

Rectificatie van Richtlijn 2004/50/EG van het Europees Parlement en de Raad van 29 april 2004 houdende wijziging van Richtlijn 96/48/EG van de Raad betreffende de interoperabiliteit van het trans-Europese hogesnelheidsspoorwegsysteem en van Richtlijn 2001/16/EG betreffende de interoperabiliteit van het conventionele trans-Europese spoorwegsysteem

(Publicatieblad van de Europese Unie L 164 van 30 april 2004)

Richtlijn 2004/50/EG wordt als volgt gelezen:

**RICHTLIJN 2004/50/EG VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD
van 29 april 2004
houdende wijziging van Richtlijn 96/48/EG van de Raad betreffende de interoperabiliteit van het trans-Europese hogesnelheidsspoorwegsysteem en van Richtlijn 2001/16/EG betreffende de interoperabiliteit van het conventionele trans-Europese spoorwegsysteem**

HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD VAN DE EUROPESE UNIE,

Gelet op het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap, en met name op de artikelen 71 en 156,

Gezien het voorstel van de Commissie ⁽¹⁾,

Gezien het advies van het Economisch en Sociaal Comité ⁽²⁾,

Gezien het advies van het Comité van de Regio's ⁽³⁾,

Volgens de procedure van artikel 251 van het Verdrag ⁽⁴⁾, in het licht van de op 23 maart 2004 door het Bemiddelingscomité goedgekeurde gemeenschappelijke tekst,

Overwegende hetgeen volgt:

(1) Overeenkomstig de artikelen 154 en 155 van het Verdrag draagt de Gemeenschap bij tot de totstandbrenging en de ontwikkeling van trans-Europese netwerken op het gebied van vervoer. Om deze doelstellingen te verwezenlijken, treft de Gemeenschap alle maatregelen die nodig kunnen blijken om de interoperabiliteit van de netwerken te verzekeren, met name op het gebied van de harmonisatie van de technische normen.

⁽¹⁾ PB C 126 E van 28.5.2002, blz. 312.

⁽²⁾ PB C 61 van 14.3.2003, blz. 131.

⁽³⁾ PB C 66 van 19.3.2003, blz. 5.

⁽⁴⁾ Advies van het Europees Parlement van 14 januari 2003 (PB C 38 E van 12.2.2004, blz. 119), gemeenschappelijk standpunt van de Raad van 26 juni 2003 (PB C 270 E van 11.11.2003, blz. 7), standpunt van het Europees Parlement van 23 oktober 2003 (nog niet verschenen in het Publicatieblad), wetgevingsresolutie van het Europees Parlement van 22 april 2004 en besluit van de Raad van 26 april 2004.

(2) Met betrekking tot de spoorwegsector is een eerste maatregel genomen door de vaststelling van Richtlijn 96/48/EG van de Raad ⁽⁵⁾. Om de doelstellingen van deze richtlijn te verwezenlijken, heeft de Europese Associatie voor spoorweginteroperabiliteit (AEIF), die in het kader van die richtlijn als representatieve gemeenschappelijke instantie is aangewezen, ontwerp-teksten voor technische specificaties voor interoperabiliteit (TSI) opgesteld, die door de Commissie op 30 mei 2002 zijn aangenomen.

(3) De Commissie heeft op 10 september 1999 een verslag aan het Europees Parlement en de Raad aangenomen. In dit verslag wordt een eerste evaluatie gegeven van de voortgang die is geboekt bij de totstandbrenging van de interoperabiliteit van het trans-Europese hogesnelheidsspoorwegsysteem. In zijn resolutie van 17 mei 2000 ⁽⁶⁾ heeft het Europees Parlement de Commissie verzocht voorstellen te doen voor een herziening van Richtlijn 96/48/EG aan de hand van het model dat is gebruikt voor Richtlijn 2001/16/EG ⁽⁷⁾.

(4) In Richtlijn 2001/16/EG zijn, evenals in Richtlijn 96/48/EG, communautaire procedures opgenomen voor de voorbereiding en vaststelling van TSI's, alsmede gemeenschappelijke voorschriften voor de beoordeling van de overeenstemming met de TSI's. Een opdracht voor de ontwikkeling van de eerste groep TSI's is gegeven aan de AEIF, die tevens is aangewezen als representatieve gemeenschappelijke instantie.

(5) De ontwikkeling van TSI's op het gebied van hoge snelheid, de toepassing van Richtlijn 96/48/EG bij concrete projecten en het werk van het Comité dat is ingesteld overeenkomstig genoemde richtlijn hebben een aantal bruikbare gegevens opgeleverd, die de Commissie ertoe hebben gebracht voor te stellen de beide richtlijnen betreffende spoorweginteroperabiliteit op een aantal punten te wijzigen.

⁽⁵⁾ PB L 235 van 17.9.1996, blz. 6. Richtlijn gewijzigd bij Verordening (EG) nr. 1882/2003 van het Europees Parlement en de Raad (PB L 284 van 31.10.2003, blz. 1).

⁽⁶⁾ PB C 59 van 23.2.2001, blz. 121.

⁽⁷⁾ PB L 110 van 20.4.2001, blz. 1.

- (6) De vaststelling van Verordening (EG) nr. 881/2004 van het Europees Parlement en de Raad van 29 april 2004 tot oprichting van een Europees Spoorwegbureau („Spoorwegbureauverordening“) ⁽¹⁾ en van Richtlijn 2004/49/EG van het Europees Parlement en de Raad van 29 april 2004 inzake de veiligheid van de communautaire spoorwegen („Spoorwegveiligheidsrichtlijn“) ⁽²⁾ maakt het noodzakelijk een aantal bepalingen uit de Richtlijnen 96/48/EG en 2001/16/EG te wijzigen. Met name zal het bureau, wanneer het is opgericht, van de Commissie de opdracht krijgen voor het opstellen van alle nieuwe ontwerp-TSI's en voor het wijzigen van bestaande TSI's.
- (7) Het van kracht worden van Richtlijn 2001/12/EG van het Europees Parlement en de Raad van 26 februari 2001 tot wijziging van Richtlijn 91/440/EEG van de Raad betreffende de ontwikkeling van de spoorwegen in de Gemeenschap ⁽³⁾, Richtlijn 2001/13/EG van het Europees Parlement en de Raad van 26 februari 2001 tot wijziging van Richtlijn 95/18/EG van de Raad betreffende de verlening van vergunningen aan spoorwegondernemingen ⁽⁴⁾ en Richtlijn 2001/14/EG van het Europees Parlement en de Raad van 26 februari 2001 inzake de toewijzing van spoorweginfrastructuurcapaciteit en de heffing van rechten voor het gebruik van spoorweginfrastructuur alsmede inzake veiligheids certificering ⁽⁵⁾ heeft gevolgen voor de implementatie van de interoperabiliteit. De uitbreiding van toegangsrechten dient, zoals dit ook bij andere vervoerwijzen het geval is, gelijktijdig plaats te vinden met de toepassing van de noodzakelijke bijbehorende harmonisatiemaatregelen. Derhalve dient de interoperabiliteit op het gehele net te worden geïmplementeerd en dient het toepassingsgebied van Richtlijn 2001/16/EG in geografische zin geleidelijk te worden uitgebreid. Tevens dient aan de rechtsgrond van Richtlijn 2001/16/EG te worden toegevoegd artikel 71 van het Verdrag, waarop Richtlijn 2001/12/EG is gebaseerd.
- (8) In het Witboek over het Europese vervoersbeleid wordt deze richtlijn aangekondigd. Deze richtlijn is een onderdeel van de strategie van de Commissie om, in het streven de congestie op de Europese wegen te verminderen, het railvervoer te revitaliseren door middel van een nieuw evenwicht tussen vervoerwijzen.
- (9) De TSI's die zijn ontwikkeld in het kader van Richtlijn 96/48/EG hebben niet expliciet betrekking op de vernieuwing van infrastructuurvoorzieningen en rollend materieel, noch op vervanging die plaatsvindt in het kader van preventief onderhoud. Daarin is wel voorzien in het kader van Richtlijn 2001/16/EG betreffende het conventionele spoorwegsysteem, en de beide richtlijnen dienen op dit punt te worden geharmoniseerd.
- (10) Bij de ontwikkeling van TSI's op het gebied van hoge snelheid is gebleken dat de verhouding tussen de essentiële eisen uit Richtlijn 96/48/EG en de TSI's enerzijds, en de Europese normen en andere documenten met een normatief karakter anderzijds, moet worden verduidelijkt. Met name dient een duidelijk onderscheid te worden gemaakt tussen de normen of delen van normen die in ieder geval een verplichtend karakter dienen te krijgen om de doelstellingen van die richtlijn te verwezenlijken en de „geharmoniseerde“ normen die zijn ontwikkeld in de geest van de nieuwe benadering op het gebied van technische harmonisatie en normalisatie.
- (11) In het algemeen worden Europese specificaties ontwikkeld in de geest van de nieuwe benadering op het gebied van technische harmonisatie en normalisatie. Op grond van deze specificaties kan worden verondersteld dat sprake is van overeenstemming met bepaalde essentiële eisen uit Richtlijn 96/48/EG, met name in het geval van interoperabiliteitsonderdelen en interfaces. Deze Europese specificaties (of de van toepassing zijnde delen daarvan) hebben geen verplichtend karakter en in de TSI's hoeft geen enkele expliciete verwijzing naar die specificaties te worden opgenomen. De referenties van deze Europese specificaties worden bekendgemaakt in het *Publicatieblad van de Europese Unie* en de lidstaten publiceren de referenties van de nationale normen waarin de Europese normen worden omgezet.
- (12) Wanneer dat in bepaalde gevallen strikt noodzakelijk is om te voldoen aan de doelstellingen van deze richtlijn, kan in TSI's expliciet worden verwezen naar Europese normen of specificaties. Deze expliciete verwijzing heeft gevolgen die nader dienen te worden omschreven; deze Europese normen of specificaties worden met name verplicht vanaf het moment waarop de TSI van toepassing is.
- (13) In een TSI worden alle bepalingen opgenomen waaraan een interoperabiliteitsonderdeel dient te voldoen, alsmede de met het oog op de beoordeling van de overeenstemming te volgen procedure. Voorts dient te worden opgemerkt dat voor elk onderdeel de in de TSI's omschreven procedure dient te worden gevolgd voor beoordeling van de overeenstemming en van de geschiktheid voor gebruik en dat voor dat onderdeel het desbetreffende certificaat dient te zijn afgegeven.
- (14) Om redenen van veiligheid dient de lidstaten te worden verzocht een identificatiecode toe te kennen aan elk in dienst gesteld rijtuig. Het rijtuig dient vervolgens te worden geregistreerd in een nationaal register. De registers dienen door alle lidstaten en door een aantal marktpartijen in de EU te kunnen worden geraadpleegd. De registers dienen samenhangend te zijn wat betreft het formaat van de gegevens. Daarom dienen voor deze registers gemeenschappelijke functionele en technische specificaties te worden opgesteld.
- (15) Er dient een nadere omschrijving te worden opgesteld van de procedure die moet worden gevolgd wanneer essentiële eisen wel van toepassing zijn op een subsysteem maar er voor die eisen nog geen uitgebreide specificaties zijn opgesteld in de desbetreffende TSI. In dergelijke gevallen is het wenselijk dat de instanties die zijn belast met de procedure voor beoordeling van de overeenstemming en de keuringsprocedures de instanties zijn die reeds werden aangemeld in het kader van artikel 20 van Richtlijn 96/48/EG en Richtlijn 2001/16/EG.

