

**Berichtigung der Richtlinie 2004/50/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. April 2004 zur Änderung der Richtlinie 96/48/EG des Rates über die Interoperabilität des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems und der Richtlinie 2001/16/EG des Europäischen Parlaments und des Rates über die Interoperabilität des konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystems**

*(Amtsblatt der Europäischen Union L 164 vom 30. April 2004)*

Die Richtlinie 2004/50/EG erhält folgende Fassung:

**RICHTLINIE 2004/50/EG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES  
vom 29. April 2004**

**zur Änderung der Richtlinie 96/48/EG des Rates über die Interoperabilität des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems und der Richtlinie 2001/16/EG des Europäischen Parlaments und des Rates über die Interoperabilität des konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystems**

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION —

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft, insbesondere auf die Artikel 71 und 156,

auf Vorschlag der Kommission <sup>(1)</sup>,

nach Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses <sup>(2)</sup>,

nach Stellungnahme des Ausschusses der Regionen <sup>(3)</sup>,

gemäß dem Verfahren des Artikels 251 des Vertrags <sup>(4)</sup>, aufgrund des vom Vermittlungsausschuss am 23. März 2004 gebilligten gemeinsamen Entwurfs,

in Erwägung nachstehender Gründe:

(1) Gemäß den Artikeln 154 und 155 des Vertrags muss die Gemeinschaft zum Auf- und Ausbau transeuropäischer Netze im Bereich der Verkehrsinfrastruktur beitragen. Zur Erreichung dieser Ziele muss die Gemeinschaft die Maßnahmen ergreifen, die sich als notwendig erweisen, um die Interoperabilität der Netze zu gewährleisten, insbesondere im Bereich der Harmonisierung der technischen Normen.

<sup>(1)</sup> ABl. C 126 E vom 28.5.2002, S. 312.

<sup>(2)</sup> ABl. C 61 vom 14.3.2003, S. 131.

<sup>(3)</sup> ABl. C 66 vom 19.3.2003, S. 5.

<sup>(4)</sup> Stellungnahme des Europäischen Parlaments vom 14. Januar 2003 (AbI. C 38 E vom 12.2.2004, S. 119), Gemeinsamer Standpunkt des Rates vom 26. Juni 2003 (AbI. C 270 E vom 11.11.2003, S. 7) und Standpunkt des Europäischen Parlaments vom 23. Oktober 2003 (noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht). Legislative Entschließung des Europäischen Parlaments vom 22. April 2004 (noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht) und Beschluss des Rates vom 26. April 2004 (noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht).

(2) Für den Eisenbahnsektor wurde mit der Annahme der Richtlinie 96/48/EG <sup>(5)</sup> eine erste Maßnahme getroffen. Zur Erreichung der Ziele jener Richtlinie hat die Europäische Vereinigung für die Interoperabilität im Bereich der Bahn (AEIF), die im Rahmen jener Richtlinie als gemeinsames Gremium benannt wurde, technische Spezifikationen für die Interoperabilität (TSI) ausgearbeitet, die am 30. Mai 2002 von der Kommission angenommen wurden.

(3) Die Kommission hat am 10. September 1999 einen Bericht an das Europäische Parlament und den Rat angenommen, der eine erste Bewertung der Fortschritte bei der Verwirklichung der Interoperabilität des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems enthält. In seiner Entschließung vom 17. Mai 2000 <sup>(6)</sup> hat das Europäische Parlament die Kommission aufgefordert, Vorschläge zur Änderung der Richtlinie 96/48/EG auf der Grundlage des für die Richtlinie 2001/16/EG <sup>(7)</sup> herangezogenen Modells vorzulegen.

(4) Mit der Richtlinie 2001/16/EG sowie mit der Richtlinie 96/48/EG werden gemeinschaftliche Verfahren für die Erarbeitung und Annahme von TSI sowie gemeinsame Vorschriften für die Bewertung der Konformität mit diesen TSI eingeführt. Ein Auftrag zur Erstellung der ersten Gruppe von TSI ist an die AEIF ergangen, die auch als gemeinsames Gremium benannt worden ist.

(5) Die Erfahrungen, die bei den Arbeiten zur Erstellung der TSI für den Hochgeschwindigkeitsverkehr, der Anwendung der Richtlinie 96/48/EG auf konkrete Projekte und den Arbeiten des mit der Richtlinie eingesetzten Ausschusses gesammelt wurden, haben die Kommission veranlasst, Änderungen an beiden Richtlinien über die Interoperabilität im Eisenbahnverkehr vorzuschlagen.

<sup>(5)</sup> ABl. L 235 vom 17.9.1996, S. 6. Geändert durch die Verordnung (EG) Nr. 1882/2003 des Europäischen Parlaments und des Rates (AbI. L 284 vom 31.10.2003, S. 1).

<sup>(6)</sup> ABl. C 59 vom 23.2.2001, S. 121.

<sup>(7)</sup> ABl. L 110 vom 20.4.2001, S. 1.

