

FEDERALE OVERHEIDSDIENST BINNENLANDSE ZAKEN

N. 2012 — 974

[C — 2012/00192]

26 JANUARI 2010. — Wet betreffende de interoperabiliteit van het spoorwegsysteem in de Europese Gemeenschap. — Officiële coördinatie in het Duits

De hiernavolgende tekst is de officiële coördinatie in het Duits van de wet van 26 januari 2010 betreffende de interoperabiliteit van het spoorwegsysteem in de Europese Gemeenschap (*Belgisch Staatsblad* van 9 februari 2010), zoals ze werd gewijzigd bij het koninklijk besluit van 13 november 2011 tot wijziging van de wet van 26 januari 2010 betreffende de interoperabiliteit van het spoorwegsysteem in de Europese Gemeenschap (*Belgisch Staatsblad* van 30 november 2011).

Deze officiële coördinatie in het Duits is opgemaakt door de Centrale Dienst voor Duitse vertaling in Malmedy.

SERVICE PUBLIC FEDERAL INTERIEUR

F. 2012 — 974

[C — 2012/00192]

26 JANVIER 2010. — Loi relative à l'interopérabilité du système ferroviaire au sein de la Communauté européenne. — Coordination officielle en langue allemande

Le texte qui suit constitue la coordination officielle en langue allemande de la loi du 26 janvier 2010 relative à l'interopérabilité du système ferroviaire au sein de la Communauté européenne (*Moniteur belge* du 9 février 2010), telle qu'elle a été modifiée par l'arrêté royal du 13 novembre 2011 modifiant la loi du 26 janvier 2010 relative à l'interopérabilité du système ferroviaire au sein de la Communauté européenne (*Moniteur belge* du 30 novembre 2011).

Cette coordination officielle en langue allemande a été établie par le Service central de traduction allemande à Malmedy.

FÖDERALER ÖFFENTLICHER DIENST INNERES

D. 2012 — 974

[C — 2012/00192]

**26. JANUAR 2010 — Gesetz über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems in der Europäischen Gemeinschaft
Inoffizielle Koordinierung in deutscher Sprache**

Der folgende Text ist die inoffizielle Koordinierung in deutscher Sprache des Gesetzes vom 26. Januar 2010 über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems in der Europäischen Gemeinschaft, so wie es abgeändert worden ist durch den Königlichen Erlass vom 13. November 2011 zur Abänderung des Gesetzes vom 26. Januar 2010 über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems in der Europäischen Gemeinschaft.

Diese inoffizielle Koordinierung in deutscher Sprache ist von der Zentralen Dienststelle für Deutsche Übersetzungen in Malmedy erstellt worden.

FÖDERALER ÖFFENTLICHER DIENST MOBILITÄT UND TRANSPORTWESEN

26. JANUAR 2010 — Gesetz über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems in der Europäischen GemeinschaftKAPITEL 1 — *Allgemeine Bestimmungen*

Artikel 1 - Vorliegendes Gesetz regelt eine in Artikel 78 der Verfassung erwähnte Angelegenheit.

Vorliegendes Gesetz setzt teilweise die Richtlinie 2008/57/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. Juni 2008 über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems in der Gemeinschaft[, abgeändert durch die Richtlinie 2011/18/EU der Kommission vom 1. März 2011,] um.

[Art. 1 Abs. 2 abgeändert durch Art. 1 des K.E. vom 13. November 2011 (B.S. vom 30. November 2011)]

Art. 2 - Anwendungsbereich

Vorliegendes Gesetz ist nicht anwendbar auf:

1. private Eisenbahninfrastrukturen und auf Fahrzeuge, die nur auf diesen Infrastrukturen benutzt werden und ausschließlich zur Nutzung durch ihre Eigentümer für den eigenen Güterverkehr bestimmt sind,
2. Eisenbahnnetze, die vom übrigen Eisenbahnsystem funktional getrennt sind und die nur für die Personenbeförderung und den Gütertransport im örtlichen Verkehr, Stadt- oder Vorortverkehr genutzt werden,
3. Nostalgie-, Museums- und Touristikbahnen, die auf ihren eigenen Eisenbahnnetzen verkehren oder auf stillgelegten, jedoch nicht abgerissenen Bahngleisen, die zur Eisenbahninfrastruktur gehören, die ausschließlich für die vorhin erwähnten Netze und Gleise benutzten Werkstätte und Fahrzeuge beziehungsweise das dort eingesetzte Personal einbezogen,
4. Fahrzeuge, die ausschließlich für nostalgische, historische oder touristische Zwecke genutzt werden und auf dem Eisenbahnnetz verkehren, unter der Bedingung, dass sie die zur Gewährleistung eines sicheren Verkehrs auf sie anwendbaren Sicherheitsvorschriften einhalten,
5. U-Bahnen, Straßenbahnen und andere Systeme des städtischen und regionalen Eisenbahnverkehrs über Light-Rail-Systeme oder alle anderen schienengebundenen Betriebsmodi, insofern Letztere nicht auf dem Eisenbahnnetz verkehren.

Art. 3 - Begriffsbestimmungen

Für die Anwendung des vorliegenden Gesetzes ist zu verstehen unter:

1. "Minister": der Minister, zu dessen Zuständigkeitsbereich die Regulierung des Eisenbahnverkehrs gehört,
2. "Verwaltung": die Generaldirektion Landtransport des Föderalen Öffentlichen Dienstes Mobilität und Transportwesen,
3. "Regulierungsstelle": der Dienst für die Regulierung des Eisenbahnverkehrs und der Betreuung des Flughafens Brüssel-National,
4. "Agentur": die Europäische Eisenbahnagentur, errichtet durch die Verordnung (EG) Nr. 881/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. April 2004,
5. "Sicherheitsbehörde": die vom König in Anwendung des Gesetzes vom 19. Dezember 2006 benannte Sicherheitsbehörde,
6. "Untersuchungsstelle": die vom König in Anwendung des Gesetzes vom 19. Dezember 2006 benannte Untersuchungsstelle,

7. "Betreiber der Eisenbahninfrastruktur": jede Stelle, die oder jedes Unternehmen, das unter anderem mit der Errichtung und Instandhaltung der Eisenbahninfrastruktur beauftragt sind. Dieser Auftrag kann auch die Steuerung der Kontroll- und Sicherheitssysteme der Infrastruktur umfassen. Die Funktionen des Infrastrukturbetreibers eines Netzes oder eines Teils des Netzes können mehreren Stellen oder Unternehmen zugewiesen werden,

8. "Eisenbahnunternehmen": (i) jedes nach geltendem Gemeinschaftsrecht zugelassene öffentlich-rechtliche oder private Unternehmen, dessen Haupttätigkeit im Erbringen von Eisenbahnverkehrsleistungen zur Beförderung von Gütern und/oder Personen besteht, wobei dieses Unternehmen die Traktion sicherstellen muss, und (ii) jedes andere private oder öffentlich-rechtliche Unternehmen, dessen Tätigkeit im Erbringen von Eisenbahnverkehrsleistungen zur Beförderung von Gütern und/oder Personen besteht, wobei dieses Unternehmen die Traktion sicherstellen muss. Dies schließt auch Unternehmen ein, die ausschließlich die Traktion sicherstellen,

9. "Auftraggeber": eine öffentliche oder private Stelle, die den Entwurf und/oder den Bau oder die Erneuerung oder Umrüstung eines Teilsystems in Auftrag gibt. Bei dieser Stelle kann es sich um ein Eisenbahnunternehmen, einen Infrastrukturbetreiber, einen Fahrzeughalter oder den mit der Durchführung eines Vorhabens beauftragten Auftragnehmer handeln,

10. "transeuropäisches Eisenbahnsystem": das konventionelle transeuropäische Eisenbahnsystem und das transeuropäische Hochgeschwindigkeitsbahnsystem im Sinne von Anlage 1,

11. "vorhandenes Eisenbahnsystem": das System, das gebildet wird durch die Strecken und ortsfeste Anlagen umfassenden Eisenbahninfrastrukturen des vorhandenen Eisenbahnnetzes und durch die auf diesen Infrastrukturen verkehrenden Fahrzeuge jeglicher Kategorie und Herkunft,

12. "Eisenbahnnetze": Strecken, Bahnhöfe, Terminals und ortsfeste Einrichtungen jeglicher Art, die für die Gewährleistung des sicheren und durchgehenden Betriebs des Systems erforderlich sind,

13. "Interoperabilität": die Eignung eines Eisenbahnsystems für den sicheren und durchgehenden Zugverkehr, indem den für diese Strecken erforderlichen Leistungskennwerten entsprochen wird. Diese Eignung hängt von den gesamten ordnungsrechtlichen, technischen und betrieblichen Voraussetzungen ab, die zur Erfüllung der grundlegenden Anforderungen gegeben sein müssen,

14. "Teilsysteme": die in Anlage 2 aufgeführten Unterteilungen des Eisenbahnsystems, für die grundlegende Anforderungen festgelegt werden müssen. Diese Teilsysteme sind struktureller oder funktioneller Art,

15. "grundlegende Anforderungen": die Gesamtheit der in Anlage 3 beschriebenen Bedingungen, die das Eisenbahnsystem, die Teilsysteme und die Interoperabilitätskomponenten einschließlich der Schnittstellen erfüllen müssen,

16. "europäische Spezifikation": eine gemeinsame technische Spezifikation, eine europäische technische Zulassung oder eine nationale Norm zur Umsetzung einer europäischen Norm, wie definiert in Artikel 67*bis* des Königlichen Erlasses vom 10. Januar 1996 über öffentliche Bau-, Liefer- und Dienstleistungsaufträge im Bereich der Wasser-, Energie- und Verkehrsversorgung und im Bereich der Postdienste,

17. "harmonisierte Norm": jede europäische Norm, die von einer der in Anhang I 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 aufgeführten europäischen Normungsorganisationen beschlossen wird und die allein oder in Verbindung mit anderen Normen eine Lösung für die Einhaltung rechtlicher Bestimmungen darstellt,

18. "technische Spezifikationen für die Interoperabilität", nachstehend "TSI" genannt: Spezifikationen, die für jedes Teilsystem oder Teile davon im Hinblick auf die Erfüllung der grundlegenden Anforderungen gelten und die Interoperabilität des Eisenbahnsystems gewährleisten,

19. "Eckwerte": alle ordnungsrechtlichen, technischen oder betrieblichen Bedingungen, die für die Interoperabilität von kritischer Bedeutung und in den einschlägigen TSI angegeben sind

20. "Interoperabilitätskomponenten": Bauteile, Bauteilgruppen, Unterbaugruppen oder komplette Materialbaugruppen, die in ein Teilsystem eingebaut sind oder eingebaut werden sollen und von denen die Interoperabilität des Eisenbahnsystems direkt oder indirekt abhängt. Der Begriff "Komponenten" umfasst sowohl materielle als auch immaterielle Produkte wie Software,

21. "benannte Stellen": die Stellen, die damit betraut sind, die Konformität oder die Gebrauchstauglichkeit der Interoperabilitätskomponenten zu bewerten oder das EG-Prüfverfahren für Teilsysteme durchzuführen,

22. "bestimmte Stellen": die Stellen, die mit der Durchführung des Prüfverfahrens der Teilsysteme anhand der gebräuchlichen Sicherheitsvorschriften betraut sind,

23. "gebräuchliche Sicherheitsvorschriften": die in Artikel 6 des Gesetzes vom 19. Dezember 2006 erwähnten Sicherheitsvorschriften,

24. "Sonderfall": jeder Teil des Eisenbahnsystems, 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 Gebiets der Europäischen Gemeinschaft abgeschnitten sind, das Lichtraumprofil, die Spurweite oder der Gleisabstand sowie Fahrzeuge ausschließlich für den lokal oder regional begrenzten Einsatz oder ausschließlich für historische Zwecke und Fahrzeuge aus Drittländern oder mit Zielort in Drittländern,

25. "Umrüstung": umfangreiche Änderungsarbeiten an einem Teilsystem oder einem Teil davon, mit denen die Gesamtleistung des Teilsystems verbessert wird,

26. "Erneuerung": umfangreiche Arbeiten zum Austausch eines Teilsystems oder eines Teils davon, mit denen die Gesamtleistung des Teilsystems nicht verändert wird,

27. "Austausch im Zuge von Instandhaltungsarbeiten": die Ersetzung von Bauteilen im Rahmen von Wartungs- oder Reparaturarbeiten durch Teile gleicher Funktion und Leistung,

28. "Inbetriebnahme": die Gesamtheit aller Tätigkeiten, durch die ein Teilsystem oder ein Fahrzeug in seine nominale Betriebsbereitschaft versetzt wird,

29. "Betriebsaufnahme": die Gesamtheit der Tätigkeiten, durch die die Benutzung eines oder mehrerer Teilsysteme auf dem belgischen Eisenbahnnetz zugelassen wird, einschließlich der Aktualisierung der Sicherheitszulassung und der Sicherheitsbescheinigungen,

30. "Nationales Fahrzeugregister" (NFR): das Register der Fahrzeuge, die zum Befahren des belgischen Eisenbahnnetzes zugelassen sind,

31. "für die Instandhaltung zuständige Stelle": die Stelle, die verantwortlich ist für die Planung, Organisation, notwendige Anpassung, Sicherheit und Beaufsichtigung der effektiven Durchführung der aus Wartungs- und Reparaturarbeiten bestehenden Instandhaltung und als solche im Nationalen Fahrzeugregister eingetragen ist,

32. "Fahrzeug": ein Eisenbahnfahrzeug mit oder ohne Antrieb, das auf eigenen Rädern auf Eisenbahnschienenwegen verkehren kann. Ein Fahrzeug besteht aus einem oder mehreren strukturellen und funktionellen Teilsystemen oder Teilen davon,

33. "Typ": ein Fahrzeugtyp entsprechend den grundlegenden Konstruktionsmerkmalen des Fahrzeugs gemäß einer einzigen EG-Baumusterprüfbescheinigung nach Anhang II Modul B des Beschlusses Nr. 768/2008/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 9. Juli 2008 über einen gemeinsamen Rechtsrahmen für die Vermarktung von Produkten und zur Aufhebung des Beschlusses 93/465/EWG des Rates,

34. "Serie": eine Reihe identischer Fahrzeuge einer bestimmten Bauart,

35. "Halter": die natürliche oder juristische Person, die als Eigentümer oder Verfügungsberechtigter ein Fahrzeug als Beförderungsmittel nutzt und als solche im Nationalen Fahrzeugregister (NFR) registriert ist,

36. "Vorhaben in fortgeschrittenem Entwicklungsstadium": Vorhaben, deren Planung/Bau so weit fortgeschritten ist, dass eine Änderung der technischen Spezifikationen für den betroffenen Mitgliedstaat nicht akzeptabel wäre. Diese Hinderung kann rechtlicher, vertraglicher, wirtschaftlicher, finanzieller, sozialer oder ökologischer Art sein und muss ausreichend begründet werden,

37. "Gesetz vom 19. Dezember 2006": das Gesetz vom 19. Dezember 2006 über die Sicherheit des Eisenbahnbetriebs.

Art. 4 - Grundlegende Anforderungen

Das Eisenbahnsystem, die Teilsysteme und die Interoperabilitätskomponenten einschließlich der Schnittstellen müssen den sie betreffenden grundlegenden Anforderungen entsprechen.

Die Sicherheitsbehörde kann den in Artikel 29 der Richtlinie 2008/57/EG erwähnten Ausschuss konsultieren, wenn sich nach Annahme einer TSI herausstellt, dass sie den grundlegenden Anforderungen nicht entspricht.

