



**RAT DER
EUROPÄISCHEN UNION**

**Brüssel, den 7. Mai 2014
(OR. en)**

9288/14

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

**TRANS 241
CODEC 1176**

VERMERK

Absender:	Generalsekretariat des Rates
Empfänger:	Delegationen
Nr. Vordok.:	8446/1/14 TRANS 192 CODEC 984 REV 1 + 14813/13 TRANS 527 CODEC 2278
Nr. Komm.dok.:	6014/13 TRANS 40 CODEC 227
Betr.:	Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates über Eisenbahnsicherheit (Neufassung) – Politische Einigung

Die Delegationen erhalten in der Anlage den obengenannten Vorschlag in der Fassung, wie sie aus der Prüfung sowohl der Erwägungsgründe als auch des Ergebnisses der ersten Lesung des Europäischen Parlaments durch die Gruppe "Landverkehr" in ihrer Sitzung vom 24. April 2014 hervorgegangen ist.

Zudem wurde der Wortlaut der allgemeinen Ausrichtung leicht abgeändert, insbesondere in Folge der "Anpassung" zwischen den drei Texten der Säule "Technik" (Interoperabilitätsrichtlinie, Sicherheitsrichtlinie und ERA-Verordnung).

Neuer Text ist durch Fettdruck und Streichungen sind durch [...] (in der englischen Fassung durch ~~Durchstreichung~~) kenntlich gemacht.

2013/0016 (COD)

Vorschlag für eine
RICHTLINIE DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES
über Eisenbahnsicherheit
(Neufassung)

(Text von Bedeutung für den EWR)

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION –

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

auf Vorschlag der Europäischen Kommission ¹,

nach Zuleitung des Entwurfs des Gesetzgebungsakts an die nationalen Parlamente,

nach Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses ²,

nach Stellungnahme des Ausschusses der Regionen ³,

gemäß dem ordentlichen Gesetzgebungsverfahren,

in Erwägung nachstehender Gründe:

¹ ABl. C [...] vom [...], S. [...].

² ABl. C [...] vom [...], S. [...].

³ ABl. C [...] vom [...], S. [...].

- (1) Die Richtlinie 2004/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. April 2004 über Eisenbahnsicherheit in der Gemeinschaft und zur Änderung der Richtlinie 95/18/EG des Rates über die Erteilung von Genehmigungen an Eisenbahnunternehmen und der Richtlinie 2001/14/EG über die Zuweisung von Fahrwegkapazität der Eisenbahn, die Erhebung von Entgelten für die Nutzung von Eisenbahninfrastruktur und die Sicherheitsbescheinigung⁴ ist in wesentlichen Punkten geändert worden. Da weitere Änderungen erforderlich sind, sollte sie im Interesse der Klarheit neu gefasst werden.
- (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 einheitlichen europäischen Eisenbahnraums bedarf es jedoch einer gründlichen Überarbeitung dieser Richtlinie.
- (3) **Untergrundbahnen, Straßenbahnen und andere Stadt- und Regionalbahnen unterliegen in vielen Mitgliedstaaten kommunalen technischen Anforderungen und sind vom Anwendungsbereich der Richtlinie [xx über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems] ausgenommen. Um die Durchführung dieser Richtlinie und der Richtlinie [xx über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems] zu erleichtern, sollten beide Richtlinien denselben Geltungsbereich haben. Folglich sollten derartige Stadtbahnen aus dem Geltungsbereich der vorliegenden Richtlinie ausgenommen werden. Es steht den Mitgliedstaaten jedoch frei, die Bestimmungen dieser Richtlinie auch auf derartige Stadtbahnen anzuwenden, soweit sie dies für sinnvoll erachten.**

⁴ ABl. L 164 vom 30.4.2004, S. 44.

- (4) Das Eisenbahnsystem in der Union weist generell ein hohes Sicherheitsniveau auf, insbesondere im Vergleich zum Straßenverkehr. Die Eisenbahnsicherheit sollte allgemein aufrechterhalten und, soweit dies durchführbar ist, kontinuierlich verbessert werden, wobei der technische und wissenschaftliche Fortschritt sowie die Entwicklung des Unionsrechts berücksichtigt werden. Die Priorität sollte der Verhütung von Unfällen eingeräumt werden.
- (5) Die wichtigsten im Eisenbahnsystem tätigen Akteure, 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.
- (6) Unbeschadet der Verantwortung der Infrastrukturbetreiber und der Eisenbahnunternehmen für die Entwicklung und Verbesserung der Eisenbahnsicherheit sollten auch die anderen Akteure, wie beispielsweise für die Instandhaltung zuständige Stellen, Hersteller, Beförderer, Versender, Empfänger, Befüller, Entleerer, Verlader, Entlader, Zulieferer von Wartungsmaterial, Halter, Dienstleister und Beschaffungsstellen, die Verantwortung für ihre Produkte, Dienstleistungen und Verfahren übernehmen. Jeder Akteur des Eisenbahnsystems 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.
- (7) Jedes Eisenbahnunternehmen und jeder Infrastrukturbetreiber sowie alle für die Instandhaltung zuständigen Stellen sollten dafür sorgen, dass ihre Auftragnehmer und sonstige Beteiligte Maßnahmen zur Risikokontrolle umsetzen. Dazu sollten jedes Eisenbahnunternehmen, jeder Infrastrukturbetreiber und jede für die Instandhaltung zuständige Stelle die in den gemeinsamen Sicherheitsmethoden (CSM) festgelegten Methoden für Überwachungsverfahren anwenden. Ihre Auftragnehmer sollten dieses Verfahren aufgrund vertraglicher Vereinbarungen ebenfalls anwenden. Da solche Vereinbarungen für das Sicherheitsmanagementsystem von Eisenbahnunternehmen und Infrastrukturbetreibern von wesentlicher Bedeutung sind, sollten Eisenbahnunternehmen und Infrastrukturbetreiber ihre vertraglichen Vereinbarungen offenlegen, wenn sie von der Eisenbahnagentur der Europäischen Union (im Folgenden "Agentur") oder der nationalen Sicherheitsbehörde im Rahmen der Aufsicht dazu aufgefordert werden.

- (8) Es wurden schrittweise gemeinsame Sicherheitsziele (CST) und gemeinsame Sicherheitsmethoden (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 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.
- (9) Nationale Vorschriften, die häufig auf nationalen technischen Normen beruhen, werden schrittweise durch Vorschriften auf der Grundlage gemeinsamer Normen ersetzt, die in CST, CSM und technischen Spezifikationen für die Interoperabilität (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.
- (9a) Nationale Vorschriften enthalten oft Anforderungen, die zum Teil von Belang für Zwecke der Interoperabilität und zum Teil von Belang für Sicherheitszwecke sind. Da die Sicherheit eine wesentliche Anforderung der Richtlinie über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems ist, kann eine nationale Vorschrift von Belang für beide Richtlinien sein. Die Unterscheidung zwischen den Begriffen "nationale Sicherheitsvorschriften" und "nationale technische Vorschriften" im Sinne der Richtlinie 2004/49/EG bzw. der Richtlinie 2008/57/EG wird daher gestrichen und durch das Konzept der "nationalen Vorschriften" ersetzt, die entweder im Rahmen der Richtlinie [xx über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems] oder dieser Richtlinie oder beider Richtlinien notifiziert werden müssen. Nationale Vorschriften müssen im Rahmen der Richtlinie [xx über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems] überwiegend dann notifiziert werden, wenn sie sich auf das Inverkehrbringen oder die Inbetriebnahme struktureller Teilsysteme beziehen. Sie müssen im Rahmen dieser Richtlinie notifiziert werden, wenn sie sich auf den Betrieb des Eisenbahnsystems oder auf die spezifischen Gegenstände dieser Richtlinie – einschließlich der Rolle der Akteure, der Sicherheitsbescheinigung, der Sicherheitsgenehmigung und der Untersuchung von Unfällen – beziehen.

- (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 – außer in den in dieser Richtlinie vorgesehenen spezifischen Fällen – neue nationale Vorschriften erlassen oder Vorhaben durchführen, die die bestehende Diversität des Systems noch verstärken. Das Sicherheitsmanagementsystem ist das anerkannte Instrument zur Risikokontrolle, und die Eisenbahnunternehmen sowie die Infrastrukturbetreiber sind dafür verantwortlich, umgehend Korrekturmaßnahmen zu ergreifen, um erneute Unfälle zu vermeiden. Die Mitgliedstaaten sollten unmittelbar nach einem Unfall keine neuen nationalen Vorschriften erlassen, soweit dies nicht als Präventivmaßnahme in dringenden Fällen notwendig ist.
- (11) Bei der Erfüllung ihrer Aufgaben und Wahrnehmung ihrer Zuständigkeiten sollten die Infrastrukturbetreiber und Eisenbahnunternehmen ein Sicherheitsmanagementsystem umsetzen, das den Anforderungen der Union entspricht und gemeinsame Elemente enthält. Informationen zur Sicherheit und zur Umsetzung des Sicherheitsmanagementsystems sollten der Agentur und der nationalen Sicherheitsbehörde des jeweiligen Mitgliedstaats übermittelt werden.
- (11a) Zum Schienengüterverkehr zählt auch die Beförderung gefährlicher Güter. Es sollte jedoch unterschieden werden zwischen dem Ziel dieser Richtlinie, nämlich der Aufrechterhaltung und wenn möglich Verbesserung der Sicherheit des Eisenbahnsystems, und dem Ziel der Richtlinie 2008/68/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 24. September 2008 über die Beförderung gefährlicher Güter im Binnenland⁵, die im Wesentlichen die Einstufung der Stoffe und die Vorgaben für ihre Umschließung, einschließlich der sicheren Verladung, Entladung und Verwendung der Umschließungsbehältnisse im bestehenden Eisenbahnsystem, regelt. Dementsprechend sollte das Sicherheitsmanagementsystem der Eisenbahnunternehmen und der Infrastrukturbetreiber den potenziellen zusätzlichen Gefahren, die durch die Beförderung von Gefahrgutbehältnissen entstehen, gebührend Rechnung tragen, allerdings unbeschadet der Richtlinie 2008/68/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 24. September 2008 über die Beförderung gefährlicher Güter im Binnenland.

⁵ ABl. L 260 vom 30.9.2008, S. 13.

- (12) Zur Gewährleistung eines hohen Sicherheitsniveaus im Eisenbahnverkehr und gleicher Bedingungen für alle Eisenbahnunternehmen sollten diese denselben Sicherheitsanforderungen unterliegen. Ein 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 für das jeweilige Tätigkeitsgebiet einzuhalten. Wenn die Agentur den Eisenbahnunternehmen, deren geografisches Tätigkeitsgebiet in einem oder mehreren Mitgliedstaaten gelegen ist, eine einheitliche Sicherheitsbescheinigung ausstellt, sollte sie die einzige Stelle sein, die beurteilt, ob das Eisenbahnunternehmen sein Sicherheitsmanagementsystem **ordnungsgemäß** eingeführt hat. **Die nationalen Sicherheitsbehörden, die von dem geplanten geografischen Tätigkeitsgebiet betroffen sind, sollten zur Bewertung der Einhaltung der in den maßgeblichen nationalen Vorschriften festgelegten Anforderungen konsultiert werden.**
- (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 die Akteure des Eisenbahnsystems und die nationalen Sicherheitsbehörden Anwendung finden. Dieser Regelungsrahmen ist hinreichend ausgereift, um schrittweise zu einer "einheitlichen Sicherheitsbescheinigung" überzugehen, die im Tätigkeitsgebiet des Eisenbahnunternehmens gültig ist.
- (13a) Um die Verfahren für die Erteilung von Sicherheitsbescheinigungen an Eisenbahnunternehmen effizienter und kohärenter zu gestalten, muss der Agentur eine zentrale Rolle bei der Erteilung der Sicherheitsbescheinigungen eingeräumt werden. Ist das geografische Tätigkeitsgebiet auf einen Mitgliedstaat beschränkt, so sollte der Antragsteller die Möglichkeit haben, zu entscheiden, ob er seinen Antrag auf Erteilung einer Sicherheitsbescheinigung bei der nationalen Sicherheitsbehörde des jeweiligen Mitgliedstaats oder bei der Agentur einreicht. Diese neue Regelung sollte den Verwaltungsaufwand für Eisenbahnunternehmen verringern und das Eisenbahnsystem auf diese Weise effektiver und effizienter machen.
- (13b) Die Agentur und die nationalen Sicherheitsbehörden sollten zusammenarbeiten und entsprechend über geteilte Zuständigkeiten für die Erteilung von Sicherheitsbescheinigungen verfügen. Für den Fall, dass die Agentur und die nationalen Sicherheitsbehörden unterschiedliche Auffassungen in Bezug auf Bewertungen im Zusammenhang mit der Erteilung von Sicherheitsbescheinigungen vertreten, sollten eindeutige Bestimmungen zu den Verfahren und zur Beilegung von Streitigkeiten festgelegt werden.

- (13ba) Es wird allgemein das Ziel verfolgt, dass die neue Aufteilung von Funktionen und Aufgaben zwischen nationalen Sicherheitsbehörden und der Agentur in Bezug auf die Erteilung von Sicherheitsbescheinigungen effizient erfolgen sollte. Zu diesem Zweck sollten Kooperationsabkommen zwischen der Agentur und den nationalen Sicherheitsbehörden geschlossen werden.
- (13c) Insbesondere sollten diese Kooperationsabkommen die besonderen geografischen und historischen Gegebenheiten bestimmter Mitgliedstaaten berücksichtigen und das reibungslose Funktionieren des Binnenmarkts gewährleisten. Ist der Betrieb auf Netze beschränkt, die aus geografischen oder historischen Gründen spezielle Fachkenntnisse erfordern, und sind diese Netze vom Rest des Eisenbahnsystems der Union abgetrennt, so sollte es dem Antragsteller möglich sein, die erforderlichen Formalitäten auf lokaler Ebene im Benehmen mit den zuständigen nationalen Sicherheitsbehörden vorzunehmen. Im Hinblick auf die Verringerung der Verwaltungslast und der Kosten können die zwischen der Agentur und den zuständigen nationalen Sicherheitsbehörden zu schließenden Vereinbarungen über eine Zusammenarbeit zu diesem Zweck die entsprechende Aufteilung der Aufgaben vorsehen, jedoch ohne der endgültigen Zuständigkeit der Agentur für die Ausstellung der einheitlichen Sicherheitsbescheinigung vorzugreifen.
- (13d) Diese Richtlinie sollte nicht zu einem verringerten Sicherheitsniveau und höheren Kosten im Eisenbahnsektor der Europäischen Union führen. Daher sollten die Agentur und die nationalen Sicherheitsbehörden die volle Verantwortung für die von ihnen ausgestellten Sicherheitsbescheinigungen tragen, insbesondere was die vertragliche und außervertragliche Haftung angeht. Im Falle einer gerichtlichen Untersuchung, die die Agentur oder ihre Bediensteten betrifft, sollte die Agentur mit den zuständigen Behörden des betreffenden Mitgliedstaats uneingeschränkt zusammenarbeiten.
- (13e) Es ist klar zu unterscheiden zwischen der unmittelbaren Verantwortung der Agentur und der nationalen Sicherheitsbehörden für die Sicherheit im Zusammenhang mit der Erteilung von Sicherheitsbescheinigungen einerseits und andererseits der Aufgabe der nationalen Sicherheitsbehörden, die darin besteht, einen nationalen Regelungsrahmen zu schaffen und die Leistung aller Betreiber kontinuierlich zu überwachen.