⁽¹⁾ Zie bladzijde 3 van dit Publicatieblad.

⁽²⁾ Zie bladzijde 16 van dit Publicatieblad.

⁽³⁾ PB L 75 van 15.3.2001, blz. 1.

⁽⁴⁾ PB L 75 van 15.3.2001, blz. 26.

⁽⁵⁾ PB L 75 van 15.3.2001, blz. 29. Richtlijn laatstelijk gewijzigd bij Besluit 2002/844/EG van de Commissie (PB L 289 van 26.10.2002, blz. 30).

- (16) De voor de uitvoering van deze richtlijn vereiste maatregelen dienen te worden vastgesteld overeenkomstig Besluit 1999/468/EG van de Raad van 28 juni 1999 tot vaststelling van de voorwaarden voor de uitoefening van de aan de Commissie verleende uitvoeringsbevoegdheden ⁽¹⁾.
- (17) De definitie van rollend materieel die is opgenomen in bijlage I van Richtlijn 96/48/EG dient nader te worden uitgewerkt. De richtlijn dient ook betrekking te hebben op rollend materieel dat is ontworpen om met snelheden van circa 200 km/uur uitsluitend te rijden op voor hoge snelheden aangepast spoor.
- (18) Bij de uitvoering van deze richtlijn dienen werkzaamheden die reeds zijn aangevangen in het kader van Richtlijn 96/48/EG en Richtlijn 2001/16/EG zo veel mogelijk doorgang te vinden. Dat geldt eveneens voor de toepassing van deze richtlijnen door de lidstaten in het kader van projecten die zich bij het van kracht worden van deze richtlijn in een gevorderd stadium van ontwikkeling bevinden.
- (19) Aangezien het doel van de beoogde maatregelen, te weten de interoperabiliteit van het trans-Europese spoorwegsysteem, door de lidstaten niet in voldoende mate kan worden verwezenlijkt en derhalve op grond van zijn in het Verdrag erkende trans-Europese aard beter door de Gemeenschap verwezenlijkt kan worden, kan de Gemeenschap maatregelen treffen op grond van het subsidiariteitsbeginsel dat is vastgelegd in artikel 5 van het Verdrag. Overeenkomstig het in genoemd artikel omschreven evenredigheidsbeginsel gaat deze richtlijn niet verder dan wat nodig is om dit doel te verwezenlijken.
- (20) TSI's voor het hogesnelheidsspoorwegsysteem die betrekking hebben op infrastructuur, rollend materieel, energie, besturing en seingeving, exploitatie en onderhoud zijn op 30 mei 2002 door de Commissie aangenomen; de in artikel 1, punt 5, en artikel 2, punt 5, genoemde ontwerp-TSI's hebben betrekking op de herziening van deze TSI's of op de aanneming van nieuwe TSI's.
- (21) Overeenkomstig artikel 25 van Richtlijn 2001/16/EG wordt momenteel een ontwerppreferentiekader van technische voorschriften ontwikkeld voor het huidige interoperabiliteitsniveau van het conventionele trans-Europese spoorwegsysteem; deze technische voorschriften moeten worden geactualiseerd vanwege de in die richtlijn beoogde verruiming van de werkingsfeer, alsmede rekening houdend met de eerste reeks, uiterlijk in 2004 aan te nemen, TSI's.
- (22) In weerwil van de uitsluitingen van de werkingsfeer van Richtlijn 2001/16/EG, worden de lidstaten met het oog op de grotere kosteneffectiviteit en schaalvoordelen in de constructiesector aangemoedigd om de toepasselijke bepalingen van die richtlijn vrijwillig toe te passen.

- (23) Richtlijn 96/48/EG en Richtlijn 2001/16/EG dienen in deze zin te worden gewijzigd,

HEBLEN DE VOLGENDE RICHTLIJN VASTGESTELD:

Artikel 1

Richtlijn 96/48/EG wordt als volgt gewijzigd:

1. Artikel 1 wordt vervangen door:

„Artikel 1

1. Deze richtlijn beoogt de voorwaarden vast te stellen waaraan dient te worden voldaan om op het grondgebied van de Gemeenschap de interoperabiliteit van het trans-Europese hogesnelheidsspoorwegsysteem als omschreven in bijlage I te verwezenlijken.

Deze voorwaarden betreffen het ontwerp, de constructie, de ingebruikneming, de verbetering, de vernieuwing, de exploitatie en het onderhoud van de onderdelen van dit systeem die na 30 april 2004 de datum van inwerkingtreding van deze richtlijn in gebruik zullen worden genomen, alsmede de kwalificaties van, en de gezondheids- en veiligheidsvoorschriften voor het personeel dat bij de exploitatie betrokken is.

2. De verwezenlijking van dit doel moet resulteren in de vaststelling van een optimaal niveau van technische harmonisatie en moet het mogelijk maken dat:

- a) de internationale spoorwegdiensten op het grondgebied van de Gemeenschap en met derde landen worden vergemakkelijkt, verbeterd en uitgebreid;
- b) wordt bijgedragen tot de geleidelijke totstandbrenging van de interne markt op het gebied van de uitrusting en diensten die nodig zijn voor de constructie, werking, vernieuwing, verbetering en werking van het trans-Europese hogesnelheidsspoorwegsysteem;
- c) de interoperabiliteit van het trans-Europese hogesnelheidsspoorwegsysteem wordt bevorderd.”

2. Aan artikel 2 worden de volgende punten toegevoegd:

- „j) „fundamentele parameter”: elke wettelijke, technische of operationele voorwaarde die vanuit een oogpunt van interoperabiliteit kritiek van aard is en waarover vóór de uitwerking van volledige ontwerp-TSI's een besluit moet worden genomen of een aanbeveling moet worden opgesteld volgens de procedure van artikel 21, lid 2;

⁽¹⁾ PB L 184 van 17.7.1999, blz. 23.

- k) „specifiek geval”: elk deel van het trans-Europese hogesnelheidsspoorwegsysteem waarvoor om geografische of topografische redenen of omwille van het stadsmilieu en de samenhang van het bestaande systeem, bijzondere tijdelijke of definitieve bepalingen in de TSI's moeten worden opgenomen. Het gaat hierbij bijvoorbeeld om spoorweglijnen en -netwerken die niet verbonden zijn met het netwerk in de rest van de Gemeenschap, het profiel, de spoorbreedte of de spoorafstand;
- l) „verbetering”: belangrijke werkzaamheden waarbij een subsysteem of deel van een subsysteem wordt gewijzigd en die een verbetering van de algemene prestaties van het subsysteem tot gevolg hebben;
- m) „vervanging in het kader van onderhoud”: vervanging van onderdelen door onderdelen met een identieke functie en identieke prestaties in het kader van preventief onderhoud of herstelwerkzaamheden;
- n) „vernieuwing”: belangrijke vervangingswerkzaamheden waarbij een subsysteem of deel van een subsysteem wordt gewijzigd en die geen wijziging van de algemene prestaties van het subsysteem tot gevolg hebben;
- o) „bestaand spoorwegsysteem”: het geheel van de spoorweginfrastructuur van het bestaande spoorwegsysteem, bestaande uit de lijnen en vaste installaties en uit het rollend materieel, ongeacht categorie of herkomst, dat op deze infrastructuur rijdt;
- p) „ingebruikneming”: alle handelingen door middel waarvan een subsysteem in zijn nominale werkingstoestand wordt gebracht.”
3. Artikel 2, punt h), wordt geschrapt.
4. Artikel 5 wordt als volgt gewijzigd:
- a) lid 1 wordt vervangen door:
- „1. Elk van de subsystemen wordt bestreken door één TSI. Een subsysteem kan zo nodig bestreken worden door verscheidene TSI's en één TSI kan verscheidene subsystemen betreffen. Voor het besluit om een TSI te ontwikkelen en/of te herzien en voor de keus van de technische en geografische reikwijdte daarvan is een mandaat overeenkomstig artikel 6, lid 1, vereist.”
- b) lid 3 wordt vervangen door:
- „3. Voorzover nodig voor de verwezenlijking van de in artikel 1 genoemde doelstellingen wordt (worden) in elke TSI:
- a) de beoogde reikwijdte aangegeven (deel van het netwerk of rollend materieel als bedoeld in bijlage I, subsysteem of deel van het subsysteem als bedoeld in bijlage II);
- b) de essentiële eisen voor elk betrokken subsysteem vastgesteld alsmede de interfaces ervan met andere subsystemen;
- c) de functionele en technische specificaties vastgesteld waaraan elk subsysteem en de interfaces ervan met andere subsystemen moeten voldoen. Deze specificaties mogen zo nodig verschillen naargelang van het gebruik van het subsysteem, bijvoorbeeld overeenkomstig de categorieën van lijnen, en/of rollend materieel als bedoeld in bijlage I;
- d) de interoperabiliteitsonderdelen en interfaces bepaald waarvoor Europese specificaties moeten worden vastgesteld, waaronder de Europese normen, die noodzakelijk zijn om de interoperabiliteit van het trans-Europees hogesnelheidsspoorwegsysteem tot stand te brengen;
- e) per geval de procedures aangegeven die moeten worden gehanteerd voor de beoordeling van de overeenstemming of de geschiktheid voor gebruik van interoperabiliteitsonderdelen enerzijds, of de EG-keuring van de subsystemen anderzijds. Die procedures moeten gebaseerd zijn op de in Besluit 93/465/EEG omschreven modules;
- f) de uitvoeringsstrategieën voor de TSI aangegeven. Met name dienen de stappen te worden vermeld via welke de bestaande situatie geleidelijk overgaat in de uiteindelijke situatie waarin in alle gevallen aan de TSI wordt voldaan;
- g) voor het betrokken personeel de voorwaarden omschreven voor beroepskwalificaties en voor gezondheid en veiligheid op het werk die vereist zijn voor de exploitatie en het onderhoud van het subsysteem in kwestie en voor de toepassing van de TSI.”
- c) Het volgende lid 6 wordt ingevoegd:
- „6. Wanneer dat strikt noodzakelijk is om te voldoen aan de doelstellingen van deze richtlijn, kunnen TSI's expliciet en duidelijk verwijzen naar Europese normen of specificaties. In dat geval worden die Europese normen of specificaties (of de desbetreffende delen daarvan) beschouwd als een bijlage van de desbetreffende TSI en krijgen zij een verplicht karakter op het moment dat de TSI van toepassing is. Indien Europese normen of specificaties ontbreken en nog ontwikkeld dienen te worden, kan worden verwezen naar andere, duidelijk geïdentificeerde documenten met een normatief karakter: in dat geval betreft het eenvoudig toegankelijke documenten uit de openbare sfeer.”

