



Rat der  
Europäischen Union

Brüssel, den 20. Februar 2018  
(OR. en)

6381/18

TRANS 77  
DELECT 35

## ÜBERMITTLUNGSVERMERK

---

Absender:	Herr Jordi AYET PUIGARNAU, Direktor, im Auftrag des Generalsekretärs der Europäischen Kommission
Eingangsdatum:	16. Februar 2018
Empfänger:	Herr Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, Generalsekretär des Rates der Europäischen Union

---

Nr. Komm.dok.:	C(2018) 860 final
Betr.:	DELEGIERTE VERORDNUNG (EU) .../... DER KOMMISSION vom 16.2.2018 zur Festlegung gemeinsamer Sicherheitsmethoden für die Aufsicht durch die nationalen Sicherheitsbehörden nach Ausstellung einer einheitlichen Sicherheitsbescheinigung oder Erteilung einer Sicherheitsgenehmigung gemäß der Richtlinie (EU) 2016/798 des Europäischen Parlaments und des Rates und zur Aufhebung der Verordnung (EU) Nr. 1077/2012 der Kommission

---

Die Delegationen erhalten in der Anlage das Dokument C(2018) 860 final.

---

Anl.: C(2018) 860 final

Brüssel, den 16.2.2018  
C(2018) 860 final

**DELEGIERTE VERORDNUNG (EU) .../... DER KOMMISSION**

**vom 16.2.2018**

**zur Festlegung gemeinsamer Sicherheitsmethoden für die Aufsicht durch die nationalen Sicherheitsbehörden nach Ausstellung einer einheitlichen Sicherheitsbescheinigung oder Erteilung einer Sicherheitsgenehmigung gemäß der Richtlinie (EU) 2016/798 des Europäischen Parlaments und des Rates und zur Aufhebung der Verordnung (EU) Nr. 1077/2012 der Kommission**

(Text von Bedeutung für den EWR)

## **BEGRÜNDUNG**

### **1. HINTERGRUND DES DELEGIERTEN RECHTSAKTS**

Eines der Ziele der Richtlinie (EU) 2016/798 ist die Verbesserung des Marktzugangs für Eisenbahnverkehrsleistungen, indem gemeinsame Grundsätze für das Management, die Regulierung und die Beaufsichtigung der Eisenbahnsicherheit festgelegt werden. Insbesondere müssen nach Artikel 16 Absatz 2 Buchstabe j und Artikel 17 Absatz 1 der Richtlinie (EU) 2016/798 die nationalen Sicherheitsbehörden die kontinuierliche Einhaltung der den Eisenbahnunternehmen sowie Infrastrukturbetreibern obliegenden Verpflichtung, ein Sicherheitsmanagementsystem gemäß Artikel 9 der Richtlinie anzuwenden, beaufsichtigen.

Artikel 6 Absatz 1 Buchstabe c der Richtlinie (EU) 2016/798 bietet den nationalen Sicherheitsbehörden einen Rahmen, um durch Anwendung der gemeinsamen Sicherheitsmethoden (CSM) ihre Aufsichtsansätze in der gesamten Union zu harmonisieren. Die CSM sind gemäß Artikel 6 Absatz 5 der Richtlinie (EU) 2016/798 regelmäßig zu überarbeiten.

### **2. KONSULTATIONEN VOR ANNAHME DES RECHTSAKTS**

Am 1. September 2016 erteilte die Kommission der Eisenbahnagentur der Europäischen Union (im Folgenden die „Agentur“) gemäß Artikel 6 Absatz 2 der Richtlinie (EU) 2016/798 den Auftrag zur Überarbeitung der gemeinsamen Sicherheitsmethode für die Konformitätsbewertung in Bezug auf die Anforderungen an die Ausstellung von Eisenbahnsicherheitsbescheinigungen gemäß der Verordnung (EU) Nr. 1158/2010 der Kommission vom 9. Dezember 2010, der gemeinsamen Sicherheitsmethode für die Konformitätsbewertung in Bezug auf die Anforderungen an die Erteilung von Eisenbahnsicherheitsgenehmigungen gemäß der Verordnung (EU) Nr. 1169/2010 der Kommission vom 10. Dezember 2010 und der gemeinsamen Sicherheitsmethode für die Überwachung durch die nationalen Sicherheitsbehörden nach Erteilung einer Sicherheitsbescheinigung oder Sicherheitsgenehmigung gemäß der Verordnung (EU) Nr. 1077/2012 der Kommission vom 16. November 2012. Am 9. März 2017 legte die Agentur der Kommission ihre Empfehlung hinsichtlich der Überarbeitung der CSM zusammen mit einem Folgenabschätzungsbericht zum Auftrag der Kommission vor.