Jede nationale Sicherheitsbehörde sollte die kontinuierliche Einhaltung der einem Eisenbahnunternehmen oder Infrastrukturbetreiber obliegenden Verpflichtung überwachen, ein Sicherheitsmanagementsystem einzuführen. Dazu ist es möglicherweise nicht nur erforderlich, Inspektionen bei dem Eisenbahnunternehmen **und dem Infrastrukturbetreiber** vor Ort durchzuführen, sondern auch im Rahmen der von den nationalen Sicherheitsbehörden durchzuführenden Aufsicht zu prüfen, ob das Eisenbahnunternehmen **und der Infrastrukturbetreiber** sein Sicherheitsmanagementsystem nach Ausstellung der einheitlichen Sicherheitsbescheinigung weiterhin ordnungsgemäß anwendet.

Die nationalen Sicherheitsbehörden sollten die Beaufsichtigung von in verschiedenen Mitgliedstaaten tätigen Eisenbahnunternehmen koordinieren und Informationen untereinander sowie erforderlichenfalls mit der Agentur austauschen. Die Agentur sollte die nationalen Sicherheitsbehörden bei ihrer Zusammenarbeit unterstützen. In diesem Zusammenhang sollten die nationalen Sicherheitsbehörden und die Agentur die notwendigen Vorkehrungen treffen, um den Informationsaustausch zu erleichtern.

- (13f) Die Agentur und die nationalen Sicherheitsbehörden sollten eng zusammenarbeiten, wenn eine nationale Sicherheitsbehörde feststellt, dass der Inhaber einer von der Agentur erteilten Sicherheitsbescheinigung die Bedingungen für die Bescheinigung nicht mehr erfüllt. In diesem Fall sollte sie bei der Agentur die Einschränkung oder den Widerruf dieser Bescheinigung beantragen. Im Falle von Meinungsunterschieden zwischen der Agentur und der nationalen Sicherheitsbehörde sollte ein Beschwerdeverfahren Anwendung finden.

Stellt eine nationale Sicherheitsbehörde im Rahmen der Aufsichtstätigkeit ein schwerwiegendes Sicherheitsrisiko fest, so sollte sie die Agentur und die betroffenen nationalen Sicherheitsbehörden der Mitgliedstaaten, in denen das Eisenbahnunternehmen tätig ist, davon unterrichten. Es sollte den betroffenen nationalen Sicherheitsbehörden gestattet sein, vorläufige Sicherheitsmaßnahmen zu treffen, die auch die sofortige Einschränkung oder Aussetzung des betreffenden Betriebs umfassen können. In diesem Zusammenhang sollte die absichtliche oder fahrlässige Nichteinhaltung rechtlicher Verpflichtungen, die alleine oder in einer Abfolge von aus der Nichteinhaltung resultierenden Ereignissen zu einem Unfall oder schweren Unfall führen kann, als schwerwiegendes Sicherheitsrisiko gelten.

- (14) Die einheitliche Sicherheitsbescheinigung sollte auf dem Nachweis beruhen, dass das Eisenbahnunternehmen ein Sicherheitsmanagementsystem eingeführt hat.

- (15) Der Infrastrukturbetreiber sollte eine zentrale Verantwortung für die Sicherheit der Auslegung, der Instandhaltung und des Betriebs seines Schienennetzes haben. Der Infrastrukturbetreiber sollte einer Sicherheitsgenehmigung der nationalen Sicherheitsbehörde in Bezug auf sein Sicherheitsmanagementsystem und andere Bestimmungen zur Einhaltung der Sicherheitsanforderungen bedürfen.
- (16) Die Zulassung von Zugpersonal könnte für neue Marktteilnehmer Schwierigkeiten mit sich bringen. Die Mitgliedstaaten sollten sicherstellen, dass Eisenbahnunternehmen, die den Betrieb in dem betreffenden Netz aufnehmen wollen, Möglichkeiten zur Schulung und Zulassung von Zugpersonal nutzen können, um Anforderungen nach nationalem Recht zu erfüllen.
- (17) Die für die Instandhaltung von Güterwagen zuständige Stelle sollte zertifiziert sein. Ist die für die Instandhaltung zuständige Stelle ein Infrastrukturbetreiber, so sollte diese Zertifizierung in dem Verfahren für die Sicherheitsgenehmigung enthalten sein. Die dieser Stelle ausgestellte Bescheinigung sollte garantieren, dass die Instandhaltungsanforderungen dieser Richtlinie für alle Güterwagen, für die die Stelle zuständig ist, erfüllt werden. Diese Bescheinigung sollte in der gesamten Union gültig sein und von einer Einrichtung ausgestellt werden, die das von dieser Stelle eingerichtete Instandhaltungssystem überprüfen kann. Da Güterwagen häufig im internationalen Verkehr eingesetzt werden und da die für die Instandhaltung zuständige Stelle gegebenenfalls Werkstätten in mehr als einem Mitgliedstaat nutzen möchte, sollte die Zertifizierungseinrichtung ihre Kontrollen in der gesamten Union durchführen können. Die Agentur sollte das System bewerten, das bei der Zertifizierung der für die Instandhaltung von Güterwagen zuständigen Stelle angewandt wird, und – soweit angezeigt – seine Ausweitung auf alle Fahrzeuge empfehlen.
- (18) Die nationalen Sicherheitsbehörden sollten organisatorisch, rechtlich und in ihren Entscheidungen von Eisenbahnunternehmen, Infrastrukturbetreibern, Antragstellern, Auftraggebern und Stellen, die öffentliche Dienstleistungsaufträge vergeben, unabhängig sein. Sie sollten ihre Aufgaben auf offene und nichtdiskriminierende Weise wahrnehmen und mit der Agentur zusammenarbeiten, um ein einheitliches Eisenbahnsystem zu schaffen; zudem sollten sie ihre Entscheidungskriterien miteinander abstimmen.

Erforderlichenfalls kann ein Mitgliedstaat entscheiden, seine nationale Sicherheitsbehörde in dem für Verkehrsangelegenheiten zuständigen Ministerium anzusiedeln, sofern die Unabhängigkeitskriterien eingehalten werden.

- (19) [...]
- (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.
- (21) Eine Sicherheitsuntersuchung sollte unabhängig von der gerichtlichen Untersuchung ein und desselben Ereignisses durchgeführt werden, wobei Zugang zu Beweismaterial und Zeugen gewährt werden sollte. Sie sollte von einer ständigen Stelle durchgeführt werden, die von den Akteuren des Eisenbahnsektors unabhängig ist. Die Funktionsweise dieser Stelle sollte dergestalt sein, dass jeglicher Interessenskonflikt und jede mögliche Verwicklung in die Ursachen der untersuchten Ereignisse vermieden wird; insbesondere sollte es keine negativen Auswirkungen auf ihre funktionelle Unabhängigkeit geben, wenn in organisatorischer und rechtlicher Hinsicht eine enge Beziehung zu der nationalen Sicherheitsbehörde, der Agentur oder der für den Eisenbahnsektor zuständigen Regulierungsstelle besteht. Ihre Untersuchungen sollten mit größtmöglicher Offenheit durchgeführt werden. Die Untersuchungsstelle sollte für jedes Ereignis ein zuständiges Untersuchungsteam zusammenstellen, das für die Ermittlung von Auslösern und Ursachen des Ereignisses die nötige Sachkenntnis besitzt.

- (21a) Die Untersuchung nach einem schweren Unfall sollte so offen wie möglich durchgeführt werden, damit sich alle Beteiligten äußern können und Zugang zu den Ergebnissen erhalten. Insbesondere sollte die Untersuchungsstelle Parteien, denen ihres Erachtens eine vergleichbare Sicherheitsverantwortung obliegt, im Verlauf der Untersuchung über deren Fortschritt auf dem Laufenden halten und ihren Ansichten und Stellungnahmen Rechnung tragen. Die Untersuchungsstelle kann so alle zusätzlichen relevanten Informationen erhalten und die verschiedenen Meinungen in Bezug auf ihre Arbeit kennenlernen, so dass sie ihre Untersuchung auf die bestmögliche Art abschließen kann. Mit dieser Konsultation sollte in keinem Fall bezweckt werden, Schuld oder Verantwortung zuzuweisen; vielmehr sollten Sachbeweise gesammelt und Lehren für die weitere Verbesserung der Sicherheit gezogen werden. Der Untersuchungsstelle sollte es jedoch freistehen, die Informationen auszuwählen, die sie diesen Parteien weitergibt, um unangemessenen Druck zu vermeiden, es sei denn, die Weitergabe von Informationen wird im Rahmen des Gerichtsverfahrens angeordnet. Außerdem sollte die Untersuchungsstelle auch dem berechtigten Informationsbedürfnis der Opfer und ihrer Angehörigen Rechnung tragen.
- (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.
- (23) Die Mitgliedstaaten sollten für Verstöße gegen die Bestimmungen dieser Richtlinie Sanktionen festlegen und sicherstellen, dass diese Sanktionen angewandt werden. Die Sanktionen sollten wirksam, verhältnismäßig und abschreckend sein.

- (24) Da die Ziele der in dieser Richtlinie vorgesehenen Maßnahmen, nämlich die Koordination von Tätigkeiten der Mitgliedstaaten zu dem Zweck, die Sicherheit zu regeln und zu überwachen, Unfälle zu untersuchen und gemeinsame Sicherheitsziele, gemeinsame Sicherheitsmethoden, gemeinsame Sicherheitsindikatoren und gemeinsame Anforderungen an einheitliche Sicherheitsbescheinigungen festzulegen, auf der Ebene der Mitgliedstaaten nicht ausreichend erreicht werden können und besser auf Unionsebene zu verwirklichen sind, kann die Union im Einklang mit dem in Artikel 5 des Vertrags über die Europäische Union niedergelegten Subsidiaritätsprinzip tätig werden. Entsprechend dem in demselben Artikel genannten Grundsatz der Verhältnismäßigkeit geht diese Richtlinie nicht über das für die Erreichung dieser Ziele erforderliche Maß hinaus.
- (25) [...]
- (26) Um einheitliche Bedingungen für die Durchführung dieser Richtlinie sicherzustellen, sollten der Kommission Durchführungsbefugnisse übertragen werden, die die gemeinsamen Sicherheitsindikatoren, die gemeinsamen Sicherheitsmethoden, die gemeinsamen Sicherheitsziele, die Anforderungen an das Sicherheitsmanagementsystem und seine Elemente, die Vorschriften für das Zertifizierungsverfahren, die Überarbeitung des Zertifizierungssystems für die für die Instandhaltung von Güterwagen zuständigen Stellen und die Ausweitung auf andere Fahrzeuge sowie die wesentlichen Inhalte der Unfall- und Störungsuntersuchungsberichte betreffen. Diese Befugnisse sollten gemäß der Verordnung (EU) Nr. 182/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. Februar 2011 zur Festlegung der allgemeinen Regeln und Grundsätze, nach denen die Mitgliedstaaten die Wahrnehmung der Durchführungsbefugnisse durch die Kommission kontrollieren⁶, ausgeübt werden.
- (27) Die Pflicht zur Umsetzung dieser Richtlinie in nationales Recht sollte nur jene Bestimmungen betreffen, die im Vergleich zur bisherigen Richtlinie inhaltlich geändert wurden. Die Pflicht zur Umsetzung der inhaltlich unveränderten Bestimmungen ergibt sich aus der bisherigen Richtlinie.
- (28) Diese Richtlinie sollte die Verpflichtung der Mitgliedstaaten hinsichtlich der in Anhang II Teil B genannten Fristen für die Umsetzung der Richtlinien in nationales Recht unberührt lassen –

HABEN FOLGENDE RICHTLINIE ERLASSEN:

⁶ ABl. L 55 vom 28.2.2011, S. 13.

KAPITEL I

ALLGEMEINE BESTIMMUNGEN

Artikel 1

Gegenstand

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:

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

Artikel 2

Geltungsbereich

1. Diese Richtlinie gilt für das Eisenbahnsystem in den Mitgliedstaaten, das in Teilsysteme für strukturelle und funktionelle Bereiche untergliedert werden kann. Sie umfasst für das Gesamtsystem geltende Sicherheitsanforderungen, die auch das sichere Management von Infrastruktur und Verkehrsbetrieb sowie das Zusammenwirken von Eisenbahnunternehmen, Infrastrukturbetreibern und anderen Akteuren des Eisenbahnsystems betreffen.

2. Vom Geltungsbereich dieser Richtlinie sind ausgenommen:
- a) Untergrundbahnen;
 - aa) Straßenbahnen, Stadt- und Regionalbahnfahrzeuge sowie Infrastrukturen, die ausschließlich von diesen Fahrzeugen genutzt werden;
 - b) Netze, die vom übrigen Eisenbahnsystem funktionell getrennt sind und die nur für die Personenbeförderung im örtlichen Verkehr, Stadt- oder Vorortverkehr genutzt werden, sowie Unternehmen, die ausschließlich diese Netze nutzen.
3. Die Mitgliedstaaten können von den Maßnahmen, die sie zur Durchführung dieser Richtlinie treffen, Folgendes ausnehmen:
- a) Eisenbahninfrastrukturen im Privateigentum – einschließlich der Nebengleise –, die vom Eigentümer oder einem Betreiber für den eigenen Güterverkehr oder für die Personenbeförderung zu nichtgewerblichen Zwecken genutzt werden, sowie ausschließlich auf diesen Infrastrukturen genutzte Fahrzeuge;
 - b) Infrastrukturen und Fahrzeuge, die ausschließlich für den lokal begrenzten Einsatz oder ausschließlich für historische oder touristische Zwecke genutzt werden;
 - c) Infrastrukturen für Stadt- und Regionalbahnen, die gelegentlich von schweren Eisenbahnfahrzeugen unter den Betriebsbedingungen für das betreffende Stadt- und Regionalbahnsystem genutzt werden, wenn dies für diese Fahrzeuge ausschließlich für Verbindungszwecke erforderlich ist, und
 - d) Fahrzeuge, die in erster Linie auf den Infrastrukturen der Stadt- und Regionalbahnen genutzt werden, aber mit bestimmten Bauteilen für schwere Eisenbahnfahrzeuge ausgerüstet sind, die für den Durchgangsverkehr auf einem begrenzten Abschnitt der Eisenbahninfrastrukturen ausschließlich für Verbindungszwecke erforderlich sind.