- (6) Die Annahme der Verordnung (EG) Nr. 881/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. April 2004 zur Errichtung einer Europäischen Eisenbahnagentur („Agenturverordnung“) <sup>(1)</sup> und der Richtlinie 2004/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. April 2004 über Eisenbahnsicherheit in der Gemeinschaft („Richtlinie über die Eisenbahnsicherheit“) <sup>(2)</sup> machen eine Änderung einzelner Bestimmungen der Richtlinien 96/48/EG und 2001/16/EG erforderlich. Insbesondere wird die Kommission der Agentur Aufträge zur Ausarbeitung neuer oder zur Überarbeitung bestehender TSI erteilen, sobald sie eingerichtet ist.
- (7) Das Inkrafttreten der Richtlinien 2001/12/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 26. Februar 2001 zur Änderung der Richtlinie 91/440/EWG des Rates zur Entwicklung der Eisenbahnunternehmen der Gemeinschaft <sup>(3)</sup>, 2001/13/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 26. Februar 2001 zur Änderung der Richtlinie 95/18/EG des Rates über die Erteilung von Genehmigungen an Eisenbahnunternehmen <sup>(4)</sup> und 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 <sup>(5)</sup> hat Auswirkungen auf die Verwirklichung der Interoperabilität. Ebenso wie bei anderen Verkehrsträgern muss die Erweiterung der Zugangsrechte unter gleichzeitiger Durchführung der erforderlichen Begleitmaßnahmen zur Harmonisierung erfolgen. Daher ist die Interoperabilität auf dem gesamten Netz zu verwirklichen, indem der geografische Geltungsbereich der Richtlinie 2001/16/EG schrittweise ausgeweitet wird. Außerdem ist die Rechtsgrundlage der Richtlinie 2001/16/EG auf Artikel 71 des Vertrags auszudehnen, auf den die Richtlinie 2001/12/EG gestützt ist.
- (8) Im Weißbuch über die europäische Verkehrspolitik wird die vorliegende Richtlinie angekündigt, die ein Element der Strategie der Kommission ist, den Eisenbahnverkehr neu zu beleben und damit das Verhältnis zwischen den Verkehrsträgern zu ändern, mit dem obersten Ziel, die Straßen Europas zu entlasten.
- (9) Die im Rahmen der Richtlinie 96/48/EG erstellten TSI beziehen sich nicht ausdrücklich auf Erneuerungsarbeiten an Infrastrukturen und Fahrzeugen oder die Ersetzung von Teilen im Zuge der Wartung. Dies ist jedoch bei der Richtlinie 2001/16/EG über das konventionelle Eisenbahnsystem der Fall, so dass die beiden Richtlinien in diesem Punkt angeglichen werden sollten.
- (10) Die Erstellung der TSI für den Hochgeschwindigkeitsverkehr hat gezeigt, dass es einer Klarstellung bezüglich des Verhältnisses zwischen den grundlegenden Anforderungen der Richtlinie 96/48/EG und den TSI einerseits und den europäischen Normen und anderen Schriftstücken normativen Charakters andererseits bedarf. Insbesondere sollte klar unterschieden werden zwischen Normen oder Teilen von Normen, die für verbindlich erklärt werden müssen, damit die Ziele jener Richtlinie erreicht werden, und „harmonisierten“ Normen, die nach den Grundsätzen des neuen Konzepts für die technische Harmonisierung und Normung erstellt worden sind.
- (11) Im Allgemeinen werden europäische Spezifikationen nach den Grundsätzen des neuen Konzepts für die technische Harmonisierung und Normung erstellt. Ihre Anwendung begründet insbesondere bei Interoperabilitätskomponenten und Schnittstellen die Vermutung der Konformität mit bestimmten grundlegenden Anforderungen der Richtlinie 96/48/EG. Diese europäischen Spezifikationen (beziehungsweise die anwendbaren Teile) sind nicht verbindlich, und in den TSI darf nicht ausdrücklich auf diese Spezifikationen verwiesen werden. Die Fundstellen dieser europäischen Spezifikationen werden im *Amtsblatt der Europäischen Union* veröffentlicht, und die Mitgliedstaaten veröffentlichen die Fundstellen der nationalen Normen, mit denen die europäischen Normen umgesetzt werden.
- (12) In bestimmten Fällen können die TSI, sofern dies für die Erreichung der Ziele dieser Richtlinie unbedingt erforderlich ist, ausdrücklich auf europäische Normen oder Spezifikationen verweisen. Ein solcher ausdrücklicher Verweis hat bestimmte Folgen, die näher zu bezeichnen sind; insbesondere werden diese europäischen Normen oder Spezifikationen mit Beginn der Gültigkeit der TSI verbindlich.
- (13) Sämtliche Bedingungen, denen eine Interoperabilitätskomponente genügen muss, sowie das bei der Konformitätsbewertung einzuhaltende Verfahren werden in der TSI festgelegt. Außerdem ist darauf hinzuweisen, dass jede Komponente dem in den TSI angegebenen Verfahren zur Bewertung der Konformität und Gebrauchstauglichkeit zu unterziehen und mit einer entsprechenden Bescheinigung zu versehen ist.
- (14) Aus Gründen der Sicherheit sind die Mitgliedstaaten zu verpflichten, jedem in Betrieb genommenen Fahrzeug einen Kennzeichnungscode zuzuweisen. Anschließend sollte das Fahrzeug in ein nationales Einstellungsregister aufgenommen werden. Die Register müssen allen Mitgliedstaaten und bestimmten Wirtschaftsakteuren der Gemeinschaft zur Abfrage zugänglich sein. Die Register sollten ein einheitliches Datenformat aufweisen. Sie sollten deshalb gemeinsamen funktionellen und technischen Spezifikationen unterliegen.
- (15) Das Verfahren, das im Falle grundlegender Anforderungen an ein Teilsystem, für die in der entsprechenden TSI noch keine ausführlichen Spezifikationen enthalten sind, anzuwenden ist, sollte festgelegt werden. In diesem Fall sollte es sich bei den Stellen, die mit den Konformitätsbewertungs- und Prüfverfahren beauftragt sind, um die Stellen handeln, die bereits im Rahmen des Artikels 20 der Richtlinien 96/48/EG und 2001/16/EG benannt worden sind.

<sup>(1)</sup> Siehe Seite 3 dieses Amtsblatts.

<sup>(2)</sup> Siehe Seite 16 dieses Amtsblatts.

<sup>(3)</sup> ABl. L 75 vom 15.3.2001, S. 1.

<sup>(4)</sup> ABl. L 75 vom 15.3.2001, S. 26.

<sup>(5)</sup> ABl. L 75 vom 15.3.2001, S. 29. Geändert durch die Entscheidung 2002/844/EG der Kommission (ABl. L 289 vom 26.10.2002, S. 30).

- (16) Die zur Durchführung dieser Richtlinie erforderlichen Maßnahmen sollten gemäß dem Beschluss 1999/468/EG des Rates vom 28. Juni 1999 zur Festlegung der Modalitäten für die Ausübung der der Kommission übertragenen Durchführungsbefugnisse <sup>(1)</sup> erlassen werden.
- (17) Die Definition der Fahrzeuge in Anhang I der Richtlinie 96/48/EG sollte eindeutiger formuliert werden. Die Richtlinie sollte auch für Fahrzeuge gelten, die für den ausschließlichen Fahrbetrieb auf für Hochgeschwindigkeitszüge ausgebauten Strecken bei Geschwindigkeiten von rund 200 km/h ausgelegt sind.
- (18) Die Anwendung der vorliegenden Richtlinie sollte die im Rahmen der Richtlinien 96/48/EG und 2001/16/EG bereits durchgeführten Arbeiten und die Anwendung dieser Richtlinien durch die Mitgliedstaaten im Rahmen von Projekten, die sich bei Inkrafttreten der vorliegenden Richtlinie in einem fortgeschrittenen Entwicklungsstadium befinden, möglichst unbeeinträchtigt lassen.
- (19) Da das Ziel der beabsichtigten Maßnahme, nämlich die Interoperabilität des transeuropäischen Eisenbahnsystems, auf Ebene der Mitgliedstaaten nicht ausreichend erreicht werden kann und daher wegen seines im Vertrag anerkannten transeuropäischen Charakters besser auf Gemeinschaftsebene zu erreichen ist, kann die Gemeinschaft im Einklang mit dem in Artikel 5 des Vertrags niedergelegten Subsidiaritätsprinzip tätig werden. Entsprechend dem in demselben Artikel genannten Verhältnismäßigkeitsprinzip geht diese Richtlinie nicht über das für die Erreichung dieses Ziels erforderliche Maß hinaus.
- (20) Die für das Hochgeschwindigkeitsbahnsystem geltenden TSI für Infrastruktur, Fahrzeuge, Energie, Zugsteuerung, Zugsicherung und Signalgebung sowie Betrieb und Instandhaltung wurden am 30. Mai 2002 von der Kommission festgelegt. Die in Artikel 1 Nummer 5 und Artikel 2 Nummer 5 genannten TSI-Entwürfe betreffen die Überarbeitung dieser TSI bzw. die Annahme neuer TSI.
- (21) Da der Entwurf eines Bezugsrahmens für die technischen Vorschriften bezüglich des gegenwärtigen Grades an Interoperabilität des konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystems gemäß Artikel 25 der Richtlinie 2001/16/EG ausgearbeitet wird, müssen diese technischen Vorschriften angesichts der Ausweitung des Geltungsbereichs jener Richtlinie und unter Berücksichtigung der bis 2004 festzulegenden ersten Gruppe TSI aktualisiert werden.
- (22) Ungeachtet der Ausnahmen vom Geltungsbereich der Richtlinie 2001/16/EG sollten die Mitgliedstaaten dazu angehalten werden, die einschlägigen Bestimmungen jener Richtlinie auf nationaler Ebene freiwillig anzuwenden, um im Fertigungssektor die Kostenwirksamkeit und die Größenvorteile zu steigern.
- (23) Die Richtlinien 96/48/EG und 2001/16/EG sollten daher geändert werden —

HABEN FOLGENDE RICHTLINIE ERLASSEN:

#### Artikel 1

Die Richtlinie 96/48/EG wird wie folgt geändert:

1. Artikel 1 erhält folgende Fassung:

#### „Artikel 1

- (1) Mit dieser Richtlinie sollen die Bedingungen festgelegt werden, die im Gebiet der Gemeinschaft für die Verwirklichung der Interoperabilität des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems, wie es in Anhang I beschrieben ist, erfüllt sein müssen.

