



**RAT DER
EUROPÄISCHEN UNION**

**Brüssel, den 26, Juli 2012 (27.07)
(OR. en)**

12923/12

TRANS 258

ÜBERMITTLUNGSVERMERK

Absender: Europäische Kommission
Eingangsdatum: 25. Juli 2012
Empfänger: Generalsekretariat des Rates
Nr. Komm.dok.: D020186/03

Betr.: VERORDNUNG (EU) Nr. .../.. DER KOMMISSION vom XXX über eine gemeinsame Sicherheitsmethode für Kontrollzwecke, die von Eisenbahnunternehmen und Fahrwegbetreibern, denen eine Sicherheitsbescheinigung beziehungsweise Sicherheitsgenehmigung erteilt wurde, sowie von den für die Instandhaltung zuständigen Stellen anzuwenden ist

Die Delegationen erhalten in der Anlage das Kommissionsdokument D020186/03.

Anl.: D020186/03



EUROPÄISCHE KOMMISSION

Brüssel, den **XXX**
[...](2012) **XXX** draft

VERORDNUNG (EU) Nr. .../.. DER KOMMISSION

vom **XXX**

**on a common safety method for monitoring to be applied by railway undertakings,
infrastructure managers after receiving a safety certificate or safety authorisation and
by entities in charge of maintenance**

(Text von Bedeutung für den EWR)

VERORDNUNG (EU) Nr. .../.. DER KOMMISSION

vom XXX

über eine gemeinsame Sicherheitsmethode für Kontrollzwecke, die von Eisenbahnunternehmen und Fahrwegbetreibern, denen eine Sicherheitsbescheinigung beziehungsweise Sicherheitsgenehmigung erteilt wurde, sowie von den für die Instandhaltung zuständigen Stellen anzuwenden ist

(Text von Bedeutung für den EWR)

DIE EUROPÄISCHE KOMMISSION -

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union,

gestützt auf die 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 (Richtlinie über die Eisenbahnsicherheit)¹, insbesondere auf Artikel 6,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Die Kommission sollte auf der Grundlage einer Empfehlung der Europäischen Eisenbahnagentur (die „Agentur“) die zweite Serie gemeinsamer Sicherheitsmethoden (CSM) verabschieden, die zumindest die in Artikel 6 Absatz 3 Buchstabe c der Richtlinie 2004/49/EG vorgesehenen Methoden umfasst.
- (2) Am 5. Oktober 2009 erteilte die Kommission der Agentur entsprechend der Richtlinie 2004/49/EG einen Auftrag zur Ausarbeitung eines CSM-Entwurfs zur Überprüfung der Konformität des Betriebs und der Instandhaltung struktureller Teilsysteme mit den einschlägigen grundlegenden Anforderungen. In dieser CSM sollten sowohl die Methoden zur Überprüfung, ob die strukturellen Teilsysteme (einschließlich Verkehrsbetrieb und Verkehrssteuerung) gemäß den einschlägigen grundlegenden sicherheitsrelevanten Anforderungen betrieben und instand gehalten werden, als auch Methoden zur Überprüfung, ob der Betrieb und die Instandhaltung der Teilsysteme und ihre Integration in die Systeme weiterhin mit den Sicherheitsanforderungen im Einklang stehen, festgelegt werden. Die Agentur legte der Kommission ihre Empfehlung hinsichtlich der CSM zusammen mit einem Folgenabschätzungsbericht zum Auftrag der Kommission vor. Die vorliegende Verordnung stützt sich auf die Empfehlung der Agentur.

¹ ABl. L 164 vom 30.4.2004, S. 44.