KAPITEL 2 — Technische Spezifikationen für die Interoperabilität

Abschnitt 1 — Inhalt

Art. 5 - Für jedes Teilsystem wird eine TSI und werden erforderlichenfalls mehrere TSI erstellt.

Eine TSI kann mehrere Teilsysteme abdecken.

Art. 6 - Die Teilsysteme müssen mit den zum Zeitpunkt ihrer Inbetriebnahme, ihrer Erneuerung oder ihrer Umrüstung geltenden TSI übereinstimmen.

Diese Übereinstimmung ist während der Verwendung jedes Teilsystems ständig aufrechtzuerhalten.

Art. 7 - Sofern es technisch möglich ist und unter Einhaltung der gebräuchlichen Sicherheitsvorschriften stehen die TSI der Nutzung der Infrastrukturen für den Verkehr von Fahrzeugen, die nicht unter die TSI fallen, nicht entgegen.

Abschnitt 2 — Ausweitung des Geltungsbereichs der TSI

Art. 8 - So lange, bis die Ausweitung des Geltungsbereichs der TSI auf das gesamte Eisenbahnnetz in Kraft tritt, wird die Inbetriebnahmegenehmigung für Teilsysteme auf dem Teil des Netzes, der noch nicht in den Geltungsbereich der TSI fällt, gemäß den gebräuchlichen Sicherheitsvorschriften oder gegebenenfalls gemäß Artikel 22 erteilt.

Die Inbetriebnahmegenehmigung für Fahrzeuge, die gelegentlich eingesetzt werden sollen auf dem Teil des Netzes, der noch nicht in den Geltungsbereich der TSI fällt, wird für diesen Teil des Netzes gemäß den gebräuchlichen Sicherheitsvorschriften oder gegebenenfalls gemäß Artikel 22 und Kapitel 5 erteilt.

Art. 9 - Der König kann für Vorhaben, die bei der Veröffentlichung von neuen oder überarbeiteten TSI in einem fortgeschrittenem Entwicklungsstadium oder Gegenstand eines in der Durchführung befindlichen Vertrags sind, von der Anwendung dieser TSI absehen.

Abschnitt 3 — Abweichungen

Art. 10 - § 1 - Wenn keine einschlägigen Sonderfälle vorliegen, kann die Sicherheitsbehörde auf Antrag des Auftraggebers, des Herstellers oder ihres Bevollmächtigten in der Europäischen Gemeinschaft beschließen, von der Anwendung einer oder mehrerer TSI abzusehen, und zwar in folgenden Fällen:

1. bei Vorhaben, die den Neubau eines Teilsystems oder die Erneuerung oder Umrüstung eines bestehenden Teilsystems betreffen, oder bei allen das Eisenbahnsystem betreffenden Phasen oder Bereichen, die bei Veröffentlichung dieser TSI in einem fortgeschrittenem Entwicklungsstadium oder Gegenstand eines in der Durchführung befindlichen Vertrags sind,

2. bei Vorhaben, die die Erneuerung oder Umrüstung eines bestehenden Teilsystems betreffen, wenn das Lichtraumprofil, die Spurweite, der Gleisabstand oder die elektrische Spannung dieser TSI mit denen des vorhandenen Teilsystems unvereinbar sind,

3. bei Vorhaben, die die Erneuerung, Erweiterung oder Umrüstung eines bestehenden Teilsystems betreffen, wenn die Anwendung dieser TSI die wirtschaftliche Lebensfähigkeit des Vorhabens und/oder die Kohärenz des belgischen Eisenbahnsystems beeinträchtigen würde,

4. 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,

5. bei Fahrzeugen aus Drittländern oder mit Zielort in Drittländern, deren Spurweite sich vom Hauptisenbahnnetz in der Europäischen Gemeinschaft unterscheidet.

§ 2 - Der Auftraggeber, der Hersteller oder ihr Bevollmächtigter in der Europäischen Gemeinschaft reichen bei der Sicherheitsbehörde einen Antrag auf Ausnahmeregelung ein, dem ein Dossier beigefügt ist, das die in Anlage 9 Buchstabe b) erwähnten Angaben enthält und den Antrag auf Ausnahmeregelung rechtfertigt.

§ 3 - In dem in § 1 Nr. 1 genannten Fall übermittelt die Sicherheitsbehörde der Europäischen Kommission binnen einem Jahr nach Inkrafttreten einer jeden TSI eine Liste der Vorhaben auf belgischem Gebiet, die in einem fortgeschrittenem Entwicklungsstadium sind.

§ 4 - In allen in § 1 erwähnten Fällen setzt die Sicherheitsbehörde die Europäische Kommission im Voraus darüber in Kenntnis, dass sie eine Ausnahmeregel beantragen möchte, und übermittelt ihr eine entsprechende Antragsakte, die die in Anlage 9 erwähnten Unterlagen enthält.

§ 5 - In den in § 1 Nr. 1 und 4 erwähnten Fällen kann die Sicherheitsbehörde bis die Europäische Kommission ihr die Resultate ihrer Analyse der Übereinstimmung der Antragsakte mit einem Antrag auf Ausnahmeregelung notifiziert hat, die in diesem Dossier genannten Ausweichbestimmungen anwenden.

§ 6 - Wenn in den in Absatz 1 Nr. 1, 2, 3 und 5 erwähnten Fällen binnen der durch die Richtlinie 2008/57/EG auferlegten Frist keine Entscheidung der Europäischen Kommission über die Annahme des Antrags auf Ausnahmeregelung ergeht, gilt der Antrag als genehmigt.

Bis die Europäische Kommission in den in § 1 Nr. 5 erwähnten Fällen eine Entscheidung getroffen hat, können die in der Akte zur Beantragung einer Ausnahmeregelung genannten Ausweichbestimmungen angewandt werden.

KAPITEL 3 — *Interoperabilitätskomponenten*

Abschnitt 1 — Inverkehrbringen

Art. 11 - Die Interoperabilitätskomponenten dürfen nur dann in Verkehr gebracht werden,

1. wenn sie die Verwirklichung der Interoperabilität des Eisenbahnsystems ermöglichen und den grundlegenden Anforderungen entsprechen,

2. wenn sie in ihrem Einsatzbereich bestimmungsgemäß verwendet und ordnungsgemäß installiert und instand gehalten werden.

Absatz 1 steht einem Inverkehrbringen dieser Komponenten für andere Anwendungen nicht entgegen.

Art. 12 - Die Sicherheitsbehörde darf das Inverkehrbringen von Interoperabilitätskomponenten zur Verwendung im Eisenbahnsystem nicht unter Berufung auf das Gesetz verbieten, beschränken oder behindern, wenn diese Komponenten den Bestimmungen des Gesetzes entsprechen.

Abschnitt 2 — Konformität oder Gebrauchstauglichkeit

Art. 13 - Es wird davon ausgegangen, dass Interoperabilitätskomponenten, für die eine EG-Konformitäts- oder Gebrauchstauglichkeitserklärung vorliegt, den grundlegenden Anforderungen entsprechen.

Jede Interoperabilitätskomponente wird dem in der einschlägigen TSI angegebenen Verfahren zur Bewertung der Konformität oder der Gebrauchstauglichkeit unterzogen und mit einer entsprechenden Bescheinigung versehen.

Die EG-Konformitäts- oder Gebrauchstauglichkeitserklärung entspricht den in Anlage 4 genannten Kriterien.

Es wird davon ausgegangen, dass Interoperabilitätskomponenten den grundlegenden Anforderungen genügen, wenn sie die Bedingungen der entsprechenden TSI oder die zur Einhaltung dieser Bedingungen ausgearbeiteten europäischen Spezifikationen erfüllen.

In Abweichung von Absatz 2 können Ersatzteile von Teilsystemen, die bei Inkrafttreten der TSI bereits in Betrieb genommen wurden, in diese Teilsysteme eingebaut werden, ohne dass für sie das Verfahren zur Bewertung der Konformität und der Gebrauchstauglichkeit durchgeführt werden muss.

Abschnitt 3 — Verfahren für die EG-Konformitäts- oder Gebrauchstauglichkeitserklärung

Art. 14 - Zur Ausstellung der EG-Konformitäts- oder Gebrauchstauglichkeitserklärung für eine Interoperabilitätskomponente hat der Hersteller oder sein in der Europäischen Gemeinschaft ansässiger Bevollmächtigter die sie betreffenden TSI-Bestimmungen anzuwenden.

Die Konformität oder Gebrauchstauglichkeit einer Interoperabilitätskomponente wird von der benannten Stelle bewertet, bei der der Hersteller oder sein in der Europäischen Gemeinschaft ansässiger Bevollmächtigter den Antrag gestellt hat, wenn dies in der entsprechenden TSI vorgesehen ist.

Fallen Interoperabilitätskomponenten auch unter Regelungen zur Umsetzung anderer Gemeinschaftsrichtlinien, die andere Gesichtspunkte betreffen, so gibt die EG-Konformitäts- oder Gebrauchstauglichkeitserklärung in diesem Fall an, dass die Interoperabilitätskomponenten auch den Anforderungen dieser anderen Regelungen entsprechen.

Art. 15 - Sind weder der Hersteller noch sein Bevollmächtigter den in Artikel 14 Absätzen 1 und 3 erwähnten Verpflichtungen nachgekommen, so obliegen diese Verpflichtungen demjenigen, der die Interoperabilitätskomponente in Verkehr bringt.

In Bezug auf vorliegendes Gesetz gelten die gleichen Verpflichtungen auch für denjenigen, der Interoperabilitätskomponenten oder Teile von Interoperabilitätskomponenten unterschiedlichen Ursprungs zusammenfügt oder Interoperabilitätskomponenten für den Eigengebrauch herstellt.

Abschnitt 4 — Einschränkungen oder Verbot der Verwendung von Interoperabilitätskomponenten

Unterabschnitt 1 — Nichteinhaltung des Verfahrens für die EG-Konformitätserklärung

Art. 16 - Stellt die Sicherheitsbehörde fest, dass die EG-Konformitätserklärung unberechtigterweise ausgestellt wurde, fordert sie den Hersteller oder seinen in der Europäischen Gemeinschaft ansässigen Bevollmächtigten auf, die Konformität der Interoperabilitätskomponente erforderlichenfalls wiederherzustellen und den Verstoß nach den vom König festgelegten Modalitäten zu beenden.

Besteht die mangelnde Konformität fort, hat die Sicherheitsbehörde alle geeigneten Maßnahmen zu treffen, um das Inverkehrbringen der betreffenden Interoperabilitätskomponente zu beschränken oder zu verbieten oder deren Rücknahme vom Markt nach den in Artikel 17 festgelegten Verfahren sicherzustellen.

Absatz 1 und 2 sind anwendbar unter Vorbehalt der Bestimmungen von Artikel 17.

Art. 17 - Stellt die Sicherheitsbehörde fest, dass eine Interoperabilitätskomponente, für die eine EG-Konformitäts- oder Gebrauchstauglichkeitserklärung vorliegt und die in Verkehr gebracht worden ist und die bestimmungsgemäß verwendet wird, die Einhaltung der grundlegenden Anforderungen zu beeinträchtigen droht, trifft sie alle gebotenen Maßnahmen, um den Einsatzbereich dieser Komponente zu beschränken, ihre Verwendung zu verbieten oder sie vom Markt zu nehmen, und zwar nach den vom König festgelegten Modalitäten.

Die Sicherheitsbehörde unterrichtet die Europäische Kommission unverzüglich unter Angabe der Gründe ihrer Entscheidung über die getroffenen Maßnahmen und erläutert, ob die Komponente nicht konform ist, weil die grundlegenden Anforderungen nicht erfüllt werden, oder weil die europäischen Spezifikationen, soweit sie in Anspruch genommen werden, nicht ordnungsgemäß angewandt wurden, oder aber weil die europäischen Spezifikationen unvollständig sind.

Art. 18 - Stellt die Sicherheitsbehörde fest, dass eine Interoperabilitätskomponente, für die die EG-Konformitätserklärung vorliegt, nicht konform ist, so beschränkt sie deren Einsatzbereich, nimmt sie vom Markt oder verbietet ihre Verwendung und trifft die gebotenen Maßnahmen gegenüber demjenigen, der diese Erklärung ausgestellt hat, und zwar nach den vom König festgelegten Modalitäten.

Sie unterrichtet die Europäische Kommission und die Sicherheitsbehörden der anderen Mitgliedstaaten der Europäischen Gemeinschaft darüber.

KAPITEL 4 — Teilsysteme

Abschnitt 1 — Verfahren für die Inbetriebnahme

Art. 19 - § 1 - In Anwendung von Artikel 12 Nr. 1 des Gesetzes vom 19. Dezember 2006 und unter Vorbehalt der Bestimmungen von Kapitel 5 gibt die Sicherheitsbehörde ihre Zustimmung für die Inbetriebnahme von strukturellen Teilsystemen, die Bestandteile des Eisenbahnsystems sind und in Belgien installiert oder betrieben werden.

§ 2 - Die strukturellen Teilsysteme dürfen nur dann in Betrieb genommen werden, wenn sie so geplant, gebaut und installiert werden, dass die einschlägigen grundlegenden Anforderungen erfüllt werden, wenn sie in das Eisenbahnsystem einbezogen werden.

§ 3 - Die Sicherheitsbehörde überprüft insbesondere:

1. die technische Kohärenz dieser Teilsysteme mit dem System, in das sie sich einfügen,
2. die sichere Integration dieser Teilsysteme gemäß den Artikeln 16 und 21 des Gesetzes vom 19. Dezember 2006.

§ 4 - Die Sicherheitsbehörde prüft vor der Inbetriebnahme dieser Teilsysteme ihre Übereinstimmung mit den TSI-Bestimmungen, die sicherstellen sollen, dass die Teilsysteme gemäß den einschlägigen Anforderungen betrieben und instand gehalten werden.

§ 5 - Die strukturellen Teilsysteme unterliegen

- dem EG-Prüfverfahren anhand der anwendbaren TSI und
- dem Prüfverfahren in Sachen gebräuchliche Sicherheitsvorschriften anhand dieser Sicherheitsvorschriften.

§ 6 - Nach der Inbetriebnahme der Teilsysteme findet diese Prüfung statt:

1. für Infrastrukturen im Zuge der Erteilung und Überwachung der Sicherheitsgenehmigungen in Anwendung von Artikel 23 des Gesetzes vom 19. Dezember 2006,
2. für Fahrzeuge im Zuge der Erteilung und Überwachung der Sicherheitsbescheinigungen in Anwendung von Artikel 27 des Gesetzes vom 19. Dezember 2006.

§ 7 - Die Bewertungs- und Prüfverfahren sind die in den einschlägigen strukturellen und funktionellen TSI vorgesehenen Verfahren.

Art. 20 - Unter Vorbehalt der Bestimmungen von Artikel 19 darf die Sicherheitsbehörde den Bau, die Inbetriebnahme und den Betrieb von strukturellen Teilsystemen, die Bestandteil des Eisenbahnsystems sind, nicht unter Berufung auf dieses Gesetz verbieten, beschränken oder behindern, wenn sie den grundlegenden Anforderungen entsprechen.

Die Sicherheitsbehörde darf keine Prüfungen vorschreiben, die bereits erfolgt sind:

1. im Rahmen des Verfahrens zur Ausstellung der EG-Prüferklärung gemäß Anlage 5,
2. in einem anderen Mitgliedstaat der Europäischen Gemeinschaft vor oder nach dem 19. Juli 2008 zur Überprüfung der Übereinstimmung mit identischen Anforderungen unter identischen Betriebsbedingungen.

