

RICHTLINIE (EU) 2016/798 DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES**vom 11. Mai 2016****über Eisenbahnsicherheit****(Neufassung)****(Text von Bedeutung für den EWR)**

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union, insbesondere auf Artikel 91 Absatz 1,

auf Vorschlag der Europäischen Kommission,

nach Zuleitung des Entwurfs des Gesetzgebungsakts an die nationalen Parlamente,

nach Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses ⁽¹⁾,

nach Stellungnahme des Ausschusses der Regionen ⁽²⁾,

gemäß dem ordentlichen Gesetzgebungsverfahren ⁽³⁾,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Die Richtlinie 2004/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates ⁽⁴⁾ ist erheblich geändert worden. Aus Gründen der Klarheit empfiehlt es sich, im Rahmen der anstehenden Änderungen eine Neufassung der genannten Richtlinie vorzunehmen.
- (2) Mit der Richtlinie 2004/49/EG wurde ein gemeinsamer Regelungsrahmen für die Eisenbahnsicherheit geschaffen, wobei der Inhalt der Sicherheitsvorschriften, die Sicherheitsbescheinigung für Eisenbahnunternehmen, die Aufgaben und Funktionen der nationalen Sicherheitsbehörden sowie die Untersuchung von Unfällen harmonisiert wurden. Im Hinblick auf die Bemühungen zur weiteren Entwicklung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraums ist es jedoch notwendig, die Richtlinie 2004/49/EG gründlich zu überarbeiten.
- (3) Untergrundbahnen, Straßenbahnen und andere leichte Eisenbahnsysteme unterliegen in vielen Mitgliedstaaten kommunalen technischen Anforderungen und sind vom Anwendungsbereich der Richtlinie (EU) 2016/797 des Europäischen Parlaments und des Rates ⁽⁵⁾ ausgenommen. Um die Durchführung dieser Richtlinie und der Richtlinie (EU) 2016/797 zu erleichtern, sollten beide Richtlinien denselben Anwendungsbereich haben. Folglich sollten derartige lokale Eisenbahnsysteme aus dem Geltungsbereich der vorliegenden Richtlinie ausgenommen werden.
- (4) Soweit die Anwendung einiger Konzepte dieser Richtlinie auf Untergrundbahnen und andere lokale Systeme nützlich sein kann, sollten die Mitgliedstaaten befugt sein, unbeschadet des Geltungsbereichs dieser Richtlinie zu beschließen, gewisse Bestimmungen der Richtlinie — die sie für angemessen erachten — anzuwenden. In diesen Fällen sollte es den Mitgliedstaaten erlaubt sein, Verpflichtungen wie die Notifizierung nationaler Vorschriften und die Berichterstattung nicht anzuwenden.
- (5) Das Eisenbahnsystem der Union weist generell ein hohes Sicherheitsniveau auf, insbesondere im Vergleich zum Straßenverkehr. Die Eisenbahnsicherheit sollte allgemein aufrechterhalten und, soweit das durchführbar ist, kontinuierlich verbessert werden, wobei der technische und wissenschaftliche Fortschritt sowie die Entwicklung des Unionsrechts und des internationalen Rechts berücksichtigt werden sollten. Die Priorität sollte der Verhütung von Unfällen eingeräumt werden. Ferner sollte den Auswirkungen des Faktors Mensch Rechnung getragen werden.

⁽¹⁾ ABl. C 327 vom 12.11.2013, S. 122.

⁽²⁾ ABl. C 356 vom 5.12.2013, S. 92.

⁽³⁾ Standpunkt des Europäischen Parlaments vom 26. Februar 2014 (noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht) und Standpunkt des Rates in erster Lesung vom 10. Dezember 2015 (AbL. C 57 vom 12.2.2016, S. 64). Standpunkt des Europäischen Parlaments vom 28. April 2016 (noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht).

⁽⁴⁾ Richtlinie 2004/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. April 2004 über Eisenbahnsicherheit in der Gemeinschaft und zur Änderung der Richtlinie 95/18/EG des Rates über die Erteilung von Genehmigungen an Eisenbahnunternehmen und der Richtlinie 2001/14/EG über die Zuweisung von Fahrwegkapazität der Eisenbahn, die Erhebung von Entgelten für die Nutzung von Eisenbahninfrastruktur und die Sicherheitsbescheinigung (AbL. L 164 vom 30.4.2004, S. 44).

⁽⁵⁾ Richtlinie (EU) 2016/797 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Mai 2016 über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems in der Europäischen Union (siehe Seite 44 dieses Amtsblatts).

- (6) Wenn ein Mitgliedstaat ein höheres Sicherheitsniveau einführt, so sollte er sicherstellen, dass die erlassenen Vorschriften die Interoperabilität nicht beeinträchtigen oder zu Diskriminierungen führen.
- (7) Die wichtigsten Akteure im Eisenbahnsystem der Union, Infrastrukturbetreiber und Eisenbahnunternehmen, sollten die volle Verantwortung für die Sicherheit ihres eigenen Systembereichs tragen. Wann immer das zweckmäßig ist, sollten sie bei der Umsetzung von Maßnahmen zur Risikokontrolle zusammenarbeiten.
- (8) Unbeschadet der Verantwortung der Infrastrukturbetreiber und der Eisenbahnunternehmen für die Entwicklung und Verbesserung der Eisenbahnsicherheit sollten auch die anderen Akteure, wie beispielsweise für die Instandhaltung zuständigen Stellen, Hersteller, Beförderer, Absender, Empfänger, Befüller, Entleerer, Verlader, Entlader, Zulieferer von Wartungsmaterial, Halter, Dienstleister und Beschaffungsstellen, die Verantwortung für ihre Produkte, Dienstleistungen und Verfahren übernehmen. Jeder Akteur des Eisenbahnsystems der Union sollte dafür verantwortlich sein, den anderen Akteuren alle Informationen, die für die Prüfung der Einsatzfähigkeit von Fahrzeugen von Bedeutung sind, vollständig und wahrheitsgemäß zu übermitteln. Dies betrifft insbesondere Informationen zum Zustand und zur Geschichte eines bestimmten Fahrzeugs, Instandhaltungsunterlagen sowie die Rückverfolgbarkeit von Verladevorgängen und die Frachtpapiere.
- (9) Jedes Eisenbahnunternehmen, jeder Infrastrukturbetreiber sowie alle für die Instandhaltung zuständigen Stellen sollten dafür sorgen, dass ihre Auftragnehmer und sonstige Beteiligte Maßnahmen zur Risikokontrolle umsetzen. Dazu sollten jedes Eisenbahnunternehmen, jeder Infrastrukturbetreiber und jede für die Instandhaltung zuständige Stelle die in den gemeinsamen Sicherheitsmethoden (im Folgenden „CSM“) festgelegten Methoden für Überwachungsverfahren anwenden. Ihre Auftragnehmer sollten dieses Verfahren aufgrund vertraglicher Vereinbarungen ebenfalls anwenden. Angesichts der Tatsache, dass solche Vereinbarungen für das Sicherheitsmanagementsystem von Eisenbahnunternehmen und Infrastrukturbetreibern von wesentlicher Bedeutung sind, sollten Eisenbahnunternehmen und Infrastrukturbetreiber ihre vertraglichen Vereinbarungen offenlegen, wenn sie von der durch die Verordnung (EU) 2016/796 des Europäischen Parlaments und des Rates⁽¹⁾ geschaffene Eisenbahnagentur der Europäischen Union (im Folgenden „Agentur“) oder der nationalen Sicherheitsbehörde im Rahmen der Aufsicht dazu aufgefordert werden.
- (10) Die Mitgliedstaaten sollten eine Kultur des gegenseitigen Vertrauens und des wechselseitigen Lernens fördern, durch die das Personal der Eisenbahnunternehmen und der Infrastrukturbetreiber ermutigt wird, zum Ausbau der Sicherheit beizutragen, während gleichzeitig die Vertraulichkeit gewährleistet wird.
- (11) Es wurden schrittweise gemeinsame Sicherheitsziele (im Folgenden „CST“) und CSM eingeführt, um die Beibehaltung eines hohen Sicherheitsniveaus zu gewährleisten und, soweit das notwendig und nach vernünftigem Ermessen durchführbar ist, die Sicherheit zu verbessern. Sie sollten Instrumente für die Bewertung der Sicherheit und der Leistung der Betreiber auf Unionsebene und in den Mitgliedstaaten zur Verfügung stellen. Um die Konformität der Systeme mit den CST beurteilen zu können und die Überwachung des Sicherheitsniveaus der Eisenbahn zu vereinfachen, wurden gemeinsame Sicherheitsindikatoren (im Folgenden „CSI“) festgelegt.
- (12) Nationale Vorschriften, die häufig auf nationalen technischen Normen beruhen, werden schrittweise durch Vorschriften auf der Grundlage gemeinsamer Normen ersetzt, die in CST, CSM und technischen Spezifikationen für die Interoperabilität (im Folgenden „TSI“) festgelegt sind. Um Hindernisse für die Interoperabilität zu beseitigen, sollte die Menge der nationalen Vorschriften, einschließlich der Betriebsvorschriften, verringert werden; dazu sollte der Geltungsbereich der TSI auf das gesamte Eisenbahnsystem der Union erweitert werden, und noch offene Punkte in den TSI sollten geklärt werden. Zu diesem Zweck sollten die Mitgliedstaaten ihr System nationaler Vorschriften auf dem laufenden Stand halten, hinfallige Vorschriften außer Kraft setzen und die Kommission und die Agentur unverzüglich darüber informieren.
- (13) Nationale Vorschriften sollten so erstellt und veröffentlicht werden, dass sie für alle möglichen Nutzer eines nationalen Eisenbahnnetzes verständlich sind. Diese Vorschriften nehmen jedoch oft auf andere Unterlagen Bezug, wie nationale Normen, europäische Normen, internationale Normen oder andere technische Spezifikationen, die möglicherweise ganz oder in Teilen Rechten des geistigen Eigentums unterliegen. Daher ist es angemessen, dass die Verpflichtung zur Veröffentlichung nicht für die Unterlagen gelten sollte, auf die in der nationalen Vorschrift direkt oder indirekt Bezug genommen wird.
- (14) Nationale Vorschriften enthalten oft Anforderungen, die zum Teil sowohl für Zwecke der Interoperabilität als auch für Sicherheitszwecke von Belang sind. Da die Sicherheit eine wesentliche Anforderung der Richtlinie (EU) 2016/797 ist, kann eine nationale Vorschrift sowohl für Richtlinie (EU) 2016/797 als auch für die vorliegende Richtlinie von Belang sein. Die Unterscheidung zwischen den Begriffen „nationale Sicherheitsvorschriften“ und „nationale technische Vorschriften“ im Sinne der Richtlinie 2004/49/EG bzw. der Richtlinie 2008/57/EG des

⁽¹⁾ Verordnung (EU) 2016/796 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Mai 2016 über die Europäische Eisenbahnagentur und zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 881/2004 (siehe Seite 1 dieses Amtsblatts).

Europäischen Parlaments und des Rates ⁽¹⁾ sollte daher gestrichen und durch das Konzept der „nationalen Vorschriften“ ersetzt werden, die entweder im Rahmen der Richtlinie (EU) 2016/797 und/oder der vorliegenden Richtlinie notifiziert werden müssen. Nationale Vorschriften sind im Rahmen der Richtlinie (EU) 2016/797 hauptsächlich dann zu notifizieren, wenn sie sich auf das Inverkehrbringen oder die Inbetriebnahme struktureller Teilsysteme beziehen. Sie sollten im Rahmen dieser Richtlinie notifiziert werden, wenn sie sich auf den Betrieb des Eisenbahnsystems der Union oder auf die spezifischen Gegenstände dieser Richtlinie — einschließlich der Rolle der Akteure, der Sicherheitsbescheinigung, der Sicherheitsgenehmigung und der Untersuchung von Unfällen — beziehen.

- (15) Angesichts des stufenweisen Ansatzes zur Beseitigung der Hindernisse für die Interoperabilität des Eisenbahnsystems der Union und des Zeitbedarfs für die Annahme entsprechender TSI sollten Schritte unternommen werden, um zu vermeiden, dass die Mitgliedstaaten — außer in den in dieser Richtlinie vorgesehenen spezifischen Fällen — neue nationale Vorschriften erlassen oder Vorhaben durchführen, die die bestehende Diversität des Systems noch verstärken. Das Sicherheitsmanagementsystem ist das anerkannte Instrument zur Risikokontrolle, während die Infrastrukturbetreiber und die Eisenbahnunternehmen dafür verantwortlich sind, umgehend Korrekturmaßnahmen zu ergreifen, um erneute Unfälle zu vermeiden. Mitgliedstaaten sollten unmittelbar nach einem Unfall keine neuen nationalen Vorschriften erlassen, soweit solche neuen Vorschriften nicht als Präventivmaßnahme in dringenden Fällen notwendig sind.
- (16) Zugsteuerungs- und Signalgebungssysteme sind für die Gewährleistung der Eisenbahnsicherheit von entscheidender Bedeutung. In diesem Zusammenhang stellt die Einführung des Europäischen Eisenbahnverkehrsmanagementsystems (ERTMS) im Eisenbahnnetz der Union einen wichtigen Beitrag zur Verbesserung der Sicherheitsniveaus dar.
- (17) Bei der Erfüllung ihrer Aufgaben und Wahrnehmung ihrer Zuständigkeiten sollten die Infrastrukturbetreiber und Eisenbahnunternehmen ein Sicherheitsmanagementsystem umsetzen, das den Anforderungen der Union entspricht und gemeinsame Elemente enthält. Informationen zur Sicherheit und zur Umsetzung des Sicherheitsmanagementsystems sollten der Agentur und der nationalen Sicherheitsbehörde des jeweiligen Mitgliedstaats übermittelt werden.
- (18) Durch seine Verfahren sollte das Sicherheitsmanagementsystem gewährleisten, dass menschlichen Fähigkeiten und Grenzen und den Einflüssen auf die menschliche Leistungsfähigkeit durch die Anwendung von Wissen über den Faktor Mensch und anerkannten Verfahren Rechnung getragen wird.
- (19) Zum Schienengüterverkehr zählt auch die Beförderung gefährlicher Güter. Es sollte jedoch unterschieden werden zwischen dem Ziel dieser Richtlinie, nämlich der Aufrechterhaltung und, wenn möglich, der Verbesserung der Sicherheit des Eisenbahnsystems der Union, und jenem der Richtlinie 2008/68/EG des Europäischen Parlaments und des Rates ⁽²⁾, die im Wesentlichen die Einstufung von Stoffen und die Vorgaben für ihre Behältnisse, einschließlich der sicheren Verladung, Entladung und Verwendung der Behältnisse im bestehenden Eisenbahnsystem, regelt. Dementsprechend sollte das Sicherheitsmanagementsystem der Eisenbahnunternehmen und der Infrastrukturbetreiber unbeschadet der Richtlinie 2008/68/EG den potenziellen zusätzlichen Gefahren, die durch die Beförderung von Gefahrgutbehältnissen entstehen, gebührend Rechnung tragen.
- (20) Alle Eisenbahnunternehmen sollten denselben Sicherheitsanforderungen unterliegen, um ein hohes Sicherheitsniveau im Eisenbahnverkehr und gleiche Bedingungen zu gewährleisten. Ein Eisenbahnunternehmen sollte über eine Sicherheitsbescheinigung verfügen, um Zugang zur Eisenbahninfrastruktur zu erhalten. Mit der Sicherheitsbescheinigung sollte nachgewiesen werden, dass das Eisenbahnunternehmen sein Sicherheitsmanagementsystem eingeführt hat und in der Lage ist, die einschlägigen Sicherheitsnormen und -vorschriften für das jeweilige Tätigkeitsgebiet einzuhalten. Wenn die Agentur dem Eisenbahnunternehmen, dessen geografisches Tätigkeitsgebiet in einem oder mehreren Mitgliedstaaten gelegen ist, eine einheitliche Sicherheitsbescheinigung ausstellt, sollte sie die einzige Stelle sein, die beurteilt, ob das Eisenbahnunternehmen sein Sicherheitsmanagementsystem ordnungsgemäß eingeführt hat. Die nationalen Sicherheitsbehörden, die von dem geplanten geografischen Tätigkeitsgebiet betroffen sind, sollten bei der Bewertung der Einhaltung der in den maßgeblichen nationalen Vorschriften festgelegten Anforderungen einbezogen werden.
- (21) Auf der Grundlage der Richtlinie 2004/49/EG wurden harmonisierte Methoden festgelegt, die in Bezug auf die Überwachung, die Konformitätsprüfung, die Aufsicht sowie die Risikoevaluierung und -bewertung auf die Akteure des Eisenbahnsystems der Union und die nationalen Sicherheitsbehörden Anwendung finden. Dieser Regelungsrahmen ist hinreichend ausgereift, um schrittweise zu einer „einheitlichen Sicherheitsbescheinigung“ überzugehen, die im Tätigkeitsgebiet des Eisenbahnunternehmens gültig ist.

⁽¹⁾ Richtlinie 2008/57/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. Juni 2008 über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems in der Gemeinschaft (ABl. L 191 vom 18.7.2008, S. 1).

⁽²⁾ Richtlinie 2008/68/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 24. September 2008 über die Beförderung gefährlicher Güter im Binnenland (ABl. L 260 vom 30.9.2008, S. 13).

- (22) Um die Verfahren für die Erteilung von einheitlichen Sicherheitsbescheinigungen an Eisenbahnunternehmen effizienter und kohärenter zu gestalten, muss der Agentur eine zentrale Rolle bei der Erteilung dieser Bescheinigungen zugewiesen werden. Ist das geografische Tätigkeitsgebiet auf einen Mitgliedstaat beschränkt, so sollte der Antragsteller die Möglichkeit haben, zu wählen, ob er seinen Antrag auf Erteilung einer einheitlichen Sicherheitsbescheinigung bei der nationalen Sicherheitsbehörde des jeweiligen Mitgliedstaats oder bei der Agentur, durch die in der Verordnung (EU) 2016/796 genannte zentrale Anlaufstelle, einreicht. Die Wahl des Antragstellers sollte bis zum Abschluss oder zur Beendigung des Antrags verbindlich sein. Diese neue Regelung sollte den Verwaltungsaufwand für Eisenbahnunternehmen verringern und das Unions-Eisenbahnsystem auf diese Weise effektiver und effizienter machen.
- (23) Die Agentur und die nationalen Sicherheitsbehörden sollten zusammenarbeiten und entsprechend über geteilte Zuständigkeiten für die Erteilung von einheitlichen Sicherheitsbescheinigungen verfügen. Für den Fall, dass die Agentur und die nationalen Sicherheitsbehörden unterschiedliche Auffassungen in Bezug auf Bewertungen im Zusammenhang mit der Erteilung von einheitlichen Sicherheitsbescheinigungen vertreten, sollten eindeutige Bestimmungen zu den Verfahren und zu Schiedsverfahren festgelegt werden.
- (24) Die neue Aufteilung von Funktionen und Aufgaben zwischen nationalen Sicherheitsbehörden und der Agentur in Bezug auf die Erteilung von Sicherheitsbescheinigungen sollte effizient erfolgen. Zu diesem Zweck sollten Kooperationsvereinbarungen zwischen der Agentur und den nationalen Sicherheitsbehörden geschlossen werden.
- (25) Insbesondere sollten diese Kooperationsvereinbarungen die besonderen geografischen und historischen Gegebenheiten bestimmter Mitgliedstaaten berücksichtigen und das reibungslose Funktionieren des Binnenmarkts gewährleisten. Ist der Betrieb auf Netze beschränkt, die aus geografischen oder historischen Gründen spezielle Fachkenntnisse erfordern, und sind diese Netze vom Rest des Eisenbahnsystems der Union abgetrennt, so sollte es dem Antragsteller möglich sein, die erforderlichen Formalitäten auf lokaler Ebene im Benehmen mit den zuständigen nationalen Sicherheitsbehörden vorzunehmen. Im Hinblick auf die Verringerung der Verwaltungslast und der Kosten sollte es möglich sein, dass die zwischen der Agentur und den zuständigen nationalen Sicherheitsbehörden zu schließenden Vereinbarungen über eine Zusammenarbeit zu diesem Zweck die entsprechende Aufteilung der Aufgaben vorsehen, jedoch ohne der endgültigen Zuständigkeit der Agentur für die Ausstellung der einheitlichen Sicherheitsbescheinigung vorzugreifen.
- (26) Die Eisenbahnnetze der baltischen Staaten (Estland, Lettland und Litauen) haben genau wie benachbarte Drittländer eine Spurweite von 1 520 mm; allerdings unterscheidet sich diese von der Spurweite des Haupteisenbahnnetzes der Union. Diese baltischen Eisenbahnnetze haben gemeinsame historische technische und betriebsbezogene Anforderungen, die de facto für die Interoperabilität untereinander sorgen; insofern könnten die in einem dieser Mitgliedstaaten ausgestellten Sicherheitsbescheinigungen auf die anderen dieser Netze ausgeweitet werden. Um in diesen Fällen eine effiziente und angemessene Zuweisung von Ressourcen für die Sicherheitszertifizierung zu erleichtern und die Verwaltungslast für den Antragsteller und die ihm entstehenden Kosten zu verringern, sollten die spezifischen Kooperationsvereinbarungen zwischen der Agentur und den zuständigen nationalen Sicherheitsbehörden gegebenenfalls die Möglichkeit der vertraglichen Vergabe von Aufgaben an diese nationalen Sicherheitsbehörden vorsehen.
- (27) Diese Richtlinie sollte nicht zu einem verringerten Sicherheitsniveau und höheren Kosten im Eisenbahnsektor der Union führen. Daher sollten die Agentur und die nationalen Sicherheitsbehörden die volle Verantwortung für die von ihnen ausgestellten einheitlichen Sicherheitsbescheinigungen tragen, insbesondere durch die Übernahme der entsprechenden vertraglichen und außervertraglichen Haftung. Im Falle einer gerichtlichen Untersuchung, die die Agentur oder ihre Bediensteten betrifft, sollte die Agentur mit den zuständigen Behörden des betreffenden Mitgliedstaats bzw. der betreffenden Mitgliedstaaten uneingeschränkt zusammenarbeiten.
- (28) Es ist klar zu unterscheiden zwischen der unmittelbaren Verantwortung der Agentur und der nationalen Sicherheitsbehörden für die Sicherheit im Zusammenhang mit der Erteilung von Sicherheitsbescheinigungen und Sicherheitsgenehmigungen einerseits und andererseits der Aufgabe der nationalen Sicherheitsbehörden, die darin besteht, einen nationalen Regelungsrahmen zu schaffen und die Leistung aller Betreiber kontinuierlich zu überwachen. Jede nationale Sicherheitsbehörde sollte die kontinuierliche Einhaltung der einem Eisenbahnunternehmen oder Infrastrukturbetreiber obliegenden Verpflichtung überwachen, ein Sicherheitsmanagementsystem einzuführen. Um die kontinuierliche Einhaltung nachzuweisen, ist es möglicherweise nicht nur erforderlich, Inspektionen bei dem betreffenden Eisenbahnunternehmen oder Infrastrukturbetreiber vor Ort durchzuführen, sondern auch, im Rahmen der von den nationalen Sicherheitsbehörden durchzuführenden Aufsicht zu prüfen, ob das Eisenbahnunternehmen und der Infrastrukturbetreiber ihr Sicherheitsmanagementsystem nach Ausstellung einer einheitlichen Sicherheitsbescheinigung oder Sicherheitsgenehmigung weiterhin ordnungsgemäß anwenden. Die nationalen Sicherheitsbehörden sollten die Beaufsichtigung von in verschiedenen Mitgliedstaaten niedergelassenen Eisenbahnunternehmen koordinieren und Informationen untereinander sowie erforderlichenfalls mit der Agentur austauschen. Die Agentur sollte die nationalen Sicherheitsbehörden bei ihrer Zusammenarbeit unterstützen. In diesem Zusammenhang sollten die Agentur und die nationalen Sicherheitsbehörden die notwendigen Vorkehrungen treffen, um den Informationsaustausch zwischen ihnen zu erleichtern.

