



**RAT DER
EUROPÄISCHEN UNION**

**Brüssel, den 7. März 2014 (14.03)
(OR. en)**

6822/14

**Interinstitutionelles Dossier:
2013/0016 (COD)**

**CODEC 524
TRANS 83
PE 111**

INFORMATORISCHER VERMERK

des	Generalsekretariats
für den	Ausschuss der Ständigen Vertreter/Rat
Betr.:	Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Eisenbahnsicherheit (Neufassung) - Ergebnis der ersten Lesung des Europäischen Parlaments (Straßburg, 24. bis 27. Februar 2014)

I. EINLEITUNG

Der Berichterstatter, Michael CRAMER (Greens/EFA, DE), hat im Namen des Ausschusses für Verkehr und Fremdenverkehr einen Bericht zu dem obengenannten Vorschlag vorgelegt. Der Bericht enthielt 102 Änderungsanträge (Änderungsanträge 1-102).

Außerdem wurden von der S&D-Fraktion 5 weitere Änderungsanträge vorgelegt.

II. AUSSPRACHE

Die Aussprache über den Vorschlag fand am 25. Februar 2014 im Rahmen einer gemeinsamen Aussprache über die sechs Vorschläge des vierten Eisenbahnpakets statt (ein einheitlicher europäischer Eisenbahnraum; Öffnung des Marktes für inländische Schienenpersonenverkehrsdienste; Interoperabilität des Eisenbahnsystems; Eisenbahnsicherheit; die Eisenbahnagentur der Europäischen Union (ERA) und gemeinsame Regeln für die Konten der Eisenbahnunternehmen). Eine Zusammenfassung der Aussprache ist in Dokument 6815/14 enthalten¹.

III. ABSTIMMUNG

Die Aussprache über den Vorschlag fand am 26. Februar 2014 statt. Das Europäische Parlament hat 103 Abänderungen an dem Vorschlag angenommen.

Alle 102 Abänderungen des Ausschusses wurden angenommen. Darüber hinaus wurde Abänderung 103 der S&D-Fraktion angenommen.

Die angenommenen Abänderungen sind zusammen mit der legislativen EntschlieÙung in der Anlage wiedergegeben.

¹ Siehe auch Dok. 6816/14, 6821/14, 6829/14 und 6830/14.

Eisenbahnsicherheit *I**

Legislative Entschließung des Europäischen Parlaments vom 26. Februar 2014 zu dem Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates über die Eisenbahnsicherheit (Neufassung) (COM(2013)0031 – C7-0028/2013 – 2013/0016(COD))

(Ordentliches Gesetzgebungsverfahren – Neufassung)

Das Europäische Parlament,

- in Kenntnis des Vorschlags der Kommission an das Europäische Parlament und den Rat (COM(2013)0031),
 - gestützt auf Artikel 294 Absatz 2 und Artikel 91 Absatz 1 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union, auf deren Grundlage ihm der Vorschlag der Kommission unterbreitet wurde (C7-0028/2013),
 - gestützt auf Artikel 294 Absatz 3 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union,
 - in Kenntnis der begründeten Stellungnahmen, die vom litauischen Parlament, vom rumänischen Senat und vom schwedischen Parlament gemäß dem Protokoll Nr. 2 über die Anwendung der Grundsätze der Subsidiarität und der Verhältnismäßigkeit abgegeben wurden und in denen geltend gemacht wird, dass der Entwurf des Gesetzgebungsakts nicht mit dem Subsidiaritätsprinzip vereinbar ist,
 - in Kenntnis der Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses vom 11. Juli 2013¹,
 - in Kenntnis der Stellungnahme des Ausschusses der Regionen vom 8. Oktober 2013²,
 - gestützt auf die Interinstitutionelle Vereinbarung vom 28. November 2001 über die systematischere Neufassung von Rechtsakten³,
 - in Kenntnis des Schreibens des Rechtsausschusses an den Ausschuss für Verkehr und Fremdenverkehr gemäß Artikel 87 Absatz 3 seiner Geschäftsordnung,
 - gestützt auf Artikel 87 und 55 seiner Geschäftsordnung,
 - in Kenntnis des Berichts des Ausschusses für Verkehr und Fremdenverkehr (A7-0015/2014),
- A. in der Erwägung, dass der vorliegende Vorschlag nach Auffassung der beratenden Gruppe der Juristischen Dienste des Europäischen Parlaments, des Rates und der Kommission keine

¹ ABl. C 327 vom 12.11.2013, S. 122.

² ABl. C 356 vom 5.12.2013, S. 92.

³ ABl. C 77 vom 28.3.2002, S. 1.

anderen inhaltlichen Änderungen enthält als diejenigen, die im Vorschlag als solche ausgewiesen sind, und dass sich der Vorschlag in Bezug auf die Kodifizierung der unveränderten Bestimmungen der bisherigen Rechtsakte mit jenen Änderungen auf eine reine Kodifizierung der bestehenden Rechtstexte ohne inhaltliche Änderungen beschränkt;

1. legt unter Berücksichtigung der Empfehlungen der beratenden Gruppe der Juristischen Dienste des Europäischen Parlaments, des Rates und der Kommission den folgenden Standpunkt in erster Lesung fest;
2. fordert die Kommission auf, es erneut zu befassen, falls sie beabsichtigt, ihren Vorschlag entscheidend zu ändern oder durch einen anderen Text zu ersetzen;
3. beauftragt seinen Präsidenten, den Standpunkt des Parlaments dem Rat und der Kommission sowie den nationalen Parlamenten zu übermitteln.

Abänderung 1

Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 1 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(1a) Der Eisenbahnverkehr ist bereits jetzt der sicherste Verkehrsträger in der Union, und die Sicherheit im Eisenbahnverkehr konnte in den letzten Jahrzehnten weiter verbessert werden. Die Verkehrsleistung des Eisenbahnverkehrs ist von ungefähr 200 Mrd. Personenkilometern im Jahr 1970 auf mittlerweile über 300 Mrd. angestiegen, wohingegen die durchschnittliche jährliche Zahl der tödlichen Unfälle im Eisenbahnverkehr von ungefähr 400 Anfang der 1970er Jahre auf heute unter 100 gesunken ist.

Abänderung 2

Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 1 b (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(1b) Es sollte nicht nur für die Sicherheit der Fahrgäste und der Bediensteten einschließlich des Personals von Auftragnehmern gesorgt werden, sondern auch für die Sicherheit der Benutzer von Bahnübergängen und der Personen, die in der Nähe von Eisenbahnstrecken wohnen.

Abänderung 3

Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 1 c (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(1c) Die Eisenbahnsicherheit sollte in Übereinstimmung mit dem technischen und wissenschaftlichen Fortschritt und unter Berücksichtigung der erwarteten Zunahme der Wettbewerbsfähigkeit der Eisenbahn weiter verbessert werden.

Abänderung 4

Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 1 d (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(1d) Das Eisenbahnwesen in der Union hat tiefgreifende Veränderungen durchgemacht, die unter anderem durch die drei seit Anfang der 1990er Jahre verabschiedeten Eisenbahnpakete der Union ausgelöst wurden. Der schrittweise Aufbau eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraums ist gekennzeichnet durch eine Zunahme in der Zahl der Akteure, die verstärkte Einschaltung von Subunternehmen und häufigere Markteintritte. In diesem komplexeren Umfeld ist die Eisenbahnsicherheit entscheidend vom Zusammenspiel aller Akteure, d. h. der Eisenbahnunternehmen, der Infrastrukturbetreiber, der Eisenbahnindustrie und der Sicherheitsbehörden, abhängig. Die Rechtsvorschriften im Bereich Sicherheit sollten diesen Entwicklungen Rechnung tragen und die Einführung geeigneter Informations-, Management- und Notfallverfahren und -instrumente vorsehen.

Abänderung 5

Vorschlag für eine Richtlinie

Erwägung 2

Vorschlag der Kommission

(2) Mit der Richtlinie 2004/49/EG wurde ein gemeinsamer Regelungsrahmen für die Eisenbahnsicherheit geschaffen, wobei die Inhalte der Sicherheitsvorschriften, die Sicherheitsbescheinigung für Eisenbahnunternehmen, die Aufgaben und Funktionen der nationalen Sicherheitsbehörden und die Untersuchung von Unfällen harmonisiert wurden. **Im Hinblick auf die weiteren Bemühungen zur Schaffung eines Binnenmarktes für Eisenbahnverkehrsdienste bedarf es jedoch einer gründlichen Überarbeitung dieser Richtlinie.**

Geänderter Text

(2) Mit der Richtlinie 2004/49/EG wurde ein gemeinsamer Regelungsrahmen für die Eisenbahnsicherheit geschaffen, wobei die Inhalte der Sicherheitsvorschriften, die Sicherheitsbescheinigung für Eisenbahnunternehmen, die Aufgaben und Funktionen der nationalen Sicherheitsbehörden und die Untersuchung von Unfällen harmonisiert wurden. **Die derzeitige Schaffung eines Binnenmarktes für Eisenbahnverkehrsdienste hat eine Multiplikation von Akteuren und Kommunikationsschnittstellen zur Folge. Um in diesem Kontext die Sicherheit des Eisenbahnverkehrs zu garantieren,** bedarf es einer gründlichen Überarbeitung dieser Richtlinie.

Abänderung 6

Vorschlag für eine Richtlinie

Erwägung 2 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(2a) Angesichts der noch immer bestehenden Unterschiede zwischen den Sicherheitsanforderungen, die ein optimales Funktionieren des Eisenbahnverkehrs in der Union erschweren, ist es von besonderer Bedeutung, dass die Betriebs- und Sicherheitsvorschriften sowie die Vorschriften zur Untersuchung von Unfällen weiter harmonisiert werden.

Abänderung 7

Vorschlag für eine Richtlinie

Erwägung 2 b (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(2b) Die Harmonisierung sollte jedoch nicht die derzeitigen Sicherheitsniveaus der einzelnen Mitgliedstaaten gefährden.

Abänderung 8

Vorschlag für eine Richtlinie
Erwägung 2 c (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(2c) Die ordnungsgemäße Durchsetzung und weitere Verbesserung der Richtlinie 96/49/EG^{12a} des Rates und der Richtlinie 2008/68/EG^{12b} des Rates und des Europäischen Parlaments und des Rates sind von größter Wichtigkeit für die Eisenbahnsicherheit und den Schutz von Menschenleben, öffentlicher Gesundheit und Umwelt.

^{12a} Richtlinie 96/49/EG des Rates vom 23. Juli 1996 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten für die Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter (ABl. L 235 vom 17.9.1996, S. 25).

^{12b} 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).

Abänderung 9

Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 3

Vorschlag der Kommission

(3) Untergrundbahnen, Straßenbahnen und andere Stadt- und Regionalbahnen unterliegen in vielen Mitgliedstaaten kommunalen oder regionalen Sicherheitsvorschriften; sie werden häufig von kommunalen oder regionalen Behörden kontrolliert und sind nicht von den Anforderungen an die Interoperabilität oder die Erteilung von Genehmigungen innerhalb der Union erfasst. Straßenbahnen unterliegen zudem häufig Sicherheitsvorschriften für den Straßenverkehr, so dass bei ihnen die vollständige Anwendung von Eisenbahnsicherheitsvorschriften nicht möglich wäre. Aus diesen Gründen sollten solche Stadtbahnen vom Geltungsbereich dieser Richtlinie ausgenommen werden. Es steht den Mitgliedstaaten jedoch frei, die Bestimmungen dieser Richtlinie auch auf Stadtbahnen anzuwenden, soweit sie dies für sinnvoll erachten.

Geänderter Text

(3) Untergrundbahnen, Straßenbahnen, **Tram-Trains** und andere Stadt- und Regionalbahnen unterliegen in vielen Mitgliedstaaten kommunalen oder regionalen Sicherheitsvorschriften; sie werden häufig von kommunalen oder regionalen Behörden kontrolliert und sind nicht von den Anforderungen an die Interoperabilität oder die Erteilung von Genehmigungen innerhalb der Union erfasst. Straßenbahnen unterliegen zudem häufig Sicherheitsvorschriften für den Straßenverkehr, so dass bei ihnen die vollständige Anwendung von Eisenbahnsicherheitsvorschriften nicht möglich wäre. Aus diesen Gründen sollten solche Stadtbahnen vom Geltungsbereich dieser Richtlinie ausgenommen werden. Es steht den Mitgliedstaaten jedoch frei, die Bestimmungen dieser Richtlinie auch auf Stadtbahnen anzuwenden, soweit sie dies für sinnvoll erachten.

Abänderung 10

Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 4

Vorschlag der Kommission

(4) Das Eisenbahnsystem in der Union weist generell ein hohes Sicherheitsniveau auf, insbesondere im Vergleich zum Straßenverkehr. Die Sicherheit sollte in Übereinstimmung mit dem technischen und wissenschaftlichen Fortschritt und unter Berücksichtigung der erwarteten Zunahme der Wettbewerbsfähigkeit der Eisenbahn weiter verbessert werden, soweit dies nach vernünftigem Ermessen durchführbar ist.

Geänderter Text

Betrifft nicht die deutsche Fassung.

Abänderung 11

Vorschlag für eine Richtlinie
Erwägung 4 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(4a) Die Sicherheit ist entscheidend vom Zusammenspiel zwischen Eisenbahninfrastruktur, Diensten, Herstellern und Sicherheitsbehörden abhängig. Es sollten die geeigneten Instrumente angewendet und entwickelt werden, um die Sicherheit zu gewährleisten und zu verbessern.

Abänderung 12

Vorschlag für eine Richtlinie
Erwägung 5

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(5) Die wichtigsten Akteure des Eisenbahnsystems, ***d. h. Infrastrukturbetreiber und Eisenbahnunternehmen,*** sollten die volle Verantwortung für die Sicherheit ihres eigenen Systembereichs tragen. ***Wann immer dies zweckmäßig ist, sollten sie bei der Umsetzung von Maßnahmen zur Risikokontrolle zusammenarbeiten.*** Die Mitgliedstaaten sollten klar unterscheiden zwischen der unmittelbaren Verantwortung für die Sicherheit und der Aufgabe der nationalen Sicherheitsbehörden, die darin besteht, einen nationalen Regelungsrahmen zu schaffen und die Leistung aller Betreiber zu überwachen.

(5) Sämtliche Akteure des Eisenbahnsystems, sollten die volle Verantwortung für die Sicherheit ihres eigenen Systembereichs tragen. Die Mitgliedstaaten sollten klar unterscheiden zwischen der unmittelbaren Verantwortung für die Sicherheit und der Aufgabe der nationalen Sicherheitsbehörden, die darin besteht, einen nationalen Regelungsrahmen zu schaffen und die Leistung aller Betreiber zu überwachen.

Abänderung 13

Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 6

Vorschlag der Kommission

(6) Die Verantwortung der Infrastrukturbetreiber und der Eisenbahnunternehmen für den Betrieb des Eisenbahnsystems schließt nicht aus, dass andere Akteure, wie beispielsweise Hersteller, Beförderer, Versender, Befüller, Verlader, für die Instandhaltung zuständige Stellen, Zulieferer von Wartungsmaterial, **Wagenhalter**, Dienstleister und Beschaffungsstellen, die Verantwortung für ihre Produkte oder Dienstleistungen übernehmen. Um das Risiko einer unzureichenden Wahrnehmung dieser Verantwortlichkeiten zu vermeiden, sollte jeder Akteur für seinen eigenen Bereich verantwortlich gemacht werden. Jeder Akteur des Eisenbahnsystems 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 der Fahrzeuge, Instandhaltungsunterlagen sowie die Rückverfolgbarkeit von Verladevorgängen und die Frachtpapiere.

Geänderter Text

(6) Die Verantwortung der Infrastrukturbetreiber und der Eisenbahnunternehmen für den Betrieb des Eisenbahnsystems schließt nicht aus, dass andere Akteure, wie beispielsweise Hersteller, Beförderer, Versender, Befüller, Verlader, **Entlader, Empfänger**, für die Instandhaltung zuständige Stellen, Zulieferer von Wartungsmaterial, **Fahrzeugeigentümer, Fahrzeughalter**, Dienstleister und Beschaffungsstellen, die Verantwortung für ihre Produkte oder Dienstleistungen **und für die Einführung von Maßnahmen zur Risikokontrolle** übernehmen. Um das Risiko einer unzureichenden Wahrnehmung dieser Verantwortlichkeiten zu vermeiden, sollte jeder Akteur für seinen eigenen Bereich **durch vertragliche Vereinbarungen** verantwortlich gemacht werden. Jeder Akteur des Eisenbahnsystems sollte dafür verantwortlich sein, den anderen Akteuren, **darunter den zuständigen Behörden**, alle **relevanten** Informationen, die für die **Gewährleistung eines sicheren Betriebs nötig** sind, vollständig und wahrheitsgemäß zu übermitteln, insbesondere Informationen zum Zustand und zur Geschichte der Fahrzeuge, Instandhaltungsunterlagen sowie die Rückverfolgbarkeit von Verladevorgängen und die Frachtpapiere.

Abänderung 14

Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 6 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(6a) Wie eine Reihe von schweren Unfällen im Zusammenhang mit Güterwagen gezeigt hat, sind verbindliche und harmonisierte europäische Rechtsvorschriften zur Häufigkeit und Regelmäßigkeit der Wartung von Eisenbahngüterwagen, Fahrzeugen im Personenverkehr und Triebfahrzeugen dringend erforderlich.

