



Erläuterungen zur Änderung der Eisenbahnverordnung vom ...

Art. 5b

Absatz 3: Die Frist für die Erteilung und Erneuerung entspricht derjenigen für die Sicherheitsgenehmigung (Art. 5a Abs. 3) und der Vorgabe von Artikel 10 Absatz 4 der Richtlinie (EU) 2016/798.

Art. 5b^{bis}

Absatz 2: Die Pflicht zur Einreichung der Gesuche bei der ERA gilt nur, wenn der Verkehr auch im Nachbarland im Zuständigkeitsbereich der ERA liegt.

Art. 5i

Absatz 1: Die einzutragenden Daten richten sich neu nach Anhang 2 zum Durchführungsbeschluss (EU) 2018/1614. Sollte der Bundesrat, gestützt auf Art. 17a Abs. 6 EBG, die Teilnahme am Europäischen Fahrzeugregister beschliessen, sind die Daten durch die Halter in das entsprechende Register einzutragen.

Art. 5l

Die Anforderungen an den Sicherheitsnachweis gelten unabhängig davon, ob ein Vorhaben einer Betriebsbewilligung bedarf. Die bisherige Regelung des Sicherheitsnachweises wurde daher an den Beginn des 3. Abschnitts verschoben.

Zum Sicherheitsnachweis gehören auch die erforderlichen Prüfberichte Sachverständiger sowie Konformitätserklärungen zum Nachweis der vorschrifts- und verfügungskonformen Ausführung. Die Regelungen gelten sowohl für den interoperablen wie auch für den nicht interoperablen Bereich, sofern für den interoperablen Bereich keine spezialgesetzlichen Bestimmungen bestehen (vgl. Art. 15i für interoperable Fahrzeuge).

Als Verfügung des BAV kommen die Plangenehmigungsverfügung bzw. Zwischenverfügungen bei der Fahrzeugzulassung in Betracht.

Absatz 3: Entspricht sinngemäss dem bisherigen Art. 8a Abs. 4.

Art. 5m

Aktualisiert den heutigen Art. 8c. Neu ist bei jeder Änderung des Eisenbahnsystems ein Sicherheitsbericht erforderlich. Eine Änderung des Eisenbahnsystems entsteht jedoch nicht durch die Neuzulassung eines Fahrzeugs, von dem bereits typgleiche Fahrzeuge unter identischen Bedingungen betrieben werden, sofern sich keine kumulierten Rückwirkungen ergeben (z.B. Stromspitzen durch Rekuperation, Beeinträchtigung der Netzstabilität beim Einsatz von Drehstromfahrzeugen, Riffelbildung im Rad-Schiene-System bei unterschiedlichen Spurkranzschmierkonzepten). Hingegen kann ein neues, innovatives Fahrzeug bei seiner Erstzulassung nicht nur eine Änderung, sondern durchaus auch eine signifikante Änderung des Eisenbahnsystems bewirken. Sowohl die vom Vorschlagenden dokumentierte Risikobewertung als auch der vom Vorschlagenden dokumentierte Nachweis der Erfüllung aller erforderlichen Sicherheitsanforderungen wird durch die Risikobewertungsstelle im Sicherheitsbewertungsbericht beurteilt (vgl. Anhang I Ziffern 5.2 und 5.3 der Durchführungsverordnung (EU) 402/2013).

Wer Vorschlagender sein kann, ergibt sich auch Artikel 3 Ziffer 11 der Durchführungsverordnung (EU) 402/2013. Vorschlagende kann es auch ausserhalb von Bewilligungsverfahren und damit ohne Gesuchsteller geben.

Absatz 2: Entspricht dem heutigen Art. 8b Abs. 2.

Art. 8

Absatz 1^{bis}: Änderungen können nicht nur dann wesentlich sein, wenn sie sicherheitsrelevant sind, sondern auch wenn die Änderung des Fahrzeugs andere Aspekte wie Umweltschutz oder Mobilitätseinschränkung betrifft.

Art. 10a

Die Bestimmung stellt sicher, dass die in Artikel 10 genannten Verantwortlichen bei Sicherheitsrisiken die erforderlichen Massnahmen ergreifen können, in dem sie gegenseitig zum Informationsaustausch verpflichtet werden. Entdeckt beispielsweise ein Verlader einen sicherheitskritischen Defekt am Wagen, so hat er das betroffene EVU (und ggf. den Halter) zu informieren.

Art. 10b

Die Pflichten nach Artikel 10b betreffen grundsätzlich das Eisenbahnverkehrsunternehmen und ausnahmsweise die Infrastrukturbetreiberin, sofern sie Fahrzeuge betreibt (Art 5a Abs. 1^{bis}).

Absatz 1: Entspricht dem heutigen Art. 12a, der deshalb aufgehoben wird.

Absatz 2 Buchstabe b Ziffer 2: Den Betreibern nicht interoperabler Strecken steht es frei, in welchem Umfang sie ihre Informationen im Infrastrukturregister bereitstellen wollen.