Diese Bedingungen betreffen die Planung, den Bau, die Inbetriebnahme, die Umrüstung, die Erneuerung, den Betrieb und die Instandhaltung von Bestandteilen dieses Systems, die nach dem 30. April 2004 in Betrieb genommen werden, und darüber hinaus die Qualifikationen und die Gesundheits- und Sicherheitsbedingungen in Bezug auf das für seinen Betrieb eingesetzte Personal.

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

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

2. In Artikel 2 werden die folgenden Buchstaben angefügt:

- „j) ‚Eckwert‘: alle ordnungsrechtlichen, technischen oder betrieblichen Bedingungen, die für die Interoperabilität von kritischer Bedeutung sind und vor der Erstellung der vollständigen TSI-Entwürfe Gegenstand einer Entscheidung oder Empfehlung nach dem in Artikel 21 Absatz 2 genannten Verfahren sein müssen;

<sup>(1)</sup> ABl. L 184 vom 17.7.1999, S. 23.

- k) „Sonderfall“: jeden Teil des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems, der in den TSI besonderer Vorkehrungen vorübergehender oder endgültiger Art bedarf, da geografische, topografische, städtebauliche oder die Kohärenz mit dem bestehenden System betreffende Zwänge vorliegen. Hierzu können insbesondere die Fälle von Eisenbahnstrecken und -netzen zählen, die vom Netz des übrigen Gemeinschaftsgebiets abgeschnitten sind, das Lichtraumprofil, die Spurweite oder der Gleisabstand;
- l) „Umrüstung“: umfangreiche Änderungsarbeiten an einem Teilsystem oder einem Teil davon, mit denen die Gesamtleistung des Teilsystems verbessert wird;
- m) „Austausch im Zuge von Instandhaltungsarbeiten“: die Ersetzung von Bauteilen im Rahmen von Wartungs- oder Reparaturarbeiten durch Teile gleicher Funktion und Leistung;
- n) „Erneuerung“: umfangreiche Arbeiten zum Austausch eines Teilsystems oder eines Teils davon, mit denen die Gesamtleistung des Teilsystems nicht verändert wird;
- o) „vorhandenes Eisenbahnsystem“: den Komplex, der durch die Strecken und ortsfeste Anlagen umfassenden Eisenbahninfrastrukturen des vorhandenen Eisenbahnnetzes und durch die auf diesen Infrastrukturen verkehrenden Fahrzeuge jeglicher Kategorie und Herkunft gebildet wird;
- p) „Inbetriebnahme“: die Gesamtheit aller Tätigkeiten, durch die ein Teilsystem in seine nominale Betriebsbereitschaft versetzt wird.“
3. Artikel 2 Buchstabe h) wird gestrichen.
4. Artikel 5 wird wie folgt geändert:
- a) Absatz 1 erhält folgende Fassung:
- „(1) Für jedes Teilsystem wird eine TSI erstellt. Erforderlichenfalls kann ein Teilsystem Gegenstand mehrerer TSI sein und eine TSI mehrere Teilsysteme abdecken. Der Beschluss über die Erarbeitung und/oder Überarbeitung einer TSI und die Festlegung ihres technischen und geografischen Anwendungsgebietes bedarf eines Auftrags gemäß Artikel 6 Absatz 1.“
- b) Absatz 3 erhält folgende Fassung:
- „(3) In jeder TSI werden, soweit dies für die Verwirklichung der in Artikel 1 genannten Ziele erforderlich ist,
- a) der jeweilige Geltungsbereich (Teil des Netzes oder der Fahrzeuge gemäß Anhang I, Teilsystem oder Teile davon gemäß Anhang II) angegeben;
- b) für das betreffende Teilsystem und seine Schnittstellen mit anderen Teilsystemen die grundlegenden Anforderungen genannt;
- c) die funktionellen und technischen Spezifikationen festgelegt, denen das Teilsystem und seine Schnittstellen mit anderen Teilsystemen entsprechen muss. Erforderlichenfalls können die Spezifikationen je nach Einsatz des Teilsystems, zum Beispiel in Abhängigkeit von den in Anhang I vorgesehenen Kategorien von Strecken und/oder Fahrzeugen, voneinander abweichen;
- d) die Interoperabilitätskomponenten und Schnittstellen bestimmt, die Gegenstand von europäischen Spezifikationen sowie dazugehörigen europäischen Normen sein müssen, die zur Verwirklichung der Interoperabilität des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems erforderlich sind;
- e) für jeden in Betracht kommenden Fall die Verfahren angegeben, die einerseits zur Konformitätsbewertung oder zur Gebrauchstauglichkeitsbewertung der Interoperabilitätskomponenten oder andererseits zur EG-Prüfung der Teilsysteme angewendet werden müssen. Diese Verfahren stützen sich auf die in dem Beschluss 93/465/EWG festgelegten Module;
- f) die Strategie zur Umsetzung der TSI angegeben. Insbesondere sind die zu erreichenden Etappen festzulegen, damit sich schrittweise ein Übergang vom gegebenen Zustand zum Endzustand, in dem die TSI allgemein eingehalten werden, ergibt;
- g) für das betreffende Personal die beruflichen Kompetenzen sowie die Hygiene- und Sicherheitsbedingungen am Arbeitsplatz, die für den Betrieb und die Wartung des Teilsystems sowie für die Umsetzung der TSI erforderlich sind, angegeben.“
- c) Folgender Absatz wird eingefügt:
- „(6) Die TSI können ausdrücklich und mit genauer Fundstellenangabe auf europäische Normen oder Spezifikationen verweisen, sofern dies für die Erreichung der Ziele dieser Richtlinie unbedingt erforderlich ist. In diesem Fall werden diese europäischen Normen oder Spezifikationen (beziehungsweise die betroffenen Teile davon) als Anhang der entsprechenden TSI betrachtet und mit Beginn der Gültigkeit der TSI verbindlich. Liegen keine europäischen Normen oder Spezifikationen vor, so kann bis zu deren Erstellung auf andere eindeutig benannte Schriftstücke normativen Charakters verwiesen werden; in diesem Fall betrifft dies Dokumente, die leicht zugänglich und frei verfügbar sind.“

## 5. Artikel 6 erhält folgende Fassung:

## „Artikel 6

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

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

(2) Die Agentur bereitet die Überarbeitung und Aktualisierung der TSI vor und unterbreitet dem in Artikel 21 genannten Ausschuss alle zweckdienlichen Empfehlungen, um der Entwicklung der Technik oder der gesellschaftlichen Anforderungen Rechnung zu tragen.

(3) Jeder TSI-Entwurf wird in zwei Stufen erarbeitet:

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

Die Agentur erarbeitet daraufhin den TSI-Entwurf unter Zugrundelegung dieser Eckwerte. Gegebenenfalls berücksichtigt die Agentur den technischen Fortschritt, bereits durchgeführte Normungsarbeiten, bereits eingesetzte Arbeitsgruppen und anerkannte Forschungsarbeiten. Eine Gesamtbewertung der absehbaren Kosten und des absehbaren Nutzens der Anwendung der TSI wird dem TSI-Entwurf beigelegt; in dieser Bewertung sind die zu erwartenden Auswirkungen auf alle betroffenen Betreiber und Wirtschaftsbeteiligten anzugeben.

(4) Bei der Ausarbeitung, Annahme und Überarbeitung jeder TSI (einschließlich der Eckwerte) werden die absehbaren Kosten und der absehbare Nutzen aller geprüften technischen Lösungen sowie der Schnittstellen zwischen ihnen mit dem Ziel berücksichtigt, die vorteilhaftesten Lösungen zu ermitteln und zu verwirklichen. Die Mitgliedstaaten beteiligen sich an dieser Bewertung, indem sie die erforderlichen Daten bereitstellen.

