COMMISSIE VAN DE EUROPESE GEMEENSCHAPPEN

Brussel, 13.12.2006
COM(2006) 784 definitief

2006/0272 (COD)

Voorstel voor een

RICHTLIJN VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD

tot wijziging van Richtlijn 2004/49/EG inzake de veiligheid op de communautaire spoorwegen

(door de Commissie ingediend)

{SEC(2006) 1640
SEC(2006) 1641
SEC(2006) 1642}

TOELICHTING

1) ACHTERGROND VAN HET VOORSTEL

- **Motivering en doel van het voorstel**

De nationale procedures voor de homologatie van locomotieven worden tegenwoordig aangewezen als een van de belangrijkste obstakels voor de oprichting van nieuwe spoorwegondernemingen voor goederenvervoer en als een belangrijke belemmering voor de interoperabiliteit van het Europese spoorwegsysteem. Aangezien een lidstaat niet autonoom kan beslissen dat een door hem afgegeven vergunning voor de indienststelling van rollend materieel geldig is in alle lidstaten, is er behoefte aan een initiatief van de Gemeenschap om de nationale procedures te harmoniseren en te vereenvoudigen en de toepassing van het beginsel van de wederzijdse erkenning te bevorderen.

Dit laatste impliceert een wijziging van de interoperabiliteitsrichtlijnen (96/48/EG, (96/48/EG, 2001/16/EG, 2004/50/EG), van Verordening (EG) nr. 881/2004 inzake het Europees Spoorwegbureau (hierna het "Bureau" genoemd), alsmede van de spoorwegveiligheidsrichtlijn (2004/49/EG). Dit voorstel heeft betrekking op de wijziging van de spoorwegveiligheidsrichtlijn.

- **Algemene context**

Dit voorstel past binnen een ruimer maatregelenpakket ter verbetering van de technische bepalingen van de communautaire spoorwegwetgeving, namelijk de interoperabiliteitsrichtlijnen, de spoorwegveiligheidsrichtlijn en de verordening tot oprichting van het Spoorwegbureau.

Een eerste belangrijk aspect dat nog moet worden verbeterd om het vrij verkeer van treinen te vergemakkelijken is de procedure voor de homologatie van locomotieven. Volgens de constructeurs en spoorwegondernemingen zijn deze procedures vaak erg tijdrovend en duur. Zij zijn van mening dat sommige door de bevoegde instanties opgelegde eisen nauwelijks verantwoord zijn vanuit puur technische overwegingen.

Ten tweede wenst de Commissie in het kader van het programma voor de vereenvoudiging van de communautaire wetgeving over te gaan tot een consolidering en samenvoeging van de interoperabiliteitsrichtlijnen.

Ten derde meent de Commissie, op basis van tien jaar ervaring met de tenuitvoerlegging van de interoperabiliteitsrichtlijnen, dat de technische bepalingen van het regelgevend kader op een aantal punten moeten worden verbeterd.

Dit voorstel betreft de wijziging van Richtlijn 2004/49/EG inzake de veiligheid van het spoorverkeer. Het dient samen te worden gelezen met de voorstellen inzake de samenvoeging/herschikking van de Richtlijnen 96/48/EG en 2001/16/EG inzake de interoperabiliteit van de spoorwegen, alsmede de aanpassing van Verordening (EG) nr. 881/2004 tot oprichting van een Europees Spoorwegbureau (hierna het "Bureau" genoemd).

- **Bestaande bepalingen op het door het voorstel bestreken gebied**

De procedure voor het inzetten van spoorwegmaterieel wordt geregeld door artikel 14 van de interoperabiliteitsrichtlijnen en artikel 14 van de spoorwegveiligheidsrichtlijn. De aanmelding van nationale regels wordt geregeld door artikel 16 van de interoperabiliteitsrichtlijn en artikel 8 van de spoorwegveiligheidsrichtlijn.