Die Sachverständigengruppe der Kommission für die technische Säule des 4. Eisenbahnpakets wurde am 12. April 2017 zu der Empfehlung der Agentur konsultiert, und am 5. Juli 2017 wurde der Entwurf des Kommissionsvorschlags vorgelegt.

Eine Konsultation der Öffentlichkeit fand vom 24. August bis 21. September 2017 statt (Aktenzeichen: Ares(2017)4156907). Einige Anmerkungen wurden in der neuen Fassung berücksichtigt.

### **3. RECHTLICHE ASPEKTE DES DELEGIERTEN RECHTSAKTS**

Mit der vorliegenden Verordnung werden CSM für die gemäß Artikel 6 Absatz 1 Buchstabe c und Artikel 17 Absatz 1 der Richtlinie (EU) 2016/798 durch die nationalen Sicherheitsbehörden erfolgende Aufsicht festgelegt, mit der sichergestellt werden soll, dass Eisenbahnunternehmen, nachdem ihnen Sicherheitsbescheinigungen ausgestellt wurden, und Infrastrukturbetreiber, nachdem ihnen Sicherheitsgenehmigungen erteilt wurden, beim Sicherheitsmanagement ihrer Verantwortung gerecht werden.

# DELEGIERTE VERORDNUNG (EU) .../... DER KOMMISSION

vom 16.2.2018

## **zur Festlegung gemeinsamer Sicherheitsmethoden für die Aufsicht durch die nationalen Sicherheitsbehörden nach Ausstellung einer einheitlichen Sicherheitsbescheinigung oder Erteilung einer Sicherheitsgenehmigung gemäß der Richtlinie (EU) 2016/798 des Europäischen Parlaments und des Rates und zur Aufhebung der Verordnung (EU) Nr. 1077/2012 der Kommission**

(Text von Bedeutung für den EWR)

DIE EUROPÄISCHE KOMMISSION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union,

gestützt auf die Richtlinie (EU) 2016/798 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Mai 2016 über Eisenbahnsicherheit<sup>1</sup>, insbesondere auf Artikel 6 Absatz 6,

gestützt auf die Empfehlung ERA-REC-115-REC der Eisenbahnagentur der Europäischen Union an die Kommission vom 9. März 2017 hinsichtlich der Überarbeitung der gemeinsamen Sicherheitsmethoden für die Konformitätsbewertung und der gemeinsamen Sicherheitsmethode für die Überwachung,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) In den gemeinsamen Sicherheitsmethoden (CSM) wird beschrieben, wie die Sicherheitsniveaus, die Erreichung der Sicherheitsziele und die Einhaltung der anderen Sicherheitsanforderungen beurteilt werden.
- (2) Gemäß Artikel 6 Absatz 5 der Richtlinie (EU) 2016/798 sind die CSM regelmäßig mit dem Ziel zu überarbeiten, 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.
- (3) Mit ihrem Durchführungsbeschluss vom 1. September 2016<sup>2</sup> erteilte die Kommission der Eisenbahnagentur der Europäischen Union (im Folgenden die „Agentur“) gemäß Artikel 6 Absatz 2 der Richtlinie (EU) 2016/798 den Auftrag, die Verordnungen (EU) Nr. 1158/2010<sup>3</sup>, (EU) Nr. 1169/2010<sup>4</sup> und (EU) Nr. 1077/2012<sup>5</sup> der Kommission zu

---

<sup>1</sup> ABl. L 138 vom 26.5.2016, S. 102.