(5) Der in Artikel 21 genannte Ausschuss wird regelmäßig über die Arbeiten zur Ausarbeitung der TSI unterrichtet. Der Ausschuss kann während dieser Arbeiten alle Aufträge erteilen oder alle Empfehlungen abgeben, die für die Gestaltung der TSI sowie für die Kosten-Nutzen-Analyse zweckdienlich sind. Insbesondere kann der Ausschuss auf Antrag

eines Mitgliedstaats verlangen, dass Alternativlösungen geprüft und die Bewertung der Kosten und Nutzen dieser Alternativlösungen in den dem TSI-Entwurf beizufügenden Bericht aufgenommen werden.

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

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

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

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

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

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

(\*) ABl. L 164 vom 30.4.2004, S. 1.

(\*\*) ABl. L 225 vom 12.8.1998, S. 27.“

## 6. Artikel 7 erhält folgende Fassung:

## „Artikel 7

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

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

- b) bei Vorhaben, die die Erneuerung oder Umrüstung einer bestehenden Strecke betreffen, wenn das Lichtraumprofil, die Spurweite, der Gleisabstand oder die elektrische Spannung dieser TSI mit denen der vorhandenen Strecke unvereinbar sind;
- c) bei Vorhaben, die den Neubau einer Strecke oder die Erneuerung oder Umrüstung einer bestehenden Strecke betreffen, die im Gebiet des betreffenden Mitgliedstaats durchgeführt werden, wenn dessen Eisenbahnnetz ein Binnennetz ist oder durch das Meer vom Eisenbahnnetz des übrigen Gemeinschaftsgebiets abgeschnitten ist;
- d) bei Vorhaben, die die Erneuerung, Erweiterung oder Umrüstung einer bestehenden Strecke betreffen, wenn die Anwendung dieser TSI die wirtschaftliche Lebensfähigkeit des Vorhabens und/oder die Kohärenz des Eisenbahnsystems des Mitgliedstaats beeinträchtigen würde;
- e) wenn die Bedingungen für eine rasche Wiederherstellung des Netzes nach einem Unfall oder einer Naturkatastrophe eine teilweise oder vollständige Anwendung der entsprechenden TSI wirtschaftlich oder technisch nicht erlauben.

In allen Fällen unterrichtet der betreffende Mitgliedstaat die Kommission im Voraus von der geplanten Ausnahme und übermittelt ihr ein Dossier, in dem die TSI oder Teile davon, welche er nicht anwenden will, sowie die entsprechenden Spezifikationen, die er anzuwenden wünscht, aufgeführt sind. Die Kommission prüft die von dem Mitgliedstaat geplanten Maßnahmen. In den in den Buchstaben b) und d) genannten Fällen fasst die Kommission nach dem in Artikel 21 Absatz 2 genannten Verfahren einen Beschluss. Gegebenenfalls wird eine Empfehlung bezüglich der anzuwendenden Spezifikationen abgegeben. In dem in Buchstabe b) genannten Fall betrifft der Beschluss der Kommission nicht das Lichtraumprofil und die Spurweite.“

7. In Artikel 9 wird folgender Absatz angefügt:

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

8. Artikel 10 wird wie folgt geändert:

- a) Absatz 2 erhält folgende Fassung:

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

- b) Absatz 3 erhält folgende Fassung:

„(3) Die Mitgliedstaaten gehen davon aus, dass Interoperabilitätskomponenten den grundlegenden Anforderungen genügen, wenn sie die Bedingungen der entsprechenden TSI oder die zur Einhaltung dieser Bedingungen ausgearbeiteten europäischen Spezifikationen erfüllen.“

- c) Die Absätze 4 und 5 werden gestrichen.

9. Artikel 11 erhält folgende Fassung:

„Artikel 11

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

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

10. Artikel 14 erhält folgende Fassung:

„Artikel 14

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

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

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

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

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

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

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

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

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

(5) Die gemeinsamen Spezifikationen für das Register werden nach dem in Artikel 21 Absatz 2 genannten Verfahren auf der Grundlage des Entwurfs der Spezifikationen der Agentur festgelegt. Dieser Entwurf der Spezifikationen umfasst folgende Punkte: Inhalt, Datenformat, funktionale und technische Architektur, Betriebsart sowie Regeln für Dateneingabe und -abfrage. Das Register enthält mindestens folgende Angaben:

- a) Angaben zur EG-Prüferklärung und der ausstellenden Stelle;
- b) Angaben zu dem in Artikel 22a genannten Fahrzeugregister;
- c) Angaben zum Fahrzeugeigner oder dem Leasingnehmer;

- d) etwaige Betriebsbeschränkungen für das Fahrzeug;
- e) sicherheitskritische Angaben zum Instandhaltungsplan des Fahrzeugs.

(\*) ABL L 164 vom 30.4.2004, S. 44.

(\*\*) ABL L 75 vom 15.3.2001, S. 29. Geändert durch die Entscheidung 2002/844/EG der Kommission (ABL L 289 vom 26.10.2002, S. 30).“

11. In Artikel 15 wird folgender Absatz angefügt:

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

12. Artikel 16 Absatz 3 erhält folgende Fassung:

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

13. In Artikel 17 wird folgender Absatz angefügt:

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

14. In Artikel 18 Absatz 2 wird folgender Unterabsatz angefügt:

„Er umfasst auch die Prüfung der Schnittstellen des betreffenden Teilsystems mit dem System, dessen Teil es bildet, und zwar auf der Grundlage der in der jeweiligen TSI und den in Artikel 22a vorgesehenen Registern verfügbaren Informationen.“

15. Artikel 20 Absatz 5 erhält folgende Fassung:

„(5) Die Kommission setzt eine Gruppe zur Koordinierung der benannten Stellen (nachstehend ‚die Koordinierungsgruppe‘ genannt) ein, die Fragen im Zusammenhang mit der Anwendung der Verfahren der Konformitäts- oder Gebrauchstauglichkeitsbewertung nach Artikel 13 und des Prüfverfahrens nach Artikel 18 oder der Anwendung der entsprechenden TSI erörtert. Vertreter der Mitgliedstaaten können als Beobachter an den Arbeiten der Koordinierungsgruppe teilnehmen.“

Die Kommission und die Beobachter unterrichten den in Artikel 21 genannten Ausschuss über die Arbeiten der Koordinierungsgruppe. Die Kommission schlägt gegebenenfalls die erforderlichen Abhilfemaßnahmen vor.

Die Koordinierung der benannten Stellen erfolgt erforderlichenfalls gemäß Artikel 21.“

16. Artikel 21 erhält folgende Fassung:

„Artikel 21

(1) Die Kommission wird von einem Ausschuss unterstützt.

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

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

(3) Der Ausschuss gibt sich eine Geschäftsordnung.

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

(\*) ABl. L 184 vom 17.7.1999, S. 23.“

17. Die folgenden Artikel werden eingefügt:

„Artikel 21a

(1) Der Ausschuss kann alle Fragen behandeln, die die Interoperabilität des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems betreffen, einschließlich Fragen in Bezug auf die Interoperabilität zwischen diesem System und dem Eisenbahnsystem von Drittländern.

(2) Der Ausschuss kann alle Fragen im Zusammenhang mit der Durchführung dieser Richtlinie behandeln. Erforderlichenfalls gibt die Kommission nach dem in Artikel 21 Absatz 2 genannten Verfahren eine Empfehlung zu ihrer Durchführung ab.

Artikel 21b

(1) Die Kommission kann von sich aus oder auf Antrag eines Mitgliedstaats nach dem in Artikel 21 Absatz 2 genannten Verfahren die Vergabe eines Auftrags zur Ausarbeitung einer TSI für einen zusätzlichen Aspekt beschließen, soweit diese ein in Anhang II genanntes Teilsystem betrifft.

