



EUROPÄISCHE
KOMMISSION

Brüssel, den 30.1.2013
COM(2013) 31 final

2013/0016 (COD)

Vorschlag für eine

RICHTLINIE DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

über die Eisenbahnsicherheit

(Neufassung)

(Text von Bedeutung für den EWR)

{SWD(2013) 8}

{SWD(2013) 9}

BEGRÜNDUNG

1. KONTEXT DES VORSCHLAGS

1.1. Aktuelle Entwicklungen der EU-Politik im Bereich des Schienenverkehrs

In ihrem Weißbuch „Fahrplan zu einem einheitlichen europäischen Verkehrsraum – Hin zu einem wettbewerbsorientierten und ressourcenschonenden Verkehrssystem“ vom 28. März 2011 legte die Kommission ihre Zielvorstellung von einem einheitlichen europäischen Eisenbahnraum dar und betonte, dass es dazu eines Eisenbahnbinnenmarktes bedarf, in dem die europäischen Eisenbahnunternehmen ihre Dienstleistungen ohne unnötige technische und administrative Hindernisse erbringen können.

In seinen Schlussfolgerungen vom Januar 2012 hob der Europäische Rat die Bedeutung hervor, die der Freisetzung des wachstumsstimulierenden Potenzials eines voll integrierten Binnenmarkts, einschließlich Maßnahmen in Bezug auf netzgebundene Branchen, zukommt¹. In der am 30. Mai 2012 angenommenen Mitteilung über Maßnahmen für Stabilität, Wachstum und Beschäftigung² betonte die Kommission, dass der bürokratische Aufwand und die Marktzutrittsschranken im Eisenbahnsektor weiter abgebaut werden müssen, und gab dazu länderspezifische Empfehlungen ab. Auch in ihrer Mitteilung vom 6. Juni 2012 über eine bessere Governance für den Binnenmarkt³ stellte die Kommission die Bedeutung des Verkehrssektors heraus.

In den vergangenen zehn Jahren wurden drei „Eisenbahnpakete“ geschnürt, die (zusammen mit ihren begleitenden Rechtsakten) schrittweise zu massiven Änderungen auf dem Schienenverkehrsmarkt in der EU geführt haben; Ziel war es, unter Wahrung eines hohen Sicherheitsniveaus die nationalen Märkte zu öffnen, die Eisenbahn wettbewerbsfähiger zu machen und ihre Interoperabilität auf EU-Ebene herzustellen. Doch trotz der erheblichen Weiterentwicklung des EU-Besitzstands zur Schaffung eines Binnenmarktes für Schienenverkehrsdienste ist der Anteil des Schienenverkehrs am Gesamtverkehrsaufkommen innerhalb der EU noch relativ gering. Die Kommission will daher ein viertes Eisenbahnpaket vorschlagen, um die noch bestehenden Markthindernisse zu beseitigen und so die Qualität und Effizienz der Eisenbahndienste zu verbessern. Die vorliegende Richtlinie ist Teil des vierten Eisenbahnpakets, mit dem die verbleibenden administrativen und technischen Hindernisse abgebaut werden sollen, insbesondere durch die Festlegung eines gemeinsamen Sicherheitskonzepts und von Interoperabilitätsvorschriften zur Erzielung größtenbedingter Kosteneinsparungen für die Eisenbahnunternehmen in der EU, die Senkung von Verwaltungskosten und die Beschleunigung administrativer Abläufe sowie die Unterbindung von verdeckter Diskriminierung.

1.2. Rechtsrahmen für die Eisenbahnsicherheit

Im Hinblick auf die weiteren Bemühungen zur Schaffung eines Binnenmarktes für Eisenbahnverkehrsdienste bedarf es eines gemeinsamen Regelungsrahmens für die Eisenbahnsicherheit. Die Mitgliedstaaten haben ihre Sicherheitsvorschriften und –normen bis heute überwiegend nach einzelstaatlichen Erwägungen entwickelt, wobei sie jeweils nationale technische und betriebliche Konzepte zugrunde gelegt haben. Gleichzeitig haben

¹ http://www.consilium.europa.eu/uedocs/cms_data/docs/pressdata/en/ec/127599.pdf.

² COM(2012) 299 endg.

³ COM(2012) 259 endg.

Unterschiede grundsätzlicher, konzeptioneller und kultureller Art die Überwindung technischer Hindernisse und die Aufnahme grenzüberschreitender Verkehrsdienste erschwert.

Mit der Richtlinie 91/440/EWG des Rates, der Richtlinie 95/18/EG des Rates vom 19. Juni 1995 über die Erteilung von Genehmigungen an Eisenbahnunternehmen⁴ sowie der Richtlinie 2001/14/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 26. Februar 2001 über die Zuweisung von Fahrwegkapazität der Eisenbahn, die Erhebung von Entgelten für die Nutzung von Eisenbahninfrastruktur und die Sicherheitsbescheinigung⁵ wurde ein erster Schritt zur Regulierung des europäischen Eisenbahnverkehrsmarktes unternommen, in dessen Rahmen der Markt für grenzüberschreitende Schienengüterverkehrsdienste geöffnet wurde. Die Sicherheitsbestimmungen haben sich jedoch als unzureichend erwiesen, und die Unterschiede zwischen den Sicherheitsanforderungen der einzelnen Mitgliedstaaten haben das reibungslose Funktionieren des Eisenbahnverkehrs in der EU beeinträchtigt.

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 Fahrwegkapazitäten der Eisenbahn, die Erhebung von Entgelten für die Nutzung von Eisenbahninfrastruktur und die Sicherheitsbescheinigung⁶ hat entscheidende Fortschritte hinsichtlich der Einführung eines gemeinsamen Regelungsrahmens für die Eisenbahnsicherheit mit sich gebracht. Die Richtlinie bildet einen Rahmen für die Harmonisierung des Inhalts der Sicherheitsvorschriften, der Sicherheitsbescheinigungen für Eisenbahnunternehmen, der Aufgaben und Funktionen der Sicherheitsbehörden sowie der Untersuchung von Unfällen, um zu verhindern, dass die Mitgliedstaaten ihre Sicherheitsvorschriften und –normen weiterhin nach einzelstaatlichen Erwägungen und auf der Grundlage nationaler technischer und betrieblicher Konzepte entwickeln.

1.3. Gründe für die Änderung der Richtlinie 2004/49/EG

Artikel 10 Absatz 7 der Richtlinie 2004/49/EG sieht vor, dass die Agentur vor dem 30. April 2009 die Entwicklung der Sicherheitsbescheinigung bewertet und der Kommission einen Bericht mit Empfehlungen zu einer Strategie für den Übergang zu einer einzigen gemeinsamen Sicherheitsbescheinigung vorlegt, die das derzeit aus zwei Teilen bestehende System (Teil A und Teil B) ersetzt. Die Entwicklung und Umsetzung einer einheitlichen Sicherheitsbescheinigung in der EU war schon immer ein langfristiges Ziel. Es stand daher nie in Frage, ob ein solches System eingeführt wird, sondern nur, wann dies der Fall sein würde.

In ihrem Zwischenbericht erläuterte die Europäische Eisenbahnagentur (nachstehend „die Agentur“) im Jahr 2009, dass es für die Abgabe einer Empfehlung noch zu früh sei und eine fundierte Erörterung auf weiteren Informationen beruhen müsse. Im Juli 2012 legte die Agentur dann einen Bericht vor, in dem sie eine Strategie für den Übergang empfahl⁷.

Im Einklang mit der Empfehlung der Agentur ist die Kommission der Ansicht, dass der vorhandene Regelungsrahmen hinreichend ausgereift ist, um allmählich zu einer „einheitlichen Sicherheitsbescheinigung“ überzugehen. Im Hinblick auf dieses Ziel ist es

⁴ ABl. L 143 vom 27.6.1995, S. 70.

⁵ ABl. L 75 vom 15.3.2001, S. 29.

⁶ ABl. L 164 vom 30.4.2004, S. 44.

⁷ „Recommendation on the migration to a single EU safety certificate“, ERA/REC/10/2011, 3.7.2012.

erforderlich, die Rolle der nationalen Sicherheitsbehörden zu überarbeiten und die Zuständigkeiten zwischen ihnen und der Agentur neu aufzuteilen.

Die Überarbeitung der Eisenbahnsicherheitsrichtlinie bietet zudem die Gelegenheit, den Text an die Entwicklungen des Eisenbahnmarktes anzupassen, in dem neue professionelle Akteure und Einrichtungen in Erscheinung getreten sind. Erfahrungen, die bei schweren Bahnunfällen gesammelt wurden, zeigen, dass diese Akteure im Bereich der Sicherheit wesentliche Zuständigkeiten übernehmen können. In der Vergangenheit waren die vertikal integrierten Eisenbahnunternehmen in der Lage, die Qualität aller Verfahren, wie z. B. die Instandhaltung der Fahrzeuge und die Verladevorgänge, intern zu kontrollieren. Mit der zunehmenden Auslagerung von Tätigkeiten oder Dienstleistungen treten neue Akteure in Erscheinung, die einem immer größeren wirtschaftlichen und finanziellen Druck unterliegen, während die interne Kontrolle abnimmt. Dies kann Folgen für die Sicherheit haben, wenn nicht durch vertragliche oder sonstige Vereinbarungen eine neue Art der Überwachung eingeführt wird, um sicherzustellen, dass alle Beteiligten Risikobegrenzungsmaßnahmen ordnungsgemäß umsetzen.

Ein weiterer wichtiger Grund für die Änderung des Textes betrifft nationale Vorschriften zur Behebung von Sicherheitsproblemen. Zu diesem Thema wurde eine Arbeitsgruppe eingesetzt, deren Ergebnisse bei der Erarbeitung dieses Vorschlags berücksichtigt wurden.

Zudem wurden folgende Änderungen vorgenommen:

- Klärung vorhandener Bestimmungen und neue Definitionen: Ziel ist die Übereinstimmung mit ähnlichen Bestimmungen der Richtlinie XX über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems in der Europäischen Union (nachstehend die „Interoperabilitätsrichtlinie“).
- Anpassungen aufgrund der Weiterentwicklung des Rechtsrahmens: Bestimmungen zu nationalen Vorschriften sowie Bezugnahme auf Komitologieverfahren und delegierte Rechtsakte.
- Redaktionelle Änderungen: Konsolidierung früherer Änderungen in den Text der Richtlinie, neue Nummerierung von Artikeln und Anhängen, Streichung hinfälliger Bestimmungen und Bezugnahme auf weitere Bestandteile des vierten Eisenbahnpakets.

2. ERGEBNISSE DER KONSULTATIONEN DER INTERESSIERTEN KREISE UND DER FOLGENABSCHÄTZUNGEN

Die GD MOVE erarbeitete eine Folgenabschätzung in Bezug auf die Legislativvorschläge, mit denen die Effizienz und Wettbewerbsfähigkeit des einheitlichen europäischen Eisenbahnraums in den Bereichen Interoperabilität und Sicherheit gestärkt werden sollen.

Im Juni 2011 wurde eine Lenkungsgruppe für die Folgenabschätzung (IASG) eingesetzt. Insbesondere waren die Generaldirektionen ENTR, EMPL, SG, SJ, HR, RTD, BUDG, REGIO, ENER und ELARG angesprochen, wenngleich alle GD zur Teilnahme aufgefordert wurden.

Die Dienststellen der Kommission haben die Entwicklungen im einheitlichen europäischen Eisenbahnraum fortlaufend mit Vertretern des Sektors erörtert. In den Jahren 2010-2011 wurde zudem eine Ex-post-Bewertung der Verordnung Nr. 881/2004/EG zur Einrichtung der Agentur durchgeführt.

Zur Unterstützung der Kommission bei der Folgenabschätzung wurde ein externer Berater damit beauftragt, als Grundlage für die Folgenabschätzung eine Studie zu erstellen und die Beteiligten gezielt zu konsultieren.

Die gezielte Konsultation der Beteiligten begann am 18. November 2011 mit einer Internet-Umfrage, die bis zum 30. Dezember 2011 andauerte. Daran schlossen sich Befragungen wichtiger Akteure und im Februar 2012 ein Workshop der Interessenträger an.

Angesichts des technischen Charakters der Initiative fand keine Konsultation der Öffentlichkeit statt. Die Kommission sorgte jedoch dafür, dass alle Beteiligten zu angemessener Zeit konsultiert und dabei alle wichtigen Elemente der Initiative behandelt wurden.

Weitere Informationen zur Folgenabschätzung und zu den Ergebnissen der Konsultation der beteiligten Akteure finden sich im Bericht über die Folgenabschätzung⁸.

3. RECHTLICHE ASPEKTE DES VORSCHLAGS

Der nachfolgende Abschnitt enthält Kommentare und Erläuterungen zu den wesentlichen Änderungen im Wortlaut der Richtlinie. Auf redaktionelle Änderungen und offensichtliche Anpassungen wird nicht näher eingegangen.

KAPITEL I

Artikel 1: keine Bemerkungen.

Artikel 2: Anpassung des Geltungsbereichs an den der „Interoperabilitätsrichtlinie“.

Artikel 3: neue Definitionen und einige Änderungen im Hinblick auf die Übereinstimmung mit ähnlichen Definitionen in der Interoperabilitätsrichtlinie.

KAPITEL II

Artikel 4: Klärung der Rolle und Zuständigkeiten der Beteiligten des Eisenbahnsektors angesichts der jüngsten Entwicklungen des Marktes und des Rechtsrahmens.

Artikel 5, 6 und 7: Änderungen aufgrund der Weiterentwicklung des Rechtsrahmens.

Artikel 8: Anpassung der Bestimmungen in Bezug auf nationale Vorschriften aufgrund der Weiterentwicklung des Rechtsrahmens (Verabschiedung von TSI) und Angleichung an die Interoperabilitätsrichtlinie.

Artikel 9: keine Bemerkungen.

KAPITEL III

Artikel 10: Einführung des Systems einer einheitlichen Sicherheitsbescheinigung für Eisenbahnunternehmen, das das bisherige System der Sicherheitsbescheinigungen mit ihren zwei Teilen (Teil A und Teil B) ersetzt.

Artikel 11: früherer Artikel 11, der an das Verfahren für den Übergang zu einer einheitlichen Sicherheitsbescheinigung sowie an die neue Rolle der Agentur angepasst wurde.

Artikel 12: früherer Artikel 11, keine wesentlichen Änderungen.

Artikel 13: keine Bemerkungen.

Artikel 14 und 15: neue Nummerierung des früheren Artikels 14a, Aktualisierung.

⁸ Arbeitsunterlage der Kommissionsdienststellen, Begleitunterlage zu den „Legislative proposals to eliminate remaining administrative and technical barriers in the field of interoperability and safety on the EU railway market“ („Legislativvorschläge zur Beseitigung der verbleibenden administrativen und technischen Hindernisse im Bereich der Interoperabilität und Sicherheit auf dem Eisenbahnmarkt in der EU“).

Früherer Artikel 15: entfällt.

KAPITEL IV

Artikel 16 bis 18: Änderungen zur Berücksichtigung der neuen Rolle der Agentur und der nationalen Sicherheitsbehörden beim Verfahren zum Übergang zu einer einheitlichen Sicherheitsbescheinigung und der Neuaufteilung von Zuständigkeiten zwischen ihnen und der Agentur.

KAPITEL V

Artikel 19: keine Bemerkungen.

Artikel 20: Klärung zur Hervorhebung der Zusammenarbeit zwischen der nationalen Untersuchungsstelle und den Ermittlungsbehörden bei Untersuchungen nach einem Unfall.

Artikel 21 bis 25: keine Bemerkungen.

KAPITEL VI

Artikel 26: neue Bestimmung über delegierte Rechtsakte aufgrund des Inkrafttretens des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union.

Artikel 27: Änderung des Ausschussverfahrens aufgrund des Inkrafttretens des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union.

Artikel 28: früherer Artikel 31, Aktualisierung.

Artikel 29: früherer Artikel 32, keine Bemerkungen.

Früherer Artikel 26: entfällt.

Die früheren Artikel 29 und 30 der Richtlinie 2004/49/EG betreffen Änderungen an den Richtlinien 95/18/EG bzw. 2001/14/EG. Sie entfallen, wenn die Neufassung des ersten Eisenbahnpakets in Kraft tritt, mit der diese beiden Richtlinien aufgehoben werden.

Artikel 30: Übergangsbestimmungen.

Artikel 31: neuer Artikel zur Rolle von Stellungnahmen und Empfehlungen der Agentur

Artikel 32: früherer Artikel 33 mit Klarstellungen hinsichtlich der Umsetzung.

Artikel 33: Aufhebung der Richtlinie 2004/49/EG, Neufassung.

Artikel 34: früherer Artikel 34 (Inkrafttreten), angepasst.

Artikel 35: früherer Artikel 35 (Adressaten), angepasst.

ANHANG I: früherer ANHANG I mit einigen Anpassungen.

Früherer ANHANG II: entfällt nach Anpassung der nationalen Vorschriften.

Früherer ANHANG III: entfällt nach Erlass eines Durchführungsrechtsakts.

Früherer ANHANG IV: entfällt nach Einführung des Systems der einheitlichen Sicherheitsbescheinigung.

Früherer ANHANG V: entfällt nach Erlass eines Durchführungsrechtsakts.

Neuer ANHANG II: Entsprechungstabelle.

↓ Berichtigung, ABl. L 220, 21.6.2004, S. 16 (angepasst)

2013/0016 (COD)

Vorschlag für eine

RICHTLINIE DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

über die Eisenbahnsicherheit

(Neufassung)

(Text von Bedeutung für den EWR)

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION –
gestützt auf den Vertrag ~~über~~ über die Arbeitsweise der Europäischen Union ~~zur Gründung~~
~~der Europäischen Gemeinschaft~~, insbesondere auf Artikel ~~74~~ 91 Absatz 1,
auf Vorschlag der Europäischen Kommission¹,
nach Zuleitung des Entwurfs des Gesetzgebungsakts an die nationalen Parlamente,
nach Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses²,
nach Stellungnahme des Ausschusses der Regionen³,
gemäß dem ordentlichen Gesetzgebungsverfahren,
in Erwägung nachstehender Gründe:

↓ Berichtigung, ABl. L 220,
21.6.2004, S. 16,
Erwägungsgrund 1 (angepasst)

~~Zur Fortsetzung der mit der Richtlinie 91/440/EWG des Rates vom 29. Juli 1991 zur
Entwicklung der Eisenbahnunternehmen der Gemeinschaft begonnenen Bemühungen zur
Errichtung eines Binnenmarktes für Eisenbahnverkehrsdienste⁴ muss ein gemeinsamer
Rahmen für die Regelung der Eisenbahnsicherheit geschaffen werden. Die Mitgliedstaaten
haben ihre Sicherheitsvorschriften und -normen bis heute überwiegend nach einzelstaatlichen
Leitlinien entwickelt, wobei sie jeweils nationale technische und betriebliche Konzepte
zugrunde gelegt haben. Gleichzeitig haben Unterschiede grundsätzlicher, konzeptueller und
kultureller Art die Überwindung technischer Hindernisse und die Aufnahme
grenzüberschreitender Verkehrsdienste erschwert.~~

↓ neu

(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 Sicherheitsbescheinigung⁵ ist in wesentlichen Punkten
geändert worden. Da weitere Änderungen erforderlich sind, sollte sie im Interesse der
Klarheit neu gefasst werden.

¹ ABl. C [...] vom [...], S. [...].

² ABl. C [...] vom [...], S. [...].

³ ABl. C [...] vom [...], S. [...].

⁴ ~~ABl. L 237 vom 24.8.1991, S. 25. Geändert durch die Richtlinie 2001/12/EG des Europäischen
Parlaments und des Rates (ABl. L 75 vom 15.3.2001, S. 1).~~

⁵ ABl. L 164 vom 30.4.2004, S. 44.