Artikel 3

Begriffsbestimmungen

Im Sinne dieser Richtlinie bezeichnet der Ausdruck

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

- b) "Infrastrukturbetreiber" die Infrastrukturbetreiber im Sinne des Artikels 3 der Richtlinie 2012/34 EU zur Schaffung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraums ⁷;
- c) "Eisenbahnunternehmen" Eisenbahnunternehmen im Sinne des Artikels 3 der Richtlinie 2012/34/EG zur Schaffung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraums ⁸ 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;
- d) "technische Spezifikation für die Interoperabilität (TSI)" eine gemäß der vorliegenden Richtlinie festgelegte Spezifikation, die für jedes Teilsystem oder Teile davon im Hinblick auf die Erfüllung der grundlegenden Anforderungen und die Gewährleistung der Interoperabilität des Eisenbahnsystems im Sinne des Artikels 2 der Richtlinie [xx über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems] gilt;
- e) "gemeinsame Sicherheitsziele (CST)" die Mindestsicherheitsniveaus, die das Gesamtsystem und soweit möglich die einzelnen Bereiche des Eisenbahnsystems (wie das konventionelle Eisenbahnsystem, das Hochgeschwindigkeitsbahnsystem, lange Eisenbahntunnel oder Strecken, die ausschließlich für den Güterverkehr genutzt werden) erreichen müssen;
- f) "gemeinsame Sicherheitsmethoden (CSM)" die Methoden zur Beschreibung der Art und Weise, wie die Sicherheitsniveaus, die Erreichung der Sicherheitsziele und die Einhaltung der anderen Sicherheitsanforderungen beurteilt werden;
- g) "nationale Sicherheitsbehörde" die nationale Stelle, die mit den Aufgaben in Bezug auf die Eisenbahnsicherheit im Sinne dieser Richtlinie betraut ist, oder eine Stelle, die von mehreren Mitgliedstaaten mit diesen Aufgaben betraut ist, um eine einheitliche Sicherheitsordnung zu gewährleisten;
- h) "nationale Vorschriften" alle auf Ebene der Mitgliedstaaten erlassenen verbindlichen Vorschriften, unabhängig davon, welche Stelle diese Vorschriften erlässt. Diese Vorschriften enthalten die die Eisenbahnsicherheit betreffenden oder technischen Anforderungen, die in dem betreffenden Mitgliedstaat zusätzlich zu den europäischen Vorschriften bestehen, und gelten für Eisenbahnunternehmen, Infrastrukturbetreiber oder Dritte;

⁷ ABl. L 343 vom 14.12.2012, S. 32.

⁸ ABl. L 343 vom 14.12.2012, S. 32.

- i) "Sicherheitsmanagementsystem" die von einem Infrastrukturbetreiber oder einem Eisenbahnunternehmen eingerichtete Organisation und die von ihm getroffenen Vorkehrungen und festgelegten Verfahren, die die sichere Steuerung seiner Betriebsabläufe gewährleisten;
- j) "Untersuchungsbeauftragter" eine Person, die für die Organisation, Durchführung und Beaufsichtigung einer Untersuchung zuständig ist;
- 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;
- l) "schwerer Unfall" Zugkollisionen oder Zugentgleisungen mit mindestens einem Todesopfer oder mindestens fünf Schwerverletzten oder mit beträchtlichem Schaden für die Fahrzeuge, Infrastruktur oder Umwelt sowie sonstige Unfälle mit den gleichen Folgen und mit offensichtlichen Auswirkungen auf die Regelung der Eisenbahnsicherheit oder das Sicherheitsmanagement; "beträchtlicher Schaden" bedeutet, dass die Kosten von der Untersuchungsstelle unmittelbar auf insgesamt mindestens 2 Mio. EUR veranschlagt werden können;
- m) "Störung" ein anderes Ereignis als einen Unfall oder schweren Unfall, das den sicheren Eisenbahnbetrieb beeinträchtigt;
- n) "Untersuchung" ein Verfahren zum Zweck der Verhütung von Unfällen und Störungen, das die Sammlung und Auswertung von Informationen, die Erarbeitung von Schlussfolgerungen einschließlich der Feststellung der Ursachen und gegebenenfalls die Abgabe von Sicherheitsempfehlungen umfasst;
- o) "Ursachen" Handlungen, Unterlassungen, Ereignisse oder Umstände oder eine Kombination dieser Faktoren, die zu einem Unfall oder einer Störung geführt haben;

- p) "Straßenbahnen sowie Stadt- und Regionalbahnen" Schienenverkehrssysteme für den Stadt- und/oder Vorortverkehr, die einen Kollisionssicherheitswert der Kategorie C-III **oder C-IV** (nach EN 15227:2011) und eine Fahrzeugfestigkeit von höchstens 800 kN (P-III nach EN12663-1:2010) aufweisen. Stadt- oder Regionalbahnsysteme können eigene Wegerechte haben oder sie sich mit dem Straßenverkehr teilen; dabei werden normalerweise keine Fahrzeuge mit dem Personen- oder Güterfernverkehr ausgetauscht;
- q) "Konformitätsbewertungsstelle" eine Stelle, die als zuständige Stelle für Konformitätsbewertungstätigkeiten einschließlich Kalibrierungen, Prüfungen, Zertifizierungen und Inspektionen notifiziert oder benannt wurde. Eine Konformitätsbewertungsstelle gilt nach der Notifizierung durch einen Mitgliedstaat als notifizierte Stelle. Eine Konformitätsbewertungsstelle gilt nach der Benennung durch einen Mitgliedstaat als benannte Stelle;
- r) "Interoperabilitätskomponenten" in Artikel 2 der Richtlinie [xx über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems] bestimmte Grundbauteile, Bauteilgruppen, Unterbaugruppen oder komplette Materialbaugruppen, die in ein Teilsystem eingebaut sind oder eingebaut werden sollen und von denen die Interoperabilität des Eisenbahnsystems direkt oder indirekt abhängt;
- 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;
- t) "für die Instandhaltung zuständige Stelle" eine Stelle, die für die Instandhaltung eines Fahrzeugs zuständig ist und als solche im nationalen Einstellungsregister registriert ist;
- u) "Fahrzeug" ein Eisenbahnfahrzeug mit oder ohne Antrieb, das auf Rädern auf Eisenbahnschienenwegen verkehren kann. Ein Fahrzeug besteht aus einem oder mehreren strukturellen und funktionellen Teilsystemen;
- v) "Hersteller" jede natürliche oder juristische Person, die Produkte herstellt bzw. konstruiert oder herstellen lässt und sie unter ihrem eigenen Namen oder ihrer eigenen Marke in **Verkehr** bringt;
- w) "Beförderer" das Unternehmen, das Güter entweder für sich selbst oder für einen Dritten befördert;

- ww) "Empfänger" eine natürliche oder juristische Person, die die Güter nach Maßgabe des Beförderungsvertrags erhält. Wenn die Beförderung ohne Beförderungsvertrag erfolgt, gilt die natürliche oder juristische Person, die die Güter bei Ankunft übernimmt, als der Empfänger;
- x) "Verlader" jedes Unternehmen, das verpackte Güter, Kleincontainer oder ortsbewegliche Tanks in oder auf einen Wagen oder Container verlädt oder das einen Container, einen Schüttgutcontainer, einen MEGC, einen Tankcontainer oder einen ortsbeweglichen Tank auf einen Wagen verlädt;
- xx) "Entlader" das Unternehmen, das einen Container, einen Schüttgutcontainer, einen MEGC, einen Tankcontainer oder einen ortsbeweglichen Tank von einem Wagen entlädt, oder ein Unternehmen, das verpackte Güter, Kleincontainer oder ortsbewegliche Tanks von einem Wagen oder Container entlädt, oder ein Unternehmen, das Güter aus einem Tank (Tankwagen, abnehmbarem Tank, ortsbeweglichem Tank oder Tankcontainer) oder aus einem Batteriewagen oder MEGC oder aus einem Wagen, Großcontainer oder Kleincontainer für Güter in loser Schüttung oder einem Schüttgutcontainer entlädt;
- y) "Befüller" jedes Unternehmen, das Güter in einen Tank (Tankwagen, Wagen mit abnehmbarem Tank, ortsbeweglichen Tank oder Tankcontainer), in einen Wagen, Großcontainer oder Kleincontainer für Güter in loser Schüttung oder in einen Batteriewagen oder MEGC einfüllt;
- yy) "Entleerer" jedes Unternehmen, das Güter aus einem Tank (Tankwagen, Wagen mit abnehmbarem Tank, ortsbeweglichem Tank oder Tankcontainer), einem Wagen, einem Großcontainer oder Kleincontainer für Güter in loser Schüttung oder aus einem Batteriewagen oder MEGC entleert;
- yyy) "Beförderer" das Unternehmen, das die Beförderung mit Beförderungsvertrag durchführt;
- z) "Agentur" die durch die Verordnung [xx über die Eisenbahnagentur der Europäischen Union] errichtete Europäische Eisenbahnagentur;
- za) "Auftraggeber" eine öffentliche oder private Stelle, die den Entwurf und/oder den Bau oder die Erneuerung oder Umrüstung eines Teilsystems in Auftrag gibt;

- zb) "Betriebsart" die Art des Betriebs, gekennzeichnet durch die Personenbeförderung unter Einschluss oder Ausschluss von Hochgeschwindigkeitsdiensten, die Güterbeförderung unter Einschluss oder Ausschluss der Beförderung gefährlicher Güter und den ausschließlichen Rangierbetrieb;
- zc) "Betriebsumfang" den Umfang des Betriebs, gekennzeichnet durch die Beförderungsleistung im Personen-/Güterverkehr und die überschlägige Größe des Eisenbahnunternehmens hinsichtlich der Zahl der im Eisenbahnbereich tätigen Mitarbeiter (Kleinstunternehmen, Kleinunternehmen, mittelgroßes Unternehmen, Großunternehmen);
- zd) "geografisches Tätigkeitsgebiet" ein Netz oder mehrere Netze in einem oder mehreren Mitgliedstaaten, in denen das Eisenbahnunternehmen seine Dienstleistungen erbringt.

KAPITEL II

ENTWICKLUNG DER SICHERHEIT UND SICHERHEITSMANAGEMENT

Artikel 4

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

1. Zwecks Entwicklung und Verbesserung der Eisenbahnsicherheit haben die Mitgliedstaaten
 - a) dafür zu sorgen, dass die Eisenbahnsicherheit allgemein aufrechterhalten und, soweit dies billigerweise durchführbar ist, kontinuierlich verbessert wird, wobei die Entwicklung des Unionsrechts sowie der technische und wissenschaftliche Fortschritt berücksichtigt werden und die Verhütung von Unfällen Vorrang erhält;
 - b) dafür zu sorgen, dass alle geltenden Rechtsvorschriften auf offene und nichtdiskriminierende Weise durchgesetzt werden und so die Entwicklung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnverkehrssystems gefördert wird;
 - bb) dafür zu sorgen, dass Maßnahmen zur Entwicklung und Verbesserung der Eisenbahnsicherheit der Notwendigkeit eines systembasierten Ansatzes Rechnung tragen;
 - c) dafür zu sorgen, dass die Verantwortung für den sicheren Betrieb des Eisenbahnsystems und die Begrenzung der damit verbundenen Risiken den Infrastrukturbetreibern und den Eisenbahnunternehmen jeweils für ihren Teil des Systems auferlegt wird, indem diese verpflichtet werden,
 - i) die erforderlichen Maßnahmen zur Risikobegrenzung nach Artikel 6 Absatz 1 Buchstabe a – gegebenenfalls in gegenseitiger Zusammenarbeit – durchzuführen;
 - ii) Unionsvorschriften und nationale Vorschriften anzuwenden;
 - iii) Sicherheitsmanagementsysteme im Sinne dieser Richtlinie einzuführen;

- d) unbeschadet einer zivilrechtlichen Haftung nach den Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten dafür zu sorgen, dass jeder Infrastrukturbetreiber und jedes Eisenbahnunternehmen für seinen jeweiligen Systembereich und dessen sicheren Betrieb, einschließlich der Materialbeschaffung und der Vergabe von Dienstleistungsaufträgen, gegenüber Nutzern, Kunden, den betroffenen Arbeitnehmern und anderen in Absatz 5 genannten Akteuren haftet;
 - e) jährliche Sicherheitspläne auszuarbeiten und zu veröffentlichen, in denen die geplanten Maßnahmen zur Erreichung der gemeinsamen Sicherheitsziele aufgeführt sind;
 - f) gegebenenfalls die Agentur bei ihren Tätigkeiten zur Überwachung der Entwicklung der Eisenbahnsicherheit auf europäischer Ebene zu unterstützen.
2. Die Agentur sorgt im Rahmen ihrer Befugnisse dafür, dass die Eisenbahnsicherheit allgemein aufrechterhalten und, soweit dies billigerweise durchführbar ist, kontinuierlich verbessert wird, wobei die Entwicklung des Unionsrechts sowie des technischen und wissenschaftlichen Fortschritt berücksichtigt werden und die Verhütung schwerer Unfälle Vorrang erhält.
3. Eisenbahnunternehmen und Infrastrukturbetreiber
- a) führen die erforderlichen Maßnahmen zur Risikobegrenzung nach Artikel 6 Absatz 1 Buchstabe a – gegebenenfalls in gegenseitiger Zusammenarbeit und in Zusammenarbeit mit anderen Akteuren – durch;
 - b) tragen in ihren Sicherheitsmanagementsystemen den Risiken Rechnung, die mit den Tätigkeiten anderer Akteure und Dritter verbunden sind;
 - ba) verpflichten gegebenenfalls die in Artikel 4 Absatz 5 genannten anderen Akteure, die den sicheren Betrieb des Eisenbahnsystems potenziell beeinflussen, vertraglich dazu, Maßnahmen zur Risikobegrenzung durchzuführen;
 - c) sorgen dafür, dass ihre Auftragnehmer Maßnahmen zur Risikobegrenzung durchführen und hierzu die gemeinsamen Sicherheitsmethoden für Überwachungsverfahren gemäß der gemeinsamen Sicherheitsmethode für Überwachung nach Artikel 6 Absatz 1 Buchstabe c anwenden und dass dies in den vertraglichen Vereinbarungen vorgeschrieben wird, die auf Verlangen der Agentur oder der nationalen Sicherheitsbehörde offenzulegen sind.

4. [...]
5. Unbeschadet der Verantwortung der Eisenbahnunternehmen und Infrastrukturbetreiber gemäß Absatz 3 müssen die für die Instandhaltung zuständigen Stellen gemäß Artikel 14 und alle anderen Akteure, die den sicheren Betrieb des Eisenbahnsystems potenziell beeinflussen, einschließlich Hersteller, Instandhaltungsbetriebe, Fahrzeughalter, Dienstleister, öffentliche Auftraggeber, Beförderer, Versender, Empfänger, Verlader, Entlader, Befüller und Entleerer,
 - a) die erforderlichen Maßnahmen zur Risikobegrenzung – gegebenenfalls in Zusammenarbeit mit anderen Akteuren – durchführen;
 - b) dafür sorgen, dass die von ihnen gelieferten Teilsysteme, Zubehörteile und Ausrüstungen sowie erbrachten Dienstleistungen den vorgegebenen Anforderungen und Einsatzbedingungen entsprechen, so dass sie vom Eisenbahnunternehmen und/oder dem Infrastrukturbetreiber sicher betrieben werden können.
6. Jeder der in den Absätzen 3 bis 5 genannten Akteure, der ein Sicherheitsrisiko aufgrund von Mängeln, nicht konformer Bauweise oder Fehlfunktionen von technischer Ausrüstung, einschließlich bei strukturellen Teilsystemen, erkennt oder davon Kenntnis erhält, hat im Rahmen seiner Befugnisse
 - a) etwaige erforderliche Abhilfemaßnahmen zu ergreifen, um das erkannte Sicherheitsrisiko auszuräumen;
 - b) diese Risiken den betroffenen zuständigen Stellen zu melden, damit diese etwaige weitere erforderliche Abhilfemaßnahmen ergreifen können, um die fortdauernde Aufrechterhaltung der sicherheitsbezogenen Leistung des Eisenbahnsystems zu gewährleisten.
7. Im Falle eines Austauschs von Fahrzeugen zwischen Eisenbahnunternehmen übermitteln alle betroffenen Akteure einander alle für einen sicheren Betrieb relevanten Informationen; hierzu zählen unter anderem Informationen zum Zustand und zur Vorgeschichte des Fahrzeugs, Teile der Instandhaltungsunterlagen für Rückverfolgungszwecke, Informationen zur Rückverfolgbarkeit von Verladevorgängen und die Frachtpapiere.