Abänderung 15

Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 7 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(7a) Die Zusammenarbeit zwischen Herstellern, Zulieferern von Wartungsmaterial und Eisenbahnunternehmen hat in den letzten Jahrzehnten an Intensität verloren. Um die Sicherheit des gesamten Eisenbahnsystems aufrechtzuerhalten ist daher eine Harmonisierung der Mindestwartungsintervalle und der Qualitätsanforderungen notwendig.

Abänderung 16

Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 8

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(8) Es wurden schrittweise gemeinsame Sicherheitsziele (CST) und CSM eingeführt, um ein hohes Sicherheitsniveau zu gewährleisten und die Sicherheit zu verbessern, **soweit dies notwendig und nach vernünftigem Ermessen durchführbar ist**. Sie sollen ein Instrumentarium darstellen, das es

(8) Es wurden schrittweise gemeinsame Sicherheitsziele (CST) und CSM eingeführt, um ein hohes Sicherheitsniveau zu gewährleisten und die Sicherheit zu verbessern. Sie sollen ein Instrumentarium darstellen, das es ermöglicht, das Sicherheitsniveau und die Leistung der Betreiber auf Unionsebene und in den

ermöglicht, das Sicherheitsniveau und die Leistung der Betreiber auf Unionsebene und in den Mitgliedstaaten zu bewerten. Um die Konformität der Systeme mit den CST beurteilen zu können und die Überwachung des Sicherheitsniveaus der Eisenbahn zu vereinfachen, wurden zudem gemeinsame Sicherheitsindikatoren (CSI) festgelegt.

Mitgliedstaaten zu bewerten. Um die Konformität der Systeme mit den CST beurteilen zu können und die Überwachung des Sicherheitsniveaus der Eisenbahn zu vereinfachen, wurden zudem gemeinsame Sicherheitsindikatoren (CSI) festgelegt.

Abänderung 17

Vorschlag für eine Richtlinie

Erwägung 9

Vorschlag der Kommission

(9) Nationale Vorschriften, die häufig auf nationalen technischen Normen beruhen, wurden schrittweise durch Vorschriften auf der Grundlage gemeinsamer Normen ersetzt, die in CST, CSM und technischen Spezifikationen für die Interoperabilität (TSI) festgelegt sind. Um Hindernisse für die Interoperabilität zu beseitigen, sollte die Zahl der nationalen Vorschriften verringert werden; dazu sollte der Geltungsbereich der TSI auf das Eisenbahnsystem der gesamten 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 *darüber informieren*.

Geänderter Text

(9) Nationale Vorschriften, die häufig auf nationalen technischen Normen beruhen, wurden schrittweise durch Vorschriften auf der Grundlage gemeinsamer Normen ersetzt, die in CST, CSM und technischen Spezifikationen für die Interoperabilität (TSI) festgelegt sind. Um Hindernisse für die Interoperabilität zu beseitigen, sollte die Zahl der nationalen Vorschriften verringert werden; dazu sollte der Geltungsbereich der TSI auf das Eisenbahnsystem der gesamten Union erweitert werden, und noch offene Punkte in den TSI sollten geklärt werden. Zu diesem Zweck *halten* die Mitgliedstaaten ihr System nationaler Vorschriften auf dem laufenden Stand, *setzen* hinfallige Vorschriften außer Kraft und *informieren darüber* die Kommission und die Agentur.

Abänderung 18

Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 10

Vorschlag der Kommission

(10) **Angesichts des stufenweisen Ansatzes** zur Beseitigung der Hindernisse für die Interoperabilität des Eisenbahnsystems und **des Zeitbedarfs** für die **Annahme entsprechender TSI sollten Schritte unternommen** werden, **um zu vermeiden**, dass die Mitgliedstaaten neue nationale **Vorschriften** erlassen oder **Vorhaben durchführen**, die die **bestehende Diversität** des Systems noch verstärken. Das Sicherheitsmanagementsystem ist das anerkannte Instrument zur Unfallverhütung, und die Eisenbahnunternehmen sind dafür verantwortlich, umgehend Korrekturmaßnahmen zu ergreifen, um erneute Unfälle zu vermeiden. Die Mitgliedstaaten sollten die Verantwortung der Eisenbahnunternehmen nicht dadurch einschränken, dass sie unmittelbar nach einem Unfall neue nationale Vorschriften erlassen.

Geänderter Text

(10) **Wegen des Stufenkonzepts** zur Beseitigung der Hindernisse für die Interoperabilität des Eisenbahnsystems und **der deshalb erforderlichen Zeit** für die **Verabschiedung von TSI muss unter Aufrechterhaltung hoher Sicherheitsstandards im Einbahnverkehr vermieden** werden, dass die Mitgliedstaaten neue nationale **Regelungen** erlassen oder **Projekte in Angriff nehmen**, die die **Uneinheitlichkeit** des **bestehenden** Systems noch verstärken. Das Sicherheitsmanagementsystem ist das anerkannte Instrument zur Unfallverhütung. **Die Mitgliedstaaten, die Eisenbahnagentur („die Agentur“)** und die Eisenbahnunternehmen sind dafür verantwortlich, umgehend Korrekturmaßnahmen zu ergreifen, um erneute Unfälle zu vermeiden. Die Mitgliedstaaten sollten die Verantwortung der Eisenbahnunternehmen nicht dadurch einschränken, dass sie unmittelbar nach einem Unfall neue nationale Vorschriften erlassen.

Abänderung 19

Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 10 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(10a) Zugsteuerungs- und Signalgebungssysteme sind für die Gewährleistung der Eisenbahnsicherheit von großer Bedeutung. Die harmonisierte Entwicklung und Einführung des Europäischen Eisenbahnverkehrsmanagementsystems (ERTMS) im Eisenbahnnetz der Union ist ein wichtiger Beitrag zur Verbesserung der Sicherheit.

Abänderung 20

Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 11 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(11a) Eisenbahnunternehmen und Infrastrukturbetreiber sollten im Rahmen ihrer Sicherheitssysteme ein Konzept für eine „Kultur der Fairness“ einführen, um ihre Mitarbeiter dazu anhalten, auf mangelnde Sicherheit zurückzuführende Unfälle, Störungen und Beinaheunfälle zu melden, ohne mit Strafen oder Diskriminierung rechnen zu müssen. Ein solches Konzept einer „Kultur der Fairness“ ermöglicht es den Eisenbahnunternehmen, Lehren aus Unfällen, Störungen und Beinaheunfällen zu ziehen und damit die Sicherheit im Eisenbahnsektor für die Arbeitnehmer und Reisenden zu verbessern.

Abänderung 21

Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 12

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(12) Zur Gewährleistung eines hohen Sicherheitsniveaus im Eisenbahnverkehr und gleicher Bedingungen für alle Eisenbahnunternehmen sollten diese denselben Sicherheitsanforderungen unterliegen. Ein zugelassenes Eisenbahnunternehmen sollte über eine Sicherheitsbescheinigung verfügen, um Zugang zur Eisenbahninfrastruktur zu erhalten. Mit der Sicherheitsbescheinigung sollte nachgewiesen werden, dass das Eisenbahnunternehmen ein Sicherheitsmanagementsystem eingeführt hat und in der Lage ist, die einschlägigen Sicherheitsnormen und -vorschriften einzuhalten. Bei grenzüberschreitenden Verkehrsdiensten sollte die einmalige Genehmigung des Sicherheitsmanagementsystems auf

(12) Zur Gewährleistung eines hohen Sicherheitsniveaus im Eisenbahnverkehr und gleicher Bedingungen für alle Eisenbahnunternehmen sollten diese denselben Sicherheitsanforderungen unterliegen. Ein zugelassenes Eisenbahnunternehmen sollte über eine Sicherheitsbescheinigung verfügen, um Zugang zur Eisenbahninfrastruktur zu erhalten. Mit der Sicherheitsbescheinigung sollte nachgewiesen werden, dass das Eisenbahnunternehmen ein Sicherheitsmanagementsystem eingeführt hat und in der Lage ist, die einschlägigen Sicherheitsnormen und -vorschriften ***in allen Mitgliedstaaten, in denen das Unternehmen tätig ist***, einzuhalten. Bei grenzüberschreitenden Verkehrsdiensten sollte die einmalige Genehmigung des

Unionsebene ausreichend sein.

Sicherheitsmanagementsystems auf Unionsebene *oder für das Gebiet der Eisenbahninfrastruktur* ausreichend sein, *das das Eisenbahnunternehmen im Begriff ist zu nutzen.*

Abänderung 22

Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 13

Vorschlag der Kommission

(13) Auf der Grundlage der Richtlinie 2004/49/EG wurden harmonisierte Methoden festgelegt, die in Bezug auf die Überwachung, die Konformitätsprüfung, die Aufsicht sowie die Risikobeurteilung und –prüfung auf Eisenbahnunternehmen und die nationalen Sicherheitsbehörden Anwendung finden. Dieser Regelungsrahmen ist hinreichend ausgereift, um schrittweise zu einer „einheitlichen Sicherheitsbescheinigung“ überzugehen, die in der gesamten Union gültig ist. Der Übergang zu einer einheitlichen Sicherheitsbescheinigung sollte den Verwaltungsaufwand für Eisenbahnunternehmen verringern und das Eisenbahnsystem auf diese Weise effektiver und effizienter machen.

Geänderter Text

(13) Auf der Grundlage der Richtlinie 2004/49/EG wurden harmonisierte Methoden festgelegt, die in Bezug auf die Überwachung, die Konformitätsprüfung, die Aufsicht sowie die Risikobeurteilung und –prüfung auf Eisenbahnunternehmen und die nationalen Sicherheitsbehörden Anwendung finden. Dieser Regelungsrahmen ist hinreichend ausgereift, um schrittweise zu einer „einheitlichen Sicherheitsbescheinigung“ überzugehen, die in der gesamten Union *innerhalb der konkret festgelegten Tätigkeitsgebiete* gültig ist. Der Übergang zu einer einheitlichen Sicherheitsbescheinigung sollte den Verwaltungsaufwand für Eisenbahnunternehmen verringern und das Eisenbahnsystem auf diese Weise effektiver und effizienter machen, *wodurch gleichzeitig die Wettbewerbsfähigkeit der Eisenbahn gegenüber anderen Verkehrsträgern gesteigert wird.*

Abänderung 23

Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 16

Vorschlag der Kommission

(16) Die Zulassung von Zugpersonal *stellt* für neue Marktteilnehmer *häufig* ein unüberwindbares Hindernis *dar*. Die Mitgliedstaaten sollten sicherstellen, dass Eisenbahnunternehmen, die den Betrieb in dem betreffenden Netz aufnehmen wollen, Möglichkeiten zur Schulung und

Geänderter Text

(16) Die *Ausbildung und Qualifikation des Zugpersonals ist entscheidend für die Sicherheit des Eisenbahnsystems. Die Eisenbahnunternehmen sollten sicherstellen, dass ihre Mitarbeiter ausreichend qualifiziert, zertifiziert und geschult sind, und zwar auch dann, wenn*

Zulassung von Zugpersonal nutzen können, um Anforderungen nach nationalem Recht zu erfüllen.

die Unternehmen ihre Verkehrsdienste im Netz eines anderen Mitgliedstaats erbringen. Die nationalen Sicherheitsbehörden sollten die Überwachung und Durchsetzung dieser Vorschriften übernehmen. Die Zulassung von Zugpersonal kann für neue Marktteilnehmer ein unüberwindbares Hindernis darstellen. 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.

Abänderung 24

Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 17 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(17a) Die Agentur sollte zusammen mit den Sachverständigen des Sektors ein gemeinsames Sicherheitskonzept zur Bestimmung der sicherheitskritischen Komponenten entwickeln, bei dem die Erfahrungen des Luftverkehrssektors berücksichtigt werden.

Abänderung 25

Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 18

Vorschlag der Kommission

(18) Die nationalen Sicherheitsbehörden sollten organisatorisch, rechtlich, strukturell und in ihren Entscheidungen von Eisenbahnunternehmen, Infrastrukturbetreibern, Antragstellern **und** Beschaffungsstellen vollständig unabhängig sein. Sie sollten ihre Aufgaben auf offene und nichtdiskriminierende Weise wahrnehmen und mit der Agentur zusammenarbeiten, um ein einheitliches Eisenbahnsystem zu schaffen; zudem sollten sie ihre Entscheidungskriterien miteinander abstimmen. Im Interesse der Effizienz können zwei oder mehr Mitgliedstaaten beschließen, das Personal und die Ressourcen ihrer jeweiligen nationalen Sicherheitsbehörden zusammenzulegen.

Geänderter Text

(18) Die nationalen Sicherheitsbehörden sollten organisatorisch, rechtlich, strukturell und in ihren Entscheidungen von Eisenbahnunternehmen, Infrastrukturbetreibern, Antragstellern **oder** Beschaffungsstellen vollständig unabhängig sein. Sie sollten ihre Aufgaben auf offene und nichtdiskriminierende Weise wahrnehmen und mit der Agentur zusammenarbeiten, um ein einheitliches Eisenbahnsystem zu schaffen, **in dem hohe Sicherheitsstandards gelten**; zudem sollten sie ihre Entscheidungskriterien miteinander abstimmen. **Zur Wahrnehmung ihrer Aufgaben müssen die nationalen Sicherheitsbehörden über ausreichende Haushaltsmittel und eine ausreichende Zahl gut ausgebildeter Mitarbeiter verfügen.** Im Interesse der Effizienz können zwei oder mehr Mitgliedstaaten beschließen, das Personal und die Ressourcen ihrer jeweiligen nationalen Sicherheitsbehörden zusammenzulegen.

Abänderung 26

Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 18 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(18a) Die Einführung einer einheitlichen Sicherheitsbescheinigung ist eine wesentliche Voraussetzung für die Schaffung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraums und die Verbesserung der Eisenbahnsicherheit. Dazu bedarf es einer klaren Aufteilung von Aufgaben und Zuständigkeiten zwischen der Agentur und den nationalen Sicherheitsbehörden. Die Agentur sollte zur zentralen Anlaufstelle für Sicherheitsbescheinigungen in der Union

werden und sich dabei auf das wertvolle Wissen, die Kenntnis der örtlichen Gegebenheiten und die Erfahrungen der nationalen Sicherheitsbehörden stützen. Sie sollte spezifische Aufgaben und Zuständigkeiten auf der Grundlage der in der Verordnung (...) [Verordnung über die Europäische Eisenbahnagentur] genannten vertraglichen Vereinbarungen an die nationalen Sicherheitsbehörden delegieren, jedoch die ausschließliche Zuständigkeit für die Ausstellung, Erneuerung, Änderung oder den Widerruf von Sicherheitsbescheinigungen für Eisenbahnunternehmen und Infrastrukturbetreiber haben.

Abänderung 27

Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 19 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(19a) Die Einhaltung der Vorschriften für die Arbeits-, Lenk- und Ruhezeiten für Zugführer und Zugpersonal, die mit Sicherheitsaufgaben betraut sind, ist von entscheidender Bedeutung für die Eisenbahnsicherheit und einen fairen Wettbewerb. Die nationalen Sicherheitsbehörden sollten für die Durchsetzung und Kontrolle der Anwendung dieser Vorschriften auch im grenzüberschreitenden Eisenbahnverkehr zuständig sein. Die Agentur sollte ein an Bord der Züge zu installierendes Gerät zur Aufzeichnung der Lenk- und Ruhezeiten der Zugführer entwickeln. Die nationalen Sicherheitsbehörden sollten zur Kontrolle der Lenk- und Ruhezeiten im grenzüberschreitenden Verkehr befugt sein.

Abänderung 28

Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 20

Vorschlag der Kommission

(20) Schwere Eisenbahnunglücke geschehen selten. Sie können jedoch verheerende Folgen haben und in der Öffentlichkeit zu Bedenken hinsichtlich der Sicherheit des Eisenbahnsystems 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 schwerer Unfälle sein könnten .

Geänderter Text

(20) Schwere Eisenbahnunglücke geschehen selten. Sie können jedoch verheerende Folgen haben und in der Öffentlichkeit zu Bedenken hinsichtlich der Sicherheit des Eisenbahnsystems führen. Alle derartigen Unfälle sollten deshalb unter dem Sicherheitsaspekt untersucht werden, um erneute Unfälle zu vermeiden, und die Untersuchungsergebnisse sollten veröffentlicht **und in die regelmäßigen Berichte aufgenommen** werden. Andere Unfälle und Störungen sollten ebenfalls Gegenstand einer Sicherheitsuntersuchung sein, wenn sie signifikante Vorläufer schwerer Unfälle sein könnten . **Um solche Vorläufer zu identifizieren, führen Eisenbahnunternehmen und Infrastrukturbetreiber das in Artikel 3 definierte Konzept einer „Kultur der Fairness“ ein.**

Abänderung 29

Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 20 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(20a) Das Sicherheitssystem im Eisenbahnsektor beruht auf Rückmeldungen und Lehren, die aus Unfällen und Störungen gezogen wurden, bei denen die geltenden Regelungen über die Vertraulichkeit strikt anzuwenden sind, um die künftige Verfügbarkeit wertvoller Informationsquellen zu gewährleisten. In diesem Sinne sollten sensible Sicherheitsinformationen ausreichend geschützt werden.

Abänderung 30

**Vorschlag für eine Richtlinie
Erwägung 20 b (neu)**

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(20b) Unfälle haben Auswirkungen auf verschiedene öffentliche Interessen, wie etwa die Notwendigkeit zur Verhinderung künftiger Unfälle oder die ordnungsgemäße justizielle Aufarbeitung. Diese Interessen stehen über den Interessen der beteiligten Akteure und dem betreffenden Vorfall. Ein entsprechender Ausgleich zwischen allen Interessen ist notwendig, um die Durchsetzung des Gemeinwohls sicherzustellen.