- (3) Damit bei der Integration struktureller Teilsysteme in das Eisenbahnsystem, ihrem Betrieb und ihrer Instandhaltung die Sicherheit gewährleistet und die Einhaltung grundlegender Anforderungen beim Betrieb sichergestellt wird, sollten die Sicherheitsmanagementsysteme der Eisenbahnunternehmen und Fahrwegbetreiber sowie die Instandhaltungssysteme der für die Instandhaltung zuständigen Stellen alle erforderlichen Vorkehrungen umfassen, u.a. Prozesse, Verfahren sowie technische, operationelle und organisatorische Maßnahmen zur Risikokontrolle. Daher sollten in die Kontrolle der korrekten Anwendung und Effektivität der Sicherheitsmanagementsysteme der Eisenbahnunternehmen und Fahrwegbetreiber sowie der Instandhaltungssysteme der für die Instandhaltung zuständigen Stellen auch die Anforderungen für den Betrieb struktureller Teilsysteme einbezogen werden.
- (4) Durch diese Verordnung sollten die Voraussetzungen für ein effektives Sicherheitsmanagement bei Betrieb und Instandhaltung des Eisenbahnsystems und, sofern erforderlich und praktikabel, für eine Verbesserung des Managementsystems geschaffen werden.
- (5) Weiter sollte es durch diese Verordnung ermöglicht werden, die Nichteinhaltung von Vorschriften bei der Anwendung eines Managementsystems, die zu Unfällen, Störungen, Beinaheunfällen und sonstigen gefährlichen Ereignissen führen kann, so früh wie möglich zu ermitteln. Um diese Formen der Nichteinhaltung von Vorschriften bei Betrieb und Instandhaltung zu beherrschen, sollte ein einheitliches Kontrollverfahren angewendet werden. Dieses einheitliche Verfahren sollte insbesondere für die Überprüfung Anwendung finden, inwieweit die Sicherheitsmanagementsysteme der Eisenbahnunternehmen und Fahrwegbetreiber sowie die Instandhaltungssysteme der für die Instandhaltung zuständigen Stellen die erwarteten Ergebnisse erzielt haben.
- (6) Die Eisenbahnunternehmen und Fahrwegbetreiber sollten die korrekte Anwendung und die Ergebnisse der Vorkehrungen überprüfen, die sie im Rahmen ihres Sicherheitsmanagementsystems im Hinblick auf einen sicheren Betrieb - auch für bestimmte Netze - getroffen haben.
- (7) Diese Verordnung dürfte den Zugang zum Markt für Eisenbahnverkehrsdienste erleichtern, weil das Kontrollverfahren vereinheitlicht wird, mit dem die Sicherheit des Eisenbahnsystems laufend gewährleistet werden soll. Darüber hinaus sollte diese Verordnung zum Aufbau gegenseitigen Vertrauens zwischen den Mitgliedstaaten und von Transparenz beitragen, indem der Austausch sicherheitsrelevanter Informationen zwischen verschiedenen Akteuren des Eisenbahnsektors, die der Aufrechterhaltung der Sicherheit übergreifend über die verschiedenen Schnittstellen dieses Sektors dienen, und die Nachweise für die Anwendung des Kontrollverfahrens vereinheitlicht werden.
- (8) Die Agentur sollte, um der Kommission einen Bericht über die Effektivität und die Anwendung dieser Verordnung vorlegen und gegebenenfalls Empfehlungen zu ihrer Verbesserung formulieren zu können, relevante Informationen bei den verschiedenen beteiligten Akteuren einholen können, unter anderem bei den nationalen Sicherheitsbehörden, den für die Zertifizierung von für die Instandhaltung von Güterwagen zuständigen Stellen und anderen für die Instandhaltung zuständigen Stellen, die nicht in den Anwendungsbereich der Verordnung (EU) Nr. 445/2011 der Kommission vom 10. Mai

2011 über ein System zur Zertifizierung von für die Instandhaltung von Güterwagen zuständigen Stellen² fallen.

- (9) Die in dieser Verordnung vorgesehenen Maßnahmen entsprechen der Stellungnahme des in Artikel 27 Absatz 1 der Richtlinie 2004/49/EG genannten Ausschusses —