- **Samenhang met andere beleidsgebieden van de EU**

Dit initiatief komt de concurrentiepositie van het spoor ten goede. Door de kosten van de vervoersketen te drukken wordt de concurrentiepositie van de economie in de hele Europese Unie versterkt. Voorts zorgt een dynamische spoorwegsector voor een versterking van de wereldleiderspositie van de Europese spoorwegindustrie en voor werkzekerheid in de sector. Een sterkere concurrentiepositie van de spoorwegen draagt bij de tot fundamentele verbintenissen van de Europese Unie inzake duurzame ontwikkeling en de strijd tegen de klimaatverandering.

Deze maatregel spoort bijgevolg met de herziene strategie voor groei en werkgelegenheid. Voorts zullen dankzij deze maatregel de administratieve kosten voor de werkzaamheden van de nationale veiligheidsinstanties dalen.

2) RAADPLEGING VAN BELANGHEBBENDE PARTIJEN EN EFFECTBEOORDELING

- **Raadpleging van belanghebbende partijen**

Wijze van raadpleging, belangrijkste geraadpleegde sectoren en algemeen profiel van de respondenten

De betrokken partijen hebben zelf sterk aangedrongen op dit initiatief van de Commissie. De problemen zijn in 2004 voor het eerst aan het licht gekomen in het kader van een studie inzake veiligheidscertificering. Naar aanleiding van deze studie heeft de Commissie een werkgroep opgericht. Deze heeft eind 2005 zijn aanbevelingen geformuleerd. In april 2006 heeft de Commissie een raadplegingsdocument opgesteld waarin verschillende beleidsopties werden aangereikt en een workshop georganiseerd om dit document voor te stellen aan alle betrokken partijen (voor de veiligheid van het spoorverkeer bevoegde nationale instanties, de spoorwegindustrie, exploitanten, infrastructuurbeheerders, Europese normalisatie-instellingen, enz.). Overeenkomstig de geldende richtlijnen is een effectbeoordeling uitgevoerd en werden de schriftelijke standpunten van alle betrokkenen verzameld en onderzocht.

Samenvatting van de reacties en hoe daarmee rekening is gehouden

Aangezien dit initiatief op verzoek van de sector tot stand is gekomen, stonden alle respondenten positief tegenover deze maatregel van de Commissie. Over de voorkeur voor één van de verschillende opties liepen de standpunten uiteen. In de effectbeoordeling worden de verschillende opties toegelicht en zijn de standpunten van de verschillende actoren weergegeven. De Commissie heeft rekening gehouden met de verschillende visies en een tweeledig voorstel uitgewerkt: enerzijds maatregelen waarvoor niet moet worden gewacht op de inwerkingtreding van nieuwe wettelijke bepalingen, anderzijds een aanpassing van de wetgeving teneinde het rechtskader te versterken op grond waarvan via de procedure tot verlening van een vergunning voor

de indienststelling van rollend materieel rechten en verantwoordelijkheden worden toegekend aan de betrokken partijen.

- **Bijeenbrengen en benutten van deskundigheid**

Betrokken wetenschaps- en kennisgebieden

Nationale procedures voor de homologatie van rollend materieel, nationale technische en/of veiligheidsvoorschriften, kosten en termijnen van deze procedures, enz.

Gebruikte methode

De effectbeoordeling werd uitgevoerd overeenkomstig de Richtsnoeren van de Commissie (SEC(2005)791) van 15 juni 2005, versie 2006.

Voornaamste geraadpleegde organisaties en deskundigen

Voor de beoordeling van de verschillende standpunten van de betrokken actoren uit de sector en de beoordeling van de effecten van de verschillende opties is een beroep gedaan op de deskundigheid van het Europees Spoorwegbureau

Ontvangen en gebruikte adviezen

Er werd geen melding gemaakt van mogelijk ernstige risico's met onomkeerbare gevolgen.