Abänderung 31

**Vorschlag für eine Richtlinie
Erwägung 21 a (neu)**

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(21a) Der Eisenbahnsektor sollte spontane Ereignismeldungen dadurch erleichtern, dass mit ihnen keine Sanktionen verbunden sind, und somit einen Beitrag zur Verbesserung des Grundsatzes der „Kultur der Fairness“ leisten.

Abänderung 32

**Vorschlag für eine Richtlinie
Erwägung 21 b (neu)**

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(21b) Zur Vermeidung von Unfällen und Zwischenfällen ist es erforderlich, dass die entsprechenden Informationen, insbesondere auch Berichte und Sicherheitsempfehlungen auf der Grundlage von Sicherheitsüberprüfungen, umgehend übermittelt werden.

Abänderung 33

**Vorschlag für eine Richtlinie
Erwägung 21 c (neu)**

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(21c) Im Eisenbahnsektor gestaltet sich nach einem Unfall die Identifizierung der Opfer und Feststellung der Kontaktpersonen und/oder Familienmitglieder schwierig, da dem Betreiber die Identität der Opfer im Allgemeinen nicht bekannt ist. Dennoch wäre es im Falle der Eisenbahnverkehrsdienste der Union, bei denen Vorreservierungen erforderlich sind oder die Fahrgäste vor dem Zustieg Sicherheitskontrollen unterzogen werden, zweckmäßig, eine Liste der Fahrgäste und des Zugpersonals vorrätig zu haben, um Familienmitglieder und/oder Kontaktpersonen falls notwendig unverzüglich unterrichten zu können. Die Agentur sollte deshalb damit beauftragt werden, Systeme zu entwickeln, mit denen solche Informationen in die Fahrgast-Reservierungssysteme eingearbeitet werden. Außerdem müssen die nationalen Behörden Notfallpläne erstellen, die Rettungsdienste, Zugangspläne, Hilfsmaßnahmen am Unfallort und ein Konzept für die Versorgung der Opfer umfassen. Die Agentur kann unter Rückgriff auf bewährte Methoden bei der Erstellung dieser Pläne unterstützend mitarbeiten. Der Betreiber sollte außerdem über einen Plan zur Versorgung der Opfer verfügen.

Abänderung 34

Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 22

Vorschlag der Kommission

(22) Zur Verbesserung der Effizienz ihrer Tätigkeiten und zur Unterstützung bei der Wahrnehmung ihrer Aufgaben *sollte* die Untersuchungsstelle rechtzeitig Zugang zu einem Unfallort erhalten, erforderlichenfalls in Abstimmung mit den Ermittlungsbehörden. 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.

Geänderter Text

(22) Zur Verbesserung der Effizienz ihrer Tätigkeiten und zur Unterstützung bei der Wahrnehmung ihrer Aufgaben *sollten* die Untersuchungsstelle *sowie die Agentur, wenn sie dies wünscht*, rechtzeitig Zugang zu einem Unfallort erhalten, erforderlichenfalls in Abstimmung mit den Ermittlungsbehörden. *Alle Beteiligten einschließlich der Agentur sind gehalten, alle für die Tätigkeit der Ermittlungsbehörden notwendigen relevanten Informationen zur Verfügung zu stellen.* 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.

Abänderung 35

Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 25

Vorschlag der Kommission

(25) Zur Ergänzung und Änderung einiger nicht wesentlicher Bestimmungen dieser Richtlinie sollte der Kommission gemäß Artikel 290 des Vertrags die Befugnis übertragen werden, Rechtsakte in Bezug auf gemeinsame Sicherheitsmethoden und ihre Änderung sowie zur Änderung gemeinsamer Sicherheitsindikatoren und gemeinsamer Sicherheitsziele zu erlassen. Besonders wichtig ist, dass die Kommission bei ihren Vorbereitungen angemessene Konsultationen durchführt,

Geänderter Text

(25) Zur Ergänzung und Änderung einiger nicht wesentlicher Bestimmungen dieser Richtlinie sollte der Kommission gemäß Artikel 290 des Vertrags die Befugnis übertragen werden, Rechtsakte in Bezug auf gemeinsame Sicherheitsmethoden und ihre Änderung sowie zur Änderung gemeinsamer Sicherheitsindikatoren und gemeinsamer Sicherheitsziele zu erlassen. Besonders wichtig ist, dass die Kommission bei ihren Vorbereitungen angemessene Konsultationen durchführt,

auch auf der Ebene von Sachverständigen. Bei der Vorbereitung und Ausarbeitung delegierter Rechtsakte sollte die Kommission zudem gewährleisten, dass die einschlägigen Dokumente dem Europäischen Parlament und dem Rat gleichzeitig, rechtzeitig und auf angemessene Weise übermittelt werden.

auch auf der Ebene von Sachverständigen **und mit den Sozialpartnern sowie insbesondere den nationalen Sicherheitsbehörden**. Bei der Vorbereitung und Ausarbeitung delegierter Rechtsakte sollte die Kommission zudem gewährleisten, dass die einschlägigen Dokumente dem Europäischen Parlament und dem Rat gleichzeitig, rechtzeitig und auf angemessene Weise übermittelt werden.

Abänderung 36

Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 1 – Absatz 1 – Einleitung

Vorschlag der Kommission

Die **Bestimmungen** dieser Richtlinie sollen die Entwicklung und Verbesserung der Eisenbahnsicherheit in **der Union und einen** besseren Marktzugang für Dienstleistungen auf dem Schienenweg durch folgende **Maßnahmen gewährleisten**:

Geänderter Text

Die **Mindestbestimmungen** dieser Richtlinie, **über die hinaus die Mitgliedstaaten lediglich in Einklang mit Artikel 8 Vorschriften erlassen dürfen**, sollen die Entwicklung und **weitere** Verbesserung der Eisenbahnsicherheit in **der Union und einen** besseren Marktzugang für Dienstleistungen auf dem Schienenweg durch folgende **Maßnahmen gewährleisten**:

Abänderung 37

Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 1 – Buchstabe c

Vorschlag der Kommission

c) Entwicklung gemeinsamer Sicherheitsziele und gemeinsamer **Sicherheitsmethoden, damit nationale Vorschriften schrittweise entfallen können**;

Geänderter Text

c) Entwicklung gemeinsamer Sicherheitsziele und gemeinsamer **Sicherheitsmethoden mit dem Ziel einer umfassenden Harmonisierung der nationalen Vorschriften auf einem hohen Sicherheitsniveau**;

Abänderung 38

Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 1 – Buchstabe e a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

ea) Einführung einer einheitlichen Sicherheitsbescheinigung, die in allen Mitgliedstaaten innerhalb festgelegter Tätigkeitsgebiete gültig und anerkannt ist;

Abänderung 39

Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 1 – Buchstabe e b (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

eb) Verpflichtung der Agentur zur Veröffentlichung von Leitlinien zur Eisenbahnsicherheit und zur Sicherheitsbescheinigung, einschließlich Auflistungen von Beispielen bewährter Verfahren, insbesondere für den grenzüberschreitenden Verkehr.

Abänderung 103

Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 2 – Absatz 2 – Einleitung

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

2. Vom Geltungsbereich dieser Richtlinie sind ausgenommen:

2. Die Mitgliedstaaten können von den Maßnahmen, die sie zur Durchführung dieser Richtlinie treffen, Folgendes ausnehmen:

Abänderung 40

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 2 – Absatz 2 – Buchstabe a

Vorschlag der Kommission

a) *Untergrundbahnen, Straßenbahnen sowie Stadt- und Regionalbahnen;*

Geänderter Text

a) *Untergrundbahn-, Straßenbahn- sowie Stadtbahnsysteme;*

Abänderung 41

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 2 – Absatz 3 – Buchstabe b a (neu)

Vorschlag der Kommission

ba) die Infrastruktur der Stadt- und Regionalbahnen, die im Rahmen der Betriebsbedingungen der Stadt- und Regionalbahnen gelegentlich durch Eisenbahn- und Untergrundbahnfahrzeuge genutzt werden, wenn die Nutzung durch solche Fahrzeuge ausschließlich zu Verbindungszwecken erforderlich ist;

Geänderter Text

Abänderung 42

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 2 – Absatz 3 – Buchstabe b b (neu)

Vorschlag der Kommission

bb) Fahrzeuge, deren Genehmigung abgelaufen ist, und die in Erwartung einer Erneuerung der Genehmigung an ein Terminal oder auf ein anderes Gelände verbracht werden;

Geänderter Text

Abänderung 43

Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 3 – Buchstabe a

Vorschlag der Kommission

a) „Eisenbahnsystem“ das Eisenbahnsystem der Union im Sinne des Artikels 2 der Richtlinie [xx über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems];

Geänderter Text

a) „Eisenbahnsystem **der Union**“ das **konventionelle Eisenbahnsystem und das Hochgeschwindigkeitseisenbahnsystem** der Union im Sinne des Artikels 2 der Richtlinie [xx über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems];

Abänderung 44

Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 3 – Buchstabe b

Vorschlag der Kommission

b) „Infrastrukturbetreiber“ den Betreiber der Infrastruktur im Sinne des **Artikels 2 der Richtlinie 2001/14/EG¹⁴**;

Geänderter Text

b) „Infrastrukturbetreiber“ den Betreiber der Infrastruktur im Sinne des **Artikels 3 der Richtlinie 2012/34/EU des Europäischen Parlaments und des Rates¹⁴**;

¹⁴ ABl. L 75 vom 15.3.2001, S. 29.

¹⁴ **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).**

Abänderung 45

Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 3 – Buchstabe c

Vorschlag der Kommission

c) „Eisenbahnunternehmen“ Eisenbahnunternehmen im Sinne des **Artikels 2 der Richtlinie 2001/14/EG** sowie jedes öffentliche oder private Unternehmen, dessen Tätigkeit im Erbringen von Eisenbahnverkehrsleistungen zur Beförderung von Gütern und/oder

Geänderter Text

c) „Eisenbahnunternehmen“ Eisenbahnunternehmen im Sinne des **Artikels 3 der Richtlinie 2012/34/EG** 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;

Personen besteht, wobei dieses Unternehmen die Traktion sicherstellen muss, einschließlich Unternehmen, die ausschließlich für die Traktion zuständig sind;

Abänderung 46

Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 3 – Buchstabe c a und c b (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

ca) „Verwendungsgebiet“ ein Netz oder Netze innerhalb eines Mitgliedstaats oder einer Gruppe von Mitgliedstaaten, in dem ein Eisenbahnunternehmen in Begriff ist tätig zu werden;

cb) „isoliertes Netz“ ein Eisenbahnnetz eines Mitgliedstaats (oder einem Teil davon) mit einer von der europäischen Standardspurweite (1435 mm – im Folgenden als „Standardspurweite“ bezeichnet) abweichenden Spurweite von 1 520 mm sowie ein mit Drittländern verbundenes Eisenbahnnetz mit einer Spurweite von 1 520 mm, das vom Standardnetz der Union isoliert ist;

Abänderung 48

Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 3 – Buchstabe f a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

fa) „gemeinsame Sicherheitsindikatoren (CSI)“ gemeinsame Daten zur Eisenbahnsicherheit, die erfasst werden, um die Überwachung der Leistung der Eisenbahnsicherheit sowie die Umsetzung der gemeinsamen Sicherheitsziele (CST) zu erleichtern;

Abänderung 49

Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 3 – Buchstabe h

Vorschlag der Kommission

h) „**nationale Vorschriften**“ alle auf Ebene der Mitgliedstaaten **erlassenen verbindlichen** Vorschriften, die Anforderungen an die **Eisenbahnsicherheit oder** technische Anforderungen enthalten und für **Eisenbahnunternehmen** gelten, unabhängig davon, welche Stelle diese Vorschriften erlässt;

Geänderter Text

h) „**nationale Vorschriften**“ alle auf Ebene der Mitgliedstaaten **erlassenen verbindlichen** Vorschriften, die **von den Mitgliedstaaten benannt worden sind und die** Anforderungen an die **Eisenbahnsicherheit oder betriebliche bzw.** technische Anforderungen enthalten und für **Akteure im Eisenbahnsektor** gelten, unabhängig davon, welche Stelle diese Vorschriften erlässt;

Abänderung 50

Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 3 – Buchstabe i

Vorschlag der Kommission

i) „Sicherheitsmanagementsystem“ die von einem Infrastrukturbetreiber oder einem Eisenbahnunternehmen eingerichtete Organisation und die von ihm **getroffenen Vorkehrungen**, die die sichere Steuerung seiner Betriebsabläufe gewährleisten;

Geänderter Text

i) „Sicherheitsmanagementsystem“ die von einem Infrastrukturbetreiber oder einem Eisenbahnunternehmen eingerichtete Organisation und die von ihm **eingeleiteten Verfahren**, die die sichere Steuerung seiner Betriebsabläufe gewährleisten;

Abänderung 51

Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 3 – Buchstabe k

Vorschlag der Kommission

k) „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, die von in Bewegung befindlichen Fahrzeugen verursacht wurden, Brände und sonstige Unfälle;

Geänderter Text

k) „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, **einschließlich derjenigen**, die von **der Definition für Fahrgäste nicht erfasst werden, die von in Bewegung befindlichen Fahrzeugen verursacht wurden, einschließlich in Rangierbahnhöfen und während Instandsetzungsarbeiten an den Gleisen**, Brände und sonstige Unfälle;

Abänderung 52

Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 3 – Buchstabe n a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

na) „nach vernünftigem Ermessen durchführbar“ eine Maßnahme, deren Durchführung einer Kosten-Nutzen-Analyse zufolge gemessen an dem angestrebten Sicherheitsziel keinen unverhältnismäßig hohen finanziellen und/oder zeitlichem Aufwand bedeutet;

Abänderung 53

Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 3 – Buchstabe n b (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

nb) „andere Beteiligte“ sämtliche Beteiligte, deren externe Aktivitäten an den Schnittstellen mit dem Eisenbahnsystem zur Entstehung von Risiken mit direkten Auswirkungen auf den Eisenbahnverkehr führen können und deshalb von den Infrastrukturbetreibern und Eisenbahnunternehmen kontrolliert werden müssen;

Abänderung 54

Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 3 – Buchstabe p a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

pa) „grenzüberschreitende Eisenbahnsysteme“ Eisenbahnsysteme, die Verkehrsdienstleistungen zwischen den nächstgelegenen städtischen Knotenpunkten auf beiden Seiten der Grenze bieten;

Abänderung 55

Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 3 – Buchstabe s

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

s) „**Halter**“ die natürliche oder juristische Person, die als Eigentümer oder Verfügungsberechtigter ein Fahrzeug als Beförderungsmittel nutzt und als solcher im *nationalen* Einstellungsregister gemäß Artikel 43 der Richtlinie XX über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems registriert ist;

s) „**Eigentümer**“ die natürliche oder juristische Person, die als Eigentümer oder Verfügungsberechtigter ein Fahrzeug als Beförderungsmittel nutzt und als solcher im Einstellungsregister gemäß Artikel 43 *und Artikel 43a* der Richtlinie XX über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems registriert ist;

Abänderung 56

Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 3 – Buchstabe u

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

u) „Fahrzeug“ ein Eisenbahnfahrzeug mit oder ohne Antrieb, *das in fester oder variabler Zusammensetzung auf eigenen* Rädern auf Eisenbahn-Schienenwegen verkehren kann. Ein Fahrzeug besteht aus einem oder mehreren strukturellen und funktionellen Teilsystemen.

u) „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 .

Abänderung 57

Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 3 – Buchstabe v

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

v) „Hersteller“ jede natürliche oder juristische Person, die eine Interoperabilitätskomponente oder ein Teilsystem herstellt bzw. konstruieren oder herstellen lässt und die Komponente oder das Teilsystem unter ihrem Namen oder ihrer Marke auf den Markt bringt;

Betrifft nicht die deutsche Fassung.

Abänderung 58

**Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 3 – Buchstabe x a (neu)**

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

xa) „Entlader“ das Unternehmen, das einen Container von einem Wagen entlädt, oder das verpackte Güter aus bzw. von einem Wagen oder Container entlädt, oder Güter aus einem Tank, einem Wagen oder einem Container entlädt;

Abänderung 59

**Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 3 – Buchstabe y a (neu)**

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

ya) „Kultur der Fairness“ ein von den Unternehmen einzuführendes Verfahren, mit dem die Mitarbeiter dazu angehalten werden sollen, auf mangelnde Sicherheit zurückzuführende Unfälle, Störungen und Beinaheunfälle zu melden, wobei sie nur für mutwillige Verstöße und grobe Unterlassungen belangt werden können. Die betreffenden Personen sollten nicht mit Strafen oder Diskriminierung für unbeabsichtigte Fehler oder die Offenlegung solcher Informationen rechnen müssen. Eine solche Kultur der Fairness ermöglicht es den Eisenbahnunternehmen, Lehren aus Unfällen, Störungen und Beinaheunfällen zu ziehen und damit die Sicherheit im Eisenbahnsektor für die Arbeitnehmer und Reisenden zu verbessern;

Abänderung 60

Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 3 – Buchstabe y b (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

y b) „Empfänger“ jede natürliche oder juristische Person, die als solche in den Frachtpapieren identifiziert wird und die die Ware und die Frachtpapiere erhält;

Abänderung 61

Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 3 – Buchstabe y c (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

yc) „Beförderer“ jedes Unternehmen, mit dem der Versender oder Reisende einen Beförderungsvertrag abgeschlossen hat, oder einen nachfolgenden Beförderer, der auf der Grundlage dieses Vertrags haftbar ist;

Abänderung 62

Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 4

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

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

1. Die **Mitgliedstaaten und** die Agentur sorgen dafür, dass die Eisenbahnsicherheit **allgemein** aufrechterhalten und, soweit dies nach vernünftigem Ermessen durchführbar ist, kontinuierlich verbessert wird, wobei die Entwicklung **des Unionsrechts** sowie der technische und wissenschaftliche Fortschritt berücksichtigt werden und die Verhütung schwerer Unfälle Vorrang erhält.