Artikel 5

Gemeinsame Sicherheitsindikatoren

1. Um die Bewertung in Bezug auf die Verwirklichung der gemeinsamen Sicherheitsziele (CST) zu erleichtern und die allgemeine Entwicklung der Eisenbahnsicherheit zu verfolgen, tragen die Mitgliedstaaten über die Jahresberichte der nationalen Sicherheitsbehörden gemäß Artikel 18 Informationen über gemeinsame Sicherheitsindikatoren (CSI) zusammen.
2. Die Kommission legt mittels Durchführungsrechtsakten gemeinsame Sicherheitsindikatoren (CSI) fest und aktualisiert diese, um dem technischen Fortschritt Rechnung zu tragen und die gemeinsamen Methoden zur Berechnung von Unfallkosten anzupassen. Diese Durchführungsrechtsakte werden nach dem in Artikel 27 Absatz 3 genannten Prüfverfahren erlassen.

Artikel 6

Gemeinsame Sicherheitsmethoden

1. In den gemeinsamen Sicherheitsmethoden (CSM) wird beschrieben, wie die Sicherheitsniveaus, die Erreichung der Sicherheitsziele und die Einhaltung der anderen Sicherheitsanforderungen beurteilt werden, gegebenenfalls auch durch eine unabhängige Gutachterstelle; hierzu werden folgende Verfahren erarbeitet und festgelegt:
 - a) die Methoden für die Evaluierung und Bewertung von Risiken,
 - b) die Methoden für die Konformitätsbewertung in Bezug auf die Anforderungen der nach den Artikeln 10 und 12 erteilten Sicherheitsbescheinigungen und Sicherheitsgenehmigungen,
 - c) die von den nationalen Sicherheitsbehörden anzuwendende Aufsichtsmethoden und die von den Eisenbahnunternehmen, Infrastrukturbetreibern und für die Instandhaltung zuständigen Stellen anzuwendende Überwachungsmethoden;
 - d) die Methoden zur Beurteilung des Sicherheitsniveaus und der sicherheitsbezogenen Leistung von Eisenbahnunternehmen auf nationaler und EU-Ebene;

- dd) die Methoden zur Beurteilung der Erreichung der Sicherheitsziele auf nationaler Ebene und auf der Ebene der Europäischen Union;
 - e) alle sonstigen Methoden, die ein Verfahren des Sicherheitsmanagementsystems betreffen und der Harmonisierung auf Unionsebene bedürfen.
2. Die Kommission erhält die Durchführungsbefugnisse, um der Agentur den Auftrag zu erteilen, CSM und deren Änderungen auszuarbeiten und gegenüber der Kommission entsprechende Empfehlungen abzugeben, wobei als Grundlage die Notwendigkeit einer neuen oder geänderten CSM und ihre Auswirkungen auf die bestehenden Vorschriften und das Sicherheitsniveau des Eisenbahnsystems präzise zu begründen sind. Diese Durchführungsrechtsakte werden nach dem in Artikel 27 Absatz 2 genannten Beratungsverfahren erlassen.
- Bei der Ausarbeitung, Annahme und Überarbeitung der CSM wird den Ansichten der Nutzer, der nationalen Sicherheitsbehörden und der beteiligten Akteure Rechnung getragen. Den Empfehlungen liegt ein Bericht über die Ergebnisse dieser Konsultation sowie eine Folgenabschätzung zu den neu zu erlassenden CSM bei.
- Der in Artikel 27 genannte Ausschuss wird regelmäßig über die Arbeiten zur Ausarbeitung der CSM unterrichtet.
3. Die CSM werden regelmäßig mit dem Ziel überarbeitet, die Sicherheit generell aufrechtzuerhalten und, soweit billigerweise durchführbar, kontinuierlich zu verbessern, wobei die bei ihrer Anwendung gewonnenen Erfahrungen und die allgemeine Entwicklung der Eisenbahnsicherheit berücksichtigt werden.
4. Die Kommission legt die gemeinsamen Sicherheitsmethoden im Wege von Durchführungsrechtsakten fest. Diese Durchführungsrechtsakte werden nach dem in Artikel 27 Absatz 3 genannten Prüfverfahren erlassen.
5. Die Mitgliedstaaten nehmen alle Änderungen an ihren nationalen Vorschriften vor, die aufgrund des Erlasses von CSM und überarbeiteten CSM erforderlich sind.

Artikel 7

Gemeinsame Sicherheitsziele

1. Die CST legen die Mindestsicherheitsniveaus fest, die das Gesamtsystem und soweit möglich die einzelnen Bereiche des Eisenbahnsystems in jedem Mitgliedstaat und in der Europäischen Union erreichen müssen. Die CST können in Kriterien für die Risikoakzeptanz oder in angestrebten Sicherheitsniveaus ausgedrückt werden, und sie müssen insbesondere Folgendes berücksichtigen:
 - a) individuelle Risiken für Fahrgäste, Bedienstete einschließlich des Personals von Auftragnehmern, Benutzer von Bahnübergängen und sonstige Personen sowie, unbeschadet der geltenden nationalen und internationalen Haftungsregeln, individuelle Risiken für Unbefugte auf Eisenbahnanlagen;
 - b) gesellschaftliche Risiken.
2. Die Kommission erhält die Durchführungsbefugnisse, um der Agentur den Auftrag zu erteilen, CST und deren Änderungen auszuarbeiten und gegenüber der Kommission entsprechende Empfehlungen abzugeben, wobei als Grundlage die Notwendigkeit einer neuen oder geänderten CST und ihre Auswirkungen auf die bestehenden Vorschriften präzise zu begründen sind. Diese Durchführungsrechtsakte werden nach dem in Artikel 27 Absatz 2 genannten Beratungsverfahren erlassen.

Der in Artikel 27 genannte Ausschuss wird regelmäßig über die Arbeiten zur Ausarbeitung der CST unterrichtet.
3. Die CST werden regelmäßig überarbeitet, wobei die allgemeine Entwicklung der Eisenbahnsicherheit zu berücksichtigen ist. Die überarbeiteten CST tragen allen vorrangigen Bereichen Rechnung, in denen die Sicherheit weiter verbessert werden muss.
4. Die Kommission legt die CST im Wege von Durchführungsrechtsakten fest. Diese Durchführungsrechtsakte werden nach dem in Artikel 27 Absatz 3 genannten Prüfverfahren erlassen.

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

Artikel 8

Nationale Sicherheitsvorschriften

1. Die bis zum Inkrafttreten dieser Richtlinie notifizierten nationalen Sicherheitsvorschriften gelten, falls sie
 - a) unter eine der in Anhang IA genannten Kategorien fallen und
 - b) dem Unionsrecht entsprechen, wobei dies insbesondere auch für TSI, CST und CSM gilt, und
 - c) nicht zu einer willkürlichen Diskriminierung oder verschleierten Beschränkung des Eisenbahnverkehrs zwischen Mitgliedstaaten führen.
2. Die Mitgliedstaaten überarbeiten die in Absatz 1 genannten nationalen Sicherheitsvorschriften und ergreifen binnen zwei Jahren nach Inkrafttreten dieser Richtlinie folgende Maßnahmen:
 - a) Aufhebung aller nationalen Vorschriften, die nicht notifiziert wurden oder einem der Kriterien des Absatzes 1 nicht genügen;
 - b) Aufhebung aller nationalen Vorschriften, die sich aufgrund der Unionsvorschriften erübrigen, wobei dies insbesondere auch für TSI, CST und CSM gilt.

Zu diesem Zweck können die Mitgliedstaaten das in Artikel 23 Absatz 4 der Verordnung [xx über die Eisenbahnagentur der Europäischen Union] genannte Instrument der Vorschriftenverwaltung nutzen und die Agentur ersuchen, bestimmte Vorschriften anhand der Kriterien dieses Absatzes zu prüfen.
3. Die Mitgliedstaaten können nur in den folgenden Fällen neue nationale Sicherheitsvorschriften erlassen:
 - a) wenn Vorschriften in Bezug auf vorhandene Sicherheitsmethoden nicht von einer CSM abgedeckt sind;

- aa) wenn Betriebsvorschriften des Eisenbahnnetzes von den TSI noch nicht abgedeckt sind;
 - b) als Präventivmaßnahme in dringenden Fällen, insbesondere nach einem Unfall oder einer Störung;
 - c) wenn eine bereits notifizierte Vorschrift überarbeitet werden muss;
 - d) wenn Vorschriften mit Anforderungen für Personal, das sicherheitskritische Aufgaben wahrnimmt, einschließlich Auswahlkriterien, physische und psychische Eignung und Berufsausbildung, noch nicht von einer TSI oder der Richtlinie 2007/59/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 über die Zertifizierung von Triebfahrzeugführern, die Lokomotiven und Züge im Eisenbahnsystem in der Gemeinschaft führen ⁹, abgedeckt sind.
4. 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 [xx über die Eisenbahnagentur der Europäischen Union]. Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass der Entwurf ausreichend ausgearbeitet ist, damit die Agentur die Prüfung nach Artikel 21 Absatz 2 der Verordnung (EU) Nr. [xx über die Eisenbahnagentur der Europäischen Union] durchführen kann.
5. 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 [xx über die Eisenbahnagentur der Europäischen Union] angewandt.
6. Wenn die Mitgliedstaaten die nationale Vorschrift erlassen, so notifizieren sie sie der Agentur und der Kommission mit Hilfe des geeigneten IT-Systems gemäß Artikel 23 der Verordnung [xx über die Eisenbahnagentur der Europäischen Union]. Die Mitgliedstaaten sorgen dafür, dass geltende nationale Vorschriften für alle Betroffenen in einer für sie verständlichen Terminologie zugänglich sind.

⁹ ABl. L 315 vom 3.12.2007, S. 51-78.

- 6a. Die Mitgliedstaaten können beschließen, Vorschriften und Einschränkungen strikt lokaler Art nicht mitzuteilen. In diesen Fällen erwähnen die Mitgliedstaaten diese Vorschriften und Einschränkungen in den in Artikel 45 der Richtlinie [xx über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems] genannten Infrastrukturregistern oder geben in den in Artikel 27 der Richtlinie 2012/34/EU zur Schaffung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraums¹⁰ genannten Schienennetz-Nutzungsbedingungen an, wo diese Vorschriften und Einschränkungen veröffentlicht sind.
7. Gemäß diesem Artikel notifizierte nationale Vorschriften unterliegen nicht dem Notifizierungsverfahren der Richtlinie 98/34/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 22. Juni 1998 über ein Informationsverfahren auf dem Gebiet der Normen und technischen Vorschriften¹¹.
8. Die geplanten und die geltenden nationalen Vorschriften werden von der Agentur nach den in den Artikeln 21 und 22 der Verordnung (EU) Nr. [xx über die Eisenbahnagentur der Europäischen Union] genannten Verfahren geprüft. Unbeschadet des Absatzes 6a gelten die nicht gemäß diesem Artikel notifizierte nationalen Vorschriften nicht für die Zwecke dieser Richtlinie.

Artikel 9

Sicherheitsmanagementsysteme

1. Die Infrastrukturbetreiber und die Eisenbahnunternehmen führen jeweils ein Sicherheitsmanagementsystem ein, um sicherzustellen, dass das Eisenbahnsystem mindestens die CST erreichen kann und die in den TSI festgelegten Sicherheitsanforderungen erfüllt und dass die einschlägigen Teile der CSM sowie die gemäß Artikel 8 notifizierte Vorschriften angewandt werden.
2. Die von dem Sicherheitsmanagementsystem zu erfüllenden Anforderungen tragen der Betriebsart, dem Betriebsumfang und dem geografischen Tätigkeitsgebiet und anderen Merkmalen der ausgeübten Tätigkeit Rechnung. Das Sicherheitsmanagementsystem gewährleistet die Kontrolle aller Risiken, die mit der Tätigkeit des Infrastrukturbetreibers oder Eisenbahnunternehmens, einschließlich Instandhaltungsarbeiten – unbeschadet des Artikels 14 – und der Materialbeschaffung sowie des Einsatzes von Auftragnehmern, verbunden sind. Unbeschadet geltender nationaler und internationaler Haftungsregeln berücksichtigt das Sicherheitsmanagementsystem, soweit angezeigt und angemessen, auch die Risiken, die sich aus der Tätigkeit anderer in Artikel 4 genannter Akteure ergeben.

¹⁰ ABl. L 343 vom 14.12.2012, S. 32.

¹¹ ABl. L 204 vom 21.7.1998, S. 37.

- 2a. Die Kommission legt Bestandteile des Sicherheitsmanagementsystems im Wege von Durchführungsrechtsakten fest, die sie auf diesem Weg auch überarbeiten kann. Diese Durchführungsrechtsakte werden nach dem in Artikel 27 Absatz 3 genannten Prüfverfahren erlassen.
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.
4. Alle Infrastrukturbetreiber und Eisenbahnunternehmen legen der nationalen Sicherheitsbehörde jedes Jahr vor dem 31. Mai einen jährlichen Sicherheitsbericht vor, der sich auf das vorangegangene Kalenderjahr bezieht. Dieser Sicherheitsbericht beinhaltet Folgendes:
- a) Angaben darüber, wie die unternehmensbezogenen Sicherheitsziele erreicht werden, sowie die Ergebnisse der Sicherheitspläne;
 - b) die Entwicklung von nationalen Sicherheitsindikatoren und den in Artikel 5 genannten CSI, sofern dies für die berichtende Organisation von Belang ist;
 - c) die Ergebnisse interner Sicherheitsprüfungen;
 - d) Angaben über Mängel und Störungen des Eisenbahn- bzw. des Infrastrukturbetriebs, die für die nationale Sicherheitsbehörde von Bedeutung sein können, einschließlich einer Zusammenfassung der von den einschlägigen Akteuren nach Artikel 4 Absatz 6 Buchstabe b bereitgestellten Informationen;
 - e) einen Bericht über die Anwendung der einschlägigen CSM.
5. Ausgehend von den Informationen, die die nationalen Sicherheitsbehörden nach den Artikeln 18 und 16a bereitgestellt haben, kann die Agentur eine Empfehlung für eine CSM aussprechen, die gemäß Artikel 6 Absatz 1 Buchstabe e Elemente des Sicherheitsmanagementsystems betrifft, das der Harmonisierung auf Unionsebene – unter anderem durch harmonisierte Normen – bedarf. In diesem Fall gilt das Verfahren des Artikels 6 Absatz 2.

KAPITEL III

SICHERHEITSBESCHEINIGUNG UND -GENEHMIGUNG

Artikel 10

Einheitliche Sicherheitsbescheinigung

1. Der Zugang zur Eisenbahninfrastruktur wird nur den Eisenbahnunternehmen gewährt, die Inhaber einer von der Agentur gemäß den Absätzen 1d bis 1f oder von einer nationalen Sicherheitsbehörde gemäß Absatz 1g ausgestellten einheitlichen Sicherheitsbescheinigung sind, jedoch unbeschadet des Absatzes 1ga.