(2) Auf Vorschlag der Kommission gibt sich der Ausschuss nach dem in Artikel 21 Absatz 2 genannten Verfahren ein Arbeitsprogramm, das mit den Zielen dieser Richtlinie und der Richtlinie 2001/16/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 19. März 2001 über die Interoperabilität des konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystems (\*) im Einklang steht.

Artikel 21c

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

(\*) ABl. L 110 vom 20.4.2001, S. 1.“

18. Folgender Artikel wird eingefügt:

„Artikel 22a

(1) Die Mitgliedstaaten tragen dafür Sorge, dass ein Infrastrukturregister und ein Fahrzeugregister veröffentlicht und jährlich aktualisiert werden. Darin werden für das jeweilige Teilsystem oder Teile davon die Hauptmerkmale (z. B. die Eckwerte) und deren Übereinstimmung mit den in den anzuwendenden TSI vorgeschriebenen Merkmalen dargestellt. Zu diesem Zweck ist in jeder TSI genau anzugeben, welche Angaben die Infrastruktur- und Fahrzeugregister enthalten müssen.

(2) Ein Exemplar dieser Register wird den betreffenden Mitgliedstaaten und der Agentur übermittelt und den betroffenen Parteien, zumindest den Fachleuten der Branche, zugänglich gemacht.“

19. Anhang I erhält die Fassung des Anhangs I der vorliegenden Richtlinie.

20. Anhang II erhält die Fassung des Anhangs II der vorliegenden Richtlinie.

21. In Anhang III wird folgende Nummer eingefügt:

„2.4.4. Kontrolle

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

22. Anhang VII Nummer 2 wird folgender Absatz angefügt:

„Insbesondere müssen die Stelle und das mit den Prüfungen beauftragte Personal in betrieblicher Hinsicht von den Behörden unabhängig sein, die für die Erteilung von

Inbetriebnahmegenehmigungen im Rahmen dieser Richtlinie, die Erteilung von Genehmigungen im Rahmen der Richtlinie 95/18/EG des Rates vom 19. Juni 1995 über die Erteilung von Genehmigungen an Eisenbahnunternehmen (\*), die Ausstellung von Sicherheitsbescheinigungen im Rahmen der Richtlinie 2004/49/EG benannt sind, sowie von den Stellen, die für die Untersuchung von Unfällen zuständig sind.

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

## Artikel 2

Die Richtlinie 2001/16/EG wird wie folgt geändert:

1. Der Titel erhält folgende Fassung: „Richtlinie 2001/16/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 19. März 2001 über die Interoperabilität des konventionellen Eisenbahnsystems“.

2. Artikel 1 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 erhält folgende Fassung:

„(1) Mit dieser Richtlinie werden die Bedingungen festgelegt, die im Gebiet der Gemeinschaft für die Verwirklichung der Interoperabilität des konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystems, wie es in Anhang I beschrieben ist, erfüllt sein müssen. Diese Bedingungen betreffen die Planung, den Bau, die Inbetriebnahme, die Umrüstung, die Erneuerung, den Betrieb und die Instandhaltung von Bestandteilen dieses Systems, die nach dem Tag des Inkrafttretens der vorliegenden Richtlinie in Betrieb genommen werden, und darüber hinaus die Qualifikationen und die Gesundheits- und Sicherheitsbedingungen in Bezug auf das für seinen Betrieb und seine Instandsetzung eingesetzte Personal.“

b) Die Einleitung von Absatz 2 erhält folgende Fassung:

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

c) Folgender Absatz wird angefügt:

„(3) Der Geltungsbereich dieser Richtlinie wird unbeschadet der Ausnahmen in Bezug auf die Anwendung von TSI gemäß Artikel 7 schrittweise auf das gesamte konventionelle Eisenbahnsystem ausgeweitet, einschließlich Schienenanschlüssen zu den Haupteinrichtungen von Terminals und Häfen, die von mehr als einem Benutzer genutzt werden oder genutzt werden können; ausgenommen hiervon sind Infrastrukturen und Fahrzeuge, die ausschließlich für den lokal begrenzten Einsatz oder ausschließlich für historische oder touristische Zwecke genutzt werden, und Infrastrukturen, die vom übrigen Eisenbahnsystem in betrieblicher Hinsicht abgeschnitten sind.“

Diese Richtlinie wird auf die Teile des Netzes, die noch nicht unter Absatz 1 fallen, erst ab dem Tag angewendet, an dem die betreffenden TSI, die nach dem im Folgenden beschriebenen Verfahren anzunehmen sind, in

Kraft treten, und betrifft nur die Anwendungsbereiche, die in diesen TSI festgelegt sind.

Die Kommission legt nach dem in Artikel 21 Absatz 2 genannten Verfahren bis zum 1. Januar 2006 ein Arbeitsprogramm zur Ausarbeitung neuer und/oder Überarbeitung bereits angenommener TSI fest, um noch nicht erfasste Strecken und Fahrzeuge einzubeziehen.

Unbeschadet des Artikels 5 Absatz 5, in dem die Möglichkeit der Berücksichtigung von Sonderfällen vorgesehen ist, und des Artikels 7, wonach unter bestimmten Bedingungen Ausnahmen zulässig sind, wird in diesem Arbeitsprogramm eine erste Gruppe von neuen TSI und/oder von TSI-Änderungen angegeben, die bis Januar 2009 auszuarbeiten sind. Die Wahl der in den TSI zu behandelnden Punkte richtet sich nach der voraussichtlichen Kostenwirksamkeit jeder vorgeschlagenen Maßnahme und nach dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit der auf Gemeinschaftsebene getroffenen Maßnahmen. Hierbei werden Anhang I Nummer 4 und das notwendige Gleichgewicht zwischen den Zielen eines ununterbrochenen Zuglaufs und der technischen Harmonisierung einerseits und dem jeweiligen transeuropäischen, nationalen, regionalen oder lokalen Verkehrsaufkommen andererseits angemessen berücksichtigt.

Nach der Ausarbeitung der ersten Gruppe von TSI erfolgt die Festlegung der Prioritäten für die Ausarbeitung neuer TSI oder die Überarbeitung bestehender TSI gemäß dem in Artikel 21 Absatz 2 genannten Verfahren.

Ein Mitgliedstaat kann bei Vorhaben, die bei Veröffentlichung der betreffenden Gruppe von TSI in einem fortgeschrittenen Entwicklungsstadium oder Gegenstand eines in der Durchführung befindlichen Vertrags sind, von der Anwendung dieses Absatzes absehen.“

3. Artikel 2 wird wie folgt geändert:

a) Buchstabe h) wird gestrichen.

b) Die Buchstaben l) und m) erhalten folgende Fassung:

„l) ‚Umrüstung‘ umfangreiche Änderungsarbeiten an einem Teilsystem oder einem Teil davon, mit denen die Gesamtleistung des Teilsystems verbessert wird;

m) ‚Erneuerung‘ umfangreiche Arbeiten zum Austausch eines Teilsystems oder eines Teils davon, mit denen die Gesamtleistung des Teilsystems nicht verändert wird;“

c) Folgende Buchstaben werden angefügt:

„o) ‚Austausch im Zuge von Instandhaltungsarbeiten‘ die Ersetzung von Bauteilen im Rahmen von Wartungs- oder Reparaturarbeiten durch Teile gleicher Funktion und Leistung;

- p) ‚Inbetriebnahme‘ die Gesamtheit aller Tätigkeiten, durch die ein Teilsystem in seine nominale Betriebsbereitschaft versetzt wird.“

4. Artikel 5 wird wie folgt geändert:

- a) Absatz 1 erhält folgende Fassung:

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

- b) Absatz 3 Buchstabe e) erhält folgende Fassung:

„e) für jeden in Betracht kommenden Fall die Verfahren angeben, die einerseits zur Konformitätsbewertung oder zur Gebrauchstauglichkeitsbewertung der Interoperabilitätskomponenten oder andererseits zur EG-Prüfung der Teilsysteme angewendet werden müssen. Diese Verfahren stützen sich auf die in dem Beschluss 93/465/EWG festgelegten Module;“

- c) Folgender Absatz wird angefügt:

„(7) Die TSI können ausdrücklich und mit genauer Fundstellenangabe auf europäische Normen oder Spezifikationen verweisen, sofern dies für die Erreichung der Ziele dieser Richtlinie unbedingt erforderlich ist. In diesem Fall werden diese europäischen Normen oder Spezifikationen (beziehungsweise die betroffenen Teile davon) als Anhang der entsprechenden TSI betrachtet und mit Beginn der Gültigkeit der TSI verbindlich. Liegen keine europäischen Normen oder Spezifikationen vor, so kann bis zu deren Erstellung auf andere eindeutig benannte Schriftstücke normativen Charakters verwiesen werden; in diesem Fall betrifft dies Dokumente, die leicht zugänglich und frei verfügbar sind.“

5. Artikel 6 erhält folgende Fassung:

„Artikel 6

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

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

(2) Die Agentur bereitet die Überarbeitung und Aktualisierung der TSI vor und unterbreitet dem in Artikel 21 genannten Ausschuss alle zweckdienlichen Empfehlungen, um der Entwicklung der Technik oder der gesellschaftlichen Anforderungen Rechnung zu tragen.

- (3) Jeder TSI-Entwurf wird in zwei Stufen erarbeitet.

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

Die Agentur erarbeitet daraufhin den TSI-Entwurf unter Zugrundelegung dieser Eckwerte. Gegebenenfalls berücksichtigt die Agentur den technischen Fortschritt, bereits durchgeführte Normungsarbeiten, bereits eingesetzte Arbeitsgruppen und anerkannte Forschungsarbeiten. Eine Gesamtbewertung der absehbaren Kosten und des absehbaren Nutzens der Anwendung der TSI wird dem TSI-Entwurf beigefügt; in dieser Bewertung sind die zu erwartenden Auswirkungen auf alle betroffenen Betreiber und Wirtschaftsbeteiligten anzugeben.

(4) Bei der Ausarbeitung, Annahme und Überarbeitung jeder TSI (einschließlich der Eckwerte) werden die absehbaren Kosten und der absehbare Nutzen aller geprüften technischen Lösungen sowie der Schnittstellen zwischen ihnen mit dem Ziel berücksichtigt, die vorteilhaftesten Lösungen zu ermitteln und zu verwirklichen. Die Mitgliedstaaten beteiligen sich an dieser Bewertung, indem sie die erforderlichen Daten bereitstellen.

(5) Der in Artikel 21 genannte Ausschuss wird regelmäßig über die Arbeiten zur Ausarbeitung der TSI unterrichtet. Der Ausschuss kann während dieser Arbeiten alle Aufträge erteilen oder alle Empfehlungen abgeben, die für die Gestaltung der TSI sowie für die Kosten-Nutzen-Analyse zweckdienlich sind. Insbesondere kann der Ausschuss auf Antrag eines Mitgliedstaats verlangen, dass Alternativlösungen geprüft und die Bewertung der Kosten und Nutzen dieser Alternativlösungen in den dem TSI-Entwurf beizufügenden Bericht aufgenommen werden.

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

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

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

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

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

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

(\*) ABl. L 164 vom 30.4.2004, S. 1.

(\*\*) ABl. L 225 vom 12.8.1998, S. 27.“

6. Artikel 7 Buchstabe a) erhält folgende Fassung:

„a) bei Vorhaben, die den Neubau einer Strecke oder die Erneuerung oder Umrüstung einer bestehenden Strecke betreffen, oder bei den in Artikel 1 Absatz 1 genannten Bestandteilen, die bei Veröffentlichung dieser TSI in einem fortgeschrittenen Entwicklungsstadium oder Gegenstand eines in der Durchführung befindlichen Vertrags sind;“

7. Artikel 10 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 2 erhält folgende Fassung:

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

b) Absatz 3 erhält folgende Fassung:

„(3) Die Mitgliedstaaten gehen davon aus, dass Interoperabilitätskomponenten den grundlegenden Anforderungen genügen, wenn sie die Bedingungen der entsprechenden TSI oder die zur Einhaltung dieser Bedingungen ausgearbeiteten europäischen Spezifikationen erfüllen.“

c) Die Absätze 4 und 5 werden gestrichen.

8. Artikel 11 erhält folgende Fassung:

„Artikel 11

Stellt sich für einen Mitgliedstaat oder die Kommission heraus, dass unmittelbar oder mittelbar zur Erreichung der Ziele dieser Richtlinie angewendete europäische Spezifikationen den grundlegenden Anforderungen nicht genügen, so kann nach dem in Artikel 21 Absatz 2 genannten Verfahren und nach Anhörung des mit der Richtlinie 98/34/EG eingesetzten Ausschusses entschieden werden, dass diese Spezifikationen aus den Veröffentlichungen, in denen sie aufgeführt sind, teilweise oder vollständig zu streichen oder zu ändern sind.“

9. Artikel 14 wird wie folgt geändert:

a) Dem Absatz 2 wird folgender Unterabsatz angefügt:

„Dabei sind die in den jeweiligen strukturellen und funktionellen TSI vorgesehenen Bewertungs- und Prüfverfahren anzuwenden.“

b) Absatz 3 erhält folgende Fassung:

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

Eine solche neue Inbetriebnahmegenehmigung ist immer dann erforderlich, wenn durch die geplanten Arbeiten die Gefahr einer Beeinträchtigung des Gesamtsicherheitsniveaus des betreffenden Teilsystems besteht. Ist eine neue Genehmigung erforderlich, so entscheidet der Mitgliedstaat, inwieweit die TSI auf das Vorhaben anzuwenden sind. Der Mitgliedstaat teilt seine Entscheidung der Kommission und den anderen Mitgliedstaaten mit.“

c) Die folgenden Absätze 4 und 5 werden angefügt.

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

a) Das Register entspricht den in Absatz 5 aufgeführten gemeinsamen Spezifikationen;

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

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

(5) Die gemeinsamen Spezifikationen für das Register werden nach dem in Artikel 21 Absatz 2 genannten Verfahren auf der Grundlage des Entwurfs der Spezifikationen der Agentur festgelegt. Dieser Entwurf der Spezifikationen umfasst folgende Punkte: Inhalt, Datenformat, funktionale und technische Architektur, Betriebsart sowie Regeln für Dateneingabe und -abfrage. Das Register enthält mindestens folgende Angaben:

- a) Angaben zur EG-Prüferklärung und der ausstellenden Stelle;
- b) Angaben zu dem in Artikel 24 genannten Fahrzeugregister;
- c) Angaben zum Fahrzeugeigner oder dem Leasingnehmer;
- d) etwaige Betriebsbeschränkungen für das Fahrzeug;
- e) sicherheitskritische Angaben zu dem Instandhaltungsplan des Fahrzeugs.

(\*) ABl. L 164 vom 30.4.2004, S. 44.