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

1. Die **Mitgliedstaaten und** die Agentur sorgen **innerhalb ihres jeweiligen Zuständigkeitsbereichs** dafür, dass die Eisenbahnsicherheit aufrechterhalten und, soweit dies nach vernünftigem Ermessen durchführbar ist, kontinuierlich verbessert wird, wobei **der Faktor Mensch**, die Entwicklung **des Unionsrechts und des internationalen Rechts** sowie der technische und wissenschaftliche Fortschritt berücksichtigt werden und die Verhütung schwerer Unfälle Vorrang erhält.

Die Mitgliedstaaten und die Agentur

sorgen dafür, dass Maßnahmen zur Entwicklung und Verbesserung der Eisenbahnsicherheit die Notwendigkeit einer Weiterbehandlung und eines auf einem System beruhenden Ansatzes berücksichtigen.

2. Die Mitgliedstaaten sorgen dafür, dass die Verantwortung für den sicheren Betrieb des Eisenbahnsystems und die Begrenzung der damit verbundenen Risiken den Infrastrukturbetreibern und den Eisenbahnunternehmen auferlegt wird, indem diese verpflichtet werden,

a) die erforderlichen Maßnahmen zur Risikobegrenzung – gegebenenfalls in gegenseitiger Zusammenarbeit – durchzuführen,

b) Unionsvorschriften und nationale Vorschriften anzuwenden,

c) ein Sicherheitsmanagement im Sinne dieser Richtlinie einzuführen.

Unbeschadet einer zivilrechtlichen Haftung nach den Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten haftet jeder Infrastrukturbetreiber und jedes Eisenbahnunternehmen für seinen jeweiligen Systembereich und dessen sicheren Betrieb, einschließlich der Materialbeschaffung und der Vergabe von Dienstleistungsaufträgen, gegenüber Benutzern, Kunden, den betroffenen Arbeitnehmern und Dritten. Die Sicherheitsmanagementsysteme der Infrastrukturbetreiber und Eisenbahnunternehmen müssen auch den mit den Tätigkeiten Dritter verbundenen Risiken Rechnung tragen.

3. Jeder Hersteller, Erbringer von Instandhaltungsdienstleistungen, 1 Halter, Dienstleistungsanbieter und jede Beschaffungsstelle sorgt dafür, dass die von ihnen gelieferten Fahrzeuge, Anlagen, Zubehörteile Materialien sowie die Dienstleistungen den angegebenen Anforderungen und Einsatzbedingungen entsprechen, so dass sie vom Eisenbahnunternehmen und/oder

2. Die Mitgliedstaaten **und die Agentur** sorgen dafür, dass die Verantwortung für den sicheren Betrieb des Eisenbahnsystems und die Begrenzung der damit verbundenen Risiken den Infrastrukturbetreibern und den Eisenbahnunternehmen auferlegt wird, indem diese verpflichtet werden,

a) die erforderlichen Maßnahmen zur Risikobegrenzung – gegebenenfalls in gegenseitiger Zusammenarbeit – durchzuführen,

b) Unionsvorschriften und nationale Vorschriften anzuwenden,

c) ein Sicherheitsmanagement im Sinne dieser Richtlinie einzuführen.

Unbeschadet einer zivilrechtlichen Haftung nach den Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten haftet jeder Infrastrukturbetreiber und jedes Eisenbahnunternehmen für seinen jeweiligen Systembereich und dessen sicheren Betrieb, einschließlich der Materialbeschaffung und der Vergabe von Dienstleistungsaufträgen, gegenüber Benutzern, Kunden, den betroffenen Arbeitnehmern und Dritten. Die Sicherheitsmanagementsysteme der Infrastrukturbetreiber und Eisenbahnunternehmen müssen auch den mit den Tätigkeiten Dritter verbundenen Risiken Rechnung tragen.

3. Jeder Hersteller, Erbringer von Instandhaltungsdienstleistungen, 1 Halter, Dienstleistungsanbieter und jede Beschaffungsstelle sorgt dafür, dass die von ihnen gelieferten Fahrzeuge, Anlagen, Zubehörteile Materialien sowie die Dienstleistungen den angegebenen Anforderungen und Einsatzbedingungen entsprechen, so dass sie vom Eisenbahnunternehmen und/oder

Infrastrukturbetreiber im Betrieb sicher eingesetzt werden können.

4. Alle für einen sicheren Betrieb relevanten Akteure **führen** – gegebenenfalls in gegenseitiger Zusammenarbeit – die erforderlichen Maßnahmen zur Risikokontrolle durch. Neben den Eisenbahnunternehmen und Infrastrukturbetreibern können dazu zählen:

a) die für die Instandhaltung von Fahrzeugen zuständigen Stellen;

b) für die Sicherheit der Verladevorgänge relevante **Beförderer, Verlader** und Befüller,

c) Hersteller, die für die Konstruktion und Herstellung sicherer Eisenbahnfahrzeuge, Teile, Komponenten oder Unterbaugruppen von Fahrzeugen, Eisenbahninfrastrukturen, Energie- und streckenseitiger Zugsteuerungs-/Zugsicherungssysteme sowie für die Erstellung der vorläufigen Instandhaltungsunterlagen für das Fahrzeug verantwortlich sind.

5. Jedes Eisenbahnunternehmen und jeder Infrastrukturbetreiber sowie alle für die Instandhaltung zuständigen Stellen sorgen dafür, dass ihre Auftragnehmer Maßnahmen zur Risikokontrolle umsetzen. Dazu wendet jedes Eisenbahnunternehmen, jeder Infrastrukturbetreiber und jede für die Instandhaltung zuständige Stelle die in der Verordnung (EU) Nr. 1078/2012¹⁵ festgelegten gemeinsamen Methoden für Überwachungsverfahren an. Ihre Auftragnehmer wenden dieses Verfahren aufgrund vertraglicher Vereinbarungen ebenfalls an. Eisenbahnunternehmen, Infrastrukturbetreiber und für die Instandhaltung zuständige Stellen legen ihre vertraglichen Vereinbarungen der Agentur oder der nationalen

Infrastrukturbetreiber im Betrieb sicher eingesetzt werden können.

4. Alle für einen sicheren Betrieb relevanten Akteure **führen jeweils in ihrem Zuständigkeitsbereich** – gegebenenfalls in gegenseitiger Zusammenarbeit – die erforderlichen Maßnahmen zur Risikokontrolle durch **und tragen die Verantwortung für die Wahrnehmung ihrer eigenen Aufgaben**. Neben den Eisenbahnunternehmen und Infrastrukturbetreibern können dazu zählen:

a) die **Halter und ihre** für die Instandhaltung von Fahrzeugen **zuständige Stelle oder** zuständigen Stellen,

b) für die Sicherheit der Verladevorgänge relevante **Verlader, Entlader** und Befüller,

c) Hersteller, die für die Konstruktion und Herstellung sicherer Eisenbahnfahrzeuge, Teile, Komponenten oder Unterbaugruppen von Fahrzeugen, Eisenbahninfrastrukturen, Energie- und streckenseitiger Zugsteuerungs-/Zugsicherungssysteme sowie für die Erstellung der vorläufigen Instandhaltungsunterlagen für das Fahrzeug verantwortlich sind.

5. Jedes Eisenbahnunternehmen und jeder Infrastrukturbetreiber sowie alle für die Instandhaltung zuständigen Stellen sorgen dafür, dass ihre Auftragnehmer Maßnahmen zur Risikokontrolle umsetzen. Dazu wendet jedes Eisenbahnunternehmen, jeder Infrastrukturbetreiber und jede für die Instandhaltung zuständige Stelle die in der Verordnung (EU) Nr. 1078/2012¹⁵ festgelegten gemeinsamen Methoden für Überwachungsverfahren an. Ihre Auftragnehmer wenden dieses Verfahren aufgrund vertraglicher Vereinbarungen ebenfalls an. Eisenbahnunternehmen, Infrastrukturbetreiber und für die Instandhaltung zuständige Stellen legen ihre vertraglichen Vereinbarungen der Agentur oder der nationalen

Sicherheitsbehörde auf Anfrage offen.

6. Jeder Akteur des Eisenbahnsystems, der ein Sicherheitsrisiko aufgrund von Mängeln, nicht konformer Bauweise oder Fehlfunktionen von technischer Ausrüstung einschließlich struktureller Teilsysteme entdeckt, teilt diese Risiken den anderen Beteiligten mit, damit diese etwaige erforderliche Korrekturmaßnahmen ergreifen können, um die Sicherheit des Eisenbahnsystems kontinuierlich zu gewährleisten.

7. Im Falle eines Austauschs von Fahrzeugen zwischen Eisenbahnunternehmen übermitteln alle Akteure einander alle für einen sicheren Betrieb relevanten Informationen. Dazu zählen unter anderem Informationen zum Zustand und zur Geschichte des Fahrzeugs, Teile der Instandhaltungsunterlagen, Informationen zur Rückverfolgbarkeit von Verladevorgängen und die Frachtpapiere. Die Informationen müssen ausreichend detailliert sein, damit das Eisenbahnunternehmen die mit dem Betrieb des Fahrzeugs verbundenen Risiken beurteilen kann.

¹⁵ ABl. L 320 vom 17.11.2012, S. 8.

Sicherheitsbehörde auf Anfrage offen.

6. Jeder Akteur des Eisenbahnsystems, der ein *systemimmanentes* Sicherheitsrisiko aufgrund von Mängeln, nicht konformer Bauweise oder Fehlfunktionen von technischer Ausrüstung einschließlich struktureller Teilsysteme entdeckt, teilt diese Risiken den anderen Beteiligten **und der Agentur gemäß einem in der Union harmonisierten Verfahren** mit, damit diese etwaige erforderliche Korrekturmaßnahmen ergreifen können, um die Sicherheit des Eisenbahnsystems kontinuierlich zu gewährleisten.

(6a) Die Mitgliedstaaten, die Agentur und alle weiteren Beteiligten des Eisenbahnwesens sorgen für eine „Kultur der Fairness“, die eine konsistente Meldung von Unfällen, Zwischenfällen und potentiellen Sicherheitsrisiken gewährleistet. Zur Schaffung von Anreizen für solche Mitteilungen sorgen die Mitgliedstaaten für einen Mechanismus, in dessen Rahmen vertrauliche Meldungen möglich sind.

7. Im Falle eines Austauschs von Fahrzeugen zwischen Eisenbahnunternehmen übermitteln alle Akteure einander alle für einen sicheren Betrieb relevanten Informationen **unter Nutzung des Fahrzeugregisters gemäß den Artikeln 43 und 43a [Interoperabilitätsrichtlinie]**. Dazu zählen unter anderem Informationen zum Zustand und zur Geschichte des Fahrzeugs, Teile der Instandhaltungsunterlagen, Informationen zur Rückverfolgbarkeit von Verladevorgängen, **sicherheitsrelevante Bauteile** und die Frachtpapiere. Die Informationen müssen ausreichend detailliert sein, damit das Eisenbahnunternehmen die mit dem Betrieb des Fahrzeugs verbundenen Risiken beurteilen kann.

¹⁵ ABl. L 320 vom 17.11.2012, S. 8.

Abänderung 63

Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 5 – Absatz 1 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

1a. Die Mitgliedstaaten unterstützen die Agentur bei der Kontrolle der Entwicklung der Eisenbahnsicherheit auf EU-Ebene.

Abänderung 64

Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 6 – Absatz 1 – Buchstabe c a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

ca) Methoden zur Überwachung der Entwicklung der Sicherheit auf nationaler und auf EU-Ebene;

Abänderung 65

Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 6 – Absatz 2 – Unterabsatz 1

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

Die Kommission erteilt der Agentur Aufträge, neue CSM gemäß Absatz 1 Buchstabe d zu erstellen, alle CSM unter Berücksichtigung der technischen Entwicklungen oder gesellschaftlichen Anforderungen zu überarbeiten und zu aktualisieren und gegenüber der Kommission entsprechende Empfehlungen abzugeben.

Die Kommission erteilt der Agentur Aufträge, neue CSM gemäß Absatz 1 Buchstabe d zu erstellen, alle CSM unter Berücksichtigung der technischen Entwicklungen oder gesellschaftlichen Anforderungen zu überarbeiten und zu aktualisieren und gegenüber der Kommission so schnell wie möglich entsprechende Empfehlungen abzugeben.

Abänderung 66

Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 6 – Absatz 2 – Unterabsatz 2

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

Bei der Erstellung der Empfehlungen berücksichtigt die Agentur die Ansichten der Nutzer und ***der beteiligten*** Akteure. Sie fügt den Empfehlungen einen Bericht über

Bei der Erstellung der Empfehlungen berücksichtigt die Agentur die Ansichten der Nutzer, ***der nationalen Sicherheitsbehörden, der Sozialpartner***

die Ergebnisse dieser Konsultation sowie eine Folgenabschätzung zu den neu zu erlassenden CSM bei.

und *weiterer beteiligter* Akteure. Sie fügt den Empfehlungen einen Bericht über die Ergebnisse dieser Konsultation sowie eine Folgenabschätzung zu den neu zu erlassenden CSM bei.

Abänderung 67

Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 6 – Absatz 3

Vorschlag der Kommission

3. Die CSM werden regelmäßig mit dem Ziel überarbeitet, die Sicherheit generell aufrechtzuerhalten und, soweit nach vernünftigem Ermessen durchführbar, kontinuierlich zu verbessern, wobei die bei ihrer Anwendung gewonnenen Erfahrungen und die allgemeine Entwicklung der Eisenbahnsicherheit berücksichtigt werden.

Geänderter Text

Betrifft nicht die deutsche Fassung.

Abänderung 68

Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 6 – Absatz 5

Vorschlag der Kommission

5. Die Mitgliedstaaten nehmen alle Änderungen an ihren nationalen Vorschriften vor, die aufgrund des Erlasses von CSM und überarbeiteten CSM erforderlich sind.

Geänderter Text

5. Die Mitgliedstaaten nehmen **unverzüglich** alle Änderungen an ihren nationalen Vorschriften vor, die aufgrund des Erlasses von CSM und überarbeiteten CSM erforderlich sind.

Abänderung 69

Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 7 – Absatz 2

Vorschlag der Kommission

2. Die Kommission erteilt der Agentur den Auftrag, überarbeitete CST zu erstellen und gegenüber der Kommission entsprechende Empfehlungen abzugeben.

Geänderter Text

2. Die Kommission erteilt der Agentur den Auftrag, **unverzüglich** überarbeitete CST zu erstellen und gegenüber der Kommission entsprechende Empfehlungen abzugeben.

Abänderung 70

Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 8

Vorschlag der Kommission

Nationale Vorschriften

1. Die Mitgliedstaaten können nur in den folgenden Fällen neue nationale Vorschriften **erlassen**:

- (a) wenn Vorschriften in Bezug auf vorhandene Sicherheitsmethoden nicht von einer CSM abgedeckt sind;
- (b) als Präventivmaßnahme in dringenden Fällen, insbesondere nach einem Unfall.

Die Mitgliedstaaten sorgen dafür, dass nationale Vorschriften der Notwendigkeit eines auf einem System beruhenden Ansatzes Rechnung tragen.

Geänderter Text

Nationale Vorschriften

1. Die Mitgliedstaaten können **nach dem Inkrafttreten dieser Richtlinie** nur in den folgenden Fällen neue nationale Vorschriften **entwerfen**:

- (a) wenn Vorschriften in Bezug auf vorhandene Sicherheitsmethoden nicht von einer CSM abgedeckt sind;
- (b) als Präventivmaßnahme in dringenden Fällen, insbesondere nach einem Unfall.

Die Mitgliedstaaten sorgen dafür, dass nationale Vorschriften **nicht zu Diskriminierungen führen und** der Notwendigkeit eines auf einem System beruhenden Ansatzes Rechnung tragen.

2. Beabsichtigt ein Mitgliedstaat die Einführung einer neuen nationalen Vorschrift, so notifiziert er den Entwurf dieser Vorschrift mit Hilfe eines geeigneten IT-Systems der Agentur und der Kommission gemäß Artikel 23 der Verordnung (EU) Nr. .../... [Agenturverordnung].

3. 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 nationalen Vorschrift erlassenen Unionsvorschriften steht, wird das Verfahren nach Artikel 22 der Verordnung (EU) Nr. .../... [Agenturverordnung] angewandt.

Die Mitgliedstaaten können beschließen, ein höheres Sicherheitsniveau einzuführen als in den CST vorgeschrieben, sofern dieses höhere Sicherheitsniveau vollständig mit den bestehenden CST vereinbar ist.

2. Beabsichtigt ein Mitgliedstaat die Einführung einer neuen nationalen Vorschrift, so notifiziert er den Entwurf dieser Vorschrift mit Hilfe eines geeigneten IT-Systems ***umgehend*** der Agentur und der Kommission gemäß Artikel 23 der Verordnung (EU) Nr. .../... [Agenturverordnung] ***und legt diesem einen Bericht über die Auswirkungen der anzunehmenden neuen Regelung bei. Außer in den Fällen entsprechend Absatz 1 Buchstabe b erfolgt diese Notifizierung mindestens drei Monate vor der geplanten Verabschiedung dieser Regelung.***

Nachdem ihr der Entwurf der nationalen Vorschrift übermittelt wurde, leitet die Agentur ein Koordinierungsverfahren ein, an dem alle nationalen Sicherheitsbehörden beteiligt werden, um eine möglichst weitreichende Harmonisierung innerhalb der Union sicherzustellen.