Abschnitt 2 — Übereinstimmung mit den TSI und nationalen Vorschriften

Art. 21 - Es wird davon ausgegangen, dass strukturelle Teilsysteme, die Bestandteil des Eisenbahnsystems sind und für die eine EG-Prüferklärung vorliegt, interoperabel sind und den einschlägigen grundlegenden Anforderungen entsprechen.

Die Interoperabilität eines strukturellen Teilsystems, das Bestandteil des Eisenbahnsystems ist, wird im Hinblick auf die Erfüllung der grundlegenden Anforderungen anhand der TSI überprüft, sofern es solche gibt.

Die EG-Prüferklärung der Teilsysteme entspricht den in der Anlage 5 erwähnten Kriterien.

Art. 22 - § 1 - Wenn keine einschlägige TSI vorliegt, eine Abweichung in Anwendung von Artikel 10 notifiziert wurde oder ein Sonderfall die Anwendung von gebräuchlichen Sicherheitsvorschriften erfordert, die in der einschlägigen TSI nicht enthalten sind, erstellt die Sicherheitsbehörde für jedes Teilsystem ein Verzeichnis der für die Anwendung der grundlegenden Anforderungen gebräuchlichen Sicherheitsvorschriften.

[In diesen Fällen wird jedes strukturelle Teilsystem dem in der Anlage 6 Punkt 3 erwähnten Prüfverfahren unterzogen.]

§ 2 - Die Sicherheitsbehörde übermittelt der Europäischen Kommission das Verzeichnis der gebräuchlichen Sicherheitsvorschriften für jedes Teilsystem sowie die bestimmten Stellen, die in Anwendung von Artikel 25 mit dem Prüfverfahren dieser Sicherheitsvorschriften betraut sind.

Die Übermittlung dieses Verzeichnisses erfolgt:

- entweder bei jeder Änderung des Verzeichnisses der technischen Vorschriften, das nach Artikel 16 Absatz 3 der Richtlinien 96/48/EG und 2001/16/EG übermittelt wurde,
- oder nach der Notifizierung der Ausnahmeregelung,
- oder nach Veröffentlichung der betreffenden TSI.

§ 3 - Die Sicherheitsbehörde teilt der Europäischen Kommission Vorschriften und Einschränkungen strikt lokaler Art nicht mit, gibt sie aber in dem in Artikel 62 erwähnten Infrastrukturregister an.

§ 4 - Die Sicherheitsbehörde sorgt dafür, dass verbindliche technische Vorschriften veröffentlicht und dem Infrastrukturbetreiber, allen Eisenbahnunternehmen und denjenigen, die einen Antrag auf Erteilung einer Inbetriebnahmegenehmigung stellen, in einer klaren und allen Beteiligten verständlichen Sprache zur Verfügung gestellt werden.

[Art. 22 § 1 Abs. 2 ersetzt durch Art. 2 des K.E. vom 13. November 2011 (B.S. vom 30. November 2011)]

Abschnitt 3 — Verfahren zur Ausstellung der EG-Prüferklärung

Unterabschnitt 1 — EG-Prüferklärung

Art. 23 - § 1 - Zur Ausstellung der EG-Prüferklärung wählt der Auftraggeber oder der Hersteller oder ihr Bevollmächtigter in der Europäischen Gemeinschaft eine benannte Stelle und lässt sie das in der Anlage 6 erwähnte EG-Prüfverfahren einleiten.

§ 2 - Der Auftrag der mit der EG-Prüfung eines Teilsystems betrauten benannten Stelle erstreckt sich über den gesamten Zeitraum von der Planung über den Bau bis hin zur Abnahme vor Inbetriebnahme des Teilsystems.

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 in den in den Artikeln 34 und 35 der Richtlinie 2008/57/EG und in Artikel 62 vorgesehenen Registern verfügbaren Informationen.

§ 3 - Die benannte Stelle ist für die Erstellung des technischen Dossiers und die Abfassung der EG-Prüferklärung verantwortlich, die der vom Antragsteller ausgestellten EG-Prüferklärung beiliegen muss.

Das technische Dossier muss alle erforderlichen Schriftstücke hinsichtlich der Merkmale des Teilsystems sowie gegebenenfalls alle Bescheinigungen über die Konformität der Interoperabilitätskomponenten enthalten.

Es sollte ferner alle Angaben über Einsatzbedingungen und -beschränkungen, Wartung, laufende oder periodische Überwachung, Betrieb und Instandhaltung enthalten.

§ 4 - Wenn dies nach der einschlägigen TSI zulässig ist, kann die benannte Stelle Konformitätsbescheinigungen für bestimmte Teile dieser Teilsysteme oder für eine Serie von Teilsystemen ausstellen.

Unterabschnitt 2 — EG-Zwischenprüferklärung

Art. 24 - Der Auftraggeber oder der Hersteller oder ihr Bevollmächtigter in der Europäischen Gemeinschaft können auf der Grundlage der Bestätigungen der von der benannten Stelle ausgestellten Prüfbescheinigungen gemäß dem in der Anlage 6 erwähnten Verfahren EG-Zwischenprüferklärungen ausstellen, die sich auf bestimmte Phasen des Prüfverfahrens oder auf bestimmte Teile des Teilsystems beziehen.

Unterabschnitt 3 — Prüferklärung für die gebräuchlichen Sicherheitsvorschriften

Art. 25 - § 1 - In Anwendung von Artikel 8 und in Anwendung von Artikel 22 muss der Auftraggeber oder der Hersteller oder ihr Bevollmächtigter in der Europäischen Gemeinschaft für die Ausstellung der Prüferklärung für die gebräuchlichen Sicherheitsvorschriften eine bestimmte Stelle wählen und diese das Prüfverfahren für die gebräuchlichen Sicherheitsvorschriften einleiten lassen.

[Die Prüferklärung muss mit den in der Anlage 5 Punkt 2 erwähnten Kriterien übereinstimmen.]

§ 2 - Der Auftrag der mit der Prüfung eines Teilsystems für die gebräuchlichen Sicherheitsvorschriften betrauten bestimmten Stelle erstreckt sich über den gesamten Zeitraum von der Planung über den Bau bis hin zur Abnahme vor Inbetriebnahme des Teilsystems.

Er umfasst auch die Prüfung der Schnittstellen des betreffenden Teilsystems mit dem System, dessen Teil es bildet.

§ 3 - Die bestimmte Stelle ist für die Erstellung des technischen Dossiers verantwortlich, das der Prüferklärung für die gebräuchlichen Sicherheitsvorschriften beiliegen muss.

Dieses technische Dossier muss alle Angaben über Einsatzbedingungen und -beschränkungen, Wartung, laufende oder periodische Überwachung, Betrieb und Instandhaltung enthalten.

[Art. 25 § 1 Abs. 2 eingefügt durch Art. 3 des K.E. vom 13. November 2011 (B.S. vom 30. November 2011)]

Unterabschnitt 4 — Zwischenprüferklärung für die gebräuchlichen Sicherheitsvorschriften

Art. 26 - Zwischenprüferklärungen für die gebräuchlichen Sicherheitsvorschriften, die sich auf bestimmte Phasen des Prüfverfahrens für die gebräuchlichen Sicherheitsvorschriften beziehen, können vom Auftraggeber oder vom Hersteller oder von ihrem Bevollmächtigten in der Europäischen Gemeinschaft auf der Grundlage der von der bestimmten Stelle ausgestellten Zwischenprüfbescheinigungen ausgestellt werden.

Abschnitt 4 — Einschränkungen der Inbetriebnahme eines strukturellen Teilsystems

Art. 27 - Stellt die Sicherheitsbehörde fest, dass ein strukturelles Teilsystem, für das eine EG-Prüferklärung zusammen mit dem technischen Dossier vorliegt, dem vorliegenden Gesetz und insbesondere den grundlegenden Anforderungen nicht in vollem Umfang entspricht, so kann sie ergänzende Prüfungen verlangen.

Die Sicherheitsbehörde teilt der Europäischen Kommission unter Angabe der Gründe umgehend mit, welche ergänzenden Prüfungen beantragt wurden und ob die ergänzende Prüfung entweder auf die Nichterfüllung der grundlegenden Anforderungen oder einer TSI oder auf die mangelhafte Anwendung einer TSI oder auf eine unvollständige TSI zurückzuführen ist.

Abschnitt 5 — Inbetriebnahme der Teilsysteme

Unterabschnitt 1 — Allgemeine Grundsätze

Art. 28 - Der König legt das Verfahren und die Modalitäten für die Einreichung des Antrags auf Inbetriebnahmegenehmigung und den Erhalt dieser Genehmigung für die im vorliegenden Abschnitt erwähnten Teilsysteme fest.

Unterabschnitt 2 — Inbetriebnahme bestehender Teilsysteme nach Erneuerung oder Umrüstung

Art. 29 - § 1 - Bei einer Erneuerung oder Umrüstung reicht der Auftraggeber oder der Hersteller oder ihr Bevollmächtigter in der Europäischen Gemeinschaft bei der Sicherheitsbehörde ein Dossier mit der Beschreibung des Projekts ein.

§ 2 - Nach Prüfung des Dossiers entscheidet die Sicherheitsbehörde unter Berücksichtigung der in der anzuwendenden TSI aufgeführten Umsetzungsstrategie, ob der Umfang der Arbeiten die Notwendigkeit einer neuen Inbetriebnahmegenehmigung im Sinne des vorliegenden Gesetzes begründet.

§ 3 - 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 die Sicherheitsbehörde, inwieweit die TSI auf das Vorhaben anzuwenden sind.

Wird die TSI nicht vollständig angewendet, so übermittelt die Sicherheitsbehörde der Europäischen Kommission die Gründe dafür, die anstelle der TSI angewandten technischen Vorschriften und die Stellen, die bei diesen technischen Vorschriften mit dem in Artikel 25 genannten Prüfverfahren beauftragt sind.

§ 4 - Die Sicherheitsbehörde trifft ihre Entscheidung nach den gemäß Artikel 28 festgelegten Modalitäten spätestens vier Monate nach der Einreichung eines vollständigen Dossiers durch den Auftraggeber, den Hersteller oder ihren Bevollmächtigten in der Europäischen Gemeinschaft.

Unterabschnitt 3 — Zwischenzeitliche Inbetriebnahme von Teilsystemen

Art. 30 - Die Sicherheitsbehörde kann die zwischenzeitliche Inbetriebnahme eines Teilsystems auf der Grundlage der von der benannten oder bestimmten Stelle ausgestellten Konformitätszwischenbescheinigungen und der Konformitätszwischenenerklärungen genehmigen. Die Sicherheitsbehörde stellt dem Auftraggeber oder dem Hersteller oder ihrem Bevollmächtigten in der Europäischen Gemeinschaft die zwischenzeitliche Inbetriebnahmegenehmigung aus.

Die zwischenzeitliche Inbetriebnahme der Teilsysteme berechtigt zur Durchführung aller Prüffahrten, die für die Inbetriebnahme der betreffenden Teilsysteme nach den gemäß Artikel 28 festgelegten Modalitäten erforderlich sind.

KAPITEL 5 — Fahrzeuge

Abschnitt 1 — Inbetriebnahmegenehmigung

Art. 31 - Vorbehaltlich anders lautender Bestimmungen in vorliegendem Kapitel muss die Inbetriebnahme eines Fahrzeugs von der Sicherheitsbehörde genehmigt sein, bevor das Fahrzeug auf dem Netz eingesetzt werden kann.

Eine in einem Mitgliedstaat ausgestellte Inbetriebnahmegenehmigung wird unter Vorbehalt der Artikel 44 und 48 in Belgien anerkannt.

Die gemäß den Bestimmungen des vorliegenden Abschnitts ausgestellten Inbetriebnahmegenehmigungen stellen die anderen Bedingungen, die den Eisenbahnunternehmen und dem Infrastrukturbetreiber für den Betrieb solcher Fahrzeuge auf dem Netz durch das Gesetz vom 19. Dezember 2006 auferlegt sind, nicht in Frage.

Der König legt die Modalitäten für die Einreichung des Antrags auf Inbetriebnahmegenehmigung sowie das Verfahren und die Bedingungen für den Erhalt der Inbetriebnahmegenehmigung für die Fahrzeuge fest.

Art. 32 - Die Genehmigung für ein TSI-konformes Fahrzeug wird gemäß den Artikeln 40 bis 45 erteilt.

Die Genehmigung für ein nicht TSI-konformes Fahrzeug wird gemäß den Artikeln 46 bis 49 erteilt.

Die Genehmigung für ein Fahrzeug, das mit einem genehmigten Fahrzeugtyp konform ist, wird gemäß Artikel 50 erteilt.

Art. 33 - Zu allen Anträgen auf Inbetriebnahmegenehmigung für ein Fahrzeug muss eine Entscheidung der Sicherheitsbehörde gemäß den Artikeln 41, 44, 47 und 48 ergehen.

Art. 34 - In der Entscheidung zur Inbetriebnahmegenehmigung für ein Fahrzeug können einsatzspezifische Auflagen und andere Einschränkungen enthalten sein.

Art. 35 - Der Antragsteller kann binnen einem Monat nach Erhalt der ablehnenden Entscheidung bezüglich der Inbetriebnahme eines Fahrzeugs unter Berufung auf eine ausreichende Begründung beantragen, dass die Sicherheitsbehörde die Entscheidung, die Inbetriebnahme abzulehnen, überprüft.

Die Sicherheitsbehörde verfügt dann über einen Zeitraum von zwei Monaten nach Empfang des Antrags auf Neuüberprüfung, um ihre Entscheidung zu bestätigen oder zu widerrufen.

Art. 36 - Ergeht innerhalb der in den Artikeln 45 und 49 vorgeschriebenen Fristen keine Entscheidung der Sicherheitsbehörde, gilt die Inbetriebnahme des Fahrzeugs nach einem Zeitraum von drei Monaten ab dem Ablauf dieser Fristen als genehmigt.

In diesem Fall gilt die Inbetriebnahmegenehmigung für das Fahrzeug nur auf dem belgischen Netz.

Sollte es in einem anderen Mitgliedstaat der Europäischen Gemeinschaft infolge der Anwendung einer Bestimmung, die der von Absatz 1 ähnlich ist, zu einer stillschweigenden Inbetriebnahmegenehmigung kommen, gilt diese Genehmigung nicht in Belgien.

Art. 37 - Der Widerruf durch die Sicherheitsbehörde einer Inbetriebnahmegenehmigung, die sie selbst erteilt hat oder über die der Antragsteller aufgrund von Artikel 36 verfügt, erfolgt über das Verfahren zur Überprüfung der Sicherheitsbescheinigungen und der Sicherheitszulassungen gemäß Titel II Kapitel IV des Gesetzes vom 19. Dezember 2006.

Art. 38 - Die Sicherheitsbehörde kann Inbetriebnahmegenehmigungen für Fahrzeugserien erteilen.

Die Sicherheitsbehörde teilt den Antragstellern binnen drei Monaten nach Inkrafttreten des Gesetzes über eine Veröffentlichung auf ihrer Website die zu befolgenden praktischen Modalitäten mit.

Art. 39 - In Abweichung von den Artikeln 40 bis 49 bleiben die Inbetriebnahmegenehmigungen, die vor dem 19. Juli 2008 erteilt wurden, einschließlich der Genehmigungen gemäß internationalen Abkommen, insbesondere des "RIC" (Regolamento Internazionale Carrozze) und des "RIV" (Regolamento Internazionale Veicoli), unter den Bedingungen gültig, unter denen sie erteilt wurden.