5. Artikel 6 wordt vervangen door:

„Artikel 6

1. De ontwerp-TSI's en latere wijzigingen in TSI's worden opgesteld in opdracht van de Commissie overeenkomstig de procedure van artikel 21, lid 2. Zij worden opgesteld onder de verantwoordelijkheid van het bureau, overeenkomstig de artikelen 3 en 12 van Verordening (EG) nr. 881/2004 van het Europees Parlement en de Raad tot oprichting van een Europees spoorwegbureau („de Spoorwegbureauverordening”) (*) van 29 april 2004 en in samenwerking met de in die artikelen genoemde werkgroepen.

De ontwerp-TSI's worden opgesteld en herzien volgens de procedure van artikel 21, lid 2. Zij worden door de Commissie in het *Publicatieblad van de Europese Unie* bekendgemaakt.

2. Het bureau is belast met de voorbereiding van de herziening en bijwerking van de TSI's en het doen van eventuele aanbevelingen aan het in artikel 21 bedoelde comité, teneinde rekening te houden met de ontwikkeling van de techniek en de maatschappelijke eisen.

3. Elke ontwerp-TSI wordt in twee fasen opgesteld.

Eerst bepaalt het bureau de fundamentele parameters voor deze TSI, alsmede de interfaces met de andere subsystemen en alle andere noodzakelijke specifieke gevallen. Voor elk van deze parameters en interfaces worden de meest gunstige alternatieve oplossingen, vergezeld van technische en economische bewijsstukken, gepresenteerd. Overeenkomstig de procedure van artikel 21, lid 2, wordt een besluit genomen; indien nodig worden specifieke gevallen vermeld.

Daarna werkt het bureau op basis van deze fundamentele parameters de ontwerp-TSI uit. Eventueel houdt het bureau rekening met de vooruitgang van de techniek, reeds uitgevoerde normalisatiewerkzaamheden, de bevindingen van bestaande werkgroepen en aanvaarde onderzoeksresultaten. Elke ontwerp-TSI gaat vergezeld van een volledige raming van de te verwachten kosten en baten van de toepassing van de TSI's; daarin worden de verwachte gevolgen voor alle betrokken exploitanten en economische subjecten vermeld.

4. Bij de opstelling, aanneming en herziening van elke TSI (met inbegrip van de fundamentele parameters) wordt rekening gehouden met de te voorziene kosten en baten van alle voorgestelde technische oplossingen en van de onderlinge interfaces, teneinde te bepalen welke oplossingen de meest gunstige zijn en die uit te voeren. De lidstaten leveren een bijdrage aan deze raming door de benodigde gegevens te verstrekken.

5. Het in artikel 21 bedoelde comité wordt regelmatig op de hoogte gehouden van de werkzaamheden in verband met het opstellen van de TSI's. Het comité kan gedurende deze werkzaamheden de nodige opdrachten of aanbevelingen formuleren betreffende de opzet van de TSI's, alsmede betreffende de raming van de kosten en baten. Het comité kan met

name op verzoek van een lidstaat verzoeken alternatieve oplossingen te bestuderen en de raming van de kosten en baten van deze alternatieve oplossingen op te nemen in het verslag bij de ontwerp-TSI.

6. Bij de aanneming van elke TSI wordt volgens de procedure van artikel 21, lid 2, de datum vastgesteld waarop die van kracht wordt. Wanneer verschillende subsystemen om redenen van technische compatibiliteit tegelijkertijd in gebruik moeten worden genomen, moeten de data van inwerkingtreding van de desbetreffende TSI's overeenstemmen.

7. Bij de opstelling, aanneming en herziening van de TSI's wordt rekening gehouden met de mening van de gebruikers ten aanzien van eigenschappen die rechtstreeks van invloed zijn op het gebruik van de subsystemen door die gebruikers. Daartoe pleegt het bureau bij de opstelling en herziening van de TSI's overleg met de representatieve gebruikersverenigingen en -organisaties. Een verslag van de uitkomst van dit overleg wordt bij de ontwerp-TSI gevoegd.

De lijst van verenigingen en organisaties waarmee overleg moet worden gepleegd, wordt door het in artikel 21 bedoelde comité opgesteld voordat opdracht wordt gegeven tot herziening van de TSI en kan op verzoek van een lidstaat of de Commissie worden herzien en bijgewerkt.

8. Bij de opstelling, aanneming en herziening van de TSI's wordt rekening gehouden met het advies van de sociale partners ten aanzien van de voorschriften van artikel 5, lid 3, onder g).

Daartoe worden de sociale partners geraadpleegd voordat de ontwerp-TSI met het oog op de aanneming of herziening ervan bij het Comité van artikel 21 wordt ingediend.

De sociale partners worden geraadpleegd in het kader van het Comité voor de sectoriële dialoog, opgericht bij Besluit 98/500/EG van de Commissie (**). Zij brengen binnen drie maanden advies uit.

(*) PB L 164 van 30.4.2004, blz. 1

(**) PB L 255 van 17.9.1998, blz. 27.”

6. Artikel 7 wordt vervangen door:

„Artikel 7

Het is een lidstaat toegestaan één of meer TSI's, ook met betrekking tot het rollend materieel, in de volgende gevallen en omstandigheden niet toe te passen:

- a) een voorgestelde nieuwe lijn, de vernieuwing of verbetering van een bestaande lijn, elk element als genoemd in artikel 1, lid 1, in een geavanceerde ontwikkelingsfase of waarvoor een uitvoeringsovereenkomst loopt wanneer die TSI's zijn gepubliceerd;

- b) elk project met betrekking tot de vernieuwing of verbetering van een bestaande lijn, wanneer het profiel, de spoorbreedte, de spoorafstand of de elektrische voltage in deze TSI's niet verenigbaar is met die van de bestaande lijnen;
- c) een voorgestelde nieuwe lijn of de voorgestelde vernieuwing of verbetering van een bestaande lijn op het grondgebied van die lidstaat, wanneer zijn spoorwegnetwerk is afgesloten of door de zee geïsoleerd is van het spoorwegnetwerk van de rest van het grondgebied van de Gemeenschap;
- d) elke voorgestelde vernieuwing, uitbreiding of verbetering van een bestaande lijn, wanneer de toepassing van die TSI's de economische levensvatbaarheid van het project en/of de verenigbaarheid van het spoorwegsysteem in de andere lidstaat in gevaar zou brengen;
- e) wanneer, na een ongeluk of een natuurramp, de voorwaarden voor het snel herstellen van het netwerk het economisch of technisch niet mogelijk maken de relevante TSI's gedeeltelijk of geheel toe te passen.

In elk geval stelt de betrokken lidstaat de Commissie vooraf in kennis van zijn voorgenomen afwijking en zendt hij haar een dossier toe met de TSI's of de delen van TSI's die hij niet toegepast wenst te zien met de overeenkomstige specificaties die hij wel wenst toe te passen. De Commissie analyseert de door de lidstaten overwogen maatregelen. In de gevallen van b) en d) neemt de Commissie een besluit overeenkomstig de procedure van artikel 21, lid 2. Zo nodig wordt een aanbeveling opgesteld met betrekking tot de toe te passen specificaties. In het geval van punt b) wordt in het besluit van de Commissie evenwel niet verwezen naar het profiel en de spoorbreedte."

7. Aan artikel 9 wordt de volgende alinea toegevoegd:

„In het bijzonder mogen zij geen verificaties verlangen die al zijn verricht in het kader van de procedure die tot de EG-verklaring van conformiteit of geschiktheid voor gebruik heeft geleid.”

8. Artikel 10 wordt als volgt gewijzigd:

- a) Lid 2 wordt vervangen door:

„2. Voor elk interoperabiliteitsonderdeel dient de procedure te worden gevolgd voor beoordeling van de overeenstemming en de geschiktheid voor gebruik zoals omschreven in de desbetreffende TSI, en voor dat onderdeel dient het desbetreffende certificaat te zijn afgegeven.”