- (29) Die Agentur und die nationalen Sicherheitsbehörden sollten eng zusammenarbeiten, wenn eine nationale Sicherheitsbehörde feststellt, dass der Inhaber einer von der Agentur erteilten einheitlichen Sicherheitsbescheinigung die Bedingungen für die Bescheinigung nicht mehr erfüllt. In diesem Fall sollte sie bei der Agentur die Einschränkung oder den Widerruf dieser Bescheinigung beantragen. Ein Schiedsverfahren sollte eingeführt werden, um sich mit Fällen von Meinungsunterschieden zwischen der Agentur und der nationalen Sicherheitsbehörde zu befassen. Stellt eine nationale Sicherheitsbehörde im Rahmen der Aufsichtstätigkeit ein schwerwiegendes Sicherheitsrisiko fest, so sollte sie die Agentur und jede andere betroffene nationale Sicherheitsbehörde der Mitgliedstaaten, in denen das Eisenbahnunternehmen tätig ist, davon unterrichten. Es sollte den betroffenen nationalen Sicherheitsbehörden gestattet sein, vorläufige Sicherheitsmaßnahmen zu treffen, die auch die sofortige Einschränkung oder Aussetzung des betreffenden Betriebs umfassen können. In diesem Zusammenhang sollte ein schwerwiegender Fall der Nichteinhaltung rechtlicher Verpflichtungen, die alleine oder in einer Abfolge von aus der Nichteinhaltung resultierenden Ereignissen zu einem Unfall oder schweren Unfall führen kann, als schwerwiegendes Sicherheitsrisiko gelten.
- (30) Die Agentur sollte befugt sein, ein Instrument einzurichten, das den Informationsaustausch zwischen den einschlägigen Akteuren erleichtert, die Sicherheitsrisiken im Zusammenhang mit Mängeln und nicht konformen Bauweisen oder Fehlfunktionen von technischer Ausrüstung erkennen oder davon Kenntnis erhalten.
- (31) Die einheitliche Sicherheitsbescheinigung sollte auf dem Nachweis beruhen, dass ein Eisenbahnunternehmen ein Sicherheitsmanagementsystem eingeführt hat.
- (32) Die Infrastrukturbetreiber sollten eine zentrale Verantwortung für die Sicherheit der Planung, der Instandhaltung und des Betriebs ihres Eisenbahnnetzes haben. Die Infrastrukturbetreiber sollten einer Sicherheitsgenehmigung der nationalen Sicherheitsbehörde in Bezug auf ihr Sicherheitsmanagementsystem und andere Bestimmungen zur Einhaltung der Sicherheitsanforderungen bedürfen.
- (33) Die Zulassung von Zugpersonal könnte für neue Marktteilnehmer Schwierigkeiten mit sich bringen. Die Mitgliedstaaten sollten sicherstellen, dass Eisenbahnunternehmen, die den Betrieb in dem betreffenden Netz aufnehmen wollen, Möglichkeiten zur Schulung und Zulassung von Zugpersonal nutzen können, um Anforderungen nach nationalem Recht zu erfüllen.
- (34) Die für die Instandhaltung von Güterwagen zuständige Stelle sollte zertifiziert sein. Ist die für die Instandhaltung zuständige Stelle ein Infrastrukturbetreiber, so sollte diese Zertifizierung in dem Verfahren für die Sicherheitsgenehmigung enthalten sein. Die dieser Stelle ausgestellte Bescheinigung sollte garantieren, dass die Instandhaltungsanforderungen dieser Richtlinie für alle Güterwagen, für die sie zuständig ist, erfüllt werden. Diese Bescheinigung sollte in der gesamten Union gültig sein und von einer Einrichtung ausgestellt werden, die das von dieser Stelle eingerichtete Instandhaltungssystem überprüfen kann. Da Güterwagen häufig im internationalen Verkehr eingesetzt werden und da die für die Instandhaltung zuständige Stelle gegebenenfalls Werkstätten in mehr als einem Mitgliedstaat nutzen möchte, sollte die Zertifizierungseinrichtung ihre Kontrollen in der gesamten Union durchführen können. Die Agentur sollte das System bewerten, das bei der Zertifizierung der für die Instandhaltung von Güterwagen zuständigen Stelle angewandt wird, und — soweit angezeigt — seine Ausweitung auf alle Eisenbahnfahrzeuge empfehlen.
- (35) Die nationalen Sicherheitsbehörden sollten organisatorisch, rechtlich und in ihren Entscheidungen von Eisenbahnunternehmen, Infrastrukturbetreibern, Antragstellern, Auftraggebern und Stellen, die öffentliche Dienstleistungsaufträge vergeben, unabhängig sein. Sie sollten ihre Aufgaben auf offene und nichtdiskriminierende Weise wahrnehmen und mit der Agentur zusammenarbeiten, um einen einheitlichen europäischen Eisenbahnraum zu schaffen; zudem sollten sie ihre Entscheidungskriterien miteinander abstimmen. Erforderlichenfalls sollte es Mitgliedstaaten möglich sein, ihre nationale Sicherheitsbehörde in das für Verkehrsangelegenheiten zuständige nationale Ministerium einzugliedern, sofern die Unabhängigkeit der nationalen Sicherheitsbehörde geachtet wird. Damit die nationalen Sicherheitsbehörden ihre Aufgaben erfüllen können, sollten sie hinsichtlich der personellen und materiellen Ressourcen über die notwendigen internen und externen organisatorischen Kapazitäten verfügen.
- (36) Im Mittelpunkt des Sicherheitsuntersuchungsprozesses stehen die nationalen Untersuchungsstellen. Ihre Arbeit ist für die Ermittlung der Ursachen eines Unfalls oder einer Störung von entscheidender Bedeutung. Es ist daher unerlässlich, dass sie über die notwendigen finanziellen und personellen Ressourcen verfügen, um wirksame und effiziente Untersuchungen ausführen zu können. Die nationalen Untersuchungsstellen sollten im Hinblick auf den Austausch von Informationen und bewährten Verfahren zusammenarbeiten. Sie sollten ein Programm für die gegenseitige Begutachtung einrichten, um die Wirksamkeit ihrer Untersuchungen zu überwachen. Die Berichte über die gegenseitige Begutachtung sollten der Agentur mitgeteilt werden, damit sie die Sicherheitsleistung des Eisenbahnsystems der Union insgesamt überwachen kann.

- (37) Schwere Eisenbahnunglücke geschehen selten. Sie können jedoch verheerende Folgen haben und in der Öffentlichkeit zu Bedenken hinsichtlich der Sicherheit des Eisenbahnsystems der Union führen. Alle derartigen Unfälle sollten deshalb unter dem Sicherheitsaspekt untersucht werden, um erneute Unfälle zu vermeiden, und die Untersuchungsergebnisse sollten veröffentlicht werden. Andere Unfälle und Störungen sollten ebenfalls Gegenstand einer Sicherheitsuntersuchung sein, wenn sie signifikante Vorläufer eines schweren Unfalls sein könnten.
- (38) Eine Sicherheitsuntersuchung sollte unabhängig von den gerichtlichen Ermittlungen ein und desselben Ereignisses durchgeführt werden, wobei den die gerichtliche Untersuchung Durchführenden Zugang zu Beweismaterial und Zeugen gewährt werden sollte. Sie sollte von einer ständigen Stelle durchgeführt werden, die von den Akteuren des Eisenbahnsystems der Union unabhängig ist. Die Funktionsweise dieser Stelle sollte dergestalt sein, dass jeglicher Interessenskonflikt und jede mögliche Verwicklung in die Ursachen der untersuchten Ereignisse vermieden wird. Insbesondere sollte es keine negativen Auswirkungen auf ihre funktionelle Unabhängigkeit geben, wenn in organisatorischer und rechtlicher Hinsicht eine enge Beziehung zu der nationalen Sicherheitsbehörde, der Agentur oder der für den Eisenbahnsektor zuständigen Regulierungsstelle besteht. Ihre Untersuchungen sollten mit größtmöglicher Offenheit durchgeführt werden. Die Untersuchungsstelle sollte für jedes Ereignis ein zuständiges Untersuchungsteam zusammenstellen, das die für die Ermittlung von Auslösern und Ursachen des Ereignisses erforderliche Sachkenntnis besitzt.
- (39) Eine Untersuchung nach einem schweren Unfall sollte so durchgeführt werden, dass alle Beteiligten die Möglichkeit erhalten, sich zu äußern und Zugang zu den Ergebnissen erhalten. Insbesondere sollte die Untersuchungsstelle Parteien, denen ihres Erachtens eine vergleichbare Sicherheitsverantwortung obliegt, im Verlauf der Untersuchung über deren Fortschritt auf dem Laufenden halten und ihren Ansichten und Stellungnahmen Rechnung tragen. Die Untersuchungsstelle kann so alle zusätzlichen relevanten Informationen erhalten und die verschiedenen Meinungen in Bezug auf ihre Arbeit kennenlernen, sodass sie ihre Untersuchung auf die bestmögliche Art abschließen kann. Mit dieser Anhörung sollte in keinem Fall bezweckt werden, Schuld oder Verantwortung zuzuweisen, sondern vielmehr sollten Sachbeweise gesammelt und Lehren für die weitere Verbesserung der Sicherheit gezogen werden. Der Untersuchungsstelle sollte es jedoch freistehen, die Informationen auszuwählen, die sie diesen Parteien weitergibt, um unangemessenen Druck zu vermeiden, es sei denn, die Weitergabe von Informationen wird von den das Gerichtsverfahren Durchführenden angeordnet. Die Untersuchungsstelle sollte auch dem berechtigten Informationsbedürfnis der Opfer und ihrer Angehörigen Rechnung tragen.
- (40) Um die Effizienz ihrer Tätigkeiten zu verbessern und die Wahrnehmung ihrer Aufgaben zu erleichtern, sollten die Untersuchungsstellen rechtzeitig Zugang zu einem Unfallort erhalten, erforderlichenfalls in Abstimmung mit den mit der Sache befassten Justizbehörden. Die Untersuchungsberichte sowie alle Erkenntnisse und Empfehlungen stellen eine wichtige Informationsquelle für die weitere Verbesserung der Eisenbahnsicherheit dar und sollten auf Unionsebene öffentlich zugänglich gemacht werden. Die Adressaten von Sicherheitsempfehlungen sollten die Empfehlungen umsetzen und der Untersuchungsstelle Folgemaßnahmen melden.
- (41) Falls ein Unfall oder eine Störung direkt mit menschlichem Handeln in Zusammenhang zu stehen scheint, sollte den besonderen Umständen sowie der Art und Weise der Ausführung von Routinetätigkeiten durch das Personal im Rahmen des normalen Betriebsablaufs, darunter die Gestaltung der Schnittstelle zwischen Mensch und Maschine, die Eignung von Verfahren, Zielkonflikte und Fragen der Arbeitsbelastung, sowie allen anderen Umständen, die das Ereignis beeinflussen, besondere Aufmerksamkeit gewidmet werden, einschließlich physische Belastung, arbeitsbedingter Stress, Ermüdung oder psychische Eignung.
- (42) Es sollten Anstrengungen unternommen werden, dass ein hohes Ausbildungsniveau mit hohen Qualifikationen unionsweit verfügbar ist.
- (43) Um bestimmte nicht wesentliche Bestimmungen dieser Richtlinie zu ergänzen und zu ändern, sollte der Kommission die Befugnis übertragen werden, gemäß Artikel 290 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union Rechtsakte hinsichtlich der CMS und der CST sowie deren Überarbeitung zu erlassen. Es ist besonders wichtig, dass die Kommission im Zuge ihrer Vorbereitungsarbeit angemessene Konsultationen, auch auf der Ebene von Sachverständigen, durchführt. Bei der Vorbereitung und Ausarbeitung delegierter Rechtsakte sollte die Kommission gewährleisten, dass die einschlägigen Dokumente dem Europäischen Parlament und dem Rat gleichzeitig, rechtzeitig und auf angemessene Weise übermittelt werden.
- (44) Der Kommission sollten zu folgenden Zwecken Durchführungsbefugnisse übertragen werden: zur Gewährleistung einheitlicher Bedingungen für die Durchführung dieser Richtlinie zu dem Auftrag der Agentur, CSM und CST auszuarbeiten, zu ändern und gegenüber der Kommission entsprechende Empfehlungen auszusprechen; zu Ausführungsbestimmungen zum Zweck der Sicherheitsbescheinigung; zu detaillierten Bestimmungen zur Festlegung, welche der Anforderungen des Anhangs III an die in den Ausbesserungswerken auszuführenden

Instandhaltungsfunktionen zu stellen sind, einschließlich detaillierter Bestimmungen zur Gewährleistung einer einheitlichen Zertifizierung von Ausbesserungswerken gemäß den einschlägigen CSM und TSI; zu detaillierten Bestimmungen zur Festlegung, welche Anforderungen des Anhangs III an die Zertifizierung der für die Instandhaltung von anderen Fahrzeugen als Güterwagen zuständigen Stellen auf der Grundlage der technischen Eigenschaften dieser Fahrzeuge zu stellen sind, einschließlich detaillierter Bestimmungen zur Gewährleistung der einheitlichen Umsetzung der Zertifizierungsbedingungen der für die Instandhaltung von anderen Fahrzeugen als Güterwagen zuständigen Stelle gemäß den einschlägigen CSM und TSI; sowie zur Berichterstattungsstruktur von Unfall- und Störungsuntersuchungsberichten. Diese Befugnisse sollten nach Maßgabe der Verordnung (EU) Nr. 182/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates ⁽¹⁾ ausgeübt werden.

- (45) Die Mitgliedstaaten sollten für Verstöße gegen die nationalen Bestimmungen, die aufgrund dieser Richtlinie erlassen wurden, Sanktionen festlegen und sicherstellen, dass diese Sanktionen angewandt werden. Die Sanktionen sollten wirksam, verhältnismäßig und abschreckend sein.
- (46) Da die Ziele dieser Richtlinie, nämlich die Koordinierung von Tätigkeiten der Mitgliedstaaten, um die Sicherheit zu regeln und zu überwachen, Unfälle zu untersuchen und CST, CSM, CSI und gemeinsame Anforderungen an einheitliche Sicherheitsbescheinigungen festzulegen, von den Mitgliedstaaten nicht ausreichend verwirklicht werden können, sondern vielmehr wegen ihres Umfangs und ihrer Auswirkungen auf Unionsebene besser verwirklicht werden können, kann die Union im Einklang mit dem in Artikel 5 des Vertrags über die Europäische Union verankerten Subsidiaritätsprinzip tätig werden. Entsprechend dem in demselben Artikel genannten Grundsatz der Verhältnismäßigkeit geht diese Richtlinie nicht über das für die Verwirklichung dieser Ziele erforderliche Maß hinaus.
- (47) Die Verpflichtung zur Umsetzung dieser Richtlinie in nationales Recht sollte nur jene Bestimmungen betreffen, die im Vergleich zu der Richtlinie 2004/49/EG inhaltlich geändert wurden. Die Verpflichtung zur Umsetzung der inhaltlich unveränderten Bestimmungen ergibt sich aus jener Richtlinie.
- (48) Die vorliegende Richtlinie sollte die Verpflichtung der Mitgliedstaaten hinsichtlich der in Anhang IV Teil B genannten Fristen für die Umsetzung der dort genannten Richtlinien in innerstaatliches Recht unberührt lassen —

HABEN FOLGENDE RICHTLINIE ERLASSEN:

KAPITEL I

ALLGEMEINE BESTIMMUNGEN

Artikel 1

Gegenstand

Die Bestimmungen dieser Richtlinie gewährleisten die Entwicklung und Verbesserung der Sicherheit des Eisenbahnsystems der Union und einen besseren Marktzugang für Dienstleistungen auf dem Schienenweg durch:

- a) die Harmonisierung der Regulierungsstruktur in den Mitgliedstaaten;
- b) die Bestimmung der Zuständigkeiten der einzelnen Akteure des Eisenbahnsystems der Union;
- c) die Entwicklung gemeinsamer Sicherheitsziele (im Folgenden „CST“) und gemeinsamer Sicherheitsmethoden (im Folgenden „CSM“), damit nationale Vorschriften schrittweise entfallen können;
- d) die Festlegung der Grundsätze für Erteilung, Erneuerung, Änderung und Einschränkung oder Widerruf von Sicherheitsbescheinigungen und -genehmigungen;
- e) das Erfordernis der Einrichtung einer nationalen Sicherheitsbehörde und einer Stelle für die Untersuchung von Unfällen und Störungen für jeden Mitgliedstaat; und
- f) die Festlegung gemeinsamer Grundsätze für das Sicherheitsmanagement, die Regelung und Überwachung der Eisenbahnsicherheit.

⁽¹⁾ Verordnung (EU) Nr. 182/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. Februar 2011 zur Festlegung der allgemeinen Regeln und Grundsätze, nach denen die Mitgliedstaaten die Wahrnehmung der Durchführungsbefugnisse durch die Kommission kontrollieren (ABl. L 55 vom 28.2.2011, S. 13).

Artikel 2

Geltungsbereich

- (1) Diese Richtlinie gilt für das Eisenbahnsystem in den Mitgliedstaaten, das in Teilsysteme für strukturelle und funktionelle Bereiche untergliedert werden kann. Sie umfasst für das Gesamtsystem geltende Sicherheitsanforderungen, die auch das sichere Management von Infrastruktur und Verkehrsbetrieb sowie das Zusammenwirken von Eisenbahnunternehmen, Infrastrukturbetreibern und anderen Akteuren des Eisenbahnsystems betreffen.
- (2) Diese Richtlinie gilt nicht für:
- a) Untergrundbahnen;
 - b) Straßenbahnen, Stadtbahnfahrzeuge sowie Infrastrukturen, die ausschließlich von diesen Fahrzeugen genutzt werden; oder
 - c) Netze, die vom übrigen Eisenbahnsystem der Union funktionell getrennt sind und die nur für die Personenbeförderung im örtlichen Verkehr, Stadt- oder Vorortverkehr genutzt werden, sowie Unternehmen, die ausschließlich diese Netze nutzen.
- (3) Die Mitgliedstaaten können von den Maßnahmen, die sie zur Durchführung dieser Richtlinie treffen, Folgendes ausnehmen:
- a) Eisenbahninfrastrukturen im Privateigentum — einschließlich der Gleisanschlüsse, die vom Eigentümer oder einem Betreiber für den eigenen Güterverkehr oder für die Personenbeförderung zu nichtgewerblichen Zwecken genutzt werden, sowie ausschließlich auf diesen Infrastrukturen genutzte Fahrzeuge;
 - b) Infrastrukturen und Fahrzeuge, die ausschließlich für den lokal begrenzten Einsatz oder ausschließlich für historische oder touristische Zwecke genutzt werden;
 - c) Infrastrukturen für Stadtbahnen, die gelegentlich von schweren Eisenbahnfahrzeugen unter den Betriebsbedingungen für das betreffende Stadtbahnsystem genutzt werden, wenn das für diese Fahrzeuge ausschließlich für Verbindungszwecke erforderlich ist, und
 - d) Fahrzeuge, die in erster Linie auf den Infrastrukturen der Stadtbahnen genutzt werden, aber mit bestimmten Bauteilen für schwere Eisenbahnfahrzeuge ausgerüstet sind, die für den Durchgangsverkehr auf einem begrenzten Abschnitt der Eisenbahninfrastrukturen ausschließlich für Verbindungszwecke erforderlich sind.
- (4) Ungeachtet des Absatzes 2 können die Mitgliedstaaten beschließen, gegebenenfalls die Bestimmungen dieser Richtlinie in Übereinstimmung mit dem nationalen Recht auf Untergrundbahnen und andere lokale Systeme anzuwenden.

Artikel 3

Begriffsbestimmungen

Im Sinne dieser Richtlinie bezeichnet der Ausdruck:

1. „Eisenbahnsystem der Union“ das Eisenbahnsystem der Union im Sinne des Artikels 2 Nummer 1 der Richtlinie (EU) 2016/797;
2. „Infrastrukturbetreiber“ die Infrastrukturbetreiber im Sinne des Artikels 3 Nummer 2 der Richtlinie 2012/34/EU des Europäischen Parlaments und des Rates ⁽¹⁾;
3. „Eisenbahnunternehmen“ Eisenbahnunternehmen im Sinne des Artikels 3 Nummer 1 der Richtlinie 2012/34/EU sowie jedes öffentliche oder private Unternehmen, dessen Tätigkeit im Erbringen von Eisenbahnverkehrsleistungen zur Beförderung von Gütern und/oder Personen besteht, wobei dieses Unternehmen die Traktion sicherstellen muss, einschließlich Unternehmen, die ausschließlich für die Traktion zuständig sind;
4. „technische Spezifikation für die Interoperabilität“ (im Folgenden „TSI“) eine gemäß der Richtlinie (EU) 2016/797 festgelegte Spezifikation, die für jedes Teilsystem oder Teile davon im Hinblick auf die Erfüllung der grundlegenden Anforderungen gilt und die Interoperabilität des Eisenbahnsystems gewährleistet;
5. „gemeinsame Sicherheitsziele“ (im Folgenden „CST“) die Mindestsicherheitsniveaus, die das Gesamtsystem und, soweit möglich, die einzelnen Bereiche des Eisenbahnsystems der Union (wie das konventionelle Eisenbahnsystem, das Hochgeschwindigkeitsbahnsystem, lange Eisenbahntunnel oder Strecken, die ausschließlich für den Güterverkehr genutzt werden) erreichen müssen;

⁽¹⁾ Richtlinie 2012/34 EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. November 2012 zur Schaffung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraums (ABl. L 343 vom 14.12.2012, S. 32).

6. „gemeinsame Sicherheitsmethoden“(im Folgenden „CSM“) die Methoden zur Beschreibung der Art und Weise, wie die Sicherheitsniveaus, die Erreichung der Sicherheitsziele und die Einhaltung der anderen Sicherheitsanforderungen beurteilt werden;
7. „nationale Sicherheitsbehörde“ die nationale Stelle, die mit den Aufgaben in Bezug auf die Eisenbahnsicherheit im Sinne dieser Richtlinie betraut ist, oder eine Stelle, die von mehreren Mitgliedstaaten mit diesen Aufgaben betraut ist, um eine einheitliche Sicherheitsordnung zu gewährleisten;
8. „nationale Vorschriften“ alle in einem Mitgliedstaat erlassenen verbindlichen Vorschriften — unabhängig davon, welche Stelle diese Vorschriften erlässt —, in denen die die Eisenbahnsicherheit betreffenden oder technischen Anforderungen — mit Ausnahme der durch Unionsvorschriften oder internationale Vorschriften festgelegten Anforderungen — enthalten sind und die in dem betreffenden Mitgliedstaat für Eisenbahnunternehmen, Infrastrukturbetreiber oder Dritte gelten;
9. „Sicherheitsmanagementsystem“ die von einem Infrastrukturbetreiber oder einem Eisenbahnunternehmen eingerichtete Organisation und die von ihm getroffenen Vorkehrungen und festgelegten Verfahren, die die sichere Steuerung seiner Betriebsabläufe gewährleisten;
10. „Untersuchungsbeauftragter“ eine Person, die für die Organisation, Durchführung und Beaufsichtigung einer Untersuchung zuständig ist;
11. „Unfall“ ein unerwünschtes oder unbeabsichtigtes plötzliches Ereignis oder eine besondere Verkettung derartiger Ereignisse, die schädliche Folgen haben; Unfälle werden in folgende Kategorien eingeteilt: Kollisionen, Entgleisungen, Unfälle auf Bahnübergängen, Unfälle mit Personenschäden, unter Beteiligung von in Bewegung befindlichen Fahrzeugen, Brände und sonstige Unfälle;
12. „schwerer Unfall“ Zugkollisionen oder Zugentgleisungen mit mindestens einem Todesopfer oder mindestens fünf Schwerverletzten oder mit beträchtlichem Schaden für die Fahrzeuge, Infrastruktur oder Umwelt sowie sonstige Unfälle mit den gleichen Folgen und mit offensichtlichen Auswirkungen auf die Regelung der Eisenbahnsicherheit oder das Sicherheitsmanagement; „beträchtlicher Schaden“ bedeutet, dass die Kosten von der Untersuchungsstelle unmittelbar auf insgesamt mindestens 2 Mio. EUR veranschlagt werden können;
13. „Störung“ ein anderes Ereignis als einen Unfall oder schweren Unfall, das den sicheren Eisenbahnbetrieb beeinträchtigt oder beeinträchtigen könnte;
14. „Untersuchung“ ein Verfahren zum Zweck der Verhütung von Unfällen und Störungen, das die Sammlung und Auswertung von Informationen, die Erarbeitung von Schlussfolgerungen einschließlich der Feststellung der Ursachen und gegebenenfalls die Abgabe von Sicherheitsempfehlungen umfasst;
15. „Ursachen“ Handlungen, Unterlassungen, Ereignisse oder Umstände oder eine Kombination dieser Faktoren, die zu einem Unfall oder einer Störung geführt haben;
16. „Stadtbahnen“ ein Schienenverkehrssystem für den Stadt- und/oder Vorortverkehr, die einen Kollisionssicherheitswert der Kategorie C-III oder C-IV (im Einklang mit EN 15227:2011) und eine Fahrzeugfestigkeit von höchstens 800 kN (Längsdruckkraft im Kupplungsbereich) aufweisen; Stadtbahnsysteme können eigene Wegerechte haben oder sie sich mit dem Straßenverkehr teilen und tauschen normalerweise keine Fahrzeuge mit dem Personen- oder Güterfernverkehr aus;
17. „Konformitätsbewertungsstelle“ eine Stelle, die als zuständige Stelle für Konformitätsbewertungstätigkeiten einschließlich Kalibrierung, Prüfung, Zertifizierung und Inspektionen benannt oder bestimmt wurde; eine Konformitätsbewertungsstelle gilt nach der Benennung durch einen Mitgliedstaat als benannte Stelle; eine Konformitätsbewertungsstelle gilt nach der Bestimmung durch einen Mitgliedstaat als bestimmte Stelle;
18. „Interoperabilitätskomponenten“ Interoperabilitätskomponenten gemäß der Begriffsbestimmung in Artikel 2 Nummer 7 der Richtlinie (EU) 2016/797;
19. „Halter“ die juristische oder natürliche Person, die als Eigentümer oder Verfügungsberechtigter ein Fahrzeug als Beförderungsmittel nutzt und als solcher in einem Fahrzeugeinstellungsregister gemäß Artikel 47 der Richtlinie (EU) 2016/797 registriert ist;
20. „für die Instandhaltung zuständige Stelle“ („ECM“) eine Stelle, die für die Instandhaltung eines Fahrzeugs zuständig ist und als solche in einem Fahrzeugeinstellungsregister gemäß Artikel 47 der Richtlinie (EU) 2016/797 registriert ist;
21. „Fahrzeug“ ein Eisenbahnfahrzeug mit oder ohne Antrieb, das auf Rädern auf Eisenbahn-Schienenwegen verkehren kann; ein Fahrzeug besteht aus einem oder mehreren strukturellen und funktionellen Teilsystemen;

22. „Hersteller“ den Hersteller im Sinne des Artikels 2 Nummer 36 der Richtlinie (EU) 2016/797;
23. „Absender“ ein Unternehmen, das Güter entweder für sich selbst oder für einen Dritten befördert;
24. „Empfänger“ eine natürliche oder juristische Person, die Güter nach Maßgabe eines Beförderungsvertrags erhält; wenn die Beförderung ohne Beförderungsvertrag erfolgt, gilt die natürliche oder juristische Person, die die Güter bei Ankunft übernimmt, als der Empfänger;
25. „Verlader“ ein Unternehmen, das verpackte Güter, Kleincontainer oder ortsbewegliche Tanks in oder auf einen Wagen oder Container verlädt oder das einen Container, einen Schüttgutcontainer, einen Gascontainer mit mehreren Elementen, einen Tankcontainer oder einen ortsbeweglichen Tank auf einen Wagen verlädt;
26. „Entlader“ ein Unternehmen, das einen Container, einen Schüttgutcontainer, einen Gascontainer mit mehreren Elementen, einen Tankcontainer oder einen ortsbeweglichen Tank von einem Wagen entlädt, oder jedes Unternehmen, das verpackte Güter, Kleincontainer oder ortsbewegliche Tanks von einem Wagen oder Container entlädt, oder jedes Unternehmen, das Güter aus einem Tank (Tankwagen, abnehmbarem Tank, ortsbeweglichem Tank oder Tankcontainer) oder aus einem Batteriewagen oder Gascontainer mit mehreren Elementen oder aus einem Wagen, Großcontainer oder Kleincontainer für Güter in loser Schüttung oder einem Schüttgutcontainer entlädt;
27. „Befüller“ ein Unternehmen, das Güter in einen Tank (einschließlich Tankwagen, Wagen mit abnehmbarem Tank, ortsbeweglichen Tank oder Tankcontainer), in einen Wagen, Großcontainer oder Kleincontainer für Güter in loser Schüttung oder in einen Batteriewagen oder Gascontainer mit mehreren Elementen einfüllt;
28. „Entleerer“ ein Unternehmen, das Güter aus einem Tank (einschließlich Tankwagen, Wagen mit abnehmbarem Tank, ortsbeweglichem Tank oder Tankcontainer), einem Wagen, einem Großcontainer oder Kleincontainer für Güter in loser Schüttung oder aus einem Batteriewagen oder Gascontainer mit mehreren Elementen entleert;
29. „Beförderer“ ein Unternehmen, das eine Beförderung nach Maßgabe eines Beförderungsvertrags durchführt;
30. „Auftraggeber“ eine öffentliche oder private Stelle, die die Planung und/oder den Bau oder die Erneuerung oder Aufrüstung eines Teilsystems in Auftrag gibt;
31. „Betriebsart“ die Art des Betriebs, gekennzeichnet durch die Personenbeförderung unter Einschluss oder Ausschluss von Hochgeschwindigkeitsdiensten, die Güterbeförderung unter Einschluss oder Ausschluss der Beförderung gefährlicher Güter und den ausschließlichen Rangierbetrieb;
32. „Betriebsumfang“ den Umfang des Betriebs, gekennzeichnet durch die Beförderungsleistung im Personen-/Güterverkehr und/oder die überschlägige Größe eines Eisenbahnunternehmens hinsichtlich der Zahl der im Eisenbahnbereich tätigen Mitarbeiter (z. B. als ein Kleinunternehmen, Kleinunternehmen, mittelgroßes Unternehmen oder Großunternehmen);
33. „geografisches Tätigkeitsgebiet“ ein Netz oder mehrere Netze in einem oder mehreren Mitgliedstaaten, in denen ein Eisenbahnunternehmen seine Tätigkeit ausüben beabsichtigt.