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

- 1a. Bei der Beantragung einer einheitlichen Sicherheitsbescheinigung gibt der Antragsteller Art und Umfang der von der Bescheinigung erfassten Eisenbahntätigkeiten sowie das geplante geografische Tätigkeitsgebiet an.
- 1b. Der Antrag ist durch ein Dossier zu ergänzen, in dem durch Unterlagen belegt ist, dass das Eisenbahnunternehmen
 - a) ein Sicherheitsmanagementsystem gemäß Artikel 9 eingeführt hat und die in den TSI, den CSM, den CST und anderen einschlägigen Rechtsvorschriften festgelegten Anforderungen erfüllt, um Risiken zu begrenzen und in dem Netz sichere Verkehrsdienste zu erbringen;
 - b) gegebenenfalls die Anforderungen erfüllt, die in den gemäß Artikel 8 notifizierten nationalen Vorschriften niedergelegt sind.
- 1c. Innerhalb einer angemessenen, im Voraus festgelegten Frist, spätestens jedoch vier Monate nach Eingang aller einschlägigen Informationen, stellt die Agentur oder – im Falle des Absatzes 1g – die nationale Sicherheitsbehörde die Sicherheitsbescheinigung aus oder unterrichtet den Antragsteller über eine ablehnende Entscheidung. Die Agentur oder – im Falle des Absatzes 1g – die nationale Sicherheitsbehörde wendet die ausführlichen Vorschriften über das Zertifizierungsverfahren an, die entsprechend Absatz 1h im Wege eines Durchführungsrechtsakts festzulegen sind.

1d. Die Agentur stellt den Eisenbahnunternehmen, deren geografisches Tätigkeitsgebiet in einem oder mehreren Mitgliedstaaten belegen ist, eine einheitliche Sicherheitsbescheinigung aus. Im Hinblick auf die Ausstellung dieser Bescheinigung verfährt die Agentur wie folgt:

- a) Sie bewertet die in Absatz 1b Buchstabe a aufgeführten Bestandteile und
- b) verweist unverzüglich das gesamte Dossier des Antragstellers zur Bewertung der in Absatz 1b Buchstabe b aufgeführten Bestandteile an die nationalen Sicherheitsbehörden, die von dem geplanten geografischen Tätigkeitsgebiet betroffen sind.

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

1e. Innerhalb eines Monats nach Eingang des Antrags des Antragstellers teilt die Agentur dem Antragsteller mit, dass das Dossier vollständig ist, oder sie fordert unter Festsetzung einer angemessenen Frist einschlägige zusätzliche Angaben an. Hinsichtlich der Vollständigkeit, Relevanz und Kohärenz des Dossiers kann die Agentur auch die in Absatz 1b Buchstabe b aufgeführten Bestandteile bewerten.

Die Agentur trägt den Bewertungen gemäß Absatz 1d in vollem Umfang Rechnung, bevor sie ihre Entscheidung über die Ausstellung der einheitlichen Sicherheitsbescheinigung trifft.

Die Agentur trägt die volle Verantwortung für die von ihr ausgestellten Bescheinigungen.

1f. Stimmt die Agentur einer negativen Bewertung seitens einer oder mehrerer nationaler Sicherheitsbehörden gemäß Absatz 1d Buchstabe b nicht zu, so teilt sie dies der betreffenden Behörde bzw. den betreffenden Behörden unter Angabe der Gründe mit. Die Agentur und die nationale Sicherheitsbehörde bzw. die nationalen Sicherheitsbehörden arbeiten zusammen, um zu einer für alle Seiten annehmbaren Bewertung zu gelangen. Erforderlichenfalls wird auch der Antragsteller in diesen Prozess einbezogen, wenn die Agentur und die nationale Sicherheitsbehörde bzw. die nationalen Sicherheitsbehörden dies beschließen. Kann nicht innerhalb eines Monats, nachdem die Agentur die nationale Sicherheitsbehörde bzw. die nationalen Sicherheitsbehörden über ihre Nichtzustimmung unterrichtet hat, eine für alle Seiten annehmbare Bewertung erzielt werden, so trifft die Agentur ihre endgültige Entscheidung, es sei denn, die nationale Sicherheitsbehörde bzw. die nationalen Sicherheitsbehörden haben die Angelegenheit zur Streitbeilegung an die gemäß Artikel 51 der Verordnung [xx über die Eisenbahnagentur der Europäischen Union] eingerichtete Beschwerdekammer verwiesen. Die Beschwerdekammer entscheidet innerhalb eines Monats nach dem Antrag der nationalen Sicherheitsbehörde bzw. Sicherheitsbehörden, ob der Entwurf der Entscheidung der Agentur bestätigt wird.

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

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

Stimmt die Agentur einer positiven Bewertung seitens einer nationalen Sicherheitsbehörde bzw. mehrerer nationaler Sicherheitsbehörden gemäß Absatz 1d Buchstabe b nicht zu, so teilt sie dies der betreffenden Behörde bzw. den betreffenden Behörden unter Angabe der Gründe mit. Die Agentur und die nationale Sicherheitsbehörde bzw. die nationalen Sicherheitsbehörden arbeiten zusammen, um zu einer für alle Seiten annehmbaren Bewertung zu gelangen. Erforderlichenfalls wird auch der Antragsteller in diesen Prozess einbezogen, wenn die Agentur und die nationale Sicherheitsbehörde bzw. die nationalen Sicherheitsbehörden dies beschließen. Kann nicht innerhalb eines Monats, nachdem die Agentur die nationale Sicherheitsbehörde bzw. die nationalen Sicherheitsbehörden über ihre Nichtzustimmung unterrichtet hat, eine für alle Seiten annehmbare Bewertung erzielt werden, so trifft die Agentur ihre endgültige Entscheidung.

1g. Ist das geografische Tätigkeitsgebiet auf einen Mitgliedstaat beschränkt, so kann die nationale Sicherheitsbehörde dieses Mitgliedstaats auf eigene Verantwortung und auf Ersuchen des Antragstellers eine einheitliche Sicherheitsbescheinigung ausstellen. Im Hinblick auf die Ausstellung dieser Bescheinigungen bewertet die nationale Sicherheitsbehörde das Dossier in Bezug auf die in Absatz 1b aufgeführten Bestandteile nach den in dem Durchführungsrechtsakt gemäß Absatz 1h festgelegten Verfahren. Im Rahmen dieser Bewertungen ist die nationale Sicherheitsbehörde berechtigt, Vor-Ort-Besuche und Inspektionen bei den Eisenbahnunternehmen sowie Audits durchzuführen. Innerhalb eines Monats nach Eingang des Antrags des Antragstellers teilt die nationale Sicherheitsbehörde dem Antragsteller mit, dass das Dossier vollständig ist, oder sie fordert einschlägige zusätzliche Angaben an. Die Sicherheitsbescheinigung ist ferner ohne Erweiterung des geografischen Tätigkeitsgebiets gültig für Eisenbahnunternehmen, die die Bahnhöfe benachbarter Mitgliedstaaten mit ähnlichen Netzmerkmalen und ähnlichen Betriebsvorschriften anfahren, wenn sich diese Bahnhöfe in Grenznähe befinden, sofern zuvor die zuständigen nationalen Sicherheitsbehörden konsultiert wurden. Diese Konsultation kann im jeweiligen Einzelfall erfolgen oder in einer grenzübergreifenden Vereinbarung zwischen den Mitgliedstaaten oder den nationalen Sicherheitsbehörden festgelegt sein.

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

1ga. Ein Mitgliedstaat kann Betreibern aus Drittstaaten gestatten, einen Bahnhof in seinem Hoheitsgebiet, der für den grenzüberschreitenden Betrieb benannt wurde und sich in Grenznähe dieses Mitgliedstaats befindet, anzufahren, ohne dass eine einheitliche Sicherheitsbescheinigung verlangt wird, sofern ein angemessenes Sicherheitsniveau durch Folgendes gewährleistet wird:

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

1h. Die Kommission erlässt spätestens zwei Jahre nach dem Inkrafttreten dieser Richtlinie im Wege von Durchführungsrechtsakten ausführliche Vorschriften für das Zertifizierungsverfahren, die Folgendes einschließen:

- a) einen ausführlichen Leitfaden für den Antragsteller, in dem die Anforderungen für die einheitliche Sicherheitsbescheinigung aufgeführt und erläutert werden und der eine Liste der vorzulegenden Dokumente enthält;
- b) Verfahrensmodalitäten für das Zertifizierungsverfahren, wie etwa inhaltliche und zeitliche Vorgaben für jede Stufe des Verfahrens;
- c) Kriterien für die Bewertung der Dossiers der Antragsteller;
- d) die Gültigkeitsdauer der von der Agentur oder den nationalen Sicherheitsbehörden ausgestellten Sicherheitsbescheinigungen, insbesondere im Falle der Aktualisierung der Sicherheitsbescheinigung aufgrund von Änderungen bei Art und Umfang des Betriebs sowie des geografischen Tätigkeitsgebiets.

Diese Durchführungsrechtsakte werden nach dem in Artikel 27 Absatz 3 genannten Prüfverfahren erlassen. Sie müssen den Erfahrungen bei der Anwendung der Verordnung (EG) Nr. 653/2007 zur Verwendung eines einheitlichen europäischen Formats für Sicherheitsbescheinigungen und Antragsunterlagen¹² und der Verordnung (EU) Nr. 1158/2010 über eine gemeinsame Sicherheitsmethode für die Konformitätsbewertung in Bezug auf die Anforderungen an die Ausstellung von Eisenbahnsicherheitsbescheinigungen¹³ Rechnung tragen. Ferner müssen sie den Erfahrungen bei der Anwendung der Vereinbarungen über Zusammenarbeit zwischen der Agentur und den nationalen Sicherheitsbehörden gemäß Artikel 11 Absatz 1 Rechnung tragen.

2. In den Sicherheitsbescheinigungen werden Art und Umfang des von ihnen abgedeckten Eisenbahnbetriebs sowie das geografische Tätigkeitsgebiet angegeben. Sie können sich auch auf die im Besitz des Unternehmens befindlichen Nebengleise erstrecken, wenn sie in sein Sicherheitsmanagementsystem einbezogen sind.

¹² ABl. L 153 vom 14.6.2007, S. 9.

¹³ ABl. L 326 vom 10.12.2010, S. 11.

3. Jede Entscheidung, mit der die Ausstellung einer Sicherheitsbescheinigung abgelehnt wird oder ein Teil des Netzes gemäß der in Absatz 1f genannten negativen Bewertung ausgeschlossen wird, ist gebührend zu begründen. Der Antragsteller kann innerhalb eines Monats nach Eingang der Entscheidung beantragen, dass die Agentur bzw. die nationale Sicherheitsbehörde ihre Entscheidung überprüft. Die Agentur bzw. die nationale Sicherheitsbehörde verfügt nach dem Zeitpunkt des Eingangs des Antrags auf Überprüfung über eine Frist von zwei Monaten, um ihre Entscheidung zu bestätigen oder zu widerrufen.

Wird die Entscheidung der Agentur bestätigt, so kann der Antragsteller bei der gemäß Artikel 51 der Verordnung (EU) Nr. [xx über die Eisenbahnagentur der Europäischen Union] benannten Beschwerdekammer Widerspruch einlegen. Wird die Entscheidung einer nationalen Sicherheitsbehörde bestätigt, so kann der Antragsteller bei der vom zuständigen Mitgliedstaat gemäß Artikel 17 Absatz 3 benannten Beschwerdestelle Widerspruch einlegen. Die Mitgliedstaaten können für die Zwecke dieses Beschwerdeverfahrens die in Artikel 56 der Richtlinie 2012/34/EU zur Schaffung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraums¹⁴ beschriebene Regulierungsstelle benennen.

4. [...]

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

- 5a. Hat der Antragsteller bereits eine gemäß den Absätzen 1d bis 1f ausgestellte Sicherheitsbescheinigung erhalten und möchte er das geografische Tätigkeitsgebiet erweitern, oder besitzt er bereits eine gemäß Absatz 1g ausgestellte Sicherheitsbescheinigung und möchte er das geografische Tätigkeitsgebiet auf einen anderen Mitgliedstaat erweitern, so ergänzt er das Dossier mit den in Absatz 1b aufgeführten einschlägigen Unterlagen in Bezug auf das zusätzliche geografische Tätigkeitsgebiet. Der Antragsteller legt das Dossier der Agentur vor, die nach Durchführung der Verfahren gemäß den Absätzen 1c bis 1f eine aktualisierte Bescheinigung für das erweiterte geografische Tätigkeitsgebiet ausstellt. In diesem Fall wird nur die von der Erweiterung des geografischen Tätigkeitsgebiets betroffene nationale Sicherheitsbehörde zur Bewertung des Dossiers gemäß Absatz 1b Buchstabe b konsultiert.

¹⁴ ABl. L 343 vom 14.12.2012, S. 32.

Hat der Antragsteller eine Sicherheitsbescheinigung gemäß Absatz 1g erhalten und möchte er das geografische Tätigkeitsgebiet innerhalb des betreffenden Mitgliedstaats erweitern, so ergänzt er das Dossier mit den in Absatz 1b aufgeführten einschlägigen Unterlagen in Bezug auf das zusätzliche geografische Tätigkeitsgebiet. Er legt das Dossier der nationalen Sicherheitsbehörde vor, die nach Durchführung der Verfahren gemäß Absatz 1g eine aktualisierte Genehmigung für das erweiterte Tätigkeitsgebiet ausstellt.

- 5b. Bei wesentlichen Änderungen des Regelungsrahmens im Bereich der Sicherheit können die Agentur und die zuständigen nationalen Sicherheitsbehörden die Überprüfung der von ihnen ausgestellten einheitlichen Sicherheitsbescheinigungen verlangen.
6. [...]
7. Die Agentur unterrichtet die zuständigen nationalen Sicherheitsbehörden unverzüglich, auf jeden Fall aber innerhalb von zwei Wochen über die Ausstellung einer einheitlichen Sicherheitsbescheinigung. Die Agentur unterrichtet die zuständigen nationalen Sicherheitsbehörden unverzüglich über die Erneuerung, die Änderung oder den Widerruf einer einheitlichen Sicherheitsbescheinigung. Dabei werden der Name und die Anschrift des Eisenbahnunternehmens, das Ausstellungsdatum, Art und Umfang des Betriebs, die Gültigkeitsdauer der Bescheinigung und das von ihr erfasste geografische Tätigkeitsgebiet, sowie – im Fall eines Widerrufs – die Gründe für die Entscheidung angegeben. Bei von den nationalen Sicherheitsbehörden ausgestellten Bescheinigungen werden die gleichen Informationen der Agentur von den zuständigen nationalen Sicherheitsbehörden innerhalb des gleichen Zeitrahmens bereitgestellt.
8. [...]

Artikel 11

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

1. Für die Zwecke des Artikels 10 Absätze 1d und 1e schließen die Agentur und die nationalen Sicherheitsbehörden gemäß Artikel 69 der Verordnung [xx über die Eisenbahnagentur der Europäischen Union] Vereinbarungen über Zusammenarbeit. Bei diesen Vereinbarungen kann es sich um Einzel- oder um Rahmenvereinbarungen handeln, an denen eine oder mehrere nationale Sicherheitsbehörden beteiligt sind. Diese Vereinbarungen müssen eine spezifizierte Beschreibung der Aufgaben und Bedingungen für Dokumente, die für ihre Ausstellung geltenden Fristen und die Aufteilung der vom Antragsteller gezahlten Gebühren enthalten. Sie können ferner spezifische Vorkehrungen für die Zusammenarbeit im Fall von Netzen enthalten, die aus geografischen oder historischen Gründen spezielle Fachkenntnisse erfordern, mit dem Ziel, den Verwaltungsaufwand für den Antragsteller und die ihm entstehenden Kosten zu verringern.