↓ Berichtigung, ABl. L 220,
21.6.2004, S. 16,
Erwägungsgrund 2 (angepasst)

~~Die Richtlinie 91/440/EWG, die Richtlinie 95/18/EG des Rates vom 19. Juni 1995 über die Erteilung von Genehmigungen an Eisenbahnunternehmen⁶ sowie die Richtlinie 2001/14/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 26. Februar 2001 über die Zuweisung von Fahrwegkapazität der Eisenbahn, die Erhebung von Entgelten für die Nutzung von Eisenbahninfrastruktur und die Sicherheitsbescheinigung⁷ stellen den ersten Schritt zur Regulierung des europäischen Eisenbahnverkehrsmarktes dar, indem sie den Markt für grenzüberschreitende Schienengüterverkehrsdienste öffnen. Die Sicherheitsbestimmungen haben sich jedoch als unzureichend erwiesen, und es bestehen weiterhin Unterschiede zwischen Sicherheitsanforderungen, die das reibungslose Funktionieren des Eisenbahnverkehrs in der Gemeinschaft beeinträchtigen. Von besonderer Bedeutung ist die Harmonisierung des Inhalts der Sicherheitsvorschriften, der Sicherheitsbescheinigungen für Eisenbahnunternehmen, der Aufgaben und Funktionen der Sicherheitsbehörden sowie der Untersuchung von Unfällen.~~

↓ neu

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

↓ Berichtigung, ABl. L 220,
21.6.2004, S. 16,
Erwägungsgrund 3 (angepasst)

~~Untergrundbahnen, Straßenbahnen und andere Stadt- und Regionalbahnen unterliegen in vielen Mitgliedstaaten kommunalen oder regionalen Sicherheitsvorschriften; sie werden häufig von kommunalen oder regionalen Behörden kontrolliert und unterliegen nicht den Anforderungen für die Interoperabilität oder die Erteilung von Genehmigungen in der Gemeinschaft. Ferner unterliegen Straßenbahnen häufig Sicherheitsvorschriften für den Straßenverkehr, so dass bei ihnen eine ausschließliche Anwendung von Eisenbahnsicherheitsvorschriften nicht möglich wäre. Aus diesen Gründen und gemäß dem Subsidiaritätsprinzip nach Artikel 5 des Vertrags sollte es den Mitgliedstaaten freistehen, derartige Stadtbahnen vom Geltungsbereich dieser Richtlinie auszunehmen.~~

⁶ ~~ABl. L 143 vom 27.6.1995, S. 70. Geändert durch die Richtlinie 2001/13/EG des Europäischen Parlaments und des Rates (ABl. L 75 vom 15.3.2001, S. 26).~~

⁷ ~~ABl. L 75 vom 15.3.2001, S. 29. Geändert durch die Entscheidung 2002/844/EG der Kommission (ABl. L 289 vom 26.10.2002, S. 30).~~

↓ neu

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

↓ Berichtigung, ABl. L 220,
21.6.2004, S. 16,
Erwägungsgrund 4 (angepasst)

~~Das Eisenbahnsystem in der Gemeinschaft verfügt generell über ein hohes Sicherheitsniveau, insbesondere im Vergleich zum Straßenverkehr. Das Sicherheitsniveau muss während der derzeitigen Umstrukturierungsphase mindestens aufrechterhalten werden; diese ist dadurch gekennzeichnet, dass Funktionen, die in den vormals integrierten Eisenbahnunternehmen gebündelt waren, getrennt werden und die Selbstregulierung des Eisenbahnsektors zunehmend durch öffentliche Regulierung ersetzt wird. Die Sicherheit sollte in Übereinstimmung mit dem technischen und wissenschaftlichen Fortschritt und unter Berücksichtigung der Wettbewerbsfähigkeit der Eisenbahn, soweit nach vernünftigem Ermessen durchführbar, weiter verbessert werden.~~

↓ neu

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

↓ Berichtigung, ABl. L 220,
21.6.2004, S. 16 (angepasst)

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

↓ Berichtigung, ABl. L 220,
21.6.2004, S. 16,
Erwägungsgrund 6 (angepasst)

~~Die Verantwortung der Fahrwegbetreiber und der Eisenbahnunternehmen für den Betrieb des Eisenbahnsystems schließt nicht aus, dass andere Akteure wie beispielsweise Hersteller, Instandhaltungsunternehmen, Wagenhalter, Dienstleister und Beschaffungsstellen gemäß den Bestimmungen der Richtlinie 96/48/EG des Rates vom 23. Juli 1996 über die Interoperabilität des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems⁸ und der Richtlinie 2001/16/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 19. März 2001 über die Interoperabilität des konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystems⁹ oder anderer einschlägiger Rechtsvorschriften der Gemeinschaft die Verantwortung für ihre Produkte oder Dienstleistungen übernehmen.~~

↓ neu

(6) Die Verantwortung der Infrastrukturbetreiber und der Eisenbahnunternehmen für den Betrieb des Eisenbahnsystems schließt nicht aus, dass andere Akteure, wie beispielsweise Hersteller, Beförderer, Versender, Befüller, Verlader, für die Instandhaltung zuständige Stellen, Zulieferer von Wartungsmaterial, Wagenhalter, Dienstleister und Beschaffungsstellen, die Verantwortung für ihre Produkte oder Dienstleistungen übernehmen. Um das Risiko einer unzureichenden Wahrnehmung dieser Verantwortlichkeiten zu vermeiden, sollte jeder Akteur für seinen eigenen Bereich verantwortlich gemacht werden. Jeder Akteur des Eisenbahnsystems sollte dafür verantwortlich sein, den anderen Akteuren alle Informationen, die für die Prüfung der Einsatzfähigkeit von Fahrzeugen von Bedeutung sind, vollständig und wahrheitsgemäß zu übermitteln. Dies betrifft insbesondere Informationen zum Zustand und zur Geschichte der Fahrzeuge, Instandhaltungsunterlagen sowie die Rückverfolgbarkeit von Verladevorgängen und die Frachtpapiere.

↓ Berichtigung, ABl. L 220,
21.6.2004, S. 16,
Erwägungsgrund 7 (angepasst)

~~Die Richtlinie 96/48/EG und die Richtlinie 2001/16/EG legen Sicherheitsanforderungen für die Teilsysteme des transeuropäischen Eisenbahnnetzes fest. Diese Richtlinien definieren jedoch keine gemeinsamen Anforderungen für das Gesamtsystem und enthalten keine näheren Bestimmungen zu Fragen der Regelung, des Managements und der Überwachung von Sicherheit. Werden teilsystembezogene Sicherheitsmindestniveaus durch technische Spezifikationen für die Interoperabilität (TSI) festgelegt, so wird es zunehmend von Bedeutung sein, auch Sicherheitsziele für das Gesamtsystem zu definieren.~~

↓ neu

(7) Jedes Eisenbahnunternehmen und jeder Infrastrukturbetreiber sowie alle für die Instandhaltung zuständigen Stellen sollten dafür sorgen, dass ihre Auftragnehmer und

⁸ ABl. L 235 vom 17.9.1996, S. 6.

⁹ ABl. L 110 vom 20.4.2001, S. 1.

sonstige Beteiligte Maßnahmen zur Risikokontrolle umsetzen. Dazu sollten sie die in den gemeinsamen Sicherheitsmethoden (CSM) beschriebenen Überwachungsmethoden 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 (nachstehend „die Agentur“) oder der nationalen Sicherheitsbehörde im Rahmen der Aufsicht dazu aufgefordert werden.

↓ Berichtigung, ABl. L 220,
21.6.2004, S. 16,
Erwägungsgrund 8 (angepasst)

~~Gemeinsame Sicherheitsziele (CST) und gemeinsame Sicherheitsmethoden (CSM) sollten schrittweise eingeführt werden, damit ein hohes Sicherheitsniveau gewährleistet und die Sicherheit, soweit dies nach vernünftigem Ermessen durchführbar ist, gegebenenfalls verbessert wird. Sie sollten ein Instrumentarium an die Hand geben, das eine Bewertung des Sicherheitsniveaus sowie der Leistung der Betreiber auf Gemeinschaftsebene und in den Mitgliedstaaten ermöglicht.~~

↓ neu

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

↓ Berichtigung, ABl. L 220,
21.6.2004, S. 16,
Erwägungsgrund 9 (angepasst)

~~Informationen über die Sicherheit des Eisenbahnsystems sind kaum vorhanden und in der Regel nicht öffentlich zugänglich. Daher müssen gemeinsame Sicherheitsindikatoren (CSI) festgelegt werden, die die Beurteilung der Systemkonformität im Hinblick auf die CST ermöglichen und die Überwachung des Sicherheitsniveaus der Eisenbahn vereinfachen. Während eines Übergangszeitraums können jedoch nationale Definitionen in Bezug auf die CSI weiterhin Anwendung finden; daher sollte bei der Abfassung der ersten Reihe von CST in gebührendem Maße berücksichtigt werden, wie weit die Entwicklung gemeinsamer Definitionen von CSI gediehen ist.~~

↓ neu

(9) Nationale Vorschriften, die häufig auf nationalen technischen Normen beruhen, wurden schrittweise durch Vorschriften auf der Grundlage gemeinsamer Normen

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

↓ Berichtigung, ABl. L 220,
21.6.2004, S. 16,
Erwägungsgrund 10 (angepasst)

~~Die häufig auf nationalen technischen Normen beruhenden nationalen Sicherheitsvorschriften sollten schrittweise durch Vorschriften ersetzt werden, denen gemeinsame Normen zugrunde liegen, die in TSI festgelegt sind. Die Einführung neuer nationaler Vorschriften, die nicht auf diesen gemeinsamen Normen aufbauen, sollte so weit wie möglich eingeschränkt werden. Neue nationale Vorschriften sollten mit dem Gemeinschaftsrecht im Einklang stehen und den Übergang zu einem gemeinsamen Eisenbahnsicherheitskonzept erleichtern. Daher sollten alle Beteiligten konsultiert werden, bevor ein Mitgliedstaat eine nationale Sicherheitsvorschrift festlegt, die ein höheres Sicherheitsniveau vorschreibt, als in den CST festgelegt ist. Der Entwurf der neuen Vorschrift sollte in diesem Fall von der Kommission geprüft werden, die einen Beschluss fassen sollte, wenn der Entwurf der Vorschrift nicht dem Gemeinschaftsrecht entspricht oder ein Mittel zur willkürlichen Diskriminierung oder eine verschleierte Beschränkung des Eisenbahnbetriebs zwischen Mitgliedstaaten darstellt.~~

↓ neu

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

↓ Berichtigung, ABl. L 220,
21.6.2004, S. 16,
Erwägungsgrund 11 (angepasst)

~~Die heutige Situation, in der nationale Sicherheitsvorschriften nach wie vor eine Rolle spielen, sollte als Übergang zu einem Zustand angesehen werden, bei dem europäische Vorschriften gelten.~~

↓ neu

- (11) Bei der Erfüllung ihrer Aufgaben und 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.

↓ Berichtigung, ABl. L 220,
21.6.2004, S. 16,
Erwägungsgrund 12 (angepasst)

~~Die Entwicklung von CST, CSM und CSI sowie die Notwendigkeit, die Verwirklichung eines gemeinsamen Eisenbahnsicherheitskonzepts zu erleichtern, erfordern technische Unterstützung auf Gemeinschaftsebene. Die durch die Verordnung (EG) Nr. 881/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates⁴⁰ errichtete Europäische Eisenbahnagentur wird eingerichtet, um Empfehlungen zu CST, CSM und CSI sowie in Bezug auf weitere Harmonisierungsmaßnahmen auszusprechen und die Entwicklung der Eisenbahnsicherheit in der Gemeinschaft zu überwachen.~~

↓ neu

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

↓ Berichtigung, ABl. L 220,
21.6.2004, S. 16,
Erwägungsgrund 13 (angepasst)

~~Bei der Erfüllung ihrer Aufgaben und Zuständigkeiten sollten die Fahrwegbetreiber und Eisenbahnunternehmen ein Sicherheitsmanagementsystem umsetzen, das gemeinschaftliche Anforderungen erfüllt und gemeinsame Elemente enthält. Die Sicherheit sowie die Umsetzung des Sicherheitsmanagementsystems betreffende Informationen sollten der Sicherheitsbehörde des betreffenden Mitgliedstaats übermittelt werden.~~

¹⁰ ~~Siehe Seite 3 dieses Amtsblatts.~~

↓ neu

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

↓ Berichtigung, ABl. L 220,
21.6.2004, S. 16,
Erwägungsgrund 14 (angepasst)

~~Das Sicherheitsmanagementsystem sollte die Tatsache berücksichtigen, dass die Richtlinie 89/391/EWG des Rates vom 12. Juni 1989 über die Durchführung von Maßnahmen zur Verbesserung der Sicherheit und des Gesundheitsschutzes der Arbeitnehmer bei der Arbeit¹¹ sowie die einschlägigen Einzelrichtlinien im Hinblick auf den Gesundheitsschutz und die Sicherheit der im Eisenbahnverkehr beschäftigten Arbeitnehmer uneingeschränkt Anwendung finden. Das Sicherheitsmanagementsystem sollte auch die Richtlinie 96/49/EG des Rates vom 23. Juli 1996 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten für die Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter¹² berücksichtigen.~~

↓ neu

(14) Die einheitliche Sicherheitsbescheinigung sollte auf dem Nachweis beruhen, dass das Eisenbahnunternehmen ein Sicherheitsmanagementsystem eingeführt hat. Dazu kann es nicht nur erforderlich sein, Inspektionen bei dem Eisenbahnunternehmen vor Ort durchzuführen, sondern auch, im Rahmen der Aufsicht zu prüfen, ob das Eisenbahnunternehmen sein Sicherheitsmanagementsystem nach Ausstellung der einheitlichen Sicherheitsbescheinigung weiterhin ordnungsgemäß anwendet.

↓ Berichtigung, ABl. L 220,
21.6.2004, S. 16,
Erwägungsgrund 15 (angepasst)

~~Zur Gewährleistung eines hohen Sicherheitsniveaus im Eisenbahnverkehr und gleicher Bedingungen für alle Eisenbahnunternehmen sollten sie denselben Sicherheitsanforderungen unterliegen. Mit der Sicherheitsbescheinigung sollte nachgewiesen werden, dass das Eisenbahnunternehmen ein Sicherheitsmanagementsystem eingeführt hat und in der Lage ist, die einschlägigen Sicherheitsnormen und -vorschriften einzuhalten. Bei grenzüberschreitenden Verkehrsdiensten sollte es genügen, das Sicherheitsmanagementsystem in einem Mitgliedstaat zu genehmigen und der Genehmigung~~

¹¹ ABl. L 183 vom 29.6.1989, S. 1.

¹² ABl. L 235 vom 17.9.1996, S. 25. Zuletzt geändert durch die Richtlinie 2003/29/EG der Kommission (ABl. L 90 vom 8.4.2003, S. 47).

~~Gemeinschaftsgeltung zu verleihen. Dagegen sollte die Einhaltung nationaler Vorschriften in jedem Mitgliedstaat Gegenstand einer zusätzlichen Bescheinigung sein. Das Endziel sollte die Schaffung einer gemeinsamen Sicherheitsbescheinigung mit Gemeinschaftsgeltung sein.~~

↓ neu

(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.

↓ Berichtigung, ABl. L 220,
21.6.2004, S. 16,
Erwägungsgrund 16 (angepasst)

~~Zusätzlich zu den in der Sicherheitsbescheinigung festgelegten Sicherheitsanforderungen müssen zugelassene Eisenbahnunternehmen die mit dem Gemeinschaftsrecht zu vereinbarenden und in nichtdiskriminierender Weise angewandten Bestimmungen des einzelstaatlichen Rechts betreffend Gesundheit, Sicherheit und Sozialbedingungen, einschließlich der gesetzlichen Bestimmungen über die Lenkzeiten, und die Rechte der Arbeitnehmer und Verbraucher gemäß den Artikeln 6 und 12 der Richtlinie 95/18/EG beachten.~~

↓ neu

(16) Die Zulassung von Zugpersonal stellt für neue Marktteilnehmer häufig ein unüberwindbares Hindernis dar. Die Mitgliedstaaten sollten sicherstellen, dass Eisenbahnunternehmen, die den Betrieb in dem betreffenden Netz aufnehmen wollen, Möglichkeiten zur Schulung und Zulassung von Zugpersonal nutzen können, um Anforderungen nach nationalem Recht zu erfüllen.

↓ Berichtigung, ABl. L 220,
21.6.2004, S. 16,
Erwägungsgrund 17 (angepasst)

~~Jeder Fahrwegbetreiber trägt die Hauptverantwortung für die Sicherheit der Auslegung, der Instandhaltung und des Betriebs seines Schienennetzes. Parallel zur Sicherheitsbescheinigung für Eisenbahnunternehmen sollte der Fahrwegbetreiber einer Sicherheitsgenehmigung der Sicherheitsbehörde in Bezug auf sein Sicherheitsmanagementsystem und andere Bestimmungen zur Einhaltung der Sicherheitsanforderungen bedürfen.~~

↓ neu

(17) Die für die Instandhaltung von Güterwagen zuständige Stelle sollte zertifiziert sein. Ist die für die Instandhaltung zuständige Stelle ein Infrastrukturbetreiber, 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.

↓ Berichtigung, ABl. L 220,
21.6.2004, S. 16,
Erwägungsgrund 18 (angepasst)

~~Die Mitgliedstaaten sollten sich darum bemühen, Eisenbahnunternehmen, die einen Marktzugang beantragen, zu unterstützen. Sie sollten insbesondere Informationen bereitstellen und Anträge auf eine Sicherheitsbescheinigung umgehend bearbeiten. Für Eisenbahnunternehmen im grenzüberschreitenden Verkehr ist es wichtig, dass in den einzelnen Mitgliedstaaten ähnliche Verfahren gelten. Obwohl die Sicherheitsbescheinigung für absehbare Zeit nationale Elemente beinhalten wird, sollte dennoch die Möglichkeit bestehen, die gemeinsamen Elemente zu harmonisieren und die Erstellung einer gemeinsamen Vorlage zu erleichtern.~~

↓ neu

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

↓ Berichtigung, ABl. L 220,
21.6.2004, S. 16,
Erwägungsgrund 19 (angepasst)

~~Die Zulassung von Zugpersonal und die Zulassung zur Inbetriebnahme von in Betrieb befindlichen Fahrzeugen für die einzelnen nationalen Eisenbahnnetze stellen für neue Unternehmen häufig ein unüberwindbares Hindernis dar. Die Mitgliedstaaten sollten sicherstellen, dass die Möglichkeiten für die Schulung und Zulassung von Zugpersonal, die zur Erfüllung der Anforderungen der nationalen Vorschriften erforderlich sind, den Eisenbahnunternehmen, die eine Sicherheitsbescheinigung beantragen, zur Verfügung stehen. Für die Zulassung zur Inbetriebnahme von in Betrieb befindlichen Fahrzeugen sollte ein gemeinsames Verfahren festgelegt werden.~~

↓ neu

(19) Wird eine nationale Sicherheitsbehörde ersucht, ein Eisenbahnunternehmen zu beaufsichtigen, das in verschiedenen Mitgliedstaaten ansässig ist, sollte die Agentur die anderen betroffenen nationalen Sicherheitsbehörden informieren und für die erforderliche Koordinierung der Aufsichtstätigkeiten sorgen.