Hiervoor wordt verwezen naar de effectbeoordeling.

Wijze waarop het deskundigenadvies voor het publiek beschikbaar is gesteld

De effectbeoordeling is gepubliceerd op het internet.

- **Effectbeoordeling**

Referentiescenario: Zich beperken tot de toepassing van de bestaande wetgeving en alleen optreden wanneer een klacht wordt ingediend.

Niet-regelgevende opties: publiceren van de aanbevelingen van de werkgroep inzake de onderlinge erkenning van bestaand rollend materieel en bij de lidstaten aandringen op de toepassing daarvan, het Bureau verzoeken een classificatie van de nationale voorschriften op te stellen en de equivalente voorschiften aan te wijzen, het Bureau verzoeken op te treden als adviserende of beroepsinstantie bij de nationale procedures voor de indienststelling, de ontwikkeling en herziening van de Europese normen versnellen, toezien op de correcte toepassing van het beginsel van de wederzijdse erkenning en, zo nodig, inleiden van inbreukprocedures.

Regelgevende opties: de regelgeving wijzigen met het oog op het schrappen van de verplichte vergunning voor elke lidstaat, het verduidelijken van de procedure voor bestaand rollend materieel, het Bureau de bevoegdheid verlenen vergunningen voor de indienstelling van rollend materieel af te geven, het Bureau aanstellen als coördinator, adviseur en/of beroepsinstantie, de voor de conformiteitskeuring verantwoordelijke instanties de bevoegdheid geven vergunningen voor indienststelling te verlenen,

infrastructuurbeheerders de bevoegdheid geven vergunningen voor indienststelling af te geven.

De door de Commissie uitgevoerde effectbeoordeling is opgenomen in het wetgevings- en werkprogramma van de Commissie. Het verslag hiervan is te vinden op http://ec.europa.eu/transport/rail/index_fr.html.

3) JURIDISCHE ELEMENTEN VAN HET VOORSTEL

- **Samenvatting van de voorgestelde maatregel(en)**

De voorgestelde oplossing bestaat in een communautaire procedure met betrekking tot de twee volgende aspecten:

In de eerste plaats zal het Bureau verzocht worden een inventaris te maken van de verschillende nationale procedures en technische voorschriften en een lijst op te stellen en bij te werken van de eisen die slechts één maal hoeven te worden geverifieerd. Voorts roept de Commissie de lidstaten op de door de Commissie gepubliceerde aanbevelingen van de werkgroep, in afwachting van de aanpassing van de wetgeving, op vrijwillige basis toe te passen.

Vervolgens zal de wederzijdse erkenning van een reeds door een lidstaat afgegeven vergunning voor indienststelling verplicht worden gemaakt. Op grond van dit beginsel zal bij rollend materieel waarvoor in een lidstaat reeds een vergunning voor de indienststelling is afgegeven in een andere lidstaat nog slechts worden geverifieerd of het voldoet aan eventuele aanvullende nationale voorschriften die bijvoorbeeld te maken hebben met de specifieke kenmerken van het net in die lidstaat.

- **Rechtsgrondslag**

Artikel 71

- **Subsidiariteitsbeginsel**

Het subsidiariteitsbeginsel is van toepassing voor zover het voorstel geen gebieden bestrijkt die onder de exclusieve bevoegdheid van de Gemeenschap vallen.

De doelstellingen van het voorstel kunnen om de volgende redenen niet voldoende door de lidstaten worden verwezenlijkt:

Het doel van deze maatregel is een oplossing te vinden voor het probleem dat een vergunning voor de indienststelling van rollend materieel die in één lidstaat is afgegeven, niet automatisch door de andere lidstaten wordt erkend. Dit is een transnationaal probleem dat niet op lidstaatniveau kan worden opgelost aangezien de lidstaten niet over de bevoegdheid beschikken om vergunningen te verlenen voor de indienststelling van rollend materieel in andere lidstaten.