KAPITEL II

ENTWICKLUNG UND MANAGEMENT DER EISENBAHNSICHERHEIT

Artikel 4

Rolle der Akteure des Eisenbahnsystems der Union bei der Entwicklung und Verbesserung der Eisenbahnsicherheit

- (1) Mit dem Ziel, die Eisenbahnsicherheit zu entwickeln und zu verbessern, sorgen die Mitgliedstaaten im Rahmen ihrer Zuständigkeiten dafür, dass
 - a) die Eisenbahnsicherheit allgemein aufrechterhalten und, soweit in angemessener Weise durchführbar, kontinuierlich verbessert wird, wobei die Entwicklung des Unionsrechts und internationaler Regelungen sowie der technische und wissenschaftliche Fortschritt berücksichtigt werden und die Verhütung von Unfällen Vorrang erhält;
 - b) alle geltenden Rechtsvorschriften auf offene und nichtdiskriminierende Weise durchgesetzt werden und so die Entwicklung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnverkehrssystems gefördert wird;
 - c) Maßnahmen zur Entwicklung und Verbesserung der Eisenbahnsicherheit der Notwendigkeit eines systembasierten Ansatzes Rechnung tragen;

- d) die Verantwortung für den sicheren Betrieb des Eisenbahnsystems der Union und die Begrenzung der damit verbundenen Risiken den Infrastrukturbetreibern und den Eisenbahnunternehmen jeweils für ihren Teil des Systems auferlegt wird, indem diese verpflichtet werden,
- i) die erforderlichen Maßnahmen zur Risikobegrenzung nach Artikel 6 Absatz 1 Buchstabe a — gegebenenfalls in gegenseitiger Zusammenarbeit — durchzuführen;
 - ii) Unionsvorschriften und nationale Vorschriften anzuwenden;
 - iii) Sicherheitsmanagementsysteme im Sinne dieser Richtlinie einzuführen;
- e) jeder Infrastrukturbetreiber und jedes Eisenbahnunternehmen für seinen jeweiligen Systembereich und dessen sicheren Betrieb, einschließlich der Materialbeschaffung und der Vergabe von Dienstleistungsaufträgen, gegenüber Nutzern, Kunden, den betroffenen Arbeitnehmern und anderen in Absatz 4 genannten Akteuren, unbeschadet einer zivilrechtlichen Haftung nach den Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten, haftet;
- f) jährliche Sicherheitspläne ausgearbeitet und veröffentlicht werden, in denen die geplanten Maßnahmen zur Erreichung der CST aufgeführt sind; und
- g) gegebenenfalls die Agentur bei ihren Tätigkeiten zur Überwachung der Entwicklung der Eisenbahnsicherheit auf Unionsebene unterstützt wird.
- (2) Die Agentur sorgt im Rahmen ihrer Befugnisse dafür, dass die Eisenbahnsicherheit allgemein aufrechterhalten und, soweit das billigerweise durchführbar ist, kontinuierlich verbessert wird, wobei die Entwicklung des Unionsrechts sowie des technischen und wissenschaftlichen Fortschritts berücksichtigt werden und die Verhütung schwerer Unfälle Vorrang erhält.
- (3) Eisenbahnunternehmen und Infrastrukturbetreiber
- a) führen die erforderlichen Maßnahmen zur Risikobegrenzung nach Artikel 6 Absatz 1 Buchstabe a — gegebenenfalls in gegenseitiger Zusammenarbeit und in Zusammenarbeit mit anderen Akteuren — durch;
 - b) tragen in ihren Sicherheitsmanagementsystemen den Risiken Rechnung, die mit den Tätigkeiten anderer Akteure und Dritter verbunden sind;
 - c) verpflichten gegebenenfalls die in Absatz 4 genannten anderen Akteure, die den sicheren Betrieb des Eisenbahnsystems der Union potenziell beeinflussen, vertraglich dazu, Maßnahmen zur Risikobegrenzung durchzuführen; und
 - d) sorgen dafür, dass ihre Auftragnehmer Maßnahmen zur Risikobegrenzung durchführen und hierzu die CSM für Überwachungsverfahren gemäß der CSM für Überwachung nach Artikel 6 Absatz 1 Buchstabe c anwenden und dass das in den vertraglichen Vereinbarungen vorgeschrieben wird, die auf Verlangen der Agentur oder der nationalen Sicherheitsbehörde offenzulegen sind.
- (4) Unbeschadet der Verantwortung der Eisenbahnunternehmen und Infrastrukturbetreiber gemäß Absatz 3 müssen die für die Instandhaltung zuständigen Stellen und alle anderen Akteure, die den sicheren Betrieb des Eisenbahnsystems der Union potenziell beeinflussen, einschließlich Hersteller, Instandhaltungsbetriebe, Halter, Dienstleister, Auftraggeber, Beförderer, Absender, Empfänger, Verlader, Entlader, Befüller und Entleerer,
- a) die erforderlichen Maßnahmen zur Risikobegrenzung — gegebenenfalls in Zusammenarbeit mit anderen Akteuren — durchführen;
 - b) dafür sorgen, dass die von ihnen gelieferten Teilsysteme, Zubehörteile und Ausrüstungen sowie erbrachten Dienstleistungen den vorgegebenen Anforderungen und Einsatzbedingungen entsprechen, sodass sie vom Eisenbahnunternehmen und/oder dem betreffenden Infrastrukturbetreiber sicher betrieben werden können.
- (5) Eisenbahnunternehmen, Infrastrukturbetreiber und jeder der in Absatz 4 genannten Akteure, der ein Sicherheitsrisiko aufgrund von Mängeln, nicht konformer Bauweise oder Fehlfunktionen von technischer Ausrüstung, einschließlich bei strukturellen Teilsystemen, erkennt oder davon Kenntnis erhält, haben im Rahmen ihrer jeweiligen Befugnisse
- a) etwaige erforderliche Abhilfemaßnahmen zu ergreifen, um das erkannte Sicherheitsrisiko auszuräumen;

- b) diese Risiken den Betroffenen zu melden, damit diese etwaige weitere erforderliche Abhilfemaßnahmen ergreifen können, um die fortdauernde Aufrechterhaltung der sicherheitsbezogenen Leistung des Eisenbahnsystems der Union zu gewährleisten. Die Agentur kann ein Instrument einrichten, das diesen Informationsaustausch zwischen den einschlägigen Akteuren erleichtert, wobei die Vertraulichkeit der beteiligten Nutzer, die Ergebnisse der Kosten-Nutzen-Analyse und die von der Agentur bereits eingerichteten IT-Anwendungen und Register berücksichtigt werden.
- (6) Im Falle eines Austauschs von Fahrzeugen zwischen Eisenbahnunternehmen übermitteln alle betroffenen Akteure einander alle für einen sicheren Betrieb relevanten Informationen; hierzu zählen unter anderem Informationen zum Zustand und zur Vorgeschichte des betreffenden Fahrzeugs, Teile der Instandhaltungsunterlagen für Rückverfolgungszwecke, Informationen zur Rückverfolgbarkeit von Verladevorgängen und die Frachtpapiere.

Artikel 5

Gemeinsame Sicherheitsindikatoren (Common safety indicators, „CSI“)

- (1) Um die Bewertung der Verwirklichung der CST zu erleichtern und die allgemeine Entwicklung der Eisenbahnsicherheit zu verfolgen, tragen die Mitgliedstaaten über die Jahresberichte der nationalen Sicherheitsbehörden gemäß Artikel 19 Informationen über CSI zusammen.
- (2) Die CSI sind in Anhang I aufgeführt.

Artikel 6

Gemeinsame Sicherheitsmethoden (Common safety methods, „CSM“)

- (1) In den CSM wird beschrieben, wie die Sicherheitsniveaus, die Erreichung der Sicherheitsziele und die Einhaltung der anderen Sicherheitsanforderungen beurteilt werden, gegebenenfalls auch durch eine unabhängige Gutachterstelle; hierzu werden folgende Verfahren erarbeitet und festgelegt:
- a) die Methoden für die Evaluierung und Bewertung von Risiken,
 - b) die Methoden für die Konformitätsbewertung in Bezug auf die Anforderungen der nach den Artikeln 10 und 12 erteilten Sicherheitsbescheinigungen und Sicherheitsgenehmigungen,
 - c) die von den nationalen Sicherheitsbehörden anzuwendende Aufsichtsmethoden und die von den Eisenbahnunternehmen, Infrastrukturbetreibern und für die Instandhaltung zuständigen Stellen anzuwendende Überwachungsmethoden;
 - d) die Methoden zur Beurteilung des Sicherheitsniveaus und der sicherheitsbezogenen Leistung von Eisenbahnunternehmen auf nationaler und Unionsebene;
 - e) die Methoden zur Beurteilung der Erreichung der Sicherheitsziele auf nationaler und Unionsebene; und
 - f) alle sonstigen Methoden, die ein Verfahren des Sicherheitsmanagementsystems betreffen und der Harmonisierung auf Unionsebene bedürfen.
- (2) Die Kommission erteilt der Agentur im Wege von Durchführungsrechtsakten den Auftrag, die CSM und deren Änderungen auszuarbeiten und gegenüber der Kommission entsprechende Empfehlungen abzugeben, wobei als Grundlage die Notwendigkeit einer neuen oder geänderten CSM und ihre Auswirkungen auf die bestehenden Vorschriften und das Sicherheitsniveau des Eisenbahnsystems der Union präzise zu begründen sind. Diese Durchführungsrechtsakte werden nach dem in Artikel 28 Absatz 3 genannten Prüfverfahren erlassen. Gibt der in Artikel 28 genannte Ausschuss (im Folgenden „der Ausschuss“) keine Stellungnahme ab, so erlässt die Kommission den Durchführungsrechtsakt nicht, und Artikel 5 Absatz 4 Unterabsatz 3 der Verordnung (EU) Nr. 182/2011 findet Anwendung.

Bei der Ausarbeitung, Annahme und Überarbeitung der CSM wird den Ansichten der Nutzer, der nationalen Sicherheitsbehörden und der beteiligten Akteure, gegebenenfalls einschließlich der Sozialpartner, Rechnung getragen. Den Empfehlungen liegen ein Bericht über die Ergebnisse dieser Konsultation sowie ein Bericht mit einer Folgenabschätzung zu den neu zu erlassenden oder geänderten CSM bei.

- (3) Während der Ausführung des in Absatz 2 genannten Auftrags wird der Ausschuss systematisch und regelmäßig von der Agentur oder der Kommission über die Arbeiten zur Ausarbeitung der CSM unterrichtet. Während dieser Arbeiten kann die Kommission der Agentur nützliche Empfehlungen zu den CSM geben und eine Kosten-Nutzen-Analyse vorlegen. Insbesondere kann die Kommission verlangen, dass Alternativlösungen von der Agentur geprüft und die Bewertung der Kosten und des Nutzens dieser Alternativlösungen in den dem CSM-Entwurf beizufügenden Bericht aufgenommen werden.

Die Kommission wird bei den in Unterabsatz 1 genannten Aufgaben von dem Ausschuss unterstützt.

(4) Die Kommission prüft die Empfehlungen der Agentur, um sich zu vergewissern, dass der in Absatz 2 genannte Auftrag erfüllt ist. Ist der Auftrag nicht erfüllt, ersucht die Kommission die Agentur, ihre Empfehlungen zu überarbeiten, und führt dabei die nicht erfüllten Punkte des Auftrags auf. In begründeten Fällen kann die Kommission beschließen, den der Agentur nach dem Verfahren des Absatzes 2 erteilten Auftrag zu ändern.

Die Kommission wird bei den in Unterabsatz 1 genannten Aufgaben von dem Ausschuss unterstützt.

(5) Die CSM werden regelmäßig mit dem Ziel überarbeitet, die Sicherheit generell aufrechtzuerhalten und, soweit billigerweise durchführbar, kontinuierlich zu verbessern, wobei die bei ihrer Anwendung gewonnenen Erfahrungen und die allgemeine Entwicklung der Eisenbahnsicherheit berücksichtigt werden.

(6) Auf der Grundlage der Empfehlungen der Agentur und nach der Überprüfung gemäß Absatz 4 dieses Artikels wird der Kommission die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 27 delegierte Rechtsakte in Bezug auf den Inhalt der CSM und deren Änderungen zu erlassen.

(7) Die Mitgliedstaaten nehmen unverzüglich alle Änderungen an ihren nationalen Vorschriften vor, die aufgrund des Erlasses von CSM und deren Änderungen erforderlich sind.

Artikel 7

Gemeinsame Sicherheitsziele (Common safety targets, „CST“)

(1) Die CST legen die Mindestsicherheitsniveaus fest, die das Gesamtsystem und, soweit möglich, die einzelnen Bereiche des Eisenbahnsystems in jedem Mitgliedstaat und in der Union erreichen müssen. Die CST können in Kriterien für die Risikoakzeptanz oder in angestrebten Sicherheitsniveaus ausgedrückt werden, und sie berücksichtigen insbesondere Folgendes:

- a) individuelle Risiken für Fahrgäste, Bedienstete einschließlich Personal oder Auftragnehmer, Benutzer von Bahnübergängen und sonstige Personen sowie, unbeschadet der geltenden nationalen und internationalen Haftungsregeln, persönliche Risiken für unbefugte Personen;
- b) gesellschaftliche Risiken.

(2) Die Kommission erteilt der Agentur im Wege von Durchführungsrechtsakten den Auftrag, die CST und deren Änderungen auszuarbeiten und gegenüber der Kommission entsprechende Empfehlungen abzugeben, wobei als Grundlage die Notwendigkeit eines neuen oder geänderten CST und seine Auswirkungen auf die bestehenden Vorschriften präzise zu begründen sind. Diese Durchführungsrechtsakte werden nach dem in Artikel 28 Absatz 3 genannten Prüfverfahren erlassen. Gibt der Ausschuss keine Stellungnahme ab, so erlässt die Kommission den Durchführungsrechtsakt nicht, und Artikel 5 Absatz 4 Unterabsatz 3 der Verordnung (EU) Nr. 182/2011 findet Anwendung.

(3) Während der Ausführung des in Absatz 2 genannten Auftrags wird der Ausschuss systematisch und regelmäßig von der Agentur oder der Kommission über die Arbeiten zur Ausarbeitung der CST unterrichtet. Während dieser Arbeiten kann die Kommission der Agentur nützliche Empfehlungen zu den CST geben und eine Kosten-Nutzen-Analyse vorlegen. Insbesondere kann die Kommission verlangen, dass Alternativlösungen von der Agentur geprüft und die Bewertung der Kosten und des Nutzens dieser Alternativlösungen in den dem CST-Entwurf beizufügenden Bericht aufgenommen werden.

Die Kommission wird bei den in Unterabsatz 1 genannten Aufgaben von Ausschuss unterstützt.

(4) Die Kommission prüft die Empfehlungen der Agentur, um sich zu vergewissern, dass der in Absatz 2 genannte Auftrag erfüllt ist. Ist der Auftrag nicht erfüllt, ersucht die Kommission die Agentur, ihre Empfehlungen zu überarbeiten, und führt dabei die nicht erfüllten Punkte des Auftrags auf. In begründeten Fällen kann die Kommission beschließen, den der Agentur nach dem Verfahren des Absatzes 2 erteilten Auftrag zu ändern.

Die Kommission wird bei den in Unterabsatz 1 genannten Aufgaben von dem Ausschuss unterstützt.

(5) Die CST werden regelmäßig überarbeitet, wobei die allgemeine Entwicklung der Eisenbahnsicherheit zu berücksichtigen ist. Die überarbeiteten CST tragen jedem vorrangigen Bereich Rechnung, in dem die Sicherheit weiter verbessert werden muss.

(6) Auf der Grundlage der Empfehlungen der Agentur und nach der Überprüfung gemäß Absatz 4 des vorliegenden Artikels wird der Kommission die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 27 delegierte Rechtsakte in Bezug auf den Inhalt der CST und deren Änderungen zu erlassen.

(7) Die Mitgliedstaaten nehmen alle erforderlichen Änderungen an ihren nationalen Vorschriften vor, damit zumindest die CST und die überarbeiteten CST nach Maßgabe der für sie geltenden Umsetzungszeitpläne erreicht werden. Diese Änderungen werden in den jährlichen Sicherheitsplänen nach Artikel 4 Absatz 1 Buchstabe f berücksichtigt. Die Mitgliedstaaten notifizieren der Kommission die betreffenden Vorschriften gemäß Artikel 8.

Artikel 8

Nationale Sicherheitsvorschriften

(1) Die bis zum 15. Juni 2016 gemäß der Richtlinie 2004/49/EG notifizierte nationalen Vorschriften gelten, falls sie

- a) unter eine der in Anhang II genannten Kategorien fallen und
- b) dem Unionsrecht entsprechen, insbesondere auch den TSI, CST und CSM, und
- c) nicht zu einer willkürlichen Diskriminierung oder verschleierten Beschränkung des Eisenbahnverkehrs zwischen Mitgliedstaaten führen.

(2) Die Mitgliedstaaten überarbeiten die in Absatz 1 genannten nationalen Vorschriften und heben bis zum 16. Juni 2018 Folgendes auf:

- a) alle nationalen Vorschriften, die nicht notifiziert wurden oder nicht den in Absatz 1 festgelegten Kriterien genügen;
- b) alle nationalen Vorschriften, die sich aufgrund der Unionsvorschriften, insbesondere auch der TSI, CST und CSM, erübrigen.

Zu diesem Zweck können die Mitgliedstaaten das in Artikel 27 Absatz 4 der Verordnung (EU) 2016/796 genannte Instrument der Vorschriftenverwaltung nutzen und die Agentur ersuchen, bestimmte Vorschriften anhand der Kriterien dieses Absatzes zu prüfen.

(3) Die Mitgliedstaaten dürfen nur in den folgenden Fällen neue nationale Vorschriften gemäß dieser Richtlinie erlassen:

- a) wenn Vorschriften in Bezug auf vorhandene Sicherheitsmethoden nicht von einer CSM abgedeckt sind;
- b) wenn Betriebsvorschriften des Eisenbahnnetzes von den TSI noch nicht abgedeckt sind;
- c) als dringende Präventivmaßnahme, insbesondere nach einem Unfall oder einer Störung;
- d) wenn eine bereits notifizierte Vorschrift überarbeitet werden muss; oder
- e) wenn Vorschriften mit Anforderungen für Personal, das sicherheitskritische Aufgaben wahrnimmt, einschließlich Auswahlkriterien, physische und psychische Eignung und Berufsausbildung, noch nicht von einer TSI oder der Richtlinie 2007/59/EG des Europäischen Parlaments und des Rates ⁽¹⁾ abgedeckt sind.

(4) Die Mitgliedstaaten übermitteln der Agentur und der Kommission mithilfe des geeigneten IT-Systems gemäß Artikel 27 der Verordnung (EU) 2016/796 den Entwurf für eine neue nationale Regelung zusammen mit einer Begründung für die Einführung zur Prüfung; die Übermittlung erfolgt rechtzeitig und innerhalb der in Artikel 25 Absatz 1 der Verordnung (EU) 2016/796 genannten Fristen vor der geplanten Einführung der vorgeschlagenen neuen Vorschrift in die nationale Rechtsordnung. Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass der Entwurf ausreichend ausgearbeitet ist, damit die Agentur die Prüfung nach Artikel 25 Absatz 2 der Verordnung (EU) 2016/796 durchführen kann.

(5) Im Falle dringlicher Präventionsmaßnahmen können die Mitgliedstaaten eine neue Vorschrift unverzüglich erlassen und anwenden. Diese Vorschrift wird gemäß Artikel 27 Absatz 2 der Verordnung (EU) 2016/796 notifiziert und unterliegt der Beurteilung der Agentur gemäß Artikel 26 Absätze 1, 2 und 5 der Verordnung (EU) 2016/796.

(6) Erhält die Agentur Kenntnis von einer notifizierten oder nicht notifizierten nationalen Vorschrift, die hinfällig ist oder im Widerspruch zu CSM oder anderen, nach Anwendung der betreffenden nationalen Vorschrift erlassenen Unionsvorschriften steht, wird das Verfahren nach Artikel 26 der Verordnung (EU) 2016/796 angewandt.

⁽¹⁾ 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 (ABl. L 315 vom 3.12.2007, S. 51).

(7) Die Mitgliedstaaten notifizieren der Agentur und der Kommission die angenommenen nationalen Vorschriften. Sie nutzen das geeignete IT-System gemäß Artikel 27 der Verordnung (EU) 2016/796. Die Mitgliedstaaten sorgen dafür, dass die bestehenden nationalen Vorschriften leicht und allgemein zugänglich sind und in einer für alle Interessierten verständlichen Sprache formuliert sind. Die Mitgliedstaaten können aufgefordert werden, zusätzliche Informationen zu ihren nationalen Vorschriften zur Verfügung zu stellen.

(8) Die Mitgliedstaaten können beschließen, Vorschriften und Einschränkungen strikt lokaler Art nicht mitzuteilen. In diesen Fällen erwähnen die Mitgliedstaaten diese Vorschriften und Einschränkungen in den in Artikel 49 der Richtlinie (EU) 2016/797 genannten Infrastrukturregistern oder geben in den in Artikel 27 der Richtlinie 2012/34/EU genannten Schienennetz-Nutzungsbedingungen an, wo diese Vorschriften und Einschränkungen veröffentlicht sind.

(9) Gemäß diesem Artikel notifizierte nationale Vorschriften unterliegen nicht dem Notifizierungsverfahren der Richtlinie (EU) 2015/1535 des Europäischen Parlaments und des Rates ⁽¹⁾.

(10) Die geplanten und die bestehenden nationalen Vorschriften werden von der Agentur nach den in den Artikeln 25 und 26 der Verordnung (EU) 2016/796 genannten Verfahren geprüft.

(11) Unbeschadet des Absatzes 8 gelten die nicht gemäß diesem Artikel notifizierte nationalen Vorschriften nicht für die Zwecke dieser Richtlinie.

Artikel 9

Sicherheitsmanagementsysteme

(1) Die Infrastrukturbetreiber und die Eisenbahnunternehmen führen jeweils ein Sicherheitsmanagementsystem ein, um sicherzustellen, dass das Eisenbahnsystem der Union mindestens die CST erreichen kann und die in den TSI festgelegten Sicherheitsanforderungen erfüllt und dass die einschlägigen Teile der CSM sowie die gemäß Artikel 8 notifizierte nationalen Vorschriften angewandt werden.

(2) Das Sicherheitsmanagementsystem wird in allen wichtigen Elementen dokumentiert; insbesondere wird die Zuständigkeitsverteilung innerhalb der Organisation des Infrastrukturbetreibers oder des Eisenbahnunternehmens beschrieben. Es zeigt, auf welche Weise die Geschäftsleitung die Kontrolle in den verschiedenen Bereichen sicherstellt, das Personal und seine Vertreter auf allen Ebenen einbezogen werden und die fortlaufende Verbesserung des Sicherheitsmanagementsystems gewährleistet wird. Es enthält ein eindeutiges Bekenntnis zur durchgängigen Anwendung von Kenntnissen des Faktors Mensch und von Methoden zum Umgang damit. Mit dem Sicherheitsmanagementsystem fördern Infrastrukturbetreiber und Eisenbahnunternehmen eine Kultur des gegenseitigen Vertrauens und des wechselseitigen Lernens, durch die das Personal ermutigt wird, zum Ausbau der Sicherheit beizutragen, während gleichzeitig die Vertraulichkeit gewährleistet wird.

(3) Das Sicherheitsmanagementsystem enthält folgende Grundelemente:

- a) eine Sicherheitsordnung, die vom Unternehmensleiter genehmigt und dem gesamten Personal mitgeteilt wird;
- b) die Organisation betreffende qualitative und quantitative Ziele zur Erhaltung und Verbesserung der Sicherheit sowie Pläne und Verfahren für die Erreichung dieser Ziele;
- c) Verfahren zur Einhaltung bestehender, neuer und geänderter Normen technischer und betrieblicher Art oder anderer Vorgaben, die in TSI, nationalen Vorschriften gemäß Artikel 8 und Anhang II, sonstigen einschlägigen Vorschriften oder behördlichen Entscheidungen festgelegt sind;
- d) Verfahren, mit denen sichergestellt wird, dass die Normen und anderen Vorgaben während der gesamten Lebensdauer des Materials und während des gesamten Betriebs erfüllt werden;
- e) Verfahren und Methoden für die Ermittlung von Risiken, die Durchführung von Risikobewertungen und die Anwendung von Maßnahmen zur Risikokontrolle für den Fall, dass sich aus geänderten Betriebsbedingungen oder dem Einsatz von neuem Material neue Risiken für die Infrastruktur oder die Schnittstellen zwischen Mensch, Maschine und Organisation ergeben;
- f) die Schulungsprogramme für das Personal und Systeme, die sicherstellen, dass die Qualifikation des Personals aufrechterhalten und die Arbeit dementsprechend ausgeführt wird, einschließlich Vorkehrungen für die physische und psychische Eignung;

⁽¹⁾ Richtlinie (EU) 2015/1535 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 9. September 2015 über ein Informationsverfahren auf dem Gebiet der technischen Vorschriften und der Vorschriften für die Dienste der Informationsgesellschaft (ABl. L 241 vom 17.9.2015, S. 1).