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

#### 10. Artikel 16 Absatz 3 erhält folgende Fassung:

„(3) Liegen keine TSI vor oder wurde eine Ausnahme gemäß Artikel 7 gemeldet, so übermitteln die Mitgliedstaaten den anderen Mitgliedstaaten und der Kommission für

jedes Teilsystem ein Verzeichnis der für die Anwendung der grundlegenden Anforderungen gebräuchlichen technischen Vorschriften. Diese Übermittlung erfolgt bis zum 30. April 2005 und anschließend bei jeder Änderung des Verzeichnisses der technischen Vorschriften. Gleichzeitig benennen die Mitgliedstaaten auch die Stellen, die bei diesen technischen Vorschriften mit dem Prüfverfahren nach Artikel 18 beauftragt sind.“

#### 11. Dem Artikel 17 wird folgender Absatz angefügt:

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

#### 12. Artikel 20 Absatz 5 erhält folgende Fassung:

„(5) Die Kommission setzt eine Gruppe zur Koordinierung der benannten Stellen (nachstehend ‚die Koordinierungsgruppe‘ genannt) ein, die Fragen im Zusammenhang mit der Anwendung der Verfahren der Konformitäts- oder Gebrauchstauglichkeitsbewertung nach Artikel 13 und des Prüfverfahrens nach Artikel 18 oder der Anwendung der entsprechenden TSI erörtert. Vertreter der Mitgliedstaaten können als Beobachter an den Arbeiten der Koordinierungsgruppe teilnehmen.“

Die Kommission und die Beobachter unterrichten den in Artikel 21 genannten Ausschuss über die Arbeiten der Koordinierungsgruppe. Die Kommission schlägt gegebenenfalls die erforderlichen Abhilfemaßnahmen vor.

Die Koordinierung der benannten Stellen erfolgt erforderlichenfalls gemäß Artikel 21.“

#### 13. Dem Artikel 21 wird folgender Absatz angefügt:

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

#### 14. Die folgenden Artikel werden eingefügt:

„Artikel 21a

Die Kommission kann den Ausschuss mit allen Fragen im Zusammenhang mit der Durchführung dieser Richtlinie befassen. Erforderlichenfalls gibt die Kommission nach dem in Artikel 21 Absatz 2 genannten Verfahren eine Empfehlung zu ihrer Durchführung ab.

*Artikel 21b*

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

## 15. Artikel 23 erhält folgende Fassung:

*„Artikel 23*

(1) Für den Erlass der TSI gilt nachstehende Rangfolge, wobei die Reihenfolge für die Vergabe der Aufträge nach Artikel 6 Absatz 1 hiervon unberührt bleibt:

- a) Die erste Gruppe von TSI betrifft die Zugsteuerung, Zug-sicherung und Signalgebung, Telematikanwendungen für den Güterverkehr, Verkehrsbetrieb und Verkehrssteuerung (einschließlich der Qualifikation des Personals für den grenzüberschreitenden Verkehr unter Einhaltung der in den Anhängen II und III festgelegten Kriterien), Güterwagen, von Fahrzeugen und Infrastruktur ausgehende Lärmemissionen. Für die Fahrzeuge gilt, dass zuerst diejenigen entwickelt werden, die für den internationalen Verkehr bestimmt sind.
- b) Ferner werden je nach Mittelausstattung der Kommission und der Agentur folgende Aspekte behandelt: Telematikanwendungen für den Personenverkehr, Instandhaltung unter besonderer Berücksichtigung der Sicherheit, Personenwagen, Triebfahrzeuge und Triebwagenzüge, Infrastruktur, Energie und Luftverschmutzung. Für die Fahrzeuge gilt, dass zuerst diejenigen entwickelt werden, die für den internationalen Verkehr bestimmt sind.
- c) Auf Antrag der Kommission, eines Mitgliedstaats oder der Agentur kann der Ausschuss nach dem in Artikel 21 Absatz 2 genannten Verfahren die Ausarbeitung einer TSI für einen zusätzlichen Aspekt beschließen, soweit diese ein in Anhang II genanntes Teilsystem betrifft.

(2) Die Kommission erstellt nach dem in Artikel 21 Absatz 2 genannten Verfahren ein Arbeitsprogramm, das sich nach der in Absatz 1 genannten Rangfolge und derjenigen der sonstigen ihr mit dieser Richtlinie übertragenen Aufgaben richtet.

Die unter das erste Arbeitsprogramm nach Absatz 1 Buchstabe a) fallenden TSI werden bis zum 20. April 2004 ausgearbeitet.

(3) Das Arbeitsprogramm umfasst folgende Stufen:

- a) ausgehend von einem Entwurf der Agentur Ausarbeitung einer repräsentativen Architektur des konventionellen Eisenbahnsystems auf der Grundlage des Verzeichnisses der Teilsysteme (Anhang II) zur Gewährleistung der Kohärenz zwischen den TSI. Diese Architektur muss insbesondere die verschiedenen Bestandteile des Systems sowie deren Schnittstellen umfassen und als Bezugsrahmen für die Abgrenzung der Anwendungsbereiche jeder TSI dienen;

- b) Festlegung einer Modellstruktur für die Erarbeitung der TSI;
- c) Festlegung einer Methodik für die Kosten-Nutzen-Analyse zu den in den TSI vorgesehenen Lösungen;
- d) Festlegung der für die Erarbeitung der TSI erforderlichen Aufträge;
- e) für jede TSI Festlegung der jeweiligen Eckwerte;
- f) Genehmigung der Normungsprogrammwürfe;
- g) Gestaltung des Übergangszeitraums zwischen dem Inkrafttreten der Richtlinie 2004/50/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. April 2004 zur Änderung der Richtlinie 96/48/EG des Rates über die Interoperabilität des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems und der Richtlinie 2001/16/EG des Europäischen Parlaments und des Rates über die Interoperabilität des konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystems (\*) und der Herausgabe der TSI einschließlich der Festlegung des Bezugsrahmens nach Artikel 25.

(\*) ABl. L 164 vom 30.4.2004, S. 114.“

## 16. Artikel 24 Absatz 2 erhält folgende Fassung:

„(2) Ein Exemplar dieser Register wird den betreffenden Mitgliedstaaten und der Agentur übermittelt und den betroffenen Parteien, zumindest den Fachleuten der Branche, zugänglich gemacht.“

## 17. Artikel 25 Absatz 1 erhält folgende Fassung:

„(1) Die Agentur entwickelt in Einklang mit den Artikeln 3 und 12 der Verordnung (EG) Nr. 881/2004 anhand der von den Mitgliedstaaten nach Artikel 16 Absatz 3 übermittelten Angaben, der technischen Unterlagen der entsprechenden Fachkreise und des Wortlauts der einschlägigen internationalen Übereinkünfte den Entwurf eines Bezugsrahmens für die technischen Vorschriften zur Gewährleistung des gegenwärtigen Grades an Interoperabilität der Strecken und Fahrzeuge, die gemäß Artikel 1 Absatz 3 in den Geltungsbereich dieser Richtlinie einbezogen werden. Nach dem in Artikel 21 Absatz 2 genannten Verfahren prüft die Kommission diesen Entwurf und entscheidet, ob er bis zum Erlass der TSI als Bezugsrahmen dienen kann.“

## 18. Anhang I erhält die Fassung des Anhangs III der vorliegenden Richtlinie.

## 19. In Anhang III wird folgende Nummer eingefügt:

*„2.4.4. Kontrolle*

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

20. Anhang VII Nummer 2 wird folgender Absatz angefügt:

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

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

21. Anhang VIII wird gestrichen.

### Artikel 3

Die Kommission trifft alle erforderlichen Maßnahmen, um sicherzustellen, dass die Anwendung dieser Richtlinie die im Rahmen der Richtlinien 96/48/EG und 2001/16/EG bereits in Auftrag gegebenen Arbeiten zur Erstellung von TSI möglichst nicht in Frage stellt, und um sicherzustellen, dass Projekte, die sich bei Inkrafttreten der vorliegenden Richtlinie in einem fortgeschrittenen Entwicklungsstadium befinden, nicht beeinträchtigt werden.