De doelstellingen van het voorstel kunnen om de volgende redenen beter door een optreden van de Gemeenschap worden verwezenlijkt:

Het territorialiteitsbeginsel voor de vergunningen voor de indienststelling is

opgenomen in de interoperabiliteitsrichtlijnen en de spoorwegveiligheidsrichtlijn. De doelstellingen van dit voorstel kunnen niet worden verwezenlijkt door uitsluitend maatregelen te nemen op lidstaatniveau. Een aanpassing van de spoorwegveiligheidsrichtlijn is de beste manier om de doelstelling van dit voorstel te realiseren.

De opstelling van de referentietabel met de nationale voorschriften, de goedkeuring daarvan door de Commissie, de toekomstige besluiten van de Commissie waarbij bepaalde nationale voorschriften gelijkwaardig worden verklaard, alsmede de kosten en de termijn voor de homologatie van rollend materieel zijn indicatoren op grond waarvan kan worden beoordeeld of de doelstellingen van dit voorstel zijn bereikt.

Door artikel 14 van de spoorwegveiligheidsrichtlijn aan te passen, kan worden verduidelijkt welke elementen van een vergunning wederzijds dienen te worden erkend en welke strikt verbonden zijn met de compatibiliteit tussen het betrokken voertuig en de infrastructuur. De optie waarbij het Bureau optreedt als centrale instantie voor de afgifte van vergunningen voor de indienststelling van rollend materieel is niet opgenomen in dit voorstel. Hieruit blijkt dat het voorstel niet verder gaat dan de maatregelen die niet door de lidstaten zelf kunnen worden uitgevoerd.

Het voorstel is derhalve in overeenstemming met het subsidiariteitsbeginsel.

- **Evenredigheidsbeginsel**

Het voorstel is om de volgende reden(en) in overeenstemming met het evenredigheidsbeginsel:

Het voorstel maakt deel uit van een ruimer maatregelenpakket:

– een mededeling;

– een voorstel tot wijziging van de Verordening tot oprichting van een Europees Spoorwegbureau [(EG) nr. 881/2004];

– een voorstel tot samenvoeging/herschikking van de richtlijnen inzake de interoperabiliteit van de spoorwegen (96/48/EG en 2001/16/EG);

– een voorstel tot wijziging van de richtlijn inzake de veiligheid van het spoorverkeer (2004/49/EG).

Bij de opstelling van de voorstellen is telkens getracht de nodige wijzigingen tot een minimum te beperken.

Het huidige voorstel heeft nagenoeg geen enkele impact op de huishoudelijke begroting van de Commissie. De impact voor het Bureau blijft gedurende de eerste vijf jaar beneden de 2,2 miljoen euro en daalt daarna tot 0,5 miljoen euro/jaar. Voor de bevoegde instanties en de sector zal het voorstel alleen voordelen opleveren aangezien de schrapping van overbodige tests en een beperking van de regelgeving in de eerste plaats bedoeld zijn om de procedure voor de indienststelling van materieel te vereenvoudigen.

- **Keuze van instrumenten**

Voorgesteld instrument: richtlijn

Andere instrumenten zijn niet geschikt om de volgende redenen:

Het voorstel betreft een wijziging van een richtlijn.

4) GEVOLGEN VOOR DE BEGROTING

De impact op de begroting van het Bureau blijft gedurende de eerste vijf jaar beneden de 2,2 miljoen euro en daalt daarna tot minder dan 0,5 miljoen euro/jaar (zie financieel memorandum bij het voorstel tot wijziging van Verordening (EG) nr. 881/2004[1]).

5) AANVULLENDE INFORMATIE

- **Vereenvoudiging**

Het voorstel voorziet in een vereenvoudiging van de administratieve procedures welke van toepassing zijn op particuliere instanties en personen.