<sup>2</sup> Durchführungsbeschluss C(2016) 5504 final der Kommission vom 1. September 2016 über einen Auftrag an die Eisenbahnagentur der Europäischen Union zur Überarbeitung der gemeinsamen Sicherheitsmethoden für die Konformitätsbewertung und der gemeinsamen Sicherheitsmethode für die Überwachung und zur Aufhebung des Durchführungsbeschlusses C(2014) 1649 final.

<sup>3</sup> Verordnung (EU) Nr. 1158/2010 der Kommission vom 9. Dezember 2010 über eine gemeinsame Sicherheitsmethode für die Konformitätsbewertung in Bezug auf die Anforderungen an die Ausstellung von Eisenbahnsicherheitsbescheinigungen (ABl. L 326 vom 10.12.2010, S. 11).

<sup>4</sup> Verordnung (EU) Nr. 1169/2010 der Kommission vom 10. Dezember 2010 über eine gemeinsame Sicherheitsmethode für die Konformitätsbewertung in Bezug auf die Anforderungen an die Erteilung von Eisenbahnsicherheitsgenehmigungen (ABl. L 327 vom 11.12.2010, S. 13).

überarbeiten. Die Agentur legte ihre Empfehlung zu dem Auftrag der Kommission am 9. März 2017 vor. Darin waren auch ein Bericht über die Ergebnisse der Konsultation der nationalen Sicherheitsbehörden, der Sozialpartner und Nutzer sowie ein Bericht zur Abschätzung der Folgen der geänderten CSM enthalten. Die Kommission hat die Empfehlungen der Agentur gemäß Artikel 6 Absatz 4 der Richtlinie (EU) 2016/798 geprüft, um sich zu vergewissern, dass der Auftrag erfüllt ist.

- (4) Nach Ausstellung einer einheitlichen Sicherheitsbescheinigung oder nach Erteilung einer Sicherheitsgenehmigung sollte die nationale Sicherheitsbehörde Aufsichtstätigkeiten durchführen, um zu prüfen, ob die Vorgaben des Sicherheitsmanagementsystems während des Verkehrsbetriebs tatsächlich eingehalten werden, und um sicherzustellen, dass alle erforderlichen Voraussetzungen zu jedem Zeitpunkt erfüllt werden.
- (5) Gemäß Artikel 17 Absätze 1 und 8 der Richtlinie (EU) 2016/798 sind in Fällen, in denen es sich bei den Eisenbahnunternehmen und Infrastrukturbetreibern auch um die für die Instandhaltung zuständigen Stellen handelt, die nicht gemäß Artikel 14 Absatz 4 der Richtlinie (EU) 2016/798 zertifiziert sind, die Aufsichtstätigkeiten, die von den nationalen Sicherheitsbehörden mit dem Ziel durchgeführt werden, die Anwendung der CSM gemäß Artikel 6 der Richtlinie (EU) 2016/798 durch die für die Instandhaltung zuständigen Stellen zu kontrollieren, zulässige Mittel für die Überwachung der Wirksamkeit der Sicherheitsmanagementsysteme dieser Eisenbahnunternehmen und Infrastrukturbetreiber.
- (6) Um das wechselseitige Vertrauen in das jeweilige Vorgehen und die Entscheidungsfindung der nationalen Sicherheitsbehörden während der Aufsichtstätigkeiten zu stärken, sollte ein Aufsichtsverfahren festgelegt werden.
- (7) Die nationalen Sicherheitsbehörden sollten für ihre Entscheidungen rechenschaftspflichtig sein und daher über interne Regelungen oder Verfahren verfügen, anhand derer sie zur Rechenschaft gezogen werden können.
- (8) Beaufsichtigt werden sollten dabei in erster Linie die Tätigkeiten, bei denen nach Auffassung der nationalen Sicherheitsbehörde die größten Risiken bestehen oder bei denen sich die Risiken am wenigsten beherrschen lassen. Zu diesem Zweck sollte die nationale Sicherheitsbehörde eine risikobasierte Aufsichtsstrategie und einen risikobasierten Aufsichtsplan (bzw. mehrere Aufsichtspläne) entwickeln und anwenden, in denen sie angibt, wie sie ihre Tätigkeiten ausrichtet und ihre Prioritäten bei der Aufsicht festlegt.
- (9) Von den nationalen Sicherheitsbehörden ergriffene Durchsetzungsmaßnahmen, mit denen gemäß Artikel 17 Absatz 1 der Richtlinie (EU) 2016/798 dafür gesorgt werden soll, dass Eisenbahnunternehmen und Infrastrukturbetreiber die Rechtsvorschriften einhalten, sollten gemessen am Sicherheitsrisiko oder an der potenziellen Schwere des Verstoßes gegen die Rechtsvorschriften verhältnismäßig sein.
- (10) Um ihre Aufgaben gemäß Artikel 16 Absatz 2 Buchstabe i der Richtlinie (EU) 2016/798 erfüllen zu können, sollte sich die nationale Sicherheitsbehörde auf der Grundlage der Ergebnisse ihrer Aufsichtstätigkeiten auch ein Urteil über die Wirksamkeit des Regelungsrahmens im Bereich der Sicherheit bilden.

