Abbildung D.1

### Wagenschnittstelle mit Mittelkupplung



Legende:

- Y Kupplungskraft — Kupplung, in kN  
X Hub, in mm

Abbildung D.2

### Merkmale der Wagenkupplung“.

10. Anlage J-1 Ziffer 8 in der Tabelle erhält folgende Fassung:

„8	Passive Sicherheit — allgemeine	4.2.2.5	EN 15227:2008+A1:2010	Maßgeblicher Abschnitt <sup>(1)</sup> Außer Anlage A
	Passive Sicherheit — Kategorisierung			4 — Tabelle 1
	Passive Sicherheit — Szenarien			5 — Tabelle 2, 6.
	Passive Sicherheit — Hindernis-Abweiser			6.5“

11. Anlage J-1 Ziffer 10 in der Tabelle erhält folgende Fassung:

„10	Anheben und Abstützen — Kennzeichnung	4.2.2.6	EN 15877-2:2013	4.5.19“
-----	--	---------	-----------------	---------

12. Anlage J-1 Ziffer 36 in der Tabelle erhält folgende Fassung:

„36	Umweltbedingungen — Hin- dernis-Abweiser	4.2.6.1.2	EN 15227:2008 +A1:2010	Maßgeblicher Ab- schnitt <sup>(1)</sup> “
-----	---	-----------	---------------------------	--

13. In Anlage J-2 wird in der Tabelle die Ziffer 2 wird gestrichen.

---

## ANHANG III

Im Anhang der Verordnung (EU) 2016/919 wird der folgende Abschnitt 7.4.2.4 angefügt:

„7.4.2.4 Vorschriften für die Erweiterung des Verwendungsgebiets vorhandener Fahrzeuge

Für bereits in Betrieb befindliche Bestandsfahrzeuge, die im nationalen Einstellungsregister gemäß der Entscheidung 2007/756/EG der Kommission (\*) oder im europäischen Einstellungsregister gemäß dem Durchführungsbeschluss (EU) 2018/1614 der Kommission (\*\*) registriert sind, gilt bei der Beantragung einer Erweiterung des Verwendungsgebiets Folgendes:

- (1) Die Fahrzeuge müssen den einschlägigen Sonderbestimmungen entsprechen, die in den in Abschnitt 7.6 dieses Anhangs genannten Sonderfällen anwendbar sind, sowie den in Artikel 13 Absatz 2 Buchstaben a, c und d der Richtlinie (EU) 2016/797 genannten nationalen Vorschriften, die gemäß Artikel 14 jener Richtlinie notifiziert wurden. Im Fall einer Teilkonformität mit den Anforderungen dieser TSI gelten außerdem die Bestimmungen in Abschnitt 6.1.1.3 Nummer 3.
- (2) Fahrzeuge, die bereits mit ETCS oder GSM-R ausgerüstet sind, brauchen nicht umgerüstet zu werden, sofern dies für die technische Kompatibilität nicht erforderlich ist.
- (3) Fahrzeuge, die noch nicht mit ETCS ausgerüstet sind, müssen mit ETCS ausgerüstet werden und der Spezifikationsgruppe #2 oder #3 gemäß Anhang A Tabellen A 2.2 und A 2.3 entsprechen. Sofern nicht für die technische Kompatibilität erforderlich, sind folgende Fahrzeuge von der Anforderung der Ausrüstung mit ETCS ausgenommen:
  - a) Fahrzeuge, die nicht speziell für den Betrieb auf Hochgeschwindigkeitsstrecken konzipiert sind (\*\*\*), sofern sie vor dem 1. Januar 2015 genehmigt wurden;
  - b) Fahrzeuge, die nicht speziell für den Betrieb auf Hochgeschwindigkeitsstrecken konzipiert sind und nach dem 1. Januar 2015 genehmigt wurden, wenn sie
    - i) ausschließlich in einem Mitgliedstaat außerhalb der in Anhang I der Durchführungsverordnung (EU) 2017/6 genannten Korridore und der Verbindungsstrecken zwischen den wichtigsten europäischen Häfen, Rangieranlagen, Güterterminals und Güterverkehrsräumen gemäß Anhang II der Verordnung (EU) Nr. 1315/2013 eingesetzt werden sollen, oder
    - ii) für grenzüberschreitende Verkehrsdienste außerhalb des TEN vorgesehen sind, d. h. Verkehrsdienste bis zum ersten Bahnhof im Nachbarland bzw. bis zum ersten Bahnhof, an dem Anschlussverbindungen zu anderen Zielen im Nachbarland bestehen, wobei nur Strecken außerhalb des TEN genutzt werden;
  - c) Fahrzeuge in Mitgliedstaaten, die Abschnitt 7.4.3 Nummer 2 anwenden, sofern das Verwendungsgebiet nach seiner Erweiterung ausschließlich innerhalb desselben Mitgliedstaats liegt, es sei denn, das Verwendungsgebiet umfasst nach seiner Erweiterung mehr als 150 km eines Streckenabschnitts, der zum Zeitpunkt der Erweiterung des Verwendungsgebiets bereits mit ETCS ausgerüstet ist oder binnen fünf Jahren nach der Erweiterung des Verwendungsgebiets dieser Fahrzeuge mit ETCS ausgerüstet werden soll;
  - d) mobile Ausrüstungen für den Bau und die Instandhaltung von Eisenbahninfrastruktur;
  - e) Rangierlokomotiven.
- (4) Fahrzeuge, die noch nicht mit GSM-R-Sprechfunk ausgerüstet sind, müssen mit einem GSM-R-Fahrzeugfunkgerät für Sprachanwendungen ausgerüstet werden und den in Anhang A Tabellen A 2.1, A 2.2 und A 2.3 genannten Spezifikationen entsprechen, wenn sie in einem Netz betrieben werden sollen, das an mindestens einem Punkt mit GSM-R ausgerüstet ist, es sei denn, dieses wird von einem bestehenden Funksystem überlagert, das mit der bereits im Fahrzeug eingebauten Klasse B kompatibel ist.
- (5) Fahrzeuge, die noch nicht mit GSM-R für ETCS-Daten ausgerüstet sind, müssen mit einem GSM-R-Fahrzeugfunkgerät für ETCS-Datenanwendungen ausgerüstet werden und den in Anhang A Tabellen A 2.1, A 2.2 und A 2.3 genannten Spezifikationen entsprechen, wenn das Fahrzeug gemäß Nummer 3 ETCS ausgerüstet werden muss und in einem Netz im erweiterten Verwendungsgebiet eingesetzt werden soll, das ausschließlich mit ETCS Level 2 oder Level 3 ausgerüstet ist.
- (6) Wurde ein genehmigtes Fahrzeug nach Artikel 9 der Richtlinie 2008/57/EG ganz oder teilweise von der Anwendung der TSI ausgenommen, so muss der Antragsteller in den Mitgliedstaaten des erweiterten Verwendungsgebiets Ausnahmen nach Artikel 7 der Richtlinie (EU) 2016/797 beantragen.“

(\*) Entscheidung 2007/756/EG der Kommission vom 9. November 2007 zur Annahme einer gemeinsamen Spezifikation für das nationale Einstellungsregister nach Artikel 14 Absätze 4 und 5 der Richtlinien 96/48/EG und 2001/16/EG (ABl. L 305 vom 23.11.2007, S. 30).

(\*\*) Durchführungsbeschluss (EU) 2018/1614 der Kommission vom 25. Oktober 2018 zur Festlegung der Spezifikationen für die Fahrzeugeinstellungsregister nach Artikel 47 der Richtlinie (EU) 2016/797 des Europäischen Parlaments und des Rates sowie zur Änderung und Aufhebung der Entscheidung 2007/756/EG der Kommission (ABl. L 268 vom 26.10.2018, S. 53).

(\*\*\*) Gemäß Anhang I der Richtlinie (EU) 2016/797.“