Op grond van dit principe zal bij rollend materieel waarvoor in een lidstaat reeds een vergunning voor indienststelling is afgegeven in een andere lidstaat nog slechts worden geverifieerd of het voldoet aan aanvullende nationale voorschriften die bijvoorbeeld te maken hebben met de specifieke kenmerken van het net in die lidstaat.

Het voorstel is opgenomen in het wetgevings- en werkprogramma van de Commissie, onder referentie 2006/TREN/005.

- **Europese Economische Ruimte**

De voorgestelde maatregel betreft een onderwerp dat onder de EER-overeenkomst valt en moet daarom worden uitgebreid tot de Europese Economische Ruimte.

- **Nadere uitleg van het voorstel, per hoofdstuk of per artikel**

1. Certificering van bestaand rollend materieel (artikel 14[2] en nieuwe bijlage VI)

– Het in te dienen dossier wordt opgedeeld in vier delen: de twee eerste delen hebben betrekking op informatie die reeds gecontroleerd is bij de eerste indienststelling; het derde deel betreft de levensloop van het voertuig sinds zijn eerste ingebruikneming (en kan dus opnieuw worden gecontroleerd); het vierde deel betreft de technische compatibiliteit tussen het voertuig en de infrastructuur (de controle van dit deel is verplicht).

– Indien een instantie van een andere lidstaat een vergunning voor indienststelling heeft afgegeven, is het beginsel van de wederzijdse erkenning van toepassing.

---

[1] COM(2006) 785 van 13.12.2006.

[2] Nummering van de artikelen overeenkomstig Richtlijn 2004/49/EG.

Bijgevolg kan de instantie in principe geen extra eisen opleggen bovenop de in het dossier reeds getoetste voorschriften;

– Om de mogelijkheden voor de instanties te beperken om extra verplichtingen op te leggen, wordt het Bureau verzocht een referentie-instrument op te stellen, dit aan te vullen op basis van de geldende nationale bepalingen en deze regels te toetsen aan elke parameter om te bepalen of ze in aanmerking komen voor een wederzijdse erkenning. De lijst van de parameters en de aanvulling van het referentie-instrument maken het voorwerp uit van een nieuwe bijlage VI. De aanbevelingen van het Bureau zullen door de Commissie na advies van het Comité in besluiten worden omgezet.

2. Relatie tussen spoorwegondernemingen en houders van wagons (nieuw artikel 14 *bis*)

Door de inwerkingtreding van de nieuwe COTIF 1999-overeenkomst gelden nieuwe regels voor het gebruik van wagons. De oude RIV-overeenkomst tussen spoorwegondernemingen wordt derhalve opgeheven. Volgens de nieuwe regeling, welke is aangevuld met de nieuwe GCU-overeenkomst, waarbij zowel spoorwegondernemingen als houders van wagons kunnen aansluiten, zijn deze laatste niet langer verplicht hun wagons bij een spoorwegonderneming te laten registreren. Teneinde rekening te houden met het begrip 'houder' en de relatie tussen houders en spoorwegondernemingen te specificeren, met name inzake onderhoud, wordt de spoorwegveiligheidsrichtlijn gewijzigd.

Er wordt voorgesteld een nieuw artikel 14 *bis* toe te voegen met daarin de volgende elementen:

– bij elke indienststelling van een voertuig moet op eenduidige wijze een onderhoudsverantwoordelijke worden aangewezen. Dit spoort met de bepalingen van de op 28 juli 2006 door de Commissie goedgekeurde TSI "goederenwagons";

– de verantwoordelijke kan de houder van de voertuigen zijn. De term "houder" is nog niet gedefinieerd in de communautaire wetgeving. Om nieuwe onverenigbaarheden met de COTIF-1999 overeenkomst te vermijden, wordt voorgesteld de definitie van de COTIF-overeenkomst over te nemen;

– wanneer een spoorwegonderneming een veiligheidscertificaat aanvraagt, dient zijn aan te tonen dat de wagons welke zij gebruikt overeenkomstig de toepasselijke communautaire (met name de TSI goederenwagons) en nationale regels worden geëxploiteerd en onderhouden;