### Artikel 4

Die Mitgliedstaaten setzen die Rechts- und Verwaltungsvorschriften in Kraft, die erforderlich sind, um dieser Richtlinie spätestens ab dem 30. April 2006 nachzukommen. Sie setzen die Kommission unverzüglich davon in Kenntnis.

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

### Artikel 5

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

### Artikel 6

Diese Richtlinie ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

Geschehen zu Straßburg am 29. April 2004.

*Im Namen des Europäischen Parlaments*  
Der Präsident  
P. COX

*Im Namen des Rates*  
Der Präsident  
M. McDOWELL

## ANHANG I

„ANHANG I

**DAS TRANSEUROPÄISCHE HOCHGESCHWINDIGKEITSBAHNSYSTEM**

## 1. INFRASTRUKTUREN

Die Infrastruktur des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems ist die Infrastruktur der Strecken des transeuropäischen Verkehrsnetzes, die in der Entscheidung Nr. 1692/96/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Juli 1996 über gemeinschaftliche Leitlinien für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes (\*) oder jeder Aktualisierung jener Entscheidung aufgrund der in Artikel 21 jener Entscheidung vorgesehenen Überprüfung aufgeführt ist.

Strecken für Hochgeschwindigkeitszüge umfassen:

- eigens für Hochgeschwindigkeitszüge gebaute Strecken, die für Geschwindigkeiten von im Allgemeinen mindestens 250 km/h ausgelegt sind;
- eigens für Hochgeschwindigkeitszüge ausgebaute Strecken, die für Geschwindigkeiten von rund 200 km/h ausgelegt sind;
- eigens für Hochgeschwindigkeitszüge ausgebaute Strecken, die aufgrund der sich aus der Topografie, der Oberflächengestalt oder der städtischen Umgebung ergebenden Zwänge von spezifischer Beschaffenheit sind und deren Geschwindigkeit im Einzelfall angepasst werden muss.

Diese Infrastruktur umfasst Verkehrssteuerungs-, Ortungs- und Navigationssysteme; Datenverarbeitungs- und Telekommunikationseinrichtungen, die für den Personenverkehr auf diesen Strecken zur Gewährleistung eines sicheren und ausgewogenen Netzbetriebs und einer wirksamen Verkehrssteuerung vorgesehen sind.

## 2. FAHRZEUGE

Zu den unter diese Richtlinie fallenden Fahrzeugen zählen Züge, die so ausgelegt sind, dass sie

- entweder bei mindestens 250 km/h auf eigens für Hochgeschwindigkeitszüge gebauten Strecken verkehren und unter günstigen Bedingungen Geschwindigkeiten von mehr als 300 km/h erzielen können
- oder bei rund 200 km/h auf den unter Nummer 1 genannten Strecken verkehren können, soweit dies mit dem Leistungsniveau dieser Strecken vereinbar ist.

## 3. KOMPATIBILITÄT INNERHALB DES TRANSEUROPÄISCHEN HOCHGESCHWINDIGKEITSBAHNSYSTEMS

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

---

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

## ANHANG II

„ANHANG II

**TEILSYSTEME**

## 1. VERZEICHNIS DER TEILSYSTEME

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

a) Entweder strukturelle Bereiche:

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

b) oder funktionelle Bereiche:

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

## 2. RELEVANTE BEREICHE

Für jedes einzelne Teilsystem wird die Liste der mit der Interoperabilität verbundenen Aspekte in den Aufträgen angegeben, die der Agentur zur Ausarbeitung der TSI erteilt werden.

Gemäß Artikel 6 Absatz 1 werden diese Aufträge nach dem in Artikel 21 Absatz 2 genannten Verfahren festgelegt.

Gegebenenfalls wird die in den Aufträgen angegebene Liste der mit der Interoperabilität verbundenen Aspekte von der Agentur gemäß Artikel 5 Absatz 3 Buchstabe c) präzisiert.“

---

## ANHANG III

## ,ANHANG I

**DAS KONVENTIONELLE TRANSEUROPÄISCHE EISENBAHNSYSTEM**

## 1. INFRASTRUKTUREN

Die Infrastruktur des konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystems ist die Infrastruktur der Strecken des transeuropäischen Verkehrsnetzes, die in der Entscheidung Nr. 1692/96/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Juli 1996 über gemeinschaftliche Leitlinien für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes (\*) oder jeder Aktualisierung jener Entscheidung aufgrund der in Artikel 21 jener Entscheidung vorgesehenen Überprüfung aufgeführt sind.

Für die Zwecke dieser Richtlinie kann dieses Netz in folgende Kategorien unterteilt werden:

- für den Personenverkehr vorgesehene Strecken;
- für den gemischten Verkehr (Personen- und Güterverkehr) vorgesehene Strecken;
- speziell für den Güterverkehr konzipierte oder ausgebaute Strecken;
- Personenverkehrsknoten;
- Güterverkehrsknoten einschließlich Terminals für kombinierten Verkehr;
- Verbindungswege zwischen den vorstehend genannten Elementen.

Diese Infrastruktur umfasst Verkehrssteuerungs-, Ortungs- und Navigationssysteme; Datenverarbeitungs- und Telekommunikationseinrichtungen, die für den Personenfernverkehr und den Güterverkehr auf diesem Netz zur Gewährleistung eines sicheren und ausgewogenen Netzbetriebs und einer wirksamen Verkehrssteuerung vorgesehen sind.

## 2. FAHRZEUGE

Zu den Fahrzeugen zählt jegliches Material, das für den Verkehr auf der Gesamtheit oder einem Teil des konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystems geeignet ist, einschließlich:

- Diesel-Triebzüge oder elektrische Triebzüge;
- Diesel-Triebfahrzeuge oder elektrische Triebfahrzeuge;
- Personenwagen;
- Güterwagen, einschließlich Fahrzeuge für die Beförderung von Lastkraftwagen.

Darunter fallen auch mobile Ausrüstungen für Bau und Instandhaltung von Eisenbahninfrastrukturen, sie sind aber nicht oberste Priorität.

Jede einzelne dieser Kategorien ist wie folgt unterteilt:

- Fahrzeuge für den grenzüberschreitenden Verkehr;
- Fahrzeuge für den innerstaatlichen Verkehr.

## 3. KOMPATIBILITÄT INNERHALB DES KONVENTIONELLEN TRANSEUROPÄISCHEN EISENBAHNSYSTEMS

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

#### 4. AUSWEITUNG DES GELTUNGSBEREICHES

##### 1. **Strecken- und Fahrzeugunterkategorien**

Im Interesse einer kostengünstigen Verwirklichung der Interoperabilität werden innerhalb aller in diesem Anhang genannten Strecken- und Fahrzeugkategorien erforderlichenfalls weitere Unterkategorien festgelegt. Die in Artikel 5 Absatz 3 genannten funktionellen und technischen Spezifikationen können je nach Unterkategorie gegebenenfalls unterschiedlich ausfallen.

##### 2. **Kostenbegrenzung**

Bei der Kosten-Nutzen-Analyse der vorgeschlagenen Maßnahmen wird unter anderem Folgendes berücksichtigt:

- Kosten der vorgeschlagenen Maßnahme,
- Senkung der Kapitalkosten und Aufwendungen durch Größenvorteile und eine bessere Ausnutzung der Fahrzeuge,
- Senkung von Investitions- und Instandhaltungs-/Betriebskosten durch größeren Wettbewerb zwischen Herstellern und Instandhaltungsunternehmen,
- positive Auswirkungen für die Umwelt durch technische Verbesserungen des Schienensystems,
- Erhöhung der Betriebssicherheit.

Außerdem werden in dieser Bewertung die zu erwartenden Auswirkungen auf alle betroffenen Betreiber und Wirtschaftsbeteiligten angegeben.

---

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