- b) Lid 3 wordt vervangen door:

„3. De lidstaten gaan ervan uit dat een interoperabiliteitsonderdeel voldoet aan de essentiële eisen indien het voldoet aan de voorwaarden die zijn vastgesteld in de desbetreffende TSI of aan de Europese specificaties die zijn ontwikkeld om aan die voorwaarden te voldoen.”

- c) De leden 4 en 5 worden geschrapt;

9. Artikel 11 wordt vervangen door:

„Artikel 11

Wanneer een lidstaat of de Commissie van mening is dat bepaalde Europese specificaties die rechtstreeks of indirect worden gebruikt ten behoeve van deze richtlijn niet voldoen aan de essentiële eisen, kan volgens de procedure van artikel 21, lid 2, na overleg met het comité dat is ingesteld bij Richtlijn 98/34/EG van de Raad van 22 juni 1998 betreffende een informatieprocedure op het gebied van normen en technische voorschriften en regels betreffende de diensten van de informatiemaatschappij (*), worden besloten deze specificaties geheel of gedeeltelijk te verwijderen uit de publicaties waarin zij zijn opgenomen, of ze te wijzigen.

(*) PB L 204 van 21.7.1998, blz. 37. Richtlijn gewijzigd bij Richtlijn 98/48/EG (PB L 217 van 5.8.1998, blz. 18)."

10. Artikel 14 wordt vervangen door:

„Artikel 14

1. Het is aan elke lidstaat om toestemming te geven voor de ingebruikneming van de zich op zijn grondgebied bevindende of aldaar geëxploiteerde subsystemen van structurele aard, die van het trans-Europees hogesnelheidsspoorwegsysteem deel uitmaken.

Te dien einde nemen de lidstaten alle dienstige maatregelen opdat deze subsystemen alleen in gebruik kunnen worden genomen indien zij zodanig zijn ontworpen, geconstrueerd en geïnstalleerd dat de inachtneming van de desbetreffende essentiële eisen niet in het gedrang komt wanneer zij in het hogesnelheidsspoorwegsysteem worden opgenomen.

Elke lidstaat controleert met name of deze subsystemen aansluiten bij het systeem waarin ze worden opgenomen.

2. Het is aan elke lidstaat om bij de ingebruikneming, en daarna op gezette tijden, te verifiëren dat deze subsystemen overeenkomstig de desbetreffende essentiële eisen worden geëxploiteerd en onderhouden. Hiertoe wordt gebruik gemaakt van de beoordelings- en keuringsprocedures die zijn omschreven in de desbetreffende structurele en functionele TSI's.

3. In geval van vernieuwing of verbetering dienen de infrastructuurbeheerder of de spoorwegondernemingen bij de betrokken lidstaat een dossier in waarin het project beschreven wordt. De lidstaat bestudeert dit dossier en besluit, mede in het licht van de uitvoeringsstrategie in de desbetreffende TSI, of de omvang van de werkzaamheden het nodig maakt dat er opnieuw toestemming voor ingebruikneming in de zin van deze richtlijn wordt gegeven.

De hernieuwde toestemming voor ingebruikneming is altijd vereist wanneer de voorgenomen werkzaamheden gevolgen kunnen hebben voor de algehele veiligheid van het betrokken subsysteem.

4. Indien de lidstaten toestemming geven voor de ingebruikneming van rollend materieel, dragen zij er tevens zorg voor dat aan elk rijtuig een alfanumerieke identificatiecode wordt toegekend. Deze code dient op elk rijtuig te worden aangebracht en te worden opgenomen in een nationaal register dat aan de volgende eisen voldoet:

- a) het register voldoet aan de gemeenschappelijke specificaties als omschreven in lid 5;
- b) het register wordt beheerd en bijgehouden door een instantie die onafhankelijk is van enige spoorwegonderneming;
- c) het register is toegankelijk voor de veiligheidsinstanties en de onderzoeksorganen die zijn aangewezen in het kader van de artikelen 16 en 21 van Richtlijn 2004/49/EG van het Europees Parlement en de Raad van 29 april 2004 tot oprichting van een Europees spoorwegbureau (hierna „de Spoorwegbureauverordening” genoemd) (*) wat betreft de gegevens die betrekking hebben op de spoorwegveiligheid; het is tevens, voor elk wettig verzoek, toegankelijk voor de toezichthoudende instanties die zijn aangewezen in het kader van artikel 30 van Richtlijn 2001/14/EG van het Europees Parlement en de Raad van 26 februari 2001 inzake de toewijzing van spoorweginfrastructuurcapaciteit en de heffing van rechten voor het gebruik van spoorweginfrastructuur alsmede inzake veiligheids certificering (**) voor het bureau, voor spoorwegondernemingen en voor infrastructuurbeheerders.

Wanneer rollend materieel voor het eerst in een derde land in gebruik is genomen, mogen de lidstaten rijtuigen aanvaarden die duidelijk geïdentificeerd zijn aan de hand van een verschillend codesysteem. Vanaf het ogenblik waarop een lidstaat toestemming heeft verleend voor de ingebruikneming van dergelijke rijtuigen op zijn grondgebied, moet het evenwel mogelijk zijn de hieronder in lid 5, onder c), d) en e), vermelde overeenkomstige gegevens via het register op te vragen.

5. De gemeenschappelijke specificaties van het register worden bepaald volgens de procedure van artikel 21, lid 2, op basis van een ontwerp-specificatie van het bureau. Deze ontwerp-specificaties omvatten: inhoud, dataformaat, functionele en technische architectuur, bedrijfsmodus en voorschriften voor gegevensinvoer en overleg. In dit register worden in ieder geval de volgende gegevens opgenomen:

- a) referenties van de EG-keuringsverklaring en van de dienst die deze verklaring heeft afgegeven;
- b) referenties van het register van rollend materieel als omschreven in artikel 22 bis;
- c) de gegevens van de eigenaar of de lessee van het rijtuig;

d) eventuele beperkingen ten aanzien van de exploitatiewijze van het rijtuig;

e) voor de veiligheid relevante gegevens met betrekking tot het onderhoudsschema van het rijtuig.

(*) PB L 164 van 30.4.2004, blz. 44.

(**) PB L 75 van 15.3.2001, blz. 29. Richtlijn gewijzigd bij beschikking 2002/844/EG van de Commissie (PB L 289 van 26.10.2002, blz. 30)."

11. Aan artikel 15 wordt de volgende alinea toegevoegd:

„In het bijzonder mogen zij geen verificaties verlangen die al zijn verricht in het kader van de procedure die tot de EG-keuringsverklaring heeft geleid.”

12. In artikel 16 wordt lid 3 vervangen door:

„3. Bij ontstentenis van TSI's (met inbegrip van de gevallen waarin op grond van artikel 7 kennis is gegeven van een afwijking) zenden de lidstaten aan de andere lidstaten en aan de Commissie voor elk subsysteem een lijst van de technische voorschriften die gebruikt worden voor de uitvoering van de essentiële eisen. Daarvan wordt uiterlijk 30 april 2005 kennis gegeven en vervolgens telkens wanneer de lijst van technische voorschriften wordt gewijzigd. Bij deze gelegenheid wijzen de lidstaten tevens de instanties aan die, in het geval van technische voorschriften, worden belast met de uitvoering van de keuringsprocedure als bedoeld in artikel 18.”

13. Aan artikel 17 wordt de volgende alinea toegevoegd:

„In dergelijke gevallen worden de TSI's herzien overeenkomstig artikel 6, lid 2. Indien bepaalde technische aspecten die overeenkomen met essentiële eisen niet onmiddellijk en uitdrukkelijk aan de orde kunnen komen in een TSI, worden zij duidelijk omschreven in een bijlage van de TSI. Op deze aspecten is artikel 16, lid 3 van toepassing.”

14. Aan artikel 18, lid 2, wordt de volgende alinea toegevoegd:

„Tot die taak behoort ook de verificatie van de interfaces van het betrokken subsysteem met het systeem waarvan het deel uitmaakt, gebaseerd op de informatie in de desbetreffende TSI en in de registers als bedoeld in artikel 22 bis.”

15. In artikel 20 wordt lid 5 vervangen door:

„5. De Commissie stelt een coördinatiegroep voor aangeelde instanties in (hierna te noemen „de coördinatiegroep”), waar alle aangelegenheden worden besproken die verband houden met de toepassing van de procedures voor beoordeling van de overeenstemming en van de geschiktheid voor gebruik als bedoeld in artikel 13 en van de keuringsprocedure als bedoeld in artikel 18, of met de toepassing van de TSI op dit gebied. Vertegenwoordigers van de lidstaten kunnen als waarnemer deelnemen aan de werkzaamheden van de coördinatiegroep.

De Commissie en de waarnemers stellen het in artikel 21 bedoelde comité in kennis van de werkzaamheden die plaatsvinden in het kader van de coördinatiegroep. De Commissie zal, in voorkomend geval, de maatregelen voorstellen die nodig zijn om de problemen te verhelpen.

Waar nodig wordt het optreden van de aangemelde instanties gecoördineerd in overeenstemming met artikel 21."

16. Artikel 21 wordt vervangen door:

„Artikel 21

1. De Commissie wordt bijgestaan door een comité.
2. Wanneer naar dit lid wordt verwezen, zijn de artikelen 5 en 7 van Besluit 1999/468/EG van de Raad van 28 juni 1999 tot vaststelling van de voorwaarden voor de uitoefening van de aan de Commissie verleende uitvoeringsbevoegdheden (*) van toepassing, met inachtneming van artikel 8 van dat besluit.

De in artikel 5, lid 6, van Besluit 1999/468/EG bedoelde termijn wordt vastgesteld op drie maanden.

3. Het comité stelt zijn reglement van orde vast.
4. Het comité kan in voorkomend geval werkgroepen oprichten om zich te laten assisteren bij de vervulling van zijn taken, met name met het oog op de coördinatie van de aangemelde instanties.