- g) Vorkehrungen für einen ausreichenden Informationsfluss innerhalb der Organisation und gegebenenfalls zwischen Organisationen des Eisenbahnsystems;
- h) Verfahren und Formate für die Dokumentierung von Sicherheitsinformationen und Bestimmung von Verfahren zur Kontrolle der Konfiguration von entscheidenden Sicherheitsinformationen;
- i) Verfahren, die sicherstellen, dass Unfälle, Störungen, Beinaheunfälle und sonstige gefährliche Ereignisse gemeldet, untersucht und ausgewertet werden und die erforderlichen Präventionsmaßnahmen ergriffen werden;
- j) die Bereitstellung von Einsatz-, Alarm- und Informationsplänen für den Notfall in Absprache mit den zuständigen Behörden; und
- k) Bestimmungen über regelmäßige interne Nachprüfungen des Sicherheitsmanagementsystems.

Die Infrastrukturbetreiber und Eisenbahnunternehmen nehmen entsprechend den Ergebnissen der Bewertung der Risiken, die sich aus ihren eigenen Tätigkeiten ergeben, jedes andere Element auf, das erforderlich ist, um Sicherheitsrisiken abzudecken.

(4) Das Sicherheitsmanagementsystem trägt der Betriebsart, dem Betriebsumfang und dem geografischen Tätigkeitsgebiet und anderen Merkmalen der ausgeübten Tätigkeit Rechnung. Es gewährleistet die Kontrolle aller Risiken, die mit der Tätigkeit des Infrastrukturbetreibers oder Eisenbahnunternehmens, einschließlich Instandhaltungsarbeiten und unbeschadet des Artikel 14 der Materialbeschaffung sowie des Einsatzes von Auftragnehmern, verbunden sind. Unbeschadet geltender nationaler und internationaler Haftungsregeln berücksichtigt das Sicherheitsmanagementsystem, soweit angezeigt und angemessen, auch die Risiken, die sich aus der Tätigkeit anderer in Artikel 4 genannter Akteure ergeben.

(5) Das Sicherheitsmanagementsystem jedes Infrastrukturbetreibers berücksichtigt die Folgen, die sich aus der betrieblichen Tätigkeit verschiedener Eisenbahnunternehmen auf dem Netz ergeben, und gewährleistet, dass alle Eisenbahnunternehmen im Einklang mit den TSI, den nationalen Vorschriften und den Anforderungen ihrer Sicherheitsbescheinigung tätig sein können.

Sicherheitsmanagementsysteme werden mit dem Ziel entwickelt, die Notfallverfahren des Infrastrukturbetreibers mit allen Eisenbahnunternehmen, die seine Infrastruktur nutzen, und mit den Notfalldiensten zu koordinieren, um ein schnelles Eingreifen der Rettungsdienste zu erleichtern, sowie mit allen sonstigen Akteuren, die in einer Notsituation hinzugezogen werden könnten. Bei grenzüberschreitender Infrastruktur wird die erforderliche Koordinierung und Vorbereitung der zuständigen Notfalldienste beiderseits der Grenze durch die Zusammenarbeit zwischen den betroffenen Infrastrukturbetreibern erleichtert.

Nach einem schweren Unfall bieten die Eisenbahnunternehmen den Opfern Hilfe an, indem sie sie bei den Beschwerdeverfahren gemäß dem Unionsrecht, insbesondere der Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates ⁽¹⁾ unterstützen; die Verpflichtungen der anderen Parteien bleiben hiervon unberührt. Bei dieser Hilfe werden Kanäle für die Kommunikation mit den Familien der Opfer genutzt, und es wird u. a. psychologische Hilfe für die Unfallopfer und ihre Familienangehörigen geleistet.

(6) Alle Infrastrukturbetreiber und Eisenbahnunternehmen legen der nationalen Sicherheitsbehörde jedes Jahr vor dem 31. Mai einen jährlichen Sicherheitsbericht vor, der sich auf das vorangegangene Kalenderjahr bezieht. Dieser Sicherheitsbericht beinhaltet Folgendes:

- a) Angaben darüber, wie die unternehmensbezogenen Sicherheitsziele erreicht werden, sowie die Ergebnisse der Sicherheitspläne;
- b) einen Bericht über die Entwicklung von nationalen Sicherheitsindikatoren und den in Artikel 5 genannten CSI, sofern das für die berichtende Organisation von Belang ist;
- c) die Ergebnisse interner Sicherheitsprüfungen;
- d) Angaben über Mängel und Störungen des Eisenbahn- bzw. des Infrastrukturbetriebs, die für die nationale Sicherheitsbehörde von Bedeutung sein können, einschließlich einer Zusammenfassung der von den einschlägigen Akteuren nach Artikel 4 Absatz 5 Buchstabe b bereitgestellten Informationen; und
- e) einen Bericht über die Anwendung der einschlägigen CSM.

⁽¹⁾ Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 über die Rechte und Pflichten der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr (ABl. L 315 vom 3.12.2007, S. 14).

(7) Ausgehend von den Informationen, die die nationalen Sicherheitsbehörden nach den Artikeln 17 und 19 bereitgestellt haben, kann die Agentur eine Empfehlung für eine CSM an die Kommission richten, die gemäß Artikel 6 Absatz 1 Buchstabe f Elemente des Sicherheitsmanagementsystems betrifft, das der Harmonisierung auf Unionsebene — unter anderem durch harmonisierte Normen — bedarf. In diesem Fall gilt Artikel 6 Absatz 2.

KAPITEL III

SICHERHEITSBESCHEINIGUNG UND -GENEHMIGUNG

Artikel 10

Einheitliche Sicherheitsbescheinigung

(1) Unbeschadet des Absatzes 9 wird der Zugang zur Eisenbahninfrastruktur nur den Eisenbahnunternehmen gewährt, die Inhaber einer von der Agentur gemäß den Absätzen 5 bis 7 oder von einer nationalen Sicherheitsbehörde gemäß Absatz 8 ausgestellten einheitlichen Sicherheitsbescheinigung sind.

Mit der einheitlichen Sicherheitsbescheinigung soll nachgewiesen werden, dass das betreffende Eisenbahnunternehmen ein Sicherheitsmanagementsystem eingeführt hat und in der Lage ist, einen sicheren Betrieb im geplanten geografischen Tätigkeitsgebiet durchzuführen.

(2) Bei der Beantragung einer einheitlichen Sicherheitsbescheinigung gibt das Eisenbahnunternehmen Art und Umfang der von der Bescheinigung erfassten Eisenbahntätigkeiten sowie das geplante geografische Tätigkeitsgebiet an.

(3) Der Antrag auf eine einheitliche Sicherheitsbescheinigung ist durch ein Dossier zu ergänzen, in dem durch Unterlagen belegt ist, dass

- a) das Eisenbahnunternehmen sein Sicherheitsmanagementsystem gemäß Artikel 9 eingeführt hat und die in den TSI, den CSM, den CST und anderen einschlägigen Rechtsvorschriften festgelegten Anforderungen erfüllt, um Risiken zu begrenzen und in dem Netz sichere Verkehrsdienste zu erbringen; sowie
- b) das Eisenbahnunternehmen gegebenenfalls die Anforderungen erfüllt, die in den gemäß Artikel 8 notifizierten nationalen Vorschriften niedergelegt sind.

Dieser Antrag sowie Informationen über alle Anträge, über den Stand der entsprechenden Verfahren und ihr Ergebnis sowie gegebenenfalls über die Ersuchen und Entscheidungen der Beschwerdekammer werden über die Artikel 12 der Verordnung (EU) 2016/796 genannte zentrale Anlaufstelle gestellt.

(4) Innerhalb einer im Voraus festgelegten und angemessenen Frist, spätestens jedoch vier Monate nach Vorlage aller notwendigen Informationen sowie aller geforderten Zusatzinformationen durch den Antragsteller, stellt die Agentur oder — in den in Absatz 8 vorgesehenen Fällen — die nationale Sicherheitsbehörde die einheitliche Sicherheitsbescheinigung aus oder unterrichtet den Antragsteller über eine ablehnende Entscheidung. Die Agentur oder — im Falle des Absatzes 8 — die nationale Sicherheitsbehörde wendet die Ausführungsbestimmungen über das Zertifizierungsverfahren an, die gemäß Absatz 10 im Wege eines Durchführungsrechtsakts festzulegen sind.

(5) Die Agentur stellt den Eisenbahnunternehmen, deren geografisches Tätigkeitsgebiet in einem oder mehreren Mitgliedstaaten belegen ist, eine einheitliche Sicherheitsbescheinigung aus. Im Hinblick auf die Ausstellung einer solchen Bescheinigung verfährt die Agentur wie folgt:

- a) Sie bewertet die in Absatz 3 Buchstabe a aufgeführten Bestandteile und
- b) verweist unverzüglich das gesamte Dossier des Eisenbahnunternehmens zur Bewertung der in Absatz 3 Buchstabe b aufgeführten Bestandteile an die nationalen Sicherheitsbehörden, die von dem geplanten geografischen Tätigkeitsgebiet betroffen sind.

Im Rahmen dieser Bewertungen sind die Agentur oder die nationalen Sicherheitsbehörden berechtigt, Vor-Ort-Besuche und -Inspektionen bei den Eisenbahnunternehmen sowie Audits durchzuführen, und sie können einschlägige zusätzliche Angaben anfordern. Die Agentur und die nationalen Sicherheitsbehörden stimmen die Organisation dieser Besuche, Audits und Inspektionen untereinander ab.

(6) Innerhalb eines Monats nach Eingang eines Antrags auf eine einheitliche Sicherheitsbescheinigung teilt die Agentur dem Eisenbahnunternehmen mit, dass das Dossier vollständig ist, oder sie fordert unter Festsetzung einer angemessenen Frist einschlägige zusätzliche Angaben an. Hinsichtlich der Vollständigkeit, Relevanz und Kohärenz des Dokuments kann die Agentur auch die in Absatz 3 Buchstabe b aufgeführten Bestandteile bewerten.

Die Agentur trägt den Bewertungen gemäß Absatz 5 in vollem Umfang Rechnung, bevor sie ihre Entscheidung über die Ausstellung der einheitlichen Sicherheitsbescheinigung trifft.

Die Agentur trägt die volle Verantwortung für die von ihr ausgestellten einheitlichen Sicherheitsbescheinigungen.

(7) Stimmt die Agentur einer negativen Bewertung seitens einer oder mehrerer nationaler Sicherheitsbehörden gemäß Absatz 5 Buchstabe b nicht zu, so teilt sie das der betreffenden Behörde bzw. den betreffenden Behörden unter Angabe der Gründe mit. Die Agentur und die nationale Sicherheitsbehörde bzw. die nationalen Sicherheitsbehörden arbeiten zusammen, um sich auf eine für alle Seiten annehmbare Bewertung zu einigen. Erforderlichenfalls wird das Eisenbahnunternehmen einbezogen, wenn die Agentur und die nationale Sicherheitsbehörde bzw. die nationalen Sicherheitsbehörden das beschließen. Ist es nicht möglich, sich innerhalb eines Monats, nachdem die Agentur die nationale Sicherheitsbehörde bzw. die nationalen Sicherheitsbehörden über ihre Nichtzustimmung unterrichtet hat, auf eine für alle Seiten annehmbare Bewertung zu einigen, so trifft die Agentur ihre endgültige Entscheidung, es sei denn, die nationale Sicherheitsbehörde bzw. die nationalen Sicherheitsbehörden haben die Angelegenheit im Rahmen eines Schiedsverfahrens an die gemäß Artikel 55 der Verordnung (EU) 2016/796 eingerichtete Beschwerdekammer verwiesen. Die Beschwerdekammer entscheidet innerhalb eines Monats nach dem Antrag der nationalen Sicherheitsbehörde bzw. Sicherheitsbehörden, ob der Entwurf der Entscheidung der Agentur bestätigt wird.

Stimmt die Beschwerdekammer der Agentur zu, so wird die Agentur unverzüglich eine Entscheidung treffen.

Stimmt die Beschwerdekammer der negativen Bewertung der nationalen Sicherheitsbehörde zu, so erteilt die Agentur eine einheitliche Sicherheitsbescheinigung für ein geografisches Tätigkeitsgebiet, das die Teile des Netzes ausschließt, für die eine negative Bewertung abgegeben wurde.

Stimmt die Agentur einer positiven Bewertung seitens einer nationalen Sicherheitsbehörde bzw. mehrerer nationaler Sicherheitsbehörden gemäß Absatz 5 Buchstabe b nicht zu, so teilt sie das der betreffenden Behörde bzw. den betreffenden Behörden unter Angabe ihrer Gründe mit. Die Agentur und die nationale Sicherheitsbehörde bzw. die nationalen Sicherheitsbehörden arbeiten zusammen, um sich auf eine für alle Seiten annehmbare Bewertung zu einigen. Erforderlichenfalls wird der Antragsteller einbezogen, wenn die Agentur und die nationale Sicherheitsbehörde bzw. die nationalen Sicherheitsbehörden das beschließen. Ist es nicht möglich, sich innerhalb eines Monats, nachdem die Agentur die nationale Sicherheitsbehörde bzw. die nationalen Sicherheitsbehörden über ihre Nichtzustimmung unterrichtet hat, auf eine für alle Seiten annehmbare Bewertung zu einigen, so trifft die Agentur ihre endgültige Entscheidung.

(8) Ist das geografische Tätigkeitsgebiet auf einen Mitgliedstaat beschränkt, so kann die nationale Sicherheitsbehörde dieses Mitgliedstaats auf eigene Verantwortung und auf Ersuchen des Antragstellers eine einheitliche Sicherheitsbescheinigung ausstellen. Im Hinblick auf die Ausstellung dieser Bescheinigungen bewertet die nationale Sicherheitsbehörde das Dossier in Bezug auf die in Absatz 3 aufgeführten Bestandteile und wendet die in den Durchführungsrechtsakten gemäß Absatz 10 festzulegenden Ausführungsbestimmungen an. Im Rahmen dieser Bewertungen ist die nationale Sicherheitsbehörde berechtigt, Vor-Ort-Besuche und Inspektionen bei den Eisenbahnunternehmen sowie Audits durchzuführen. Innerhalb eines Monats nach Eingang des Antrags des Antragstellers teilt die nationale Sicherheitsbehörde dem Antragsteller mit, dass das Dossier vollständig ist, oder sie fordert einschlägige zusätzliche Angaben an. Die einheitliche Sicherheitsbescheinigung ist ferner ohne Erweiterung des geografischen Tätigkeitsgebiets gültig für Eisenbahnunternehmen, die die Bahnhöfe benachbarter Mitgliedstaaten mit ähnlichen Netzmerkmalen und ähnlichen Betriebsvorschriften anfahren, wenn sich diese Bahnhöfe in Grenznähe befinden, sofern zuvor die zuständigen nationalen Sicherheitsbehörden angehört wurden. Diese Anhörung kann im jeweiligen Einzelfall erfolgen oder in einer länderübergreifenden Vereinbarung zwischen den Mitgliedstaaten oder den nationalen Sicherheitsbehörden festgelegt sein.

Die nationale Sicherheitsbehörde trägt für die von ihr ausgestellten einheitlichen Sicherheitsbescheinigungen die volle Verantwortung.

(9) Ein Mitgliedstaat kann Betreibern aus Drittstaaten gestatten, einen Bahnhof in seinem Hoheitsgebiet, der für den grenzüberschreitenden Betrieb benannt wurde und sich in Grenznähe dieses Mitgliedstaats befindet, anzufahren, ohne dass eine einheitliche Sicherheitsbescheinigung verlangt wird, sofern ein angemessenes Sicherheitsniveau durch Folgendes gewährleistet wird:

- a) eine länderübergreifenden Vereinbarung zwischen dem betreffenden Mitgliedstaat und dem benachbarten Drittstaat oder
- b) vertragliche Vereinbarungen zwischen dem Betreiber aus dem Drittstaat und dem Eisenbahnunternehmen oder Infrastrukturbetreiber, der eine einheitliche Sicherheitsbescheinigung oder eine Sicherheitsgenehmigung für den Betrieb auf diesem Netz besitzt, sofern die sicherheitsbezogenen Aspekte dieser Vereinbarungen in ihrem Sicherheitsmanagementsystem gebührend berücksichtigt worden sind.

(10) Die Kommission erlässt bis zum 16. Juni 2018 im Wege von Durchführungsrechtsakten Ausführungsbestimmungen, in denen Folgendes geregelt ist:

- a) in welcher Weise der Antragsteller die in diesem Artikel festgelegten Anforderungen an die einheitliche Sicherheitsbescheinigung zu erfüllen hat und welche Unterlagen erforderlich sind;
- b) die Einzelheiten des Zertifizierungsverfahrens wie etwa die Verfahrensstufen und zeitliche Vorgaben für jede Stufe des Verfahrens;
- c) in welcher Weise die in diesem Artikel festgelegten Anforderungen von der Agentur und der nationalen Sicherheitsbehörde auf den verschiedenen Stufen des Antrags und Zertifizierungsverfahrens einschließlich bei der Bewertung der Dossiers der Antragsteller zu erfüllen sind; und
- d) die Gültigkeitsdauer der von der Agentur oder den nationalen Sicherheitsbehörden ausgestellten einheitlichen Sicherheitsbescheinigungen, insbesondere im Falle der Aktualisierung der einheitlichen Sicherheitsbescheinigung aufgrund von Änderungen bei Art und Umfang des Betriebs sowie des geografischen Tätigkeitsgebiets.

Diese Durchführungsrechtsakte werden nach dem in Artikel 28 Absatz 3 genannten Prüfverfahren erlassen. Sie tragen den Erfahrungen bei der Anwendung der Verordnung (EG) Nr. 653/2007 der Kommission ⁽¹⁾ und der Verordnung (EU) Nr. 1158/2010 der Kommission ⁽²⁾ und den Erfahrungen bei der Vorbereitung der Kooperationsvereinbarungen gemäß Artikel 11 Absatz 1 Rechnung.

(11) In den einheitlichen Sicherheitsbescheinigungen werden Art und Umfang des von ihnen abgedeckten Eisenbahnbetriebs sowie das geografische Tätigkeitsgebiet angegeben. Eine einheitliche Sicherheitsbescheinigung kann sich auch auf die im Besitz des Unternehmens befindlichen Gleisanschlüsse erstrecken, wenn diese in sein Sicherheitsmanagementsystem einbezogen sind.

(12) Jede Entscheidung, mit der die Ausstellung einer einheitlichen Sicherheitsbescheinigung abgelehnt wird oder ein Teil des Netzes gemäß einer in Absatz 7 genannten negativen Bewertung ausgeschlossen wird, ist gebührend zu begründen. Der Antragsteller kann innerhalb eines Monats nach Eingang der Entscheidung beantragen, dass die Agentur bzw. die nationale Sicherheitsbehörde ihre Entscheidung überprüft. Die Agentur bzw. die nationale Sicherheitsbehörde verfügt nach dem Zeitpunkt des Eingangs des Antrags auf Überprüfung über eine Frist von zwei Monaten, um ihre Entscheidung zu bestätigen oder zu widerrufen.

Wird die negative Entscheidung der Agentur bestätigt, so kann der Antragsteller bei der gemäß Artikel 55 der Verordnung (EU) 2016/796 benannten Beschwerdekammer Beschwerde einlegen.

Wird die negative Entscheidung einer nationalen Sicherheitsbehörde bestätigt, kann der Antragsteller nach nationalem Recht bei einer Beschwerdestelle Beschwerde einlegen. Die Mitgliedstaaten können für die Zwecke dieses Beschwerdeverfahrens die in Artikel 56 der Richtlinie 2012/34/EU genannte Regulierungsstelle benennen. In diesem Fall findet Artikel 18 Absatz 3 der vorliegenden Richtlinie Anwendung.

(13) Eine entweder von der Agentur oder von einer nationalen Sicherheitsbehörde gemäß diesem Artikel ausgestellte einheitliche Sicherheitsbescheinigung wird auf Antrag des Eisenbahnunternehmens spätestens alle fünf Jahre erneuert. Sie wird vollständig oder teilweise aktualisiert, wenn sich Art oder Umfang des Betriebs wesentlich ändern.

(14) Hat ein Antragsteller bereits eine gemäß den Absätzen 5 bis 7 ausgestellte einheitliche Sicherheitsbescheinigung erhalten und möchte es das geografische Tätigkeitsgebiet erweitern, oder besitzt es bereits eine gemäß Absatz 8 ausgestellte einheitliche Sicherheitsbescheinigung und möchte es das geografische Tätigkeitsgebiet auf einen anderen Mitgliedstaat erweitern, so ergänzt es das Dossier mit den in Absatz 3 aufgeführten einschlägigen Dokumenten in Bezug auf das zusätzliche geografische Tätigkeitsgebiet. Das Eisenbahnunternehmen legt das Dossier der Agentur vor, die nach Durchführung der Verfahren gemäß den Absätzen 4 bis 7 eine aktualisierte einheitliche Sicherheitsbescheinigung für das erweiterte geografische Tätigkeitsgebiet ausstellt. In diesem Fall werden nur die von der Erweiterung des geografischen Tätigkeitsgebiets betroffenen nationalen Sicherheitsbehörden zur Bewertung des Dossiers gemäß Absatz 3 Buchstabe b angehört.

⁽¹⁾ Verordnung (EG) Nr. 653/2007 der Kommission vom 13. Juni 2007 zur Verwendung eines einheitlichen europäischen Formats für Sicherheitsbescheinigungen und Antragsunterlagen gemäß Artikel 10 der Richtlinie 2004/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates und zur Gültigkeit von gemäß der Richtlinie 2001/14/EG des Europäischen Parlaments und des Rates ausgestellten Sicherheitsbescheinigungen (ABl. L 153 vom 14.6.2007, S. 9).

⁽²⁾ Verordnung (EU) Nr. 1158/2010 der Kommission vom 9. Dezember 2010 über eine gemeinsame Sicherheitsmethode für die Konformitätsbewertung in Bezug auf die Anforderungen an die Ausstellung von Eisenbahnsicherheitsbescheinigungen (ABl. L 326 vom 10.12.2010, S. 11).

Erhält das Eisenbahnunternehmen eine einheitliche Sicherheitsbescheinigung gemäß Absatz 8 und möchte es das geografische Tätigkeitsgebiet innerhalb des betreffenden Mitgliedstaats erweitern, so ergänzt es das Dossier mit den in Absatz 3 aufgeführten einschlägigen Unterlagen für das zusätzliche geografische Tätigkeitsgebiet. Es legt das Dossier durch die in Artikel 12 der Verordnung (EU) 2016/796 genannte zentrale Anlaufstelle der nationalen Sicherheitsbehörde vor, die nach Durchführung der Verfahren gemäß Absatz 8 eine aktualisierte einheitliche Sicherheitsbescheinigung für das erweiterte Tätigkeitsgebiet ausstellt.

(15) Bei wesentlichen Änderungen des Regelungsrahmens im Bereich der Sicherheit können die Agentur und die zuständigen nationalen Sicherheitsbehörden die Überprüfung der von ihnen ausgestellten einheitlichen Sicherheitsbescheinigungen verlangen.

(16) Die Agentur unterrichtet die zuständigen nationalen Sicherheitsbehörden unverzüglich, auf jeden Fall aber innerhalb von zwei Wochen über die Ausstellung einer einheitlichen Sicherheitsbescheinigung. Die Agentur unterrichtet die zuständigen nationalen Sicherheitsbehörden unverzüglich über die Erneuerung, die Änderung oder den Widerruf einer einheitlichen Sicherheitsbescheinigung. Dabei werden der Name und die Anschrift des Eisenbahnunternehmens, das Ausstellungsdatum, Art und Umfang des Betriebs, die Gültigkeitsdauer der einheitlichen Sicherheitsbescheinigung und das von ihr erfasste geografische Tätigkeitsgebiet, sowie — im Fall eines Widerrufs — die Gründe für die Entscheidung angegeben. Bei von den nationalen Sicherheitsbehörden ausgestellten einheitlichen Sicherheitsbescheinigungen werden die gleichen Informationen der Agentur von der zuständigen nationalen Sicherheitsbehörde bzw. den zuständigen nationalen Sicherheitsbehörden innerhalb des gleichen Zeitrahmens bereitgestellt.

Artikel 11

Zusammenarbeit zwischen der Agentur und den nationalen Sicherheitsbehörden im Hinblick auf die Ausstellung einheitlicher Sicherheitsbescheinigungen

(1) Für die Zwecke des Artikels 10 Absätze 5 und 6 der vorliegenden Richtlinie schließen die Agentur und die nationalen Sicherheitsbehörden gemäß Artikel 76 der Verordnung (EU) 2016/796 Kooperationsvereinbarungen. Bei diesen Kooperationsvereinbarungen handelt es sich um Einzel- oder um Rahmenvereinbarungen, an denen eine oder mehrere nationale Sicherheitsbehörden beteiligt sind. Diese Kooperationsvereinbarungen enthalten eine detaillierte Beschreibung der Aufgaben und Bedingungen für Dokumente, die für ihre Ausstellung geltenden Fristen und die Aufteilung der vom Antragsteller zu zahlenden Gebühren.

(2) Die Kooperationsvereinbarungen können ferner spezifische Vorkehrungen für die Zusammenarbeit im Fall von Netzen enthalten, die aus geografischen oder historischen Gründen spezielle Fachkenntnisse erfordern, mit dem Ziel, den Verwaltungsaufwand für den Antragsteller und die ihm entstehenden Kosten zu verringern. Sind diese Netze vom Rest des Eisenbahnsystems der Union abgetrennt, können diese spezifischen Kooperationsvereinbarungen die Möglichkeit der vertraglichen Vergabe von Aufgaben an die zuständigen nationalen Sicherheitsbehörden einschließen, wenn das erforderlich ist, um eine effiziente und verhältnismäßige Zuweisung von Ressourcen für die Zertifizierung sicherzustellen. Diese Kooperationsvereinbarungen müssen zustandekommen, bevor die Agentur die Zertifizierungsaufgaben gemäß Artikel 31 Absatz 3 ausführt.