↓ Berichtigung, ABl. L 220,
21.6.2004, S. 16,
Erwägungsgrund 20 (angepasst)

~~Lenk- und Ruhezeiten für Zugführer und Zugpersonal, die Sicherheitsaufgaben wahrnehmen, haben erhebliche Auswirkungen auf das Sicherheitsniveau des Eisenbahnsystems. Diese Aspekte fallen unter Artikel 137 bis 139 des Vertrags und sind bereits Gegenstand von Verhandlungen zwischen den Sozialpartnern in dem mit dem Beschluss 98/500/EG der Kommission¹³ eingesetzten Ausschuss für den sozialen Dialog.~~

↓ Berichtigung, ABl. L 220,
21.6.2004, S. 16,
Erwägungsgrund 21 (angepasst)

~~Die Entwicklung eines sicheren Eisenbahnsystems der Gemeinschaft erfordert die Schaffung harmonisierter Bedingungen für die Ausstellung der einschlägigen Bescheinigungen an Zugführer und Zugbegleiter, die Sicherheitsaufgaben wahrnehmen; die Kommission hat in diesem Zusammenhang ihre Absicht mitgeteilt, in Kürze weitere Rechtsvorschriften vorzulegen. Was die anderen Mitarbeiter anbelangt, die wesentliche Sicherheitsaufgaben wahrnehmen, so werden die betreffenden Qualifikationen in den Richtlinien 96/48/EG und 2001/16/EG bereits näher erläutert.~~

↓ Berichtigung, ABl. L 220,
21.6.2004, S. 16,
Erwägungsgrund 22 (angepasst)

~~Als Bestandteil des neuen gemeinsamen Regelungsrahmens für die Eisenbahnsicherheit sollten in allen Mitgliedstaaten nationale Behörden für die Regelung und Überwachung der Eisenbahnsicherheit eingerichtet werden. Zur Erleichterung ihrer Zusammenarbeit auf Gemeinschaftsebene sollte ihnen derselbe Mindestumfang an Aufgaben und Zuständigkeiten übertragen werden. Den nationalen Sicherheitsbehörden sollte ein hohes Maß an Unabhängigkeit zukommen. Sie sollten ihre Aufgaben auf offene und nichtdiskriminierende Weise wahrnehmen, um so die Schaffung eines einheitlichen Eisenbahnsystems in der Gemeinschaft zu unterstützen; sie sollten ferner ihre Entscheidungskriterien miteinander abstimmen, insbesondere in Bezug auf die Ausstellung von Sicherheitsbescheinigungen für Eisenbahnunternehmen im grenzüberschreitenden Verkehr.~~

↓ Berichtigung, ABl. L 220,
21.6.2004, S. 16,
Erwägungsgrund 23 (angepasst)

~~(2320)~~ 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

¹³

~~Beschluss 98/500/EG der Kommission vom 20. Mai 1998 über die Einsetzung von Ausschüssen für den sektoralen Dialog zur Förderung des Dialogs zwischen den Sozialpartnern auf europäischer Ebene (ABl. L 225 vom 12.8.1998, S. 27).~~

Untersuchungsergebnisse sollten veröffentlicht werden. Andere Unfälle und Störungen ☒ sollten ebenfalls Gegenstand einer Sicherheitsuntersuchung sein, wenn sie ☒ ~~könnten erste wichtige Anzeichen für schwere~~ signifikante Vorläufer schwerer Unfälle sein ☒ könnten ☒.

↓ Berichtigung, ABl. L 220,
21.6.2004, S. 16,
Erwägungsgrund 24

- (~~24~~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 ~~darf~~ sollte es keine negativen Auswirkungen auf ihre funktionelle Unabhängigkeit geben, wenn in organisatorischer und rechtlicher Hinsicht eine enge Beziehung zu der für den Eisenbahnsektor zuständigen nationalen Sicherheitsbehörde oder 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.
-

↓ neu

- (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 Koordinierung 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.

↓ Berichtigung, ABl. L 220,
21.6.2004, S. 16,
Erwägungsgrund 25 (angepasst)

~~Die Untersuchungsberichte sowie alle Erkenntnisse und Empfehlungen stellen eine wichtige Informationsquelle für die weitere Verbesserung der Eisenbahnsicherheit dar und sollten auf Gemeinschaftsebene öffentlich zugänglich gemacht werden. Sicherheitsempfehlungen sollten von denjenigen, an die sie gerichtet sind, beachtet werden, und Folgemaßnahmen sollten der Untersuchungsstelle gemeldet werden.~~

↓ neu

- (25) Zur Ergänzung und Änderung einiger nicht wesentlicher Bestimmungen dieser Richtlinie sollte der Kommission gemäß Artikel 290 des Vertrags die Befugnis übertragen werden, Rechtsakte in Bezug auf gemeinsame Sicherheitsmethoden und ihre Änderung sowie zur Änderung gemeinsamer Sicherheitsindikatoren und gemeinsamer Sicherheitsziele zu erlassen. Besonders wichtig ist, dass die Kommission bei ihren Vorbereitungen angemessene Konsultationen durchführt, auch auf der Ebene von Sachverständigen. Bei der Vorbereitung und Ausarbeitung delegierter Rechtsakte sollte die Kommission zudem gewährleisten, dass die einschlägigen Dokumente dem Europäischen Parlament und dem Rat gleichzeitig, rechtzeitig und auf angemessene Weise übermittelt werden.
- (26) Um einheitliche Bedingungen für die Durchführung dieser Richtlinie sicherzustellen, sollten der Kommission Durchführungsbefugnisse übertragen werden, die die Anforderungen an das Sicherheitsmanagementsystem und seine Elemente, 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 kontrollieren¹⁴, 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 –

¹⁴ ABl. L 55 vom 28.2.2011, S. 13.

↓ Berichtigung, ABl. L 220,
21.6.2004, S. 16,
Erwägungsgrund 26 (angepasst)

~~Da die Ziele der beabsichtigten Maßnahmen, nämlich die Koordinierung von Aktivitäten der Mitgliedstaaten zu dem Zweck, die Sicherheit zu regeln und zu überwachen, Unfälle zu untersuchen und auf Gemeinschaftsebene gemeinsame Sicherheitsziele, gemeinsame Sicherheitsmethoden, gemeinsame Sicherheitsindikatoren und gemeinsame Anforderungen für Sicherheitsbescheinigungen festzulegen, auf Ebene der Mitgliedstaaten nicht ausreichend erreicht werden können und daher wegen des Umfangs der Maßnahmen besser auf Gemeinschaftsebene zu erreichen sind, kann die Gemeinschaft im Einklang mit dem in Artikel 5 des Vertrags niedergelegten Subsidiaritätsprinzip tätig werden. Entsprechend dem in demselben Artikel genannten Verhältnismäßigkeitsprinzip geht diese Richtlinie nicht über das für die Erreichung dieser Ziele erforderliche Maß hinaus.~~

↓ Berichtigung, ABl. L 220,
21.6.2004, S. 16,
Erwägungsgrund 27 (angepasst)

~~Die zur Durchführung dieser Richtlinie erforderlichen Maßnahmen sollten gemäß dem Beschluss 1999/468/EG des Rates vom 28. Juni 1999 zur Festlegung der Modalitäten für die Ausübung der der Kommission übertragenen Durchführungsbefugnisse¹⁵ erlassen werden.~~

↓ Berichtigung, ABl. L 220,
21.6.2004, S. 16,
Erwägungsgrund 28 (angepasst)

~~Ziel dieser Richtlinie ist, die einschlägigen Gemeinschaftsvorschriften zur Eisenbahnsicherheit neu zu ordnen und zusammenzuführen. Folglich sollten die zuvor in der Richtlinie 2001/14/EG festgelegten Bestimmungen über die Sicherheitsbescheinigung für Eisenbahnunternehmen aufgehoben und sämtliche Verweise auf die Sicherheitsbescheinigung gestrichen werden. Die Richtlinie 95/18/EG enthielt Sicherheitsanforderungen an das Personal und die Fahrzeuge, die durch die Bestimmungen über die Sicherheitsbescheinigung der vorliegenden Richtlinie abgedeckt sind und somit nicht länger Bestandteil der Anforderungen an die Erteilung von Genehmigungen sein sollten. Ein zugelassenes Eisenbahnunternehmen sollte über eine Sicherheitsbescheinigung verfügen, um Zugang zur Eisenbahninfrastruktur zu erhalten.~~

↓ Berichtigung, ABl. L 220,
21.6.2004, S. 16,
Erwägungsgrund 29 (angepasst)

~~Die Mitgliedstaaten sollten für Verstöße gegen die Bestimmungen dieser Richtlinie Sanktionen festlegen und sicherstellen, dass diese Sanktionen angewandt werden. Die Sanktionen müssen wirksam, verhältnismäßig und abschreckend sein.~~

¹⁵ ~~ABl. L 184 vom 17.7.1999, S. 23.~~

HABEN FOLGENDE RICHTLINIE ERLASSEN:

KAPITEL I

ALLGEMEINE BESTIMMUNGEN

Artikel 1

Gegenstand

~~Mit dieser Richtlinie sollen~~ ☒ Die Bestimmungen dieser Richtlinie sollen ☒ die Entwicklung und Verbesserung der Eisenbahnsicherheit in der ~~Gemeinschaft~~ ☒ Union ☒ und ~~ein~~ ☒ einen besseren ☒ ~~besseren~~ Marktzugang für Dienstleistungen auf dem Schienenweg durch folgende Maßnahmen ☒ gewährleisten ☒ ~~gewährleistet werden:~~

- a) Harmonisierung der Regulierungsstruktur in den Mitgliedstaaten;
- b) Bestimmung der Zuständigkeiten der einzelnen Akteure ☒ des Eisenbahnsystems ☒ ;
- c) Entwicklung gemeinsamer Sicherheitsziele und gemeinsamer Sicherheitsmethoden ~~mit dem Ziel~~ ⇒ , damit nationale Vorschriften schrittweise entfallen können ⇐ ~~einer umfassenden Harmonisierung der nationalen Vorschriften;~~
- d) Erfordernis der Einrichtung einer ☒ nationalen ☒ Sicherheitsbehörde und einer Stelle für die Untersuchung von Unfällen und Störungen in allen Mitgliedstaaten;
- 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 ~~strukturbezogene~~ strukturelle und ~~betriebsbezogene~~ ⇒ 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 ⇒ , ⇐ ~~und Fahrwegbetreibern~~ Infrastrukturbetreibern ⇒ und anderen Akteuren des Eisenbahnsystems ⇐ betreffen.

2. ⇒ Vom Geltungsbereich dieser Richtlinie sind ausgenommen: ⇐

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

- a) Untergrundbahnen, Straßenbahnen ~~und~~ sowie ~~andere~~ Stadt- und Regionalbahnen;
- b) Netze, die vom übrigen Eisenbahnsystem funktional getrennt sind und die nur für die Personenbeförderung im örtlichen Verkehr, Stadt- oder Vorortverkehr genutzt werden, sowie Eisenbahnunternehmen, die ausschließlich derartige Netze nutzen;

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

~~a) Eisenbahninfrastrukturen in Privateigentum~~ ⇒ und ausschließlich auf solchen Infrastrukturen genutzte Fahrzeuge ⇐, die vom Eigentümer der Infrastruktur ausschließlich zur Nutzung für den eigenen Güterverkehr unterhalten werden;

⇒ b) Infrastrukturen und Fahrzeuge, die ausschließlich für den lokal begrenzten Einsatz oder ausschließlich für historische oder touristische Zwecke genutzt werden. ⇐

↓ 2008/110/EG Artikel 1 Absatz 1

~~d) Nostalgiefahrzeuge, die auf den Schienennetzen der Mitgliedstaaten verkehren, sofern sie die einzelstaatlichen Sicherheitsbestimmungen und Vorschriften zur Sicherstellung eines sicheren Verkehrs dieser Fahrzeuge erfüllen;~~

~~e) Nostalgie-, Museums- und Touristikbahnen, die auf ihrem eigenen Schienennetz fahren, einschließlich Werkstätten, Fahrzeuge und Personal;~~

↓ Berichtigung, ABl. L 220,
21.6.2004, S. 16

Artikel 3

Begriffsbestimmungen

Im Sinne dieser Richtlinie bezeichnet der Ausdruck:

~~a) „Eisenbahnsystem“ die Gesamtheit der Teilsysteme für strukturbezogene und betriebsbezogene Bereiche gemäß den Richtlinien 96/48/EG und 2001/16/EG sowie die Steuerung und den Betrieb des Gesamtsystems;~~

↓ neu

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

↓ Berichtigung, ABl. L 220,
21.6.2004, S. 16

~~b) „Fahrwegbetreiber“ jede Stelle oder jedes Unternehmen, die/das gemäß Artikel 3 der Richtlinie 91/440/EWG insbesondere für die Einrichtung und die Unterhaltung von Eisenbahninfrastruktur oder Teilen davon zuständig ist; dies kann auch die Steuerung der Betriebsleit- und Sicherheitssysteme der Infrastruktur beinhalten. Die Funktionen des Fahrwegbetreibers in einem Schienennetz oder in Teilen davon können anderen Stellen oder Unternehmen übertragen werden;~~

b) „Infrastrukturbetreiber“ den Betreiber der Infrastruktur im Sinne des Artikels 2 der Richtlinie 2001/14/EG¹⁶;

c) „Eisenbahnunternehmen“ Eisenbahnunternehmen im Sinne ⇒ des Artikels 2 ⇐ der Richtlinie 2001/14/EG sowie jedes öffentliche oder private Unternehmen, dessen Tätigkeit im Erbringen von Eisenbahnverkehrsleistungen zur Beförderung von Gütern und/oder 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)“ die Spezifikationen, die für jedes Teilsystem oder Teile davon im Hinblick auf die Erfüllung der grundlegenden Anforderungen und die Gewährleistung der Interoperabilität des ~~transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems und des konventionellen transeuropäischen~~ Eisenbahnsystems im Sinne ⇒ des Artikels 2 der Richtlinie xx ⇐ ~~der Richtlinie 96/48/EG und der Richtlinie 2001/16/EG~~ ⇒ über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems ⇐ gelten;

e) „gemeinsame Sicherheitsziele (CST)“ die – in Form von Kriterien für die Risikoakzeptanz ausgedrückten – Sicherheitsniveaus, die die einzelnen Bereiche des Eisenbahnsystems (wie das konventionelle Eisenbahnsystem, das Hochgeschwindigkeitsbahnsystem, lange Eisenbahntunnel oder Strecken, die ausschließlich für den Güterverkehr genutzt werden) und das Gesamtsystem mindestens erreichen müssen;

~~f) „gemeinsame Sicherheitsmethoden (CSM)“ die zu entwickelnden Methoden zur Beschreibung der Art und Weise, wie die Sicherheitsniveaus, die Erreichung der Sicherheitsziele und die Einhaltung der anderen Sicherheitsanforderungen beurteilt werden;~~

⊗ 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 ~~binationale~~ Stelle, die von ⊗ mehreren ⊗ Mitgliedstaaten mit diesen Aufgaben betraut ist, um eine einheitliche Sicherheitsordnung ~~für spezialisierte grenzüberschreitende Infrastrukturen~~ zu gewährleisten;

h) „nationale ~~Sicherheitsvorschriften~~ ⇒ Vorschriften ⇐“ alle auf Ebene der Mitgliedstaaten erlassenen ⇒ verbindlichen ⇐ Vorschriften, die Anforderungen an die Eisenbahnsicherheit ⇒ oder technische Anforderungen ⇐ enthalten und für ~~mehr~~

¹⁶ ABl. L 75 vom 15.3.2001, S. 29.

~~als ein~~ Eisenbahnunternehmen gelten, unabhängig davon, welche Stelle diese Vorschriften erlässt;

i) „Sicherheitsmanagementsystem“ die von einem Fahrwegbetreiber Infrastrukturbetreiber oder einem Eisenbahnunternehmen eingerichtete Organisation und die von ihm getroffenen Vorkehrungen, 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 schwer Verletzten oder mit beträchtlichem Schaden für die Fahrzeuge, Infrastruktur oder Umwelt sowie sonstige vergleichbare Unfälle 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 mit dem Betrieb eines Zuges zusammenhängt und den sicheren Betrieb 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) „Agentur“ die Europäische Eisenbahnagentur, d. h. die Gemeinschaftsagentur für Sicherheit und Interoperabilität im Eisenbahnverkehr;~~

↓ neu

p) „Stadt- oder Regionalbahnen“ Schienenverkehrssysteme für den Stadt- und/oder Vorortverkehr, deren Kapazitäten und Geschwindigkeiten geringer sind als die von Eisenbahn- und Untergrundbahnsystemen, aber höher als die von Straßenbahnsystemen. 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.

↓ Berichtigung, ABl. L 220,
21.6.2004, S. 16 (angepasst)

⇒ neu

q) „benannte Stellen“ die Stellen, die ~~gemäß den Richtlinien 96/48/EG und 2001/16/EG~~ damit betraut sind, die Konformität oder die Gebrauchstauglichkeit der

Interoperabilitätskomponenten zu bewerten oder das ~~EG~~ EG-Prüfverfahren für Teilsysteme durchzuführen;

r) „Interoperabilitätskomponenten“ in ~~⇒ Artikel 2 der Richtlinie xx über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems~~ ~~⇐ den Richtlinien 96/48/EG und 2001/16/EG~~ bestimmte Bauteile, Bauteilgruppen, Unterbaugruppen oder komplette Materialbaugruppen, die in ein Teilsystem eingebaut sind oder eingebaut werden sollen und von denen die Interoperabilität des ~~Hochgeschwindigkeitsbahnsystems oder des konventionellen Eisenbahnsystems~~ direkt oder indirekt abhängt. ~~Der Begriff „Komponenten“ umfasst sowohl materielle als auch immaterielle Produkte wie Software;~~

↓ 2008/110/EG Artikel 1 Absatz 2
(angepasst)
⇒ neu

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 33 der Richtlinie 2008/57/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. Juni 2008~~ ~~☒ Artikel 43 der Richtlinie XX ☒ über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems in der Gemeinschaft (Neufassung)~~¹⁷ (nachstehend „Richtlinie über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems“ genannt) 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 ~~⇒ in fester oder variabler Zusammensetzung~~ ~~⇐ auf eigenen Rädern auf Eisenbahn-Schienenwegen~~ verkehren kann. Ein Fahrzeug besteht aus einem oder mehreren strukturellen und funktionellen Teilsystemen ~~oder Teilen davon~~.

↓ neu

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

w) „Beförderer“ das Unternehmen, das Güter entweder für sich selbst oder für einen Dritten befördert;

x) „Verlader“ jedes Unternehmen, das verpackte Güter einschließlich gefährlicher Güter, Kleincontainer oder ortsbewegliche Tanks auf einen Wagen oder in einen Container verlädt oder das einen Container, einen Schüttgutcontainer, einen MEGC, einen Tankcontainer oder einen ortsbeweglichen Tank auf einen Wagen verlädt;

y) „Befüller“ jedes Unternehmen, das Güter, einschließlich gefährlicher Güter, in einen Tank (Tankwagen, Wagen mit abnehmbarem Tank, ortsbeweglicher Tank oder

17

~~ABl. L 191 vom 18.7.2008, S. 1.~~

Tankcontainer), in einen Wagen, einen Großcontainer oder Kleincontainer für Güter in loser Schüttung oder in einen Batteriewagen oder einen MEGC einfüllt.

↓ Berichtigung, ABl. L 220,
21.6.2004, S. 16 (angepasst)
⇒ neu

KAPITEL II

ENTWICKLUNG UND MANAGEMENT DER SICHERHEIT

Artikel 4

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

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

~~Die Mitgliedstaaten sorgen dafür, dass Sicherheitsvorschriften auf offene und nichtdiskriminierende Weise festgelegt, angewandt und durchgesetzt werden, und fördern so die Entwicklung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnverkehrssystems.~~

~~2. Die Mitgliedstaaten sorgen dafür, dass Maßnahmen zur Entwicklung und Verbesserung der Eisenbahnsicherheit die Notwendigkeit eines auf einem System beruhenden Ansatzes berücksichtigen.~~

↓ Berichtigung, ABl. L 220,
21.6.2004, S. 16 (angepasst)
→₁ 2008/110/EG Artikel 1 Absatz
3
⇒ neu

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

- a) die erforderlichen Maßnahmen zur Risikobegrenzung – gegebenenfalls in gegenseitiger Zusammenarbeit – durchzuführen,
- b) ☒ Unionsvorschriften und ☒ nationale ~~Sicherheitsvorschriften~~ ☒ Vorschriften ☒ ~~und -normen~~ anzuwenden,
- c) ein Sicherheitsmanagement im Sinne dieser Richtlinie einzuführen.