Die nationalen Regelungen können nicht in Kraft bleiben oder in Kraft treten wenn die Kommission dem auf Empfehlung der Agentur widerspricht, wobei dies entsprechend zu begründen ist.

3. 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 nationalen Vorschrift erlassenen Unionsvorschriften steht, wird das Verfahren nach Artikel 22 der Verordnung (EU) Nr. .../... [Agenturverordnung] angewandt.

In Bezug auf Fragen in den Bereichen Ausbildung sowie Gesundheit und Sicherheit von Berufsgruppen des Eisenbahnsektors, die mit sicherheitsrelevanten Aufgaben betraut sind, kann die Agentur diesen Absatz nur

4. Die Mitgliedstaaten sorgen dafür, dass nationale Vorschriften in **einer allen Betroffenen verständlichen Sprache kostenlos** zur Verfügung gestellt werden.

5. Gemäß diesem Artikel notifizierte nationale Vorschriften unterliegen nicht dem Notifizierungsverfahren der Richtlinie 98/34/EG.

dann anwenden, wenn die fragliche nationale Regelung zu Diskriminierungen führt und durch die CSM oder sonstige Rechtsvorschriften der Union höhere Sicherheitsstandards sichergestellt werden.

4. Die Mitgliedstaaten sorgen dafür, dass nationale Vorschriften, **auch in Bezug auf die Schnittstellen zwischen Fahrzeugen und Netz, unentgeltlich und in mindestens zwei offiziellen Sprachen der Union** zur Verfügung gestellt werden.

5. Gemäß diesem Artikel notifizierte nationale Vorschriften unterliegen nicht dem Notifizierungsverfahren der Richtlinie 98/34/EG.

5a. Die Agentur erstellt und veröffentlicht gemeinsame Leitlinien für die Verabschiedung neuer bzw. die Änderung bestehender nationaler Vorschriften.

Abänderung 71

Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 9 – Absatz 2 – Unterabsatz 1

Vorschlag der Kommission

2. Die von dem Sicherheitsmanagementsystem zu erfüllenden Anforderungen tragen Art, Umfang und anderen Merkmalen der ausgeübten Tätigkeit Rechnung . Das Sicherheitsmanagementsystem gewährleistet die Kontrolle aller Risiken, die mit der Tätigkeit des Infrastrukturbetreibers oder Eisenbahnunternehmens, einschließlich Instandhaltungsarbeiten und der Materialbeschaffung sowie der Vergabe von Dienstleistungsaufträgen, verbunden sind. Unbeschadet geltender nationaler und internationaler Haftungsregeln berücksichtigt das Sicherheitsmanagementsystem, soweit angezeigt und angemessen, auch die sich aus der Tätigkeit anderer Beteiligter ergebenden Risiken.

Geänderter Text

2. Die von dem Sicherheitsmanagementsystem zu erfüllenden Anforderungen tragen Art, Umfang und anderen Merkmalen der ausgeübten Tätigkeit Rechnung . Das Sicherheitsmanagementsystem gewährleistet die Kontrolle aller Risiken, die mit der Tätigkeit des Infrastrukturbetreibers oder Eisenbahnunternehmens, einschließlich der ordnungsgemäßen Qualifizierung und Schulung des Personals sowie Instandhaltungsarbeiten und Materialbeschaffung und der Vergabe von Dienstleistungsaufträgen, verbunden sind. Unbeschadet geltender nationaler und internationaler Haftungsregeln berücksichtigt das Sicherheitsmanagementsystem, soweit angezeigt und angemessen, auch die sich aus der Tätigkeit anderer Beteiligter

ergebenden Risiken. *Dies bedeutet, dass Infrastrukturbetreiber und Eisenbahnunternehmen Verfahren zur Ermittlung potenzieller Risiken einrichten, die sich aus der Tätigkeit anderer Beteiligter an den Schnittstellen mit dem Eisenbahnsystem ergeben und direkte Auswirkungen auf den Eisenbahnsektor haben.*

Abänderung 72

Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 9 – Absatz 2 – Unterabsatz 2

Vorschlag der Kommission

Die Kommission legt Bestandteile des Sicherheitsmanagementsystems im Wege von *Durchführungsrechtsakten fest*. Diese *Durchführungsrechtsakte* werden nach *dem in Artikel 27 Absatz 2 genannten Prüfverfahren* erlassen.

Geänderter Text

Die Kommission legt Bestandteile des Sicherheitsmanagementsystems im Wege *delegierter Rechtsakte fest, einschließlich einer Sicherheitspolitik, die intern vereinbart und kommuniziert wird; qualitativer und quantitativer Sicherheitsziele und Verfahren zur Erreichung dieser Ziele; Verfahren zur Einhaltung technischer und betrieblicher Standards; Verfahren zur Bewertung von Risiken und Maßnahmen zur Eindämmung von Risiken; Ausbildungs- und Informationsmaßnahmen für das Personal; Verfahren, mit denen die Weitergabe und Dokumentation sicherheitsrelevanter Informationen sichergestellt wird; Verfahren für die Meldung und Untersuchung von Störungen, Unfällen und anderen sicherheitsrelevanten Vorkommnissen und für die Entwicklung vorbeugender Maßnahmen; Bereitstellung von Notfallplänen, die mit den zuständigen öffentlichen Behörden abgesprochen wurden; und Bestimmungen über interne Nachprüfungen des Sicherheitsmanagementsystems*. Diese *delegierten Rechtsakte* werden *gemäß dem Verfahren* nach Artikel 26 erlassen.

Abänderung 73

Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 9 – Absatz 2 a (neu)

2a. Im Hinblick auf die Mitarbeiter im Eisenbahnsektor enthält das Sicherheitsmanagementsystem Vorschriften über Programme für die Schulung der Mitarbeiter sowie Systeme, die sicherstellen, dass bei den Qualifikationen des Personals ein gleichbleibend hohes Niveau gegeben ist und die Arbeit entsprechend ausgeführt wird.

Abänderung 74

Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 9 – Absatz 2 b (neu)

2b. Das Sicherheitsmanagementsystem enthält Vorschriften über eine „Kultur der Fairness“ nach der Definition von Artikel 3.

Abänderung 75

Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 9 – Absatz 3

3. 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. Die Sicherheitsmanagementsysteme werden mit dem Ziel entwickelt, die Notfallverfahren des Infrastrukturbetreibers mit allen Eisenbahnunternehmen, die seine Infrastruktur nutzen, zu koordinieren.

3. 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. Die Sicherheitsmanagementsysteme werden mit dem Ziel entwickelt, die Notfallverfahren des Infrastrukturbetreibers mit allen Eisenbahnunternehmen, die seine Infrastruktur nutzen, **sowie den Notfalldiensten** zu koordinieren, **um ein**

schnelles Eingreifen dieser Dienste und sonstiger Akteure sicherzustellen, die in einer Notsituation hinzugezogen werden könnten. Für grenzüberschreitende Infrastruktur, insbesondere für grenzüberschreitende Tunnels, werden spezifische Sicherheitsmanagementsysteme entwickelt und optimiert, damit die erforderliche Koordinierung und Bereitschaft der zuständigen Rettungsdienste auf beiden Seiten der Grenze sichergestellt ist.

Abänderung 76

Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 9 – Absatz 3 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

3a. Ferner richten die Infrastrukturbetreiber ein System zur Abstimmung mit Betreibern in den Nachbarländern ein, mit denen ihr Netz verbunden ist. Dieses System beinhaltet Mechanismen zur Bereitstellung von Informationen im Falle von Zwischen- oder Unfällen im Netz oder Verzögerungen, die den grenzüberschreitenden Verkehr behindern könnten. Es umfasst ferner Verfahren zur Zusammenarbeit zur Wiederaufnahme des Verkehrs zwischen zwei Infrastrukturbetreibern, wobei die Sicherheit des Netzes jederzeit zu garantieren ist. Die Infrastrukturbetreiber beider Staaten unterrichten die Betreiber, die Betroffenen und die jeweiligen nationalen Behörden über alle einschlägigen Vorkommnisse, die den Verkehr zwischen den beiden Staaten beeinträchtigen können.

Abänderung 77

Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 10

Einheitliche Sicherheitsbescheinigung

1. Für den Zugang zu Eisenbahninfrastrukturen benötigen Eisenbahnunternehmen eine einheitliche Sicherheitsbescheinigung.
2. Die Agentur erteilt die einheitliche Sicherheitsbescheinigung auf der Grundlage von Nachweisen, dass das Eisenbahnunternehmen ein Sicherheitsmanagementsystem gemäß Artikel 9 eingeführt hat und die in den TSI und anderen einschlägigen Rechtsvorschriften festgelegten Anforderungen erfüllt, um Risiken zu begrenzen und in dem Netz sichere Verkehrsdienste zu erbringen.

Einheitliche Sicherheitsbescheinigung

1. Für den Zugang zu Eisenbahninfrastrukturen benötigen Eisenbahnunternehmen eine einheitliche Sicherheitsbescheinigung.
2. Die Agentur erteilt die einheitliche Sicherheitsbescheinigung **außer in den in Absatz 2a beschriebenen Fällen** auf der Grundlage von Nachweisen, dass das Eisenbahnunternehmen ein Sicherheitsmanagementsystem gemäß Artikel 9 eingeführt hat und die in den TSI und anderen einschlägigen Rechtsvorschriften **sowie spezifischen – für den von dem Eisenbahnunternehmen angebotenen Dienst geltenden – Betriebsvorschriften** festgelegten Anforderungen erfüllt, um Risiken zu begrenzen und in dem Netz sichere Verkehrsdienste zu erbringen.

2a. Sicherheitsbescheinigungen für Eisenbahnunternehmen, die ausschließlich in einem isolierten Netz tätig sind, können auch von den nationalen Sicherheitsbehörden jener Mitgliedstaaten ausgestellt werden, die über das jeweilige Netz verfügen. In solchen Fällen kann sich der Antragsteller zwischen einem Antrag an die Agentur oder die nationale Sicherheitsbehörde des betreffenden Mitgliedstaats entscheiden.

Innerhalb des Übergangszeitraums gemäß Artikel 30 können die nationalen Sicherheitsbehörden der Mitgliedstaaten, die über ein isoliertes Netz verfügen, gemeinsame Verfahren zur Ausstellung von Sicherheitsbescheinigungen sowie zur gegenseitigen Anerkennung der von ihnen ausgestellten Sicherheitsbescheinigungen entwickeln. Bei strittigen Entscheidungen der nationalen Sicherheitsbehörden oder wenn keine Entscheidung getroffen wurde, die auf gegenseitige Akzeptanz stößt, trifft die Agentur eine Entscheidung

gemäß Artikel 12 der Verordnung XXX [Agenturverordnung].

Wenn die nationalen Sicherheitsbehörden bis zum Ende des Übergangszeitraums gemäß Artikel 30 keine Vereinbarung über gemeinsame Verfahren und eine gegenseitige Anerkennung von Sicherheitsbescheinigungen getroffen haben, können die Bescheinigungen, auf die in diesem Artikel Bezug genommen wird, nur von der Agentur ausgestellt werden.

Wird bis zum Ende des Übergangszeitraums gemäß Artikel 30 eine Vereinbarung über gemeinsame Verfahren und eine gegenseitige Anerkennung von Sicherheitsbescheinigungen getroffen, können die nationalen Sicherheitsbehörden der Mitgliedstaaten, die über ein isoliertes Netz verfügen, weiterhin Sicherheitsbescheinigungen ausstellen und der Antragsteller kann nach Ablauf des Übergangszeitraums gemäß Artikel 30 zwischen einem Antrag an die Agentur oder die nationale Sicherheitsbehörde entscheiden.

Zehn Jahre nach dem Inkrafttreten dieser Richtlinie legt die Kommission dem Europäischen Parlament und dem Rat einen Bericht über die Fortschritte bei der Vereinbarung gemeinsamer Verfahren und der gegenseitigen Anerkennung von Sicherheitsbescheinigungen für isolierte Eisenbahnnetze vor und unterbreitet ggf. entsprechende Legislativvorschläge.

3. In der einheitlichen Sicherheitsbescheinigung werden Art und **Umfang** der von ihr abgedeckten Eisenbahntätigkeiten angegeben. Sie ist **für gleichwertige Eisenbahnverkehrsdienste** in der gesamten Union gültig.

4. **Drei Monate** vor Aufnahme eines neuen Dienstes übermittelt das Eisenbahnunternehmen der **zuständigen nationalen Sicherheitsbehörde** Unterlagen,

3. In der einheitlichen Sicherheitsbescheinigung werden Art, **Umfang** und **geographisches Tätigkeitsgebiet** der von ihr abgedeckten Eisenbahntätigkeiten angegeben. Sie ist **gemäß den von der Agentur festgelegten Bedingungen** in der gesamten **oder in Teilen der** Union gültig **und wird dort entsprechend anerkannt.**

4. Vor **der** Aufnahme eines neuen Dienstes, **der nicht durch seine einheitliche Sicherheitsbescheinigung abgedeckt ist**, übermittelt das

die Folgendes bestätigen:

a) Das Eisenbahnunternehmen wird die Betriebsvorschriften einhalten, einschließlich nationaler Vorschriften, die ihm gemäß Artikel 8 Absatz 4 übermittelt werden, und die Sicherheit seines Betriebs beurteilen, wobei es die Anforderungen der Verordnung (EG) Nr. 352/2009¹⁶ der Kommission berücksichtigt und sicherstellt, dass das Sicherheitsmanagement allen Risiken Rechnung trägt und alle Vorkehrungen für einen sicheren Betrieb getroffen werden;

b) das Eisenbahnunternehmen hat die erforderlichen Vorkehrungen für die Zusammenarbeit und Abstimmung mit dem/den Infrastrukturbetreiber(n) des Netzes/der Netze getroffen, in dem/denen der Betrieb erfolgen soll;

c) das Eisenbahnunternehmen hat alle für einen sicheren Betrieb notwendigen Maßnahmen ergriffen;

d) das Eisenbahnunternehmen verfügt über eine Genehmigung gemäß der Richtlinie 95/18/EG des Rates¹⁷;

e) Art und **Umfang** der beabsichtigten Eisenbahntätigkeiten entsprechen den Angaben in der einheitlichen Sicherheitsbescheinigung.

Hat die nationale Sicherheitsbehörde Zweifel an der Erfüllung einer oder mehrerer Bedingungen, so fordert sie von dem Eisenbahnunternehmen weitere Informationen an. **Diese Korrespondenz darf jedoch nicht zu einer Aussetzung oder Verzögerung des Betriebsbeginns führen. Liegen** der nationalen Sicherheitsbehörde Nachweise vor, dass eine oder mehrere Bedingungen nicht erfüllt sind, **verweist sie die Angelegenheit an die Agentur, die** angemessene Maßnahmen **ergreift**, wie z. B. **einen** Widerruf der Bescheinigung.

Eisenbahnunternehmen der **Agentur oder in den Fällen gemäß Absatz 2a den nationalen Sicherheitsbehörden zusätzliche** Unterlagen, die **erforderlich sind, um** Folgendes zu bestätigen:

a) Das Eisenbahnunternehmen wird die Betriebsvorschriften einhalten, einschließlich nationaler Vorschriften, die ihm gemäß Artikel 8 Absatz 4 übermittelt werden, und die Sicherheit seines Betriebs beurteilen, wobei es die Anforderungen der Verordnung (EG) Nr. 352/2009¹⁶ der Kommission berücksichtigt und sicherstellt, dass das Sicherheitsmanagement allen Risiken Rechnung trägt und alle Vorkehrungen für einen sicheren Betrieb getroffen werden;

b) das Eisenbahnunternehmen hat die erforderlichen Vorkehrungen für die Zusammenarbeit und Abstimmung mit dem/den Infrastrukturbetreiber(n) des Netzes/der Netze getroffen, in dem/denen der Betrieb erfolgen soll;

d) das Eisenbahnunternehmen verfügt über eine Genehmigung gemäß der Richtlinie 95/18/EG des Rates¹⁷;

e) Art, **Umfang** und **geographisches Tätigkeitsgebiet** der beabsichtigten Eisenbahntätigkeiten entsprechen den Angaben in der einheitlichen Sicherheitsbescheinigung.

Hat die **Agentur oder in den Fällen gemäß Absatz 2a die** nationale Sicherheitsbehörde Zweifel an der Erfüllung einer oder mehrerer Bedingungen, so fordert sie von dem Eisenbahnunternehmen **gemäß den in Artikel 11 Absatz 1 festgelegten Fristen** weitere Informationen an. **Liegen der Agentur oder in den Fällen gemäß Absatz 2a** der nationalen Sicherheitsbehörde Nachweise vor, dass eine oder mehrere Bedingungen nicht erfüllt sind, **ergreift sie** angemessene Maßnahmen, wie z. B. **zur Änderung, zur Aussetzung oder zum** Widerruf der Bescheinigung.

5. Die 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.

Der Inhaber der einheitlichen Sicherheitsbescheinigung unterrichtet die Agentur unverzüglich über alle wichtigen Änderungen an den Bedingungen der einheitlichen Sicherheitsbescheinigung. Ferner unterrichtet er die Agentur über die Einführung neuer Personalkategorien und neuer Fahrzeugtypen .