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

Artikel 1

Gegenstand und Anwendungsbereich

1. In dieser Verordnung wird eine gemeinsame Sicherheitsmethode (CSM) für die Kontrolle festgelegt; mit dieser Methode werden die Voraussetzungen für ein effektives Sicherheitsmanagement bei Betrieb und Instandhaltung des Eisenbahnsystems und gegebenenfalls für eine Verbesserung des Managementsystems geschaffen.
2. Diese Verordnung dient folgenden Zwecken:
 - (a) Überprüfung der korrekten Anwendung und der Effektivität aller Prozesse und Verfahren im Managementsystem, unter anderem der technischen, operationellen und organisatorischen Maßnahmen zur Risikokontrolle. In Bezug auf Eisenbahnunternehmen und Fahrwegbetreiber umfasst die Kontrolle die technischen, operationellen und organisatorischen Elemente, die Voraussetzung für die Erteilung der Bescheinigung beziehungsweise Genehmigung nach Artikel 10 Absatz 2 Buchstabe a und Artikel 11 Absatz 1 Buchstabe a sind, sowie die Bestimmungen für die Erteilung der Bescheinigung beziehungsweise Genehmigung nach Artikel 10 Absatz 2 Buchstabe b und Artikel 11 Absatz 1 Buchstabe b der Richtlinie 2004/49/EG;
 - (b) Überprüfung der korrekten Anwendung des Managementsystems insgesamt und der Erreichung der erwarteten Ergebnisse, und
 - (c) Ermittlung und Umsetzung geeigneter Präventiv- und/oder Korrekturmaßnahmen, wenn relevante Fälle von Nichteinhaltung der unter a und b genannten Bestimmungen festgestellt werden.
3. Diese Verordnung gilt für Eisenbahnunternehmen und Fahrwegbetreiber, denen eine Sicherheitsbescheinigung oder Sicherheitsgenehmigung erteilt wurde, und die für die Instandhaltung zuständigen Stellen.

Artikel 2

Begriffsbestimmungen

Für die Zwecke dieser Verordnung gelten die Begriffsbestimmungen des Artikels 3 der Richtlinie 2004/49/EG.

Darüber hinaus bezeichnet der Ausdruck

² ABl. L 122 vom 11.5.2011, S. 22.

- (a) „Managementsystem“ **entweder** die Sicherheitsmanagementsysteme der Eisenbahnunternehmen und Fahrwegbetreiber gemäß Artikel 3 Buchstabe i der Richtlinie 2004/49/EG, die den Anforderungen des Artikels 9 und des Anhangs III der genannten Richtlinie entsprechen, **oder** das Instandhaltungssystem von für die Instandhaltung zuständigen Stellen, das den Anforderungen des Artikels 14a Absatz 3 der genannten Richtlinie entspricht;
- (b) „Kontrolle“ die von den Eisenbahnunternehmen, Fahrwegbetreibern oder für die Instandhaltung zuständigen Stellen getroffenen Vorkehrungen für die Überprüfung der korrekten Anwendung und Effektivität ihres Managementsystems;
- (c) „Schnittstellen“ die Schnittstellen entsprechend der Begriffsbestimmung in Artikel 3 Absatz 7 der Verordnung (EG) Nr. 352/2009 der Kommission³.

Artikel 3 **Kontrollverfahren**

- 1. Jedes Eisenbahnunternehmen, jeder Fahrwegbetreiber und jede für die Instandhaltung zuständige Stelle
 - (a) ist verantwortlich für die Durchführung des im Anhang festgelegten Kontrollverfahrens;
 - (b) gewährleistet, dass auch die von seinen/ihren Auftragnehmern ergriffenen Maßnahmen zur Risikokontrolle entsprechend dieser Verordnung kontrolliert werden. Zu diesem Zweck ist das im Anhang festgelegte Kontrollverfahren anzuwenden, oder die Auftragnehmer sind durch vertragliche Vereinbarungen zur Anwendung dieses Verfahrens zu verpflichten.
- 2. Das Kontrollverfahren umfasst folgende Maßnahmen:
 - (a) Festlegung der Strategie, der Prioritäten und des Plans/der Pläne für die Kontrolle;
 - (b) Sammlung und Analyse von Informationen;
 - (c) Erstellung eines Aktionsplans für Fälle inakzeptabler Nichteinhaltung der im Managementsystem festgelegten Vorschriften;
 - (d) Umsetzung des Aktionsplans (falls vorhanden);
 - (e) Bewertung der Effektivität der Maßnahmen des Aktionsplans (falls vorhanden).