(*) PB L 184 van 17.7.1999, blz. 23."

17. De volgende artikelen worden ingevoegd:

„Artikel 21 bis

1. Het comité kan elke kwestie bespreken die betrekking heeft op de interoperabiliteit van het trans-Europese hogesnelheidsspoorwegsysteem, daaronder begrepen kwesties inzake de interoperabiliteit van dit systeem met dat van derde landen.
2. Het comité kan elke kwestie bespreken die betrekking heeft op de uitvoering van deze richtlijn. Indien nodig, stelt de Commissie een aanbeveling voor de uitvoering vast op de wijze die is omschreven in artikel 21, lid 2.

Artikel 21 ter

1. Op eigen initiatief of op verzoek van een lidstaat kan de Commissie volgens de procedure van artikel 21, lid 2, opdracht geven tot het opstellen van een TSI voor een aanvullend onderwerp, mits die een in bijlage II bedoeld subsysteem betreft.

2. Het comité stelt volgens de procedure van artikel 21, lid 2, op basis van een Commissievoorstel, een werkprogramma op overeenkomstig de doelstellingen van deze richtlijn en die van Richtlijn 2001/16/EG van het Europees Parlement en de Raad van 19 maart 2001 betreffende de interoperabiliteit van het conventionele trans-Europese spoorwegsysteem (*).

Artikel 21 quater

De bijlagen II tot en met VI kunnen worden gewijzigd volgens de procedure van artikel 21, lid 2.

(*) PB L 110 van 20.4.2001, blz. 1."

18. Het volgende artikel 22 bis wordt ingevoegd:

„Artikel 22 bis

1. De lidstaten zien erop toe dat elk jaar een register van infrastructuurvoorzieningen (respectievelijk register van rollend materieel) wordt gepubliceerd en bijgewerkt. In dat register worden voor elk betrokken subsysteem of deel daarvan de belangrijkste kenmerken aangegeven, waaronder de fundamentele parameters, en de mate waarin deze overeenstemmen met de kenmerken die zijn voorgeschreven in de desbetreffende TSI's. Daartoe wordt in elke TSI nauwkeurig vermeld welke gegevens dienen te worden opgenomen in de registers van infrastructuurvoorzieningen en in de registers van rollend materieel.
2. Een kopie van deze registers wordt toegezonden aan de betrokken lidstaten en aan het bureau, en wordt ter beschikking gesteld aan belanghebbenden, waaronder ten minste de professionele actoren in de sector."

19. Bijlage I wordt vervangen door de tekst in bijlage I van deze richtlijn.

20. Bijlage II wordt vervangen door de tekst in bijlage II van deze richtlijn.

21. Aan bijlage III wordt het volgende punt toegevoegd:

„2.4.4. Controle

Treinen moeten worden uitgerust met een registratieapparaat. De met dit apparaat verkregen gegevens en de verwerking ervan moeten worden geharmoniseerd."

22. In bijlage VII wordt aan punt 2 de volgende alinea toegevoegd:

„Met name dienen de instantie en het met de keuringen belaste personeel vanuit functioneel oogpunt onafhankelijk te zijn van de overheden die zijn aangewezen voor de afgifte

van vergunningen voor ingebruikneming in het kader van deze richtlijn, van vergunningen in het kader van Richtlijn 95/18/EG van de Raad van 19 juni 1995 betreffende de verlening van vergunningen aan spoorwegondernemingen (*) en van veiligheidscertificaten in het kader van Richtlijn 2004/49/EG, alsmede van de diensten die belast zijn met inspecties bij ongevallen.

(*) PB L 143 van 27.6.1995, blz. 70. Richtlijn laatstelijk gewijzigd bij Richtlijn 2001/13/EG van het Europees Parlement en de Raad (PB L 75 van 15.3.2001, blz. 26)."

Artikel 2

Richtlijn 2001/16/EG wordt als volgt gewijzigd:

1. De titel wordt vervangen door: „Richtlijn 2001/16/EG van het Europees Parlement en de Raad van 19 maart 2001 betreffende de interoperabiliteit van het conventionele spoorwegsysteem”.

2. Artikel 1 wordt als volgt gewijzigd:

a) Lid 1 wordt vervangen door:

„1. Deze richtlijn beoogt de voorwaarden vast te stellen waaraan dient te worden voldaan om op het grondgebied van de Gemeenschap de interoperabiliteit van het trans-Europese conventionele spoorwegsysteem als omschreven in bijlage I, te verwezenlijken. Deze voorwaarden betreffen het ontwerp, de constructie, de ingebruikneming, de verbetering, de vernieuwing, de exploitatie en het onderhoud van de onderdelen van dit systeem die na de datum van inwerkingtreding in gebruik zullen worden genomen, alsmede de kwalificaties van, en de gezondheids- en veiligheidsvoorschriften voor het personeel dat bij de exploitatie en het onderhoud betrokken is.”

b) De aanhef van lid 2 wordt vervangen door:

„2. De verwezenlijking van dit doel moet resulteren in de vaststelling van een optimaal niveau van technische harmonisatie en moet het mogelijk maken dat:”

c) Aan artikel 1 wordt het volgende lid toegevoegd:

„3. Het toepassingsgebied van deze richtlijn wordt geleidelijk uitgebreid tot het gehele conventionele spoorwegsysteem, met inbegrip van toegang via het spoor tot terminals en belangrijke haveninstallaties die meer dan één gebruiker bedienen of kunnen bedienen, met uitzondering van infrastructuurvoorzieningen en rollend materieel, uitsluitend bestemd voor lokaal, historisch of toeristisch gebruik of infrastructuurvoorzieningen die functioneel geïsoleerd zijn van de rest van het spoorwegsysteem, en onverminderd de afwijkingen van de toepassing van TSI's als vermeld in artikel 7.

Deze richtlijn is van toepassing op die delen van het netwerk welke nog niet door lid 1 van dit artikel worden bestreken, zij het uitsluitend voor de toepassingsgebieden als genoemd in de desbetreffende TSI's, die overeenkomstig de hieronder beschreven procedure

worden vastgesteld, en pas vanaf het tijdstip van inwerkingtreding van die TSI's.

De Commissie neemt, volgens de procedures van artikel 21, lid 2, vóór 1 januari 2006 een werkprogramma aan met het oog op de opstelling van nieuwe TSI's en/of de herziening van reeds aangenomen TSI's, teneinde lijnen en rollend materieel op te nemen waarvoor nog geen TSI's bestaan.

Dit werkprogramma dient een eerste groep van nieuwe TSI's en/of wijzigingen van TSI's te omvatten die tegen januari 2009 moeten worden ontwikkeld, zonder afbreuk te doen aan artikel 5, lid 5, inzake de mogelijkheid om te voorzien in specifieke gevallen, en artikel 7, dat de mogelijkheid biedt in bepaalde omstandigheden afwijkingen toe te staan. De keuze van de onderwerpen die onder de TSI's moeten vallen, zal worden gebaseerd op de verwachte kosteneffectiviteit van elke voorgestelde maatregel en op het beginsel van proportionaliteit met betrekking tot de op communautair niveau getroffen maatregelen. Te dien einde zal op passende wijze rekening worden gehouden met bijlage I, punt 4 en met een noodzakelijk evenwicht tussen de doelstellingen van een ononderbroken werking van de spoorwegen en technische harmonisatie enerzijds, en het betrokken trans-Europese, nationale, regionale of lokale verkeersniveau anderzijds.

Na de ontwikkeling van de eerste reeks TSI's zullen de prioriteiten voor de ontwikkeling van nieuwe TSI's of de herziening van bestaande TSI's worden vastgesteld volgens de procedure van artikel 21, lid 2.

Een lidstaat hoeft dit lid niet toe te passen op projecten in een gevorderde ontwikkelingsfase of waarvoor een uitvoeringsovereenkomst loopt wanneer de desbetreffende reeks TSI's wordt gepubliceerd.”

3. Artikel 2 wordt als volgt gewijzigd:

a) punt h) wordt geschrapt;

b) de punten l) en m) worden vervangen door:

„l) „verbetering”: belangrijke werkzaamheden waarbij een subsysteem of deel van een subsysteem wordt gewijzigd en die een verbetering van de algemene prestaties van het subsysteem tot gevolg hebben;

m) „vernieuwing”: belangrijke vervangingswerkzaamheden waarbij een subsysteem of deel van een subsysteem wordt gewijzigd en die geen wijziging van de algemene prestaties van het subsysteem tot gevolg hebben.”

c) de volgende punten worden toegevoegd:

„o) „vervanging in het kader van onderhoud”: vervanging van onderdelen door onderdelen met een identieke functie en identieke prestaties in het kader van preventief onderhoud of herstelwerkzaamheden;

- p) „ingebruikneming” alle handelingen door middel waarvan een subsysteem in zijn nominale werkings-toestand wordt gebracht.”

4. Artikel 5 wordt als volgt gewijzigd:

a) Lid 1 wordt vervangen door:

„1. Elk van de subsystemen wordt bestreken door één TSI. Een subsysteem kan zo nodig bestreken worden door verscheidene TSI's en één TSI kan verscheidene subsystemen betreffen. Voor het besluit om een TSI te ontwikkelen en/of te herzien en voor de keus van de technische en geografische reikwijdte daarvan is een mandaat overeenkomstig artikel 6, lid 1, vereist.”

b) In lid 3 wordt punt e) vervangen door:

„e) per geval de procedures aangegeven die moeten worden gehanteerd voor de beoordeling van de overeenstemming of de geschiktheid voor gebruik van interoperabiliteitsonderdelen enerzijds, of de EG-keuring van de subsystemen anderzijds. Deze procedures zijn gebaseerd op de modules die zijn omschreven in Besluit 93/465/EEG.”

c) Het volgende lid wordt toegevoegd:

„7. Wanneer dat strikt noodzakelijk is om te voldoen aan de doelstellingen van deze richtlijn, kunnen TSI's expliciet en duidelijk verwijzen naar Europese normen of specificaties. In dat geval worden die Europese normen of specificaties (of de desbetreffende delen daarvan) beschouwd als een bijlage van de desbetreffende TSI en krijgen zij een verplicht karakter op het moment dat de TSI van toepassing is. Indien Europese normen of specificaties ontbreken en nog ontwikkeld dienen te worden, kan worden verwezen naar andere, duidelijk geïdentificeerde documenten met een normatief karakter; in dat geval betreft het eenvoudig toegankelijke documenten uit de openbare sfeer.”