Bei wesentlichen Änderungen des Regelungsrahmens im Bereich der Sicherheit kann die Agentur die Überprüfung der einheitlichen Sicherheitsbescheinigung verlangen.

6. Stellt eine nationale Sicherheitsbehörde fest, dass der Inhaber einer einheitlichen Sicherheitsbescheinigung die Bedingungen der Bescheinigung nicht mehr erfüllt, so beantragt sie bei der Agentur den Widerruf dieser Bescheinigung. Die Agentur kann die einheitliche Sicherheitsbescheinigung unter Angabe von Gründen widerrufen. **Sie informiert in diesem Fall** alle Sicherheitsbehörden **der Netze**, in **denen** das Eisenbahnunternehmen tätig ist.

7. **Die Agentur** unterrichtet **die nationalen** Sicherheitsbehörden binnen eines Monats über die Erteilung, Erneuerung, Änderung oder den Widerruf einer einheitlichen

5. Die einheitliche Sicherheitsbescheinigung wird auf Antrag des Eisenbahnunternehmens spätestens alle fünf Jahre erneuert. Sie wird vollständig oder teilweise aktualisiert, **ehe** sich Art, **Umfang** oder **geographisches Tätigkeitsgebiet** des Betriebs wesentlich ändern.

Der Inhaber der einheitlichen Sicherheitsbescheinigung unterrichtet die Agentur, **oder in den Fällen gemäß Absatz 2a die nationale Sicherheitsagentur**, unverzüglich über alle wichtigen Änderungen an den Bedingungen der einheitlichen Sicherheitsbescheinigung. Ferner unterrichtet er die Agentur, **oder in den Fällen gemäß Absatz 2a die nationale Sicherheitsagentur**, über die Einführung neuer **sicherheitskritischer** Personalkategorien und neuer Fahrzeugtypen. **Die in Artikel 11 Absatz 1 genannten Fristen gelten für solche Fälle entsprechend.**

Bei wesentlichen Änderungen des Regelungsrahmens im Bereich der Sicherheit kann die Agentur die Überprüfung der einheitlichen Sicherheitsbescheinigung verlangen.

6. Stellt eine nationale Sicherheitsbehörde fest, dass der Inhaber einer einheitlichen Sicherheitsbescheinigung die Bedingungen der Bescheinigung nicht mehr erfüllt, so beantragt sie bei der Agentur den Widerruf dieser Bescheinigung. Die Agentur **oder in den Fällen gemäß Absatz 2a die nationale Sicherheitsbehörde** kann die einheitliche Sicherheitsbescheinigung unter Angabe von Gründen widerrufen. **Die Agentur oder in den Fällen gemäß Absatz 2a die nationale Sicherheitsbehörde unterrichtet unverzüglich** alle **nationalen** Sicherheitsbehörden **des Netzes**, in **dem** das Eisenbahnunternehmen tätig ist.

7. **Die Agentur oder in den Fällen gemäß Absatz 2a die nationale Sicherheitsbehörde** unterrichtet **die nationalen** Sicherheitsbehörden binnen

Sicherheitsbescheinigung . Dabei werden der Name und die Anschrift des Eisenbahnunternehmens, das Ausgabedatum, der Geltungsbereich und die Gültigkeitsdauer der Bescheinigung sowie, im Fall eines Widerrufs, die Gründe für ihre Entscheidung angegeben.

8. Die Agentur überwacht fortlaufend die Wirksamkeit der Maßnahmen zur Erteilung der einheitlichen Sicherheitsbescheinigungen und die Aufsicht durch die nationalen Sicherheitsbehörden und gibt gegebenenfalls gegenüber der Kommission Empfehlungen mit Verbesserungsvorschlägen ab. Dazu können auch Empfehlungen für eine CSM zu Sicherheitsmanagementverfahren zählen, die gemäß Artikel 6 Absatz 1 Buchstabe d der Harmonisierung auf Unionsebene bedürfen.

eines Monats über die Erteilung, Erneuerung, Änderung oder den Widerruf einer einheitlichen Sicherheitsbescheinigung. Dabei werden der Name und die Anschrift des Eisenbahnunternehmens, das Ausgabedatum, der Geltungsbereich und die Gültigkeitsdauer der Bescheinigung sowie, im Fall eines Widerrufs, die Gründe für ihre Entscheidung angegeben.

8. Die Agentur überwacht fortlaufend die Wirksamkeit der Maßnahmen zur Erteilung der einheitlichen Sicherheitsbescheinigungen und die Aufsicht durch die nationalen Sicherheitsbehörden und gibt gegebenenfalls gegenüber der Kommission Empfehlungen mit Verbesserungsvorschlägen ab. Dazu können auch Empfehlungen für eine CSM zu Sicherheitsmanagementverfahren zählen, die gemäß Artikel 6 Absatz 1 Buchstabe d der Harmonisierung auf Unionsebene bedürfen.

8a. Jede natürliche oder juristische Person kann gegen die an sie gerichteten Entscheidungen der Agentur gemäß den Artikeln 12, 16, 17 und 18 der Verordnung ... [Agenturverordnung] oder gegen das Ausbleiben einer Reaktion der Agentur innerhalb der vorgeschriebenen Fristen Beschwerde einlegen. Dies gilt ferner auch für Einrichtungen, die die in Artikel 35 Absatz 2 der Verordnung ... [Agenturverordnung] genannten Personen vertreten und die nach Maßgabe ihres Statuts mit den erforderlichen Vollmachten ausgestattet sind.

¹⁶ ABl. L 108 vom 29.4.2009, S. 4.

¹⁷ ABl. L 143 vom 27.6.1995, S. 70.

¹⁶ ABl. L 108 vom 29.4.2009, S. 4.

¹⁷ ABl. L 143 vom 27.6.1995, S. 70.

Abänderung 78

Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 11

Vorschlag der Kommission

Anträge auf einheitliche Sicherheitsbescheinigungen

1. Anträge auf einheitliche Sicherheitsbescheinigungen werden bei der Agentur eingereicht. Die Agentur entscheidet über den Antrag unverzüglich, spätestens jedoch **vier** Monate nach ***Vorlage aller notwendigen Informationen sowie aller von der Agentur geforderten Zusatzinformationen.*** Wird der Antragsteller um Zusatzinformationen gebeten, ***so teilt er diese umgehend mit.***

2. Die Agentur leistet bei der Beantragung der einheitlichen Sicherheitsbescheinigung ausführlich Orientierungshilfe. Sie erstellt eine Liste aller im Zusammenhang mit Artikel 10 Absatz 2 bestehenden Anforderungen und veröffentlicht alle sachdienlichen Unterlagen.

3. Ein Leitfaden, in dem die Anforderungen für Sicherheitsbescheinigungen aufgeführt und erläutert werden und der eine Liste der vorzulegenden Dokumente enthält, wird den Antragstellern kostenlos zur Verfügung gestellt. Bei der Verbreitung dieser Informationen arbeiten die nationalen Sicherheitsbehörden mit der Agentur zusammen.

Geänderter Text

Anträge auf einheitliche Sicherheitsbescheinigungen

1. Anträge auf einheitliche Sicherheitsbescheinigungen werden bei der Agentur eingereicht. Die Agentur entscheidet über den Antrag unverzüglich, spätestens jedoch **drei** Monate nach ***Eingang des Antrags.*** Wird der Antragsteller um Zusatzinformationen gebeten, ***sind diese innerhalb eines von der Agentur festgesetzten angemessenen Zeitraums von höchstens einem Monat zu erteilen, es sei denn, die Agentur stimmt wegen außergewöhnlicher Umstände einer befristeten Verlängerung zu und genehmigt diese. Ablehnende Bescheide sind entsprechend zu begründen.***

Bei einem Antrag auf Ausdehnung der Sicherheitsbescheinigung auf die Erbringung von Diensten in einem weiteren Mitgliedstaat entscheidet die Agentur binnen drei Monaten nach Eingang des Antrags.

2. Die Agentur leistet bei der Beantragung der einheitlichen Sicherheitsbescheinigung ausführlich Orientierungshilfe. Sie erstellt eine Liste aller im Zusammenhang mit Artikel 10 Absatz 2 bestehenden Anforderungen und veröffentlicht alle sachdienlichen Unterlagen.

3. Ein Leitfaden, in dem die Anforderungen für Sicherheitsbescheinigungen aufgeführt und erläutert werden und der eine Liste der vorzulegenden Dokumente enthält, wird den Antragstellern kostenlos ***und in allen Amtssprachen der Union*** zur Verfügung gestellt. Bei der Verbreitung dieser Informationen arbeiten die nationalen Sicherheitsbehörden mit der Agentur zusammen.

Abänderung 79

Vorschlag für eine Richtlinie 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 er niedergelassen ist.

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

2. Die Sicherheitsgenehmigung wird auf Antrag des Infrastrukturbetreibers alle fünf Jahre erneuert. Sie wird vollständig oder teilweise aktualisiert, wenn die Infrastruktur, die Signalgebung oder die Energieversorgung oder die Grundsätze für ihren Betrieb und ihre Instandhaltung wesentlich geändert werden. Der Inhaber der Sicherheitsbescheinigung unterrichtet die nationale Sicherheitsbehörde unverzüglich über alle derartigen Änderungen.

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

Sicherheitsgenehmigung für
Infrastrukturbetreiber

1. Der Infrastrukturbetreiber benötigt für die Verwaltung und den Betrieb einer Eisenbahninfrastruktur eine Sicherheitsgenehmigung der nationalen Sicherheitsbehörde des Mitgliedstaats, in dem er niedergelassen ist. **Bei grenzüberschreitenden Infrastrukturen mit einem einzigen Infrastrukturbetreiber nimmt die Agentur die in diesem Artikel formulierten Aufgaben wahr.**

eine Genehmigung zur Bestätigung der Zulassung des Sicherheitsmanagementsystems des Infrastrukturbetreibers gemäß Artikel 9 , einschließlich der Verfahren und Bestimmungen zur Erfüllung der besonderen Anforderungen für eine sichere Auslegung, Instandhaltung und einen sicheren Betrieb der Eisenbahninfrastruktur, wozu gegebenenfalls die Instandhaltung und der Betrieb des Verkehrssteuerungs- und Signalgebungssystems **sowie Verfahren für Maßnahmen bei schwerwiegenden Zwischenfällen zur Sicherstellung der Hilfe im Notfall und Wiederherstellung der Infrastruktursicherheit** gehören.

2. Die Sicherheitsgenehmigung wird auf Antrag des Infrastrukturbetreibers alle fünf Jahre erneuert. Sie wird vollständig oder teilweise aktualisiert, wenn die Infrastruktur, die Signalgebung oder die Energieversorgung oder die Grundsätze für ihren Betrieb und ihre Instandhaltung wesentlich geändert werden. Der Inhaber der Sicherheitsbescheinigung unterrichtet die **die** nationale Sicherheitsbehörde **und die Agentur** unverzüglich über alle derartigen Änderungen.

Bei wesentlichen Änderungen des rechtlichen Rahmens im Bereich der Sicherheit kann die nationale Sicherheitsbehörde, **oder im Falle von grenzüberschreitenden Infrastrukturen**

Stellt die nationale Sicherheitsbehörde fest, dass ein Infrastrukturbetreiber, der Inhaber einer Sicherheitsgenehmigung ist, die dafür geltenden Bedingungen nicht mehr erfüllt, so widerruft sie die Genehmigung und begründet ihre Entscheidung.

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.***

4. Die nationale Sicherheitsbehörde unterrichtet die Agentur binnen eines Monats über die Sicherheitsgenehmigungen, die erteilt, erneuert, geändert oder widerrufen wurden. Dabei werden der Name und die Anschrift des Infrastrukturbetreibers, das Ausgabedatum, der Geltungsbereich und die Gültigkeitsdauer der Sicherheitsgenehmigung sowie, im Fall eines Widerrufs, die Gründe für ihre Entscheidung angegeben.

gemäß Absatz 1 die Agentur, die Überprüfung der Sicherheitsgenehmigung verlangen

Stellt die nationale Sicherheitsbehörde, ***oder im Falle von grenzüberschreitenden Infrastrukturen gemäß Absatz 1 die Agentur***, fest, dass ein Infrastrukturbetreiber, der Inhaber einer Sicherheitsgenehmigung ist, die dafür geltenden Bedingungen nicht mehr erfüllt, so widerruft sie die Genehmigung und begründet ihre Entscheidung.

3. Über Anträge auf eine Sicherheitsgenehmigung entscheidet die nationale Sicherheitsbehörde unverzüglich, spätestens jedoch ***drei*** Monate nach ***Erhalt des Antrags. Wird der Antragsteller um Zusatzinformationen gebeten, sind diese innerhalb eines von der nationalen Sicherheitsbehörde oder der Agentur festgesetzten angemessenen Zeitraums von höchstens einem Monat zu erteilen, es sei denn, die nationale Sicherheitsbehörde oder die Agentur stimmt wegen außergewöhnlicher Umstände einer befristeten Verlängerung zu und genehmigt diese. Abschlägige Entscheidungen sind hinreichend zu begründen.***

Ein Antragsleitfaden, in dem die Voraussetzungen für die Sicherheitsgenehmigungen beschrieben und erläutert und die notwendigen Unterlagen aufgeführt werden, wird den Antragstellern zugänglich gemacht.

4. Die nationale Sicherheitsbehörde unterrichtet die Agentur binnen eines Monats über die Sicherheitsgenehmigungen, die erteilt, erneuert, geändert oder widerrufen wurden. Dabei werden der Name und die Anschrift des Infrastrukturbetreibers, das Ausgabedatum, der Geltungsbereich und die Gültigkeitsdauer der Sicherheitsgenehmigung sowie, im Fall eines Widerrufs, die Gründe für ihre Entscheidung angegeben.

Abänderung 80

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 13 – Absatz 1 – Unterabsatz 2

Vorschlag der Kommission

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

Geänderter Text

Die angebotenen Schulungen müssen eine Vermittlung der erforderlichen Streckenkenntnisse, der **Maßnahmen zur Unterstützung von Personen mit Behinderungen**, der Betriebsvorschriften und -verfahren, der Signalgebung und Zugsteuerung/Zugsicherung sowie der für die betreffenden Strecken geltenden Notfallverfahren umfassen.

Abänderung 81

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 13 – Absatz 4

Vorschlag der Kommission

4. Eisenbahnunternehmen und Infrastrukturbetreiber sind für den Ausbildungsstand und die **Qualifikationen ihres** mit sicherheitsrelevanten Aufgaben betrauten Personals verantwortlich.

Geänderter Text

4. Eisenbahnunternehmen und Infrastrukturbetreiber sind für den Ausbildungsstand und die **Qualifikationen ihres** mit sicherheitsrelevanten Aufgaben betrauten Personals, **einschließlich des Bordpersonals**, verantwortlich.

Abänderung 82

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 14

Vorschlag der Kommission

Instandhaltung von Fahrzeugen

1. Jedem Fahrzeug wird, bevor es in Betrieb genommen oder auf dem Netz genutzt wird, eine für die Instandhaltung zuständige Stelle zugewiesen, die im **nationalen** Einstellungsregister gemäß Artikel 43 der Richtlinie XX über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems registriert sein muss.

2. Ein Eisenbahnunternehmen, ein Infrastrukturbetreiber oder ein Fahrzeughalter kann eine für die

Geänderter Text

Instandhaltung von Fahrzeugen

1. Jedem Fahrzeug wird, bevor es in Betrieb genommen oder auf dem Netz genutzt wird, eine für die Instandhaltung zuständige Stelle zugewiesen, die im Einstellungsregister gemäß Artikel 43 **und Artikel 43a** der Richtlinie XX über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems registriert sein muss.

2. Ein Eisenbahnunternehmen, ein Infrastrukturbetreiber oder ein Fahrzeughalter kann eine für die

Instandhaltung zuständige Stelle sein.

3. Unbeschadet der Zuständigkeit der Eisenbahnunternehmen und der Infrastrukturbetreiber für den sicheren Betrieb eines Zuges nach Artikel 4 gewährleistet die für die Instandhaltung zuständige Stelle mittels eines Instandhaltungssystems, dass die Fahrzeuge, für deren Instandhaltung sie zuständig ist, in einem sicheren Betriebszustand sind. Zu diesem Zweck stellt die für die Instandhaltung zuständige Stelle sicher, dass die Instandhaltung der Fahrzeuge gemäß folgenden Punkten erfolgt:

- a) den Instandhaltungsunterlagen jedes Fahrzeuges;
- b) den anwendbaren Anforderungen, einschließlich Instandhaltungsbestimmungen und Bestimmungen der TSI.

Die für die Instandhaltung zuständige Stelle führt die Instandhaltungsmaßnahmen selbst durch oder bedient sich Ausbesserungswerken, mit denen Verträge geschlossen wurden.

4. Im Falle von Güterwagen wird jede für die Instandhaltung zuständige Stelle von einer Behörde, die gemäß der Verordnung (EU) Nr. 445/2011¹⁹ der Kommission zugelassen oder anerkannt, oder von einer nationalen Sicherheitsbehörde zertifiziert. Das Anerkennungsverfahren erfolgt ebenfalls anhand der Kriterien Unabhängigkeit, Sachverstand und Unparteilichkeit.

Ist die für die Instandhaltung zuständige Stelle ein Infrastrukturbetreiber, so wird die Einhaltung der Verordnung (EU) Nr. 445/2011 von der betreffenden nationalen Sicherheitsbehörde gemäß den Verfahren nach Artikel 12 geprüft und auf den Bescheinigungen, die in diesen Verfahren festgelegt werden, bestätigt.