Sind diese Netze vom Rest des Eisenbahnsystems der Union abgetrennt, können diese spezifischen Vorkehrungen für die Zusammenarbeit die Möglichkeit der vertraglichen Vergabe von Aufgaben an die zuständigen nationalen Sicherheitsbehörden einschließen, wenn dies erforderlich ist, um eine effiziente und verhältnismäßige Zuweisung von Ressourcen für die Zertifizierung sicherzustellen. Diese Vereinbarungen müssen zustande kommen, bevor die Agentur berechtigt ist, Anträge nach dieser Richtlinie entgegenzunehmen, spätestens aber drei Jahre nach dem Zeitpunkt des Inkrafttretens dieser Richtlinie.

2. [...]

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.

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

2. Die Sicherheitsgenehmigung ist fünf Jahre lang gültig und kann auf Antrag des Infrastrukturbetreibers erneuert werden. Sie wird vollständig oder teilweise aktualisiert, wenn die Teilsysteme Infrastruktur, Signalgebung oder 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 Regelungsrahmens im Bereich der Sicherheit kann die nationale Sicherheitsbehörde die Überprüfung der Sicherheitsgenehmigung verlangen.

3. Über Anträge auf eine Sicherheitsgenehmigung entscheidet die nationale Sicherheitsbehörde unverzüglich, spätestens jedoch vier Monate nach Vorlage aller notwendigen Informationen sowie aller von der Sicherheitsbehörde geforderten Zusatzinformationen.
4. Die nationale Sicherheitsbehörde unterrichtet die Agentur unverzüglich, auf jeden Fall aber innerhalb von zwei Wochen über die Sicherheitsgenehmigungen, die erteilt, erneuert, geändert oder widerrufen wurden. Dabei werden der Name und die Anschrift des Infrastrukturbetreibers, das Ausstellungsdatum, der Geltungsbereich und die Gültigkeitsdauer der Sicherheitsgenehmigung sowie, im Fall eines Widerrufs, die Gründe für die Entscheidung angegeben.
5. Im Falle grenzüberschreitender Infrastrukturen arbeiten die zuständigen nationalen Sicherheitsbehörden bei der Erteilung von Sicherheitsgenehmigungen zusammen.

Artikel 13

Zugang zu Schulungsmöglichkeiten

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

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

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

Die nationale Sicherheitsbehörde sorgt dafür, dass die Schulungen mit den Anforderungen im Einklang stehen, die in der Richtlinie 2007/59/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 über die Zertifizierung von Triebfahrzeugführern, die Lokomotiven und Züge im Eisenbahnsystem in der Gemeinschaft führen¹⁵, in TSI bzw. in nationalen Vorschriften nach Artikel 8 Absatz 3 Buchstabe d festgelegt sind.

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

¹⁵ ABl. L 315 vom 3.12.2007, S. 51.

3. Bei der Einstellung neuer Zugführer, Zugbegleiter und Mitarbeiter, die wesentliche Sicherheitsaufgaben wahrnehmen, müssen die Eisenbahnunternehmen in der Lage sein, alle zuvor bei anderen Eisenbahnunternehmen absolvierte Schulungen, Qualifizierungen und dort gemachte Erfahrungen zu berücksichtigen. Zu diesem Zweck sind diese Mitarbeiter zum Zugang zu allen Dokumenten, die ihre Schulungen, Qualifikationen und Erfahrungen belegen, sowie zur Vervielfältigung und Weiterleitung dieser Dokumente berechtigt.
4. Eisenbahnunternehmen und Infrastrukturbetreiber sind für den Ausbildungsstand und die Qualifikationen ihres mit sicherheitsrelevanten Aufgaben betrauten Personals verantwortlich.

Artikel 14

Instandhaltung von Fahrzeugen

1. Jedem Fahrzeug wird, bevor es auf dem Netz genutzt wird, eine für die Instandhaltung zuständige Stelle zugewiesen, die im nationalen Einstellungsregister gemäß Artikel 43 der Richtlinie [xx über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems] registriert sein muss.
2. [...]
3. Unbeschadet der Zuständigkeit der Eisenbahnunternehmen und der Infrastrukturbetreiber für den sicheren Betrieb eines Zuges nach Artikel 4 stellt die für die Instandhaltung zuständige Stelle mittels eines auch die Nachvollziehbarkeit der Instandhaltungstätigkeiten gewährleistenden Instandhaltungssystems sicher, dass die Fahrzeuge, für deren Instandhaltung sie zuständig ist, in einem sicheren Betriebszustand sind. Zu diesem Zweck verfährt die für die Instandhaltung zuständige Stelle wie folgt:
 - a) Sie stellt sicher, dass die Instandhaltung der Fahrzeuge gemäß den Instandhaltungsunterlagen jedes Fahrzeuges und den anwendbaren Anforderungen, einschließlich Instandhaltungsbestimmungen und Bestimmungen der TSI, erfolgt;
 - b) sie führt die erforderlichen Maßnahmen zur Risikobegrenzung nach Artikel 6 Absatz 1 Buchstabe a – gegebenenfalls in Zusammenarbeit mit anderen Akteuren – durch;
 - c) sie sorgt dafür, dass ihre Auftragnehmer Maßnahmen zur Risikobegrenzung durchführen und hierzu die gemeinsamen Sicherheitsmethoden (CSM) für Überwachungsverfahren gemäß den CSM für Überwachung nach Artikel 6 Absatz 1 Buchstabe c anwenden und dass dies in den vertraglichen Vereinbarungen

vorgeschrieben wird, die auf Verlangen der Agentur oder der nationalen Sicherheitsbehörde offenzulegen sind.

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

4. Im Falle von Güterwagen wird jede für die Instandhaltung zuständige Stelle gemäß den in Absatz 7 Buchstabe a genannten Durchführungsmaßnahmen von einer Stelle, die von einer nationalen Sicherheitsbehörde akkreditiert oder anerkannt worden ist, zertifiziert. Das Akkreditierungs- und das Anerkennungsverfahren erfolgen ebenfalls anhand der Kriterien Unabhängigkeit, Sachverstand und Unparteilichkeit.

Ist die für die Instandhaltung zuständige Stelle ein Infrastrukturbetreiber oder ein Eisenbahnunternehmen, so kann die Einhaltung der in Absatz 7 genannten Durchführungsmaßnahmen von der betreffenden nationalen Sicherheitsbehörde gemäß den Verfahren nach den Artikeln 10 oder 12 geprüft und auf den Bescheinigungen, die in diesen Verfahren festgelegt werden, bestätigt werden.

5. Die gemäß Absatz 4 erteilten Bescheinigungen sind in der gesamten Union gültig.
6. Die Agentur bewertet das System, das bei der Zertifizierung der für die Instandhaltung von Güterwagen zuständigen Stelle angewandt wird, wobei sie die Möglichkeit der Ausweitung des Systems auf alle Fahrzeuge und einer verbindlich vorgeschriebenen Zertifizierung der Instandhaltungswerkstätten prüft, und legt der Kommission darüber einen Bericht vor.
7. Auf der Grundlage der von der Agentur gemäß Absatz 6 vorgenommenen Bewertung legt die Kommission gegebenenfalls bis zum 24. Dezember 2016 im Wege von Durchführungsrechtsakten Folgendes fest:
 - a) für Güterwagen gemeinsame Bedingungen für die Zertifizierung der für die Instandhaltung zuständigen Stelle;
 - b) gemeinsame Bedingungen für die Zertifizierung von Instandhaltungswerkstätten;
 - c) für andere Fahrzeuge als Güterwagen gemeinsame Bedingungen für die Zertifizierung der für die Instandhaltung zuständigen Stelle.

Diese Durchführungsrechtsakte werden nach dem in Artikel 27 Absatz 3 genannten Prüfverfahren erlassen.

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

Artikel 15

Abweichungen vom System der Zertifizierung der für die Instandhaltung zuständigen Stellen

1. Die Mitgliedstaaten können beschließen, ihren Verpflichtungen zur Bestimmung der für die Instandhaltung zuständigen Stelle in folgenden Fällen durch andere Maßnahmen als durch das in Artikel 14 eingeführte Instandhaltungssystem nachzukommen:
 - a) Fahrzeuge, die in einem Drittstaat zugelassen sind und gemäß den Vorschriften dieses Staates instand gehalten werden;
 - b) Fahrzeuge, die auf Netzen oder Strecken geführt werden, deren Spurweite sich von der des Hauptschienennetzes der Union unterscheidet und bei denen die Einhaltung der Anforderung nach Artikel 14 Absatz 3 durch internationale Vereinbarungen mit Drittstaaten sichergestellt wird;
 - bb) Güterwagen, die zu einem gemeinsam mit Drittstaaten genutzten Güterwagenpark gehören und deren Spurweite sich von der des Hauptschienennetzes der Union unterscheidet;
 - c) Fahrzeuge, die unter Artikel 2 **Absatz 3** fallen, und militärisches Gerät sowie Sondertransporte, für die eine Ad-hoc-Genehmigung der nationalen Sicherheitsbehörde, die vor der Erbringung der Dienstleistung ausgestellt werden muss, erforderlich ist. In diesem Fall werden Ausnahmen für Zeiträume von höchstens fünf Jahren genehmigt.
2. Die in Absatz 1 genannten alternativen Maßnahmen werden mittels Ausnahmeregelungen durchgeführt, die von den betreffenden nationalen Sicherheitsbehörden oder der Agentur gewährt werden:
 - a) bei der Registrierung von Fahrzeugen gemäß Artikel 43 der Richtlinie [xx über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems], soweit dies die Bestimmung der für die Instandhaltung zuständigen Stelle betrifft;

- b) bei der Ausstellung von Sicherheitsbescheinigungen und -genehmigungen für Eisenbahnunternehmen und Infrastrukturbetreiber gemäß den Artikeln 10 und 12 der vorliegenden Richtlinie, soweit dies die Bestimmung oder Zertifizierung der für die Instandhaltung zuständigen Stelle betrifft.
3. Diese Ausnahmen werden im jährlichen Sicherheitsbericht nach Artikel 18 aufgeführt und begründet. Wenn der Eindruck gegeben ist, dass im Eisenbahnsystem der Union ungerechtfertigte Sicherheitsrisiken eingegangen werden, unterrichtet die Agentur die Kommission unverzüglich darüber. Die Kommission nimmt Kontakt mit den Beteiligten auf und fordert gegebenenfalls den Mitgliedstaat auf, seine Ausnahmeregelung zurückzunehmen.

KAPITEL IV

NATIONALE SICHERHEITSBEHÖRDEN

Artikel 16

Aufgaben

1. Jeder Mitgliedstaat richtet eine Sicherheitsbehörde ein. Diese Behörde muss organisatorisch, rechtlich und in ihren Entscheidungen von Eisenbahnunternehmen, Infrastrukturbetreibern, Antragstellern, Auftraggebern und Stellen, die öffentliche Dienstleistungsaufträge vergeben, unabhängig sein. Sofern diese Unabhängigkeit gewährleistet ist, kann diese Behörde auch eine Dienststelle innerhalb des für Verkehrsangelegenheiten zuständigen Ministeriums sein.
2. Die nationale Sicherheitsbehörde wird mindestens mit folgenden Aufgaben betraut:
 - a) Genehmigung der Inbetriebnahme der Teilsysteme streckenseitige Zugsteuerung, Zugsicherung und Signalgebung sowie Energie und Infrastruktur des Eisenbahnsystems gemäß Artikel 18 Absatz 2 der Richtlinie [xx über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems];
 - aa) Ausstellung, Erneuerung, Änderung und Widerruf von Genehmigungen für das Inverkehrbringen von Fahrzeugen gemäß Artikel 20 Absatz 1g der Richtlinie [xx über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems];
 - aaa) Unterstützung der Agentur bei Ausstellung, Erneuerung, Änderung und Widerruf von Genehmigungen für das Inverkehrbringen von Fahrzeugen gemäß Artikel 20 Absatz 1d der Richtlinie [xx über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems] und von Typgenehmigungen für Fahrzeuge gemäß Artikel 22 dieser Richtlinie;
 - b) Überwachung – in ihrem Gebiet – der Übereinstimmung der Interoperabilitätskomponenten mit den grundlegenden Anforderungen nach Artikel 8 der Richtlinie [xx über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems];

- c) Sicherstellung, dass eine europäische Fahrzeugnummer gemäß Artikel 42 der Richtlinie [xx über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems] und unbeschadet des Artikels 43 Absatz 4 dieser Richtlinie zugewiesen wurde;
 - d) Unterstützung der Agentur bei Ausstellung, Erneuerung, Änderung und Widerruf der gemäß Artikel 10 Absatz 1d erteilten einheitlichen Sicherheitsbescheinigungen;
 - dd) Ausstellung, Erneuerung, Änderung und Widerruf der gemäß Artikel 10 Absatz 1g erteilten nationalen Sicherheitsbescheinigungen;
 - e) Ausstellung, Erneuerung, Änderung und Widerruf der gemäß Artikel 12 erteilten Sicherheitsgenehmigungen;
 - f) Beobachtung, Bekanntgabe und gegebenenfalls Durchsetzung und Aktualisierung des Regelungsrahmens im Bereich der Sicherheit, einschließlich des Systems nationaler Vorschriften;
 - g) Beaufsichtigung von Eisenbahnunternehmen und Infrastrukturbetreibern gemäß Artikel 16a;
 - h) [...]
 - ha) gegebenenfalls – im Einklang mit dem nationalen Recht – Ausstellung, Erneuerung, Änderung und Widerruf von Fahrerlaubnissen für Triebfahrzeugführer gemäß der Richtlinie 2007/59/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 über die Zertifizierung von Triebfahrzeugführern, die Lokomotiven und Züge im Eisenbahnsystem in der Gemeinschaft führen ¹⁶;
 - hb) gegebenenfalls – im Einklang mit dem nationalen Recht – Ausstellung, Erneuerung, Änderung und Widerruf von Instandhaltungsstellen-Bescheinigungen gemäß Artikel 14.
3. [...]

¹⁶ ABl. L 315 vom 3.12.2007, S. 51-78.

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

Artikel 16a

Aufsicht

[neuer Artikel]

1. Jede nationale Sicherheitsbehörde beaufsichtigt im Hoheitsgebiet des Mitgliedstaats, in dem sie ansässig ist, die kontinuierliche Einhaltung der einem Eisenbahnunternehmen oder Infrastrukturbetreiber obliegenden Verpflichtung, ein Sicherheitsmanagementsystem gemäß Artikel 9 anzuwenden.

Zu diesem Zweck wenden die nationalen Sicherheitsbehörden die in der einschlägigen gemeinsamen Sicherheitsmethode für die Aufsicht gemäß Artikel 6 Absatz 1 Buchstabe c dargelegten Grundsätze an und stellen sicher, dass die Aufsichtstätigkeiten insbesondere die Überprüfung der Anträge von Eisenbahnunternehmen und Infrastrukturbetreibern in Bezug auf Folgendes umfassen:

- a) das Sicherheitsmanagementsystem zwecks Überprüfung seiner Wirksamkeit;
 - b) die einzelnen Komponenten oder Teilkomponenten des Sicherheitsmanagementsystems – einschließlich der Betriebstätigkeiten, der Bereitstellung von Instandhaltung und Material und des Einsatzes von Auftragnehmern – zwecks Überprüfung ihrer Wirksamkeit;
 - c) die gemeinsamen Sicherheitsmethoden gemäß Artikel 6. Die Aufsichtstätigkeiten in Bezug auf diesen Buchstaben betreffen auch für die für die Instandhaltung zuständigen Stellen.
2. Ein Eisenbahnunternehmen setzt die zuständigen nationalen Sicherheitsbehörden spätestens zwei Monate vor Aufnahme eines neuen Dienstes hiervon in Kenntnis, damit sie die Planung der Aufsichtstätigkeiten vornehmen können. Das Eisenbahnunternehmen legt ferner eine Aufstellung der Personalkategorien und der Fahrzeugtypen vor.
 3. Der Inhaber der einheitlichen Sicherheitsbescheinigung setzt die zuständigen nationalen Sicherheitsbehörden unverzüglich von jeder wesentlichen Änderung der in Absatz 2 genannten Unterrichtung in Kenntnis.