(3) Im Falle von Mitgliedstaaten, deren Eisenbahnnetz eine andere Spurweite aufweist als das Haupteisenbahnnetz in der Union und für deren Eisenbahnnetze identische technische und betriebsbezogene Anforderungen gelten wie in benachbarten Drittländern, schließen alle betreffenden nationalen Sicherheitsbehörden zusätzlich zu den in Absatz 2 genannten Kooperationsvereinbarungen mit der Agentur eine multilaterale Vereinbarung, in der die Bedingungen enthalten sind, um gegebenenfalls die Erweiterung des von den Sicherheitsbescheinigungen erfassten geografischen Tätigkeitsgebiets in den betreffenden Mitgliedstaaten zu erleichtern.

Artikel 12

Sicherheitsgenehmigung für Infrastrukturbetreiber

(1) Der Infrastrukturbetreiber benötigt für die Verwaltung und den Betrieb einer Eisenbahninfrastruktur eine Sicherheitsgenehmigung der nationalen Sicherheitsbehörde des Mitgliedstaats, in dem sich die Eisenbahninfrastruktur befindet.

Die Sicherheitsgenehmigung beinhaltet eine Genehmigung zur Bestätigung der Zulassung des Sicherheitsmanagementsystems des Infrastrukturbetreibers gemäß Artikel 9, einschließlich der Verfahren und Bestimmungen zur Erfüllung der für eine sichere Planung und Instandhaltung sowie einen sicheren Betrieb der Eisenbahninfrastruktur erforderlichen Anforderungen, wozu gegebenenfalls die Instandhaltung und der Betrieb des Verkehrssteuerungs- und Signalgebungssystems gehören.

Die nationale Sicherheitsbehörde erläutert — gegebenenfalls in Form eines Antragsleitfadens — die Anforderungen für die Sicherheitsgenehmigungen und die notwendigen Unterlagen.

(2) Die Sicherheitsgenehmigung ist fünf Jahre lang gültig und kann auf Antrag des Infrastrukturbetreibers erneuert werden. Sie wird vollständig oder teilweise überarbeitet, wenn die Teilsysteme Infrastruktur, Signalgebung oder Energieversorgung oder die Grundsätze für ihren Betrieb und ihre Instandhaltung wesentlich geändert werden. Der Infrastrukturbetreiber unterrichtet die nationale Sicherheitsbehörde unverzüglich über alle derartigen Änderungen.

Bei wesentlichen Änderungen des Regelungsrahmens im Bereich der Sicherheit kann die nationale Sicherheitsbehörde die Überprüfung der Sicherheitsgenehmigung verlangen.

(3) Über Anträge auf eine Sicherheitsgenehmigung entscheidet die nationale Sicherheitsbehörde unverzüglich, spätestens jedoch vier Monate nach Vorlage aller notwendigen Informationen sowie aller von der Sicherheitsbehörde geforderten Zusatzinformationen durch den Antragsteller.

(4) Die nationale Sicherheitsbehörde unterrichtet die Agentur unverzüglich, auf jeden Fall aber innerhalb von zwei Wochen über die Sicherheitsgenehmigungen, die erteilt, erneuert, geändert oder widerrufen wurden. Dabei werden der Name und die Anschrift des Infrastrukturbetreibers, das Ausstellungsdatum, der Geltungsbereich und die Gültigkeitsdauer der Sicherheitsgenehmigung sowie, im Fall eines Widerrufs, die Gründe für ihre Entscheidung angegeben.

(5) Im Falle grenzüberschreitender Infrastrukturen arbeiten die zuständigen nationalen Sicherheitsbehörden bei der Erteilung von Sicherheitsgenehmigungen zusammen.

Artikel 13

Zugang zu Schulungsmöglichkeiten

(1) Die Mitgliedstaaten sorgen dafür, dass Eisenbahnunternehmen sowie die Infrastrukturbetreiber und ihr mit sicherheitskritischen Aufgaben betrautes Personal einen fairen und nichtdiskriminierenden Zugang zu Schulungsmöglichkeiten für Zugführer und Zugbegleiter erhalten, sofern derartige Schulungen für die Erbringung von Diensten in ihrem Netz notwendig sind.

Die Schulungsleistungen umfassen eine Vermittlung der erforderlichen Streckenkenntnisse, der Betriebsvorschriften und -verfahren, der Systeme für Signalgebung und Zugsteuerung/Zugsicherung sowie der für die betreffenden Strecken geltenden Notfallverfahren.

Werden bei diesen Schulungen keine Prüfungen abgehalten und keine Zeugnisse ausgestellt, so sorgen die Mitgliedstaaten dafür, dass das Personal der Eisenbahnunternehmen und der Infrastrukturbetreiber entsprechende Zeugnisse erhalten können.

Die nationale Sicherheitsbehörde sorgt dafür, dass die Schulungen mit den Anforderungen im Einklang stehen, die in der Richtlinie 2007/59/EG, in TSI bzw. in nationalen Vorschriften nach Artikel 8 Absatz 3 Buchstabe e dieser Richtlinie festgelegt sind.

(2) Werden die Schulungen nur von einem einzigen Eisenbahnunternehmen oder dem Infrastrukturbetreiber angeboten, so sorgen die Mitgliedstaaten dafür, dass andere Eisenbahnunternehmen zu einem angemessenen und nichtdiskriminierenden Preis, der kostenorientiert ist und eine Gewinnspanne umfassen kann, Zugang zu diesen Schulungen erhalten.

(3) Bei der Einstellung neuer Zugführer, Zugbegleiter und Mitarbeiter, die sicherheitskritische Aufgaben wahrnehmen, können Eisenbahnunternehmen alle zuvor bei anderen Eisenbahnunternehmen absolvierten Schulungen, Qualifizierungen und dort gemachten Erfahrungen berücksichtigen. Zu diesem Zweck sind diese Mitarbeiter zum Zugang zu allen Dokumenten, die ihre Schulungen, Qualifikationen und Erfahrungen belegen, sowie zur Vervielfältigung und Weiterleitung dieser Dokumente berechtigt.

(4) Eisenbahnunternehmen und Infrastrukturbetreiber sind für den Ausbildungsstand und die Qualifikationen ihres mit sicherheitskritischen Aufgaben betrauten Personals verantwortlich.

Artikel 14

Instandhaltung von Fahrzeugen

(1) Jedem Fahrzeug wird, bevor es auf dem Netz genutzt wird, eine für die Instandhaltung zuständige Stelle zugewiesen, und diese Stelle wird im Fahrzeugeinstellungsregister gemäß Artikel 47 der Richtlinie (EU) 2016/797 registriert.

(2) Unbeschadet der Verantwortung der Eisenbahnunternehmen und der Infrastrukturbetreiber für den sicheren Betrieb eines Zuges nach Artikel 4 stellt die für die Instandhaltung zuständige Stelle sicher, dass die Fahrzeuge, für deren Instandhaltung sie zuständig ist, in einem sicheren Betriebszustand sind. Zu diesem Zweck richtet die für die Instandhaltung zuständige Stelle ein Instandhaltungssystem für diese Fahrzeuge ein und verfährt mittels des Systems wie folgt:

- a) Sie stellt sicher, dass die Instandhaltung der Fahrzeuge gemäß den Instandhaltungsunterlagen jedes Fahrzeuges und den anwendbaren Anforderungen, einschließlich Instandhaltungsbestimmungen und einschlägige Bestimmungen der TSI, erfolgt;
- b) sie wendet die in den CSM festgelegten erforderlichen Methoden für die Evaluierung und Bewertung von Risiken nach Artikel 6 Absatz 1 Buchstabe a — gegebenenfalls in Zusammenarbeit mit anderen Akteuren — an;
- c) sie sorgt dafür, dass ihre Auftragnehmer Maßnahmen zur Risikobegrenzung ergreifen und hierzu die CSM für Überwachung nach Artikel 6 Absatz 1 Buchstabe c anwenden, und dass das in den vertraglichen Vereinbarungen vorgeschrieben wird, die auf Verlangen der Agentur oder der nationalen Sicherheitsbehörde offenzulegen sind, und
- d) sie stellt die Nachvollziehbarkeit der Instandhaltungstätigkeiten sicher.

(3) Das Instandhaltungssystem umfasst die folgenden Funktionen:

- a) eine Managementfunktion zur Beaufsichtigung und Koordinierung der in den Buchstaben b bis d genannten Instandhaltungsfunktionen und zur Gewährleistung des sicheren Zustands des Fahrzeugs im Eisenbahnsystem;
- b) eine Instandhaltungsentwicklungsfunktion mit Zuständigkeit für die Verwaltung der Instandhaltungsunterlagen, einschließlich des Konfigurationsmanagements, auf der Grundlage von Konstruktions- und Betriebsdaten sowie Leistung und Erfahrungen;
- c) eine Fuhrpark-Instandhaltungsmanagementfunktion zur Verwaltung der Abzweigung von Fahrzeugen zur Instandhaltung und deren Wiederinbetriebnahme nach der Instandhaltung;
- d) eine Instandhaltungserbringungsfunktion zur Erbringung der technischen Instandhaltung eines Fahrzeugs oder von Teilen davon, einschließlich der Betriebsfreigabeunterlagen.

Die für die Instandhaltung zuständige Stelle führt die Managementfunktion selbst aus, kann die in den Buchstaben b bis d genannten Instandhaltungsfunktionen jedoch ganz oder in Teilen an andere Vertragsparteien wie etwa Ausbesserungswerke untervergeben.

Die für die Instandhaltung zuständige Stelle gewährleistet, dass alle Funktionen gemäß Buchstaben a bis d die Anforderungen und Bewertungskriterien des Anhangs III erfüllen.

Die Ausbesserungswerke wenden die betreffenden Abschnitte des Anhangs III an, die in den gemäß Absatz 8 Buchstabe a erlassenen Durchführungsrechtsakten festgelegt werden und sich auf die zu zertifizierenden Funktionen und Tätigkeiten beziehen.

(4) Im Falle von Güterwagen — und nach der Annahme der in Absatz 8 Buchstabe b genannten Durchführungsrechtsakte im Falle von anderen Fahrzeugen — wird jede für die Instandhaltung zuständige Stelle von einer akkreditierten oder anerkannten Stelle oder von einer nationalen Sicherheitsbehörde unter den folgenden Bedingungen zertifiziert und mit einer Instandhaltungsstellen-Bescheinigung (ECM-Zertifikat) versehen:

- a) Die Akkreditierungs- und Anerkennungsverfahren im Rahmen der Zertifizierungsverfahren erfolgen anhand der Kriterien Unabhängigkeit, Sachverstand und Unparteilichkeit;
- b) mit dem System der Zertifizierung wird nachgewiesen, dass die für die Instandhaltung zuständige Stelle ein Instandhaltungssystem eingeführt hat, um den sicheren Betriebszustand jedes Fahrzeugs, für dessen Instandhaltung sie zuständig ist, sicherzustellen;
- c) die ECM-Zertifizierung beruht auf einer Bewertung der Fähigkeit der für die Instandhaltung zuständigen Stelle, die einschlägigen Anforderungen und Bewertungskriterien des Anhangs III zu erfüllen und diese durchgängig anzuwenden. Das schließt ein System der Überwachung ein, um die fortlaufende Erfüllung dieser Anforderungen und Bewertungskriterien nach Erteilung der Instandhaltungsstellen-Bescheinigung sicherzustellen;
- d) die Zertifizierung der Ausbesserungswerke beruht auf der Erfüllung der einschlägigen Abschnitte des Anhangs III, die auf die entsprechenden zu zertifizierenden Funktionen und Tätigkeiten angewandt werden.

Ist die für die Instandhaltung zuständige Stelle ein Eisenbahnunternehmen oder ein Infrastrukturbetreiber, so kann die Einhaltung der Bedingungen des Unterabsatzes 1 von der nationalen Sicherheitsbehörde gemäß den Verfahren nach den Artikeln 10 oder 12 geprüft und auf den Bescheinigungen, die gemäß diesen Verfahren erteilt werden, bestätigt werden.

(5) Die gemäß Absatz 4 ausgestellten Bescheinigungen sind in der gesamten Union gültig.

(6) Auf der Grundlage der Empfehlungen der Agentur erlässt die Kommission im Wege von Durchführungsrechtsakten detaillierte Bestimmungen über die in Absatz 4 Unterabsatz 1 genannten Zertifizierungsbedingungen für die Stelle, die für die Instandhaltung von Güterwagen zuständig ist, einschließlich der Anforderungen des Anhangs III, im Einklang mit den einschlägigen CSM und TSI, und ändert erforderlichenfalls diese Bestimmungen.

Diese Durchführungsrechtsakte werden nach dem in Artikel 28 Absatz 3 genannten Prüfverfahren erlassen.

Bis zum Erlass des in diesem Absatz genannten Durchführungsrechtsakts wird weiterhin das mit der Verordnung (EU) Nr. 445/2011 der Kommission ⁽¹⁾ eingeführte Zertifizierungssystem für Güterwagen angewandt.

(7) Die Agentur bewertet bis zum 16. Juni 2018 das System, das bei der Zertifizierung der für die Instandhaltung von Güterwagen zuständigen Stelle angewandt wird, prüft die Zweckmäßigkeit der Ausweitung dieses Systems auf alle Fahrzeuge und einer verbindlich vorgeschriebenen Zertifizierung der Instandhaltungswerkstätten und legt der Kommission ihren Bericht vor.

(8) Auf der Grundlage der von der Agentur gemäß Absatz 7 vorgenommenen Bewertung erlässt die Kommission gegebenenfalls und ändert später erforderlichenfalls detaillierte Bestimmungen, mit denen festgelegt wird, welche Anforderungen des Anhangs III für folgende Zwecke gelten sollen:

- a) Instandhaltungsfunktionen, die durch Ausbesserungswerke ausgeübt werden, einschließlich detaillierter Bestimmungen, mit denen die einheitliche Durchführung der Zertifizierung von Ausbesserungswerken nach Maßgabe der einschlägigen CSM und TSI sichergestellt wird;
- b) die Zertifizierung der für die Instandhaltung anderer Fahrzeuge als Güterwagen zuständigen Stellen auf der Grundlage der technischen Eigenschaften dieser Fahrzeuge, einschließlich detaillierter Bestimmungen, mit denen die einheitliche Umsetzung der Bedingungen für die Zertifizierung durch die für die Instandhaltung anderer Fahrzeuge als Güterwagen zuständigen Stelle nach Maßgabe der einschlägigen CSM und TSI sichergestellt wird.

Die Durchführungsrechtsakte werden nach dem in Artikel 28 Absatz 3 genannten Prüfverfahren erlassen.

Artikel 15

Abweichungen vom System der Zertifizierung der für die Instandhaltung zuständigen Stellen

(1) Die Mitgliedstaaten können beschließen, ihren Verpflichtungen zur Bestimmung der für die Instandhaltung zuständigen Stelle in folgenden Fällen durch andere Maßnahmen als durch das in Artikel 14 eingeführte Instandhaltungssystem nachzukommen:

- a) Fahrzeuge, die in einem Drittstaat zugelassen sind und gemäß den Vorschriften dieses Staates instand gehalten werden;
- b) Fahrzeuge, die auf Netzen oder Strecken geführt werden, deren Spurweite sich von der des Haupteisenbahnnetzes der Union unterscheidet und bei denen die Einhaltung der Anforderung nach Artikel 14 Absatz 2 durch internationale Vereinbarungen mit Drittstaaten sichergestellt wird;
- c) Güterwagen und Reisezugwagen in gemeinsamer Nutzung mit Drittstaaten, deren Spurweite sich von der des Haupteisenbahnnetzes der Union unterscheidet;
- d) Fahrzeuge, die auf den in Artikel 2 Absatz 3 genannten Netzen genutzt werden, und militärisches Gerät sowie Sondertransporte, für die eine Ad-hoc-Genehmigung der nationalen Sicherheitsbehörde erforderlich ist, die vor der Inbetriebnahme ausgestellt werden muss. In diesem Fall werden Ausnahmen für Zeiträume von höchstens fünf Jahren genehmigt.

⁽¹⁾ Verordnung (EU) Nr. 445/2011 der Kommission vom 10. Mai 2011 über ein System zur Zertifizierung von für die Instandhaltung von Güterwagen zuständigen Stellen und zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 653/2007 (ABl. L 122 vom 11.5.2011, S. 22).

(2) Die in Absatz 1 genannten alternativen Maßnahmen werden mittels Ausnahmeregelungen durchgeführt, die von den betreffenden nationalen Sicherheitsbehörden oder der Agentur gewährt werden:

- a) bei der Registrierung von Fahrzeugen gemäß Artikel 47 der Richtlinie (EU) 2016/797, soweit das die Bestimmung der für die Instandhaltung zuständigen Stelle betrifft; oder
- b) bei der Ausstellung von einheitlichen Sicherheitsbescheinigungen und Sicherheitsgenehmigungen für Eisenbahnunternehmen und Infrastrukturbetreiber gemäß den Artikeln 10 und 12 der vorliegenden Richtlinie, soweit das die Bestimmung oder Zertifizierung der für die Instandhaltung zuständigen Stelle betrifft.

(3) Ausnahmen werden im jährlichen Bericht nach Artikel 19 aufgeführt und begründet. Wenn der Eindruck gegeben ist, dass im Eisenbahnsystem der Union ungerechtfertigte Sicherheitsrisiken eingegangen werden, unterrichtet die Agentur die Kommission unverzüglich darüber. Die Kommission nimmt Kontakt mit den Beteiligten auf und fordert gegebenenfalls den betreffenden Mitgliedstaat auf, seine Ausnahmeregelung zurückzunehmen.

KAPITEL IV

NATIONALE SICHERHEITSBEHÖRDEN

Artikel 16

Aufgaben

(1) Jeder Mitgliedstaat richtet eine nationale Sicherheitsbehörde ein. Die Mitgliedstaaten sorgen dafür, dass die nationale Sicherheitsbehörde hinsichtlich der personellen und materiellen Ressourcen über die erforderlichen internen und externen organisatorischen Kapazitäten verfügt. Diese Behörde ist organisatorisch, rechtlich und in ihren Entscheidungen von Eisenbahnunternehmen, Infrastrukturbetreibern, Antragstellern, Auftraggebern und Stellen, die öffentliche Dienstleistungsaufträge vergeben, unabhängig. Sofern diese Unabhängigkeit gewährleistet ist, kann diese Behörde auch eine Dienststelle innerhalb des für Verkehrsangelegenheiten zuständigen nationalen Ministeriums sein.

(2) Die nationale Sicherheitsbehörde wird mindestens mit folgenden Aufgaben betraut:

- a) Genehmigung der Inbetriebnahme der Teilsysteme streckenseitige Zugsteuerung/Zugsicherung und Signalgebung sowie Energie und Infrastruktur des Eisenbahnsystems der Union gemäß Artikel 18 Absatz 2 der Richtlinie (EU) 2016/797;
- b) Ausstellung, Erneuerung, Änderung und Widerruf von Genehmigungen für das Inverkehrbringen von Fahrzeugen gemäß Artikel 21 Absatz 8 der Richtlinie (EU) 2016/797;
- c) Unterstützung der Agentur bei Ausstellung, Erneuerung, Änderung und Widerruf von Genehmigungen für das Inverkehrbringen von Fahrzeugen gemäß Artikel 21 Absatz 5 der Richtlinie (EU) 2016/797 und von Typgenehmigungen für Fahrzeuge gemäß Artikel 24 der Richtlinie (EU) 2016/797;
- d) Überwachung — in ihrem Gebiet — der Übereinstimmung der Interoperabilitätskomponenten mit den grundlegenden Anforderungen nach Artikel 8 der Richtlinie (EU) 2016/797;
- e) Sicherstellung, dass eine Fahrzeugnummer gemäß Artikel 46 der Richtlinie (EU) 2016/797 und unbeschadet des Artikels 47 Absatz 4 dieser Richtlinie zugewiesen wurde;
- f) Unterstützung der Agentur bei Ausstellung, Erneuerung, Änderung und Widerruf der gemäß Artikel 10 Absatz 5 erteilten einheitlichen Sicherheitsbescheinigungen;
- g) Ausstellung, Erneuerung, Änderung und Widerruf der gemäß Artikel 10 Absatz 8 erteilten einheitlichen Sicherheitsbescheinigungen;
- h) Ausstellung, Erneuerung, Änderung und Widerruf der gemäß Artikel 12 erteilten Sicherheitsgenehmigungen;
- i) Beobachtung, Bekanntgabe und gegebenenfalls Durchsetzung und Aktualisierung des Regelungsrahmens im Bereich der Sicherheit, einschließlich des Systems nationaler Vorschriften;
- j) Beaufsichtigung von Eisenbahnunternehmen und Infrastrukturbetreibern gemäß Artikel 17;
- k) gegebenenfalls — und im Einklang mit dem nationalen Recht — Ausstellung, Erneuerung, Änderung und Widerruf von Fahrerlaubnissen für Triebfahrzeugführer gemäß der Richtlinie 2007/59/EG;
- l) gegebenenfalls — und im Einklang mit dem nationalen Recht — Ausstellung, Erneuerung, Änderung und Widerruf von an für die Instandhaltung zuständige Stellen erteilte Bescheinigungen.

(3) Die in Absatz 2 genannten Aufgaben dürfen an Infrastrukturbetreiber, Eisenbahnunternehmen oder Auftraggeber weder übertragen noch als Auftrag vergeben werden.

Artikel 17

Aufsicht

(1) Nationale Sicherheitsbehörden beaufsichtigen die kontinuierliche Einhaltung der Eisenbahnunternehmen sowie Infrastrukturbetreibern obliegenden Verpflichtung, ein Sicherheitsmanagementsystem gemäß Artikel 9 anzuwenden.

Zu diesem Zweck wenden die nationalen Sicherheitsbehörden die in der einschlägigen CSM für die Aufsicht gemäß Artikel 6 Absatz 1 Buchstabe c dargelegten Grundsätze an und stellen sicher, dass die Aufsichtstätigkeiten insbesondere die Überprüfung der Anwendung der folgenden Punkte durch Eisenbahnunternehmen und Infrastrukturbetreiber einschließt:

- a) des Sicherheitsmanagementsystems zwecks Überwachung seiner Wirksamkeit;
- b) der einzelnen Komponenten oder Teilkomponenten des Sicherheitsmanagementsystems — einschließlich der Betriebs­ tätigkeiten, der Bereitstellung von Instandhaltung und Material und des Einsatzes von Auftragnehmern — zwecks Überwachung ihrer Wirksamkeit; und
- c) der CSM gemäß Artikel 6. Die Aufsichtstätigkeiten in Bezug auf diesen Buchstaben betreffen gegebenenfalls auch die für die Instandhaltung zuständigen Stellen.

(2) Die Eisenbahnunternehmen setzen die zuständigen nationalen Sicherheitsbehörden spätestens zwei Monate vor der Aufnahme eines neuen Eisenbahnbetriebs hiervon in Kenntnis, damit Letztere die Planung der Aufsichtstätigkeiten vornehmen können. Das Eisenbahnunternehmen legt ferner eine Aufstellung der Personalkategorien und der Fahrzeugtypen vor.

(3) Der Inhaber einer einheitlichen Sicherheitsbescheinigung setzt die zuständigen nationalen Sicherheitsbehörden unverzüglich von jeder wesentlichen Änderung der in Absatz 2 genannten Informationen in Kenntnis.

(4) Die Überwachung der Einhaltung der geltenden Vorschriften über die Arbeits-, Fahr- und Ruhezeiten für Triebfahrzeugführer wird von den zuständigen Behörden, die von den Mitgliedstaaten benannt werden, sichergestellt. Wird die Überwachung der Einhaltung nicht von den nationalen Sicherheitsbehörden sichergestellt, arbeiten die zuständigen Behörden mit den nationalen Sicherheitsbehörden zusammen, damit diese ihre Rolle bei der Überwachung der Eisenbahnsicherheit wahrnehmen können.

(5) Stellt eine nationale Sicherheitsbehörde fest, dass der Inhaber einer einheitlichen Sicherheitsbescheinigung die Bedingungen für die Bescheinigung nicht mehr erfüllt, so beantragt sie bei der Agentur die Einschränkung oder den Widerruf dieser Bescheinigung. Die Agentur unterrichtet unverzüglich alle zuständigen nationalen Sicherheitsbehörden. Wenn die Agentur die einheitliche Sicherheitsbescheinigung einschränkt oder widerruft, so begründet sie ihre Entscheidung.

Im Falle von Meinungsunterschieden zwischen der Agentur und der nationalen Sicherheitsbehörde findet das in Artikel 10 Absatz 7 aufgeführte Schiedsverfahren Anwendung. Endet das Schiedsverfahren mit der Entscheidung, dass die einheitliche Sicherheitsbescheinigung weder eingeschränkt noch widerrufen wird, so werden die in Absatz 6 dieses Artikels genannten vorläufigen Sicherheitsmaßnahmen ausgesetzt.

Hat die nationale Sicherheitsbehörde selbst die einheitliche Sicherheitsbescheinigung gemäß Artikel 10 Absatz 8 ausgestellt, so kann sie diese Bescheinigung unter Angabe der Gründe für ihre Entscheidung einschränken oder widerrufen; sie setzt die Agentur davon in Kenntnis.

Der Inhaber einer einheitlichen Sicherheitsbescheinigung, dessen Bescheinigung entweder von der Agentur oder der nationalen Sicherheitsbehörde eingeschränkt oder widerrufen wurde, hat das Recht, gemäß Artikel 10 Absatz 12 Beschwerde einzulegen.

(6) Stellt eine nationale Sicherheitsbehörde im Rahmen der Aufsichtstätigkeit ein schwerwiegendes Sicherheitsrisiko fest, so kann sie zu jeder Zeit vorläufige Sicherheitsmaßnahmen treffen, einschließlich einer sofortigen Einschränkung oder Aussetzung des betreffenden Betriebs. Wurde die einheitliche Sicherheitsbescheinigung von der Agentur ausgestellt, so unterrichtet die nationale Sicherheitsbehörde die Agentur unverzüglich darüber und legt Belege zur Rechtfertigung ihrer Entscheidung vor.