5. Die gemäß **Absatz 4** erteilten Bescheinigungen sind in der

Instandhaltung zuständige Stelle sein.

3. Unbeschadet der Zuständigkeit der Eisenbahnunternehmen und der Infrastrukturbetreiber für den sicheren Betrieb eines Zuges nach Artikel 4 gewährleistet die für die Instandhaltung zuständige Stelle mittels eines Instandhaltungssystems, dass die Fahrzeuge, für deren Instandhaltung sie zuständig ist, in einem sicheren Betriebszustand sind. Zu diesem Zweck stellt die für die Instandhaltung zuständige Stelle sicher, dass die Instandhaltung der Fahrzeuge gemäß folgenden Punkten erfolgt:

- a) den Instandhaltungsunterlagen jedes Fahrzeuges;
- b) den anwendbaren Anforderungen, einschließlich Instandhaltungsbestimmungen und Bestimmungen der TSI.

Die für die Instandhaltung zuständige Stelle führt die Instandhaltungsmaßnahmen selbst durch oder bedient sich Ausbesserungswerken, mit denen Verträge geschlossen wurden.

4. Im Falle von Güterwagen wird jede für die Instandhaltung zuständige Stelle von einer Behörde, die gemäß der Verordnung (EU) Nr. 445/2011¹⁹ der Kommission zugelassen oder anerkannt, oder von einer nationalen Sicherheitsbehörde zertifiziert. Das Anerkennungsverfahren erfolgt ebenfalls anhand der Kriterien Unabhängigkeit, Sachverstand und Unparteilichkeit.

Ist die für die Instandhaltung zuständige Stelle ein Infrastrukturbetreiber, so wird die Einhaltung der Verordnung (EU) Nr. 445/2011 von der betreffenden nationalen Sicherheitsbehörde gemäß den Verfahren nach Artikel 12 **dieser Richtlinie** geprüft und auf den Bescheinigungen, die in diesen Verfahren festgelegt werden, bestätigt.

5. Die gemäß **Absatz 4** erteilten Bescheinigungen sind in der **gesamten Union gültig und werden automatisch in**

gesamten Union gültig.

6. Die Agentur bewertet **bis zum 31. Mai 2014** das bei der Zertifizierung der für die Instandhaltung von Güterwagen zuständigen Stelle angewandte System, **wobei sie die Möglichkeit der Ausweitung des Systems auf alle Fahrzeuge prüft**, und legt der Kommission darüber einen Bericht vor.

der gesamten Union anerkannt.

Die Agentur richtet ein Register von zertifizierten für die Instandhaltung zuständigen Stellen ein, veröffentlicht dieses Register und sorgt anschließend für seine unverzügliche Aktualisierung. Dieses wird mit den nationalen Fahrzeugregistern oder den Fahrzeugregistern gemäß Artikel 43 Absätze 1 und 4 und Artikel 43a Absätze 1 und 4 der Richtlinie ... [Agenturrichtlinie] vernetzt.

Die Kommission beschließt im Wege von Durchführungsrechtsakten gemeinsame Spezifikationen für dieses Register bezüglich Inhalt, Datenformat, funktioneller und technischer Architektur, Betriebsweise sowie Regeln für die Dateneingabe und -abfrage. Diese Durchführungsrechtsakte werden nach dem in Artikel 27 Absatz 3 genannten Prüfverfahren erlassen.

5a. Bei der Erstellung und Änderung von TSI harmonisiert die Agentur die Regelungen zu den Mindestwartungsaufgaben, um so die Sicherheit des gesamten Eisenbahnsystems sicherzustellen. Dafür berücksichtigt sie die verschiedenen Parameter (Einsatz, Alter, Material, gefahrene Kilometer, klimatische Bedingungen, Gleistyp usw.), die Auswirkungen auf den Materialverschleiß haben. Die Unternehmen können weiter ihre eigenen Wartungssysteme nutzen, wenn die Agentur zu der Auffassung gelangt, dass diese Systeme ein gleichwertiges oder höheres Sicherheitsniveau vorsehen.

6. Die Agentur bewertet **spätestens zwei Jahre nach dem Inkrafttreten dieser Richtlinie** das bei der Zertifizierung der für die Instandhaltung von Güterwagen zuständigen Stelle angewandte System und legt der Kommission darüber einen Bericht vor. **Dieser Bericht enthält eine Empfehlung darüber, ob das bei der Zertifizierung angewandte System auf andere Fahrzeuge ausgeweitet werden**

sollte. Auf der Grundlage dieser Empfehlung ergreift die Kommission dann geeignete Maßnahmen.

6a. Spätestens sechs Jahre nach dem Inkrafttreten dieser Richtlinie bestimmt die Agentur die Komponenten des Eisenbahnsystems, die für die Eisenbahnsicherheit von entscheidender Bedeutung sind, und entwickelt ein System, das die Rückverfolgung dieser Komponenten ermöglicht.

7. Die Kommission *legt bis zum 24. Dezember 2016* im Wege von *Durchführungsrechtsakten* für alle Fahrzeuge gemeinsame Bedingungen für die Zertifizierung der für die Instandhaltung zuständigen Stelle fest.

Diese Durchführungsrechtsakte werden nach dem in Artikel 27 Absatz 2 genannten Prüfverfahren erlassen.

Bis zum Erlass der in Unterabsatz 1 genannten *Durchführungsrechtsakte* wird weiterhin das mit der Verordnung (EU) Nr. 445/2011 eingeführte Zertifizierungssystem für Güterwagen angewandt.

¹⁹ ABl. L 122 vom 11.5.2011, S. 22.

7. *Auf der Basis der Empfehlung der Agentur legt die Kommission spätestens 36 Monate nach dem Inkrafttreten dieser Richtlinie* im Wege von *delegierten Rechtsakten gemäß Artikel 26* für alle Fahrzeuge gemeinsame Bedingungen für die Zertifizierung der für die Instandhaltung zuständigen Stelle fest.

Bis zum Erlass der in Unterabsatz 1 genannten *delegierten Rechtsakte* wird weiterhin das mit der Verordnung (EU) Nr. 445/2011 eingeführte Zertifizierungssystem für Güterwagen angewandt.

¹⁹ ABl. L 122 vom 11.5.2011, S. 22.

Abänderung 83

Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 16

Vorschlag der Kommission

Aufgaben

1. Jeder Mitgliedstaat richtet eine Sicherheitsbehörde ein. Diese Behörde ist organisatorisch, rechtlich und in ihren Entscheidungen von Eisenbahnunternehmen, Infrastrukturbetreibern, Antragstellern und Beschaffungsstellen unabhängig.

Geänderter Text

Aufgaben

1. Jeder Mitgliedstaat richtet eine Sicherheitsbehörde ein. *Die Mitgliedstaaten können auch beschließen, gemeinsam eine für ihre Staatsgebiete zuständige Sicherheitsbehörde einzurichten.* Diese Behörde ist organisatorisch, rechtlich und in ihren Entscheidungen von Eisenbahnunternehmen,

2. Die nationale Sicherheitsbehörde wird mindestens mit folgenden Aufgaben betraut:

a) Genehmigung der Inbetriebnahme der Energie- und Infrastruktur-Teilsysteme des Eisenbahnsystems gemäß Artikel 18 Absatz 2 der Richtlinie XX über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems;

b) Überwachung der Übereinstimmung der Interoperabilitätskomponenten mit den grundlegenden Anforderungen nach Artikel [x] der Richtlinie [XX] über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems;

c) Zuweisung einer europäischen Fahrzeugnummer gemäß Artikel 42 der Richtlinie [XX] über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems;

d) Unterstützung der Agentur auf deren Anforderung bei der Erteilung, Erneuerung, Änderung und dem Widerruf von einheitlichen Sicherheitsbescheinigungen gemäß Artikel 10 und Prüfung, ob die darin festgelegten Bedingungen und Anforderungen erfüllt sind und der Betrieb der Eisenbahnunternehmen den Anforderungen des EU-Rechts und des nationalen Rechts entspricht;

e) Erteilung, Erneuerung, Änderung und

Infrastrukturbetreibern, Antragstellern oder Beschaffungsstellen unabhängig. **Die Behörde verfügt über den notwendigen Sachverstand und über die notwendigen personellen Ressourcen, um ihren Aufgaben nachzukommen. Dabei kann es sich um das Verkehrsministerium handeln, sofern dieses die in diesem Artikel genannten Unabhängigkeitsanforderungen erfüllt.**

2. Die nationale Sicherheitsbehörde wird mindestens mit folgenden Aufgaben betraut:

a) Genehmigung der Inbetriebnahme der Energie- und Infrastruktur-Teilsysteme des Eisenbahnsystems gemäß Artikel 18 Absatz 2 der Richtlinie XX über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems mit Ausnahme von grenzüberschreitenden Infrastruktureinrichtungen mit einem einzigen Infrastrukturbetreiber, für die die Agentur die in diesem Unterabsatz festgelegten Aufgaben wahrnimmt.

b) Sicherstellung der Übereinstimmung der Interoperabilitätskomponenten mit den grundlegenden Anforderungen nach Artikel [x] der Richtlinie [XX] über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems;

c) Zuweisung einer nationalen Fahrzeugnummer gemäß Artikel 20a Artikel 43 der Richtlinie [XX] über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems;

d) Unterstützung der Agentur auf deren Anforderung **und auf der Grundlage der vertraglichen Vereinbarungen, auf die in der Verordnung [...] [Verordnung über die Europäische Eisenbahagentur] verwiesen wird**, bei der Erteilung, Erneuerung, Änderung und dem Widerruf von einheitlichen Sicherheitsbescheinigungen gemäß Artikel 10 und Prüfung, ob die darin festgelegten Bedingungen und Anforderungen erfüllt sind und der Betrieb der Eisenbahnunternehmen den Anforderungen des EU-Rechts und des nationalen Rechts entspricht;

e) Erteilung, Erneuerung, Änderung und

Widerruf von Sicherheitsgenehmigungen gemäß Artikel 12 und Prüfung, ob die darin festgelegten Bedingungen und Anforderungen erfüllt sind und ob der Betrieb des Infrastrukturbetreibers den Anforderungen des EU-Rechts und des nationalen Rechts entspricht;

f) Beobachtung, Bekanntgabe und gegebenenfalls Durchsetzung und Aktualisierung des Regelungsrahmens im Bereich der Sicherheit, einschließlich des Systems nationaler Vorschriften;

g) Beaufsichtigung von Eisenbahnunternehmen gemäß Anhang IV der Verordnung (EU) Nr. 1158/2010²⁰ sowie gemäß der Verordnung (EU) Nr. 1077/2012²¹;

h) Überwachung der ordnungsgemäßen Eintragung der Fahrzeuge im nationalen Einstellungsregister sowie der Korrektheit und Aktualität der dort enthaltenen sicherheitsrelevanten Informationen.

Widerruf von Sicherheitsgenehmigungen gemäß Artikel 12 und Prüfung, ob die darin festgelegten Bedingungen und Anforderungen erfüllt sind und ob der Betrieb des Infrastrukturbetreibers den Anforderungen des EU-Rechts und des nationalen Rechts entspricht;

f) Beobachtung, Bekanntgabe und gegebenenfalls Durchsetzung und Aktualisierung des Regelungsrahmens im Bereich der Sicherheit, einschließlich des Systems nationaler Vorschriften;

g) Beaufsichtigung von Eisenbahnunternehmen gemäß Anhang IV der Verordnung (EU) Nr. 1158/2010²⁰ sowie gemäß der Verordnung (EU) Nr. 1077/2012²¹;

h) Gewährleistung der ordnungsgemäßen Eintragung der Fahrzeuge im europäischen und nationalen Einstellungsregister sowie der Korrektheit und Aktualität der in diesen Registern enthaltenen sicherheitsrelevanten Informationen.

ha) Kontrolle der Einhaltung der Vorschriften über die Arbeits-, Lenk- und Ruhezeiten für Triebfahrzeugführer in den Eisenbahnunternehmen und auf den Zugstrecken;

hb) Kontrolle der Einhaltung der geltenden Regelungen für die Sicherheitswartung und den Betrieb von Güterwagen und sonstigem rollenden Material;

hc) Erstellung eines allgemeinen Notfallplans für das Eisenbahnnetz, der für sämtliche Akteure des Eisenbahnsystems verbindlich ist und Maßnahmen umfasst, die bei schweren Unfällen oder in Notfällen zu ergreifen sind; sowie Übermittlung dieses Plans an die Agentur. Dieser Plan umfasst

(i) Mechanismen und Verfahren zur Sicherstellung einer effektiven Kommunikation zwischen den beteiligten Akteuren, insbesondere den Infrastruktur- und den Schienenverkehrsbetreibern sowie den

Rettungsdiensten;

(ii) Mechanismen zur Abstimmung mit den nationalen Behörden der Nachbarländer;

(iii) Kanäle zur Benachrichtigung der Familien der Opfer eines ernsthaften Zwischenfalls, um mit den Beschäftigten zu kommunizieren, die für verschiedene Aufgaben ausgebildet wurden;

(iv) ein System zur Versorgung der Opfer nach einem Unfall, das diese bei den Beschwerdeverfahren gemäß den Rechtsvorschriften der Union unterstützt, insbesondere im Zusammenhang mit Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates^{21a}; die Verpflichtungen der Eisenbahnunternehmen bleiben hiervon unberührt. Diese Versorgung umfasst psychologische Hilfe für die Opfer von Unfällen und ihre Familienangehörigen.

Die Kommission ergreift umgehend im Wege von Durchführungsrechtsakten nach Artikel 27 Maßnahmen zur Harmonisierung des Inhalts und der Aufmachung der Notfallpläne. Die Agentur unterstützt und kontrolliert die nationalen Sicherheitsbehörden bei der Erstellung dieser Pläne, wobei sie vor allem Eisenbahnunfälle berücksichtigt, die zwei oder mehr nationale Netze betreffen.

3. Die nationale Sicherheitsbehörde des Mitgliedstaates, in dem das Eisenbahnunternehmen tätig ist, trifft die erforderlichen Vorkehrungen zur Abstimmung mit der Agentur und anderen Sicherheitsbehörden, 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 Sicherheitsbehörden aus, wenn sie feststellt, dass das Eisenbahnunternehmen nicht die erforderlichen Maßnahmen zur

3. Die nationale Sicherheitsbehörde des Mitgliedstaates, in dem das Eisenbahnunternehmen tätig ist, trifft die erforderlichen Vorkehrungen zur Abstimmung mit der Agentur und anderen Sicherheitsbehörden, 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 Sicherheitsbehörden aus, wenn sie feststellt, dass das Eisenbahnunternehmen nicht die erforderlichen Maßnahmen zur

Risikokontrolle trifft.

Sie informiert die Agentur umgehend über etwaige Bedenken hinsichtlich der Sicherheitsleistung der von ihr beaufsichtigten Eisenbahnunternehmen. Die Agentur trifft angemessene Maßnahmen gemäß Artikel 10 Absatz 6.

4. Die in Absatz 2 genannten Aufgaben dürfen an Infrastrukturbetreiber, Eisenbahnunternehmen oder Beschaffungsstellen weder übertragen noch als Auftrag vergeben werden.

²⁰ ABl. L 326 vom 10.12.2010, S.11.

²¹ ABl. L 320 vom 17.11.2012, S. 3.

Risikokontrolle trifft.

Sie informiert die Agentur umgehend über etwaige Bedenken hinsichtlich der Sicherheitsleistung der von ihr beaufsichtigten Eisenbahnunternehmen. Die Agentur trifft angemessene Maßnahmen gemäß Artikel 10 Absatz 6.

4. Die in Absatz 2 genannten Aufgaben dürfen an Infrastrukturbetreiber, Eisenbahnunternehmen oder Beschaffungsstellen weder übertragen noch als Auftrag vergeben werden.

4a. Die nationalen Sicherheitsbehörden richten – unterstützt durch die Agentur – Mechanismen für den Austausch von Beispielen guter und bewährter Praktiken ein.

5a. Die nationalen Sicherheitsbehörden können bei der Agentur auf freiwilliger Grundlage die Beurteilung ihrer Arbeit beantragen. Die Agentur kann die nationalen Sicherheitsbehörden auch aus eigenem Antrieb beurteilen.

²⁰ ABl. L 326 vom 10.12.2010, S.11.

²¹ ABl. L 320 vom 17.11.2012, S. 3.

21a 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.

Abänderung 84

Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 17

Vorschlag der Kommission

Entscheidungsgrundsätze

1. Die Arbeitsweise der nationalen Sicherheitsbehörden ist durch Offenheit, Nichtdiskriminierung und Transparenz gekennzeichnet. Insbesondere geben sie allen Beteiligten Gelegenheit, sich zu äußern, und begründen ihre

Geänderter Text

Entscheidungsgrundsätze

1. Die Arbeitsweise der nationalen Sicherheitsbehörden ist durch Offenheit, Nichtdiskriminierung und Transparenz gekennzeichnet. Insbesondere geben sie allen Beteiligten Gelegenheit, sich zu äußern, und begründen ihre

Entscheidungen.

Sie reagieren umgehend auf Anfragen und Anträge *und teilen ihre Informationsersuchen unverzüglich mit; sie treffen alle ihre Entscheidungen innerhalb von vier Monaten, nachdem alle angeforderten Informationen 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.*

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 konsultiert die nationale Sicherheitsbehörde alle Beteiligten und Betroffenen einschließlich Infrastrukturbetreibern , Eisenbahnunternehmen, Herstellern und Instandhaltungsorganisationen sowie Benutzern und Personalvertretern.