5. Artikel 6 wordt vervangen door:

„Artikel 6

1. De ontwerp-TSI's en latere wijzigingen in TSI's worden in opdracht van de Commissie opgesteld overeenkomstig de procedure van artikel 21, lid 2. Zij worden opgesteld onder de verantwoordelijkheid van het bureau, overeenkomstig de artikelen 3 en 12 van Verordening (EG) nr. 881/2004 van het Europees Parlement en de Raad van 29 april 2004 tot oprichting van een Europees Spoorwegbureau („Spoorwegbureauverordening”) (*) en in samenwerking met de in die artikelen bedoelde werkgroepen.

De ontwerp-TSI's worden opgesteld en herzien volgens de procedure van artikel 21, lid 2. Zij worden door de Commissie in het *Publicatieblad van de Europese Unie* bekendgemaakt.

2. Het bureau is belast met de voorbereiding van de herziening en van de bijwerking van de TSI's en met het doen van eventuele aanbevelingen aan het in artikel 21 bedoelde comité, teneinde rekening te houden met de ontwikkeling van de techniek en de maatschappelijke eisen.

3. Elke ontwerp-TSI wordt in twee fasen opgesteld.

Eerst bepaalt het bureau de fundamentele parameters voor de TSI, alsmede de interfaces met de andere subsystemen en alle andere noodzakelijke specifieke gevallen. Voor elk van deze parameters en interfaces worden de meest gunstige alternatieve oplossingen, vergezeld van technische en economische bewijsstukken, gepresenteerd. Overeenkomstig de procedure van artikel 21, lid 2, wordt een besluit genomen; indien nodig worden specifieke gevallen vermeld.

Daarna werkt het bureau op basis van deze fundamentele parameters de ontwerp-TSI uit. Eventueel houdt het bureau rekening met de vooruitgang van de techniek, reeds uitgevoerde normalisatiewerkzaamheden, de bevindingen van bestaande werkgroepen en aanvaarde onderzoeksresultaten. Elke ontwerp-TSI gaat vergezeld van een volledige raming van de te verwachten kosten en baten van de toepassing van de TSI's; daarin worden de verwachte gevolgen voor alle betrokken exploitanten en economische subjecten vermeld.

4. Bij de opstelling, aanneming en herziening van elke TSI (met inbegrip van de fundamentele parameters) wordt rekening gehouden met de te voorziene kosten en baten van alle voorgestelde technische oplossingen en van de onderlinge interfaces, teneinde te bepalen welke oplossingen de meest gunstige zijn en die uit te voeren. De lidstaten leveren een bijdrage aan deze raming door de benodigde gegevens te verstrekken.

5. Het in artikel 21 bedoelde comité wordt regelmatig op de hoogte gesteld van de werkzaamheden in verband met het opstellen van de TSI's. Het comité kan gedurende deze werkzaamheden de nodige opdrachten of aanbevelingen formuleren betreffende de opzet van de TSI's, alsmede betreffende de raming van de kosten en baten. Het comité kan met name op verzoek van een lidstaat verzoeken alternatieve oplossingen te bestuderen en de raming van de kosten en baten van deze alternatieve oplossingen op te nemen in het verslag bij de ontwerp-TSI.

6. Bij de aanneming van elke TSI wordt volgens de procedure van artikel 21, lid 2, de datum vastgesteld waarop die van kracht wordt. Wanneer verschillende subsystemen om redenen van technische compatibiliteit tegelijkertijd in gebruik moeten worden genomen, moeten de data van inwerkingtreding van de desbetreffende TSI's overeenstemmen.

7. Bij de opstelling, aanneming en herziening van de TSI's wordt rekening gehouden met de mening van de gebruikers ten aanzien van kenmerken die rechtstreeks van invloed zijn op het gebruik van de subsystemen door die gebruikers. Daartoe pleegt het bureau bij de opstelling en herziening van de TSI's overleg met de representatieve gebruikersverenigingen en -organisaties. Een verslag van de uitkomst van dit overleg wordt bij de ontwerp-TSI gevoegd.

De lijst van verenigingen en organisaties waarmee overleg moet worden gepleegd, wordt door het in artikel 21 bedoelde comité opgesteld voordat opdracht wordt gegeven tot herziening van de eerste TSI en kan op verzoek van een lidstaat of de Commissie worden herzien en bijgewerkt.

8. Bij de opstelling, aanneming en herziening van de TSI's wordt rekening gehouden met het advies van de sociale partners ten aanzien van de voorschriften van artikel 5, lid 3, onder g).

Daartoe worden de sociale partners geraadpleegd voordat de ontwerp-TSI met het oog op de aanneming of herziening ervan bij het Comité van artikel 21 wordt ingediend.

De sociale partners worden geraadpleegd in het kader van het Comité voor de sectoriële dialoog, opgericht bij Besluit 98/500/EG van de Commissie (**). De sociale partners brengen hun advies uit binnen een termijn van drie maanden.

(*) PB L 164 van 30.4.2004, blz. 1.

(**) PB L 225 van 12.8.1998, blz. 27."

6. Artikel 7, onder a), wordt vervangen door:

„a) een voorgestelde nieuwe lijn, de vernieuwing of verbetering van een bestaande lijn, elk element als genoemd in artikel 1, lid 1, in een gevorderde ontwikkelingsfase of waarvoor een uitvoeringsovereenkomst loopt wanneer die TSI's worden gepubliceerd.”

7. Artikel 10 wordt als volgt gewijzigd:

a) Lid 2 wordt vervangen door:

„2. Voor elk interoperabiliteitsonderdeel dient de procedure te worden gevolgd voor beoordeling van de overeenstemming en van de geschiktheid voor gebruik zoals omschreven in de desbetreffende TSI, en voor dat onderdeel dient het desbetreffende certificaat te zijn afgegeven.”

b) Lid 3 wordt vervangen door:

„3. De lidstaten gaan ervan uit dat een interoperabiliteitsonderdeel voldoet aan de essentiële eisen indien het voldoet aan de voorwaarden die zijn vastgesteld in de desbetreffende TSI of aan de Europese specificaties die zijn ontwikkeld om aan die voorwaarden te voldoen.”

c) De leden 4 en 5 worden geschrapt.

8. Artikel 11 wordt vervangen door:

„Artikel 11

Wanneer een lidstaat of de Commissie van mening is dat bepaalde Europese specificaties die rechtstreeks of indirect worden gebruikt ten behoeve van deze richtlijn niet voldoen aan de essentiële eisen, kan volgens de procedure van artikel 21, lid 2, na overleg met het comité dat is ingesteld bij Richtlijn 98/34/EG, worden besloten deze specificaties geheel of gedeeltelijk te verwijderen uit de publicaties waarin zij zijn opgenomen, of ze te wijzigen.”

9. Artikel 14 wordt als volgt gewijzigd:

a) Aan lid 2 wordt de volgende alinea toegevoegd:

„Hiertoe wordt gebruik gemaakt van de beoordelings- en keuringsprocedures die zijn omschreven in de desbetreffende structurele en functionele TSI's.”

b) Lid 3 wordt vervangen door:

„3. In geval van vernieuwing of verbetering dienen de infrastructuurbeheerder of de spoorwegondernemingen bij de betrokken lidstaat een dossier in waarin het project beschreven wordt. De lidstaat bestudeert dit dossier en besluit, mede in het licht van de uitvoeringsstrategie in de desbetreffende TSI, of de omvang van de werkzaamheden het nodig maakt dat er opnieuw toestemming voor ingebruikneming in de zin van deze richtlijn wordt gegeven.

De hernieuwde toestemming voor ingebruikneming is altijd vereist wanneer de voorgenomen werkzaamheden gevolgen kunnen hebben voor de algehele veiligheid van het betrokken subsysteem. Als een nieuwe toestemming nodig is, besluit de lidstaat in hoeverre de TSI's op het project moeten worden toegepast. De lidstaat stelt de Commissie en de andere lidstaten van dit besluit in kennis.”

c) De volgende leden worden toegevoegd:

„4. Indien de lidstaten toestemming geven voor de ingebruikneming van rollend materieel, dragen zij er tevens zorg voor dat aan elk rijtuig een alfanumerieke identificatiecode wordt toegekend. Deze code dient op elk rijtuig te worden aangebracht en te worden opgenomen in een nationaal register dat aan de volgende eisen voldoet:

a) het register voldoet aan de gemeenschappelijke specificaties als omschreven in lid 5;

- b) het register wordt beheerd en bijgehouden door een instantie die onafhankelijk is van enige spoorwegonderneming;
- c) het register is toegankelijk voor de veiligheidsinstanties en de onderzoeksorganen die zijn aangewezen in het kader van de artikelen 16 en 21 van Richtlijn 2004/49/EG van het Europees Parlement en de Raad van 29 april 2004 tot oprichting van een Europees spoorwegbureau („Spoorwegbureauverordening“) (*) voor wat betreft de gegevens die betrekking hebben op de spoorwegveiligheid; het is tevens, voor elk wettig verzoek, toegankelijk voor de toezichthoudende instanties die zijn aangewezen in het kader van artikel 30 van Richtlijn 2001/14/EG van het Europees Parlement en de Raad van 26 februari 2001 inzake de toewijzing van spoorweginfrastructuurcapaciteit en de heffing van rechten voor het gebruik van spoorweginfrastructuur alsmede inzake veiligheids certificering, voor het bureau, voor spoorwegondernemingen en voor infrastructuurbeheerders (**).