Abschnitt 2 — Inbetriebnahme TSI-konformer Fahrzeuge

Unterabschnitt 1 — Erste Inbetriebnahmegenehmigung

Art. 40 - Der vorliegende Unterabschnitt gilt für Fahrzeuge, die mit allen einschlägigen TSI, die zum Zeitpunkt der Inbetriebnahme in Kraft sind, übereinstimmen, sofern ein wesentlicher Teil der grundlegenden Anforderungen in diesen TSI festgelegt wurde und die einschlägige TSI Fahrzeuge in Kraft getreten und anwendbar ist.

Art. 41 - Wurden alle strukturellen Teilsysteme eines Fahrzeugs nach den Bestimmungen von Kapitel 4 genehmigt, so erteilt die Sicherheitsbehörde die erste Inbetriebnahmegenehmigung ohne weitere Prüfungen.

Art. 42 - Wenn das betreffende Fahrzeug über alle nach Artikel 23 erforderlichen EG-Prüferklärungen verfügt, beschränkt sich die Kontrolle der Sicherheitsbehörde im Rahmen der Inbetriebnahme des Fahrzeugs auf:

1. die technische Kompatibilität der relevanten Teilsysteme des Fahrzeugs untereinander und ihre sichere Integration gemäß dem in den betreffenden strukturellen und funktionellen TSI vorgesehenen Verfahren,
2. die technische Kompatibilität des Fahrzeugs mit dem betreffenden Netz,
3. die gebräuchlichen Sicherheitsvorschriften, die für die offenen Punkte gelten,
4. die gebräuchlichen Sicherheitsvorschriften, die für die in den einschlägigen TSI eindeutig bezeichneten Sonderfälle gelten.

Unterabschnitt 2 — Zusätzliche Inbetriebnahmegenehmigungen

Art. 43 - Fahrzeuge, die vollständig mit den TSI übereinstimmen, die alle Aspekte der relevanten Teilsysteme ohne Sonderfälle und ohne offene Punkte, die die technische Kompatibilität zwischen dem Fahrzeug und dem Netz betreffen, abdecken, unterliegen keiner zusätzlichen Inbetriebnahmegenehmigung, solange sie auf TSI-konformen Netzen oder unter den in den entsprechenden TSI festgelegten Bedingungen fahren.

Art. 44 - § 1 - Die Sicherheitsbehörde entscheidet, ob zusätzliche Inbetriebnahmegenehmigungen erforderlich sind für Fahrzeuge, die in Anwendung von Artikel 41 über eine erste Inbetriebnahmegenehmigung verfügen, unter der Bedingung, dass es sich nicht um in Artikel 43 erwähnte Fahrzeuge handelt.

§ 2 - Um dem Antrag auf zusätzliche Inbetriebnahmegenehmigungen nachzukommen, legt der Antragsteller der Sicherheitsbehörde ein Dossier über das Fahrzeug oder den Fahrzeugtyp und den vorgesehenen Verwendungszweck auf dem Netz vor.

§ 3 - Dieses Dossier enthält folgende Angaben:

1. Unterlagen, die belegen, dass die Inbetriebnahme des Fahrzeugs in einem anderen Mitgliedstaat nach Artikel 22 der Richtlinie 2008/57/EG genehmigt worden ist,
2. ein Exemplar des in Anlage 6 genannten technischen Dossiers; im Falle von Fahrzeugen, die mit Datenschreibern ausgerüstet sind, beinhaltet dies Informationen über das Verfahren der Datenerfassung, die die Ausgabe und Bewertung der Daten ermöglichen, soweit diese Informationen nicht durch die entsprechende TSI harmonisiert sind,
3. Aufzeichnungen, die ein Instandhaltungsprotokoll und die gegebenenfalls nach Erteilung der Genehmigung vorgenommenen technischen Änderungen am Fahrzeug enthalten,
4. einen Nachweis der technischen und betrieblichen Merkmale, der belegt, dass das Fahrzeug mit den Infrastrukturen und ortsfesten Einrichtungen sowie den anderen Betriebsgrößen kompatibel ist.

§ 4 - Die Überprüfung, die die Sicherheitsbehörde im Rahmen eines Antrags auf zusätzliche Betriebsgenehmigung durchführt, beschränkt sich auf die Kriterien mit Bezug auf:

1. die technische Kompatibilität des Fahrzeugs mit dem Netz, einschließlich der für die offenen Punkte geltenden gebräuchlichen Sicherheitsvorschriften, die für die Gewährleistung dieser Kompatibilität erforderlich sind,
2. die gebräuchlichen Sicherheitsvorschriften, die für die in den einschlägigen TSI eindeutig bezeichneten Sonderfälle gelten.

§ 5 - Um die in § 4 genannten Kriterien zu überprüfen, kann die Sicherheitsbehörde verlangen, dass ergänzende Informationen vorgelegt, Risikoanalysen gemäß den Artikeln 16 und 17 des Gesetzes vom 19. Dezember 2006 durchgeführt oder Prüffahrten auf dem Netz vorgenommen werden.

In Abweichung von Absatz 1 und nach der Annahme des in Artikel 51 genannten Referenzdokuments kann diese Überprüfung jedoch nur auf der Grundlage der nationalen Vorschriften der Gruppe B oder C durchgeführt werden, die in diesem Dokument aufgeführt sind.

§ 6 - Die Sicherheitsbehörde legt nach Anhörung des Antragstellers den Umfang und den Inhalt der zusätzlichen Informationen, der Risikoanalysen und der geforderten Prüffahrten fest.

Um die in Absatz 1 genannten geforderten Prüffahrten durchzuführen, unternimmt der Infrastrukturbetreiber in Absprache mit dem Antragsteller alle Anstrengungen, um sicherstellen zu können, dass diese Prüffahrten innerhalb von drei Monaten nach Einreichung des Antrags des Antragstellers durchgeführt werden können.

Gegebenenfalls ergreift die Sicherheitsbehörde Maßnahmen, um sicherzustellen, dass die Prüffahrten stattfinden können.

Art. 45 - Die Sicherheitsbehörde trifft die Entscheidung über die zusätzliche Inbetriebnahmegenehmigung spätestens:

1. zwei Monate nach Einreichung des in Artikel 44 § 2 genannten Dossiers,
2. gegebenenfalls einen Monat nach Vorlage etwaiger zusätzlicher Informationen, genannt in Artikel 44 § 5,
3. gegebenenfalls einen Monat nach Vorlage der Ergebnisse etwaiger Prüffahrten, die die Sicherheitsbehörde gemäß Artikel 44 § 6 verlangt hat.

Abschnitt 3 — Inbetriebnahme nicht TSI-konformer Fahrzeuge

Unterabschnitt 1 — Erste Inbetriebnahmegenehmigung

Art. 46 - Vorliegender Unterabschnitt gilt für Fahrzeuge, die nicht mit allen einschlägigen TSI, die zum Zeitpunkt der Inbetriebnahme in Kraft sind, übereinstimmen, einschließlich Fahrzeugen, für die Ausnahmen gelten, oder wenn ein wesentlicher Teil der grundlegenden Anforderungen nicht in einer oder mehreren TSI festgelegt wurde.

Art. 47 - Die Sicherheitsbehörde erteilt die erste Inbetriebnahmegenehmigung:

1. gegebenenfalls nach Durchführung des EG-Prüfverfahrens für die technischen Aspekte, die von einer TSI erfasst sind,
2. nach Durchführung des Prüfverfahrens mit Bezug auf die gebräuchlichen Sicherheitsvorschriften für die anderen technischen Aspekte.

Die erste Inbetriebnahmegenehmigung gilt nur auf dem belgischen Eisenbahnnetz.

Unterabschnitt 2 — Zusätzliche Inbetriebnahmegenehmigungen

Art. 48 - § 1 - Die Sicherheitsbehörde entscheidet, ob zusätzliche Inbetriebnahmegenehmigungen erforderlich sind für Fahrzeuge, deren Inbetriebnahme vor dem 19. Juli 2008 gemäß Artikel 21.12 oder Artikel 24 der Richtlinie 2008/57/EG in einem anderen Mitgliedstaat der Gemeinschaft genehmigt wurde.

§ 2 - Um dem im vorliegenden Artikel erwähnten Antrag auf zusätzliche Inbetriebnahmegenehmigungen nachzukommen, legt der Antragsteller der Sicherheitsbehörde ein technisches Dossier über das Fahrzeug oder den Fahrzeugtyp und die Informationen über den vorgesehenen Verwendungszweck auf dem Netz vor.

§ 3 - Dieses Dossier enthält folgende Angaben:

1. Unterlagen, die belegen, dass die Inbetriebnahme des Fahrzeugs in einem anderen Mitgliedstaat genehmigt worden ist, sowie Unterlagen über das angewandte Verfahren, um nachzuweisen, dass das Fahrzeug die geltenden Sicherheitsanforderungen erfüllt, einschließlich Informationen über etwaige gemäß Artikel 10 bestehende oder gewährte Ausnahmen,

2. die technischen Daten, das Instandhaltungsprogramm und die Betriebsmerkmale, darin einbegriffen für die Fahrzeuge, die mit Aufzeichnungsgeräten ausgerüstet sind, Informationen über das Verfahren der Datenerfassung, um das Lesen und die Auswertung der Daten, wie vorgesehen in Artikel 46 Buchstabe c) des Gesetzes vom 19. Dezember 2006, zu ermöglichen,

3. Aufzeichnungen mit historischen Daten über den Betrieb des Fahrzeugs und die gegebenenfalls nach Erteilung der Genehmigung vorgenommenen technischen Änderungen des Fahrzeugs,

4. einen Nachweis der technischen und betrieblichen Merkmale, der belegt, dass das Fahrzeug mit den Infrastrukturen und ortsfesten Einrichtungen sowie den anderen Betriebsgrößen kompatibel ist.

§ 4 - Die in § 3 Nr. 1 und 2 genannten Daten dürfen von der Sicherheitsbehörde nicht in Frage gestellt werden, es sei denn, die Behörde kann unter Vorbehalt der Bestimmungen von Artikel 20 nachweisen, dass ein wesentliches Sicherheitsrisiko besteht.

Insbesondere nach Annahme des in Artikel 51 genannten Referenzdokuments darf die Sicherheitsbehörde keine in diesem Dokument aufgeführte nationale Vorschrift der Gruppe A geltend machen.

§ 5 - Um zu überprüfen, ob die in § 3 Nr. 3 und 4 genannten Daten mit den gebräuchlichen Sicherheitsvorschriften in Einklang stehen, kann die Sicherheitsbehörde verlangen, dass zusätzliche Informationen vorgelegt, Risikoanalysen durchgeführt und Prüffahrten auf dem Netz vorgenommen werden.

In Abweichung von Absatz 1 kann diese Überprüfung jedoch nur in Bezug auf die nationalen Vorschriften der Gruppe B oder C, die in diesem Dokument aufgeführt sind, vorgenommen werden, und das nach Annahme des in Artikel 51 genannten Referenzdokuments.

§ 6 - Die Sicherheitsbehörde legt in Absprache mit dem Antragsteller den Umfang und den Inhalt der zusätzlichen Informationen, der Risikoanalysen und der geforderten Prüffahrten fest.

Auf Ersuchen der Sicherheitsbehörde und im Hinblick auf die Durchführung der geforderten zusätzlichen Prüffahrten unternimmt der Infrastrukturbetreiber im Einvernehmen mit dem Antragsteller alle Anstrengungen, um sicherzustellen, dass diese Prüffahrten innerhalb von drei Monaten nach Einreichung des Antrags durchgeführt werden können.

Gegebenenfalls ergreift die Sicherheitsbehörde Maßnahmen, um sicherzustellen, dass die Prüffahrten stattfinden können.

Art. 49 - Die Sicherheitsbehörde trifft die Entscheidung über die zusätzliche Inbetriebnahmegenehmigung spätestens:

1. vier Monate nach Einreichung des in Artikel 48 § 2 genannten Dossiers,
2. gegebenenfalls zwei Monate nach Vorlage der in Artikel 48 § 5 genannten zusätzlichen Informationen oder Risikoanalysen,
3. gegebenenfalls zwei Monate nach Vorlage der Ergebnisse der Prüffahrten, die die Sicherheitsbehörde gemäß Artikel 48 § 6 verlangt hat.

Abschnitt 4 — Genehmigung von Fahrzeugtypen

Art. 50 - § 1 - Die Sicherheitsbehörde kann Genehmigungen für Fahrzeugtypen erteilen.

§ 2 - Die Genehmigung für ein Fahrzeug gilt auch für den entsprechenden Fahrzeugtyp.

§ 3 - Ein Fahrzeug, das mit einem bereits auf dem belgischen Netz genehmigten Fahrzeugtyp konform ist, wird auf der Grundlage einer vom Antragsteller vorgelegten Erklärung über die Konformität mit diesem Fahrzeugtyp ohne weitere Prüfungen auf diesem Netz genehmigt.

§ 4 - In Abweichung von § 3 entscheidet die Sicherheitsbehörde im Fall einer Änderung der einschlägigen Bestimmungen in den TSI und der nationalen Vorschriften, auf deren Grundlage ein Fahrzeugtyp genehmigt wurde, ob die bereits erteilten Typgenehmigungen weiterhin gültig sind oder erneuert werden müssen.

Die Kriterien, die die Sicherheitsbehörde im Falle einer erneuten Typgenehmigung prüft, dürfen nur die geänderten Bestimmungen betreffen.

Die Erneuerung einer Fahrzeugtypgenehmigung berührt nicht Fahrzeuggenehmigungen, die bereits auf der Grundlage vorher genehmigter Typen erteilt wurden.

§ 5 - Die Ausstellung der Typenkonformitätserklärung erfolgt:

1. für TSI-konforme Fahrzeuge gemäß den Prüfverfahren der einschlägigen TSI,
2. für nicht TSI-konforme Fahrzeuge gemäß den Prüfverfahren der Module D oder E des Beschlusses 768/2008/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 9. Juli 2008 über einen gemeinsamen Rechtsrahmen für die Vermarktung von Produkten und zur Aufhebung des Beschlusses 93/465/EWG des Rates.

§ 6 - Der Antragsteller kann in mehreren Mitgliedstaaten der Europäischen Gemeinschaft gleichzeitig eine Typgenehmigung beantragen.

Gegebenenfalls arbeitet die Sicherheitsbehörde im Hinblick auf eine Vereinfachung des Verfahrens und eine Minimierung des Verwaltungsaufwands zusammen mit den Sicherheitsbehörden der anderen Mitgliedstaaten der Europäischen Gemeinschaft.

§ 7 - Gemäß Artikel 26.7 der Richtlinie 2008/57/EG werden die Typgenehmigungen in dem in Artikel 34 der Richtlinie 2008/57/EG genannten Europäischen Register genehmigter Fahrzeugtypen eingetragen.

In diesem Register sind die Mitgliedstaaten der Europäischen Gemeinschaft angegeben, in denen ein Fahrzeugtyp genehmigt ist.

Abschnitt 5 — Einstufung der nationalen Vorschriften

Art. 51 - Um das in den Artikeln 44 bis 48 genannte Genehmigungsverfahren für die Inbetriebnahme von Fahrzeugen zu erleichtern, klassiert die Sicherheitsbehörde die nationalen Vorschriften mit Bezug auf die in Anlage 7 Punkt 1 erhobenen Parameter gemäß Anlage 7 Punkt 2.