Unbeschadet einer zivilrechtlichen Haftung nach den Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten haftet jeder Fahrwegbetreiber Infrastrukturbetreiber und jedes Eisenbahnunternehmen für ~~den ihn betreffenden~~ seinen jeweiligen Systembereich und dessen sicheren Betrieb, einschließlich der Materialbeschaffung und der Vergabe von Dienstleistungsaufträgen, gegenüber Benutzern, Kunden, den betroffenen Arbeitnehmern und Dritten. ⇒ Die

Sicherheitsmanagementsysteme der Infrastrukturbetreiber und Eisenbahnunternehmen müssen auch den mit den Tätigkeiten Dritter verbundenen Risiken Rechnung tragen. ⇐

~~34. Hiervon unberührt bleibt die Verantwortung jedes Herstellers, jedes Zulieferers von Wartungsmaterial, jedes Halters, jedes Dienstleistungsanbieters und jeder Beschaffungsstelle~~ ☒ Jeder Hersteller, Erbringer von Instandhaltungsdienstleistungen, ☒ →₁ Halter, ☒ ☒ Dienstleistungsanbieter und jede Beschaffungsstelle sorgt ☒ dafür, dass die von ihnen gelieferten Fahrzeuge, Anlagen, Zubehöerteile, und Materialien sowie die Dienstleistungen den angegebenen Anforderungen und Einsatzbedingungen entsprechen, so dass sie vom Eisenbahnunternehmen und/oder ~~Fahrwegbetreiber~~ Infrastrukturbetreiber im Betrieb sicher eingesetzt werden können.

↓ neu

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

- (a) die für die Instandhaltung von Fahrzeugen zuständigen Stellen;
- (b) für die Sicherheit der Verladevorgänge relevante Beförderer, Verlader und Befüller,
- (c) Hersteller, die für die Konstruktion und Herstellung sicherer Eisenbahnfahrzeuge, Teile, Komponenten oder Unterbaugruppen von Fahrzeugen, Eisenbahninfrastrukturen, Energie- und streckenseitiger Zugsteuerungs-/Zugsicherungssysteme sowie für die Erstellung der vorläufigen Instandhaltungsunterlagen für das Fahrzeug verantwortlich sind.

5. Jedes Eisenbahnunternehmen und jeder Infrastrukturbetreiber sowie alle für die Instandhaltung zuständigen Stellen sorgen dafür, dass ihre Auftragnehmer Maßnahmen zur Risikokontrolle umsetzen. Dazu wendet jedes Eisenbahnunternehmen, jeder Infrastrukturbetreiber und jede für die Instandhaltung zuständige Stelle die in der Verordnung (EU) Nr. 1078/2012¹⁸ festgelegten gemeinsamen Methoden für Überwachungsverfahren an. Ihre Auftragnehmer wenden dieses Verfahren aufgrund vertraglicher Vereinbarungen ebenfalls an. Eisenbahnunternehmen, Infrastrukturbetreiber und für die Instandhaltung zuständige Stellen legen ihre vertraglichen Vereinbarungen der Agentur oder der nationalen Sicherheitsbehörde auf Anfrage offen.

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

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

¹⁸ ABl. L 320 vom 17.11.2012, S. 8.

Eisenbahnunternehmen die mit dem Betrieb des Fahrzeugs verbundenen Risiken beurteilen kann.

↓ Berichtigung, ABl. L 220,
21.6.2004, S. 16

Artikel 5

Gemeinsame Sicherheitsindikatoren

1. Um die Bewertung in Bezug auf die Verwirklichung der 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.

~~Das erste Bezugsjahr für die CSI ist 2006, für die im darauf folgenden Jahr der Jahresbericht vorzulegen ist.~~

Die CSI werden gemäß Anhang I festgelegt.

↓ neu

2. Der Kommission wird die Befugnis übertragen, zur Überarbeitung des Anhangs I delegierte Rechtsakte gemäß Artikel 26 zu erlassen, insbesondere um CSI unter Berücksichtigung des technischen Fortschritts zu aktualisieren und die gemeinsamen Methoden zur Berechnung von Unfallkosten anzupassen.

↓ 2008/110/EG Artikel 1 Absatz 4
(angepasst)

~~2. Anhang I wird vor dem 30. April 2009 überarbeitet, um insbesondere gemeinsame Definitionen für die CSI und gemeinsame Methoden für die Unfallkostenberechnung hinzuzufügen. Diese Maßnahme zur Änderung nicht wesentlicher Bestimmungen dieser Richtlinie wird nach dem in Artikel 27 Absatz 2a genannten Regelungsverfahren mit Kontrolle erlassen.~~

↓ Berichtigung, ABl. L 220,
21.6.2004, S. 16

Artikel 6

Gemeinsame Sicherheitsmethoden

↓ 2008/110/EG Artikel 1 Absatz 5
Buchstabe a (angepasst)

~~1. Eine erste Reihe von CSM, die sich zumindest auf die in Absatz 3 Buchstabe a genannten Methoden erstrecken, wird von der Kommission vor dem 30. April 2008 erlassen. Sie wird im Amtsblatt der Europäischen Union veröffentlicht.~~

~~Eine zweite Reihe von CSM, die sich auf die übrigen in Absatz 3 genannten Methoden erstrecken, wird von der Kommission vor dem 30. April 2010 erlassen. Sie wird im Amtsblatt der Europäischen Union veröffentlicht.~~

~~Diese Maßnahmen zur Änderung nicht wesentlicher Bestimmungen dieser Richtlinie durch Ergänzung werden nach dem in Artikel 27 Absatz 2a genannten Regelungsverfahren mit Kontrolle erlassen.~~

↓ Berichtigung, ABL L 220,
21.6.2004, S. 16 (angepasst)
⇒ neu

~~2. Die Agentur erstellt CSM-Entwürfe und Entwürfe überarbeiteter CSM aufgrund von Aufträgen, die nach dem in Artikel 27 Absatz 2 genannten Verfahren erteilt werden.~~

~~Die CSM-Entwürfe beruhen auf einer Untersuchung der in den Mitgliedstaaten bestehenden Methoden.~~

~~31. In den CSM wird beschrieben, wie das Sicherheitsniveau ☒ die Sicherheitsniveaus ☐, die Erreichung der Sicherheitsziele und die Einhaltung der anderen Sicherheitsanforderungen beurteilt werden; dazu werden folgende Verfahren erarbeitet und festgelegt:~~

- a) Methoden für die Evaluierung und Bewertung von Risiken,
- b) Methoden für die Konformitätsbewertung in Bezug auf die Anforderungen der nach den Artikeln 10 und 11 erteilten Sicherheitsbescheinigungen und Sicherheitsgenehmigungen,

~~und~~

↓ 2008/110/EG Artikel 1 Absatz 5
Buchstabe b

~~c) soweit sie noch nicht von TSI erfasst werden, Methoden zur Überprüfung, ob die strukturellen Teilsysteme des Eisenbahnsystems gemäß den einschlägigen grundlegenden Anforderungen betrieben und instand gehalten werden.~~

↓ neu

c) von den nationalen Sicherheitsbehörden anzuwendende Aufsichtsmethoden und von den Eisenbahnunternehmen, Infrastrukturbetreibern und für die Instandhaltung zuständigen Stellen anzuwendende Überwachungsmethoden,

d) alle sonstigen Methoden, die ein Verfahren des Sicherheitsmanagementsystems betreffen und der Harmonisierung auf Unionsebene bedürfen.

↓ 2008/110/EG Artikel 1 Absatz 5
Buchstabe c

~~4. Die CSM werden regelmäßig überarbeitet, wobei die bei ihrer Anwendung gewonnenen Erfahrungen, die allgemeine Entwicklung der Eisenbahnsicherheit sowie die in Artikel 4 Absatz 1 niedergelegten Verpflichtungen der Mitgliedstaaten zu berücksichtigen sind. Diese Maßnahme zur Änderung nicht wesentlicher Bestimmungen dieser Richtlinie, auch durch~~

~~Ergänzung, wird nach dem in Artikel 27 Absatz 2a genannten Regelungsverfahren mit Kontrolle erlassen.~~

↓ neu

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

Bei der Erstellung der Empfehlungen berücksichtigt die Agentur die Ansichten der Nutzer und der beteiligten Akteure. Sie fügt den Empfehlungen einen Bericht über die Ergebnisse dieser Konsultation sowie eine Folgenabschätzung zu den neu zu erlassenden CSM bei.

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

4. Der Kommission wird die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 26 delegierte Rechtsakte zur Festlegung von CSM und überarbeiteten CSM zu erlassen.

↓ Berichtigung, ABl. L 220,
21.6.2004, S. 16 (angepasst)

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

Artikel 7

Gemeinsame Sicherheitsziele

~~1. Die CST werden nach den in diesem Artikel vorgesehenen Verfahren entwickelt, erlassen und überarbeitet.~~

~~2. Die Agentur erstellt CST-Entwürfe und Entwürfe überarbeiteter CST aufgrund von Aufträgen, die nach dem in Artikel 27 Absatz 2 genannten Verfahren erteilt werden.~~

↓ 2008/110/EG Artikel 1 Absatz 6
Buchstabe a (angepasst)

~~3. Die erste Reihe von CST-Entwürfen beruht auf einer Untersuchung der bestehenden Ziele und sicherheitsbezogenen Leistungsfähigkeit in den Mitgliedstaaten und gewährleistet, dass die bestehende sicherheitsbezogene Leistungsfähigkeit des Eisenbahnsystems in keinem Mitgliedstaat verringert wird. Sie wird von der Kommission vor dem 30. April 2009 erlassen und im Amtsblatt der Europäischen Union veröffentlicht. Diese Maßnahme zur Änderung nicht wesentlicher Bestimmungen dieser Richtlinie, auch durch Ergänzung, wird nach dem in Artikel 27 Absatz 2a genannten Regelungsverfahren mit Kontrolle erlassen.~~

~~Die zweite Reihe von CST-Entwürfen beruht auf den Erfahrungen, die mit der ersten Reihe von CST und deren Umsetzung gewonnen wurden. Sie trägt allen vorrangigen Bereichen Rechnung, in denen die Sicherheit verbessert werden muss. Sie wird von der Kommission vor dem 30. April 2011 erlassen und im Amtsblatt der Europäischen Union veröffentlicht. Diese~~

~~Maßnahme zur Änderung nicht wesentlicher Bestimmungen dieser Richtlinie, auch durch Ergänzung, wird nach dem in Artikel 27 Absatz 2a genannten Regelungsverfahren mit Kontrolle erlassen.~~

↓ Berichtigung, ABl. L 220,
21.6.2004, S. 16

~~1.4.~~ Die CST legen die Sicherheitsniveaus fest, die die einzelnen Bereiche des Eisenbahnsystems und das Gesamtsystem in jedem Mitgliedstaat mindestens erreichen müssen; sie werden in Form von Kriterien für die Akzeptanz folgender Risiken ausgedrückt:

- 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.

↓ neu

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

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 wird ermächtigt, gemäß Artikel 26 delegierte Rechtsakte zur Festlegung überarbeiteter CST zu erlassen.

↓ 2008/110/EG Artikel 1 Absatz 6
Buchstabe b (angepasst)

~~5. Die CST werden regelmäßig überarbeitet, wobei die allgemeine Entwicklung der Eisenbahnsicherheit zu berücksichtigen ist. Diese Maßnahme zur Änderung nicht wesentlicher Bestimmungen dieser Richtlinie, auch durch Ergänzung, wird nach dem in Artikel 27 Absatz 2a genannten Regelungsverfahren mit Kontrolle erlassen.~~

↓ Berichtigung, ABl. L 220,
21.6.2004, S. 16 (angepasst)

~~5.6~~ Die Mitgliedstaaten nehmen alle erforderlichen Änderungen an ihren ~~ihren~~ nationalen Sicherheitsvorschriften ☒ Vorschriften ☒ vor, damit zumindest die CST und die überarbeiteten CST nach Maßgabe der für sie geltenden Umsetzungszeitpläne erreicht werden. Sie notifizieren der Kommission die betreffenden Vorschriften gemäß Artikel 8 Absatz 3.

Artikel 8

Nationale ~~Sicherheitsvorschriften~~ ☒ Vorschriften ☒

~~Bei der Anwendung dieser Richtlinie legen die Mitgliedstaaten verbindliche nationale Sicherheitsvorschriften fest und sorgen dafür, dass diese veröffentlicht und allen~~

~~Fahrwegbetreibern, Eisenbahnunternehmen und den Antragstellern einer Sicherheitsbescheinigung oder einer Sicherheitsgenehmigung in einer klaren und allen Beteiligten verständlichen Sprache zur Verfügung gestellt werden.~~

↓ neu

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

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

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

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

3. Erhält die Agentur Kenntnis von einer notifizierten oder nicht notifizierten nationalen Vorschrift, die hinfällig ist oder im Widerspruch zu CSM oder anderen, nach Anwendung der nationalen Vorschrift erlassenen Unionsvorschriften steht, wird das Verfahren nach Artikel 22 der Verordnung (EU) Nr. .../... [Agenturverordnung] angewandt.

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

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

↓ Berichtigung, ABl. L 220,
21.6.2004, S. 16 (angepasst)

~~2. Die Mitgliedstaaten notifizieren der Kommission vor dem 30. April 2005 alle einschlägigen geltenden nationalen Sicherheitsvorschriften gemäß Anhang II unter Angabe ihres Anwendungsbereichs.~~

~~Die Notifizierung enthält darüber hinaus Angaben über den wesentlichen Inhalt der Vorschriften mit Verweisen auf die Rechtstexte, die Art der Rechtsakte und die jeweilige Stelle oder Organisation, die für deren Veröffentlichung zuständig ist.~~

~~3. Spätestens vier Jahre nach Inkrafttreten dieser Richtlinie bewertet die Agentur, in welcher Weise die nationalen Sicherheitsvorschriften gemäß Absatz 1 veröffentlicht und zur Verfügung gestellt werden. Sie legt der Kommission darüber hinaus geeignete Empfehlungen für die Veröffentlichung dieser Vorschriften vor, um diese Information einfacher zugänglich zu machen.~~

~~4. Die Mitgliedstaaten notifizieren der Kommission unverzüglich alle Änderungen an den notifizierten nationalen Sicherheitsvorschriften und alle möglicherweise angenommenen neuen Sicherheitsvorschriften, sofern die betreffenden Vorschriften nicht ausschließlich die Anwendung von TSI betreffen.~~

~~5. Um die Einführung neuer spezifischer nationaler Vorschriften soweit wie möglich einzuschränken und so zu verhindern, dass weitere Hindernisse aufgebaut werden, sowie zur schrittweisen Harmonisierung der Sicherheitsvorschriften überwacht die Kommission die Einführung neuer nationaler Vorschriften durch die Mitgliedstaaten.~~

~~6. Beabsichtigt ein Mitgliedstaat nach der Annahme der CST, eine neue nationale Sicherheitsvorschrift einzuführen, die ein höheres Sicherheitsniveau als die CST vorschreibt, oder beabsichtigt er, eine neue nationale Sicherheitsvorschrift einzuführen, die die Tätigkeit von Eisenbahnunternehmen anderer Mitgliedstaaten in dem Gebiet des betroffenen Mitgliedstaats beeinträchtigt, so konsultiert er rechtzeitig alle betroffenen Parteien, und es gilt das Verfahren des Absatzes 7.~~

~~7. Der Mitgliedstaat legt der Kommission den Entwurf der Sicherheitsvorschrift mit den Gründen für deren Einführung zur Prüfung vor.~~

~~Ist die Kommission der Auffassung, dass der Entwurf der Sicherheitsvorschrift mit den CSM oder mit dem Ziel, mindestens die CST zu erreichen, nicht vereinbar ist oder dass er ein Mittel zur willkürlichen Diskriminierung oder eine verschleierte Beschränkung des Eisenbahnbetriebs zwischen Mitgliedstaaten darstellt, so ergreift eine an den betreffenden Mitgliedstaat gerichtete Entscheidung nach dem in Artikel 27 Absatz 2 genannten Verfahren.~~

~~Hat die Kommission ernsthafte Zweifel an der Vereinbarkeit des Entwurfs der Sicherheitsvorschrift mit den CSM oder mit dem Ziel, mindestens die CST zu erreichen, oder ist sie der Auffassung, dass er ein Mittel zur willkürlichen Diskriminierung oder eine verschleierte Beschränkung des Eisenbahnbetriebs zwischen Mitgliedstaaten darstellt, so unterrichtet sie unverzüglich den betreffenden Mitgliedstaat, der die Annahme, das Inkrafttreten oder die Durchführung der Vorschrift aussetzt, bis nach dem in Artikel 27 Absatz 2 genannten Verfahren innerhalb von sechs Monaten eine Entscheidung ergangen ist.~~

Artikel 9

Sicherheitsmanagementsysteme

1. Die Fahrwegbetreiber Infrastrukturbetreiber und die Eisenbahnunternehmen führen ein Sicherheitsmanagementsystem ein, um sicherzustellen, dass das Eisenbahnsystem mindestens die CST erreichen kann, und die ~~in Artikel 8 und Anhang II genannten nationalen Sicherheitsvorschriften sowie die~~ in den TSI festgelegten Sicherheitsanforderungen erfüllt und dass die einschlägigen Teile der CSM ~~☒~~ sowie die gemäß Artikel 8 notifizierten Vorschriften ~~☒~~ angewandt werden.

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

↓ neu

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

↓ Berichtigung, ABl. L 220,
21.6.2004, S. 16 (angepasst)

3. Das Sicherheitsmanagementsystem jedes ~~Fahrwegbetreibers~~ 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 ~~Sicherheitsvorschriften~~ ☒ Vorschriften ☒ und den Anforderungen ihrer Sicherheitsbescheinigung tätig sein können. ~~Es wird ferner~~ ☒ Die Sicherheitsmanagementsysteme werden ☒ mit dem Ziel entwickelt, die Notfallverfahren des ~~Fahrwegbetreibers~~ Infrastrukturbetreibers mit allen Eisenbahnunternehmen, die seine Infrastruktur nutzen, zu koordinieren.