---

<sup>5</sup> Verordnung (EU) Nr. 1077/2012 der Kommission vom 16. November 2012 über eine gemeinsame Sicherheitsmethode für die Überwachung durch die nationalen Sicherheitsbehörden nach Erteilung einer Sicherheitsbescheinigung oder Sicherheitsgenehmigung (ABl. L 320 vom 17.11.2012, S. 3).

- (11) Die Prüf- und Inspektionstechniken für die Aufsicht umfassen in der Regel Befragungen von Personen auf verschiedenen Ebenen einer Organisation, die Prüfung von Unterlagen und Aufzeichnungen im Zusammenhang mit dem Sicherheitsmanagementsystem und die Untersuchung der sicherheitsspezifischen Ergebnisse des Managementsystems, die bei Inspektionen oder damit zusammenhängenden Tätigkeiten ermittelt wurden.
- (12) Soweit angebracht sollten sich die als Sicherheitsbescheinigungsstelle fungierende Agentur und die nationalen Sicherheitsbehörden gemäß Artikel 17 Absatz 13 der Richtlinie (EU) 2016/798 untereinander abstimmen, um einen vollständigen Informationsaustausch über die Bewertungs- und Aufsichtstätigkeiten, einschließlich des Austauschs über alle Mitteilungen an die Eisenbahnunternehmen, zu gewährleisten. Ebenso sollten sich die jeweiligen nationalen Sicherheitsbehörden bei grenzüberschreitenden Infrastrukturen abstimmen.
- (13) Um sicherzustellen, dass die nationalen Sicherheitsbehörden die Aufsicht wirksam durchführen, und um ihr gegenseitiges Vertrauen zu stärken, sollten die Behörden dafür Sorge tragen, dass das an der Beaufsichtigung beteiligte Personal über die notwendigen Kompetenzen verfügt. Diese Kompetenzen gilt es festzulegen.
- (14) Die nationalen Sicherheitsbehörden, die an der Beaufsichtigung eines Infrastrukturbetreibers mit grenzüberschreitender Infrastruktur oder eines in mehr als einem Mitgliedstaat tätigen Eisenbahnunternehmens beteiligt sind, sollten zusammenarbeiten, um eine doppelte Beaufsichtigung zu vermeiden, und ihr Vorgehen bei der Beaufsichtigung koordinieren, um sicherzustellen, dass alle wesentlichen Informationen über den Infrastrukturbetreiber oder das Eisenbahnunternehmen, insbesondere in Bezug auf bekannte Risiken und die Sicherheitsleistung, ausgetauscht und genutzt werden, um die Aufsichtstätigkeiten auf die Bereiche mit den größten Risiken für den Gesamtbetrieb zu lenken.
- (15) Die nationalen Sicherheitsbehörden sollten erforderlichenfalls mit anderen zuständigen im Eisenbahnsektor interagierenden Behörden oder Stellen zusammenarbeiten, z. B. den Regulierungsstellen und Genehmigungsbehörden im Sinne der Richtlinie 2012/34/EU des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>6</sup> oder den für die Überwachung der Einhaltung der geltenden Vorschriften über die Arbeits-, Fahr- und Ruhezeiten für Triebfahrzeugführer zuständigen Behörden, um ihren jeweiligen Auftrag zu erfüllen, Informationen auszutauschen, sich anbahnende Konflikte beizulegen, damit verbundenen negativen Auswirkungen im Eisenbahnnetz vorzubeugen und ihr Vorgehen bei Verstößen gegen den Regelungsrahmen im Bereich der Sicherheit zu koordinieren.
- (16) Die neue Regelung zur Sicherheitsbescheinigung gilt gemäß Artikel 31 Absatz 3 der Richtlinie (EU) 2016/798 ab dem 16. Juni 2019. Die Mitgliedstaaten können jedoch der Agentur und der Kommission gemäß Artikel 33 Absatz 2 der Richtlinie (EU) 2016/798 notifizieren, dass sie den Umsetzungszeitraum verlängern und folglich bis zum 16. Juni 2020 weiterhin Bescheinigungen gemäß der Richtlinie 2004/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>7</sup> ausstellen. Daher ist es erforderlich, die