Das in Artikel 27 der Richtlinie 2008/57/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. Juni 2008 über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems in der Gemeinschaft erwähnte Referenzdokument umfasst die Gesamtheit der von jedem Mitgliedstaat für die Inbetriebnahme von Fahrzeugen angewandten nationalen Vorschriften.

Die nationale Sicherheitsbehörde wirkt an der Erstellung des in Artikel 51 Absatz 2 erwähnten Referenzdokuments mit.

KAPITEL 6 — Benannte und bestimmte Stellen

Abschnitt 1 — Benannte Stelle

Art. 52 - Der Minister erteilt im Hinblick auf ihre Notifizierung den Stellen Zulassung, die den in der Anlage 8 erwähnten Kriterien entsprechen und mit dem Verfahren zur Bewertung der in den Artikeln 13 bis 16 erwähnten Konformität oder Gebrauchstauglichkeit sowie dem in Artikel 23 erwähnten Prüfverfahren beauftragt sind, und zwar unter Angabe ihres jeweiligen Zuständigkeitsbereichs.

Art. 53 - Um vom Minister im Hinblick auf ihre Notifizierung zugelassen werden zu können, müssen die betreffenden Stellen den Nachweis erbringen, dass sie gemäß den Ausführungsbestimmungen des Gesetzes vom 20. Juli 1990 über die Akkreditierung der Konformitätsprüfungsstellen akkreditiert sind.

Der Minister legt die Modalitäten für die Einreichung des Zulassungsdossiers und des Antrags auf Notifizierung fest.

Art. 54 - Der Minister setzt die Europäische Kommission und die anderen Mitgliedstaaten der Europäischen Gemeinschaft über die Stellen, die er zugelassen hat, unter Angabe des Zuständigkeitsbereichs einer jeden Stelle und der Kennnummer, die sie vorher von der Kommission erhalten hat, und über den Entzug der Zulassung für die Stellen, die die in Anlage 8 erwähnten Kriterien nicht mehr erfüllen, in Kenntnis.

Art. 55 - Stellt sich heraus, dass eine von einem anderen Mitgliedstaat der Europäischen Gemeinschaft benannte Stelle die Benennungskriterien nicht erfüllt, setzt der Minister die Europäische Kommission davon in Kenntnis.

Abschnitt 2 — Bestimmte Stelle

Art. 56 - Der Minister bestimmt unter Angabe ihres Zuständigkeitsbereichs die Stellen, die mit der Durchführung des Verfahrens zur Prüfung der gebräuchlichen Sicherheitsvorschriften beauftragt sind, und zwar wenn es keine TSI gibt, wenn die TSI nicht auf dem gesamten Netz angewandt werden, wenn eine Abweichung gemeldet wurde oder wenn ein spezifischer Fall die Anwendung nationaler Regeln gemäß Artikel 25 erforderlich macht.

Art. 57 - Der Minister legt die Bestimmungskriterien und die Modalitäten für die Einreichung des Antrags auf Bestimmung der in Artikel 56 erwähnten Stellen fest.

Art. 58 - Um bestimmt werden zu können, müssen die betreffenden Stellen den Nachweis erbringen, dass sie die vom Minister festgelegten Kriterien erfüllen.

Art. 59 - Die Sicherheitsbehörde veröffentlicht die Liste der bestimmten Stellen auf ihrer Internetseite.

KAPITEL 7 — Fahrzeug- und Infrastrukturregister

Abschnitt 1 — Fahrzeugnummerierungssystem

Art. 60 - Jedes Fahrzeug, das im Eisenbahnsystem der Gemeinschaft in Betrieb genommen wird, muss mit einer europäischen Fahrzeugnummer (EVN "European vehicle number") versehen sein, die bei der ersten Inbetriebnahme genehmigung vergeben wird.

Der Antragsteller für die erste Inbetriebnahmegenehmigung ist auch verantwortlich für die Anbringung der ihm von der Sicherheitsbehörde gemäß den Bestimmungen der Anlage P der TSI Verkehrsbetrieb und Verkehrssteuerung zugeteilten EVN auf das Fahrzeug.

Einem Fahrzeug wird nur einmal eine EVN zugeteilt, es sei denn, dass in der TSI Verkehrsbetrieb und Verkehrssteuerung etwas anderes bestimmt ist.

In Abweichung von Absatz 1 ist für eindeutig identifizierte Fahrzeuge ein anderer Kennzeichnungscode zugelassen, wenn sie eingesetzt werden oder eingesetzt werden sollen für Fahrten aus oder nach Drittländern, deren Spurweite sich vom Haupteisenbahnnetz in der Europäischen Gemeinschaft unterscheidet.

Abschnitt 2 — Nationales Fahrzeugregister

Art. 61 - § 1 - Es wird ein nationales Register der in Belgien zugelassenen Fahrzeuge erstellt.

§ 2 - Das Register wird von der Sicherheitsbehörde geführt und aktualisiert. Die Sicherheitsbehörde übernimmt in ihr Register die Änderungen, die ein anderer Mitgliedstaat der Europäischen Gemeinschaft für Daten vorgenommen hat, die das belgische Netz betreffen.

Solange die nationalen Fahrzeugregister der Mitgliedstaaten nicht miteinander verbunden sind, aktualisiert die Sicherheitsbehörde ihr Register, indem sie bei den betreffenden Daten Änderungen übernimmt, die ein anderer Mitgliedstaat in seinem eigenen Register vorgenommen hat.

§ 3 - Das Register ist den Sicherheitsbehörden der anderen Mitgliedstaaten der Europäischen Gemeinschaft, der Untersuchungsstelle, der Regulierungsstelle, der Agentur, den Eisenbahnunternehmen, dem Eisenbahninfrastrukturbetreiber sowie den Personen oder Organisationen, die Fahrzeuge registrieren oder im Register erwähnt sind, zugänglich.

§ 4 - Im Register werden die gemeinsamen Spezifikationen, die von der Agentur erstellt wurden, eingehalten und es enthält mindestens folgende Angaben:

1. die EVN,
2. Angaben zur EG-Prüferklärung und der ausstellenden Stelle,
3. Angaben zu dem in Artikel 34 der Richtlinie 2008/57/EG genannten Europäischen Register genehmigter Fahrzeugtypen,
4. Angaben zum Eigner oder Halter des Fahrzeugs,
5. Betriebseinschränkungen für das Fahrzeug,
6. die für die Instandhaltung zuständige Stelle.

§ 5 - Der Inhaber der Registrierung muss der Sicherheitsbehörde des Mitgliedstaats, in dem das Fahrzeug zuerst zugelassen wurde, etwaige Änderungen der Daten im nationalen Fahrzeugregister, die Abwrackung eines Fahrzeugs oder seine Entscheidung, die Registrierung eines Fahrzeuges nicht aufrechtzuerhalten, unverzüglich mitteilen.

§ 6 - Im Falle von Fahrzeugen, die erstmals in einem Drittland in Betrieb genommen wurden und von einem Mitgliedstaat eine Inbetriebnahmegenehmigung für sein Hoheitsgebiet erhalten haben, sorgt der betreffende Mitgliedstaat dafür, dass die in § 4 Nrn. 4 bis 6 aufgeführten Angaben über das nationale Fahrzeugregister abgefragt werden können. Die in § 4 Nr. 6 aufgeführten Angaben können durch sicherheitsrelevante Angaben zum Instandhaltungsplan ersetzt werden.

Abschnitt 3 — Infrastrukturregister

Art. 62 - Die Sicherheitsbehörde sorgt dafür, dass der Betreiber der Eisenbahninfrastruktur ein Infrastrukturregister unter Einhaltung der in Absatz 3 genannten gemeinsamen Spezifikationen veröffentlicht und aktualisiert.

Das Register gibt für das jeweilige Teilsystem oder Teile davon die Hauptmerkmale wie zum Beispiel die Eckwerte und deren Übereinstimmung mit den in den anzuwendenden TSI vorgeschriebenen Merkmalen an. Zu diesem Zweck richtet sich der Infrastrukturbetreiber nach jeder TSI, in der genau angegeben ist, welche Angaben das Infrastrukturregister enthalten muss.

Im Register werden die von der Agentur erstellten gemeinsamen Spezifikationen mit Bezug auf seine Aufmachung und sein Format, seinen Aktualisierungsrhythmus sowie Anweisungen für seine Verwendung eingehalten, wobei ein angemessener Übergangszeitraum für Infrastrukturen, die vor dem 19. Juli 2008 in Betrieb genommen wurden, zu berücksichtigen ist.

KAPITEL 8 — Schlussbestimmung

Art. 63 - Der Königliche Erlass vom 28. Dezember 2006 über die Interoperabilität des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems und des konventionellen Eisenbahnsystems, abgeändert durch den Königlichen Erlass vom 18. März 2008 wird aufgehoben.

Anlage 1 — ANWENDUNGSBEREICH

1. Das konventionelle transeuropäische Eisenbahnsystem

1.1. Netz

Das Netz des konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystems ist die Infrastruktur der konventionellen Strecken des transeuropäischen Verkehrsnetzes, die in der Entscheidung Nr. 1692/96/EG aufgeführt sind.

Für die Zwecke des vorliegenden Gesetzes 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.

Dieses Netz 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.

1.2. Fahrzeuge

Zum konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystem gehören alle Fahrzeuge, die für den Verkehr auf der Gesamtheit oder einem Teil des konventionellen transeuropäischen Eisenbahnnetzes geeignet sind, einschließlich:

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

Darunter können auch mobile Ausrüstungen für Bau und Instandhaltung von Eisenbahninfrastrukturen fallen.

Jede einzelne dieser Kategorien ist wie folgt zu unterteilen:

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

2. Transeuropäisches Hochgeschwindigkeitsbahnsystem

2.1. Netz

Das Netz des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems ist die Infrastruktur der Strecken für Hochgeschwindigkeitszüge des transeuropäischen Verkehrsnetzes, die in der Entscheidung Nr. 1692/96/EG 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. Dazu gehören auch die Verbindungsstrecken zwischen dem Hochgeschwindigkeits- und dem konventionellen Bahnnetz, Bahnhofsdurchfahrten, Anschlüsse zu Terminals, Betriebswerken usw., die von Hochgeschwindigkeitsfahrzeugen mit Normalgeschwindigkeit befahren werden.

Dieses Netz umfasst Verkehrssteuerungs-, Ortungs- und Navigationssysteme, Datenverarbeitungs- und Telekommunikationseinrichtungen, die für den Verkehr auf diesen Strecken zur Gewährleistung eines sicheren und ausgewogenen Netzbetriebs und einer wirksamen Verkehrssteuerung vorgesehen sind.

2.2. Fahrzeuge

Zum transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystem gehören Fahrzeuge, 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 Nr. 2.1 genannten Strecken verkehren können, soweit dies mit dem Leistungsniveau dieser Strecken vereinbar ist.

Darüber hinaus müssen Fahrzeuge, die für Höchstgeschwindigkeiten von weniger als 200 km/h ausgelegt sind und für den Verkehr auf der Gesamtheit oder einem Teil des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsnetzes geeignet sind, soweit dies mit dem Leistungsniveau dieses Netzes vereinbar ist, die Anforderungen an einen sicheren Betrieb dieses Netzes erfüllen. Zu diesem Zweck sind in den TSI Konventionelle Fahrzeuge auch die Anforderungen an den sicheren Betrieb konventioneller Fahrzeuge auf Hochgeschwindigkeitsnetzen aufzuführen.

3. Kompatibilität innerhalb des Eisenbahnsystems

Ein hochwertiger europäischer Eisenbahnverkehr setzt unter anderem eine hervorragende Kompatibilität zwischen den Netzmerkmalen (im weitesten Sinne, das heißt 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 Geltungsbereichs

4.1. Netz- und Fahrzeugunterkategorien

Der Geltungsbereich der TSI wird schrittweise auf das gesamte Eisenbahnsystem nach Maßgabe von Artikel 8 der Richtlinie 2008/57/EG ausgeweitet. Im Interesse einer kostengünstigen Verwirklichung der Interoperabilität werden innerhalb aller in der vorliegenden Anlage genannten Netz- und Fahrzeugkategorien erforderlichenfalls weitere Unterkategorien festgelegt. Die in Artikel 5 Absatz 3 der Richtlinie 2008/57/EG genannten funktionellen und technischen Spezifikationen können je nach Unterkategorie gegebenenfalls unterschiedlich ausfallen.

4.2. Kostenbegrenzung

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

- Kosten der vorgeschlagenen Maßnahme,
- Vorteile für die Interoperabilität durch Ausweitung des Geltungsbereichs auf bestimmte Netz- und Fahrzeugkategorien,
- 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.

Anlage 2 — [Teilsysteme]

[Anlage 2 ersetzt durch Art. 4 des K.E. vom 13. November 2011 (B.S. vom 30. November 2011)]

[1. Verzeichnis der Teilsysteme

Für die Zwecke des vorliegenden Gesetzes wird das Eisenbahnsystem wie folgt in Teilsysteme untergliedert:

a) strukturelle Bereiche:

- Infrastruktur,
- Energie,
- streckenseitige Zugsteuerung, Zugsicherung und Signalgebung,
- fahrzeugseitige Zugsteuerung, Zugsicherung und Signalgebung,
- Fahrzeuge;

b) funktionelle Bereiche:

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

2. Beschreibung der Teilsysteme

Für jedes Teilsystem oder jeden Teil von Teilsystemen wird von der Agentur bei der Erarbeitung des entsprechenden TSI-Entwurfs die Liste der mit der Interoperabilität verbundenen Elemente und Aspekte vorgeschlagen. Unbeschadet der Festlegung dieser Aspekte oder der Interoperabilitätskomponenten und unbeschadet der Reihenfolge, in der die Teilsysteme in die TSI einbezogen werden, umfassen die Teilsysteme Folgendes:

2.1. Infrastruktur

Gleise, Weichen, Kunstbauten (Brücken, Tunnel usw.), zugehörige Infrastruktur in den Bahnhöfen (Bahnsteige, Zugangsbereiche unter Berücksichtigung der Bedürfnisse von Personen mit eingeschränkter Mobilität usw.), Sicherheits- und Schutzausrüstung.

2.2. Energie

Elektrifizierungssystem einschließlich Oberleitungen und streckenseitiger Teile der Stromverbrauchsmesseinrichtungen.

2.3. Streckenseitige Zugsteuerung, Zugsicherung und Signalgebung

Alle erforderlichen streckenseitigen Ausrüstungen zur Gewährleistung der Sicherung, Steuerung und Kontrolle der Bewegung von Zügen, die zum Verkehr im Netz zugelassen sind.

2.4. Fahrzeugseitige Zugsteuerung, Zugsicherung und Signalgebung

Alle erforderlichen fahrzeugseitigen Ausrüstungen zur Gewährleistung der Sicherung, Steuerung und Kontrolle der Bewegung von Zügen, die zum Verkehr im Netz zugelassen sind.

2.5. Verkehrsbetrieb und Verkehrssteuerung

Verfahren und zugehörige Ausrüstungen, die eine kohärente Ausnutzung der verschiedenen strukturellen Teilsysteme erlauben, und zwar sowohl im Normalbetrieb als auch bei Betriebsstörungen, einschließlich insbesondere der Zugbildung und Zugführung, der Planung und der Abwicklung des Verkehrsbetriebs.

Die Gesamtheit der erforderlichen beruflichen Qualifikationen für die Durchführung von grenzüberschreitenden Verkehrsdiensten.