– met het oog hierop wordt de spoorwegondernemingen gevraagd in het kader van hun veiligheidsbeheersysteem duidelijk te omschrijven welke systemen en procedures zij hebben ingesteld om te waarborgen dat bij een gemengd gebruik van wagons van verschillende houders de veiligheid niet in het gedrang komt;

– het Bureau zal een evaluatie uitvoeren van de door de spoorwegondernemingen ingestelde procedures voor het beheer van hun relaties met de houders van voertuigen en kan aanbevelingen formuleren betreffende de invoering van een certificeringsregeling voor houders.

2006/0272 (COD)

Voorstel voor een

RICHTLIJN VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD

tot wijziging van Richtlijn 2004/49/EG inzake de veiligheid op de communautaire spoorwegen

(Voor de EER relevante tekst)

HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD VAN DE EUROPESE UNIE,

Gelet op het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap en met name op artikel 71, eerste lid,

Gezien het voorstel van de Commissie[3],

Gezien het advies van het Europees Economisch en Sociaal Comité[4],

Gezien het advies van het Comité van de regio's[5],

Volgens de procedure van artikel 251 van het Verdrag[6],

Overwegende hetgeen volgt:

(1) In het kader van het streven naar een interne markt voor spoorvervoersdiensten hebben het Europees Parlement en de Raad op 29 april 2004 Richtlijn 2004/49/EG[7] aangenomen teneinde een gemeenschappelijk rechtskader voor de veiligheid van het spoorverkeer tot stand te brengen.

(2) Bij artikel 14 van Richtlijn 2004/49/EG is een gemeenschappelijke procedure ingevoerd voor de afgifte van vergunningen voor de indienststelling van rollend materieel. In de praktijk blijkt deze procedure in de lidstaten vaak moeilijk te verlopen en worden uiteenlopende en weinig transparante voorschriften gehanteerd of worden reeds uitgevoerde tests opnieuw geëist. De procedure vormt daardoor een belangrijk obstakel voor de oprichting van nieuwe spoorwegondernemingen, met name in het goederenvervoer. Er is behoefte aan een verduidelijking van de homologatieprocedure voor bestaand rollend materieel en aan een definitie van de werkingssfeer en de toepassingsmodaliteiten van die procedure. In het licht van het beginsel van de wederzijdse erkenning dient, door een beperking van het aantal elementen dat door de bevoegde instanties kan worden onderzocht, de procedure om in een andere lidstaat

---

3 PB C [...] van [...], blz. [...].
4 PB C [...] van [...], blz. [...].
5 PB C [...] van [...], blz. [...].
6 PB C [...] van [...], blz. [...].
7 PB L 164 van 30.4.2004, blz. 44. Gecorrigeerde versie: PB L 220 van 21.6.2004, blz. 3.

dan die welke een eerste vergunning heeft afgegeven een vergunning voor de indienststelling te krijgen te worden versoepeld.

(3) Daartoe zullen alle in de lidstaten gelden technische en veiligheidsvoorschriften worden ingedeeld in drie categorieën en worden opgenomen in een referentiedocument waarin het resultaat van deze classificatie is weergegeven. De eerste categorie zijn internationale voorschriften alsmede nationale voorschiften welke als gelijkwaardig zijn aangemerkt en waarvoor een test in één lidstaat volstaat om te waarborgen dat aan de veiligheidsvoorschriften wordt voldaan. De tweede groep omvat alle andere nationale voorschriften en de voorschriften die nog niet in een andere categorie zijn ingedeeld. De derde categorie betreft voorschriften die moeten worden nageleefd om de technische compatibiliteit te verzekeren tussen het rollend materieel waarvoor een vergunning voor indienststelling wordt aangevraagd en de infrastructuur.