Artikel 4 **Informationsaustausch zwischen beteiligten Akteuren**

- 3. Eisenbahnunternehmen, Fahrwegbetreiber und die für die Instandhaltung zuständigen Stellen einschließlich ihrer Auftragnehmer stellen durch vertragliche Vereinbarungen sicher, dass alle wichtigen sicherheitsrelevanten Informationen, die im Zuge des im

³ ABl. L 108 vom 29.4.2009, S. 4.

Anhang festgelegten Kontrollverfahrens gewonnen werden, untereinander ausgetauscht werden, damit die jeweils andere Partei in die Lage versetzt wird, alle erforderlichen Korrekturmaßnahmen zu ergreifen, um die Sicherheit des Eisenbahnsystems jederzeit gewährleisten zu können.

4. Erkennen Eisenbahnunternehmen, Fahrwegbetreiber oder die für die Instandhaltung zuständigen Stellen im Zuge des Kontrollverfahrens relevante Sicherheitsrisiken durch Mängel und nichtkonforme Bauweise oder Fehlfunktionen technischer Ausrüstung, auch bei strukturellen Teilsystemen, melden sie diese Risiken den übrigen beteiligten Parteien, damit diese die erforderlichen Korrekturmaßnahmen ergreifen können, um die Sicherheit des Eisenbahnsystems jederzeit gewährleisten zu können.

Artikel 5

Berichte

5. Die Fahrwegbetreiber und Eisenbahnunternehmen unterrichten die nationale Sicherheitsbehörde durch ihre jährlichen Sicherheitsberichte nach Artikel 9 Absatz 4 der Richtlinie 2004/49/EG über die Anwendung dieser Verordnung.
6. Die nationale Sicherheitsbehörde legt gemäß Artikel 18 der Richtlinie 2004/49/EG Berichte über die Anwendung dieser Verordnung durch die Eisenbahnunternehmen, Fahrwegbetreiber und, sofern sie darüber unterrichtet ist, durch die für die Instandhaltung zuständigen Stellen vor.
7. Im jährlichen Instandhaltungsbericht der für die Instandhaltung von Güterwagen zuständigen Stellen nach Nummer I.7.4 Buchstabe k des Anhangs III der Verordnung (EU) Nr. 445/2011 sind Angaben zu den Erfahrungen der für die Instandhaltung zuständigen Stellen mit der Anwendung dieser Verordnung zu machen. Die Agentur koordiniert die Sammlung dieser Informationen mit den entsprechenden für die Zertifizierung zuständigen Stellen.
8. Die übrigen für die Instandhaltung zuständigen Stellen, die nicht in den Anwendungsbereich der Verordnung (EU) Nr. 445/2011 fallen, unterrichten die Agentur ebenfalls über ihre Erfahrungen mit der Anwendung dieser Verordnung. Die Agentur koordiniert den Erfahrungsaustausch mit diesen für die Instandhaltung zuständigen Stellen.
9. Die Agentur sammelt alle Informationen über die Erfahrungen mit der Anwendung dieser Verordnung und legt erforderlichenfalls der Kommission Empfehlungen zur Verbesserung dieser Verordnung vor.
10. Die nationalen Sicherheitsbehörden unterstützen die Agentur bei der Sammlung dieser Informationen bei Eisenbahnunternehmen und Fahrwegbetreibern.
11. Die Agentur legt der Kommission spätestens drei Jahre nach Inkrafttreten dieser Verordnung einen Bericht mit einer Analyse der Effektivität der Methode und der Erfahrungen der Eisenbahnunternehmen, Fahrwegbetreiber und für die Instandhaltung zuständigen Stellen mit der Anwendung dieser Verordnung vor.

Artikel 6
Inkrafttreten und Geltung

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

Diese Verordnung gilt ab dem [vom Amt für amtliche Veröffentlichungen einzufügen – *sechs Monate nach dem Tag des Inkrafttretens*].