2.6. Telematikanwendungen

Dieses Teilsystem umfasst gemäß Anlage 1 zwei Teile:

a) Anwendungen im Personenverkehr, einschließlich der Systeme zur Information der Fahrgäste vor und während der Fahrt, Buchungssysteme, Zahlungssysteme, Reisegepäckabfertigung, Anschlüsse zwischen Zügen und zwischen der Eisenbahn und anderen Verkehrsträgern;

b) Anwendungen im Güterverkehr, einschließlich der Informationssysteme (Verfolgung der Güter und der Züge in Echtzeit), Rangier- und Zugbildungssysteme, Buchungssysteme, Zahlungs- und Fakturierungssysteme, Anschlüsse zu anderen Verkehrsträgern, Erstellung elektronischer Begleitdokumente.

2.7. Fahrzeuge

Struktur, System der Zugsteuerung und Zugsicherung sowie die dazugehörigen Einrichtungen des Zuges, Stromabnahmeeinrichtungen, Traktions- und Energieumwandlungseinrichtungen, fahrzeugseitige Stromverbrauchsmesseinrichtungen, Bremsanlagen, Kupplungen, Laufwerk (Drehgestelle, Achsen) und Aufhängung, Türen, Mensch-Maschine-Schnittstellen (Triebfahrzeugführer, Zugbegleitpersonal, Fahrgäste unter Berücksichtigung der Bedürfnisse von Personen mit eingeschränkter Mobilität), passive oder aktive Sicherheitseinrichtungen und Erfordernisse für die Gesundheit der Fahrgäste und des Zugbegleitpersonals.

2.8. Instandhaltung

Verfahren, zugehörige Ausrüstungen, logistische Instandhaltungseinrichtungen, Reserven zur Durchführung vorgeschriebener Instandsetzungsarbeiten und vorbeugender Instandhaltung im Hinblick auf die Gewährleistung der Interoperabilität des Eisenbahnsystems und der erforderlichen Leistungsfähigkeit.]

Anlage 3 — GRUNDLEGENDE ANFORDERUNGEN

1. Allgemeine Anforderungen

1.1. Sicherheit

1.1.1. Die Planung, der Bau oder die Herstellung, die Instandhaltung und die Überwachung der sicherheitsrelevanten Bauteile, insbesondere derjenigen, die am Zugverkehr beteiligt sind, müssen die Sicherheit auch unter bestimmten Grenzbedingungen auf dem für das Netz festgelegten Niveau halten.

1.1.2. Die Kennwerte für das Rad-Schiene-System müssen die Kriterien der Laufstabilität erfüllen, damit bei der zulässigen Höchstgeschwindigkeit eine sichere Fahrt gewährleistet ist. Die Kennwerte für die Bremsausrüstung müssen gewährleisten, dass bei zulässiger Höchstgeschwindigkeit ein Anhalten innerhalb des festgelegten Bremswegs möglich ist.

1.1.3. Die verwendeten Bauteile müssen während ihrer gesamten Betriebsdauer den spezifizierten gewöhnlichen oder Grenzbeanspruchungen standhalten. Durch geeignete Mittel ist sicherzustellen, dass sich die Sicherheitsauswirkungen eines unvorhergesehenen Versagens in Grenzen halten.

1.1.4. Die Auslegung der ortsfesten Anlagen und der Fahrzeuge und die Auswahl der Werkstoffe müssen das Entstehen, die Ausbreitung und die Auswirkungen von Feuer und Rauch im Fall eines Brandes in Grenzen halten.

1.1.5. Die für die Betätigung durch die Fahrgäste vorgesehenen Einrichtungen müssen so konzipiert sein, dass weder das sichere Funktionieren der Einrichtungen noch die Gesundheit und Sicherheit der Benutzer beeinträchtigt werden, wenn sie in einer voraussehbaren Weise betätigt werden, die jedoch den angebrachten Hinweisen nicht entspricht.

1.2. Zuverlässigkeit und Betriebsbereitschaft

Die Planung, Durchführung und Häufigkeit der Überwachung und Instandhaltung der festen und beweglichen Teile, die am Zugverkehr beteiligt sind, müssen deren Funktionsfähigkeit unter den vorgegebenen Bedingungen gewährleisten.

1.3. Gesundheit

1.3.1. Werkstoffe, die aufgrund ihrer Verwendungsweise die Gesundheit von Personen, die Zugang zu ihnen haben, gefährden können, dürfen in Zügen und Infrastruktureinrichtungen nicht verwendet werden.

1.3.2. Die Auswahl, die Verarbeitung und die Verwendung dieser Werkstoffe müssen eine gesundheitsschädliche oder -gefährdende Rauch- und Gasentwicklung insbesondere im Fall eines Brandes in Grenzen halten.

1.4. Umweltschutz

1.4.1. Die Umweltauswirkungen des Baus und Betriebs des Eisenbahnsystems sind bei der Planung dieses Systems entsprechend den geltenden Gemeinschaftsbestimmungen zu berücksichtigen.

1.4.2. In Zügen und Infrastruktureinrichtungen verwendete Werkstoffe müssen eine umweltschädliche oder -gefährdende Rauch- und Gasentwicklung, insbesondere im Fall eines Brandes, verhindern.

1.4.3. Fahrzeuge und Energieversorgungsanlagen sind so auszulegen und zu bauen, dass sie mit Anlagen, Einrichtungen und öffentlichen oder privaten Netzen, bei denen Interferenzen möglich sind, elektromagnetisch verträglich sind.

1.4.4. Beim Betrieb des Eisenbahnsystems müssen die vorgeschriebenen Lärmgrenzen eingehalten werden.

1.4.5. Der Betrieb des Eisenbahnsystems darf in normalem Instandhaltungszustand für die in der Nähe des Fahrwegs gelegenen Einrichtungen und Bereiche keine unzulässigen Bodenschwingungen verursachen.

1.5. Technische Kompatibilität

Die technischen Merkmale der Infrastrukturen und ortsfesten Anlagen müssen untereinander und mit denen der Züge, die im Eisenbahnsystem verkehren sollen, kompatibel sein.

Erweist sich die Einhaltung dieser Merkmale auf bestimmten Teilen des Netzes als schwierig, so könnten Zwischenlösungen, die eine künftige Kompatibilität gewährleisten, eingeführt werden.

2. Besondere Anforderungen an jedes Teilsystem

2.1. Infrastrukturen

2.1.1. Sicherheit

Es müssen angemessene Vorkehrungen getroffen werden, um den Zugang zu den Anlagen oder deren unbefugtes Betreten zu verhindern.

Es müssen Vorkehrungen getroffen werden, um die Gefahren für Personen, insbesondere bei der Durchfahrt der Züge in Bahnhöfen, in Grenzen zu halten.

Infrastruktureinrichtungen, die der Öffentlichkeit zugänglich sind, müssen so geplant und gebaut werden, dass die Risiken für die Sicherheit von Personen (Stabilität, Brand, Zugang, Fluchtwege, Bahnsteige usw.) in Grenzen gehalten werden.

Zur Berücksichtigung der besonderen sicherheitstechnischen Bedingungen bei langen Tunneln und Viadukten sind geeignete Vorkehrungen zu treffen.

2.2. Energie

2.2.1. Sicherheit

Der Betrieb der Energieversorgungsanlagen darf die Sicherheit von Zügen und Personen (Fahrgäste, Betriebspersonal, Anlieger und Dritte) nicht gefährden.

2.2.2. Umweltschutz

Der Betrieb der Energieversorgungsanlagen (elektrisch oder thermisch) darf keine über die festgelegten Grenzwerte hinausgehenden Umweltbelastungen verursachen.

2.2.3. Technische Kompatibilität

Die Energieversorgungssysteme (elektrisch oder thermisch) müssen

— den Zügen die Erreichung der festgelegten Leistungswerte gestatten,

— im Fall der Energieversorgungssysteme mit den Stromabnahmeeinrichtungen der Züge kompatibel sein.

2.3. Zugsteuerung, Zugsicherung und Signalgebung

2.3.1. Sicherheit

Die Anlagen und Verfahren der Zugsteuerung, Zugsicherung und Signalgebung müssen einen Zugverkehr entsprechend den Sicherheitsvorgaben für das Netz ermöglichen. Die Zugsteuerungs-, Zugsicherungs- und Signalgebungssysteme sollten weiterhin den sicheren Verkehr von Zügen ermöglichen, deren Weiterfahrt unter vorgegebenen Einschränkungen gestattet ist.

2.3.2. Technische Kompatibilität

Alle neuen Infrastruktureinrichtungen und alle neuen Fahrzeuge, die nach der Festlegung kompatibler Zugsteuerungs-, Zugsicherungs- und Signalgebungssysteme gebaut oder entwickelt werden, müssen sich für die Verwendung dieser Systeme eignen.

Die in den Führerständen der Züge eingebauten Einrichtungen für die Zugsteuerung, Zugsicherung und Signalgebung müssen unter den vorgegebenen Bedingungen einen flüssigen Betrieb des Eisenbahnsystems gewährleisten.

2.4. Fahrzeuge

2.4.1. Sicherheit

Die Bauart der Fahrzeuge und der Übergänge zwischen den Fahrzeugen muss so konzipiert sein, dass die Fahrgast- und Führerstandräume bei Zusammenstößen oder Entgleisungen geschützt sind.

Die elektrischen Anlagen dürfen die Betriebssicherheit der Zugsteuerungs-, Zugsicherungs- und Signalanlagen nicht beeinträchtigen.

Die Bremsverfahren und -kräfte müssen mit der Konzeption des Oberbaus, der Kunstbauten und der Signalanlagen vereinbar sein.

Es müssen Vorkehrungen für den Zugang zu den unter Spannung stehenden Bauteilen getroffen werden, um eine Gefährdung von Personen zu vermeiden.

Bei Gefahr müssen entsprechende Vorrichtungen den Fahrgästen die Möglichkeit bieten, dies dem Triebfahrzeugführer zu melden, und dem Zugbegleitpersonal ermöglichen, sich mit dem Triebfahrzeugführer in Verbindung zu setzen.

Die Schließ- und Öffnungsvorrichtung der Einstiegstüren muss die Sicherheit der Fahrgäste gewährleisten.

Es müssen Notausstiege vorhanden und ausgeschildert sein.

Zur Berücksichtigung der besonderen sicherheitstechnischen Bedingungen in langen Tunneln sind geeignete Vorkehrungen zu treffen.

Eine Notbeleuchtung mit ausreichender Beleuchtungsstärke und Unabhängigkeit ist an Bord der Züge zwingend vorgeschrieben.

Die Züge müssen mit einer Lautsprecheranlage ausgestattet sein, damit das Zugbegleitpersonal Mitteilungen an die Reisenden durchgeben kann.

2.4.2. Zuverlässigkeit und Betriebsbereitschaft

Die Bauweise der wichtigsten Einrichtungen, Laufwerk, Traktionseinrichtungen und Bremsanlagen sowie Zugsteuerung und Zugsicherung müssen unter vorgegebenen Einschränkungen eine Weiterfahrt des Zuges ermöglichen, ohne dass die in Betrieb verbleibenden Einrichtungen dadurch beeinträchtigt werden.

2.4.3. Technische Kompatibilität

Die elektrische Ausrüstung muss mit dem Betrieb der Zugsteuerungs-, Zugsicherungs- und Signalanlagen kompatibel sein.

Bei elektrischem Antrieb müssen die Stromabnahmeeinrichtungen den Zugverkehr mit den Stromsystemen des Eisenbahnsystems ermöglichen.

Die Fahrzeuge müssen aufgrund ihrer Merkmale auf allen Strecken verkehren können, auf denen ihr Einsatz vorgesehen ist; die jeweiligen Klimabedingungen sind hierbei zu berücksichtigen.

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.

2.5. Instandhaltung

2.5.1. Gesundheit und Sicherheit

Die technischen Anlagen und Arbeitsverfahren in den Instandhaltungswerken müssen den sicheren Betrieb des betreffenden Teilsystems gewährleisten, und sie dürfen keine Gefahr für Gesundheit und Sicherheit darstellen.

2.5.2. Umweltschutz

Die von technischen Anlagen und Arbeitsverfahren in den Instandhaltungswerken ausgehenden Umweltbelastungen dürfen die zulässigen Werte nicht überschreiten.

2.5.3. Technische Kompatibilität

In den Instandhaltungsanlagen für Fahrzeuge müssen die Sicherheits-, Hygiene- und Komfortarbeiten, für die sie geplant worden sind, an allen Zügen durchgeführt werden können.

2.6. Verkehrsbetrieb und Verkehrssteuerung

2.6.1. Sicherheit

Die Angleichung der Betriebsvorschriften der Netze und die Qualifikation der Triebfahrzeugführer und des Zugbegleitpersonals und des örtlichen Betriebspersonals müssen einen sicheren Betrieb gewährleisten, wobei die unterschiedlichen Anforderungen für den grenzüberschreitenden Verkehr und den Inlandsverkehr zu berücksichtigen sind.

Die Art und Häufigkeit der Instandhaltungsarbeiten, die Ausbildung und Qualifikation des Instandhaltungspersonals und des Personals der Prüfstellen sowie das Qualitätssicherungssystem in den Prüfstellen und Instandhaltungswerken der betreffenden Betreiber müssen ein hohes Sicherheitsniveau gewährleisten.

2.6.2. Zuverlässigkeit und Betriebsbereitschaft

Die Art und Häufigkeit der Instandhaltungsarbeiten, die Ausbildung und Qualifikation des Instandhaltungspersonals und des Personals der Prüfstellen sowie das von den betreffenden Betreibern eingerichtete Qualitätssicherungssystem in den Prüfstellen und Instandhaltungswerken müssen ein hohes Niveau der Zuverlässigkeit und Betriebsbereitschaft gewährleisten.

2.6.3. Technische Kompatibilität

Die Angleichung der Betriebsvorschriften der Netze und die Qualifikation der Triebfahrzeugführer, des Zugbegleitpersonals und des örtlichen Betriebspersonals müssen einen effizienten Betrieb des Eisenbahnsystems gewährleisten, wobei die unterschiedlichen Anforderungen für den grenzüberschreitenden Verkehr und den Inlandsverkehr zu berücksichtigen sind.

2.7. Telematikanwendungen im Personen- und Güterverkehr

2.7.1. Technische Kompatibilität

Die grundlegenden Anforderungen für den Bereich der Telematikanwendungen gewährleisten eine Mindestqualität der Dienstleistung für die Reisenden und die Güterverkehrskunden, insbesondere hinsichtlich der technischen Kompatibilität.

Bei diesen Anwendungen ist sicherzustellen,

— dass die Datenbanken, die Software und die Datenübertragungsprotokolle so erstellt werden, dass ein möglichst vielfältiger Datenaustausch zwischen verschiedenen Anwendungen und zwischen verschiedenen Betreibern gewährleistet ist, wobei vertrauliche Geschäftsdaten hiervon ausgeschlossen sind,

— dass die Benutzer einen leichten Zugriff zu den Informationen haben.

2.7.2. Zuverlässigkeit und Betriebsbereitschaft

Die Methoden der Nutzung, Verwaltung, Aktualisierung und Pflege dieser Datenbanken, Software und Datenübertragungsprotokolle müssen die Effizienz der Systeme und die Leistungsqualität gewährleisten.

2.7.3. Gesundheit

Die Benutzerschnittstellen dieser Systeme müssen den Mindestregeln für Ergonomie und Gesundheitsschutz entsprechen.

2.7.4. Sicherheit

Im Hinblick auf die Speicherung oder Übertragung sicherheitsrelevanter Daten ist für angemessene Integrität und Zuverlässigkeit zu sorgen.