4. Alle ~~Fahrwegbetreiber~~ Infrastrukturbetreiber und Eisenbahnunternehmen legen der ☒ nationalen ☒ Sicherheitsbehörde jedes Jahr vor dem 30. Juni einen 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 Anhang I festgelegten 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.
-

↓ Berichtigung, ABl. L 220,
21.6.2004, S. 16
⇒ neu

KAPITEL III

SICHERHEITSBESCHEINIGUNG UND -GENEHMIGUNG

Artikel 10

~~Sicherheitsbescheinigungen~~ ⇒ Einheitliche Sicherheitsbescheinigung ⇐

↓ neu

1. Für den Zugang zu Eisenbahninfrastrukturen benötigen Eisenbahnunternehmen eine einheitliche Sicherheitsbescheinigung.

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

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

↓ Berichtigung, ABl. L 220,
21.6.2004, S. 16

~~1. Eisenbahnunternehmen benötigen für die Nutzung der Eisenbahninfrastruktur eine Sicherheitsbescheinigung nach diesem Kapitel. Die Sicherheitsbescheinigung kann für das gesamte Netz eines Mitgliedstaats oder nur für einen bestimmten Teil davon gelten.~~

↓ 2008/110/EG Artikel 1 Absatz 7
Buchstabe a

~~Mit der Sicherheitsbescheinigung weist das Eisenbahnunternehmen nach, dass es ein Sicherheitsmanagementsystem eingeführt hat und die in den TSI und anderen einschlägigen Rechtsvorschriften der Gemeinschaft sowie in nationalen Sicherheitsvorschriften festgelegten Anforderungen erfüllen kann und damit in der Lage ist, Risiken zu kontrollieren und sichere Verkehrsdienste auf dem Netz zu erbringen.~~

↓ Berichtigung, ABl. L 220,
21.6.2004, S. 16

~~2. Die Sicherheitsbescheinigung beinhaltet:~~

~~a) eine Bescheinigung über die Zulassung des Sicherheitsmanagementsystems des Eisenbahnunternehmens gemäß Artikel 9 und Anhang III~~
~~und~~

↓ 2008/110/EG Artikel 1 Absatz 7
Buchstabe b

~~b) eine Bescheinigung über die Zulassung der Vorkehrungen, die das Eisenbahnunternehmen getroffen hat, um die besonderen Anforderungen für die Erbringung sicherer Verkehrsdienste auf dem betreffenden Netz zu erfüllen. Zu den Anforderungen können die Anwendung der TSI und nationaler Sicherheitsvorschriften, einschließlich Vorschriften für den Betrieb des Netzes, die Anerkennung von Bescheinigungen für das Personal und die Genehmigung der Inbetriebnahme der von Eisenbahnunternehmen verwendeten Fahrzeuge zählen. Die Bescheinigung stützt sich auf die vom Eisenbahnunternehmen vorgelegten Unterlagen gemäß Anhang IV.~~

↓ Berichtigung, ABl. L 220,
21.6.2004, S. 16

~~3. Die Sicherheitsbehörde des Mitgliedstaats, in dem das Eisenbahnunternehmen seinen Betrieb zuerst aufnimmt, erteilt die Bescheinigung gemäß Absatz 2.~~

~~In der gemäß Absatz 2 erteilten Bescheinigung müssen die Art und der Umfang der erfassten Eisenbahnverkehrsdienste angegeben werden. Die gemäß Absatz 2 Buchstabe a) erteilte Bescheinigung ist für gleichwertige Eisenbahnverkehrsdienste in der gesamten Gemeinschaft gültig.~~

~~4. Die Sicherheitsbehörde des Mitgliedstaats, in dem das Eisenbahnunternehmen die Aufnahme zusätzlicher Eisenbahnverkehrsdienste beabsichtigt, erteilt die gemäß Absatz 2 Buchstabe b) erforderliche zusätzliche nationale Bescheinigung.~~

↓ neu

4. Drei Monate vor Aufnahme eines neuen Dienstes übermittelt das Eisenbahnunternehmen der zuständigen nationalen Sicherheitsbehörde Unterlagen, die Folgendes bestätigen:

- a) Das Eisenbahnunternehmen wird die Betriebsvorschriften einhalten, einschließlich nationaler Vorschriften, die ihm gemäß Artikel 8 Absatz 4 übermittelt werden, und die Sicherheit seines Betriebs beurteilen, wobei es die Anforderungen der Verordnung (EG) Nr. 352/2009 der Kommission¹⁹ berücksichtigt und sicherstellt, dass das Sicherheitsmanagement allen Risiken Rechnung trägt und alle Vorkehrungen für einen sicheren Betrieb getroffen werden;
- b) das Eisenbahnunternehmen hat die erforderlichen Vorkehrungen für die Zusammenarbeit und Abstimmung mit dem/den Infrastrukturbetreiber(n) des Netzes/der Netze getroffen, in dem/denen der Betrieb erfolgen soll;
- c) das Eisenbahnunternehmen hat alle für einen sicheren Betrieb notwendigen Maßnahmen ergriffen;
- d) das Eisenbahnunternehmen verfügt über eine Genehmigung gemäß der Richtlinie 95/18/EG des Rates²⁰;
- e) Art und Umfang der beabsichtigten Eisenbahntätigkeiten entsprechen den Angaben in der einheitlichen Sicherheitsbescheinigung.

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

¹⁹ ABl. L 108 vom 29.4.2009, S. 4.

²⁰ ABl. L 143 vom 27.6.1995, S. 70.

↓ Berichtigung, ABl. L 220,
21.6.2004, S. 16
⇒ neu

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

Der Inhaber der einheitlichen Sicherheitsbescheinigung unterrichtet die ⇒ Agentur ⇐ zuständige Sicherheitsbehörde unverzüglich über alle wichtigen Änderungen an den der Bedingungen des einschlägigen Teils der einheitlichen Sicherheitsbescheinigung. Ferner unterrichtet er die ⇒ Agentur ⇐ zuständige Sicherheitsbehörde über die Einführung neuer Personalkategorien und neuer Fahrzeugtypen Fahrzeugarten.

Bei wesentlichen Änderungen des rechtlichen Rahmens Regelungsrahmens im Bereich der Sicherheit kann die ⇒ Agentur ⇐ Sicherheitsbehörde die Überprüfung des einschlägigen Teils der einheitlichen Sicherheitsbescheinigung verlangen.

~~6. Stellt die Sicherheitsbehörde fest, dass der Inhaber der Sicherheitsbescheinigung die Bedingungen einer von ihr ausgestellten Bescheinigung nicht mehr erfüllt, so widerruft sie Teil a und/oder Teil b der Bescheinigung und begründet ihre Entscheidung. Die Sicherheitsbehörde, die eine nach Absatz 4 erteilte zusätzliche nationale Bescheinigung widerrufen hat, unterrichtet unverzüglich die Sicherheitsbehörde, die die Bescheinigung gemäß Absatz 2 Buchstabe a) erteilt hat, über ihre Entscheidung.~~

~~Ebenso muss die Sicherheitsbehörde eine Sicherheitsbescheinigung widerrufen, wenn sich herausstellt, dass der Inhaber der Sicherheitsbescheinigung diese im Verlauf des Jahres nach ihrer Erteilung nicht in der vorgesehenen Weise genutzt hat.~~

↓ neu

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

↓ Berichtigung, ABl. L 220,
21.6.2004, S. 16
⇒ neu

~~76. Die ⇒ Agentur ⇐ Sicherheitsbehörde unterrichtet die Agentur ⇒ nationalen Sicherheitsbehörden ⇐ binnen einem Monat eines Monats über die Erteilung, Erneuerung, Änderung oder den Widerruf einer ⇒ einheitlichen ⇐ Sicherheitsbescheinigung Sicherheitsgenehmigung gemäß Absatz 2 Buchstabe a), die erteilt, erneuert, geändert oder widerrufen wurden. Dabei werden der Name und die Anschrift des Eisenbahnunternehmens, das Ausgabedatum, der Geltungsbereich und die Gültigkeitsdauer der Sicherheitsbescheinigung Bescheinigung sowie, im Fall eines Widerrufs, die Gründe für ihre Entscheidung angegeben.~~

~~7. Die Agentur bewertet vor dem 30. April 2009 die Entwicklung der Sicherheitsbescheinigung und legt der Kommission einen Bericht mit Empfehlungen zu einer~~

~~Strategie für den Übergang zu einer einzigen gemeinschaftlichen Sicherheitsbescheinigung vor. Unter Berücksichtigung dieser Empfehlungen wird die Kommission in geeigneter Weise tätig.~~

↓ neu

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

↓ neu

Artikel 11

Anträge auf einheitliche Sicherheitsbescheinigungen

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

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

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

↓ Berichtigung, ABl. L 220,
21.6.2004, S. 16 (angepasst)
⇒ neu

Artikel ~~11~~ ☒ 12 ☒

Sicherheitsgenehmigung für Infrastrukturbetreiber

1. Der ~~Fahrwegbetreiber~~ 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:

~~(a)~~ eine Genehmigung ~~über die~~ zur Bestätigung der Zulassung des Sicherheitsmanagementsystems des ~~Fahrwegbetreibers~~ Infrastrukturbetreibers gemäß Artikel 9 und Anhang III, einschließlich der Verfahren und Bestimmungen zur Erfüllung der um die besonderen Anforderungen für eine sichere Auslegung, Instandhaltung und einen

sicheren Betrieb der Eisenbahninfrastruktur ~~zu erfüllen~~, wozu gegebenenfalls die Instandhaltung und der Betrieb des Verkehrssteuerungs- und Signalgebungssystems gehören.

~~und~~

~~b) eine Genehmigung über die Zulassung der Vorkehrungen, die der Fahrwegbetreiber getroffen hat, um die besonderen Anforderungen für eine sichere Auslegung, Instandhaltung und einen sicheren Betrieb der Eisenbahninfrastruktur zu erfüllen, wozu gegebenenfalls die Instandhaltung und der Betrieb des Verkehrssteuerungs- und Signalgebungssystems gehören.~~

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

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

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

↓ neu

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.

↓ Berichtigung, ABl. L 220,
21.6.2004, S. 16

~~34.~~ Die nationale Sicherheitsbehörde unterrichtet die Agentur binnen ~~einem Monat~~ eines Monats über die Sicherheitsgenehmigungen, die erteilt, erneuert, geändert oder widerrufen wurden. Dabei werden der Name und die Anschrift des Infrastrukturbetreibers ~~Fahrwegbetreibers~~, das Ausgabedatum, der Geltungsbereich und die Gültigkeitsdauer der Sicherheitsgenehmigung sowie, im Fall eines Widerrufs, die Gründe für ihre Entscheidung angegeben.

Artikel 12

Voraussetzungen für Anträge auf Ausstellung von Sicherheitsbescheinigungen und Sicherheitsgenehmigungen

~~1. Über Anträge auf eine Sicherheitsbescheinigung oder eine Sicherheitsgenehmigung entscheidet die Sicherheitsbehörde unverzüglich, spätestens jedoch vier Monate nach Vorlage aller notwendigen Informationen sowie aller von der Sicherheitsbehörde geforderten Zusatzinformationen. Werden vom Antragsteller Zusatzinformationen gefordert, so ist ihm dies umgehend mitzuteilen.~~

~~2. Die Sicherheitsbehörde leistet bei der Erlangung von Sicherheitsbescheinigungen ausführliche Orientierungshilfe, um die Gründung neuer Eisenbahnunternehmen und die~~

~~Antragstellung von Eisenbahnunternehmen aus anderen Mitgliedstaaten zu erleichtern. Sie erstellt eine Liste aller im Zusammenhang mit Artikel 10 Absatz 2 bestehenden Anforderungen und stellt den Antragstellern alle sachdienlichen Unterlagen zur Verfügung.~~

~~Besondere Orientierungshilfe erhalten jene Eisenbahnunternehmen, die für Dienste auf einem bestimmten Teil einer Infrastruktur eine Sicherheitsbescheinigung beantragen, wobei die für den betreffenden Teil geltenden Vorschriften im Einzelnen anzugeben sind.~~

~~3. Ein Leitfaden, in dem die Anforderungen für Sicherheitsbescheinigungen aufgeführt und erläutert werden und der eine Liste der vorzulegenden Dokumente enthält, wird den Antragstellern kostenlos zur Verfügung gestellt. Alle Anträge auf Sicherheitsbescheinigungen sind in der von der Sicherheitsbehörde vorgeschriebenen Sprache vorzulegen.~~

↓ Berichtigung, ABl. L 220,
21.6.2004, S. 16 (angepasst)

Artikel 13

Zugang zu Schulungsmöglichkeiten

1. Die Mitgliedstaaten sorgen dafür, dass Eisenbahnunternehmen, ~~die eine Sicherheitsbescheinigung beantragen,~~ fairen und nichtdiskriminierenden Zugang zu Schulungsmöglichkeiten für Zugführer und Zugbegleiter erhalten, sofern derartige Schulungen für die Erbringung von Diensten in ihrem Netz oder für die Erfüllung von Anforderungen zur Erlangung der Sicherheitsbescheinigung ☒ sowie von Anforderungen zur Erlangung von Fahrerlaubnissen und Bescheinigungen gemäß der Richtlinie 2007/59/EG²¹ ☒ notwendig sind.

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

Die Mitgliedstaaten gewährleisten ferner, dass Infrastrukturbetreiber und ihr Personal, die wesentliche Sicherheitsaufgaben wahrnehmen, einen fairen und nicht diskriminierenden Zugang zu Schulungseinrichtungen erhalten.

Werden bei diesen Schulungen keine Prüfungen abgehalten und keine Zeugnisse ausgestellt, so sorgen die Mitgliedstaaten dafür, dass die Eisenbahnunternehmen entsprechende Zeugnisse erhalten können, ~~falls diese für die Erlangung der Sicherheitsbescheinigung notwendig sind.~~

Die nationale Sicherheitsbehörde sorgt dafür, dass die Schulungen und gegebenenfalls die Ausstellung von Zeugnissen mit den ~~Sicherheitsanforderungen~~ ☒ Anforderungen ☒ im Einklang stehen, die in ☒ der Richtlinie 2007/59/EG, in ☒ TSI oder in nationalen ~~Sicherheitsvorschriften~~ ☒ Vorschriften ☒ nach Artikel 8 ~~und Anhang II~~ festgelegt sind.

2. Werden die Schulungen ausschließlich von einem Eisenbahnunternehmen oder dem ~~Fahrwegbetreiber~~ 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.

²¹ 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 früher 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 ~~zum Kopieren zur Vervielfältigung und zur~~ Weiterleitung dieser Dokumente berechtigt.

4. ~~In allen Fällen ist jedes Eisenbahnunternehmen und jeder Fahrwegbetreiber gemäß Artikel 9 und Anhang III~~ ☒ Eisenbahnunternehmen und Infrastrukturbetreiber sind ☒ für den Ausbildungsstand und die Qualifikationen ~~seines~~ ☒ ihres ☒ mit sicherheitsrelevanten Aufgaben betrauten Personals verantwortlich.

↓ 2008/57/EG Artikel 40

↓ 2008/110/EG Artikel 1 Absatz 8
(angepasst)
⇒ neu

Artikel 14~~a~~

Instandhaltung von Fahrzeugen

1. Jedem Fahrzeug wird, bevor es in Betrieb genommen oder auf dem Netz genutzt wird, eine für die Instandhaltung zuständige Stelle zugewiesen, die im nationalen Einstellungsregister ~~Fahrzeugregister~~ gemäß Artikel ~~4333~~ der Richtlinie XX über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems registriert sein muss.

2. Ein Eisenbahnunternehmen, ein Infrastrukturbetreiber oder ein Fahrzeughalter kann eine für die Instandhaltung zuständige Stelle sein.

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

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

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

4. Im Falle ~~der Frachtwaggons~~ von Güterwagen wird jede für die Instandhaltung zuständige Stelle ~~von einer durch eine Behörde zertifiziert~~, die gemäß ~~der Verordnung (EU) Nr. 445/2011 der Kommission~~²² ~~⇒ zugelassen oder anerkannt Absatz 5, oder durch eine nationale Sicherheitsbehörde zugelassen oder anerkannt ist, oder von einer nationalen Sicherheitsbehörde zertifiziert. Das Zulassungsverfahren erfolgt anhand der Kriterien~~

²² ABl. L 122 vom 11.5.2011, S. 22.

~~Unabhängigkeit, Sachverstand und Unparteilichkeit, beispielsweise anhand der einschlägigen europäischen Normen der Reihe EN 45 000. Das Anerkennungsverfahren erfolgt ebenfalls anhand der Kriterien Unabhängigkeit, Sachverstand und Unparteilichkeit.~~

Ist die für die Instandhaltung zuständige Stelle ~~ein Eisenbahnunternehmen oder ein~~ Infrastrukturbetreiber, so wird die Einhaltung der ~~⇒ Verordnung (EU) Nr. 445/2011 ⇐ nach Absatz 5 anzunehmenden Anforderungen~~ von der betreffenden nationalen Sicherheitsbehörde gemäß den Verfahren nach Artikel ~~⊗ 12 ⊗ 10 oder 11~~ geprüft und auf den Bescheinigungen, die in diesen Verfahren festgelegt werden, bestätigt.

~~5. Auf der Grundlage einer Empfehlung der Agentur erlässt die Kommission bis zum 24. Dezember 2010 eine Maßnahme zur Einführung eines Zertifizierungssystems für die für die Instandhaltung von Frachtwaggonen zuständige Stelle. Die nach diesem System erteilten Bescheinigungen bestätigen die Einhaltung der in Absatz 3 genannten Anforderungen.~~

~~Die Maßnahme umfasst die Anforderungen betreffend:~~

- ~~a) das von der Stelle eingeführte Instandhaltungssystem;~~
- ~~b) Format und Gültigkeit der Bescheinigung, die der Stelle erteilt wird;~~
- ~~c) die Kriterien für die Zulassung oder Anerkennung einer Einrichtung oder von Einrichtungen, die für die Ausstellung von Bescheinigungen und die Sicherstellung der für das ordnungsgemäße Funktionieren des Zertifizierungssystems erforderlichen Kontrollen zuständig ist/sind;~~
- ~~d) das Datum der Anwendung des Zertifizierungssystems, einschließlich eines Übergangszeitraums von einem Jahr für bestehende für die Instandhaltung zuständige Stellen.~~

~~Diese Maßnahme zur Änderung nicht wesentlicher Bestimmungen der Richtlinie durch Ergänzung wird nach dem in Artikel 27 Absatz 2a genannten Regelungsverfahren mit Kontrolle erlassen.~~

~~Auf der Grundlage einer Empfehlung der Agentur überprüft die Kommission bis zum 24. Dezember 2018 diese Maßnahme im Hinblick auf die Aufnahme aller Fahrzeuge und gegebenenfalls einer Aktualisierung des für Frachtwaggonen anwendbaren Zertifizierungssystems.~~

~~56. Die gemäß Absatz 45 erteilten Bescheinigungen sind in der gesamten ⊗ Union ⊗ Gemeinschaft gültig.~~

~~7. Die Agentur evaluiert das gemäß Absatz 5 durchgeführte Bescheinigungsverfahren und legt der Kommission spätestens drei Jahre nach Inkrafttreten der betreffenden Maßnahme einen Bericht vor.~~

↓ neu

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

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

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

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

↓ 2008/110/EG Artikel 1 Absatz 8
(angepasst)
⇒ neu

⌘ Artikel 15 ⌘

⌘ Abweichungen vom System der Zertifizierung der für die Instandhaltung zuständigen Stellen ⌘

18. Die Mitgliedstaaten können beschließen, ihren Verpflichtungen zur Bestimmung der für die Instandhaltung zuständigen Stelle und zu deren Zertifizierung in folgenden Fällen durch alternative andere Maßnahmen ⇒ als durch das in Artikel 14 eingeführte Zertifizierungssystem ⇐ nachzukommen:

- a) Fahrzeuge, die in einem Drittstaat zugelassen sind und gemäß den Vorschriften dieses Landes gewartet instand gehalten werden;
- b) Fahrzeuge, die auf Netzen oder Strecken geführt werden, deren Spurweite sich von der des Hauptschienennetzes der ~~Gemeinschaft~~ ⌘ Union ⌘ unterscheidet und bei denen die Einhaltung der Anforderung nach Artikel 14 Absatz 3 durch internationale Vereinbarungen mit Drittstaaten sichergestellt wird;
- c) Fahrzeuge nach ⌘, die unter ⌘ Artikel 2 ~~Absatz 2~~ ⌘ 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 nicht länger als höchstens fünf Jahren genehmigt.

2. ~~Solche alternativen Maßnahmen~~ ⌘ 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 ~~4333~~ 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 ~~1244~~ 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 ~~der vorliegenden Richtlinie~~ aufgeführt und begründet. Wenn der Eindruck gegeben ist, dass im Eisenbahnsystem der ~~Gemeinschaft~~ ⌘ Union ⌘ ungerechtfertigte Sicherheitsrisiken eingegangen werden, unterrichtet die Agentur die Kommission unverzüglich darüber. Die Kommission nimmt Kontakt mit den ~~betroffenen Parteien~~ Beteiligten auf und fordert gegebenenfalls den Mitgliedstaat auf, seine Ausnahmeregelung zurückzunehmen.

~~Artikel 15~~

~~Harmonisierung von Sicherheitsbescheinigungen~~

~~1. Über gemeinsame harmonisierte Anforderungen gemäß Artikel 10 Absatz 2 Buchstabe b) und Anhang IV sowie über ein gemeinsames Format für den Leitfaden für Antragsteller wird vor dem 30. April 2009 nach dem in Artikel 27 Absatz 2 genannten Verfahren entschieden.~~

~~2. Die Agentur spricht im Rahmen eines Auftrags, der nach dem in Artikel 27 Absatz 2 genannten Verfahren erteilt wird, Empfehlungen zu gemeinsamen harmonisierten Anforderungen und zu einem gemeinsamen Format für den Leitfaden für Antragsteller aus.~~

KAPITEL IV

⊗ NATIONALE ⊗ SICHERHEITSBEHÖRDEN

Artikel 16

Aufgaben

1. Jeder Mitgliedstaat richtet eine Sicherheitsbehörde ein. Diese Behörde, ~~bei der es sich um das für Verkehr zuständige Ministerium handeln kann,~~ ist organisatorisch, rechtlich und in ihren Entscheidungen von Eisenbahnunternehmen, Infrastrukturbetreibern ~~Fahwegbetreibern~~, Antragstellern und Beschaffungsstellen unabhängig.