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

Brüssel, den

Für die Kommission
Der Präsident

Artikel

ANHANG

DAS KONTROLLVERFAHREN

1. ALLGEMEINES

- 1.1. Das Kontrollverfahren stützt sich auf sämtliche im Managementsystem vorgesehenen Prozesse und Verfahren, unter anderem die technischen, operationellen und organisatorischen Maßnahmen zur Risikokontrolle.
- 1.2. Die in Artikel 3 Absatz 2 genannten Maßnahmen des Kontrollverfahrens werden in den Abschnitten 2 bis 6 beschrieben.
- 1.3. Dieses Kontrollverfahren ist ein repetitives und iteratives Verfahren, wie das Diagramm in der Anlage zeigt.

2. FESTLEGUNG DER STRATEGIE, DER PRIORITÄTEN UND DES PLANS/DER PLÄNE FÜR DIE KONTROLLE

- 2.1. Auf der Grundlage seines/ihrer Managementsystems ist jedes Eisenbahnunternehmen, jeder Fahrwegbetreiber und jede für die Instandhaltung zuständige Stelle verantwortlich für die Festlegung seiner/ihrer Strategie, Prioritäten und des Plans/der Pläne für die Kontrolle.
- 2.2. Bei der Festlegung der Prioritäten sind Informationen aus den Bereichen zu berücksichtigen, in denen die größten Risiken bestehen, und die bei ineffektiver Kontrolle ein Sicherheitsrisiko darstellen könnten. Es ist eine Rangordnung für die Kontrollmaßnahmen festzulegen, wobei jeweils der Bedarf hinsichtlich Zeit, Aufwand und Ressourcen anzugeben sind. Darüber hinaus sind bei der Festlegung von Prioritäten die Ergebnisse zu berücksichtigen, die bereits früher bei der Anwendung des Kontrollverfahrens erzielt wurden.
- 2.3. Im Zuge des Kontrollverfahrens sind so früh wie möglich Fälle zu ermitteln, in denen die Nichteinhaltung von Vorschriften bei der Anwendung des Managementsystems zu Unfällen, Störungen, Beinaheunfällen und sonstigen gefährlichen Ereignissen führen könnte. Daraufhin sind Maßnahmen zu ergreifen, um eine solche Nichteinhaltung zu beheben.
- 2.4. In der Strategie und dem Plan/den Plänen für die Kontrolle sind qualitative und/oder quantitative Indikatoren festzulegen, die
 - (f) frühzeitig vor einer Abweichung vom erwarteten Ergebnis warnen, oder gewährleisten, dass das erwartete Ergebnis wie geplant erreicht wird;
 - (g) Informationen über ungewünschte Ergebnisse liefern können;
 - (h) die Entscheidungsfindung unterstützen können.

3. SAMMLUNG UND ANALYSE VON INFORMATIONEN

3.1. Die Sammlung und Analyse von Informationen erfolgt entsprechend der Strategie, der Prioritäten und des Plans/der Pläne, die für die Kontrolle festgelegt wurden.

3.2. Für jeden der unter Nummer 2.4 genannten festgelegten Indikatoren

- (i) werden die erforderlichen Informationen gesammelt;
- (j) wird bewertet, ob Prozesse, Verfahren sowie technische, operationelle und organisatorische Maßnahmen zur Risikokontrolle korrekt angewendet werden;
- (k) wird geprüft, ob Prozesse, Verfahren sowie technische, operationelle und organisatorische Maßnahmen zur Risikokontrolle effektiv sind und ob sie zu den erwarteten Ergebnissen führen;
- (l) wird bewertet, ob das Managementsystem als Ganzes korrekt angewendet wird und ob es zu den erwarteten Ergebnissen führt;
- (m) werden die Fälle analysiert und bewertet, in denen die Vorgaben nach den Buchstaben b, c und d nicht erfüllt werden, sowie die Gründe hierfür ermittelt.

4. ERSTELLUNG EINES AKTIONSPANS

4.1. Für Fälle der Nichteinhaltung, die als inakzeptabel betrachtet werden, ist ein Aktionsplan zu erstellen. Durch diesen Plan müssen folgende Ziele erreicht werden:

- (n) Durchsetzung der korrekten Durchführung der festgelegten Prozesse, Verfahren sowie technischen, operationellen und organisatorischen Maßnahmen zur Risikokontrolle, oder
- (o) Verbesserung bestehender Prozesse, Verfahren sowie technischer, operationeller und organisatorischer Maßnahmen zur Risikokontrolle, oder
- (p) Festlegung und Durchführung zusätzlicher Maßnahmen zur Risikokontrolle.