(4) Het bij Verordening (EG) nr. 881/2004[8] opgerichte Europese Spoorwegbureau is bevoegd voor de opstelling van de technische specificaties inzake interoperabiliteit (TSI) en dient derhalve, als eerste stap, de bestaande nationale technische voorschriften te onderzoeken. Voorts is het Bureau krachtens Richtlijn 2004/49/EG verantwoordelijk voor de publicatie van de nationale veiligheidsvoorschriften. Het Bureau is verantwoordelijk voor de harmonisering van de criteria voor de veiligheidscertificering van spoorwegondernemingen, waaronder de voorschriften inzake de erkenning van het door die ondernemingen gebruikte rollend materieel. Het Bureau is derhalve de best geplaatste instantie voor de opstelling van het voormelde referentiedocument.

(5) In het licht van de internationale ontwikkelingen en met name de inwerkingtreding van de nieuwe COTIF 1999-overeenkomst moet in de communautaire regelgeving een definitie worden opgenomen van het begrip 'houder van wagons' en worden gepreciseerd welke de relatie is tussen de spoorwegondernemingen en de houders op het gebied van onderhoud.

(6) Daar de doelstellingen van het voorgestelde optreden, namelijk de vereenvoudiging van de communautaire procedure voor de certificering van bestaand rollend materieel, niet voldoende door de lidstaten kunnen worden verwezenlijkt en derhalve wegens de omvang en de gevolgen van het optreden beter door de Gemeenschap kunnen worden verwezenlijkt, kan de Gemeenschap, overeenkomstig het in artikel 5 van het Verdrag neergelegde subsidiariteitsbeginsel, maatregelen nemen. Overeenkomstig het in datzelfde artikel neergelegde evenredigheidsbeginsel gaat deze richtlijn niet verder dan nodig is om deze doelstelling te bereiken.

(7) Op grond van Richtlijn 2004/49/EG worden bepaalde maatregelen 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[9] verleende uitvoeringsbevoegdheden.

---

[8] PB L 164 van 30.4.2004, blz. 1.

[9] PB L 184 van 17.7.1999, blz. 23. Besluit gewijzigd bij Besluit 2006/512/EG (PB L 200 van 22.7.2006, blz. 11).

(8) Bij Besluit 2006/512/EG zijn de bepalingen van Besluit 1999/468/EG aangevuld met een regelgevingsprocedure met toetsing voor maatregelen van algemene strekking tot wijziging van niet-essentiële onderdelen van een volgens de procedure van artikel 251 van het Verdrag aangenomen basisbesluit, ook wanneer de wijziging behelst dat sommige van deze niet-essentiële onderdelen worden geschrapt of dat het besluit wordt aangevuld met nieuwe niet-essentiële onderdelen.

(9) De Commissie dient derhalve de bevoegdheid te krijgen om de bijlagen te herzien en aan te passen, gemeenschappelijke veiligheidsmaatregelen en -doelstellingen vast te stellen en te wijzigen alsmede een certificeringsregeling in te stellen voor onderhoud door houders van materieel. Aangezien het hier gaat om algemene maatregelen en niet-essentiële wijzigingen van Richtlijn 2004/49/EG of niet-essentiële aanvullingen bij deze richtlijn, is de regelgevingsprocedure met toetsing van artikel 5 *bis* van Besluit 1999/468/EG van toepassing.

(10) Richtlijn 2004/49/EG dient derhalve te worden gewijzigd.

HEBBEN DE VOLGENDE RICHTLIJN VASTGESTELD:

Artikel 1

Richtlijn 2004/49/EG wordt als volgt gewijzigd:

1) Aan artikel 3 wordt de volgende definitie toegevoegd:

"s) "houder": persoon of entiteit die een voertuig op duurzame basis als vervoermiddel economisch exploiteert, hetzij als eigenaar, hetzij omdat hij het recht heeft er gebruik van te maken."