↓ neu

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

- a) Genehmigung der Inbetriebnahme der Energie- und Infrastruktur-Teilsysteme des Eisenbahnsystems gemäß Artikel 18 Absatz 2 der Richtlinie XX über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems;
- b) Überwachung der Übereinstimmung der Interoperabilitätskomponenten mit den grundlegenden Anforderungen nach Artikel [x] der Richtlinie [XX] über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems;
- c) Zuweisung einer europäischen Fahrzeugnummer gemäß Artikel 42 der Richtlinie [XX] über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems;
- d) Unterstützung der Agentur auf deren Anforderung bei der Erteilung, Erneuerung, Änderung und dem Widerruf von einheitlichen Sicherheitsbescheinigungen gemäß Artikel 10 und Prüfung, ob die darin festgelegten Bedingungen und Anforderungen erfüllt sind und der Betrieb der Eisenbahnunternehmen den Anforderungen des EU-Rechts und des nationalen Rechts entspricht;
- e) Erteilung, Erneuerung, Änderung und Widerruf von Sicherheitsgenehmigungen gemäß Artikel 12 und Prüfung, ob die darin festgelegten Bedingungen und Anforderungen erfüllt sind und ob der Betrieb des Infrastrukturbetreibers den Anforderungen des EU-Rechts und des nationalen Rechts entspricht;

- f) Beobachtung, Bekanntgabe und gegebenenfalls Durchsetzung und Aktualisierung des Regelungsrahmens im Bereich der Sicherheit, einschließlich des Systems nationaler Vorschriften;
- g) Beaufsichtigung von Eisenbahnunternehmen gemäß Anhang IV der Verordnung (EU) Nr. 1158/2010²³ sowie gemäß der Verordnung (EU) Nr. 1077/2012²⁴;
- h) Überwachung der ordnungsgemäßen Eintragung der Fahrzeuge im nationalen Einstellungsregister sowie der Korrektheit und Aktualität der dort enthaltenen sicherheitsrelevanten Informationen.

3. Die nationale Sicherheitsbehörde des Mitgliedstaates, in dem das Eisenbahnunternehmen tätig ist, trifft die erforderlichen Vorkehrungen zur Abstimmung mit der Agentur und anderen Sicherheitsbehörden, um sicherzustellen, dass alle wesentlichen Informationen zu dem jeweiligen Eisenbahnunternehmen ausgetauscht werden, insbesondere in Bezug auf bekannte Risiken und die Sicherheitsleistung. Zudem tauscht die nationale Sicherheitsbehörde Informationen mit anderen Sicherheitsbehörden aus, wenn sie feststellt, dass das Eisenbahnunternehmen nicht die erforderlichen Maßnahmen zur Risikokontrolle trifft.

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

↓ Berichtigung, ABl. L 220,
21.6.2004, S. 16

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

↓ 2008/110/EG Artikel 1 Absatz 9
Buchstabe a

~~a) Genehmigung der Inbetriebnahme der strukturellen Teilsysteme des Eisenbahnsystems gemäß Artikel 15 der Richtlinie über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems und Überprüfung, ob diese entsprechend den einschlägigen grundlegenden Anforderungen betrieben und instand gehalten werden;~~

↓ 2008/110/EG Artikel 1 Absatz 9
Buchstabe b

↓ Berichtigung, ABl. L 220,
21.6.2004, S. 16

~~c) Überwachung, dass die Interoperabilitätskomponenten den grundlegenden Anforderungen nach Artikel 12 der Richtlinien 96/48/EG und 2001/16/EG genügen;~~

²³ ABl. L 326 vom 10.12.2010, S. 11.

²⁴ ABl. L 320 vom 17.11.2012, S. 3.

~~d) Genehmigung der Inbetriebnahme neuer und wesentlich geänderter Fahrzeuge, die noch nicht Gegenstand einer TSI sind;~~

~~e) Erteilung, Erneuerung, Änderung und Widerruf relevanter Teile der gemäß Artikel 10 bzw. 11 erteilten Sicherheitsbescheinigungen bzw. Sicherheitsgenehmigungen und Überprüfung, ob die darin enthaltenen Bedingungen und Anforderungen eingehalten werden und ob der Betrieb von Fahrwegbetreibern und Eisenbahnunternehmen mit den Anforderungen des Gemeinschafts- und des nationalen Rechts im Einklang steht;~~

~~f) Beobachtung, Förderung und gegebenenfalls Durchführung und Weiterentwicklung des rechtlichen Rahmens im Bereich der Sicherheit, einschließlich des Systems nationaler Sicherheitsvorschriften;~~

↓ 2008/110/EG Artikel 1 Absatz 9
Buchstabe c

~~g) Überwachung, dass Fahrzeuge ordnungsgemäß im nationalen Fahrzeugregister registriert werden und dass die dort enthaltenen sicherheitsrelevanten Informationen zutreffen und dem neuesten Stand entsprechen;~~

↓ Berichtigung, ABl. L 220,
21.6.2004, S. 16 (angepasst)
⇒ neu

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

Artikel 17

Entscheidungsgrundsätze

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

Sie ~~reagiert~~ ☒ reagieren ☒ umgehend auf Anfragen und Anträge und ~~teilt~~ ☒ teilen ☒ ihre Informationsersuchen unverzüglich mit; sie ~~trifft~~ ☒ treffen ☒ alle ihre Entscheidungen innerhalb von vier Monaten, nachdem alle angeforderten Informationen vorgelegt wurden. Sie ~~kann~~ ☒ können ☒ jederzeit die technische Unterstützung der Fahrwegbetreiber Infrastrukturbetreiber und der Eisenbahnunternehmen oder anderer qualifizierter Stellen anfordern, wenn sie den in Artikel 16 genannten Aufgaben ~~nachkommt~~ ☒ nachkommen ☒.

Bei der Gestaltung des nationalen ~~rechtlichen Rahmens~~ Regelungsrahmens konsultiert die ☒ nationale ☒ Sicherheitsbehörde alle Beteiligten und Betroffenen einschließlich Infrastrukturbetreibern Fahrwegbetreibern, Eisenbahnunternehmen, Herstellern und Instandhaltungsorganisationen sowie Benutzern und Personalvertretern.

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

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

4. Die ☒ nationalen ☒ Sicherheitsbehörden führen $\Rightarrow$ im Rahmen des von der Agentur eingerichteten Netzes $\Leftarrow$ einen aktiven Meinungs- und Erfahrungsaustausch zur Harmonisierung ihrer Entscheidungskriterien auf ~~Gemeinschaftsebene~~ ☒ Unionsebene ☒ durch. ~~Durch ihre Zusammenarbeit soll vor allem die Ausstellung von Sicherheitsbescheinigungen für Eisenbahnunternehmen, denen nach dem in Artikel 15 der Richtlinie 2001/14/EG genannten Verfahren grenzüberschreitende Zugtrassen zugewiesen wurden, erleichtert und koordiniert werden.~~

~~Die Agentur unterstützt die Sicherheitsbehörden bei diesen Aufgaben.~~

↓ neu

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

↓ Berichtigung, ABl. L 220,
21.6.2004, S. 16

Artikel 18

Jahresbericht

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

- a) die Entwicklung der Eisenbahnsicherheit einschließlich einer auf den Mitgliedstaat bezogenen Zusammenstellung der CSI gemäß Anhang I;
- b) wichtige Änderungen ~~von~~ 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 ~~Fahwegbetreibern~~ Infrastrukturbetreibern und Eisenbahnunternehmen;

↓ 2008/110/EG Artikel 1 Absatz
10 (angepasst)
 $\Rightarrow$ neu

- e) die nach Artikel ~~14a~~ ☒ 14 ☒ Absatz 8 beschlossenen Ausnahmen;
- $\Rightarrow$ f) alle im Rahmen der Beaufsichtigung vorgenommenen Inspektionen oder Audits bei Eisenbahnunternehmen, die in dem Mitgliedstaat tätig sind. $\Leftarrow$

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 auf Gemeinschaftsebene Unionsebene,

und

- d) Anfragen von Infrastrukturbetreibern Fahwegbetreibern, Eisenbahnunternehmen, der nationalen Sicherheitsbehörde oder der Mitgliedstaaten.

3. Der Umfang der Untersuchungen und das dabei anzuwendende Verfahren werden von der Untersuchungsstelle unter Berücksichtigung ~~der Grundsätze und Ziele~~ 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. Den Untersuchungsbeauftragten wird gemäß den geltenden Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten und gegebenenfalls in Zusammenarbeit mit den für die gerichtliche Untersuchung zuständigen Behörden so bald wie möglich Folgendes gestattet:~~

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

↓ Berichtigung, ABl. L 220,
21.6.2004, S. 16 (angepasst)

- a) 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) sofortige Spurenaufnahme und überwachte Entnahme von Trümmern, Infrastruktureinrichtungen oder Bauteilen zu Untersuchungs- oder Auswertungszwecken;
- c) 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 ~~Fahrwegbetreibers~~, der beteiligten Eisenbahnunternehmen und der ☒ nationalen ☒ Sicherheitsbehörde befinden.

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 ist organisatorisch, rechtlich und in ihren Entscheidungen von Infrastrukturbetreibern ~~Fahrwegbetreibern~~, Eisenbahnunternehmen, entgelterhebenden Stellen, Zuweisungsstellen und benannten Stellen sowie von allen Parteien, deren Interessen mit den Aufgaben der Untersuchungsstelle kollidieren könnten, unabhängig. Sie ist darüber hinaus von der ☒ nationalen ☒ Sicherheitsbehörde und von den Regulierungsstellen im Eisenbahnsektor funktionell unabhängig.

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 Fahrwegbetreiber Infrastrukturbetreiber und gegebenenfalls die ☒ nationale ☒ Sicherheitsbehörde verpflichtet sind, der Untersuchungsstelle Unfälle und Störungen im Sinne des Artikels 19 umgehend zu melden. Die Untersuchungsstelle muss in der Lage sein, auf solche Meldungen zu reagieren und die notwendigen Vorkehrungen zu treffen, damit die Untersuchung spätestens eine Woche nach Eingang der Meldung des Unfalls oder der Störung beginnen kann.

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 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 ~~zur Entwicklung gemeinsamer Untersuchungsmethoden und Erarbeitung gemeinsamer Grundsätze für die Begleitung der Umsetzung von Sicherheitsempfehlungen durch und die Anpassung an den technischen und wissenschaftlichen Fortschritt.~~

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

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

2. Für die Untersuchung jedes Unfalls ~~oder~~ 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 Fahrwegbetreiber Infrastrukturbetreiber und die betroffenen Eisenbahnunternehmen, die ☒ nationale ☒ Sicherheitsbehörde, Opfer und ihre Angehörigen, Eigentümer beschädigten Eigentums, Hersteller, beteiligte Rettungsdienste sowie Vertreter von Personal und Benutzern werden regelmäßig über die Untersuchung und ihren Verlauf unterrichtet; sie erhalten nach Möglichkeit Gelegenheit, ihre Auffassungen und Standpunkte zu der Untersuchung zum Ausdruck zu bringen, und es wird ihnen ferner ermöglicht, Bemerkungen zu den in den Berichtsentwürfen enthaltenen Informationen abzugeben.

4. Die Untersuchungsstelle bringt ihre Untersuchungen am Unfallort schnellstmöglich zum Abschluss, damit der Fahrwegbetreiber 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. ~~Der Aufbau des Berichts entspricht so genau wie möglich dem Modell in Anhang V.~~ Der Bericht einschließlich der Sicherheitsempfehlungen wird den Betroffenen gemäß Artikel 22 Absatz 3 sowie den betreffenden Stellen und Beteiligten in anderen Mitgliedstaaten zugeleitet.

↓ neu

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

↓ Berichtigung, ABl. L 220,
21.6.2004, S. 16

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

↓ Berichtigung, ABl. L 220,
21.6.2004, S. 16 (angepasst)

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 ☒ Agentur, die nationale ☒ Sicherheitsbehörde und, sofern es die Art der Empfehlung erfordert, an andere Stellen oder Behörden in dem Mitgliedstaat oder an andere Mitgliedstaaten gerichtet. Die Mitgliedstaaten und ihre ☒ nationalen ☒ Sicherheitsbehörden ergreifen die erforderlichen Maßnahmen, um sicherzustellen, dass die Sicherheitsempfehlungen der Untersuchungsstellen angemessen berücksichtigt und gegebenenfalls umgesetzt werden.
3. Die ☒ nationale ☒ Sicherheitsbehörde und andere Behörden oder Stellen sowie gegebenenfalls andere Mitgliedstaaten, an die die Empfehlungen gerichtet sind, unterrichten die Untersuchungsstelle mindestens jährlich über Maßnahmen, die als Reaktion auf die Empfehlung ergriffen wurden oder geplant sind.

KAPITEL VI

SCHLUSSBESTIMMUNGEN

↓ 2008/110/EG Artikel 1 Absatz 11 (angepasst)

~~Artikel 26~~

~~Anpassung der Anhänge~~

~~Die Anhänge werden an den wissenschaftlichen und technischen Fortschritt angepasst. Diese Maßnahme zur Änderung nicht wesentlicher Bestimmungen dieser Richtlinie wird nach dem in Artikel 27 Absatz 2a genannten Regelungsverfahren mit Kontrolle erlassen.~~

↓ neu

Artikel 26

Ausübung der Befugnisübertragung

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

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

3. Die Übertragung der Befugnisse gemäß Artikel 5 Absatz 2 und Artikel 7 Absatz 2 kann vom Europäischen Parlament oder vom Rat jederzeit widerrufen werden. Der Beschluss über den Widerruf beendet die Übertragung der in diesem Beschluss angegebenen Befugnis. Der Beschluss wird am Tag nach seiner Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* oder zu einem in dem Beschluss angegebenen späteren Zeitpunkt wirksam. Die Gültigkeit bereits in Kraft befindlicher delegierter Rechtsakte bleibt davon unberührt.

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

5. Ein delegierter Rechtsakt, der gemäß Artikel 5 Absatz 2 oder Artikel 7 Absatz 2 erlassen wurde, tritt nur in Kraft, wenn weder das Europäische Parlament noch der Rat innerhalb einer Frist von zwei Monaten nach Übermittlung dieses Rechtsakts an das Europäische Parlament und den Rat Einwände erhoben haben oder wenn vor Ablauf dieser Frist das Europäische Parlament und der Rat beide der Kommission mitgeteilt haben, dass sie keine Einwände erheben werden. Auf Initiative des Europäischen Parlaments oder des Rates wird diese Frist um zwei Monate verlängert.

↓ Berichtigung, ABl. L 220,
21.6.2004, S. 16
⇒ neu

Article 27

Ausschussverfahren

~~1. Die Kommission wird von dem mit Artikel 21 der Richtlinie 96/48/EG eingesetzten Ausschuss unterstützt.~~

⇒ 1. Die Kommission wird von einem 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 gelten die Artikel 5 und 7 des Beschlusses 1999/468/EG unter Beachtung von dessen Artikel 8.~~

⇒ 2. Wird auf diesen Absatz Bezug genommen, so gilt Artikel 5 der Verordnung (EU) Nr. 182/2011. ⇐

~~Der Zeitraum nach Artikel 5 Absatz 6 des Beschlusses 1999/468/EG wird auf drei Monate festgesetzt.~~

↓ 2008/110/EG Artikel 1 Absatz
12 Buchstabe a (angepasst)

~~2a. Wird auf diesen Absatz Bezug genommen, so gelten Artikel 5a Absätze 1 bis 4 und Artikel 7 des Beschlusses 1999/468/EG unter Beachtung von dessen Artikel 8.~~

↓ Berichtigung, ABl. L 220,
21.6.2004, S. 16 (angepasst)

~~3. Wird auf diesen Absatz Bezug genommen, so gelten die Artikel 3 und 7 des Beschlusses 1999/468/EG unter Beachtung von dessen Artikel 8.~~

↓ 2008/110/EG Artikel 1 Absatz
12 Buchstabe b

↓ Berichtigung, ABl. L 220,
21.6.2004, S. 16

~~Artikel 28~~

~~Durchführungsmaßnahmen~~

~~1. Die Mitgliedstaaten können der Kommission alle Maßnahmen im Zusammenhang mit der Durchführung dieser Richtlinie vorlegen. Die entsprechenden Entscheidungen werden nach dem in Artikel 27 Absatz 2 genannten Verfahren getroffen.~~

~~2. Die Kommission prüft auf Ersuchen eines Mitgliedstaats oder von sich aus in speziellen Fällen die Anwendung und Durchsetzung der Bestimmungen über die Sicherheitsbescheinigung und die Sicherheitsgenehmigung; sie entscheidet binnen zwei Monaten nach Eingang des Ersuchens nach dem in Artikel 27 Absatz 2 genannten Verfahren, ob die betreffende Maßnahme weiterhin angewendet werden darf. Die Kommission teilt ihre Entscheidung dem Europäischen Parlament, dem Rat und den Mitgliedstaaten mit.~~

↓ Berichtigung, ABl. L 220,
21.6.2004, S. 16 (angepasst)

~~KAPITEL VII~~

~~ALLGEMEINE UND SCHLUSSBESTIMMUNGEN~~

~~Artikel 29~~

~~Änderung der Richtlinie 95/18/EG~~

~~Die Richtlinie 95/18/EG wird wie folgt geändert:~~

~~1. Artikel 8 erhält folgende Fassung:~~

~~„Artikel 8~~

~~Die Anforderungen an die fachliche Eignung sind erfüllt, wenn das antragstellende Eisenbahnunternehmen über eine Betriebsorganisation verfügt oder verfügen wird und die erforderlichen Kenntnisse und/oder Erfahrungen für eine sichere und zuverlässige betriebliche Beherrschung und Überwachung der in der Betriebsgenehmigung genannten Geschäftstätigkeit besitzt.“~~

~~2. Teil II des Anhangs wird gestrichen.~~

~~Artikel 30~~

~~Änderung der Richtlinie 2001/14/EG~~

~~Die Richtlinie 2001/14/EG wird wie folgt geändert:~~

~~1. Der Titel erhält folgende Fassung:~~

~~„Richtlinie 2001/14/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 26. Februar 2001 über die Zuweisung von Fahrwegkapazität der Eisenbahn und die Erhebung von Entgelten für die Nutzung von Eisenbahninfrastruktur“.~~

~~2. Artikel 30 Absatz 2 Buchstabe f) erhält folgende Fassung:~~

~~„f) Zugangsvereinbarungen gemäß Artikel 10 der Richtlinie 91/440/EWG des Rates vom 29. Juli 1991 zur Entwicklung der Eisenbahnunternehmen der Gemeinschaft²⁵ in der Fassung der Richtlinie 2004/51/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. April 2004 zur Änderung der Richtlinie 91/440/EWG des Rates zur Entwicklung der Eisenbahnunternehmen der Gemeinschaft²⁶“.~~

~~3. Artikel 32 wird gestrichen.~~

~~4. Artikel 34 Absatz 2 erhält folgende Fassung:~~

~~„2. Die Kommission prüft auf Ersuchen eines Mitgliedstaats oder von sich aus in speziellen Fällen die Anwendung und Durchsetzung der Bestimmungen über die Erhebung der Wegeentgelte und die Kapazitätszuweisung; sie entscheidet binnen zwei Monaten nach Eingang des Ersuchens nach dem in Artikel 35 Absatz 2 genannten Verfahren, ob die betreffende Maßnahme weiterhin angewendet werden darf. Die Kommission teilt ihre Entscheidung dem Europäischen Parlament, dem Rat und den Mitgliedstaaten mit.“~~

~~Artikel 31~~ ~~☒~~ 28 ~~☒~~

~~Bericht und weitere gemeinschaftliche Maßnahmen~~ ~~☒~~ der Union ~~☒~~

~~Die Kommission unterbreitet dem Europäischen Parlament und dem Rat vor dem 30. April 2007 und anschließend alle fünf Jahre einen Bericht über die Durchführung dieser Richtlinie.~~

↓ neu

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

²⁵ ~~ABl. L 237 vom 24.8.1991, S. 25.~~

²⁶ ~~ABl. L 164 vom 30.4.2004, S. 164.~~

↓ Berichtigung, ABl. L 220,
21.6.2004, S. 16 (angepasst)

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

Article ~~22~~ ☒ 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 ~~29~~ ☒ 32 Absatz 1 ☒ genannten Zeitpunkt mit und melden ihr spätere Änderungen unverzüglich.