4.2. Der Aktionsplan enthält insbesondere folgende Informationen:

- (q) erwartete Ziele und Ergebnisse;
- (r) erforderliche Präventiv- und/oder Korrekturmaßnahmen;
- (s) für die Durchführung der Maßnahmen zuständige Person;
- (t) Fristen für die Durchführung der Maßnahmen;
- (u) für die Bewertung der Effektivität der Maßnahmen des Aktionsplans nach Abschnitt 6 zuständige Person;
- (v) Überprüfung der Auswirkungen des Aktionsplans auf die Strategie, die Prioritäten und den Plan/die Pläne für die Kontrolle.

- 4.3. Im Hinblick auf das Sicherheitsmanagement an den Schnittstellen entscheidet das Eisenbahnunternehmen, der Fahrwegbetreiber oder die für die Instandhaltung zuständige Stelle mit Zustimmung der übrigen beteiligten Akteure, wer für die Durchführung der erforderlichen Aktionsplans oder Teilen davon zuständig sein soll.

5. DURCHFÜHRUNG DES AKTIONSPANS

- 5.1. Der Aktionsplan nach Abschnitt 4 ist so durchzuführen, dass die Nichteinhaltung von Vorschriften in den ermittelten Fällen korrigiert wird.

6. BEWERTUNG DER EFFEKTIVITÄT DER MASSNAHMEN DES AKTIONSPANS

- 6.1. Die Überprüfung der korrekten Durchführung, Angemessenheit und Effektivität der im Aktionsplan vorgesehenen Maßnahmen erfolgt nach dem gleichen in diesem Anhang beschriebenen Kontrollverfahren.

- 6.2. Zur Bewertung der Effektivität des Aktionsplans wird insbesondere überprüft

- (w) ob der Aktionsplan korrekt durchgeführt und fristgerecht abgeschlossen wird;
- (x) ob das erwartete Ergebnis erzielt wurde;
- (y) ob sich inzwischen die Ausgangsbedingungen verändert haben und die im Aktionsplan vorgesehenen Maßnahmen zur Risikokontrolle unter den aktuellen Bedingungen noch angemessen sind;
- (z) ob andere Maßnahmen zur Risikokontrolle erforderlich sind.

7. NACHWEISE FÜR DIE ANWENDUNG DES KONTROLLVERFAHRENS

- 7.1. Das Kontrollverfahren ist zu dokumentieren, um nachzuweisen, dass es korrekt angewendet wurde. Diese Dokumentation ist vor allem für die Zwecke der internen Bewertung zugänglich zu machen. Auf Anfrage

- (aa) stellen die Eisenbahnunternehmen und Fahrwegbetreiber diese Dokumentation der nationalen Sicherheitsbehörde zur Verfügung;
- (bb) stellen die für die Instandhaltung zuständigen Stellen diese Dokumentation der für die Zertifizierung zuständigen Stelle zur Verfügung. Erfolgt das Management von Schnittstellen über Verträge, stellen die für die Instandhaltung zuständigen Stellen diese Dokumentation den entsprechenden Eisenbahnunternehmen und Fahrwegbetreibern zur Verfügung.

- 7.2. Die nach Nummer 7.1. erstellte Dokumentation umfasst insbesondere

- (cc) eine Beschreibung der Organisation und des Personals, das für die Durchführung des Kontrollverfahrens benannt wurde;
- (dd) die Ergebnisse der verschiedenen in Artikel 3 Absatz 2 genannten Maßnahmen des Kontrollverfahrens, insbesondere der getroffenen Entscheidungen;

- (ee) in Bezug auf Fälle der Nichteinhaltung, die als inakzeptabel betrachtet werden, eine Liste aller erforderlichen Maßnahmen, die durchgeführt werden müssen, um das erforderliche Ergebnis zu erzielen.

Anlage
Rahmen für das Kontrollverfahren