Anlage 4 — EG-ERKLÄRUNG ÜBER DIE KONFORMITÄT UND DIE GEBRAUCHSTAUGLICHKEIT VON INTEROPERABILITÄTSKOMPONENTEN

1. Interoperabilitätskomponenten

Die EG-Erklärung gilt für die Interoperabilitätskomponenten, die gemäß Artikel 4 für die Interoperabilität des Eisenbahnsystems von Bedeutung sind. Dabei kann es sich um folgende Komponenten handeln:

1.1. Allgemeine Komponenten

Komponenten, die als solche nicht nur in der Eisenbahntechnik, sondern auch auf anderen Gebieten verwendet werden können.

1.2. Allgemeine Komponenten mit besonderen Eigenschaften

Komponenten, die nicht speziell für die Eisenbahntechnik verwendet werden, die jedoch besondere Leistungsdaten aufweisen müssen, wenn sie in der Eisenbahntechnik verwendet werden.

1.3. Besondere Komponenten

Komponenten, die speziell in der Eisenbahntechnik verwendet werden.

2. Anwendungsbereich

Die EG-Erklärung betrifft

- entweder die Bewertung der Konformität einer einzelnen Interoperabilitätskomponente mit den einschlägigen technischen Spezifikationen durch eine oder mehrere benannte Stellen
- oder die Bewertung beziehungsweise Beurteilung durch eine oder mehrere benannte Stellen der Gebrauchstauglichkeit einer einzelnen Interoperabilitätskomponente, wobei diese in ihrer eisenbahntechnischen Umgebung und
- insbesondere dann, wenn Schnittstellen berührt werden — anhand der betriebstechnischen Spezifikationen, insbesondere derjenigen funktionaler Art, zu prüfen ist.

Bei den Bewertungsverfahren, die von den benannten Stellen bei der Planung und Fertigung angewandt werden, sind die in dem Beschluss 93/465/EWG vorgesehenen Module nach Maßgabe der TSI zu benutzen.

3. Inhalt der EG-Erklärung

Die EG-Konformitäts- oder EG-Gebrauchstauglichkeitserklärung und ihre Anlagen müssen datiert und unterzeichnet sein.

Diese Erklärung muss in derselben Sprache wie die Betriebsanleitung abgefasst sein und folgende Angaben enthalten:

- Bezugnahme auf die Richtlinie 2008/57/EG,
- Name und Anschrift des Herstellers oder seines in der Gemeinschaft ansässigen Bevollmächtigten (Firma und vollständige Anschrift, im Fall des Bevollmächtigten auch Angabe der Firma des Herstellers),
- Beschreibung der Interoperabilitätskomponente (Marke, Typ usw.),
- Angabe des Verfahrens, das zur Erklärung der Konformität oder der Gebrauchstauglichkeit angewandt wurde (Artikel 14),
- alle einschlägigen Beschreibungen der Interoperabilitätskomponente, insbesondere die Benutzungsbedingungen,
- Name und Anschrift der benannten Stelle(n), die an dem Verfahren zur Ausstellung der Konformitäts- und Gebrauchstauglichkeitserklärung beteiligt war(en), und Datum der Prüfbescheinigung, gegebenenfalls mit Angabe der Gültigkeitsbedingungen und der Geltungsdauer,
- gegebenenfalls Angabe der europäischen Spezifikationen,
- Angabe des Unterzeichners, der für den Hersteller oder seinen in der Gemeinschaft ansässigen Bevollmächtigten rechtsverbindlich handeln kann.

Anlage 5 — [EG-PRÜFERKLÄRUNG FÜR TEILSYSTEME]

[Anlage 5 ersetzt durch Art. 5 des K.E. vom 13. November 2011 (B.S. vom 30. November 2011)]

[1. EG-Prüferklärung für Teilsysteme

Die EG-Prüferklärung für Teilsysteme und ihre Anlagen müssen datiert und unterzeichnet sein.

Die genannte Erklärung muss auf den Angaben beruhen, die sich aus dem EG-Prüfverfahren für Teilsysteme gemäß Anlage 6 Nr. 2 ergeben.

Sie muss in derselben Sprache wie das technische Dossier abgefasst sein und mindestens folgende Angaben enthalten:

- Bezugnahme auf die Richtlinie,
- Name und Anschrift des Auftraggebers oder des Herstellers oder seines in der Europäischen Union ansässigen Bevollmächtigten (Firma und vollständige Anschrift, im Fall des Bevollmächtigten auch Angabe der Firma des Auftraggebers oder des Herstellers),
- kurze Beschreibung des Teilsystems,
- Name und Anschrift der benannten Stelle, welche die EG-Prüfung gemäß Artikel 23 durchgeführt hat,
- Angabe der im technischen Dossier enthaltenen Unterlagen,
- alle vorläufigen oder endgültigen Vorschriften, denen das Teilsystem entsprechen muss, insbesondere etwaige Betriebsbeschränkungen oder -bedingungen,
- bei einer vorläufigen EG-Prüferklärung deren Geltungsdauer,
- Angabe des Unterzeichners.

Wird in Anlage 6 auf die EG-Zwischenprüferklärung Bezug genommen, so gelten für diese Erklärung die Bestimmungen dieses Abschnitts.

2. Prüferklärung für Teilsysteme im Fall nationaler Vorschriften

Wird in Anlage 6 auf die EG-Prüferklärung für Teilsysteme im Fall nationaler Vorschriften Bezug genommen, so gelten für diese Erklärung die Bestimmungen von Nr. 1 entsprechend.]

Anlage 6 — [EG-PRÜFVERFAHREN FÜR TEILSYSTEME]

[Anlage 6 ersetzt durch Art. 6 des K.E. vom 13. November 2011 (B.S. vom 30. November 2011)]

1. ALLGEMEINE GRUNDSÄTZE

Das EG-Prüfverfahren für ein Teilsystem umfasst die Prüfung und Bescheinigung, dass dieses Teilsystem

- so geplant, gebaut und installiert ist, dass die einschlägigen grundlegenden Anforderungen erfüllt werden, und
- in Betrieb genommen werden kann.

2. EG-PRÜFVERFAHREN

2.1. Einleitung

Die EG-Prüfung ist das Verfahren, bei dem eine benannte Stelle prüft und bescheinigt, dass das Teilsystem

- mit den einschlägigen TSI übereinstimmt,
- mit den anderen aufgrund des Vertrags geltenden Vorschriften übereinstimmt.

2.2. Teile des Teilsystems und Stufen

2.2.1. Zwischenprüfbescheinigung (ISV "intermediate statement of verification")

Falls in der TSI angegeben oder gegebenenfalls auf Antrag kann das Teilsystem in bestimmte Teile unterteilt oder in bestimmten Stufen des Prüfverfahrens geprüft werden.

Die Zwischenprüfung ist das Verfahren, bei dem eine benannte Stelle bestimmte Teile des Teilsystems oder bestimmte Stufen des Prüfverfahrens prüft und bescheinigt.

Im Zuge jeder Zwischenprüfung stellt die vom Antragsteller gewählte benannte Stelle eine EG-Zwischenprüfbescheinigung aus, wogegen der Antragsteller seinerseits gegebenenfalls eine EG-Zwischenprüferklärung ausstellt. In der Zwischenprüfbescheinigung und der Zwischenprüferklärung müssen die TSI aufgeführt sein, deren Einhaltung bewertet worden ist.

2.2.2. Teile des Teilsystems

Der Antragsteller kann für jeden Teil eine Zwischenprüfung beantragen. Jeder Teil ist in jeder der in Nr. 2.2.3 genannten Stufen zu prüfen.

2.2.3. Stufen des Prüfverfahrens

Das Teilsystem oder bestimmte Teile des Teilsystems werden auf jeder der folgenden Stufen geprüft:

- Gesamtkonzeption,
- Herstellung: Bau des Teilsystems, das heißt insbesondere Tiefbauarbeiten, Fertigung, Montage der Komponenten und Abstimmung des gesamten Teilsystems,
- Abnahmeprüfung.

Der Antragsteller kann eine Zwischenprüfbescheinigung für die Konzeptionsphase (einschließlich der Typprüfungen) und für die Herstellungsphase beantragen.

2.3. Prüfbescheinigung

2.3.1. Die benannte Stelle, die mit der EG-Prüfung beauftragt ist, bewertet die Konzeption, Herstellung und Abnahme des Teilsystems und stellt die EG-Prüfbescheinigung für den Antragsteller aus, der seinerseits die EG-Prüferklärung ausstellt. In der EG-Prüfbescheinigung müssen die TSI aufgeführt sein, deren Einhaltung beurteilt worden ist.

Wurde ein Teilsystem nicht im Hinblick auf die Einhaltung aller einschlägigen TSI bewertet (zum Beispiel bei Ausnahmen, Teilanwendung von TSI für Umrüstung oder Erneuerung, Übergangszeiträumen in einer TSI oder Sonderfällen), ist in der EG-Prüfbescheinigung genau anzugeben, in Bezug auf welche TSI oder Teile davon die Einhaltung von der benannten Stelle im Zuge des EG-Prüfverfahrens nicht geprüft worden ist.

2.3.2. Sind EG-Zwischenprüfbescheinigungen ausgestellt worden, werden diese von der benannten Stelle, die mit der EG-Prüfung des Teilsystems beauftragt ist, berücksichtigt, wenn sie vor Ausstellung der EG-Prüfbescheinigung

— prüft, ob die EG-Zwischenprüfbescheinigungen die einschlägigen Anforderungen der TSI ordnungsgemäß abdecken;

— alle Aspekte prüft, die von EG-Zwischenprüfbescheinigungen nicht abgedeckt sind,

— die Abnahme des gesamten Teilsystems prüft.

2.4. Technisches Dossier

Das der EG-Prüferklärung beigefügte technische Dossier muss folgende Unterlagen enthalten:

— technische Merkmale der Auslegung einschließlich der mit der Ausführung übereinstimmenden Gesamt- und Teilpläne, Pläne der elektrischen und hydraulischen Einrichtungen, Pläne der Steuerstromkreise, Beschreibung der Datenverarbeitungs- und Automatiksysteme, Betriebs- und Wartungsanleitungen usw. für das betreffende Teilsystem,

— Verzeichnis der in das Teilsystem eingebauten Interoperabilitätskomponenten gemäß Artikel 4,

— Kopien der EG-Konformitäts- beziehungsweise EG-Gebrauchstauglichkeitserklärungen, die gemäß Artikel 14 des Gesetzes für diese Komponenten vorgeschrieben sind, gegebenenfalls zusammen mit entsprechenden Berechnungsunterlagen und einer Ausfertigung der Berichte über die Versuche und Prüfungen, die aufgrund der gemeinsamen technischen Spezifikationen von den benannten Stellen durchgeführt wurden,

— etwa vorhandene EG-Zwischenprüfbescheinigung(en) sowie in diesem Fall etwaige EG-Zwischenprüferklärungen, die der EG-Prüfbescheinigung beigefügt sind, einschließlich des Ergebnisses der Überprüfung ihrer Gültigkeit durch die benannte Stelle,

— EG-Prüfbescheinigung mit den entsprechenden Berechnungsunterlagen, unterzeichnet von der benannten Stelle, die mit der EG-Prüfung beauftragt ist, die bestätigt, dass das Teilsystem den Anforderungen der einschlägigen TSI entspricht, gegebenenfalls mit Angabe der während der Durchführung der Arbeiten geäußerten Vorbehalte, die nicht ausgeräumt werden konnten; der EG-Prüfbescheinigung sind auch die von der benannten Stelle im Rahmen ihres Auftrags erstellten Besuchs- und Prüfberichte gemäß Nr. 2.5.3 und 2.5.4 beizufügen,

— EG-Bescheinigungen, die gemäß anderer aufgrund des Vertrags geltender Vorschriften ausgestellt wurden,

— ist eine sichere Integration gemäß der Verordnung (EG) Nr. 352/2009 der Kommission erforderlich, fügt der Antragsteller dem technischen Dossier den Bewertungsbericht über die gemeinsamen Sicherheitsmethoden (CSM "common safety methods") für die Risikobewertung gemäß Artikel 6 Absatz 3 der Richtlinie 2004/49/EG bei.

2.5. Überwachung

2.5.1. Der Zweck der EG-Überwachung besteht darin, sich zu vergewissern, dass die sich aus dem technischen Dossier ergebenden Pflichten bei der Verwirklichung des Teilsystems erfüllt wurden.

2.5.2. Der benannten Stelle, die mit der Prüfung der Herstellung beauftragt ist, ist ständig Zutritt zu den Baustellen, den Fertigungsstätten, den Lagerplätzen und gegebenenfalls zu den Vorfertigungsstätten, zu den Versuchsanlagen sowie generell zu allen Orten zu gewähren, deren Überprüfung sie im Rahmen ihres Auftrags für notwendig erachtet. Die benannte Stelle muss vom Antragsteller alle zweckdienlichen Unterlagen erhalten, insbesondere die Konstruktionszeichnungen und die technischen Unterlagen zum Teilsystem.

2.5.3. Die benannte Stelle, die mit der Prüfung der Ausführung beauftragt ist, nimmt in regelmäßigen Zeitabständen Nachprüfungen ("Audits") vor, um sich von der Einhaltung der einschlägigen TSI zu überzeugen. Sie erstellt bei dieser Gelegenheit einen Prüfbericht für die mit der Ausführung Beauftragten. Ihre Hinzuziehung kann in bestimmten Bauphasen erforderlich sein.

2.5.4. Darüber hinaus ist die benannte Stelle berechtigt, die Baustelle und die Fertigungsstätten unangemeldet zu besuchen. Bei dieser Gelegenheit kann die benannte Stelle vollständige oder Teilbereiche betreffende Nachprüfungen durchführen. Sie erstellt einen Besichtigungsbericht und liefert den für die Ausführung verantwortlichen Fachleuten gegebenenfalls einen Nachprüfungsbericht.

2.5.5. Die benannte Stelle ist berechtigt, bei der Erteilung der in Anlage 6 Nr. 2 erwähnten EG-Gebrauchstauglichkeitserklärung die Teilsysteme zu überwachen, in die eine Interoperabilitätskomponente eingebaut wird, um ihre Gebrauchstauglichkeit in der eisenbahntechnischen Umgebung, in der sie benutzt werden soll, zu bewerten, wenn dies nach der einschlägigen TSI erforderlich ist.

2.6. Hinterlegung

Das vollständige Dossier im Sinne von Nr. 2.4 wird zusammen mit der etwa vorhandenen EG-Zwischenprüfbescheinigung, die von der hiermit beauftragten benannten Stelle ausgestellt wurde, oder zusammen mit der Prüfbescheinigung der benannten Stelle, die mit der EG-Prüfung des Teilsystems beauftragt ist, beim Antragsteller hinterlegt. Das Dossier wird der EG-Prüferklärung beigefügt, die der Antragsteller der zuständigen Behörde übermittelt, bei der er die Genehmigung der Inbetriebnahme beantragt.

Der Antragsteller bewahrt während der gesamten Lebensdauer des Teilsystems ein Exemplar des Dossiers auf. Das Dossier wird anderen Mitgliedstaaten auf Verlangen übermittelt.