4. Stellt eine nationale Sicherheitsbehörde fest, dass der Inhaber einer einheitlichen Sicherheitsbescheinigung die Bedingungen für die Bescheinigung nicht mehr erfüllt, so beantragt sie bei der Agentur die Einschränkung oder den Widerruf dieser Bescheinigung. Die Agentur unterrichtet unverzüglich alle vom geografischen Tätigkeitsgebiet des Eisenbahnunternehmens betroffenen nationalen Sicherheitsbehörden. Die Agentur kann die einheitliche Sicherheitsbescheinigung unter Angabe von Gründen einschränken oder widerrufen.

Im Falle von Meinungsunterschieden zwischen der Agentur und der nationalen Sicherheitsbehörde findet das in Artikel 10 Absatz 1f aufgeführte Beschwerdeverfahren Anwendung. Endet das Beschwerdeverfahren mit der Entscheidung, dass die einheitliche Sicherheitsbescheinigung weder eingeschränkt noch widerrufen wird, so werden die in Absatz 4a genannten vorläufigen Sicherheitsmaßnahmen ausgesetzt.

Hat die nationale Sicherheitsbehörde selbst die einheitliche Sicherheitsbescheinigung gemäß Artikel 10 Absatz 1g ausgestellt, so kann sie diese Bescheinigung unter Angabe der Gründe für ihre Entscheidung einschränken oder widerrufen; sie setzt die Agentur davon in Kenntnis.

Der Inhaber einer einheitlichen Sicherheitsbescheinigung, dessen Bescheinigung entweder von der Agentur oder der nationalen Sicherheitsbehörde eingeschränkt oder widerrufen wurde, hat das Recht, gemäß Artikel 10 Absatz 3 Beschwerde einzulegen.

- 4a. Stellt eine nationale Sicherheitsbehörde im Rahmen der Aufsichtstätigkeit ein schwerwiegendes Sicherheitsrisiko fest, so kann sie zu jeder Zeit vorläufige Sicherheitsmaßnahmen treffen, einschließlich einer sofortigen Einschränkung oder Aussetzung des betreffenden Betriebs. Wurde die Sicherheitsbescheinigung des betroffenen Eisenbahnunternehmens von der Agentur ausgestellt, so unterrichtet die nationale Sicherheitsbehörde die Agentur unverzüglich darüber und legt Belege zur Rechtfertigung ihrer Entscheidung vor.

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

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

Die Entscheidung der nationalen Sicherheitsbehörde über vorläufige Sicherheitsmaßnahmen unterliegt der gerichtlichen Nachprüfbarkeit gemäß Artikel 17 Absatz 3. In diesem Fall können die vorläufigen Sicherheitsmaßnahmen unbeschadet des Absatzes 4 bis zum Abschluss der gerichtlichen Nachprüfung angewendet werden.

Beträgt die Geltungsdauer der vorläufigen Maßnahme mehr als drei Monate, so ersucht die nationale Sicherheitsbehörde die Agentur, die Bescheinigung einzuschränken oder zu widerrufen; es gilt dann das Verfahren des Absatzes 4.

- 4aa. Die nationale Sicherheitsbehörde vergewissert sich bei der Aufsicht, dass die Teilsysteme streckenseitige Zugsteuerung, Zugsicherung und Signalgebung sowie Energie und Infrastruktur den grundlegenden Anforderungen genügen. Stellt die nationale Sicherheitsbehörde fest, dass ein Infrastrukturbetreiber, der Inhaber einer Sicherheitsgenehmigung ist, die dafür geltenden Bedingungen nicht mehr erfüllt, so schränkt sie die Genehmigung ein oder widerruft sie und begründet ihre Entscheidung.
- 4aaa. Bei der Beaufsichtigung der Wirksamkeit der Sicherheitsmanagementsysteme der Infrastrukturbetreiber und Eisenbahnunternehmen können die nationalen Sicherheitsbehörden die Sicherheitsleistung der Akteure gemäß Artikel 4 Absatz 5 und gegebenenfalls der Ausbildungszentren im Sinne der Richtlinie 2007/59/EG des Europäischen Parlaments und des Rates über die Zertifizierung von Triebfahrzeugführern, die Lokomotiven und Züge im Eisenbahnsystem in der Gemeinschaft führen ¹⁷, beaufsichtigen, sofern deren Tätigkeiten sich auf die Eisenbahnsicherheit auswirken. Diese Bestimmung gilt unbeschadet der Verantwortung der Eisenbahnunternehmen und der Infrastrukturbetreiber gemäß Artikel 4 Absatz 3.

¹⁷ ABl. L 315 vom 3.12.2007, S. 51-78.

5. Die nationalen Sicherheitsbehörden der Mitgliedstaaten, in denen das Eisenbahnunternehmen tätig ist, arbeiten bei der Koordinierung ihrer Aufsichtstätigkeiten in Bezug auf das Eisenbahnunternehmen zusammen, um sicherzustellen, dass alle wesentlichen Informationen zu dem jeweiligen Eisenbahnunternehmen ausgetauscht werden, insbesondere in Bezug auf bekannte Risiken und die Sicherheitsleistung. Zudem tauscht die nationale Sicherheitsbehörde Informationen mit anderen zuständigen nationalen Sicherheitsbehörden und der Agentur aus, wenn sie feststellt, dass das Eisenbahnunternehmen nicht die erforderlichen Maßnahmen zur Risikokontrolle trifft.

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

Die Agentur unterstützt diese Koordinierung durch die Ausarbeitung von Leitlinien.

6. Jede nationale Sicherheitsbehörde kann eine Mahnung an Infrastrukturbetreiber und Eisenbahnunternehmen richten, wenn sie ihren Verpflichtungen nach Absatz 1 nicht nachkommen.
7. Die nationale Sicherheitsbehörde verwendet die von der Agentur bei der Bewertung des Dossiers gemäß Artikel 10 Absatz 1d Buchstabe a für die Zwecke der Beaufsichtigung des Eisenbahnunternehmens nach der Ausstellung der Sicherheitsbescheinigung zusammengetragenen Informationen. Die nationale Sicherheitsbehörde verwendet die bei der Erteilung der Sicherheitsgenehmigung gemäß Artikel 12 zusammengetragenen Informationen für die Zwecke der Beaufsichtigung des Infrastrukturbetreibers.
8. Für die Erneuerung der Sicherheitsbescheinigungen verwenden die Agentur oder – im Falle einer gemäß Artikel 10 Absatz 1g erteilten Sicherheitsbescheinigung – die zuständigen nationalen Sicherheitsbehörden die bei ihrer Aufsichtstätigkeit zusammengetragenen Informationen. Für die Zwecke der Erneuerung der Sicherheitsgenehmigungen verwendet die nationale Sicherheitsbehörde auch die bei ihrer Aufsichtstätigkeit zusammengetragenen Informationen.

9. Die Agentur und die nationalen Sicherheitsbehörden treffen die erforderlichen Vorkehrungen, um den vollständigen Austausch der in den Absätzen 6, 7 und 8 genannten Informationen zu koordinieren und sicherzustellen.

Artikel 17

Entscheidungsgrundsätze

1. Die Agentur – im Rahmen ihrer Zertifizierungsfunktion – und die nationalen Sicherheitsbehörden führen ihre Tätigkeit auf eine durch Offenheit, Nichtdiskriminierung und Transparenz gekennzeichnete Art und Weise durch. Insbesondere geben sie allen Beteiligten Gelegenheit, sich zu äußern, und begründen ihre Entscheidungen.

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

Bei der Gestaltung des nationalen Regelungsrahmens konsultiert die nationale Sicherheitsbehörde alle beteiligten Akteure und Betroffenen einschließlich Infrastrukturbetreibern, Eisenbahnunternehmen, Herstellern und Instandhaltungsorganisationen sowie Benutzern und Personalvertretern.

2. Die nationalen Sicherheitsbehörden können die zur Wahrnehmung ihrer Aufgaben notwendigen Inspektionen, Audits und Untersuchungen durchführen und erhalten Einsicht in alle sachdienlichen Dokumente sowie Zugang zu Einrichtungen, Anlagen und Ausrüstungen von Infrastrukturbetreibern und Eisenbahnunternehmen sowie – falls erforderlich – von allen in Artikel 4 aufgeführten Akteuren. Die Agentur hat die gleichen Rechte in Bezug auf Eisenbahnunternehmen, wenn sie ihren Aufgaben im Zusammenhang mit der Sicherheitsbescheinigung gemäß Artikel 10 Absatz 1d nachkommt.
3. Die Mitgliedstaaten ergreifen die erforderlichen Maßnahmen, um die gerichtliche Nachprüfbarkeit von Entscheidungen der nationalen Sicherheitsbehörde zu gewährleisten.

4. Die nationalen Sicherheitsbehörden führen insbesondere im Rahmen des von der Agentur eingerichteten Netzes einen aktiven Meinungs- und Erfahrungsaustausch zur Harmonisierung ihrer Entscheidungskriterien auf Unionsebene durch.
5. [...]

Artikel 18

Jahresbericht

Die nationale Sicherheitsbehörde veröffentlicht jedes Jahr einen Bericht über ihre Tätigkeiten des Vorjahres und übermittelt ihn der Agentur spätestens am 30. September. Der Bericht enthält Angaben über Folgendes:

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

KAPITEL V

UNTERSUCHUNG VON UNFÄLLEN UND STÖRUNGEN

Artikel 19

Untersuchungspflicht

1. Die Mitgliedstaaten sorgen dafür, dass die in Artikel 21 genannte Untersuchungsstelle nach schweren Unfällen im Eisenbahnverkehr Untersuchungen durchführt, um die Eisenbahnsicherheit nach Möglichkeit zu verbessern und Unfälle zu verhüten.
2. Die in Artikel 21 genannte Untersuchungsstelle kann neben schweren Unfällen auch die Unfälle und Störungen untersuchen, die unter leicht veränderten Bedingungen zu schweren Unfällen hätten führen können, einschließlich technischer Störungen in den strukturbezogenen Teilsystemen oder an den Interoperabilitätskomponenten des europäischen Eisenbahnsystems.

Es liegt im Ermessen der Untersuchungsstelle, zu entscheiden, ob ein solcher Unfall oder eine solche Störung untersucht wird oder nicht. Bei ihrer Entscheidung berücksichtigt sie

- a) die Schwere des Unfalls oder der Störung,
 - b) die Frage, ob der Unfall oder die Störung zu einer für das gesamte System bedeutsamen Serie von Unfällen oder Störungen gehört,
 - c) die Auswirkungen des Unfalls oder der Störung auf die Eisenbahnsicherheit,
 - d) Anfragen von Infrastrukturbetreibern, Eisenbahnunternehmen, der nationalen Sicherheitsbehörde oder der Mitgliedstaaten.
3. Der Umfang der Untersuchungen und das dabei anzuwendende Verfahren werden von der Untersuchungsstelle unter Berücksichtigung der Artikel 20 und 22 und entsprechend den Erkenntnissen, die sie zur Verbesserung der Sicherheit aus dem Unfall oder der Störung gewinnen will, festgelegt.

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

Artikel 20

Untersuchungsstatus

1. Die Mitgliedstaaten legen im Rahmen ihrer jeweiligen Rechtsordnung den rechtlichen Status der Untersuchung so fest, dass die Untersuchungsbeauftragten ihrer Aufgabe so effizient und so rasch wie möglich nachkommen können.
2. Gemäß ihren nationalen Rechtsvorschriften sorgen die Mitgliedstaaten dafür, dass die für gerichtliche Untersuchungen zuständigen Behörden umfassend zusammenarbeiten und dass dem Untersuchungspersonal so bald wie möglich der Zugang zu den Informationen und dem Beweismaterial gestattet wird, die für die Untersuchung von Belang sind. Ihnen wird insbesondere Folgendes gestattet:
 - a) unverzüglicher Zugang zum Ort des Unfalls oder der Störung sowie zu den betroffenen Fahrzeugen, der mit dem Ereignis im Zusammenhang stehenden Infrastruktur und den Anlagen für Verkehrssteuerung und Signalgebung;
 - b) Recht auf sofortige Spurenaufnahme und überwachte Entnahme von Trümmern, Infrastruktureinrichtungen oder Bauteilen zu Untersuchungs- oder Auswertungszwecken;
 - c) uneingeschränkter Zugang zum Inhalt von bordgestützten Aufzeichnungsgeräten und Ausrüstungen, die Sprachnachrichten aufzeichnen und den Betrieb des Signal- und Verkehrssteuerungssystems erfassen, sowie dessen Auswertung;
 - d) Zugang zu den Ergebnissen einer Untersuchung der Leichen der Opfer;
 - e) Zugang zu den Ergebnissen von Untersuchungen des Zugpersonals und anderer Eisenbahnbediensteter, die an dem Unfall oder der Störung beteiligt waren;
 - f) Befragung des beteiligten Eisenbahnpersonals und anderer Zeugen;
 - g) Zugang zu allen sachdienlichen Informationen und Aufzeichnungen, die sich im Besitz des Infrastrukturbetreibers, der beteiligten Eisenbahnunternehmen, der für die Instandhaltung zuständigen Stellen und der nationalen Sicherheitsbehörde befinden.

- 2a. Die Agentur arbeitet mit der Untersuchungsstelle zusammen, wenn sich die Untersuchung auf Fahrzeuge erstreckt, die von der Agentur oder von Eisenbahnunternehmen, denen die Agentur eine Bescheinigung ausgestellt hat, zugelassen wurden. Sie übermittelt der Untersuchungsstelle so rasch wie möglich alle angeforderten Informationen oder Aufzeichnungen und gibt auf Anfrage Erläuterungen.
3. Die Untersuchung wird unabhängig von jeder gerichtlichen Untersuchung durchgeführt.

Artikel 21

Untersuchungsstelle

1. Die Mitgliedstaaten sorgen dafür, dass die in Artikel 19 genannten Unfälle und Störungen von einer ständigen Stelle untersucht werden, die über mindestens einen Untersuchungssachverständigen verfügt, der in der Lage ist, bei Unfällen oder Störungen als Untersuchungsbeauftragter tätig zu werden. Diese Stelle muss organisatorisch, rechtlich und in ihren Entscheidungen von Infrastrukturbetreibern, Eisenbahnunternehmen, entgelterhebenden Stellen, Zuweisungsstellen, Konformitätsbewertungsstellen sowie von allen Parteien, deren Interessen mit den Aufgaben der Untersuchungsstelle kollidieren könnten, unabhängig sein. Sie muss darüber hinaus von der nationalen Sicherheitsbehörde, von der Agentur und von den Regulierungsstellen im Eisenbahnsektor funktionell unabhängig sein.
2. Die Untersuchungsstelle nimmt ihre Aufgaben unabhängig von den in Absatz 1 genannten Organisationen wahr und wird mit den dafür notwendigen Mitteln ausgestattet. Ihr Untersuchungspersonal erhält eine Stellung, die ihm die erforderliche Unabhängigkeit garantiert.
3. Die Mitgliedstaaten sorgen dafür, dass die Eisenbahnunternehmen, die Infrastrukturbetreiber und gegebenenfalls die nationale Sicherheitsbehörde verpflichtet sind, der Untersuchungsstelle Unfälle und Störungen im Sinne des Artikels 19 umgehend zu melden. Die Untersuchungsstelle entscheidet unverzüglich, spätestens aber zwei Monate nach Eingang der Meldung des Unfalls oder der Störung, darüber, ob eine Untersuchung eingeleitet wird oder nicht.