---

<sup>6</sup> Richtlinie 2012/34/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. November 2012 zur Schaffung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraums (ABl. L 343 vom 14.12.2012, S. 32).

<sup>7</sup> 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

Anwendungszeitpunkte dieser Verordnung an die in der Richtlinie (EU) 2016/798 festgelegten Zeitpunkte anzupassen, um einen reibungslosen Übergang zu der neuen Bescheinigungsregelung zu ermöglichen.

- (17) Die Verordnung (EU) Nr. 1077/2012 ist gegenstandslos geworden und sollte daher durch diese Verordnung ersetzt werden —

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

### *Artikel 1*

#### **Gegenstand**

Mit dieser Verordnung werden gemeinsame Sicherheitsmethoden (im Folgenden „CSM“) festgelegt für die gemäß Artikel 6 Absatz 1 Buchstabe c der Richtlinie (EU) 2016/798 durch die nationalen Sicherheitsbehörden erfolgende Aufsicht über das Sicherheitsmanagement von Eisenbahnunternehmen und Infrastrukturbetreibern, nachdem diesen eine einheitliche Sicherheitsbescheinigung ausgestellt bzw. eine Sicherheitsgenehmigung erteilt wurde.

### *Artikel 2*

#### **Begriffsbestimmung**

Für die Zwecke dieser Verordnung bezeichnet der Ausdruck

- a) „Stelle, die Sicherheitsbescheinigungen ausstellt“ die für die Ausstellung einer einheitlichen Sicherheitsbescheinigung zuständige Stelle, d. h. entweder die Agentur oder eine nationale Sicherheitsbehörde;
- b) „Restproblem“ ein bei der Bewertung eines Antrags auf eine einheitliche Sicherheitsbescheinigung oder eine Sicherheitsgenehmigung festgestelltes geringfügiges Problem, das der Ausstellung bzw. Erteilung nicht im Wege steht und zur späteren Überwachung zurückgestellt werden kann.

### *Artikel 3*

#### **Aufsichtsverfahren**

1. Die nationalen Sicherheitsbehörden wenden das in Anhang I festgelegte Aufsichtsverfahren an.
2. Die nationalen Sicherheitsbehörden erarbeiten interne Regelungen oder Verfahren zur Durchführung des Aufsichtsverfahrens.
3. Für Aufsichtszwecke erkennen die nationalen Sicherheitsbehörden die von Eisenbahnunternehmen und Infrastrukturbetreibern oder deren Auftragnehmern, Partnern oder Lieferanten vorgelegten Bescheinigungen, Anerkennungen oder Genehmigungen für Produkte oder Dienstleistungen, die im Einklang mit den einschlägigen Rechtsvorschriften der Union ausgestellt wurden, als Nachweis dafür an, dass die Eisenbahnunternehmen und Infrastrukturbetreiber die in der Delegierten Verordnung (EU) .../...<sup>8</sup> [über das Sicherheitsmanagementsystem] dargelegten Anforderungen erfüllen.

---

Eisenbahninfrastruktur und die Sicherheitsbescheinigung (Richtlinie über die Eisenbahnsicherheit) (ABl. L 164 vom 30.4.2004, S. 44).