Gelangt die Agentur zu dem Schluss, dass der Inhaber einer einheitlichen Sicherheitsbescheinigung die Bedingungen für die Bescheinigung nicht mehr erfüllt, so hat sie die Bescheinigung unverzüglich einzuschränken oder zu widerrufen.

Gelangt die Agentur zu dem Schluss, dass die von der nationalen Sicherheitsbehörde getroffenen Maßnahmen unverhältnismäßig sind, so kann sie die nationale Sicherheitsbehörde ersuchen, diese Maßnahmen zurückzunehmen oder anzupassen. Die Agentur und die nationale Sicherheitsbehörde arbeiten zusammen, um zu einer für alle Seiten annehmbaren Lösung zu gelangen. Erforderlichenfalls wird auch das Eisenbahnunternehmen in den Prozess eingebunden. Führt dieses Verfahren zu keinem Ergebnis, so bleibt die Entscheidung der nationalen Sicherheitsbehörde, vorläufige Sicherheitsmaßnahmen anzuwenden, in Kraft.

Die Entscheidung der nationalen Sicherheitsbehörde über vorläufige Sicherheitsmaßnahmen unterliegt der nationalen gerichtlichen Überprüfung gemäß Artikel 18 Absatz 3. In diesem Fall können die vorläufigen Sicherheitsmaßnahmen unbeschadet des Absatzes 5 bis zum Abschluss der gerichtlichen Nachprüfung angewendet werden.

Beträgt die Geltungsdauer einer vorläufigen Maßnahme mehr als drei Monate, so ersucht die nationale Sicherheitsbehörde die Agentur, die einheitliche Sicherheitsbescheinigung einzuschränken oder zu widerrufen; es gilt dann das Verfahren gemäß Absatz 5.

(7) Die nationale Sicherheitsbehörde beaufsichtigt die Teilsysteme streckenseitige Zugsteuerung/Zugsicherung und Signalgebung sowie Energie und Infrastruktur und stellt sicher, dass sie den grundlegenden Anforderungen genügen. Bei grenzüberschreitenden Infrastrukturen führt sie ihre Aufsichtstätigkeit in Zusammenarbeit mit anderen zuständigen nationalen Sicherheitsbehörden durch. Stellt die nationale Sicherheitsbehörde fest, dass ein Infrastrukturbetreiber, der Inhaber einer Sicherheitsgenehmigung ist, die dafür geltenden Bedingungen nicht mehr erfüllt, so schränkt sie die Genehmigung ein oder widerruft sie und begründet ihre Entscheidung.

(8) Bei der Beaufsichtigung der Infrastrukturbetreiber und Eisenbahnunternehmen hinsichtlich der Wirksamkeit der Sicherheitsmanagementsysteme können die nationalen Sicherheitsbehörden die Sicherheitsleistung der Akteure gemäß Artikel 4 Absatz 4 dieser Richtlinie und gegebenenfalls der Ausbildungszentren im Sinne der Richtlinie 2007/59/EG, berücksichtigen, sofern deren Tätigkeiten sich auf die Eisenbahnsicherheit auswirken. Dieser Absatz gilt unbeschadet der Verantwortung der Eisenbahnunternehmen und der Infrastrukturbetreiber gemäß Artikel 4 Absatz 3 dieser Richtlinie.

(9) Die nationalen Sicherheitsbehörden der Mitgliedstaaten, in denen ein Eisenbahnunternehmen tätig ist, koordinieren ihre Aufsichtstätigkeiten in Bezug auf dieses Eisenbahnunternehmen, um sicherzustellen, dass alle wesentlichen Informationen zu dem jeweiligen Eisenbahnunternehmen ausgetauscht werden, insbesondere in Bezug auf bekannte Risiken und die Sicherheitsleistung. Zudem tauscht die nationale Sicherheitsbehörde Informationen mit anderen zuständigen nationalen Sicherheitsbehörden und der Agentur aus, wenn sie feststellt, dass das Eisenbahnunternehmen nicht die erforderlichen Maßnahmen zur Risikokontrolle trifft.

Diese Zusammenarbeit stellt sicher, dass die Aufsicht in ausreichendem Umfang gewährleistet ist und dass Doppelinspektionen und -audits vermieden werden. Die nationalen Sicherheitsbehörden können einen gemeinsamen Aufsichtsplan aufstellen, mit dem gewährleistet wird, dass regelmäßig Audits und andere Inspektionen durchgeführt werden, wobei der Art und dem Umfang der Beförderungstätigkeiten in jedem der betroffenen Mitgliedstaaten Rechnung getragen wird.

Die Agentur unterstützt diese Koordination durch die Ausarbeitung von Leitlinien.

(10) Nationale Sicherheitsbehörden können Mahnungen an Infrastrukturbetreiber und Eisenbahnunternehmen richten, wenn sie ihren in Absatz 1 dargelegten Verpflichtungen nicht nachkommen.

(11) Nationale Sicherheitsbehörden verwenden die von der Agentur bei der Bewertung des Dossiers gemäß Artikel 10 Absatz 5 Buchstabe a für die Zwecke der Beaufsichtigung eines Eisenbahnunternehmens nach der Ausstellung seiner einheitlichen Sicherheitsbescheinigung zusammengetragenen Informationen. Sie verwenden die bei der Erteilung der Sicherheitsgenehmigung gemäß Artikel 12 zusammengetragenen Informationen für die Zwecke der Beaufsichtigung des Infrastrukturbetreibers.

(12) Für die Erneuerung der einheitlichen Sicherheitsbescheinigungen verwenden die Agentur oder — im Falle einer gemäß Artikel 10 Absatz 8 erteilten Sicherheitsbescheinigung — die zuständigen nationalen Sicherheitsbehörden die bei ihrer Aufsichtstätigkeit zusammengetragenen Informationen. Für die Zwecke der Erneuerung der Sicherheitsgenehmigungen verwendet die nationale Sicherheitsbehörde auch die bei ihrer Aufsichtstätigkeit zusammengetragenen Informationen.

(13) Die Agentur und die nationalen Sicherheitsbehörden treffen die erforderlichen Vorkehrungen, um den vollständigen Austausch der in den Absätzen 10, 11 und 12 genannten Informationen zu koordinieren und sicherzustellen.

*Artikel 18***Entscheidungsgrundsätze**

(1) Die Agentur — bei der Prüfung der Anträge auf Erteilung einer einheitlichen Sicherheitsbescheinigung gemäß Artikel 10 Absatz 1 — und die nationalen Sicherheitsbehörden führen ihre Tätigkeit auf eine durch Offenheit, Nichtdiskriminierung und Transparenz gekennzeichnete Art und Weise durch. Insbesondere geben sie allen Beteiligten Gelegenheit, sich zu äußern, und begründen ihre Entscheidungen.

Sie reagieren umgehend auf Anfragen und Anträge und teilen ihre Informationssuchen unverzüglich mit; sie treffen alle ihre Entscheidungen innerhalb von vier Monaten, nachdem alle einschlägigen Informationen vom Antragsteller vorgelegt wurden. Sie können jederzeit die technische Unterstützung der Infrastrukturbetreiber und der Eisenbahnunternehmen oder anderer qualifizierter Stellen anfordern, wenn sie den in Artikel 16 genannten Aufgaben nachkommen.

Bei der Gestaltung des nationalen Regelungsrahmens hören die nationalen Sicherheitsbehörden alle Akteure und Beteiligten einschließlich Infrastrukturbetreibern, Eisenbahnunternehmen, Herstellern und Instandhaltungsorganisationen sowie Nutzern und Personalvertretern an.

(2) Die nationalen Sicherheitsbehörden können die zur Wahrnehmung ihrer Aufgaben notwendigen Inspektionen, Audits und Untersuchungen durchführen und erhalten Einsicht in alle sachdienlichen Dokumente sowie Zugang zu Einrichtungen, Anlagen und Ausrüstungen von Infrastrukturbetreibern und Eisenbahnunternehmen sowie — falls erforderlich — von allen in Artikel 4 aufgeführten Akteuren. Die Agentur hat die gleichen Rechte in Bezug auf Eisenbahnunternehmen, wenn sie ihren Aufgaben im Zusammenhang mit der Sicherheitsbescheinigung gemäß Artikel 10 Absatz 5 nachkommt.

(3) Die Mitgliedstaaten ergreifen die erforderlichen Maßnahmen, um die gerichtliche Überprüfbarkeit von Entscheidungen der nationalen Sicherheitsbehörden zu gewährleisten.

(4) Die nationalen Sicherheitsbehörden führen insbesondere im Rahmen des von der Agentur eingerichteten Netzes einen aktiven Meinungs- und Erfahrungsaustausch zur Harmonisierung ihrer Entscheidungskriterien auf Unionsebene durch.

*Artikel 19***Jahresbericht**

Die nationalen Sicherheitsbehörden veröffentlichen einen Jahresbericht über ihre Tätigkeiten des Vorjahres und übermitteln sie der Agentur bis zum 30. September. Der Bericht enthält Angaben über Folgendes:

- a) Entwicklung der Eisenbahnsicherheit einschließlich einer auf den Mitgliedstaat bezogenen Zusammenstellung der CSI im Einklang mit Artikel 5 Absatz 1;
- b) wichtige Änderungen an Gesetzen und Vorschriften im Bereich der Eisenbahnsicherheit;
- c) die Entwicklung bei Sicherheitsbescheinigungen und Sicherheitsgenehmigungen;
- d) Ergebnisse und Erfahrungen im Zusammenhang mit der Kontrolle von Infrastrukturbetreibern und Eisenbahnunternehmen, einschließlich der Anzahl und der Ergebnisse von Inspektionen und Audits;
- e) die nach Artikel 15 beschlossenen Ausnahmen; und
- f) die Erfahrungen der Eisenbahnunternehmen und Infrastrukturbetreiber mit der Anwendung der einschlägigen CSM.

KAPITEL V

UNTERSUCHUNG VON UNFÄLLEN UND STÖRUNGEN

*Artikel 20***Untersuchungspflicht**

(1) Die Mitgliedstaaten sorgen dafür, dass die in Artikel 22 genannte Untersuchungsstelle nach jedem schweren Unfall im Eisenbahnsystem der Union eine Untersuchung durchführt. Ziel der Untersuchung ist, die Eisenbahnsicherheit zu verbessern und Unfälle zu verhüten.

(2) Die in Artikel 22 genannte Untersuchungsstelle kann auch die Unfälle und Störungen untersuchen, die unter leicht veränderten Bedingungen zu schweren Unfällen hätten führen können, einschließlich technischer Störungen in den strukturbezogenen Teilsystemen oder an den Interoperabilitätskomponenten des Eisenbahnsystems der Union.

Die Untersuchungsstelle kann entscheiden, ob ein solcher Unfall oder eine solche Störung untersucht wird oder nicht. Bei ihrer Entscheidung berücksichtigt sie

- a) die Schwere des Unfalls oder der Störung,
- b) die Frage, ob der Unfall oder die Störung zu einer für das gesamte System bedeutsamen Serie von Unfällen oder Störungen gehört,
- c) die Auswirkungen des Unfalls oder der Störung auf die Eisenbahnsicherheit, und
- d) Anfragen von Infrastrukturbetreibern, Eisenbahnunternehmen, der nationalen Sicherheitsbehörde oder der Mitgliedstaaten.

(3) Der Umfang der Untersuchungen und das dabei anzuwendende Verfahren werden von der Untersuchungsstelle unter Berücksichtigung der Artikel 21 und 23 und entsprechend den Erkenntnissen, die sie zur Verbesserung der Sicherheit aus dem Unfall oder der Störung gewinnen will, festgelegt.

(4) Schuld- oder Haftungsfragen sind auf keinen Fall Gegenstand der Untersuchung.

Artikel 21

Untersuchungsstatus

(1) Die Mitgliedstaaten legen im Rahmen ihrer jeweiligen Rechtsordnung den rechtlichen Status der Untersuchung so fest, dass die Untersuchungsbeauftragten ihrer Aufgabe so effizient und so rasch wie möglich nachkommen können.

(2) Gemäß ihren nationalen Rechtsvorschriften sorgen die Mitgliedstaaten dafür, dass die Untersuchungsstellen mit den für die gerichtliche Ermittlung zuständigen Stellen umfassend zusammenarbeiten und dass dem Untersuchungspersonal so bald wie möglich der Zugang zu den Informationen und dem Beweismaterial gestattet wird, die für die Untersuchung von Belang sind. Ihnen wird insbesondere Folgendes gestattet:

- a) unverzüglicher Zugang zum Ort des Unfalls oder der Störung sowie zu den betroffenen Fahrzeugen, der mit dem Ereignis im Zusammenhang stehenden Infrastruktur und den Anlagen für Verkehrssteuerung und Signalgebung;
- b) Recht auf sofortige Spurenaufnahme und überwachte Entnahme von Trümmern, Infrastruktureinrichtungen oder Bauteilen zu Untersuchungs- oder Auswertungszwecken;
- c) uneingeschränkter Zugang zum Inhalt von bordgestützten Aufzeichnungsgeräten und Ausrüstungen, die Sprachnachrichten aufzeichnen und den Betrieb des Signal- und Verkehrssteuerungssystems erfassen, sowie dessen Auswertung;
- d) Zugang zu den Ergebnissen einer Untersuchung der Leichen der Opfer;
- e) Zugang zu den Ergebnissen von Untersuchungen des Zugpersonals und anderer Eisenbahnbediensteter, die an dem Unfall oder der Störung beteiligt waren;
- f) Befragung des beteiligten Eisenbahnpersonals und anderer Zeugen; und
- g) Zugang zu allen sachdienlichen Informationen und Aufzeichnungen, die sich im Besitz des Infrastrukturbetreibers, der Eisenbahnunternehmen, der für die Instandhaltung zuständigen Stellen und der nationalen Sicherheitsbehörde befinden.

(3) Die Agentur arbeitet mit der Untersuchungsstelle zusammen, wenn sich die Untersuchung auf Fahrzeuge, die von der Agentur zugelassen wurden, oder auf Eisenbahnunternehmen erstreckt, denen die Agentur eine Bescheinigung ausgestellt hat. Sie übermittelt der Untersuchungsstelle so rasch wie möglich alle angeforderten Informationen oder Aufzeichnungen und gibt auf Anfrage Erläuterungen.

(4) Die Untersuchung wird unabhängig von jeder gerichtlichen Untersuchung durchgeführt.

Artikel 22

Untersuchungsstelle

(1) Die Mitgliedstaaten sorgen dafür, dass die in Artikel 20 genannten Unfälle und Störungen von einer ständigen Stelle untersucht werden, die über mindestens einen Untersuchungssachverständigen verfügt, der in der Lage ist, bei Unfällen oder Störungen als Untersuchungsbeauftragter tätig zu werden. Diese Stelle muss organisatorisch, rechtlich und in ihren Entscheidungen von Infrastrukturbetreibern, Eisenbahnunternehmen, entgelterhebenden Stellen, Zuweisungsstellen, Konformitätsbewertungsstellen sowie von allen Parteien, deren Interessen mit den Aufgaben der Untersuchungsstelle kollidieren könnten, unabhängig sein. Sie muss darüber hinaus von der nationalen Sicherheitsbehörde, von der Agentur und von den Regulierungsstellen im Eisenbahnsektor funktionell unabhängig sein.

(2) Die Untersuchungsstelle nimmt ihre Aufgaben unabhängig von den in Absatz 1 genannten Einrichtungen wahr und wird mit den dafür notwendigen Mitteln ausgestattet. Ihr Untersuchungspersonal erhält eine Stellung, die ihm die erforderliche Unabhängigkeit garantiert.

(3) Die Mitgliedstaaten sorgen dafür, dass die Eisenbahnunternehmen, die Infrastrukturbetreiber und gegebenenfalls die nationale Sicherheitsbehörde verpflichtet sind, der Untersuchungsstelle Unfälle und Störungen im Sinne des Artikels 20 umgehend zu melden, und alle verfügbaren Informationen bereitzustellen. Diese Meldung wird gegebenenfalls aktualisiert, sobald fehlende Informationen verfügbar sind.

Die Untersuchungsstelle entscheidet unverzüglich, spätestens aber zwei Monate nach Eingang der Meldung des Unfalls oder der Störung, darüber, ob eine Untersuchung eingeleitet wird oder nicht.

(4) Die Untersuchungsstelle kann die ihr durch diese Richtlinie übertragenen Aufgaben mit Untersuchungen von Ereignissen kombinieren, bei denen es sich nicht um Eisenbahnunfälle oder -störungen handelt, sofern diese anderen Untersuchungen ihre Unabhängigkeit nicht gefährden.

(5) Erforderlichenfalls kann die Untersuchungsstelle, sofern ihre Unabhängigkeit gemäß Absatz 1 dadurch nicht beeinträchtigt wird, die Unterstützung durch Untersuchungsstellen anderer Mitgliedstaaten oder durch die Agentur anfordern, damit diese ihre Sachkenntnis zur Verfügung stellen oder technische Inspektionen, Auswertungen oder Evaluierungen durchführen.

(6) Die Mitgliedstaaten können die Untersuchungsstelle mit der Untersuchung von Eisenbahnunfällen und -störungen betrauen, die nicht Gegenstand des Artikels 20 sind.

(7) Die Untersuchungsstellen führen einen aktiven Meinungs- und Erfahrungsaustausch durch, um gemeinsame Untersuchungsmethoden zu entwickeln und gemeinsame Grundsätze für die Umsetzung von Sicherheitsempfehlungen und die Anpassung an den technischen und wissenschaftlichen Fortschritt zu erarbeiten.

Unbeschadet des Absatzes 1 unterstützt die Agentur die Untersuchungsstellen bei der Erfüllung dieser Aufgabe gemäß Artikel 38 Absatz 2 der Verordnung (EU) 2016/796.

Die Untersuchungsstellen stellen mit Unterstützung der Agentur gemäß Artikel 38 Absatz 2 der Verordnung (EU) 2016/796 ein Programm für die gegenseitige Begutachtung auf, in dem alle Untersuchungsstellen zur Teilnahme aufgefordert werden, damit ihre Wirksamkeit und Unabhängigkeit überwacht wird. Die Untersuchungsstellen veröffentlichen mit Unterstützung des in Artikel 38 Absatz 2 der Verordnung (EU) 2016/796 genannten Sekretariats

- a) das gemeinsame Programm für die gegenseitige Begutachtung und die Kriterien für die Begutachtung, und
- b) einen Jahresbericht über das Programm, in dem die ermittelten Stärken und Verbesserungsvorschläge aufgezeigt werden.

Die Berichte über die gegenseitige Begutachtung werden allen Untersuchungsstellen und der Agentur zur Verfügung gestellt. Diese Berichte werden auf freiwilliger Basis veröffentlicht.

Artikel 23

Durchführung von Untersuchungsverfahren

(1) Für die Untersuchung von Unfällen und Störungen im Sinne des Artikels 20 ist die Untersuchungsstelle des Mitgliedstaats zuständig, in dem sie sich ereignen. Kann das Ereignis keinem Mitgliedstaat zugeordnet werden oder ist es auf oder in der Nähe einer Anlage an der Grenze zwischen zwei Mitgliedstaaten eingetreten, so vereinbaren die betroffenen Untersuchungsstellen, welche von ihnen die Untersuchung durchführt, oder sie einigen sich auf eine gemeinsame Durchführung. Im erstgenannten Fall kann die andere Untersuchungsstelle an der Untersuchung mitwirken und erhält uneingeschränkten Zugang zu den Ergebnissen.

Die Untersuchungsstellen anderer Mitgliedstaaten können gegebenenfalls hinzugezogen werden und an einer Untersuchung mitwirken, wenn

- a) ein in einem dieser Mitgliedstaaten niedergelassenes und zugelassenes Eisenbahnunternehmen an dem Unfall oder der Störung beteiligt ist oder
- b) ein in einem dieser Mitgliedstaaten registriertes oder dort instand gehaltenes Fahrzeug an dem Unfall oder der Störung beteiligt ist.

Die Untersuchungsstellen hinzugezogener Mitgliedstaaten erhalten die erforderlichen Befugnisse, damit sie auf Ersuchen bei der Erhebung von Beweismitteln für die Untersuchungsstelle eines anderen Mitgliedstaates behilflich sein können.

Die Untersuchungsstellen hinzugezogener Mitgliedstaaten erhalten Zugang zu Informationen und Beweismitteln, die sie benötigen, um unter gebührender Wahrung der nationalen Rechtsvorschriften für Gerichtsverfahren wirksam an der Untersuchung teilnehmen können.

Dieser Absatz hindert die Mitgliedstaaten nicht daran, zu vereinbaren, dass die zuständigen Stellen unter anderen Umständen die Untersuchungen in Zusammenarbeit durchzuführen haben.

(2) Für die Untersuchung jedes Unfalls und jeder Störung stellt die zuständige Untersuchungsstelle die geeigneten Mittel bereit, einschließlich der für die Durchführung der Untersuchung notwendigen praktischen und technischen Sachkenntnis. Auf die Sachkenntnis kann je nach Art des zu untersuchenden Unfalls oder der zu untersuchenden Störung innerhalb oder außerhalb der Untersuchungsstelle zurückgegriffen werden.

(3) Die Untersuchung wird so offen wie möglich durchgeführt, damit sich alle Beteiligten äußern können und Zugang zu den Ergebnissen erhalten. Der betroffene Infrastrukturbetreiber und die betroffenen Eisenbahnunternehmen, die nationale Sicherheitsbehörde, die Agentur, Opfer und ihre Angehörigen, Eigentümer beschädigten Eigentums, Hersteller, beteiligte Rettungsdienste sowie Vertreter von Personal und Nutzern erhalten Gelegenheit, technisch maßgebliche Informationen vorzulegen, um die Qualität des Untersuchungsberichts zu verbessern. Die Untersuchungsstelle trägt ferner den legitimen Bedürfnissen der Opfer und ihrer Angehörigen Rechnung und hält sie über den Fortgang der Untersuchung auf dem Laufenden.

(4) Die Untersuchungsstelle bringt ihre Untersuchungen am Unfallort schnellstmöglich zum Abschluss, damit der Infrastrukturbetreiber die Infrastruktur so bald wie möglich wieder instand setzen und für den Bahnverkehr freigeben kann.

Artikel 24

Berichte

(1) Zu jeder Untersuchung eines Unfalls oder einer Störung im Sinne des Artikels 20 werden Berichte in einer der Art und Schwere des Unfalls bzw. der Störung sowie der Bedeutung der Ergebnisse der Untersuchung angemessenen Form erstellt. Diese Berichte verweisen auf den Untersuchungszweck gemäß Artikel 20 Absatz 1 und enthalten gegebenenfalls Sicherheitsempfehlungen.

(2) Die Untersuchungsstelle gibt den Abschlussbericht schnellstmöglich und in der Regel nicht später als zwölf Monate nach dem Ereignis heraus. Kann der Abschlussbericht nicht innerhalb von zwölf Monaten veröffentlicht werden, so gibt die Untersuchungsstelle mindestens zu jedem Jahrestag des Unfalls einen Zwischenbericht heraus, in dem der Untersuchungsfortgang und etwaige aufgetretene Sicherheitsprobleme dargelegt werden. Der Bericht, einschließlich der Sicherheitsempfehlungen, wird den Betroffenen gemäß Artikel 23 Absatz 3 sowie den betreffenden Stellen und Beteiligten in anderen Mitgliedstaaten zugeleitet.

Die Kommission legt im Wege von Durchführungsrechtsakten und unter Berücksichtigung der Erfahrungen der Untersuchungsstellen die so weit wie möglich zu befolgende Berichterstattungsstruktur der Berichte über die Untersuchung von Unfällen und Störungen fest. Diese Berichterstattungsstruktur umfasst folgende Elemente:

- a) eine Beschreibung des Ereignisses und seiner Hintergründe;
- b) ein Untersuchungsprotokoll mit Angaben zu u. a. dem Sicherheitsmanagementsystem, den angewandten Vorschriften und Regelungen, der Funktion von Fahrzeugen und technischen Einrichtungen, der Organisation der Arbeitskräfte, der Dokumentierung der Betriebsführung und früheren Ereignissen ähnlicher Art;

- c) Auswertung und Schlussfolgerungen zu den Ursachen des Ereignisses einschließlich der Einflussfaktoren im Zusammenhang mit
- i) Handlungen beteiligter Personen,
 - ii) dem Zustand von Fahrzeugen und technischen Einrichtungen,
 - iii) den Fachkenntnissen des Personals, den Verfahren und der Instandhaltung,
 - iv) den rechtlichen Rahmenbedingungen und
 - v) der Anwendung des Sicherheitsmanagementsystems.

Diese Durchführungsrechtsakte werden nach dem in Artikel 28 Absatz 3 genannten Prüfverfahren erlassen.

(3) Die Untersuchungsstelle veröffentlicht jedes Jahr bis zum 30. September einen Bericht über die im Vorjahr durchgeführten Untersuchungen, die ausgesprochenen Sicherheitsempfehlungen und die im Anschluss an frühere Sicherheitsempfehlungen getroffenen Maßnahmen.

Artikel 25

Unterrichtung der Agentur

(1) Entscheidet die Untersuchungsstelle, eine Untersuchung durchzuführen, so teilt sie das der Agentur innerhalb von sieben Tagen nach der Entscheidung mit. Diese Mitteilung enthält Datum, Uhrzeit und Ort des Ereignisses sowie die Art und Folgen des Ereignisses in Bezug auf Todesopfer, Verletzte und Sachschäden.

(2) Die Untersuchungsstelle übermittelt der Agentur jeweils ein Exemplar des Abschlussberichts nach Artikel 24 Absatz 2 sowie des Jahresberichts nach Artikel 24 Absatz 3.

Artikel 26

Sicherheitsempfehlungen

(1) Eine von einer Untersuchungsstelle ausgesprochene Sicherheitsempfehlung begründet keinesfalls eine Vermutung der Schuld oder Haftung für einen Unfall oder eine Störung.

(2) Die Empfehlungen werden an die nationale Sicherheitsbehörde und, sofern es die Art der Empfehlung erfordert, an die Agentur und andere Stellen oder Behörden in dem betreffenden Mitgliedstaat oder an andere Mitgliedstaaten gerichtet. Die Mitgliedstaaten, ihre nationalen Sicherheitsbehörden und die Agentur ergreifen im Rahmen ihrer jeweiligen Zuständigkeiten die erforderlichen Maßnahmen, um sicherzustellen, dass die Sicherheitsempfehlungen der Untersuchungsstellen angemessen berücksichtigt und gegebenenfalls umgesetzt werden.