Wanneer rollend materieel voor het eerst in een derde land in gebruik is genomen, mogen de lidstaten rytuigen aanvaarden die duidelijk geïdentificeerd zijn aan de hand van een verschillend codesysteem. Vanaf het ogenblik waarop een lidstaat toestemming heeft verleend voor de ingebruikneming van dergelijke rytuigen op zijn grondgebied, moet het evenwel mogelijk zijn de hieronder in lid 5, onder c), d) en e), vermelde overeenkomstige gegevens via het nationaal rytuigenregister op te vragen.

5. De gemeenschappelijke specificaties van het register worden bepaald volgens de procedure van artikel 21, lid 2, op basis van een concept-specificatie van het bureau. Deze ontwerp-specificaties omvatten: inhoud, dataformaat, functionele en technische architectuur, bedrijfsmodus, voorschriften voor gegevensinvoer en overleg. In dit register worden in ieder geval de volgende gegevens opgenomen:

- a) referenties van de EG-keuringsverklaring en van de dienst die deze verklaring heeft afgegeven;
- b) referenties van het register van rollend materieel als omschreven in artikel 24;
- c) de gegevens van de eigenaar of de lessee van het rytuig;
- d) eventuele beperkingen ten aanzien van de exploitatiewijze van het rytuig;
- e) voor de veiligheid relevante gegevens met betrekking tot het onderhoudsschema van het rytuig.

(*) PB L 164 van 30.4.2004, blz. 44.

(**) PB L 75 van 15.3.2001, blz. 29. Richtlijn gewijzigd bij Besluit 2002/844/EG van de Commissie (PB L 289 van 26.10.2002, blz. 30)."

10. In artikel 16 wordt lid 3 vervangen door:

„3. Bij ontstentenis van TSI's (met inbegrip van de gevallen waarin op grond van artikel 7 kennis is gegeven van een afwijking) zenden de lidstaten aan de andere lidstaten en aan de Commissie voor elk subsysteem een lijst van de technische voorschriften die gebruikt worden voor de uitvoering van de essentiële eisen. Daarvan wordt uiterlijk op 30 april 2005 kennis gegeven en vervolgens telkens wanneer de lijst van technische voorschriften wordt gewijzigd. Bij deze gelegenheid wijzen de lidstaten tevens de instanties aan die, in het geval van technische voorschriften, worden belast met de uitvoering van de keuringsprocedure als bedoeld in artikel 18.”

11. Aan artikel 17 wordt het volgende lid toegevoegd:

„In dergelijke gevallen worden de TSI's herzien overeenkomstig artikel 6, lid 2. Indien bepaalde technische aspecten die overeenkomen met essentiële eisen niet uitdrukkelijk worden behandeld in een TSI, worden zij duidelijk omschreven in een bijlage van de TSI. Op deze aspecten is artikel 16, lid 3 van toepassing.”

12. In artikel 20 wordt lid 5 vervangen door:

„5. De Commissie stelt een coördinatiegroep voor aangemelde instanties in, waar alle aangelegenheden worden besproken die verband houden met de toepassing van de procedures voor beoordeling van de overeenstemming of van de geschiktheid voor gebruik als bedoeld in artikel 13 en van de keuringsprocedure als bedoeld in artikel 18, of met de toepassing van de TSI op dit gebied. Vertegenwoordigers van de lidstaten kunnen als waarnemer deelnemen aan de werkzaamheden van de coördinatiegroep.

De Commissie en de waarnemers stellen het in artikel 21 bedoelde comité in kennis van de werkzaamheden die plaatsvinden in het kader van de coördinatiegroep. De Commissie zal, in voorkomend geval, de maatregelen voorstellen die nodig zijn om de problemen te verhelpen.

Waar nodig wordt het optreden van de aangemelde instanties gecoördineerd in overeenstemming met artikel 21.”

13. Aan artikel 21 wordt het volgende lid toegevoegd:

„4. Het comité kan in voorkomend geval werkgroepen oprichten om zich te laten assisteren bij de vervulling van zijn taken, met name met het oog op de coördinatie van de aangemelde instanties.”

14. De volgende artikelen worden ingevoegd:

„Artikel 21 bis

De Commissie kan aan het Comité elke aangelegenheid voorleggen die verband houdt met de uitvoering van deze richtlijn. Indien nodig, stelt de Commissie betreffende de uitvoering een aanbeveling vast op de wijze die is omschreven in artikel 21, lid 2.

Artikel 21 ter

De bijlagen II tot en met VI kunnen worden gewijzigd volgens de procedure van artikel 21, lid 2.”

15. Artikel 23 wordt vervangen door:

„Artikel 23

1. De volgorde van prioriteit voor de vaststelling van de TSI is als volgt, maar staat los van de volgorde van aanname van de opdrachten bedoeld in artikel 6, lid 1:

- a) de eerste groep TSI's betreft de controle/besturing en de signalering; telematicatoepassingen ten behoeve van het vrachtvervoer; de exploitatie en het beheer van het treinverkeer (met inbegrip van kwalificaties van het personeel voor grensoverschrijdende diensten, met inachtneming van de in de bijlagen II en III neergelegde criteria); goederenwagons; geluidshinder in verband met het rollend materieel en de infrastructuur;

Wat het rollend materieel betreft, wordt het materieel voor internationaal gebruik het eerst ontwikkeld,

- b) voorts komen de volgende aspecten aan bod naar gelang van de middelen van de Commissie en het bureau: telematicatoepassingen ten behoeve van het reizigersvervoer, onderhoud, met bijzondere aandacht voor veiligheid, reizigersrijtuigen, tractievoertuigen, motorreinstellen, infrastructuur, energie, luchtverontreiniging;

Wat het rollend materieel betreft, wordt het materieel voor internationaal gebruik het eerst ontwikkeld,

- c) op verzoek van de Commissie, een lidstaat of het bureau kan het comité volgens de procedure van artikel 21, lid 2, een TSI opstellen voor een aanvullend onderwerp mits deze een in bijlage II bedoeld subsysteem betreft en de bovengenoemde orde van prioriteit niet verstoord wordt.

2. De Commissie stelt volgens de procedure van artikel 21, lid 2, een werkprogramma op dat de in lid 1 bedoelde orde van prioriteit volgt, alsmede andere taken die uit hoofde van deze richtlijn tot zijn werkterrein behoren.

De TSI's van de in lid 1, onder a), genoemde eerste groep worden uiterlijk 20 april 2004 opgesteld.

3. Het werkprogramma omvat de volgende etappes:

- a) uitwerking, uitgaande van een door het bureau opgesteld plan, van een representatieve architectuur voor het conventionele spoorwegsysteem op basis van de lijst van subsystemen (bijlage II), die de samenhang van de TSI's moet garanderen. Deze architectuur moet met name de verschillende systeemonderdelen en hun interfaces omvatten; zij dient als referentiekader voor de afbakening van het toepassingsgebied van elke TSI;

- b) vaststelling van een modelstructuur voor de uitwerking van de TSI's;

- c) vaststelling van een methodiek voor de kosten-batenanalyse van de met de TSI's beoogde oplossingen;

- d) vaststelling van de nodige opdrachten voor de uitwerking van de TSI's;

- e) vaststelling van de fundamentele parameters voor elke TSI;

- f) goedkeuring van de ontwerpen voor het normalisatieprogramma;

- g) beheer van de overgangperiode, die loopt van de datum van inwerkingtreding van Richtlijn 2004/50/EG van het Europees Parlement en de Raad van 29 april 2004 houdende wijziging van Richtlijn 96/48/EG van de Raad betreffende de interoperabiliteit van het trans-Europese hogesnelheidsspoorwegsysteem en van Richtlijn 2001/16/EG betreffende de interoperabiliteit van het conventionele trans-Europese spoorwegsysteem (*) tot de bekendmaking van de TSI's, met inbegrip van de vaststelling van het in artikel 25 bedoelde referentiekader.

(*) PB L 164 van 30.4.2004, blz. 114.”

16. Artikel 24, lid 2, wordt vervangen door:

„2. Een kopie van deze registers wordt toegezonden aan de betrokken lidstaten en aan het bureau, en wordt ter beschikking gesteld aan belanghebbenden, waaronder ten minste de professionele actoren in de sector.”

17. Artikel 25, lid 1, wordt vervangen door:

„1. Aan de hand van de informatie die de lidstaten verstrekken in het kader van artikel 16, lid 3, alsmede op basis van de technische vakliteratuur en de teksten van relevante internationale overeenkomsten stelt het bureau overeenkomstig de artikelen 3 en 12 van Verordening (EG) nr. 881/2004 van het Europees Parlement en de Raad tot oprichting van een Europees Spoorwegbureau („Spoorwegbureauverordening”) (*) een ontwerp op van een referentiekader van technische voorschriften ter handhaving van het huidige interoperabiliteitsniveau van de lijnen en het rollend materieel die overeenkomstig artikel 1, lid 3, aan de werkingssfeer van deze richtlijn worden toegevoegd. Ingevolge de procedure van artikel 21, lid 2, besluit de Commissie dit ontwerp en besluit zij of dit in afwachting van de vaststelling van de TSI's een referentiekader kan vormen.

(*) PB L 164 van 30.4.2004, blz. 1.”

18. Bijlage I wordt vervangen door de tekst in bijlage III van deze richtlijn.

19. Aan bijlage III wordt het volgende punt toegevoegd:

„2.4.4. Controle

Treinen moeten worden uitgerust met een registratieapparaat. De met dit apparaat verkregen gegevens en de verwerking ervan moeten worden geharmoniseerd.”

20. In bijlage VII wordt aan punt 2 de volgende alinea toegevoegd:

„Met name dienen de instantie en het met de keuringen belaste personeel vanuit functioneel oogpunt onafhankelijk te zijn van de overheden die zijn aangewezen voor de afgifte van vergunningen voor ingebruikneming in het kader van deze richtlijn, van vergunningen in het kader van Richtlijn 95/18/EG van de Raad van 19 juni 1995 betreffende de verlening van vergunningen aan spoorwegondernemingen (*) en van veiligheidscertificaten in het kader van Richtlijn 2004/49/EG, alsmede van de diensten die belast zijn met onderzoek bij ongevallen.