<sup>8</sup> Delegierte Verordnung (EU) .../... der Kommission vom [...] über gemeinsame Sicherheitsmethoden bezüglich der Anforderungen an Sicherheitsmanagementsysteme gemäß der Richtlinie (EU) 2016/798

#### Artikel 4

### Techniken für die Aufsicht

Die nationalen Sicherheitsbehörden bestimmen geeignete Aufsichtstechniken wie Prüfungen und Inspektionen und wählen bei der Planung ihrer Aufsichtstätigkeiten die am besten geeigneten Techniken aus.

#### Artikel 5

### Zusammenhänge zwischen Aufsicht und Bewertung

1. Die die Aufsicht durchführende nationale Sicherheitsbehörde verwendet und teilt gegebenenfalls die während ihrer Aufsichtstätigkeiten gewonnenen Informationen über die Leistung des Sicherheitsmanagementsystems zum Zwecke der Erneuerung oder Aktualisierung einheitlicher Sicherheitsbescheinigungen oder Sicherheitsgenehmigungen.
2. In den Fällen, in denen die in Absatz 1 genannte nationale Sicherheitsbehörde nicht für die Ausstellung der einheitlichen Sicherheitsbescheinigung oder der Sicherheitsgenehmigung zuständig ist, stimmt sie sich nach Eingang eines Antrag auf Erneuerung oder Aktualisierung unverzüglich mit der als Sicherheitsbescheinigungsstelle fungierenden Agentur oder, im Falle grenzüberschreitender Infrastrukturen, auf deren Anfrage mit der zuständigen nationalen Sicherheitsbehörde ab.

Auf der Grundlage der Ergebnisse der Abstimmung gemäß Unterabsatz 1 muss die nationale Sicherheitsbehörde die Informationen ermitteln und vorgeben, die erforderlich sind, um zu bewerten, ob das Sicherheitsmanagementsystem des Eisenbahnunternehmens oder des Infrastrukturbetreibers wirksam funktioniert, darunter mindestens:

- a) eine Beschreibung erheblicher Mängel, die sich auf die Sicherheitsleistung auswirken oder ernsthafte Sicherheitsrisiken darstellen könnten, und anderer Bedenken, die im Rahmen der Aufsichtstätigkeiten seit der vorangegangenen Bewertung ermittelt wurden;
- b) der Status des Aktionsplans (oder der Aktionspläne), der (die) von dem Eisenbahnunternehmen oder dem Infrastrukturbetreiber erstellt wurde(n), um die erheblichen Mängel und anderen Bedenken gemäß Buchstabe a zu beheben, sowie die entsprechenden von der nationalen Sicherheitsbehörde getroffenen Maßnahmen zur Beaufsichtigung der Problemlösung;
- c) ein Überblick über die Sicherheitsleistung des in ihrem Mitgliedstaat tätigen Eisenbahnunternehmens oder Infrastrukturbetreibers;
- d) der Status des Aktionsplans (oder der Aktionspläne), der (die) von dem Eisenbahnunternehmen oder dem Infrastrukturbetreiber erstellt wurde(n), um die Restprobleme aus der vorherigen Bewertung zu lösen.



## Artikel 6

### Kompetenzen des an der Aufsicht beteiligten Personals

1. Die nationalen Sicherheitsbehörden sorgen dafür, dass das an der Aufsicht beteiligte Personal über die folgenden Kompetenzen verfügt:
  - a) Kenntnis des entsprechenden für die Aufsicht geltenden Regelungsrahmen;
  - b) Kenntnis der Funktionsweise des Eisenbahnsystems;
  - c) ein angemessenes Maß an kritischer Analysefähigkeit;
  - d) Erfahrung bei der Beaufsichtigung eines Sicherheitssystems oder eines ähnlichen Managementsystems im Eisenbahnsektor oder eines Sicherheitsmanagementsystems in einem Sektor mit ähnlichen betrieblichen und technischen Herausforderungen;
  - e) Kenntnis von Gesprächsführungstechniken und Erfahrungen in der Gesprächsführung;
  - f) Fähigkeiten zur Problemlösung, Kommunikation und Teamarbeit.
2. Bei Teamarbeit können die Kompetenzen zwischen den Teammitgliedern verteilt sein.
3. Im Hinblick auf die korrekte Anwendung von Absatz 1 führen die nationalen Sicherheitsbehörden ein Kompetenzmanagementsystem ein, das Folgendes umfasst:
  - a) die Entwicklung von Kompetenzprofilen für jede Stelle, Position und Funktion;
  - b) die Einstellung von Personal im Einklang mit den festgelegten Kompetenzprofilen;
  - c) die Erhaltung, Entwicklung und Bewertung der Personalkompetenzen im Einklang mit den festgelegten Kompetenzprofilen.