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

5. Erforderlichenfalls kann die Untersuchungsstelle, sofern ihre Unabhängigkeit gemäß Absatz 1 dadurch nicht beeinträchtigt wird, die Unterstützung der Untersuchungsstellen anderer Mitgliedstaaten oder der Agentur anfordern, damit diese ihre Sachkenntnis zur Verfügung stellen oder technische Inspektionen, Auswertungen oder Evaluierungen durchführen.
6. Die Mitgliedstaaten können die Untersuchungsstelle mit der Untersuchung von Eisenbahnunfällen und -störungen betrauen, die nicht Gegenstand des Artikels 19 sind.
7. Die Untersuchungsstellen führen einen aktiven Meinungs- und Erfahrungsaustausch durch, um gemeinsame Untersuchungsmethoden zu entwickeln und gemeinsame Grundsätze für die Umsetzung von Sicherheitsempfehlungen und die Anpassung an den technischen und wissenschaftlichen Fortschritt zu erarbeiten.

Unbeschadet des Absatzes 1 unterstützt die Agentur die Untersuchungsstellen bei dieser Aufgabe.

Artikel 22

Durchführung von Untersuchungsverfahren

1. Für die Untersuchung von Unfällen und Störungen im Sinne des Artikels 19 ist die Untersuchungsstelle des Mitgliedstaats zuständig, in dem sie sich ereignen. Kann das Ereignis keinem Mitgliedstaat zugeordnet werden oder ist es auf oder in der Nähe einer Anlage an der Grenze zwischen zwei Mitgliedstaaten eingetreten, so vereinbaren die betroffenen Stellen, welche von ihnen die Untersuchung durchführt, oder sie einigen sich auf eine gemeinsame Durchführung. Im erstgenannten Fall kann die andere Stelle an der Untersuchung mitwirken und erhält uneingeschränkten Zugang zu den Ergebnissen.

Die Untersuchungsstellen eines anderen Mitgliedstaats bzw. anderer Mitgliedstaaten können gegebenenfalls hinzugezogen werden und an einer Untersuchung mitwirken, wenn

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

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

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

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

2. Für die Untersuchung jedes Unfalls und jeder Störung stellt die zuständige Untersuchungsstelle die geeigneten Mittel bereit, einschließlich der für die Durchführung der Untersuchung notwendigen praktischen und technischen Sachkenntnis. Auf die Sachkenntnis kann je nach Art des zu untersuchenden Unfalls oder der zu untersuchenden Störung innerhalb oder außerhalb der Untersuchungsstelle zurückgegriffen werden.
3. Die Untersuchung wird so offen wie möglich durchgeführt, damit sich alle Beteiligten äußern können und Zugang zu den Ergebnissen erhalten. Der betroffene Infrastrukturbetreiber und die betroffenen Eisenbahnunternehmen, die nationale Sicherheitsbehörde, die Agentur, Opfer und ihre Angehörigen, Eigentümer beschädigten Eigentums, Hersteller, beteiligte Rettungsdienste sowie Vertreter von Personal und Benutzern erhalten Gelegenheit, technisch maßgebliche Informationen vorzulegen, um die Qualität des Untersuchungsberichts zu verbessern. Die Untersuchungsstelle trägt ferner den legitimen Bedürfnissen der Opfer und ihrer Angehörigen Rechnung und hält sie über den Fortgang der Untersuchung auf dem Laufenden.
4. Die Untersuchungsstelle bringt ihre Untersuchungen am Unfallort schnellstmöglich zum Abschluss, damit der Infrastrukturbetreiber die Infrastruktur so bald wie möglich wieder instand setzen und für den Bahnverkehr freigeben kann.

Artikel 23

Berichte

1. Zu jeder Untersuchung eines Unfalls oder einer Störung im Sinne des Artikels 19 werden Berichte in einer der Art und Schwere des Unfalls bzw. der Störung sowie der Bedeutung der Ergebnisse der Untersuchung angemessenen Form erstellt. Diese Berichte verweisen auf den Untersuchungszweck gemäß Artikel 19 Absatz 1 und enthalten gegebenenfalls Sicherheitsempfehlungen.
2. Die Untersuchungsstelle gibt den Abschlussbericht schnellstmöglich und in der Regel nicht später als zwölf Monate nach dem Ereignis heraus. Kann der Abschlussbericht nicht innerhalb von zwölf Monaten veröffentlicht werden, so gibt die Untersuchungsstelle mindestens zu jedem Jahrestag des Unfalls einen Zwischenbericht heraus, in dem der Untersuchungsfortgang und etwaige aufgetretene Sicherheitsprobleme dargelegt werden. Der Bericht einschließlich der Sicherheitsempfehlungen wird den Betroffenen gemäß Artikel 22 Absatz 3 sowie den betreffenden Stellen und Beteiligten in anderen Mitgliedstaaten zugeleitet.

Die Kommission trägt den Erfahrungen der Untersuchungsstellen Rechnung und legt die wesentlichen Inhalte der Berichte über die Untersuchung von Unfällen und Störungen im Wege von Durchführungsrechtsakten fest. Diese Durchführungsrechtsakte werden nach dem in Artikel 27 Absatz 3 genannten Prüfverfahren erlassen.

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

Artikel 24

Unterrichtung der Agentur

1. Entscheidet die Untersuchungsstelle, eine Untersuchung durchzuführen, so teilt sie dies der Agentur innerhalb einer Woche nach der Entscheidung mit. Diese Mitteilung enthält Datum, Uhrzeit und Ort des Ereignisses sowie die Art und Folgen des Ereignisses in Bezug auf Todesopfer, Verletzte und Sachschäden.
2. Die Untersuchungsstelle übermittelt der Agentur jeweils ein Exemplar des Abschlussberichts nach Artikel 23 Absatz 2 sowie des Jahresberichts nach Artikel 23 Absatz 3.

Artikel 25

Sicherheitsempfehlungen

1. Eine von einer Untersuchungsstelle ausgesprochene Sicherheitsempfehlung begründet keinesfalls eine Vermutung der Schuld oder Haftung für einen Unfall oder eine Störung.
2. Die Empfehlungen werden an die nationale Sicherheitsbehörde und, sofern es die Art der Empfehlung erfordert, an die Agentur und andere Stellen oder Behörden in dem Mitgliedstaat oder an andere Mitgliedstaaten gerichtet. Die Mitgliedstaaten, ihre nationalen Sicherheitsbehörden und die Agentur ergreifen im Rahmen ihrer jeweiligen Zuständigkeiten die erforderlichen Maßnahmen, um sicherzustellen, dass die Sicherheitsempfehlungen der Untersuchungsstellen angemessen berücksichtigt und gegebenenfalls umgesetzt werden.
3. Die Agentur, die nationale Sicherheitsbehörde und andere Behörden oder Stellen sowie gegebenenfalls andere Mitgliedstaaten, an die die Empfehlungen gerichtet sind, unterrichten die Untersuchungsstelle regelmäßig über Maßnahmen, die als Reaktion auf die Empfehlung ergriffen wurden oder geplant sind.

KAPITEL VI

SCHLUSSBESTIMMUNGEN

Artikel 26

Ausübung der Befugnisübertragung

[...]

Artikel 27

Ausschussverfahren

1. Die Kommission wird von dem nach Artikel 48 der Richtlinie [xx über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems] eingesetzten Ausschuss unterstützt. Dabei handelt es sich um einen Ausschuss im Sinne der Verordnung (EU) Nr. 182/2011.
2. Wird auf diesen Absatz Bezug genommen, so gilt Artikel 4 der Verordnung (EU) Nr. 182/2011.
3. Wird auf diesen Absatz Bezug genommen, so gilt Artikel 5 der Verordnung (EU) Nr. 182/2011. Gibt der Ausschuss keine Stellungnahme ab, so erlässt die Kommission den Durchführungsrechtsakt nicht und Artikel 5 Absatz 4 Unterabsatz 3 der Verordnung (EU) Nr. 182/2011 findet Anwendung.

Artikel 28

Bericht und weitere Maßnahmen der Union

Die Kommission übermittelt dem Europäischen Parlament und dem Rat vor dem [vom Amt für Veröffentlichungen einzusetzendes Datum – *fünf Jahre nach dem Zeitpunkt des Inkrafttretens*] und anschließend alle fünf Jahre einen Bericht über die Durchführung dieser Richtlinie, insbesondere zur Überwachung der Wirksamkeit der Maßnahmen zur Erteilung der einheitlichen Sicherheitsbescheinigungen.

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

Artikel 29

Sanktionen

Die Mitgliedstaaten erlassen Vorschriften für Sanktionen im Falle von Verstößen gegen die aufgrund dieser Richtlinie erlassenen innerstaatlichen Vorschriften und treffen alle zu ihrer Anwendung erforderlichen Maßnahmen. Die Sanktionen müssen wirksam, verhältnismäßig, nichtdiskriminierend und abschreckend sein.

Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission diese Vorschriften bis zu dem in Artikel 32 Absatz 1 genannten Zeitpunkt mit und melden ihr spätere Änderungen unverzüglich.

Artikel 30

Übergangsbestimmungen

Die Anhänge I, III und V der Richtlinie 2004/49/EG gelten, bis die in Artikel 5 Absatz 2, Artikel 6 Absätze 2 und 4, Artikel 9 Absatz 2a, Artikel 14 Absatz 7 und Artikel 23 Absatz 2 dieser Richtlinie genannten Durchführungsrechtsakte Anwendung finden.

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

Artikel 31

Empfehlungen und Stellungnahmen der Agentur

Die Agentur gibt gemäß Artikel 11 der Verordnung [xx über die Eisenbahnagentur der Europäischen Union] Stellungnahmen und Empfehlungen zur Anwendung dieser Richtlinie ab. Diese Empfehlungen und Stellungnahmen können berücksichtigt werden, wenn die Union Maßnahmen gemäß dieser Richtlinie erlässt.

Artikel 32

Umsetzung

1. Die Mitgliedstaaten setzen die Rechts- und Verwaltungsvorschriften in Kraft, die erforderlich sind, um den Artikeln [...] ¹⁸ spätestens ab dem [vom Amt für Veröffentlichungen einzusetzendes Datum – *fünf Jahre nach dem Zeitpunkt des Inkrafttretens*] nachzukommen. Sie teilen der Kommission unverzüglich den Wortlaut dieser Bestimmungen mit.
2. Wenn die Mitgliedstaaten diese Vorschriften erlassen, nehmen sie in den Vorschriften selbst oder durch einen Hinweis bei der amtlichen Veröffentlichung auf diese Richtlinie Bezug. In diese Vorschriften fügen sie die Erklärung ein, dass Bezugnahmen in den geltenden Rechts- und Verwaltungsvorschriften auf die durch diese Richtlinie aufgehobenen Richtlinien als Bezugnahmen auf diese Richtlinie gelten. Die Mitgliedstaaten legen die Einzelheiten der Bezugnahme und die Formulierung der Erklärung fest.
3. Die Republik Malta und die Republik Zypern sind von der Pflicht zur Umsetzung und Durchführung dieser Richtlinie ausgenommen, solange in ihrem jeweiligen Staatsgebiet kein Eisenbahnsystem besteht.

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

Artikel 33

Aufhebung

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 – *fünf Jahre nach dem Zeitpunkt des Inkrafttretens*] aufgehoben, unbeschadet der Pflichten der Mitgliedstaaten zur Einhaltung der in Anhang II Teil B genannten Umsetzungsfristen und zur Anwendung der Richtlinien.

¹⁸ Verweise sind zu einem späteren Zeitpunkt im Zusammenhang mit der Überarbeitung durch die Rechts- und Sprachsachverständigen anzupassen.

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

Artikel 34

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 – fünf Jahre *nach dem Zeitpunkt des Inkrafttretens*].

Artikel 35

Adressaten

Diese Richtlinie ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

Geschehen zu Brüssel am [...]

Für das Europäische Parlament
Der Präsident

Für den Rat
Der Präsident

ANHANG I zu GEMEINSAMEN SICHERHEITSINDIKATOREN

[...]

NOTIFIZIERUNG NATIONALER SICHERHEITSVORSCHRIFTEN

[im Zusammenhang mit Artikel 8 zu sehender neuer Anhang]

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

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

TEIL A

Aufgehobene Richtlinie mit Änderungsrechtsakten
(gemäß Artikel 32)

Richtlinie 2004/49/EG	(ABl. L 164 vom 30.4.2004, S. 44)
Richtlinie 2008/57/EG	(ABl. L 191 vom 18.7.2008, S. 1)
Richtlinie 2008/110/E G	(ABl. L 345 vom 23.12.2008, S. 62)
Richtlinie 2009/149/E G der Kommission	(ABl. L 313 vom 28.11.2009, S. 65)
Berichtigung, 2004/49/EG	(ABl. L 220 vom 21.6.2004, S. 16)

TEIL B

(1) Fristen für die Umsetzung in nationales Recht

(gemäß Artikel 32)

Richtlinie	Umsetzungsfrist
2004/49/EG	30. April 2006
2008/57/EG	19. Juli 2010
2008/110/EG	24. Dezember 2010
2009/149/EG	18. Juni 2010

ENTSPRECHUNGSTABELLE

Richtlinie 2004/49/EG	Diese Richtlinie
Artikel 1	Artikel 1
Artikel 2	Artikel 2
Artikel 3	Artikel 3
Artikel 4	Artikel 4
Artikel 5	Artikel 5
Artikel 6	Artikel 6
Artikel 7	Artikel 7
Artikel 8	Artikel 8
Artikel 9	Artikel 9
Artikel 10	Artikel 10
Artikel 11	Artikel 12
Artikel 12	Artikel 11
Artikel 13	Artikel 13
Artikel 14a Absätze 1 bis 7	Artikel 14
Artikel 14a Absatz 8	Artikel 15
Artikel 15	--
Artikel 16	Artikel 16
Artikel 17	Artikel 17
Artikel 18	Artikel 18
Artikel 19	Artikel 19
Artikel 20	Artikel 20

Artikel 21	Artikel 21
Artikel 22	Artikel 22
Artikel 23	Artikel 23
Artikel 24	Artikel 24
Artikel 25	Artikel 25
Artikel 26	--
--	Artikel 26
Artikel 27	Artikel 27
Artikel 28	--
Artikel 29	--
Artikel 30	--
Artikel 31	Artikel 28
Artikel 32	Artikel 29
--	Artikel 30
--	Artikel 31
Artikel 33	Artikel 32
--	Artikel 33
Artikel 34	Artikel 34
Artikel 35	Artikel 35
Anhang I	Anhang I
Anhang II	--
Anhang III	--
Anhang IV	--
Anhang V	--
--	Anhang II