↓ neu

Artikel 30

Übergangsbestimmungen

Die Anhänge III und V der Richtlinie 2004/49/EG gelten, bis die in Artikel 6 Absätze 2 und 3, Artikel 9 Absatz 2, Artikel 14 Absatz 7 und Artikel 23 Absatz 2 dieser Richtlinie genannten Durchführungsrechtsakte Anwendung finden.

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

Artikel 31

Empfehlungen und Stellungnahmen der Agentur

Die Agentur gibt gemäß Artikel 15 der Verordnung .../... [Agenturverordnung] Stellungnahmen und Empfehlungen zur Anwendung dieser Richtlinie ab. Diese Empfehlungen und Stellungnahmen dienen als Grundlage für alle gemäß dieser Richtlinie getroffenen Maßnahmen der Union.

↓ Berichtigung, ABl. L 220,
21.6.2004, S. 16 (angepasst)
⇒ neu

Artikel ~~32~~ ☒ 32 ☒

Umsetzung

1. Die Mitgliedstaaten setzen die Rechts- und Verwaltungsvorschriften in Kraft, die erforderlich sind, um ~~dieser Richtlinie~~ ☒ den Artikeln 2, 3, 4, 8, 10, 16, 18, 20 und Anhang I ☒ spätestens ab dem ⇒ [vom Amt für Veröffentlichungen einzusetzendes Datum –

zwei Jahre nach dem Inkrafttreten] ⇐ 30. April 2006 nachzukommen. Sie setzen die Kommission unverzüglich davon in Kenntnis. ⇐ 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. ⇐ Die Mitgliedstaaten regeln die Einzelheiten der Bezugnahme.

↓ neu

Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission den Wortlaut der wichtigsten einzelstaatlichen Rechtsvorschriften mit, die sie auf dem unter diese Richtlinie fallenden Gebiet erlassen.

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 eines Jahres 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 – zwei Jahre nach dem Inkrafttreten] aufgehoben, unbeschadet der Pflichten der Mitgliedstaaten zur Einhaltung der in Anhang II Teil B genannten Umsetzungsfristen und zur Anwendung der Richtlinien.

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

↓ Berichtigung, ABl. L 220,
21.6.2004, S. 16 (angepasst)

Artikel 34

Inkrafttreten

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

↓ neu

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

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

GEMEINSAME SICHERHEITSINDIKATOREN

Die ☒ nationalen ☒ Sicherheitsbehörden ~~erstatten~~ ☒ haben ☒ über nachstehende gemeinsame Sicherheitsindikatoren jährlich Bericht ☒ zu erstatten ☒. ~~Das erste Berichtsjahr ist 2010.~~

~~Wird über Indikatoren berichtet, die die in Artikel 2 Absatz 2 Buchstaben a und b genannten Bereiche betreffen, so sollten diese Angaben getrennt vorgelegt werden.~~

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

Hinsichtlich der Indikatoren für die unter Nummer 1 genannten Unfälle ~~wird~~ ☒ ist ☒ die Verordnung (EG) Nr. 91/2003 des Europäischen Parlaments und des Rates ~~vom 16. Dezember 2002 über die Statistik des Eisenbahnverkehrs¹ angewandt~~ ☒ anzuwenden ☒, sofern die entsprechenden Informationen vorliegen.

1. Unfallbezogene Indikatoren

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

- i) Kollisionen von Zügen ☒ mit Schienenfahrzeugen ☒ , ~~einschließlich Kollisionen mit Hindernissen innerhalb des Lichtraumprofils,~~
- ☒ ii) Kollisionen von Zügen mit Hindernissen innerhalb des Lichtraumprofils, ☒
- iii) Zugentgleisungen,
- iv) Unfälle auf Bahnübergängen einschließlich solcher, an denen Fußgänger beteiligt sind,
- v) Unfälle mit Personenschäden, ~~die von~~ ☒ an denen ☒ in Bewegung befindlichen ~~Eisenbahnfahrzeugen verursacht wurden~~ ☒ befindliche Eisenbahnfahrzeuge beteiligt sind ☒, mit Ausnahme von Suiziden,
- vi) Fahrzeugbrände,
- vii) sonstige Unfälle.

Jeder signifikante Unfall ~~wird~~ ☒ ist ☒ unter der jeweiligen Art des ursächlichen Unfalls ☒ aufzuführen ~~☒ aufgeführt~~, auch wenn die Folgen eines Sekundärunfalls schwerwiegender sind, beispielsweise bei einem Brand nach einer Entgleisung.

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

- i) Fahrgäste (auch im Verhältnis zu den gesamten Personenkilometern und Personenzugkilometern),

¹ ABl. L 14 vom 21.1.2003, S. 1.

- ii) Bedienstete einschließlich des Personals von Auftragnehmern,
- iii) Benutzer von Bahnübergängen,
- iv) Unbefugte auf Eisenbahnanlagen,
- v) sonstige Personen.

2. Indikatoren in Bezug auf gefährliche Güter

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

- i) Unfälle, an denen mindestens ein Eisenbahnfahrzeug beteiligt ist, das gefährliche Güter nach der Definition in der Anlage befördert,
- ii) Zahl solcher Unfälle, bei denen gefährliche Güter freigesetzt werden.

3. Indikatoren in Bezug auf Suizide

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

4. Indikatoren in Bezug auf Vorläufer von Unfällen

Gesamtzahl und (auf gefahrene Zugkilometer bezogene) durchschnittliche Zahl der

- i) Schienenbrüche,
- ii) Schienenverbiegungen ☒ und Gleislagefehler ☒ ,
- iii) Signalisierungsfehler,
- iv) überfahrenen Haltesignale,
- v) ~~Rad- und Achs- bzw. Wellenbrüche~~ ☒ Radbrüche ☒ an in Betrieb befindlichen Fahrzeugen.
- ☒vi) Achs- bzw. Wellenbrüche an in Betrieb befindlichen Fahrzeugen. ☒

Alle Vorläufer sind zu melden, unabhängig davon, ob sie zu Unfällen führen oder nicht. Vorläufer, die zu einem Unfall führen, sind im Rahmen der CSI als Vorläufer zu melden; die eingetretenen Unfälle sind im Rahmen der unter Nummer 1 aufgeführten unfallbezogenen CSI zu melden, sofern es sich um signifikante Unfälle handelt.

5. Indikatoren für die Berechnung der wirtschaftlichen Auswirkungen von Unfällen

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

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

~~Die Sicherheitsbehörden melden wahlweise entweder die wirtschaftlichen Auswirkungen aller Unfälle oder aber die wirtschaftlichen Auswirkungen nur der signifikanten Unfälle. Dies muss aus dem in Artikel 18 genannten Jahresbericht klar hervorgehen.~~

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

Die Agentur legt auf der Grundlage der bis zum Inkrafttreten dieser Richtlinie gesammelten Daten Kosten je Einheit fest.

6. Indikatoren in Bezug auf die technische Sicherheit der Infrastruktur und ihre Umsetzung

6.1. Prozentualer Anteil der mit automatischer Zugsicherung (ATP) betriebenen Strecken, prozentualer Anteil der unter Nutzung betriebsbereiter ATP-Systeme gefahrenen Zugkilometer.

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

a) aktiv gesicherte Bahnübergänge mit

- i) benutzerseitiger automatischer Warnung,
- ii) benutzerseitigem automatischem Schutz,
- iii) benutzerseitigem automatischem Schutz und automatischer Warnung,
- iv) benutzerseitigem automatischem Schutz und automatischer Warnung sowie ☒ signalabhängigem ☒ bahnseitigem Schutz,
- v) benutzerseitiger manueller Warnung,
- vi) benutzerseitigem manuellem Schutz,
- vii) benutzerseitigem manuellem Schutz und manueller Warnung;

b) passiv gesicherte Bahnübergänge.

7. Indikatoren in Bezug auf das Sicherheitsmanagement

Interne Audits, die von ~~Fahrwegbetreibern~~ Infrastrukturbetreibern und Eisenbahnunternehmen gemäß den Unterlagen des Sicherheitsmanagementsystems durchgeführt wurden. Gesamtzahl der durchgeführten Audits und Angabe dieser Zahl als Prozentwert in Bezug auf die vorgeschriebenen (und/oder geplanten) Audits.

8. Begriffsbestimmungen

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

Anlage

GEMEINSAME DEFINITIONEN FÜR DIE CSI UND METHODEN FÜR DIE BERECHNUNG DER WIRTSCHAFTLICHEN AUSWIRKUNGEN VON UNFÄLLEN

1. Unfallbezogene Indikatoren

1.1. „Signifikanter Unfall“ ist jeder Unfall, an dem mindestens ein in Bewegung befindliches Schienenfahrzeug beteiligt ist und bei dem mindestens eine Person getötet oder schwer verletzt wird oder erheblicher Sachschaden an Fahrzeugen, Schienen, sonstigen Anlagen oder der Umwelt entstanden ist oder beträchtliche Betriebsstörungen aufgetreten sind. Unfälle in Werkstätten, Lagern oder Depots sind ausgeschlossen.

1.2. „Erheblicher Sachschaden an Fahrzeugen, Gleisen, sonstigen Anlagen oder der Umwelt“ ist ein Schaden in Höhe von mindestens 150 000 EUR.

1.3. „Beträchtliche Betriebsstörung“ ist eine Verkehrsunterbrechung auf einer Haupteisenbahnstrecke für mindestens sechs Stunden.

1.4. „Zug“ ist eine Einheit aus einem oder mehreren Eisenbahnfahrzeugen, die von einer/einem oder mehreren Lokomotiven oder Schienenfahrzeugen Triebwagen gezogen werden, oder ein allein fahrender Triebwagen, die/der unter einer bestimmten Nummer oder einer besonderen Bezeichnung zwischen einem festen Ausgangspunkt und einem festen Endpunkt fährt. Eine Leerlokomotive, ~~d.h.~~ wie z. B. eine allein verkehrende Lokomotive, gilt ebenfalls als Zug.

1.5. „Kollisionen von Zügen ~~einschließlich Kollisionen mit Hindernissen innerhalb des Lichtraumprofils~~“ sind Frontalzusammenstöße ☒ Zusammenstöße ☒ der Spitze eines Zuges mit der Spitze oder dem Schluss eines anderen Zuges ☒ , eines anderen Schienenfahrzeugs oder einer Rangiereinheit ☒ oder seitliche Zusammenstöße zwischen Teilen eines Zuges und Teilen eines anderen Zuges ☒ , eines anderen Schienenfahrzeugs oder einer Rangiereinheit. ☒ ~~oder Zusammenstöße eines Zuges mit~~

~~i) Rangiereinheiten,~~

~~ii) festen Gegenständen oder zeitweilig im oder am Gleis befindlichen Gegenständen (mit Ausnahme von Gegenständen auf Bahnübergängen, die von einem kreuzenden Fahrzeug oder Benutzer verloren wurden).~~

☒ 1.6. „Kollisionen mit Hindernissen innerhalb des Lichtraumprofils“ sind Kollisionen zwischen einem Teil eines Zuges und festen Gegenständen oder zeitweilig im oder am Gleis befindlichen Gegenständen (mit Ausnahme von Gegenständen auf Bahnübergängen, die von einem kreuzenden Fahrzeug oder Benutzer verloren wurden). Dazu zählen auch Kollisionen mit Oberleitungen. ☒

~~1.67~~ „Zugentgleisung“ ist ein Fall, bei dem mindestens ein Rad eines Zuges die Schiene verlassen hat.

~~1.78~~ „Unfälle auf Bahnübergängen“ sind Unfälle auf Bahnübergängen, an denen mindestens ein Eisenbahnfahrzeug und ein oder mehrere den Schienenweg kreuzende Fahrzeuge, andere kreuzende Benutzer wie Fußgänger oder andere Gegenstände, die sich zeitweilig im oder am Gleis befinden und von einem kreuzenden Fahrzeug oder Benutzer verloren wurden, beteiligt sind.

~~1.89~~ „Unfälle mit Personenschäden, ~~die von~~ ☒ an denen ☒ in Bewegung befindlichen Fahrzeugen verursacht wurden ☒ befindliche Fahrzeuge beteiligt sind ☒“, sind Unfälle, bei denen eine oder mehrere Personen entweder von einem Eisenbahnfahrzeug oder von einem Gegenstand, der an einem Eisenbahnfahrzeug befestigt ist oder sich von diesem gelöst hat,

verletzt werden. Hierzu zählen auch Personen, die von Eisenbahnfahrzeugen herunterfallen oder während der Fahrt im Eisenbahnfahrzeug fallen oder von losen Gegenständen getroffen werden.

1.910. „Fahrzeugbrände“ sind Feuer und Explosionen in Eisenbahnfahrzeugen (einschließlich deren Ladung) während der Fahrt zwischen Abfahrt- und Zielbahnhof, beim Halt in diesen Bahnhöfen und bei Zwischenhalten sowie bei Unterwegsbehandlung.

1.1011. „Sonstige Unfälle“ sind alle Unfälle mit Ausnahme der bereits genannten Unfallarten (Zugkollisionen, Zugentgleisungen, Unfälle auf Bahnübergängen, Unfälle mit Personenschäden, die von in Bewegung befindlichen Fahrzeugen verursacht wurden, Fahrzeugbrände).

1.1112. „Fahrgast“ ist jede mit der Eisenbahn reisende Person mit Ausnahme des Zugpersonals. Für die Zwecke der Unfallstatistik sind die Fahrgäste eingeschlossen, die versuchen, auf einen fahrenden Zug aufzuspringen oder von einem fahrenden Zug abzuspringen.

1.1213. „Bedienstete (einschließlich des Personals von Auftragnehmern und selbständiger Auftragnehmer)“ sind alle Personen, die im Zusammenhang mit einer Eisenbahn beschäftigt und zur Unfallzeit im Dienst sind. Dazu zählen das Zugpersonal sowie Personen, die Eisenbahnfahrzeuge und Infrastruktureinrichtungen bedienen.

1.1314. „Benutzer von Bahnübergängen“ sind Personen, die einen Bahnübergang benutzen, um die Eisenbahnstrecke mit einem Verkehrsmittel oder zu Fuß zu überqueren.

1.1415. „Unbefugte auf Eisenbahnanlagen“ sind Personen, die sich entgegen den Vorschriften auf Eisenbahnanlagen aufhalten, ausgenommen Benutzer von Bahnübergängen.

1.1516. „Sonstige Personen (Dritte)“ sind Personen, die nicht als „Fahrgäste“, „Bedienstete einschließlich des Personals von Auftragnehmern“, „Benutzer von Bahnübergängen“ oder „Unbefugte auf Eisenbahnanlagen“ definiert sind.

1.1617. „Tote (Getötete)“ sind Personen, die entweder unmittelbar nach einem Unfall oder innerhalb von 30 Tagen an den Unfallfolgen sterben, mit Ausnahme der Personen, die Selbstmord begangen haben.

1.1718. „Schwerverletzte“ sind Verletzte, die nach einem Unfall für mehr als 24 Stunden in ein Krankenhaus eingewiesen wurden, mit Ausnahme der Personen, die einen Selbstmordversuch unternommen haben.

2. Indikatoren in Bezug auf gefährliche Güter

2.1. „Unfälle, an denen Gefahrguttransporte beteiligt sind“ sind Unfälle oder Zwischenfälle, die gemäß RID¹/ADR Abschnitt 1.8.5 meldepflichtig sind.

2.2. „gefährliche Güter“ bzw. „Gefahrgut“ sind die Stoffe und Gegenstände, deren Beförderung gemäß RID verboten oder nur unter darin bestimmten Bedingungen gestattet ist.

3. Unfallbezogene Indikatoren

3.1. „Suizid (Selbstmord)“ ist eine Handlung vorsätzlicher Selbstverletzung mit Todesfolge, wie von der zuständigen nationalen Behörde registriert und klassifiziert.

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

4. Indikatoren in Bezug auf Vorläufer von Unfällen

4.1. „Schienenbruch“ bedeutet, dass eine Schiene in zwei oder mehr Teile aufgetrennt ist oder sich von ihr ein Metallstück gelöst hat, wodurch in der Lauffläche eine mindestens 50 mm lange und 10 mm tiefe Lücke entstanden ist.

4.2. „Schienenverbiegungen ☒ und Gleislagefehler ☒“ sind Mängel im Hinblick auf Gleiskontinuität und Gleisgeometrie, die ~~zur Aufrechterhaltung der Sicherheit~~ eine sofortige Gleissperrung oder Geschwindigkeitsreduzierung erfordern.

4.3. „Signalisierungsfehler“ ist ein ☒ technischer ☒ Fehler im Signalisierungssystem (streckenseitig oder fahrzeugseitig), der zu einer weniger restriktiven Signalisierung als erforderlich führt.

4.4. „Überfahrenes Haltesignal“ (SPAD) ist jedes Ereignis, bei dem ein Teil des Zuges über den zulässigen Endpunkt seiner Zugfahrt hinaus fährt.

Eine Zugfahrt über den zulässigen Endpunkt hinaus ist die Vorbeifahrt an

- einem streckenseitigen haltzeigenden farbigen Licht- oder Formsignal als Haltesignal, wenn kein automatisches Zugsteuerungssystem (ATCS) oder Zugsicherungssystem (ATP) in Betrieb ist,
- einem sicherheitsbedingten Endpunkt der Fahrterlaubnis in einem automatischen Zugsteuerungs- oder Zugsicherungssystem,
- einem durch vorschriftsmäßige mündliche oder schriftliche Anweisung übermittelten Punkt,
- Haltetafeln (mit Ausnahme von Prellböcken) oder Handsignalen.

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

Die nationalen Sicherheitsbehörden können ihre Angaben zu den vier Spiegelstrichen separat übermitteln, melden aber mindestens einen Gesamtindikator, der die Angaben zu allen vier Punkten zusammenfasst.

4.5. ~~„Rad- und Achs- bzw. Wellenbruch ☒ Radbruch ☒“~~ ist ein Bruch, bei dem die wesentlichen Teile eines Rades ~~oder einer Achse bzw. Welle~~ beschädigt werden und aus dem sich eine Unfallgefahr (Entgleisung oder Zusammenstoß) ergibt.

☒ 4.6 „Achs- bzw. Wellenbruch“ ist ein Bruch, bei dem die wesentlichen Teile einer Achse bzw. Welle beschädigt werden und aus dem sich eine Unfallgefahr (Entgleisung oder Zusammenstoß) ergibt. ☒

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

↓ neu

Die Agentur entwickelt auf der Grundlage der bis zum Inkrafttreten dieser Richtlinie gesammelten Daten eine Methode zur Berechnung der Kosten je Einheit.