(3) Die Agentur, die nationale Sicherheitsbehörde und andere Behörden oder Stellen sowie gegebenenfalls andere Mitgliedstaaten, an die die Empfehlungen gerichtet sind, unterrichten die Untersuchungsstelle regelmäßig über Maßnahmen, die als Reaktion auf eine bestimmte Empfehlung ergriffen wurden oder geplant sind.

KAPITEL VI

ÜBERGANGS- UND SCHLUSSBESTIMMUNGEN

Artikel 27

Ausübung der Befugnisübertragung

(1) Die Befugnis zum Erlass delegierter Rechtsakte wird der Kommission unter den in diesem Artikel festgelegten Bedingungen übertragen.

(2) Die Befugnis zum Erlass delegierter Rechtsakte gemäß Artikel 6 Absatz 6 und Artikel 7 Absatz 6 wird der Kommission für einen Zeitraum von fünf Jahren ab dem 15. Juni 2016 übertragen. Die Kommission erstellt spätestens neun Monate vor Ablauf des Zeitraums von fünf Jahren einen Bericht über die Befugnisübertragung. Die Befugnisübertragung verlängert sich stillschweigend um Zeiträume gleicher Dauer, es sei denn, das Europäische Parlament oder der Rat widerspricht einer solchen Verlängerung spätestens drei Monate vor Ablauf des jeweiligen Zeitraums.

(3) Es ist besonders wichtig, dass die Kommission ihrer üblichen Praxis folgt und vor dem Erlass dieser delegierten Rechtsakte Konsultationen mit Sachverständigen, auch mit Sachverständigen der Mitgliedstaaten, durchführt.

(4) Die Übertragung der Befugnisse gemäß Artikel 6 Absatz 6 und Artikel 7 Absatz 6 kann vom Europäischen Parlament oder vom Rat jederzeit widerrufen werden. Der Beschluss über den Widerruf beendet die Übertragung der in diesem Beschluss angegebenen Befugnis. Der Beschluss wird am Tag nach seiner Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* oder zu einem darin angegebenen späteren Zeitpunkt wirksam. Die Gültigkeit von delegierten Rechtsakten, die bereits in Kraft sind, wird von dem Beschluss über den Widerruf nicht berührt.

(5) Sobald die Kommission einen delegierten Rechtsakt erlässt, übermittelt sie ihn gleichzeitig dem Europäischen Parlament und dem Rat.

(6) Ein delegierter Rechtsakt, der gemäß Artikel 6 Absatz 6 und Artikel 7 Absatz 6 erlassen wurde, tritt nur in Kraft, wenn weder das Europäische Parlament noch der Rat innerhalb einer Frist von zwei Monaten nach Übermittlung dieses Rechtsakts an das Europäische Parlament und den Rat Einwände erhoben haben oder wenn vor Ablauf dieser Frist das Europäische Parlament und der Rat beide der Kommission mitgeteilt haben, dass sie keine Einwände erheben werden. Auf Initiative des Europäischen Parlaments oder des Rates wird diese Frist um zwei Monate verlängert.

Artikel 28

Ausschussverfahren

(1) Die Kommission wird von dem nach Artikel 51 der Richtlinie (EU) 2016/797 eingesetzten Ausschuss unterstützt. Dieser Ausschuss ist ein Ausschuss im Sinne der Verordnung (EU) Nr. 182/2011.

(2) Wird auf diesen Absatz Bezug genommen, so gilt Artikel 4 der Verordnung (EU) Nr. 182/2011.

(3) Wird auf diesen Absatz Bezug genommen, so gilt Artikel 5 der Verordnung (EU) Nr. 182/2011. Gibt der Ausschuss keine Stellungnahme ab, so erlässt die Kommission den Durchführungsrechtsakt nicht und Artikel 5 Absatz 4 Unterabsatz 3 der Verordnung (EU) Nr. 182/2011 findet Anwendung.

Artikel 29

Bericht und weitere Maßnahmen der Union

(1) Die Kommission übermittelt dem Europäischen Parlament und dem Rat bis zum 16. Juni 2021 und anschließend alle fünf Jahre einen Bericht über die Durchführung dieser Richtlinie, insbesondere zur Überwachung der Wirksamkeit der Maßnahmen zur Erteilung der einheitlichen Sicherheitsbescheinigungen.

Dem Bericht werden gegebenenfalls Vorschläge für weitere Maßnahmen der Union beigefügt.

(2) Die Agentur bewertet die Entwicklung der Sicherheitskultur, einschließlich der Ereignismeldungen. Sie legt der Kommission bis zum 16. Juni 2024 einen Bericht vor, der gegebenenfalls am System vorzunehmende Verbesserungen enthält. Die Kommission ergreift anhand dieser Empfehlungen die geeigneten Maßnahmen und schlägt erforderlichenfalls Änderungen dieser Richtlinie vor.

(3) Bis zum 16. Dezember 2017 berichtet die Kommission dem Europäischen Parlament und dem Rat über die Maßnahmen, die zur Erreichung folgender Ziele ergriffen wurden:

- a) die den Herstellern auferlegte Verpflichtung, die auf den europäischen Eisenbahnnetzen verkehrenden sicherheitskritischen Komponenten mit einem Kennzeichnungscode zu kennzeichnen; der Kennzeichnungscode muss eindeutig die Komponente, den Namen des Herstellers und die relevanten Produktionsdaten angeben;
- b) vollständige Rückverfolgbarkeit der sicherheitskritischen Komponenten, Rückverfolgbarkeit der Tätigkeiten zu ihrer Instandhaltung und Feststellung ihrer Betriebsdauer; und
- c) Bestimmung gemeinsamer verbindlicher Grundsätze für die Instandhaltung dieser Komponenten.

Artikel 30

Sanktionen

Die Mitgliedstaaten erlassen Vorschriften für Sanktionen im Falle von Verstößen gegen die aufgrund dieser Richtlinie erlassenen innerstaatlichen Vorschriften und treffen alle zu ihrer Anwendung erforderlichen Maßnahmen. Die Sanktionen müssen wirksam, verhältnismäßig, nichtdiskriminierend und abschreckend sein. Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission diese Vorschriften bis zu dem in Artikel 33 Absatz 1 genannten Zeitpunkt mit und melden ihr spätere Änderungen unverzüglich.

*Artikel 31***Übergangsbestimmungen**

- (1) Anhang V der Richtlinie 2004/49/EG gilt, bis die in Artikel 24 Absatz 2 dieser Richtlinie genannten Durchführungsrechtsakte Anwendung finden.
- (2) Unbeschadet des Absatzes 3 dieses Artikels unterliegen die Eisenbahnunternehmen, die zwischen dem 15. Juni 2016 und dem 16. Juni 2019 zertifiziert werden müssen, der Richtlinie 2004/49/EG. Diese Sicherheitsbescheinigungen sind bis zu ihrem Ablaufdatum gültig.
- (3) Die Agentur nimmt spätestens ab dem 16. Juni 2019 ihre Zertifizierungsaufgaben gemäß Artikel 10 für geografische Tätigkeitsgebiete in denjenigen Mitgliedstaaten auf, die gegenüber der Agentur oder der Kommission keine Notifizierung gemäß Artikel 33 Absatz 2 vorgenommen haben. Abweichend von Artikel 10 können die nationalen Sicherheitsbehörden der Mitgliedstaaten, die gegenüber der Agentur und der Kommission eine Notifizierung gemäß Artikel 33 Absatz 2 vorgenommen haben, bis zum 16. Juni 2020 weiterhin Bescheinigungen gemäß der Richtlinie 2004/49/EG ausstellen.

*Artikel 32***Empfehlungen und Stellungnahmen der Agentur**

Die Agentur gibt gemäß Artikel 13 der Verordnung (EU) 2016/796 Stellungnahmen und Empfehlungen zur Anwendung dieser Richtlinie ab. Diese Empfehlungen und Stellungnahmen können berücksichtigt werden, wenn die Union Rechtsakte gemäß dieser Richtlinie erlässt.

*Artikel 33***Umsetzung**

- (1) Die Mitgliedstaaten setzen die Rechts- und Verwaltungsvorschriften in Kraft, die erforderlich sind, um den Artikeln 2, 3, 4, den Artikeln 8 bis 11, Artikel 12 Absatz 5, Artikel 15 Absatz 3, den Artikeln 16 bis 19, Artikel 21 Absatz 2, Artikel 23 Absätze 3 und 7, Artikel 24 Absatz 2, Artikel 26 Absatz 3 sowie den Anhängen II und III bis zum 16. Juni 2019 nachzukommen. Sie übermitteln der Kommission unverzüglich den Wortlaut dieser Vorschrift.
- (2) Die Mitgliedstaaten können den Umsetzungszeitraum des Absatzes 1 um einen zusätzlichen Zeitraum von einem Jahr verlängern. Hierzu notifizieren die Mitgliedstaaten, die die Rechts- und Verwaltungsvorschriften nicht innerhalb der Umsetzungsfrist nach Absatz 1 in Kraft setzen, das bis zum 16. Dezember 2018 der Agentur und der Kommission und legen eine Begründung für die Verlängerung vor.
- (3) Bei Erlass dieser Vorschriften nehmen die Mitgliedstaaten in den Vorschriften selbst oder durch einen Hinweis bei der amtlichen Veröffentlichung auf die vorliegende Richtlinie Bezug. In diese Vorschriften fügen sie die Erklärung ein, dass Bezugnahmen in den geltenden Rechts- und Verwaltungsvorschriften auf die durch die vorliegende Richtlinie aufgehobene Richtlinie als Bezugnahmen auf die vorliegende Richtlinie gelten. Die Mitgliedstaaten regeln die Einzelheiten dieser Bezugnahme und bestimmen die Formulierung dieser Erklärung.
- (4) Malta und Zypern sind von der Pflicht zur Umsetzung und Durchführung dieser Richtlinie ausgenommen, solange in ihrem jeweiligen Staatsgebiet kein Eisenbahnsystem besteht.

Sobald aber eine öffentliche oder private Stelle einen offiziellen Antrag auf Bau einer Eisenbahnlinie stellt, die von einem oder mehreren Eisenbahnunternehmen betrieben werden soll, ergreifen die betroffenen Mitgliedstaaten binnen zwei Jahren nach Eingang des Antrags Maßnahmen zur Durchführung dieser Richtlinie.

*Artikel 34***Aufhebung**

Die Richtlinie 2004/49/EG in der Fassung der in Anhang IV Teil A angeführten Richtlinien wird unbeschadet der Verpflichtungen der Mitgliedstaaten hinsichtlich der Fristen für die Umsetzung der in Anhang IV Teil B genannten Richtlinien in nationales Recht und der Zeitpunkte ihrer Anwendung mit Wirkung vom 16. Juni 2020 aufgehoben.

Verweisungen auf die aufgehobene Richtlinie gelten als Verweisungen auf die vorliegende Richtlinie und sind nach Maßgabe der Entsprechungstabelle in Anhang V zu lesen.

Artikel 35

Inkrafttreten

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

Artikel 36

Adressaten

Diese Richtlinie ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

Geschehen zu Straßburg am 11. Mai 2016.

Im Namen des Europäischen Parlaments

Der Präsident

M. SCHULZ

Im Namen des Rates

Die Präsidentin

J.A. HENNIS-PLASSCHAERT

—

ANHANG I

GEMEINSAME SICHERHEITSINDIKATOREN

Die nationalen Sicherheitsbehörden erstatten jährlich über die gemeinsamen Sicherheitsindikatoren (CSI) Bericht.

Ergeben sich nach der Vorlage des Berichts neue Sachverhalte oder werden Fehler entdeckt, so ändert bzw. berichtigt die nationale Sicherheitsbehörde die Sicherheitsindikatoren eines bestimmten Jahres bei nächster Gelegenheit, spätestens jedoch im folgenden Jahresbericht.

Die Anlage enthält gemeinsame Definitionen für die CSI und Methoden für die Berechnung der wirtschaftlichen Auswirkungen von Unfällen.

1. Unfallbezogene Indikatoren

1.1. Gesamtzahl und (auf gefahrene Zugkilometer bezogene) durchschnittliche Zahl der schweren Unfälle, aufgeschlüsselt nach folgenden Unfallarten:

- Kollision eines Zuges mit einem Schienenfahrzeug,
- Kollision eines Zuges mit einem Hindernis innerhalb des Lichtraumprofils,
- Zugentgleisung,
- Bahnübergangsunfall, einschließlich Unfällen mit Fußgängerbeteiligung, aufgeschlüsselt nach den unter Nummer 6.2 aufgeführten fünf Arten von Bahnübergängen,
- Unfall mit Personenschaden, an dem ein in Bewegung befindliches Eisenbahnfahrzeug beteiligt ist, mit Ausnahme von Suiziden und Suizidversuchen,
- Fahrzeugbrand,
- sonstige Unfälle.

Jeder signifikante Unfall wird in Bezug auf die jeweils ursächliche Unfallart aufgeführt, auch wenn die Folgen eines Sekundärunfalls schwerwiegender sind (beispielsweise bei einem Brand nach einer Entgleisung).

1.2. Gesamtzahl und (auf gefahrene Zugkilometer bezogene) durchschnittliche Zahl der Schwerverletzten und Getöteten je Unfallart, aufgeschlüsselt nach folgenden Kategorien:

- Fahrgäste (auch im Verhältnis zu den gesamten Personenkilometern und Personenzugkilometern),
- Mitarbeiter oder Auftragnehmer,
- Benutzer von Bahnübergängen,
- unbefugte Personen,
- sonstige Personen auf einem Bahnsteig,
- sonstige Personen außerhalb eines Bahnsteigs.

2. Indikatoren für gefährliche Güter

Gesamtzahl und (auf gefahrene Zugkilometer bezogene) durchschnittliche Zahl der Unfälle bei der Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter, aufgeschlüsselt nach folgenden Kategorien:

- Unfall, an dem mindestens ein Eisenbahnfahrzeug beteiligt ist, das gefährliche Güter nach der Definition in der Anlage befördert,
- Zahl von Unfällen dieser Art, bei denen gefährliche Güter freigesetzt werden.

3. Indikatoren für Suizide

Gesamtzahl und (auf gefahrene Zugkilometer bezogene) durchschnittliche Zahl der Suizide und Suizidversuche.

4. Indikatoren für Vorläufer von Unfällen

Gesamtzahl und (auf gefahrene Zugkilometer bezogene) durchschnittliche Zahl der Vorläufer von Unfällen, aufgeschlüsselt nach folgenden Arten:

- Schienenbruch,
- Schienenverbiegung oder sonstiger Gleislagefehler,
- Signalisierungsfehler,

- überfahrenes Haltesignal mit Erreichen des Gefahrenpunkts,
- überfahrenes Haltesignal ohne Erreichen des Gefahrenpunkts,
- Radbruch an einem in Betrieb befindlichen Fahrzeug,
- Achs- bzw. Wellenbruch an einem in Betrieb befindlichen Fahrzeug.

Alle Vorläufer sind zu melden, unabhängig davon, ob sie zu Unfällen führen oder nicht. (Ein Vorläufer, der zu einem signifikanten Unfall führt, ist auch unter den Indikatoren für Vorläufer zu melden; ein Vorläufer, der nicht zu einem signifikanten Unfall führt, ist nur unter den Indikatoren für Vorläufer zu melden.)

5. **Indikatoren für die Berechnung der wirtschaftlichen Auswirkungen von Unfällen**

Gesamtbetrag in Euro und (auf gefahrene Zugkilometer bezogene) Durchschnittswerte für

- die Zahl der Toten und Schwerverletzten, multipliziert mit dem Wert der Vermeidung von Unfallopfern (VPC),
- die Kosten im Zusammenhang mit Umweltschäden,
- die Kosten von Sachschäden an Fahrzeugen oder Infrastruktur,
- die Kosten unfallbedingter Verspätungen.

Die nationalen Sicherheitsbehörden melden die wirtschaftlichen Auswirkungen von signifikanten Unfällen.

Der VPC ist der Wert, den die Gesellschaft der Vermeidung eines Unfallopfers beimisst, und als solcher kein Bezugswert für Ausgleichsleistungen zwischen Unfallbeteiligten.

6. **Indikatoren für die technische Sicherheit der Infrastruktur und ihre Umsetzung**

6.1. Prozentualer Anteil der mit Zugsicherungssystemen (TPS) betriebenen Strecken und prozentualer Anteil der unter Nutzung bordseitiger TPS gefahrenen Zugkilometer, wobei diese Systeme Folgendes umfassen:

- Warnung,
- Warnung und selbsttätiges Anhalten,
- Warnung und selbsttätiges Anhalten sowie abschnittsweise Geschwindigkeitsüberwachung,
- Warnung und selbsttätiges Anhalten sowie kontinuierliche Geschwindigkeitsüberwachung.

6.2. Zahl der Bahnübergänge (insgesamt, pro Streckenkilometer und pro Gleiskilometer), aufgeschlüsselt nach folgenden fünf Arten:

- a) passiv gesicherter Bahnübergang;
- b) aktiv gesicherter Bahnübergang:
 - i) manuell,
 - ii) automatisch mit benutzerseitiger Warnung,
 - iii) automatisch mit benutzerseitigem Schutz,
 - iv) mit bahnseitigem Schutz.

Anlage

Gemeinsame Definitionen für die CSI und Methoden für die Berechnung der wirtschaftlichen Auswirkungen von Unfällen**1. Unfallbezogene Indikatoren**

- 1.1. „Signifikanter Unfall“ ist jeder Unfall, an dem mindestens ein in Bewegung befindliches Schienenfahrzeug beteiligt ist und bei dem mindestens eine Person getötet oder schwer verletzt wird oder erheblicher Sachschaden an Fahrzeugen, Schienen, sonstigen Anlagen oder der Umwelt entstanden ist oder beträchtliche Betriebsstörungen aufgetreten sind, mit Ausnahme von Unfällen in Werkstätten, Lagern und Depots;
- 1.2. „erheblicher Sachschaden an Fahrzeugen, Gleisen, sonstigen Anlagen oder der Umwelt“ ist ein Schaden in Höhe von mindestens 150 000 EUR;
- 1.3. „beträchtliche Betriebsstörung“ ist eine Verkehrsunterbrechung auf einer Haupteisenbahnstrecke für mindestens sechs Stunden;
- 1.4. „Zug“ ist eine Einheit aus einem oder mehreren Eisenbahnfahrzeugen, die von einer oder mehreren Lokomotiven oder Schienenfahrzeugen gezogen werden, oder ein allein fahrender Triebwagen, der/die unter einer bestimmten Nummer oder einer besonderen Bezeichnung zwischen einem festen Ausgangspunkt und einem festen Endpunkt fährt, einschließlich Leerlokomotiven (einzeln fahrender Lokomotiven);
- 1.5. „Kollision eines Zuges mit einem Schienenfahrzeug“ ist ein Zusammenstoß der Spitze eines Zuges mit der Spitze oder dem Schluss eines anderen Zuges, eines anderen Schienenfahrzeugs oder einer Rangiereinheit oder ein seitlicher Zusammenstoß zwischen einem Teil eines Zuges und einem Teil eines anderen Zuges, eines anderen Schienenfahrzeugs oder einer Rangiereinheit;
- 1.6. „Kollision eines Zuges mit einem Hindernis innerhalb des Lichtraumprofils“ ist ein Zusammenstoß zwischen einem Teil eines Zuges und festen Gegenständen oder zeitweilig im oder am Gleis befindlichen Gegenständen (mit Ausnahme von Gegenständen auf Bahnübergängen, die von einem kreuzenden Fahrzeug oder Benutzer verloren wurden), einschließlich des Zusammenstoßes mit Oberleitungen;
- 1.7. „Zugentgleisung“ ist ein Fall, bei dem mindestens ein Rad eines Zuges die Schiene verlassen hat;
- 1.8. „Bahnübergangsunfall“ ist jeder Unfall auf Bahnübergängen, an dem mindestens ein Eisenbahnfahrzeug und ein oder mehrere den Schienenweg kreuzende Fahrzeuge, andere kreuzende Benutzer wie Fußgänger oder andere Gegenstände, die sich zeitweilig im oder am Gleis befinden und von einem kreuzenden Fahrzeug oder Benutzer verloren wurden, beteiligt sind;
- 1.9. „Unfall mit Personenschaden, an dem ein in Bewegung befindliches Schienenfahrzeug beteiligt ist“ ist ein Unfall mit einer oder mehreren Personen, die von einem Eisenbahnfahrzeug oder einem Gegenstand erfasst werden, der mit dem Eisenbahnfahrzeug verbunden ist oder sich von diesem gelöst hat; dazu zählen auch Personen, die aus Eisenbahnfahrzeugen fallen, sowie Personen, die an Bord der Fahrzeuge fallen oder von losen Gegenständen getroffen werden;
- 1.10. „Fahrzeugbrand“ ist ein Feuer oder eine Explosion in einem Eisenbahnfahrzeug (einschließlich dessen Ladung) während der Fahrt zwischen Abfahrts- und Zielbahnhof, beim Halt an diesen Bahnhöfen und bei Zwischenhalten sowie bei Unterwegsbehandlung;
- 1.11. „sonstiger Unfall“ ist ein Unfall, bei dem es sich nicht um eine Kollision eines Zuges mit einem Schienenfahrzeug, eine Kollision eines Zuges mit einem Hindernis innerhalb des Lichtraumprofils, eine Zugentgleisung, einen Bahnübergangsunfall, einen Unfall mit Personenschaden, an dem ein in Bewegung befindliches Schienenfahrzeug beteiligt ist, oder einen Fahrzeugbrand handelt;
- 1.12. „Fahrgast“ ist jede mit der Eisenbahn reisende Person mit Ausnahme des Zugpersonals; nur hinsichtlich der Unfallstatistik zählen dazu auch Fahrgäste, die versuchen, in einen fahrenden Zug einzusteigen oder ihn zu verlassen;
- 1.13. „Mitarbeiter oder Auftragnehmer“ ist jede Person, die im Zusammenhang mit der Eisenbahn beschäftigt ist und zum Zeitpunkt des Unfalls arbeitet, darunter auch Mitarbeiter von Auftragnehmern, selbstständige Auftragnehmer, Zugpersonal sowie Personen, die Fahrzeuge und Infrastrukturanlagen bedienen;
- 1.14. „Benutzer von Bahnübergängen“ ist jede Person, die einen Bahnübergang benutzt, um die Eisenbahnstrecke mit einem Verkehrsmittel oder zu Fuß zu überqueren;
- 1.15. „unbefugte Person“ ist jede Person, die sich entgegen den Vorschriften auf Eisenbahnanlagen aufhält, ausgenommen Benutzer von Bahnübergängen;
- 1.16. „sonstige Person auf einem Bahnsteig“ ist jede Person auf einem Bahnsteig, bei der es sich nicht um einen „Fahrgast“, „Mitarbeiter oder Auftragnehmer“, „Benutzer von Bahnübergängen“, eine „sonstige Person außerhalb eines Bahnsteigs“ oder eine „unbefugte Person“ handelt;

- 1.17. „sonstige Person außerhalb eines Bahnsteigs“ ist jede Person außerhalb eines Bahnsteigs, bei der es sich nicht um einen „Fahrgast“, „Mitarbeiter oder Auftragnehmer“, „Benutzer von Bahnübergängen“, eine „sonstige Person auf einem Bahnsteig“ oder eine „unbefugte Person“ handelt;
- 1.18. „Toter (Getöteter)“ ist jede Person, die entweder unmittelbar nach einem Unfall oder innerhalb von 30 Tagen an den Unfallfolgen stirbt, mit Ausnahme von Personen, die Selbstmord begangen haben;
- 1.19. „Schwerverletzter“ ist jede verletzte Person, die nach einem Unfall für mehr als 24 Stunden in ein Krankenhaus eingewiesen wurde, mit Ausnahme von Personen, die einen Suizidversuch unternommen haben.

2. Indikatoren für gefährliche Güter

- 2.1. „Unfall, an dem Gefahrguttransporte beteiligt sind“ ist jeder Unfall oder Zwischenfall, der gemäß RID ⁽¹⁾/ADR Abschnitt 1.8.5 meldepflichtig ist;
- 2.2. „gefährliche Güter“ bzw. „Gefahrgut“ sind die Stoffe und Gegenstände, deren Beförderung gemäß RID verboten oder nur unter darin bestimmten Bedingungen gestattet ist.

3. Indikatoren für Suizide

- 3.1. „Suizid (Selbstmord)“ ist eine Handlung vorsätzlicher Selbstverletzung mit Todesfolge, wie von der zuständigen nationalen Behörde entsprechend registriert und klassifiziert;
- 3.2. „Suizidversuch“ ist eine Handlung vorsätzlicher Selbstverletzung, die zu einer schweren Verletzung führt.

4. Indikatoren für Vorläufer von Unfällen

- 4.1. „Schienenbruch“ bedeutet, dass eine Schiene in zwei oder mehr Teile aufgetrennt ist oder sich ein Metallstück von ihr gelöst hat, wodurch in der Lauffläche eine mehr als 50 mm lange und mehr als 10 mm tiefe Lücke entstanden ist;
- 4.2. „Schienenverbiegung oder anderer Gleislagefehler“ ist jeder Mangel im Hinblick auf Gleiskontinuität und Gleisgeometrie, der eine sofortige Gleisperrung oder Geschwindigkeitsreduzierung erfordert;
- 4.3. „Signalisierungsfehler“ ist ein technischer Fehler im Signalisierungssystem (streckenseitig oder fahrzeugseitig), der zu einer weniger restriktiven Signalisierung als erforderlich führt;
- 4.4. „überfahrenes Haltesignal mit Erreichen des Gefahrenpunkts“ ist jedes Ereignis, bei dem ein Teil des Zuges über den zulässigen Endpunkt seiner Zugfahrt hinausfährt und den Gefahrenpunkt erreicht;
- 4.5. „überfahrenes Haltesignal ohne Erreichen des Gefahrenpunkts“ ist jedes Ereignis, bei dem ein Teil des Zuges über den zulässigen Endpunkt seiner Zugfahrt hinausfährt, aber den Gefahrenpunkt nicht erreicht.