2.7. Veröffentlichung

Jede benannte Stelle veröffentlicht regelmäßig die einschlägigen Informationen über

- eingegangene Anträge auf EG-Prüfung und EG-Zwischenprüfung,
- Anträge auf Konformitäts- und/oder Gebrauchstauglichkeitsbewertung für die Verwendung von Interoperabilitätskomponenten
- ausgestellte und verweigerte EG-Zwischenprüfbescheinigungen,
- ausgestellte und verweigerte EG-Konformitäts- und/oder Gebrauchstauglichkeitsbescheinigungen,
- ausgestellte oder verweigerte EG-Prüfbescheinigungen.

2.8. Sprache

Die Unterlagen und der Schriftwechsel im Zusammenhang mit den EG-Prüfverfahren werden in einer EU-Amtssprache des Mitgliedstaats, in dem der Antragsteller ansässig ist, oder in einer von diesem akzeptierten Sprache abgefasst.

3. PRÜFVERFAHREN IM FALL NATIONALER VORSCHRIFTEN

3.1. Einleitung

Das Prüfverfahren im Fall nationaler Vorschriften ist das Verfahren, bei dem die bestimmte Stelle prüft und bescheinigt, dass das Teilsystem mit den geltenden nationalen Vorschriften, die gemäß Artikel 22 notifiziert wurden, im Einklang steht.

3.2. Prüfbescheinigung

Die bestimmte Stelle, die mit den Prüfverfahren im Fall nationaler Vorschriften beauftragt ist, stellt die Prüfbescheinigung für den Antragsteller aus. Die Bescheinigung enthält eine genaue Angabe der nationalen Vorschrift(en), deren Konformität von der bestimmten Stelle im Zuge des Prüfverfahrens bewertet wurde, einschließlich der Vorschriften in Bezug auf Teile, die einer Ausnahme von einer TSI, Umrüstung oder Erneuerung unterliegen.

Beziehen sich nationale Vorschriften auf die Teilsysteme, aus denen ein Fahrzeug besteht, so gliedert die bestimmte Stelle die Bescheinigung in zwei Teile: einen Teil mit den Angaben über die nationalen Vorschriften, die sich strikt auf die technische Kompatibilität zwischen dem Fahrzeug und dem betreffenden Netz beziehen, und den anderen Teil für alle sonstigen nationalen Vorschriften.

3.3. Technisches Dossier

Das der Prüferklärung im Fall nationaler Vorschriften beigefügte technische Dossier wird dem in Nr. 2.4 genannten technischen Dossier beigefügt und enthält die technischen Daten für die Bewertung der Konformität des Teilsystems mit den nationalen Vorschriften]

Anlage 7 — ZUR INBETRIEBNAHME NICHT TSI-KONFORMER FAHRZEUGE ZU KONTROLLIERENDE PARAMETER UND EINSTUFUNG NATIONALER VORSCHRIFTEN

1. Aufstellung der Parameter

1.1. Allgemeine Unterlagen

Allgemeine Unterlagen (einschließlich Beschreibung neuer, erneuerter oder umgerüsteter Fahrzeuge und ihres vorgesehenen Verwendungszwecks, Angaben zu Auslegung, Reparatur, Betrieb und Instandhaltung, technisches Dossier usw.)

1.2. Strukturen und mechanische Teile

Mechanische Integrität und Schnittstelle zwischen Fahrzeugen (einschließlich Zug- und Stoßeinrichtungen, Laufbrücke/Endbühne), Festigkeit von Fahrzeugstruktur und Ausrüstung (zum Beispiel Sitze), Belastbarkeit, passive Sicherheit (einschließlich innere und äußere Kollisionssicherheit)

1.3. Fahrzeug-Gleis-Wechselwirkung und Fahrzeugbegrenzungslinie

Mechanische Schnittstellen zur Infrastruktur (einschließlich statisches und dynamisches Verhalten, Passungen und Spiele, Spurweite, Laufwerk usw.)

1.4. Bremsausrüstung

Komponenten der Bremsausrüstung (einschließlich Gleitschutz, Steuerelemente und Bremsvermögen im Betrieb sowie bei Schnellbremsungen und im Feststellmodus)

1.5. Komponenten mit Fahrgastbezug

Fahrgasteinrichtungen und Fahrgastumfeld (Fahrgastfenster und -türen, Bedürfnisse von Personen mit eingeschränkter Mobilität usw.)

1.6. Umweltbedingungen und aerodynamische Effekte

Auswirkungen der Umwelt auf das Fahrzeug und umgekehrt (einschließlich aerodynamische Bedingungen und Schnittstelle zwischen dem Fahrzeug und dem streckenseitigen Teil des Eisenbahnsystems einerseits und dem Fahrzeug und der äußeren Umgebung andererseits)

1.7. Externe Warntöne, Kennzeichnung, Funktionen und Anforderungen an die Softwareintegrität

Externe Warntöne, Kennzeichnungen, Funktionen und Softwareintegrität, zum Beispiel sicherheitsbezogene Funktionen mit Auswirkungen auf das Zugverhalten, einschließlich Zugbus

1.8. Bordseitige Energieversorgung und Steuersysteme

Bordseitige Antriebs-, Energie- und Steuersysteme, einschließlich Schnittstelle zwischen Fahrzeug und Energieversorgungsinfrastruktur sowie alle Aspekte der elektromagnetischen Verträglichkeit

1.9. Einrichtungen, Schnittstellen und Umfeld mit Personalbezug

Bordseitige Einrichtungen, Schnittstellen, Arbeitsbedingungen und Umfeld für das Personal (einschließlich Führerstände, Schnittstelle Fahrzeugführer-Maschine)

1.10. Brandsicherheit und Fluchtwege

1.11. Instandhaltung

Bordseitige Einrichtungen und Schnittstellen für die Instandhaltung

1.12. Bordseitige Zugsteuerung, Zugsicherung und Signalgebung

Alle Komponenten der bordseitigen Ausrüstung, die für die Gewährleistung der Sicherheit und die Steuerung und Sicherung der Bewegungen von in dem Netz zugelassenen Zügen erforderlich ist, und ihre Auswirkungen auf den streckenseitigen Teil des Eisenbahnsystems

1.13. Spezifische Betriebsanforderungen

Spezifische Betriebsanforderungen für Fahrzeuge (einschließlich Betrieb unter Grenzbedingungen, Fahrzeuginstandsetzung/-bergung usw.)

1.14. Komponenten mit Güterbezug

Güterspezifische Anforderungen und Umfeld (einschließlich Einrichtungen, die bei Gefahrgütern speziell erforderlich sind)

Erläuterungen und Beispiele im obigen Text dienen nur der Information und sind keine Definitionen der Parameter.

2. Einstufung der Vorschriften

Die nationalen Vorschriften bezüglich der in Abschnitt 1 genannten Parameter sind in eine der folgenden drei Gruppen einzustufen. Vorschriften und Einschränkungen strikt lokaler Art sind nicht betroffen; ihre Überprüfung erfolgt im Rahmen der Kontrollen, die von den Eisenbahnunternehmen und den Infrastrukturbetreibern einvernehmlich einzurichten sind.

Gruppe A

Gruppe A umfasst:

- internationale Normen,
- nationale Vorschriften, die hinsichtlich der grundlegenden Anforderungen im Eisenbahnsektor als den nationalen Vorschriften anderer Mitgliedstaaten gleichwertig gelten.

Gruppe B

Gruppe B umfasst alle Vorschriften, die nicht in die Gruppen A oder C fallen oder die noch nicht in eine dieser Gruppen eingestuft werden konnten.

Gruppe C

Gruppe C umfasst Vorschriften, die im Hinblick auf einen sicheren und interoperablen Betrieb auf dem Netz strikt notwendig sind und mit den technischen Merkmalen der Infrastruktur in Zusammenhang stehen (zum Beispiel das Lichtraumprofil).

Anlage 8 — VON DEN MITGLIEDSTAATEN ZU BERÜCKSICHTIGENDE MINDESTKRITERIEN FÜR DIE NOTIFIZIERUNG DER STELLEN

1. Die Stelle, ihr Leiter und das mit der Durchführung der Prüfungen beauftragte Personal dürfen weder unmittelbar noch als Bevollmächtigte an der Planung, der Herstellung, dem Bau, dem Vertrieb, der Instandhaltung oder dem Betrieb der Interoperabilitätskomponenten oder der Teilsysteme beteiligt sein. Ein Austausch technischer Informationen zwischen dem Hersteller und der Stelle wird hierdurch nicht ausgeschlossen.

2. Die Stelle und das mit der Prüfung beauftragte Personal müssen die Prüfungen mit größter Gewissenhaftigkeit und fachlicher Eignung durchführen und dürfen keinerlei Druck oder Einflussnahme — vor allem finanzieller Art — auf ihre Beurteilung oder die Ergebnisse ihrer Prüfung, insbesondere durch Personen oder Personengruppen, die an den Prüfungsergebnissen interessiert sind, ausgesetzt sein.

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 der Richtlinie 2008/57/EG, die Erteilung von Genehmigungen im Rahmen der Richtlinie 95/18/EG und 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.

3. Die Stelle muss über die personellen und materiellen Voraussetzungen für die angemessene Erfüllung der technischen und administrativen Aufgaben verfügen, die mit der Durchführung der Prüfungen verbunden sind, und Zugang zu den Geräten haben, die für außergewöhnliche Prüfungen erforderlich sind.

4. Das mit den Prüfungen beauftragte Personal muss über

- eine gute technische und berufliche Ausbildung,
- ausreichende Kenntnisse der Vorschriften für die von ihm durchgeführten Kontrollen und eine ausreichende praktische Erfahrung mit solchen Kontrollen,
- die erforderliche Befähigung zur Ausfertigung von Bescheinigungen, Protokollen und Berichten über die durchgeführten Prüfungen verfügen.

5. Die Unabhängigkeit des mit der Prüfung beauftragten Personals muss gewährleistet sein. Die Vergütung jedes Prüfers darf sich weder nach der Zahl der von ihm durchgeführten Prüfungen noch nach den Ergebnissen dieser Prüfungen richten.

6. Die Stelle muss eine Haftpflichtversicherung abschließen, es sei denn, dass der Mitgliedstaat haftet oder die Prüfungen selbst durchführt.

7. Das Personal der Stelle ist (außer gegenüber den zuständigen Verwaltungsbehörden und Unfalluntersuchungsstellen des Staates, in dem es seine Tätigkeit ausübt, sowie gegenüber Unfalluntersuchungsstellen, die zuständig sind für die Ermittlungen nach Unfällen, die durch das Versagen von geprüften Interoperabilitätskomponenten oder Teilsystemen verursacht wurden) in Bezug auf alle Informationen, von denen es bei der Durchführung seiner Aufgaben im Rahmen des vorliegenden Gesetzes oder jeder Gesetzes- oder Verordnungsbestimmung zu seiner Ausführung Kenntnis erlangt, durch das Berufsgeheimnis gebunden.

Anlage 9 — DOSSIER FÜR DIE VORLAGE EINER AUSNAHMEREGLUNG

Ein Antrag auf eine Ausnahmereglung umfasst folgende Unterlagen:

- a) ein förmliches Schreiben, in dem der Kommission die geplante Ausnahmereglung mitgeteilt wird;
- b) ein dem Schreiben beigefügtes Dossier, das mindestens Folgendes enthält:
 - eine Beschreibung der von der Ausnahmereglung betroffenen Arbeiten, Güter und Dienstleistungen mit Angabe der wichtigsten Termine, der geografischen Lage sowie des Funktions- und technischen Bereichs,
 - einen genauen Bezug auf die TSI (oder Teile davon), von denen eine Abweichung beantragt wird,
 - eine genaue Angabe und Erläuterung der vorgesehenen Ausweichbestimmungen,
 - bei Anträgen auf der Grundlage von Artikel 10 § 1 Nr. 1: den Nachweis über das fortgeschrittene Entwicklungsstadium des Vorhabens,
 - die Rechtfertigung der Ausnahme mit Angabe der wesentlichen Gründe technischer, wirtschaftlicher, kommerzieller, betrieblicher und/oder administrativer Art,
 - sonstige Elemente, die den Antrag auf eine Ausnahmereglung rechtfertigen,
 - eine Beschreibung der Maßnahmen, die der Mitgliedstaat zur Förderung der Interoperabilität des Vorhabens zu ergreifen beabsichtigt. Bei geringfügigen Abweichungen ist diese Beschreibung nicht erforderlich.

Die Unterlagen sind auf Papier und in elektronischer Form vorzulegen, so dass sie an die Mitglieder des Ausschusses verteilt werden können.

FEDERALE OVERHEIDSDIENST BINNENLANDSE ZAKEN
N. 2012 — 975 [C — 2012/00193]
2 DECEMBER 2011. — Wet houdende diverse bepalingen betreffende de mobiliteit. — Duitse vertaling

De hiernavolgende tekst is de Duitse vertaling van de wet van 2 december 2011 houdende diverse bepalingen betreffende de mobiliteit (*Belgisch Staatsblad* van 23 december 2011).

Deze vertaling is opgemaakt door de Centrale Dienst voor Duitse vertaling in Malmédy.

SERVICE PUBLIC FEDERAL INTERIEUR
F. 2012 — 975 [C — 2012/00193]
2 DECEMBRE 2011. — Loi portant des dispositions diverses concernant la mobilité. — Traduction allemande

Le texte qui suit constitue la traduction en langue allemande de la loi du 2 décembre 2011 portant des dispositions diverses concernant la mobilité (*Moniteur belge* du 23 décembre 2011).

Cette traduction a été établie par le Service central de traduction allemande à Malmédy.

FÖDERALER ÖFFENTLICHER DIENST INNERES

D. 2012 — 975 [C — 2012/00193]
2. DEZEMBER 2011 — Gesetz zur Festlegung verschiedener Bestimmungen in Sachen Mobilität Deutsche Übersetzung

Der folgende Text ist die deutsche Übersetzung des Gesetzes vom 2. Dezember 2011 zur Festlegung verschiedener Bestimmungen in Sachen Mobilität.

Diese Übersetzung ist von der Zentralen Dienststelle für Deutsche Übersetzungen in Malmédy erstellt worden.

FÖDERALER ÖFFENTLICHER DIENST MOBILITÄT UND TRANSPORTWESEN

2. DEZEMBER 2011 — Gesetz zur Festlegung verschiedener Bestimmungen in Sachen Mobilität

ALBERT II., König der Belgier,

Allen Gegenwärtigen und Zukünftigen, Unser Gruß!

Die Kammern haben das Folgende angenommen und Wir sanktionieren es:

KAPITEL 1 — Allgemeine Bestimmungen

Artikel 1 - Vorliegendes Gesetz regelt eine in Artikel 78 der Verfassung erwähnte Angelegenheit.

Art. 2 - Vorliegendes Gesetz dient der Teilumsetzung:

1. 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,
2. der Richtlinie 2008/57/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. Juni 2008 über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems in der Gemeinschaft,
3. der Richtlinie 2007/59/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 über die Zertifizierung von Triebfahrzeugführern, die Lokomotiven und Züge im Eisenbahnsystem in der Gemeinschaft führen.

KAPITEL 2 — Abänderungen des Gesetzes vom 4. Dezember 2006 über die Benutzung der Eisenbahninfrastruktur

Art. 3 - Artikel 44 des Gesetzes vom 4. Dezember 2006 über die Benutzung der Eisenbahninfrastruktur wird durch einen zweiten Absatz mit folgendem Wortlaut ergänzt:

„Wenn er es für notwendig hält, kann der Betreiber der Eisenbahninfrastruktur von den Eisenbahnunternehmen verlangen, dass sie ihm, gegen angemessene Vergütung, die Mittel zur Verfügung stellen, die ihm am besten geeignet erscheinen, die normale Situation so schnell wie möglich wiederherzustellen.“