## Artikel 7

### Entscheidungskriterien

1. Die nationale Sicherheitsbehörde legt Entscheidungskriterien fest, anhand derer sie die korrekte Anwendung des Sicherheitsmanagementsystems durch ein Eisenbahnunternehmen oder einen Infrastrukturbetreiber sowie die Wirksamkeit des Sicherheitsmanagementsystems in Bezug auf die Beherrschung von Sicherheitsrisiken im Zusammenhang mit den Tätigkeiten des Eisenbahnunternehmens oder Infrastrukturbetreibers beurteilt, und veröffentlicht diese.

Zu diesen Kriterien gehören auch Informationen darüber, wie die nationale Sicherheitsbehörde mit Mängeln umgeht, die im Sicherheitsmanagementsystem von Eisenbahnunternehmen und Infrastrukturbetreibern festgestellt werden.
2. Die nationale Sicherheitsbehörde verabschiedet und veröffentlicht ein Verfahren, das es Eisenbahnunternehmen, Infrastrukturbetreibern und anderen Beteiligten ermöglicht, eine Beschwerde gegen im Rahmen von Aufsichtstätigkeiten getroffene Entscheidungen einzureichen.

## Artikel 8

### **Koordinierung zwischen den nationalen Sicherheitsbehörden und Zusammenarbeit mit anderen Behörden oder Stellen**

1. Die nationalen Sicherheitsbehörden, die an der Beaufsichtigung eines Infrastrukturbetreibers mit grenzüberschreitenden Infrastrukturen oder eines in mehr als einem Mitgliedstaat tätigen Eisenbahnunternehmens beteiligt sind, koordinieren gemäß Artikel 17 Absätze 7 und 9 der Richtlinie (EU) 2016/798 ihr Vorgehen bei der Beaufsichtigung.  
Unbeschadet der Verpflichtungen der nationalen Sicherheitsbehörden gemäß Artikel 16 Absatz 2 Buchstaben d und j sowie Artikel 17 der Richtlinie (EU) 2016/798 entscheiden die nationalen Sicherheitsbehörden nach der Ausstellung der einheitlichen Sicherheitsbescheinigung oder der Erteilung der Sicherheitsgenehmigung unverzüglich, welche von ihnen die Koordinierung der Aufsicht der korrekten Anwendung und Wirksamkeit des Sicherheitsmanagementsystems leitet.
2. Für die Zwecke des Absatzes 1 erarbeiten die nationalen Sicherheitsbehörden Regelungen, die auf dem in Anhang II festgelegten Rahmen für die koordinierte und gemeinsame Aufsicht beruhen.
3. Ferner entwickeln die nationalen Sicherheitsbehörden Regelungen für die Zusammenarbeit mit den nationalen Untersuchungsstellen, den Stellen für die Zertifizierung der für die Instandhaltung zuständigen Stellen und anderen zuständigen Behörden oder Stellen.

## Artikel 9

### **Aufhebung**

Die Verordnung (EU) Nr. 1077/2012 wird mit Wirkung vom 16. Juni 2019 aufgehoben.

## Artikel 10

### **Inkrafttreten und Geltung**

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

Sie gilt ab dem 16. Juni 2019. In den Mitgliedstaaten, die der Agentur und der Kommission gemäß Artikel 33 Absatz 2 der Richtlinie (EU) 2016/798 notifiziert haben, dass sie den Umsetzungszeitraum der Richtlinie verlängert haben, gelten Artikel 5 Absatz 2 und Artikel 8 Absätze 1 und 2 ab dem 16. Juni 2020.

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

Brüssel, den 16.2.2018

*Für die Kommission*  
*Der Präsident*  
*Jean-Claude JUNCKER*