Eine Zugfahrt über den zulässigen Endpunkt hinaus im Sinne der Nummern 4.4 und 4.5 ist die Vorbeifahrt an

- einem streckenseitigen haltzeigenden farbigen Licht- oder Formsinal oder einem sonstigen Haltsignal, wenn kein Zugsicherungssystem (TPS) in Betrieb ist,
- einem sicherheitsbedingten Endpunkt der Fahrerlaubnis in einem Zugsicherungssystem,
- einem durch vorschriftsmäßige mündliche oder schriftliche Anweisung übermittelten Punkt,
- Haltetafeln (mit Ausnahme von Prellböcken) oder Handsignalen.

Alle Fälle, in denen Fahrzeuge ohne angekoppeltes Triebfahrzeug oder unbesetzte Züge entlaufen und ein Haltesignal überfahren, sind ausgenommen. Ebenso sind alle Fälle ausgenommen, in denen das Signal aus irgendeinem Grund erst so spät auf Halt gestellt wird, dass der Triebfahrzeugführer keine Möglichkeit hatte, den Zug rechtzeitig vor dem Signal anzuhalten.

Die nationalen Sicherheitsbehörden können die unter den Spiegelstrichen aufgeführten vier Kategorien von Zugfahrten über den zulässigen Endpunkt hinaus separat übermitteln, müssen aber mindestens einen aggregierten Indikator mit Daten zu allen vier Kategorien angeben;

- 4.6. „Radbruch an einem in Betrieb befindlichen Fahrzeug“ ist jeder Bruch, bei dem ein Rad beschädigt wird und aus dem sich eine Unfallgefahr (Entgleisung oder Kollision) ergibt;

⁽¹⁾ Ordnung für die internationale Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter (RID), angenommen gemäß der Richtlinie 2008/68/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 24. September 2008 über die Beförderung gefährlicher Güter im Binnenland (ABl. L 260 vom 30.9.2008, S. 13).

- 4.7. „Achs- bzw. Wellenbruch an einem in Betrieb befindlichen Fahrzeug“ ist jeder Bruch, bei dem eine Achse bzw. Welle beschädigt wird und aus dem sich eine Unfallgefahr (Entgleisung oder Kollision) ergibt.

5. Gemeinsame Methoden für die Berechnung der wirtschaftlichen Auswirkungen von Unfällen

- 5.1. Der Wert der Vermeidung von Unfallopfern (VPC) setzt sich zusammen aus:

1. dem Wert der Sicherheit an sich: Wert für die Zahlungsbereitschaft (WTP) auf der Grundlage von „Stated-Preference“-Studien, die in dem Mitgliedstaat durchgeführt werden, in dem dieser Wert verwendet wird;
2. direkten und indirekten wirtschaftlichen Kosten: die in den Mitgliedstaaten veranschlagten Kosten, bestehend aus:
 - Kosten für medizinische Behandlung und Rehabilitation,
 - Prozesskosten, Kosten für Polizei, private Unfallermittlungen, Rettungsdienste und Verwaltungskosten der Versicherungen,
 - Produktionsausfällen: dem Wert der Güter und Dienstleistungen für die Gesellschaft, der von der Person hätte geschaffen werden können, wenn der Unfall nicht eingetreten wäre.

Bei der Berechnung der mit Unfallopfern verbundenen Kosten werden Todesopfer und Schwerverletzte separat betrachtet (unterschiedlicher VPC für Todesopfer und Schwerverletzte).

- 5.2. Gemeinsame Grundsätze für die Ermittlung des Wertes der Sicherheit an sich und/oder der direkten und indirekten wirtschaftlichen Kosten:

Für den Wert der Sicherheit an sich werden bei der Beurteilung der Frage, ob die vorliegenden Abschätzungen angemessen sind, folgende Faktoren zugrunde gelegt:

- Die Abschätzungen müssen sich auf ein System zur Bewertung des verringerten Sterblichkeitsrisikos im Verkehrsbereich beziehen und dem WTP-Ansatz auf der Grundlage von „Stated-Preference“-Studien entsprechen.
- Die zur Wertermittlung herangezogene Stichprobe der Befragten muss für die betreffende Bevölkerungsgruppe repräsentativ sein. Die Stichprobe muss insbesondere die Alters- und Einkommensverteilung zusammen mit anderen relevanten sozioökonomischen und/oder demografischen Merkmalen der Bevölkerung abbilden.
- Methode zur Ermittlung der WTP-Werte: Die Umfrage muss so gestaltet sein, dass die Fragen für die Befragten klar und sinnvoll sind.

Die direkten und indirekten wirtschaftlichen Kosten sind auf der Grundlage der von der Gesellschaft getragenen realen Kosten zu ermitteln.

- 5.3. Definitionen

- 5.3.1. „Kosten von Umweltschäden“ sind Kosten, die Eisenbahnunternehmen und Fahrwegbetreiber, geschätzt auf der Grundlage ihrer Erfahrungswerte, zu tragen haben, um den von einem Unfall betroffenen Bereich in den Zustand vor dem Unfall zurückzuführen.

- 5.3.2. „Kosten von Sachschäden an Fahrzeugen oder Infrastruktur“ sind bei irreparablen Schäden die Kosten der Beschaffung neuer Fahrzeuge oder Infrastruktureinrichtungen mit den gleichen funktionalen und technischen Parametern sowie die Kosten der Reparaturen, mit denen Fahrzeuge oder Infrastruktureinrichtungen wieder in den Zustand vor dem Unfall zurückversetzt werden, die von Eisenbahnunternehmen und Fahrwegbetreibern auf der Grundlage von Erfahrungswerten zu schätzen sind, einschließlich aller Kosten für die Anmietung von Fahrzeugen zur Überbrückung des Ausfalls beschädigter Fahrzeuge.

- 5.3.3. „Kosten unfallbedingter Verspätungen“ sind der Geldwert der den Bahnbenutzern (Fahrgäste oder Güterverkehrskunden) infolge von Unfällen entstandenen Verspätungen, der anhand des folgenden Modells berechnet wird:

VT = Geldwert von Reisezeiteinsparungen

Wert der Zeit für einen Fahrgast im Zug (eine Stunde)

$$VT_p = [VT \text{ von Geschäftsreisenden}] * [\text{durchschnittlicher prozentualer Anteil der Geschäftsreisenden pro Jahr}] + [VT \text{ von sonstigen Fahrgästen}] * [\text{durchschnittlicher prozentualer Anteil der sonstigen Fahrgäste pro Jahr}]$$

VT_p wird in EUR pro Fahrgast pro Stunde gemessen.

„Geschäftsreisender“ ist ein Fahrgast, der im Zusammenhang mit seiner beruflichen Tätigkeit reist, mit Ausnahme von Pendlern.

Wert der Zeit für einen Güterzug (eine Stunde)

$$VT_f = [VT \text{ von Güterzügen}] * [(T \text{ Tonnenkilometer}) / (Z \text{ Zugkilometer})]$$

VT_f wird in EUR pro Frachttonne pro Stunde gemessen.

Durchschnittlich pro Zug und pro Jahr beförderte Tonnen von Gütern = (Tonnenkilometer)/(Zugkilometer)

CM = Kosten für 1 Minute Verspätung eines Zuges

Personenzug

$$CM_p = K1 * (VT_p/60) * [(Personenkilometer)/(Zugkilometer)]$$

Durchschnittliche Zahl der Fahrgäste pro Zug und pro Jahr = (Personenkilometer)/(Zugkilometer)

Güterzug

$$CM_f = K2 * (VT_f/60)$$

Die Faktoren K1 und K2 liegen zwischen dem Wert der Zeit und dem Wert der Verspätung, die in den genannten „Stated-Preference“-Studien ermittelt wurden, um der Tatsache Rechnung zu tragen, dass der Zeitverlust infolge der Verspätung erheblich negativer wahrgenommen wird als die normale Reisezeit.

Kosten unfallbedingter Verspätungen = $CM_p * (\text{Minuten Verspätung von Personenzügen}) + CM_f * (\text{Minuten Verspätung von Güterzügen})$

Anwendungsbereich des Modells

Die Kosten von Verspätungen sind für signifikante Unfälle folgendermaßen zu berechnen:

- am Endbahnhof gemessene tatsächliche Verspätungen auf den Eisenbahnstrecken, auf denen sich Unfälle ereignet haben,
- tatsächliche Verspätungen oder, falls nicht verfügbar, geschätzte Verspätungen auf den anderen betroffenen Strecken.

6. Indikatoren für die technische Sicherheit der Infrastruktur und ihre Umsetzung

- 6.1. „Zugsicherungssystem“ („TPS“) ist ein System, das dazu beiträgt, dass Haltesignale und Geschwindigkeitsbegrenzungen beachtet werden.
- 6.2. „Fahrzeugseitige Systeme“ sind Systeme, die dem Triebfahrzeugführer dabei helfen, streckenseitige Signale und Führerstandssignalisierung zu beachten, und somit den Schutz von Gefahrenpunkten und die Einhaltung von Geschwindigkeitsbegrenzungen sicherstellen. Fahrzeugseitige Zugsicherungssysteme werden wie folgt beschrieben:
- a) Warnung, Abgabe einer automatischen Warnung an den Triebfahrzeugführer;
 - b) Warnung und selbsttätiges Anhalten, Abgabe einer automatischen Warnung an den Triebfahrzeugführer sowie selbsttätiges Anhalten im Fall eines überfahrenen Haltesignals;
 - c) Warnung und selbsttätiges Anhalten sowie abschnittsweise Geschwindigkeitsüberwachung zur Sicherung von Gefahrenpunkten, wobei „abschnittsweise Geschwindigkeitsüberwachung“ die Geschwindigkeitsüberwachung an bestimmten Stellen (Geschwindigkeitsprüfabschnitten) bei der Annäherung an ein Signal bezeichnet;
 - d) Warnung und selbsttätiges Anhalten sowie kontinuierliche Geschwindigkeitsüberwachung zur Sicherung von Gefahrstellen und zur kontinuierlichen Überwachung der Geschwindigkeitsbegrenzungen auf der Strecke, wobei „kontinuierliche Geschwindigkeitsüberwachung“ die kontinuierliche Anzeige der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf allen Streckenabschnitten und die Sicherstellung ihrer Einhaltung bezeichnet.

Typ d gilt als automatisches Zugsicherungssystem (ATP).

- 6.3. „Bahnübergang“ ist jede vom Infrastrukturbetreiber als Übergang eingestufte höhengleiche Kreuzung zwischen einer Bahnstrecke und einer Straße oder einem Überweg mit öffentlichem oder privatem Verkehr. Durchgänge zwischen Bahnsteigen in Bahnhöfen sind ebenso ausgenommen wie Gleisübergänge, die ausschließlich für Bahnbedienstete vorgesehen sind.
- 6.4. „Straße“ bezeichnet für die Zwecke der Eisenbahnunfallstatistik jede öffentliche oder private Straße oder Schnellstraße, einschließlich der angrenzenden Fuß- und Fahrradwege.
- 6.5. „Überweg“ bezeichnet jeden für Menschen, Tiere, Fahrzeuge oder Maschinen zur Überquerung von Bahnstrecken bestimmten Weg mit Ausnahme von Straßen.
- 6.6. „Passiv gesicherter Bahnübergang“ ist ein Bahnübergang ohne Schutz- oder Warneinrichtungen, die aktiviert werden, wenn das Überqueren der Gleise für den Benutzer nicht sicher ist.
- 6.7. „Aktiv gesicherter Bahnübergang“ ist ein Bahnübergang, an dem die Bahnübergangsbenuer bei Annäherung eines Zuges durch Aktivierung von Einrichtungen geschützt oder gewarnt werden, wenn das Überqueren der Gleise für den Benutzer nicht sicher ist.

— Zu den physischen Schutzeinrichtungen zählen:

- Halb- oder Vollschranken,
- Tore, Gatter.

- Die Warnung durch Einsatz fest installierter Einrichtungen an Bahnübergängen erfolgt durch:
- sichtbare Einrichtungen: z. B. Lichtsignale,
 - hörbare Einrichtungen: z. B. Glocken, Hupen, Sirenen usw.

Aktiv gesicherte Bahnübergänge werden wie folgt eingeteilt:

- a) manuell: Bahnübergang, bei dem der benutzerseitige Schutz oder die benutzerseitige Warnung von einem Bahnmitarbeiter manuell aktiviert wird;
- b) automatisch mit benutzerseitiger Warnung: Bahnübergang, bei dem die benutzerseitige Warnung durch den heranfahrenden Zug aktiviert wird;
- c) automatisch mit benutzerseitigem Schutz: Bahnübergang, bei dem der benutzerseitige Schutz durch den heranfahrenden Zug aktiviert wird. Dies umfasst auch einen Bahnübergang mit beiden Merkmalen, d. h. mit benutzerseitigem Schutz und benutzerseitiger Warnung;
- d) mit bahnseitigem Schutz: Bahnübergang, bei dem ein Signal oder ein anderes Zugsicherungssystem einen Zug nur dann weiterfahren lässt, wenn der Bahnübergang vollständig benutzerseitig geschützt und frei von Hindernissen ist.

7. Definitionen der Maßeinheiten

- 7.1. „Zugkilometer“ ist die Maßeinheit für die Bewegung eines Zuges über eine Entfernung von einem Kilometer. Zu berücksichtigen ist — sofern bekannt — die tatsächlich zurückgelegte Entfernung; andernfalls wird die Standardnetzentfernung zwischen Ausgangs- und Endpunkt zugrunde gelegt. Es wird nur die Wegstrecke im Hoheitsgebiet des Meldelandes berücksichtigt.
 - 7.2. „Personenkilometer“ ist die Maßeinheit für die Beförderung eines Fahrgastes mit der Eisenbahn über eine Entfernung von einem Kilometer. Es wird nur die Wegstrecke im Hoheitsgebiet des Meldelandes berücksichtigt.
 - 7.3. „Streckenkilometer“ ist die in Kilometern gemessene Länge des Eisenbahnnetzes in den Mitgliedstaaten, dessen Umfang in Artikel 2 festgelegt ist. Bei mehrgleisigen Eisenbahnstrecken zählt nur die Entfernung zwischen Ausgangs- und Endpunkt.
 - 7.4. „Gleiskilometer“ ist die in Kilometern gemessene Länge des Eisenbahnnetzes in den Mitgliedstaaten, dessen Umfang in Artikel 2 festgelegt ist. Bei mehrgleisigen Eisenbahnstrecken zählt die Länge jedes einzelnen Gleises.
-

ANHANG II

NOTIFIZIERUNG NATIONALER SICHERHEITSVORSCHRIFTEN

Zu den gemäß Artikel 8 Absatz 1 Buchstabe a notifizierten nationalen Sicherheitsvorschriften zählen:

1. Vorschriften über bestehende nationale Sicherheitsziele und Sicherheitsmethoden;
 2. Vorschriften über Anforderungen für Sicherheitsmanagementsysteme und die Sicherheitsbescheinigung von Eisenbahnunternehmen;
 3. gemeinsame Betriebsvorschriften für das Eisenbahnnetz, die noch nicht Gegenstand von TSI sind, einschließlich Vorschriften für das Signalgebungs- und das Verkehrssteuerungssystem;
 4. Vorschriften über Anforderungen an zusätzliche unternehmensinterne Betriebsvorschriften, die von Infrastrukturbetreibern und Eisenbahnunternehmen erlassen werden müssen;
 5. Vorschriften über Anforderungen an das mit sicherheitskritischen Aufgaben betraute Personal, einschließlich Auswahlkriterien, medizinischer Eignung, Schulung und Zulassung, die noch nicht Gegenstand einer TSI sind;
 6. Vorschriften über die Untersuchung von Unfällen und Störungen.
-

ANHANG III

ANFORDERUNGEN UND BEWERTUNGSKRITERIEN FÜR ORGANISATIONEN, DIE EINE INSTANDHALTUNGSSTELLEN-BESCHEINIGUNG ODER EINE BESCHEINIGUNG BEZÜGLICH VON EINER FÜR DIE INSTANDHALTUNG ZUSTÄNDIGEN STELLE UNTERVERGEBENER INSTANDHALTUNGSFUNKTIONEN BEANTRAGEN

Alle wichtigen Elemente des Managements der Organisation müssen dokumentiert werden; insbesondere wird die Zuständigkeitsaufteilung innerhalb der Organisation und mit Unterauftragnehmern beschrieben. Es wird beschrieben, auf welche Weise die Geschäftsleitung die Kontrolle in den verschiedenen Bereichen sicherstellt, das Personal und seine Vertreter auf allen Ebenen einbezogen werden und die fortlaufende Verbesserung gewährleistet wird.

Die folgenden grundlegenden Anforderungen werden auf die vier Funktionen einer für die Instandhaltung zuständigen Stelle (ECM), die von der Organisation selbst oder durch vertragliche Vereinbarungen abzudecken sind, angewandt:

1. Führungsaufgabe — Engagement bezüglich Entwicklung und Umsetzung des Instandhaltungssystems der Organisation und der ständigen Steigerung der Wirksamkeit dieses Systems;
2. Risikobewertung — ein strukturierter Ansatz zur Bewertung von Risiken, die mit der Instandhaltung von Fahrzeugen verbunden sind, einschließlich Risiken, die sich unmittelbar aus betrieblichen Verfahren und der Tätigkeit anderer Organisationen oder Personen ergeben, sowie zur Ermittlung der geeigneten Verfahren zur Risikobeherrschung;
3. Überwachung — ein strukturierter Ansatz, der gewährleistet, dass Maßnahmen zur Risikobeherrschung getroffen sind, ordnungsgemäß funktionieren und die Ziele der Organisation mit ihnen erreicht werden;
4. ständige Verbesserung — ein strukturierter Ansatz für die Auswertung der durch regelmäßige Überwachung, Audits oder aus anderen einschlägigen Quellen gewonnenen Informationen und Verwendung der Ergebnisse, um daraus zu lernen und vorbeugende Maßnahmen oder Abhilfemaßnahmen zur Aufrechterhaltung oder Verbesserung des Sicherheitsniveaus zu treffen;
5. Struktur und Verantwortlichkeiten — ein strukturierter Ansatz zur Festlegung der Verantwortlichkeiten von Einzelpersonen und Teams für die gesicherte Erreichung der Sicherheitsziele der Organisation;
6. Kompetenzmanagement — ein strukturierter Ansatz, der gewährleistet, dass das Personal über die erforderliche Kompetenz verfügt, um die Ziele der Organisation unter allen Umständen sicher, wirksam und effizient zu erreichen;
7. Information — ein strukturierter Ansatz, der gewährleistet, dass wichtige Informationen denjenigen zur Verfügung stehen, die auf allen Ebenen der Organisation Beurteilungen vornehmen und Entscheidungen treffen, und die Vollständigkeit und Angemessenheit der Informationen sicherstellt;
8. Dokumentation — ein strukturierter Ansatz, der die Nachverfolgbarkeit aller einschlägigen Informationen gewährleistet;
9. Untervergabetätigkeiten — ein strukturierter Ansatz, der gewährleistet, dass untervergebene Tätigkeiten in geeigneter Weise verwaltet werden, sodass die Ziele der Organisation erreicht werden, und dass alle Kompetenzen und Anforderungen abgedeckt sind;
10. Instandhaltungstätigkeiten — ein strukturierter Ansatz, der gewährleistet,
 - dass alle Instandhaltungstätigkeiten, die die Sicherheit und sicherheitskritische Komponenten betreffen, ermittelt und ordnungsgemäß verwaltet werden und dass alle notwendigen Änderungen dieser Instandhaltungstätigkeiten, die die Sicherheit und sicherheitskritische Komponenten betreffen, ermittelt, auf der Grundlage von Erfahrungswerten und der Anwendung der gemeinsamen Sicherheitsmethoden für die Risikobewertung gemäß Artikel 6 Absatz 1 Buchstabe a ordnungsgemäß verwaltet und ordnungsgemäß dokumentiert werden;
 - dass die grundlegenden Anforderungen an die Interoperabilität eingehalten werden;
 - dass Instandhaltungseinrichtungen, Ausrüstungen und Werkzeuge, die für die Instandhaltungserbringung speziell entwickelt wurden und erforderlich sind, eingesetzt und kontrolliert werden;
 - dass die ursprüngliche Dokumentation zum Fahrzeug ausgewertet wird, damit die erste Instandhaltungsakte bereitgestellt werden kann und deren korrekte Umsetzung aufgrund der Ausarbeitung von Instandhaltungsaufträgen sichergestellt wird;
 - dass die Komponenten (einschließlich Ersatzteile) und Materialien gemäß den Instandhaltungsaufträgen und Unterlagen der Lieferanten verwendet werden; sie werden so gelagert, gehandhabt und transportiert, wie in den Instandhaltungsaufträgen und Unterlagen der Lieferanten angegeben, und erfüllen die einschlägigen nationalen und internationalen Vorschriften sowie die Anforderungen der einschlägigen Instandhaltungsaufträge;

- dass geeignete und angemessene Einrichtungen, Ausrüstungen und Werkzeuge ermittelt, identifiziert, bereitgestellt, dokumentiert und verfügbar gehalten werden, damit die Instandhaltungsdienstleistungen gemäß den Instandhaltungsaufträgen und anderen anwendbaren Spezifikationen erbracht werden können, wodurch die sichere Erbringung der Instandhaltung, Ergonomie und Gesundheitsschutz gewährleistet werden;
- dass die Organisation über Verfahren verfügt, die gewährleisten, dass ihre Messausrüstung und alle Einrichtungen, Ausrüstungen und Werkzeuge in Übereinstimmung mit dokumentierten Verfahren ordnungsgemäß verwendet, kalibriert, erhalten und instand gehalten werden.

11. Kontrolltätigkeiten — ein strukturierter Ansatz, der gewährleistet,

- dass Fahrzeuge für planmäßige, zustandsbedingte oder korrektive Instandhaltungsarbeiten oder nach Feststellung von Defekten oder anderen Mängeln rechtzeitig aus dem Betrieb genommen werden;
 - dass die erforderlichen Qualitätskontrollmaßnahmen ergriffen werden;
 - dass die Instandhaltungsaufgaben gemäß den Instandhaltungsaufträgen ausgeführt werden und die Wiederinbetriebnahmebescheinigung mit etwaigen Nutzungseinschränkungen ausgestellt wird;
 - dass eine mögliche Zuwiderhandlung bei der Anwendung des Managementsystems, die zu Unfällen, Störungen, Beinaheunfällen oder sonstigen gefährlichen Ereignissen führen kann, gemeldet, untersucht und ausgewertet wird und die notwendigen Präventionsmaßnahmen gemäß der gemeinsamen Sicherheitsmethode für die Überwachung nach Artikel 6 Absatz 1 Buchstabe c ergriffen werden;
 - dass regelmäßige interne Nachprüfungs- und Überwachungsverfahren gemäß der gemeinsamen Sicherheitsmethode für die Überwachung nach Artikel 6 Absatz 1 Buchstabe c durchgeführt werden.
-

ANHANG IV

TEIL A

Aufgehobene Richtlinie mit einer Liste ihrer nachfolgenden Änderungen
(genannt in Artikel 34)

Richtlinie 2004/49/EG	(Abl. L 164 vom 30.4.2004, S. 44)
Richtlinie 2008/57/EG	(Abl. L 191 vom 18.7.2008, S. 1)
Richtlinie 2008/110/EG	(Abl. L 345 vom 23.12.2008, S. 62)
Richtlinie 2009/149/EG der Kommission	(Abl. L 313 vom 28.11.2009, S. 65)
Berichtigung, 2004/49/EG	(Abl. L 220 vom 21.6.2004, S. 16)
Richtlinie 2014/88/EU der Kommission	(Abl. L 201 vom 10.7.2014, S. 9)

TEIL B

Fristen für die Umsetzung in nationales Recht
(genannt in Artikel 34)

Richtlinie	Umsetzungsfrist
2004/49/EG	30. April 2006
2008/57/EG	19. Juli 2010
2008/110/EG	24. Dezember 2010
Richtlinie 2009/149/EG der Kommission	18. Juni 2010
Richtlinie 2014/88/EU der Kommission	30. Juli 2015

ANNEX V

Entsprechungstabelle

Richtlinie 2004/49/EG	Diese Richtlinie
Artikel 1	Artikel 1
Artikel 2	Artikel 2
Artikel 3	Artikel 3
Artikel 4	Artikel 4
Artikel 5	Artikel 5
Artikel 6	Artikel 6
Artikel 7	Artikel 7
Artikel 8	Artikel 8
Artikel 9	Artikel 9
Artikel 10	Artikel 10
—	Artikel 11
Artikel 11	Artikel 12
Artikel 12	—
Artikel 13	Artikel 13
Artikel 14a Absätze 1 bis 7	Artikel 14
Artikel 14a Absatz 8	Artikel 15
Artikel 15	—
Artikel 16	Artikel 16
—	Artikel 17
Artikel 17	Artikel 18
Artikel 18	Artikel 19
Artikel 19	Artikel 20
Artikel 20	Artikel 21
Artikel 21	Artikel 22
Artikel 22	Artikel 23
Artikel 23	Artikel 24
Artikel 24	Artikel 25
Artikel 25	Artikel 26
Artikel 26	—
—	Artikel 27
Artikel 27	Artikel 28
Artikel 28	—
Artikel 29	—
Artikel 30	—
Artikel 31	Artikel 29
Artikel 32	Artikel 30
—	Artikel 31
—	Artikel 32
Artikel 33	Artikel 33

Richtlinie 2004/49/EG	Diese Richtlinie
—	Artikel 34
Artikel 34	Artikel 35
Artikel 35	Artikel 36
Anhang I	Anhang I
Anhang II	Anhang II
Anhang III	—
Anhang IV	—
Anhang V	—
—	Anhang III

Erklärung der Kommission zu erläuternden Dokumenten

Die Kommission weist darauf hin, dass sich das Europäische Parlament, der Rat und die Kommission gemäß ihrer Gemeinsamen Politischen Erklärung vom 27. Oktober 2011 zu erläuternden Dokumenten der Tatsache bewusst sind, dass die Informationen, die die Mitgliedstaaten der Kommission hinsichtlich der Umsetzung von Richtlinien in innerstaatliches Recht erteilen, „klar und genau sein müssen“, um der Kommission die Erfüllung ihrer Aufgabe zu erleichtern, die Anwendung des Unionsrechts zu überwachen. In vorliegendem Fall wären erläuternde Dokumente hierfür nützlich gewesen. Die Kommission bedauert, dass der endgültige Wortlaut keine entsprechenden Bestimmungen enthält.