2. Die Agentur und die nationalen Sicherheitsbehörden können die zur Wahrnehmung ihrer Aufgaben notwendigen Inspektionen und Untersuchungen durchführen und erhalten Einsicht in alle sachdienlichen Dokumente sowie Zugang zu Einrichtungen, Anlagen und Ausrüstungen von Infrastrukturbetreibern und Eisenbahnunternehmen.

3. Die Mitgliedstaaten ergreifen die erforderlichen Maßnahmen, um die gerichtliche Nachprüfbarkeit von Entscheidungen der nationalen Sicherheitsbehörde zu gewährleisten.

4. Die nationalen Sicherheitsbehörden führen im Rahmen des von der Agentur eingerichteten Netzes einen aktiven

Entscheidungen.

Sie reagieren umgehend auf Anfragen und Anträge, *wobei sie sich an die Fristen gemäß Artikel 11 Absatz 1 sowie die vertraglichen Vereinbarungen halten, die mit der Agentur geschlossen* 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 konsultiert *und berücksichtigt* die nationale Sicherheitsbehörde alle Beteiligten und Betroffenen einschließlich Infrastrukturbetreibern , Eisenbahnunternehmen, Herstellern und Instandhaltungsorganisationen sowie Benutzern und Personalvertretern.

2. Die Agentur und die nationalen Sicherheitsbehörden können die zur Wahrnehmung ihrer Aufgaben notwendigen Inspektionen, *Rechnungsprüfungen* und Untersuchungen durchführen und erhalten Einsicht in alle sachdienlichen Dokumente sowie Zugang zu Einrichtungen, Anlagen und Ausrüstungen von Infrastrukturbetreibern und Eisenbahnunternehmen.

3. Die Mitgliedstaaten ergreifen die erforderlichen Maßnahmen, um die gerichtliche Nachprüfbarkeit von Entscheidungen der nationalen Sicherheitsbehörde zu gewährleisten.

4. Die nationalen Sicherheitsbehörden führen im Rahmen des von der Agentur eingerichteten Netzes einen aktiven

Meinungs- und Erfahrungsaustausch zur Harmonisierung ihrer Entscheidungskriterien auf Unionsebene durch.

5. Hinsichtlich aller Inspektionen vor Ort, die im Zusammenhang mit der Erteilung einer einheitlichen Sicherheitsbescheinigung und der Beaufsichtigung der Eisenbahnunternehmen nach der Erteilung durchgeführt werden, regeln die Agentur und die nationalen Sicherheitsbehörden den Umfang ihrer Zusammenarbeit durch vertragliche *oder sonstige* Vereinbarungen.

Meinungs- und Erfahrungsaustausch zur Harmonisierung ihrer Entscheidungskriterien auf Unionsebene durch.

4a. Die nationalen Sicherheitsbehörden unterstützen die Agentur bei ihrer Arbeit mit der Überwachung der Entwicklung der Eisenbahnsicherheit auf Unionsebene.

5. Hinsichtlich aller Inspektionen vor Ort, die im Zusammenhang mit der Erteilung einer einheitlichen Sicherheitsbescheinigung und der Beaufsichtigung der Eisenbahnunternehmen nach der Erteilung durchgeführt werden, regeln die Agentur und die nationalen Sicherheitsbehörden den Umfang ihrer Zusammenarbeit durch vertragliche Vereinbarungen ***spätestens ein Jahr nach dem Inkrafttreten dieser Richtlinie.***

Diese Vereinbarungen können gemäß Artikel 69 der Verordnung [Verordnung über die Eisenbahnagentur der Europäischen Union] auch die Übertragung bestimmter Aufgaben und Befugnisse der Agentur an die nationalen Behörden umfassen, wie der Prüfung und Ausarbeitung von Unterlagen, der Überprüfung der technischen Kompatibilität, der Durchführung von Besuchen und der Erstellung technischer Studien.

Diese Vereinbarungen sehen eine Aufteilung der Einnahmen proportional zum Anteil der Arbeitsbelastung jedes Akteurs vor.

Abänderung 85

Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 18 – Buchstabe f a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

fa) alle streckenseitigen technischen Inspektionen von Güterwagen;

Abänderung 86

Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 20 – Absatz 2 – Einleitung

Vorschlag der Kommission

2. Gemäß den geltenden Rechtsvorschriften sorgen die Mitgliedstaaten dafür, dass die für die gerichtliche Untersuchung zuständigen Behörden umfassend zusammenarbeiten und dass dem Untersuchungspersonal so bald wie möglich Folgendes gestattet wird:

Geänderter Text

2. Gemäß den geltenden Rechtsvorschriften sorgen die Mitgliedstaaten dafür, dass die für die gerichtliche Untersuchung zuständigen Behörden umfassend zusammenarbeiten und dass dem Untersuchungspersonal ***und auch der Agentur, wenn sie dies verlangt***, so bald wie möglich Folgendes gestattet wird:

Abänderung 87

Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 21 – Absatz 2

Vorschlag der Kommission

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

Geänderter Text

2. Die Untersuchungsstelle nimmt ihre Aufgaben unabhängig von den in Absatz 1 genannten Organisationen ***und ohne dabei eine der Parteien zu diskriminieren*** wahr und wird mit den dafür notwendigen Mitteln ausgestattet. Ihr Untersuchungspersonal erhält eine Stellung, die ihm die erforderliche Unabhängigkeit garantiert.

Abänderung 88

Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 21 – Absatz 5 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

5a. Untersuchungsstellen können bei der Agentur auf freiwilliger Grundlage die Beurteilung ihrer Arbeit beantragen.

Abänderung 89

Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 21 – Absatz 7 – Unterabsatz 2

Vorschlag der Kommission

Die Agentur unterstützt die Untersuchungsstellen bei dieser Aufgabe.

Geänderter Text

Die Agentur unterstützt die Untersuchungsstellen bei dieser Aufgabe. ***Außerdem unterstützen Untersuchungsstellen die Agentur bei ihrer Arbeit mit der Überwachung der Entwicklung der Eisenbahnsicherheit auf Unionsebene.***

Abänderung 90

**Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 22 – Absatz 1 – Unterabsatz 2**

Vorschlag der Kommission

Die Untersuchungsstellen eines anderen Mitgliedstaats werden aufgefordert, an einer Untersuchung mitzuwirken, wenn ein in diesem Mitgliedstaat niedergelassenes und zugelassenes Eisenbahnunternehmen an dem Unfall oder der Störung beteiligt ist.

Geänderter Text

Die Untersuchungsstellen eines anderen Mitgliedstaats ***und die Agentur*** werden aufgefordert, an einer Untersuchung mitzuwirken, wenn ein in diesem Mitgliedstaat niedergelassenes und zugelassenes Eisenbahnunternehmen an dem Unfall oder der Störung beteiligt ist.

Abänderung 91

**Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 22 – Absatz 2**

Vorschlag der Kommission

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.

Geänderter Text

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 ***sowie ausreichender Ressourcen***. Auf die Sachkenntnis kann je nach Art des zu untersuchenden Unfalls oder der zu untersuchenden Störung innerhalb oder außerhalb der Untersuchungsstelle zurückgegriffen werden.

Abänderung 92

**Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 23 – Absatz 2 – Unterabsatz 1**

Vorschlag der Kommission

2. Die Untersuchungsstelle gibt den Abschlussbericht schnellstmöglich und **in der Regel** nicht später als **zwölf** Monate nach dem Ereignis heraus. Der Bericht **einschließlich der Sicherheitsempfehlungen** wird den Betroffenen gemäß Artikel 22 Absatz 3 sowie den betreffenden Stellen und Beteiligten in anderen Mitgliedstaaten zugeleitet.

Geänderter Text

2. Die Untersuchungsstelle gibt den Abschlussbericht **einschließlich der Sicherheitsempfehlungen** schnellstmöglich und nicht später als **sechs** Monate nach dem Ereignis heraus. Der Bericht wird den Betroffenen gemäß Artikel 22 Absatz 3 sowie den betreffenden Stellen und Beteiligten in anderen Mitgliedstaaten zugeleitet.

Abänderung 93

Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 23 – Absatz 2 – Unterabsatz 2

Vorschlag der Kommission

Die Kommission legt die Inhalte der Berichte über die Untersuchung von Unfällen und Störungen **im Wege von Durchführungsrechtsakten** fest. Diese **Durchführungsrechtsakte** werden nach dem in Artikel 27 Absatz 2 genannten Prüfverfahren erlassen.

Geänderter Text

Die Kommission legt **im Wege delegierter Rechtsakte** die Inhalte der Berichte über die Untersuchung von Unfällen und Störungen fest, **die folgende Elemente enthalten: eine Zusammenfassung; ereignisbezogene Angaben; das Untersuchungsprotokoll; sowie eine Auswertung und Schlussfolgerungen.** Diese **delegierten Rechtsakte** werden **gemäß dem Verfahren** nach Artikel 26 erlassen.

Abänderung 94

Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 24 – Absatz 2 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

2a. Die Agentur erstellt und verwaltet eine zentrale Datenbank, die alle Angaben enthält, die in Bezug auf Störungen und Unfälle gemacht werden. Diese Datenbank wird spätestens zum 31. Dezember 2015 eingerichtet.

Abänderung 95

Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 26 – Absatz 2

Vorschlag der Kommission

2. Die Befugnis zum Erlass **der in** Artikel 5 Absatz 2 **und in** Artikel 7 Absatz 2 **genannten delegierten Rechtsakte** wird der Kommission **auf unbestimmte Zeit** übertragen.

Geänderter Text

2. Die Befugnis zum Erlass **delegierter Rechtsakte gemäß** Artikel 5 Absatz 2, Artikel 7 Absatz 2, **Artikel 9 Absatz 2, Artikel 14 Absatz 7 und Artikel 23 Absatz 2** wird der Kommission **für einen Zeitraum von fünf Jahren nach dem Inkrafttreten dieser Richtlinie** übertragen. **Die Kommission legt spätestens neun Monate vor Ablauf des Zeitraums von fünf Jahren einen Bericht über die Befugnisübertragung vor. Die Befugnisübertragung verlängert sich stillschweigend um Zeiträume gleicher Länge, es sei denn, das Europäische Parlament oder der Rat widerspricht einer solchen Verlängerung spätestens drei Monate vor Ablauf des jeweiligen Zeitraums.**

Abänderung 96

**Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 28**

Vorschlag der Kommission

Auf der Grundlage der von der Agentur bereitgestellten einschlägigen Informationen übermittelt die Kommission dem Europäischen Parlament und dem Rat vor dem [vom Amt für Veröffentlichungen einzusetzendes Datum – **fünf** Jahre nach dem Inkrafttreten] und anschließend alle **fünf** Jahre einen Bericht über die Durchführung dieser Richtlinie.

Geänderter Text

Auf der Grundlage der von der Agentur bereitgestellten einschlägigen Informationen übermittelt die Kommission dem Europäischen Parlament und dem Rat vor dem [vom Amt für Veröffentlichungen einzusetzendes Datum – **drei** Jahre nach dem Inkrafttreten] und anschließend alle **drei** Jahre einen Bericht über die Durchführung dieser Richtlinie.

Abänderung 97

**Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 30**

Vorschlag der Kommission

Übergangsbestimmungen

Die Anhänge III und V der Richtlinie 2004/49/EG gelten, bis die in Artikel 6 Absätze 2 und 3, Artikel 9

Geänderter Text

Übergangsbestimmungen

Die Anhänge III und V der Richtlinie 2004/49/EG gelten, bis die in Artikel 6 Absätze 2 und 3, Artikel 9

Absatz 2, Artikel 14 Absatz 7 und Artikel 23 Absatz 2 dieser Richtlinie genannten Durchführungsrechtsakte Anwendung finden.

Bis zum [vom Amt für Veröffentlichungen einzusetzendes Datum – zwei Jahre nach dem Inkrafttreten] erteilen die nationalen Sicherheitsbehörden weiterhin Sicherheitsbescheinigungen gemäß der Richtlinie 2004/49/EG. Diese Sicherheitsbescheinigungen sind bis zu ihrem Ablaufdatum gültig.

Absatz 2, Artikel 14 Absatz 7 und Artikel 23 Absatz 2 dieser Richtlinie genannten Durchführungsrechtsakte Anwendung finden.

Bis zum [vom Amt für Veröffentlichungen einzusetzendes Datum – vier Jahre nach dem Inkrafttreten] können die nationalen Sicherheitsbehörden weiterhin Sicherheitsbescheinigungen gemäß der Richtlinie 2004/49/EG und unbeschadet von Artikel 10 Absatz 2a erteilen. Diese Sicherheitsbescheinigungen sind bis zu ihrem Ablaufdatum gültig.

Während eines zusätzlichen Übergangszeitraums von drei Jahren nach dem in Artikel 32 festgelegten einjährigen Zeitraum können Antragsteller ihre Anträge entweder an die Agentur oder an die nationale Sicherheitsbehörde richten. In dieser Zeit können die nationalen Sicherheitsbehörden weiterhin Sicherheitsbescheinigungen gemäß Richtlinie 2004/49/EG ausstellen.

Abänderung 98

Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 32 – Absatz 1

Vorschlag der Kommission

1. Die Mitgliedstaaten setzen die Rechts- und Verwaltungsvorschriften in Kraft, die erforderlich sind, **um den Artikeln 2, 3, 4, 8, 10, 16, 18, 20 und Anhang I** spätestens ab dem [vom Amt für Veröffentlichungen einzusetzendes Datum – **zwei Jahre** nach dem Inkrafttreten] nachzukommen. Sie teilen der Kommission unverzüglich den Wortlaut dieser Bestimmungen mit.

Geänderter Text

1. Die Mitgliedstaaten setzen die Rechts- und Verwaltungsvorschriften in Kraft, die erforderlich sind, **um Bestimmungen dieser Richtlinie** spätestens ab dem [vom Amt für Veröffentlichungen einzusetzendes Datum – **ein Jahr** nach dem Inkrafttreten] nachzukommen. Sie teilen der Kommission unverzüglich den Wortlaut dieser Bestimmungen mit.

Abänderung 99

Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 33 – Absatz 1

Vorschlag der Kommission

Die Richtlinie 2004/49/EG, die durch die

Geänderter Text

Die Richtlinie 2004/49/EG, die durch die

in Anhang II Teil A aufgeführten Richtlinien geändert wurde, wird mit Wirkung vom [vom Amt für Veröffentlichungen einzusetzendes Datum – *zwei* Jahre nach dem Inkrafttreten] aufgehoben, unbeschadet der Pflichten der Mitgliedstaaten zur Einhaltung der in Anhang II Teil B genannten Umsetzungsfristen und zur Anwendung der Richtlinien.

in Anhang II Teil A aufgeführten Richtlinien geändert wurde, wird mit Wirkung vom [vom Amt für Veröffentlichungen einzusetzendes Datum – *vier* Jahre nach dem Inkrafttreten] aufgehoben, unbeschadet der Pflichten der Mitgliedstaaten zur Einhaltung der in Anhang II Teil B genannten Umsetzungsfristen und zur Anwendung der Richtlinien.

Abänderung 100

Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 34

Vorschlag der Kommission

Inkrafttreten

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

Die Artikel 10 und 11 gelten ab dem [vom Amt für Veröffentlichungen einzusetzendes Datum – *zwei* Jahre nach dem Inkrafttreten].

Geänderter Text

Inkrafttreten

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

Die Artikel 10 und 11 gelten *unbeschadet des Übergangszeitraums gemäß Absatz 30* ab dem [vom Amt für Veröffentlichungen einzusetzendes Datum – *vier* Jahre nach dem Inkrafttreten].

Abänderung 101

Vorschlag für eine Richtlinie Anhang I – Nummer 2 – Einleitung

Vorschlag der Kommission

Gesamtzahl und (auf gefahrene Zugkilometer bezogene) durchschnittliche Zahl der Unfälle im Zusammenhang mit der Beförderung gefährlicher Güter, aufgeschlüsselt in folgende Kategorien:

Geänderter Text

Gesamtzahl und (auf gefahrene Zugkilometer bezogene) durchschnittliche Zahl der Unfälle *und Zwischenfälle* im Zusammenhang mit der Beförderung gefährlicher Güter, aufgeschlüsselt in folgende Kategorien:

Abänderung 102

Vorschlag für eine Richtlinie Anlage – Absatz 1 – Nummer 1.9

Vorschlag der Kommission

1.9. „Unfälle mit Personenschäden, an

Geänderter Text

1.9. „Unfälle mit Personenschäden, die von

denen in Bewegung befindliche Fahrzeuge beteiligt sind,“ sind Unfälle, bei denen eine oder mehrere Personen entweder von einem Eisenbahnfahrzeug oder von einem Gegenstand, der an einem Eisenbahnfahrzeug befestigt ist oder sich von diesem gelöst hat, verletzt werden. Hierzu zählen auch Personen, die von Eisenbahnfahrzeugen herunterfallen oder während der Fahrt im Eisenbahnfahrzeug fallen oder von losen Gegenständen getroffen werden.

in Bewegung befindlichen Fahrzeugen verursacht wurden,“ sind Unfälle, bei denen eine oder mehrere Personen entweder von einem Eisenbahnfahrzeug oder von einem Gegenstand, der an einem Eisenbahnfahrzeug befestigt ist oder sich von diesem gelöst hat, verletzt werden. Hierzu zählen auch Personen, die von Eisenbahnfahrzeugen herunterfallen oder während der Fahrt im Eisenbahnfahrzeug fallen oder von losen Gegenständen getroffen werden.