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

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

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

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

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

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

~~5.3. „Kosten im Zusammenhang mit Umweltschäden“ sind Kosten, die Eisenbahnunternehmen/Fahrwegbetreiber, geschätzt auf der Grundlage von Erfahrungswerten, zu tragen haben, um den von einem Unfall betroffenen Bereich in den Zustand vor dem Unfall zurückzuführen.~~

~~5.4. „Kosten von Sachschäden an Fahrzeugen oder Infrastruktur“ sind bei irreparablen Schäden die Kosten der Beschaffung neuer Fahrzeuge oder Infrastruktureinrichtungen mit den gleichen funktionalen und technischen Parametern sowie die Kosten der Reparaturen, mit denen Fahrzeuge oder Infrastruktureinrichtungen wieder in den Zustand vor dem Unfall zurückversetzt werden. Beide Kostenarten sind vom Eisenbahnunternehmen/Fahrwegbetreiber auf der Grundlage von Erfahrungswerten zu schätzen. Hierunter fallen auch Kosten für die Anmietung von Fahrzeugen zur Überbrückung des Ausfalls beschädigter Fahrzeuge.~~

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

VT	=	Geldwert von Reisezeiteinsparungen Wert der Zeit für einen Fahrgast im Zug (eine Stunde) $VT_F = [VT \text{ von Geschäftsreisenden}] * [\text{durchschnittlicher prozentualer Anteil der Geschäftsreisenden pro Jahr}] + [VT \text{ von sonstigen Fahrgästen}] * [\text{durchschnittlicher prozentualer Anteil der sonstigen Fahrgäste pro Jahr}]$ VT, gemessen in EUR pro Fahrgast pro Stunde Wert der Zeit für einen Güterzug (eine Stunde) $VT_F = [VT \text{ von Güterzügen}] * [(\text{Tonnenkilometer})/(\text{Zugkilometer})]$ VT wird gemessen in EUR pro Frachttonne pro Stunde Durchschnittlich pro Zug und pro Jahr beförderte Tonnen von Gütern = $(\text{Tonnenkilometer})/(\text{Zugkilometer})$
C_M	=	Kosten für 1 Minute Verspätung eines Zuges Personenzug $C_{MP} = K_1 * (VTP/60) * [(\text{Personenkilometer})/(\text{Zugkilometer})]$ Durchschnittliche Zahl der Fahrgäste pro Zug und pro Jahr = $(\text{Personenkilometer})/(\text{Zugkilometer})$ Güterzug $C_{MF} = K_2 * (VT_F/60)$ Die Faktoren K_1 und K_2 liegen zwischen dem Wert der Zeit und dem Wert der Verspätung, wie sie von den genannten „Stated Preference“ Studien ermittelt wurden, um der Tatsache Rechnung zu tragen, dass der Zeitverlust infolge der Verspätung erheblich negativer wahrgenommen wird als die normale Reisezeit. Kosten unfallbedingter Verspätungen = $C_{MP} * (\text{Minuten Verspätung von Personenzügen}) + C_{MF} * (\text{Minuten Verspätung von Güterzügen})$

Anwendungsbereich des Modells

Die Kosten von Verspätungen sind für alle Unfälle – signifikante und sonstige Unfälle – zu berechnen.

Verspätungen sind wie folgt zu berechnen:

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

6. Indikatoren in Bezug auf die technische Sicherheit der Infrastruktur und ihre Umsetzung

6.1. „Automatische Zugsicherung (ATP)“ bezeichnet ein System, das die Einhaltung von Haltesignalen und Geschwindigkeitsbegrenzungen durch Geschwindigkeitsüberwachung erzwingt, einschließlich des selbsttätigen Anhaltens an Haltesignalen.

6.2. „Bahnübergang“ ist jede vom ~~Fahrbetrieb~~ Infrastrukturbetreiber als Übergang eingestufte höhengleiche Kreuzung zwischen einer Bahnstrecke und einem Überweg, der dem öffentlichen oder privaten Verkehr dient. Durchgänge zwischen Bahnsteigen in Bahnhöfen sind ebenso ausgenommen wie Gleisübergänge, die ausschließlich für Bahnbedienstete vorgesehen sind.

6.3. „Überweg“ ist jede öffentliche oder private Straße oder Schnellstraße, einschließlich Fuß- und Fahrradwegen, oder jeder sonstige Überweg, der von Menschen, Tieren, Fahrzeugen oder Maschinen zum Überqueren von Bahngleisen benutzt wird.

6.4. „Aktiv gesicherter Bahnübergang“ ist ein Bahnübergang, an dem die Bahnübergangsbenutzer bei Annäherung eines Zuges durch Aktivierung von Einrichtungen geschützt oder gewarnt werden, wenn das Überqueren der Gleise für den Benutzer nicht sicher ist.

- Schutz durch Einsatz physischer Einrichtungen:
 - Halb- oder Vollschraken,
 - Tore, Gatter.
- Warnung durch Einsatz fest installierter Einrichtungen an Bahnübergängen:
 - sichtbare Einrichtungen: ~~z. B.~~ Lichtsignale,
 - hörbare Einrichtungen: ~~z. B. Glocken~~ Läutewerke, Hupen, Sirenen usw.,
 - physische Einrichtungen, z. B. Vibration durch Bodenschwellen.

Aktiv gesicherte Bahnübergänge werden wie folgt eingeteilt:

1. „Bahnübergang mit benutzerseitigem automatischem Schutz und/oder automatischer Warnung“ ist ein Bahnübergang, an dem der Schutz und/oder die Warnung automatisch zugesteuert aktiviert wird ☒ oder an dem der bahnseitige Schutz signalabhängig aktiviert wird ☐.

Diese Bahnübergänge werden wie folgt eingeteilt:

- i) benutzerseitige automatische Warnung,
- ii) benutzerseitiger automatischer Schutz,
- iii) benutzerseitiger automatischer Schutz und automatische Warnung,
- iv) benutzerseitiger automatischer Schutz und automatische Warnung sowie bahnseitiger Schutz.

„☒ Signalabhängiger ☐ bahnseitiger Schutz“ ist ein ~~Signal~~ ☒ signalgestütztes System ☐ oder ein anderes Zugsicherungssystem, bei dem ein Zug nur dann weiterfahren darf, wenn der Bahnübergang benutzerseitig geschützt und frei von Hindernissen ist, was mittels Überwachung und/oder Hinderniserkennung festgestellt wird.

2) „Bahnübergang mit benutzerseitigem manuellem Schutz und/oder manueller Warnung“ ist ein Bahnübergang, dessen Schutz- oder Warneinrichtungen ☒ von

einem Eisenbahnmitarbeiter ☒ manuell aktiviert werden und bei dem ☒ kein signalabhängiger bahnseitiger Schutz ☒ ~~keine Signalabhängigkeit besteht, durch die sichergestellt wird, dass eine Zugfahrt nur bei aktivierter Schutz- oder Warneinrichtung zugelassen wird.~~

Diese Bahnübergänge werden wie folgt eingeteilt:

- v) benutzerseitige manuelle Warnung,
- vi) benutzerseitiger manueller Schutz,
- vii) benutzerseitiger manueller Schutz und manuelle Warnung.

6.5. „Passiv gesicherter Bahnübergang“ ist ein Bahnübergang ohne Schutz- oder Warneinrichtungen, die aktiviert werden, wenn das Überqueren der Gleise für den Benutzer nicht sicher ist.

7. Indikatoren in Bezug auf das Sicherheitsmanagement

7.1. „Audit“ ist ein systematischer, unabhängiger und dokumentierter Prozess zur Erlangung von Auditnachweisen und deren objektiver Auswertung, um zu ermitteln, inwieweit Auditkriterien erfüllt sind.

8. Definitionen der Maßeinheiten

8.1. „Zugkilometer“ ist die Maßeinheit für die Bewegung eines Zuges über eine Entfernung von einem Kilometer. Zu berücksichtigen ist – sofern bekannt – die tatsächlich zurückgelegte Entfernung; andernfalls wird die Standardnetzentfernung zwischen Ausgangs- und Endpunkt zugrunde gelegt. Es ~~wird~~ ☒ ist ☒ nur die Wegstrecke auf dem Hoheitsgebiet des Meldelandes ☒ zu berücksichtigen ☒ ~~berücksichtigt.~~

8.2. „Personenkilometer“ ist die Maßeinheit für die Beförderung eines Fahrgastes mit der Eisenbahn über eine Entfernung von einem Kilometer. Es ~~wird~~ ☒ ist ☒ nur die Wegstrecke auf dem Hoheitsgebiet des Meldelandes ☒ zu berücksichtigen ☒ ~~berücksichtigt.~~

8.3. „Streckenkilometer“ ist die in Kilometern gemessene Länge des Eisenbahnnetzes in den Mitgliedstaaten, dessen Umfang in Artikel 2 festgelegt ist. Bei mehrgleisigen Eisenbahnstrecken zählt nur die Entfernung zwischen Ausgangs- und Endpunkt.

8.4. „Gleiskilometer“ ist die in Kilometern gemessene Länge des Eisenbahnnetzes in den Mitgliedstaaten, dessen Umfang in Artikel 2 festgelegt ist. Bei mehrgleisigen Eisenbahnstrecken zählt die Länge jedes einzelnen Gleises.

↓ Berichtigung, ABl. L 220,
21.6.2004, S. 16

ANHANG II

NOTIFIZIERUNG NATIONALER SICHERHEITSVORSCHRIFTEN

~~Zu den der Kommission nach dem Verfahren des Artikels 8 zu notifizierenden nationalen Sicherheitsvorschriften zählen folgende Vorschriften:~~

- ~~1. Vorschriften über bestehende nationale Sicherheitsziele und Sicherheitsmethoden;~~
- ~~2. Vorschriften über Anforderungen für Sicherheitsmanagementsysteme und die Sicherheitsbescheinigung von Eisenbahnunternehmen;~~

↓ 2008/110/EG Artikel 1 Absatz
13

↓ Berichtigung, ABl. L 220,
21.6.2004, S. 16

- ~~4. gemeinsame Betriebsvorschriften für das Eisenbahnnetz, die noch nicht Gegenstand von TSI sind, einschließlich Vorschriften für das Signalgebungs- und das Verkehrssteuerungssystem;~~
- ~~5. Vorschriften über Anforderungen für zusätzliche unternehmensinterne Betriebsvorschriften, die von Fahrwegbetreibern und Eisenbahnunternehmen erlassen werden müssen;~~
- ~~6. Vorschriften über Anforderungen an das mit sicherheitsrelevanten Aufgaben betraute Personal, einschließlich Auswahlkriterien, medizinischer Eignung, Schulung und Zulassung, die noch nicht Gegenstand einer TSI sind;~~
- ~~7. Vorschriften über die Untersuchung von Unfällen und Störungen.~~

ANHANG III

SICHERHEITSMANAGEMENTSYSTEME

1. ANFORDERUNGEN AN DAS SICHERHEITSMANAGEMENTSYSTEM

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

2. WESENTLICHE BESTANDTEILE DES SICHERHEITSMANAGEMENTSYSTEMS

Die wesentlichen Bestandteile des Sicherheitsmanagementsystems sind:

- a) eine Sicherheitsordnung, die vom Unternehmensleiter genehmigt und dem gesamten Personal mitgeteilt wird;
- b) die Organisation betreffende qualitative und quantitative Ziele zur Erhaltung und Verbesserung der Sicherheit sowie Pläne und Verfahren für die Erreichung dieser Ziele;
- c) Verfahren zur Einhaltung bestehender, neuer und geänderter Normen technischer und betrieblicher Art oder anderer Vorgaben, die:
 - in TSI
 - oder
 - in nationalen Sicherheitsvorschriften gemäß Artikel 8 und Anhang II
 - oder
 - in sonstigen einschlägigen Vorschriften
 - oder
 - in behördlichen Entscheidungenfestgelegt sind, sowie Verfahren, mit denen sichergestellt wird, dass die Normen und anderen Vorgaben während der gesamten Lebensdauer des Materials und während des gesamten Betriebs erfüllt werden;
- d) Verfahren und Methoden für die Durchführung von Risikobewertungen und die Anwendung von Maßnahmen zur Risikokontrolle für den Fall, dass sich aus geänderten Betriebsbedingungen oder neuem Material neue Risiken für die Infrastruktur oder den Betrieb ergeben;
- e) Schulungsprogramme für das Personal und Verfahren, die sicherstellen, dass die Qualifikation des Personals aufrechterhalten und die Arbeit dementsprechend ausgeführt wird;
- f) Vorgehensregeln für einen ausreichenden Informationsfluss innerhalb der Organisation und gegebenenfalls zwischen Organisationen, die dieselbe Infrastruktur nutzen;
- g) Verfahren und Formate für die Dokumentierung von Sicherheitsinformationen und Bestimmung von Kontrollverfahren zur Sicherung der Konfiguration von entscheidenden Sicherheitsinformationen;

- ~~h) Verfahren, die sicherstellen, dass Unfälle, Störungen, Beinaheunfälle und sonstige gefährliche Ereignisse gemeldet, untersucht und ausgewertet werden und die notwendigen Vorbeugungsmaßnahmen ergriffen werden;~~
- ~~i) Bereitstellung von Einsatz-, Alarm- und Informationsplänen in Absprache mit den zuständigen Behörden;~~
- ~~j) Bestimmungen über regelmäßige interne Nachprüfungen des Sicherheitsmanagementsystems.~~

ANHANG IV

ERKLÄRUNG ZUM STRECKENBEZOGENEN TEIL DER SICHERHEITSBESCHEINIGUNG

~~Der Sicherheitsbehörde werden für die Ausstellung des streckenbezogenen Teils der Sicherheitsbescheinigung die nachstehend aufgeführten Unterlagen vorgelegt:~~

~~Unterlagen des Eisenbahnunternehmens zu den TSI bzw. zu Teilen der TSI und gegebenenfalls zu nationalen Sicherheitsvorschriften und sonstigen Vorschriften, die seinen Betrieb, sein Personal und seine Fahrzeuge betreffen, sowie Unterlagen, die die Einhaltung dieser Vorgaben durch das Sicherheitsmanagementsystem belegen;~~

~~Unterlagen des Eisenbahnunternehmens zu den verschiedenen Kategorien des angestellten oder beauftragten Betriebspersonals, einschließlich Nachweisen, dass dieses Personal die Anforderungen der TSI bzw. der nationalen Vorschriften erfüllt und ordnungsgemäß zugelassen ist;~~

~~Unterlagen des Eisenbahnunternehmens zu den verwendeten Fahrzeugarten einschließlich Nachweisen, dass diese die Anforderungen der TSI bzw. der nationalen Vorschriften erfüllen und ordnungsgemäß zugelassen sind.~~

~~Um Doppelarbeit zu vermeiden und die Informationsmenge zu verringern, sollten nur zusammenfassende Unterlagen zu Elementen vorgelegt werden, die den TSI entsprechen und sonstige Anforderungen der Richtlinien 96/48/EG und 2001/16/EG erfüllen.~~

ANHANG V

WESENTLICHE INHALTE VON UNTERSUCHUNGSBERICHTEN ÜBER UNFÄLLE UND STÖRUNGEN

1. ZUSAMMENFASSUNG

Die Zusammenfassung enthält eine kurze Beschreibung des Ereignisses und seiner Auswirkungen mit Orts- und Zeitangaben. Sie nennt die unmittelbaren Auslöser des Ereignisses sowie die Einflussfaktoren und die bei der Untersuchung festgestellten Ursachen. Ferner werden die wichtigsten Empfehlungen sowie die entsprechenden Adressaten aufgeführt.

2. EREIGNISBEZOGENE ANGABEN

1. Ereignis

- Datum, genaue Uhrzeit und Ort des Ereignisses;
- Beschreibung des Geschehens, des Ortes sowie des Einsatzes der Rettungs- und Notfalldienste;
- Entscheidung über die Durchführung einer Untersuchung, die Zusammensetzung des Untersuchungsteams und die Durchführung der Untersuchung.

2. Hintergrund des Ereignisses

- beteiligte Bedienstete und Auftragnehmer sowie sonstige Beteiligte und Zeugen;
- die Züge und ihre Zusammenstellung einschließlich der Registrierungsnummern der beteiligten Fahrzeuge;
- Beschreibung der Infrastruktur und des Signalsystems (Gleise, Weichen, Verriegelung, Signale, Zugsicherung);
- Kommunikationsmittel;
- Bauarbeiten am Ort des Ereignisses oder in dessen Nähe;
- Auslösung des Notfallverfahrens der Eisenbahn mit der sich anschließenden Ereigniskette;
- Auslösung der Notfallverfahren der öffentlichen Rettungsdienste, Polizei und ärztlichen Dienste mit der sich anschließenden Ereigniskette.

3. Todesopfer, Verletzte und Sachschäden

- Fahrgäste und Dritte sowie Personal einschließlich der Auftragnehmer;
- Fracht, Gepäck und anderes Eigentum;
- Fahrzeuge, Infrastruktur und Umwelt.

4. Äußere Umstände

- Wetterbedingungen und geografische Angaben.

3. UNTERSUCHUNGSPROTOKOLL

1. Zusammenfassung von Aussagen (unter Wahrung des Schutzes der Personenidentität)

- Eisenbahnpersonal, einschließlich Auftragnehmern;

~~sonstige Zeugen;~~

~~2. Sicherheitsmanagementsystem~~

~~organisatorischer Rahmen und Art und Weise, in der Anweisungen erteilt und ausgeführt werden;~~

~~Anforderungen an das Personal und Durchsetzung dieser Anforderungen;~~

~~Routinen für interne Prüfungen und Audits und deren Ergebnisse;~~

~~Schnittstelle zwischen den verschiedenen Akteuren in Bezug auf die Infrastruktur;~~

~~3. Vorschriften und Regelungen~~

~~einschlägige gemeinschaftliche Rechtsvorschriften sowie staatliche Regelungen;~~

~~sonstige Vorschriften wie Betriebsvorschriften, örtliche Vorschriften, Anforderungen an das Personal, Instandhaltungsvorschriften und geltende Normen;~~

~~4. Funktion von Fahrzeugen und technischen Einrichtungen~~

~~Signalgebung und Zugsteuerung/Zugsicherung einschließlich automatischer Datenaufzeichnung;~~

~~Infrastruktur;~~

~~Kommunikationsausrüstung;~~

~~Fahrzeuge einschließlich automatischer Datenaufzeichnung;~~

~~5. Dokumentierung betrieblicher Handlungen~~

~~Maßnahmen des Personals für Verkehrssteuerung und Signalgebung;~~

~~Austausch von Sprachnachrichten im Zusammenhang mit dem Ereignis einschließlich der Dokumentierung von Aufzeichnungen;~~

~~Maßnahmen zum Schutz und zur Sicherung des Ortes des Ereignisses;~~

~~6. Schnittstellen zwischen Mensch, Maschine und Organisation~~

~~Arbeitszeitregelung für das beteiligte Personal;~~

~~medizinische und persönliche Faktoren, die das Ereignis beeinflusst haben, einschließlich Stress physischer oder psychischer Natur;~~

~~Gestaltung von Ausrüstungen, die die Schnittstelle zwischen Mensch und Maschine beeinflussen;~~

~~7. Frühere Ereignisse ähnlicher Art~~

~~4. AUSWERTUNG UND SCHLUSSFOLGERUNGEN~~

~~1. Abschließende Darstellung der Ereigniskette~~

~~abschließende Darlegung des Ereignisses anhand der in Nummer 3 ermittelten Tatsachen;~~

~~2. Auswertung~~

~~Auswertung der in Nummer 3 ermittelten Tatsachen mit dem Ziel, Schlussfolgerungen in Bezug auf die Ursachen des Ereignisses und die Leistung der Rettungsdienste zu ziehen;~~

~~3. Schlussfolgerungen:~~

~~unmittelbare Auslöser des Ereignisses einschließlich der Einflussfaktoren im Zusammenhang mit Handlungen beteiligter Personen oder dem Zustand von Fahrzeugen und technischen Einrichtungen;~~

~~Ursachen im Zusammenhang mit Fachkenntnissen, Verfahren und Instandhaltung;~~

~~Grundursachen im Zusammenhang mit dem rechtlichen Rahmen und dem Sicherheitsmanagementsystem.~~

~~4. Zusätzliche Bemerkungen~~

~~Mängel und Versäumnisse, die während der Untersuchung ermittelt wurden, für die Ursachenbestimmung jedoch nicht von Belang sind.~~

~~5. DURCHGEFÜHRTE MAßNAHMEN~~

~~Liste von aufgrund des Ereignisses bereits durchgeführten oder beschlossenen Maßnahmen.~~

~~6. EMPFEHLUNGEN~~



ANHANG II

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/EG	(ABl. L 345 vom 23.12.2008, S. 62)
Richtlinie 2009/149/EG	(ABl. L 313 vom 28.11.2009, S. 65)
Berichtigung, 2004/49/EG	(ABl. L 220 vom 21.6.2004, S. 16)

TEIL B

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

ANHANG III

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