(*) PB L 143 van 27.6.1995, blz. 70. Richtlijn laatstelijk gewijzigd bij Richtlijn 2001/13/EG van het Europees Parlement en de Raad (PB L 75 van 15.3.2001, blz. 26).”

21. Bijlage VIII wordt geschrapt.

Artikel 3

De Commissie treft alle maatregelen die noodzakelijk zijn om bij de uitvoering van deze richtlijn zo veel mogelijk recht te doen aan het ontwikkelingswerk van een TSI waarvoor reeds opdracht is gegeven in het kader van Richtlijn 96/48/EG en Richtlijn 2001/16/EG, en zorgt ervoor dat die maatregelen geen gevolgen hebben voor projecten die zich in een gevorderd stadium van uitvoering bevinden op de dag waarop deze richtlijn van kracht wordt.

Artikel 4

De lidstaten doen de nodige wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen in werking treden om uiterlijk op 30 april 2006 aan deze richtlijn te voldoen. Zij stellen de Commissie daarvan onverwijld in kennis.

Wanneer de lidstaten deze bepalingen aannemen, wordt in die bepalingen naar deze richtlijn verwezen of wordt hiernaar verwezen bij de officiële bekendmaking van die bepalingen. De regels voor deze verwijzing worden vastgesteld door de lidstaten.

Artikel 5

Deze richtlijn treedt in werking op de dag van haar bekendmaking in het *Publicatieblad van de Europese Unie*.

Artikel 6

Deze richtlijn is gericht tot de lidstaten.

Gedaan te Straatsburg, 29 april 2004.

Voor het Europees Parlement
De voorzitter
P. COX

Voor de Raad
De voorzitter
M. McDOWELL

BIJLAGE I

„BIJLAGE I

HET TRANS-EUROPESE HOGESNELHEIDSSPOORWEGSYSTEEM

1. INFRASTRUCTUUR

De infrastructuur van het trans-Europese hogesnelheidsspoorwegsysteem valt samen met de lijnen van het trans-Europese vervoersnetwerk die zijn genoemd in Beschikking nr. 1692/96/EG van het Europees Parlement en de Raad van 23 juli 1996 betreffende communautaire richtsnoeren voor de ontwikkeling van het trans-Europese vervoersnet (*), of die naderhand zijn opgenomen in een bijwerking van die beschikking in het kader van een herziening van de richtsnoeren overeenkomstig artikel 21 van die beschikking.

Het hogesnelheidsnet omvat:

- de speciaal aangelegde hogesnelheidslijnen, die zijn uitgerust voor snelheden van gewoonlijk ten minste 250 km/uur;
- de lijnen die speciaal zijn aangepast voor hoge snelheden en die zijn uitgerust voor snelheden van ongeveer 200 km/uur;
- de lijnen die speciaal zijn aangepast voor hoge snelheden en die een specifiek karakter hebben omdat de snelheid per geval moet worden afgestemd op topografische belemmeringen, het reliëf of de stedelijke bebouwing.

Deze infrastructuur omvat verkeersleidings-, plaatsbepalings- en navigatiesystemen: technische installaties voor gegevensverwerking en telecommunicatie ten behoeve van het personenvervoer op deze lijnen, om een veilige en soepele exploitatie van het net en een efficiënte verkeersleiding te waarborgen.

2. ROLLEND MATERIEEL

Het in deze richtlijn bedoelde rollend materieel bestaat uit de treinen die zijn ontworpen om te rijden:

- op speciaal voor hoge snelheid aangelegde lijnen, met een snelheid van ten minste 250 km/uur, waarbij onder geschikte omstandigheden snelheden van meer dan 300 km/uur kunnen worden bereikt;
- of met een snelheid van ongeveer 200 km/uur op de in punt 1 genoemde lijnen, voorzover het prestatieniveau van die lijnen dit toelaat.

3. COMPATIBILITEIT BINNEN HET TRANS-EUROPESE HOGESNELHEIDSSPOORWEGSYSTEEM

Voor een kwalitatief hoogwaardig Europees spoorvervoer is onder andere een uitstekende compatibiliteit tussen de kenmerken van de infrastructuur (in de ruime betekenis van het woord, dus met inbegrip van de vaste componenten van alle betrokken subsystemen) en het rollend materieel (met inbegrip van de in alle subsystemen opgenomen delen) een randvoorwaarde. Deze compatibiliteit is bepalend voor het niveau van de prestaties, de veiligheid, de kwaliteit van de dienstverlening en voor de kosten daarvan.

(*) PB L 228 van 9.9.1996, blz. 1. Beschikking gewijzigd bij Beschikking nr. 1346/2001/EG (PB L 185 van 6.7.2001, blz. 1)."

BIJLAGE II

„BIJLAGE II

SUBSYSTEMEN

1. LIJST VAN SUBSYSTEMEN

Voor de toepassing van deze richtlijn wordt het systeem dat het trans-Europese hogesnelheidsspoorwegsysteem vormt, onderverdeeld in subsystemen die overeenkomen met:

a) gebieden van structurele aard:

- infrastructuur,
- energie,
- besturing en seingeving,
- exploitatie en verkeersleiding,
- rollend materieel,

b) gebieden van functionele aard:

- onderhoud,
- telematicatoepassingen voor passagiers en vracht.

2. TE BESTRIJKEN GEBIEDEN

Voor elk van de subsystemen worden de aspecten met betrekking tot de interoperabiliteit vermeld in de aan het bureau gegeven opdrachten voor de opstelling van de TSIs.

Krachtens artikel 6, lid 1, worden deze opdrachten bepaald volgens de procedure van artikel 21, lid 2.

Voorzover nodig, worden de in de opdrachten vermelde aspecten met betrekking tot de interoperabiliteit gepreciseerd door het bureau overeenkomstig artikel 5, lid 3, onder c).”

BIJLAGE III

„BIJLAGE I

HET TRANS-EUROPESE CONVENTIONELE SPOORWEGSYSTEEM

1. INFRASTRUCTUUR

De infrastructuur van het trans-Europese conventionele spoorwegsysteem komt overeen met die van de lijnen van het trans-Europese vervoersnet die zijn genoemd in Beschikking nr. 1692/96/EG (*), of die naderhand zijn opgenomen in een bijwerking van de beschikking in het kader van een herziening van de richtsnoeren overeenkomstig artikel 21 van de beschikking.

Voor de toepassing van deze richtlijn wordt dit netwerk onderverdeeld in de volgende categorieën:

- lijnen voor personenvervoer;
- lijnen voor gemengd vervoer (personen, goederen);
- lijnen die speciaal zijn ontworpen of aangelegd voor het goederenvervoer;
- knooppunten voor het personenvervoer;
- knooppunten voor het goederenvervoer, met inbegrip van intermodale terminals;
- de verbindingen tussen bovengenoemde onderdelen.

Deze infrastructuur omvat verkeersleidings-, lokalisatie- en navigatiesystemen: technische installaties voor gegevensverwerking en telecommunicatie ten behoeve van het langeafstandsreizigersvervoer en het goederenvervoer over dit net om een veilige en soepele exploitatie van het net en een efficiënte verkeersleiding te waarborgen.

2. ROLLEND MATERIEEL

Het rollend materieel omvat alle uitrusting die geschikt is om te rijden op het gehele of op een gedeelte van het trans-Europese conventionele spoorwegnet, met inbegrip van:

- al dan niet elektrische motortreinstellen;
- al dan niet elektrische tractievoertuigen;
- reizigersrijtuigen;
- wagons voor vrachtvervoer, met inbegrip van het rollend materieel dat ontworpen is voor het vervoer van vrachtwagens.

Uitrusting voor de bouw en het onderhoud van mobiele spoorweginfrastructuur valt hieronder, maar is niet de eerste prioriteit.

Elk van deze categorieën moet worden onderverdeeld in:

- rollend materieel voor internationaal gebruik;
- rollend materieel voor nationaal gebruik.

3. COMPATIBILITEIT BINNEN HET CONVENTIONELE TRANS-EUROPESE SPOORWEGSYSTEEM

Voor een kwalitatief hoogwaardig Europees spoorvervoer is onder andere een uitstekende compatibiliteit tussen de kenmerken van de infrastructuur (in de ruime betekenis van het woord, dus met inbegrip van de vaste componenten van alle betrokken subsystemen) en het rollend materieel (met inbegrip van de in alle subsystemen opgenomen delen) een randvoorwaarde. Deze compatibiliteit is bepalend voor het niveau van de prestaties, de veiligheid, de kwaliteit van de dienstverlening en voor de kosten daarvan.

4. VERRUIMING VAN DE WERKINGSFEER

1. **Subcategorieën lijnen en rollend materieel**

Met het oog op een kosteneffectieve interoperabiliteit worden alle in deze bijlage vermelde categorieën lijnen en rollend materieel indien nodig verder uitgewerkt in subcategorieën. Zo nodig mogen de functionele en technische specificaties als bedoeld in artikel 5, lid 3, verschillen naar gelang van de subcategorie.

2. **Kostenbeheersingsmaatregelen**

Bij het bepalen van de kosten-batenanalyse van de voorgenomen maatregelen, dient onder andere rekening te worden gehouden met de volgende verwachte voordelen:

- kosten van de voorgestelde maatregel,
- vermindering van de kapitaalkosten en van de lasten ten gevolge van schaalvoordelen en een beter gebruik van het rollend materieel,
- daling van de investerings- en de onderhouds-/werkingskosten ten gevolge van toegenomen concurrentie tussen producenten en onderhoudsfirma's,
- milieuvoordelen, ten gevolge van technische verbeteringen van het spoorwegsysteem,
- een verbetering van de bedrijfsveiligheid.

Bovendien worden daarin de verwachte gevolgen voor alle betrokken exploitanten en economische subjecten vermeld.

(*) PB L 228 van 9.9.1996, blz. 1. Beschikking gewijzigd bij Beschikking nr. 1346/2001/EG (PB L 185 van 6.7.2001, blz. 1)."