Art. 12

Absatz 5: Betrifft insbesondere den Betrieb der Eisenbahn, weniger den Betrieb von technischen Anlagen wie z.B. den der Energieversorgung.

Art. 12a (aufgehoben)

Die Regelung wurde in Art. 10b verschoben.

Art. 15a

Absatz 1: Zum Bau und Betrieb gehören Neubau, Änderungen, Erneuerungen, sowie der Austausch im Zuge von Instandhaltungsarbeiten bei Eisenbahnanlagen und Fahrzeugen sowie ihren Bestandteilen.

Absatz 2 (unverändert): Auf dem interoperablen Ergänzungsnetz gelten grundsätzlich materiell dieselben Anforderungen wie auf dem interoperablen Hauptnetz. Im Bereich der TSI ENE Ziff. 4.2.x gelten jedoch unterschiedliche Anforderungen.

Art. 15b

Absatz 2: Das BAV hat die Befugnis festzulegen, welche TSI als technische Ausführungsbestimmungen gelten.

Art. 15e^{bis}

Entspricht dem bisherigen Art. 15j Abs. 1 und wurde in den Abschnitt *Allgemeine Bestimmungen* verschoben, da er auch ohne Betriebsbewilligung Anwendung findet.

Art. 15e^{ter}

Entspricht dem bisherigen Art. 15k, soweit er Interoperabilitätskomponenten betrifft.

Art. 15h

Es wird angestrebt, die Zustimmungsvoraussetzungen nach Möglichkeit abschliessend generisch zu prüfen und freizugeben, um zusätzliche Prüfungen im Einzelfall entbehrlich zu machen.

Art. 15i

Die Bestimmung stellt eine *lex specialis* zu Art. 51 für den Sicherheitsnachweis interoperabler Fahrzeuge dar.

Art. 15j^{bis}

Konkretisiert Art. 6 Abs. 3 im Bereich der interoperablen Infrastruktur.

Absatz 2 (heutiger Art. 15m Abs. 2) kann aufgehoben werden, da er gegenüber Absatz 1 keinen Mehrwert darstellt.

Art. 15j^{ter}

Entspricht dem heutigen Art. 15n Abs. 2 Bst. b.

Art. 15j

Entspricht weitestgehend dem heutigen Art. 15h. Der Begriff Eisenbahnunternehmen wurde durch Gesuchsteller ersetzt, da Gesuche auch durch andere Unternehmen eingereicht werden können.

Art. 15k

Entspricht dem bisherigen Art. 15j Abs. 2.

Art. 15k^{bis}

Entspricht soweit dem bisherigen Art. 15k bzgl. den strukturellen Teilsystemen.

Absatz 2: Gilt in der Schweiz nur insoweit, als keine abweichenden NNTV gelten.

Art. 15n

Entspricht dem heutigen Art. 15n Abs. 2 Bst. a, ergänzt um Erklärungen betreffend NNTV.

Art. 15o

Absatz 1: Soll ein Fahrzeug nicht nur in der Schweiz, sondern auch in einem Nachbarland betrieben werden dürfen, besteht kein Wahlrecht. Die Bewilligung (in der Richtlinie (EU) 2016/797 "Genehmigung für das Inverkehrbringen von Fahrzeugen" genannt) ist durch die ERA zu erteilen. Der Rechtsschutz richtet sich nach den einschlägigen Bestimmungen des EU-Rechts.

Bei interoperablen Fahrzeugen, die nur in der Schweiz verkehren sollen, besteht hingegen ein Wahlrecht. Die Bewilligung kann durch die ERA oder durch das BAV erteilt werden. Nicht interoperable Fahrzeuge sind nicht Gegenstand dieses Kapitels. Betriebsbewilligungen für diese erteilt das BAV.

Absatz 2: entspricht dem bisherigen Art. 15o Abs. 1. Die ERA erteilt die Bewilligungen für alle Mitgliedstaaten. Bewilligungen von ausländischen Behörden gibt es aber weiterhin in nicht EU-Staaten.

Absatz 3: Das BAV beurteilt die Einhaltung der NNTV gegenüber der ERA. Die ERA erteilt gestützt darauf die Bewilligung (auch) für die Schweiz. Die Gültigkeit der Betriebsbewilligung gilt in der Schweiz für sämtliche normalspurige Strecken (einschliesslich Dreischiengleisen und Zahnradstrecken), auf denen die Netzzugangsbedingungen erfüllt sind.

Absatz 4: Die Bestimmung kommt einerseits in Betracht, wenn die Schweiz zuhanden der ERA NNTV beurteilen muss, die NNTV eines Nachbarlands entsprechen. Sie kommt andererseits zur Anwendung bei Einländerzulassungen für die Schweiz, bei denen die Schweiz auch die Einhaltung der TSI zu beurteilen hat.

Art. 15q

Entspricht Artikel 34 Absatz 2 der Durchführungsverordnung (EU) 2018/545.

Art. 15q^{bis}

Dient der Äquivalenz zu Art. 26 Abs. 1 der Richtlinie (EU) 2016/797.