2) In artikel 4, lid 4, wordt de term "wagonexploitant" vervangen door de term "houder van wagons".

3) Artikel 5, lid 2, wordt vervangen door:

"Bijlage I wordt voor 30 april 2009 aangevuld met gemeenschappelijke definities van de gemeenschappelijke veiligheidsindicatoren alsmede een uniforme methode voor de berekening van de kosten van ongevallen. Deze maatregel tot wijziging van niet-essentiële elementen van deze richtlijn wordt vastgesteld overeenkomstig de in artikel 27, *lid 2 bis*, bedoelde regelgevingsprocedure met toetsing."

4) Artikel 6 wordt als volgt gewijzigd:

a) Lid 1 wordt vervangen door:

"1. Een eerste reeks van gemeenschappelijke veiligheidsmethoden, die tenminste de in lid 3, onder a) bedoelde methoden omvat, wordt uiterlijk 30 april 2008 door de Commissie goedgekeurd. Deze methoden worden bekendgemaakt in het *Publicatieblad van de Europese Unie*.

Een tweede reeks van gemeenschappelijke veiligheidsmethoden, die het resterende deel van de in lid 3 bedoelde methoden omvat, wordt uiterlijk 30

april 2010 door de Commissie goedgekeurd. Deze methoden worden bekendgemaakt in het *Publicatieblad van de Europese Unie*. Deze maatregelen tot wijziging van niet-essentiële onderdelen van deze richtlijn, namelijk een aanvulling daarop, worden vastgesteld overeenkomstig de in artikel 27, lid 2 *bis*, bedoelde regelgevingsprocedure met toetsing."

b) Lid 4 wordt vervangen door:

"4. De gemeenschappelijke veiligheidsmethoden worden regelmatig herzien met inachtneming van de bij de toepassing ervan opgedane ervaring, de algehele ontwikkeling van de veiligheid op het spoor en de in artikel 4, lid 1, bedoelde verplichtingen van de lidstaten. Deze maatregel tot wijziging van niet-essentiële onderdelen elementen van deze richtlijn, middels een aanvulling daarop, wordt vastgesteld overeenkomstig de in artikel 27, lid 2 *bis*, bedoelde regelgevingsprocedure met toetsing."

5) Artikel 7 wordt als volgt gewijzigd:

a) De eerste en tweede alinea van lid 3 worden vervangen door:

De eerste reeks ontwerp-gemeenschappelijke veiligheidsdoelen is gebaseerd op een onderzoek van de bestaande doelen en veiligheidsprestaties in de lidstaten, en zorgt ervoor dat in geen enkele lidstaat afbreuk wordt gedaan aan de huidige veiligheidsprestaties van het spoorwegsysteem. Deze doelen worden uiterlijk op 30 april 2009 door de Commissie goedgekeurd en bekendgemaakt in het *Publicatieblad van de Europese Unie.* Deze maatregel tot wijziging van niet-essentiële onderdelen elementen van deze richtlijn, middels een aanvulling daarop, wordt vastgesteld overeenkomstig de in artikel 27, lid 2 *bis*, bedoelde regelgevingsprocedure met toetsing.

De tweede reeks ontwerp-gemeenschappelijke veiligheidsdoelen wordt gebaseerd op de ervaring die bij de eerste reeks en de toepassing daarvan is opgedaan. Zij betreffen prioritaire gebieden waar de veiligheid nog verder verbeterd moet worden. Deze doelen worden uiterlijk op 30 april 2011 door de Commissie goedgekeurd en bekendgemaakt in het *Publicatieblad van de Europese Unie.* Deze maatregel tot wijziging van niet-essentiële onderdelen elementen van deze richtlijn, middels een aanvulling daarop, wordt vastgesteld overeenkomstig de in artikel 27, lid 2 *bis*, bedoelde regelgevingsprocedure met toetsing."

b) Lid 5 wordt vervangen door:

"5. De gemeenschappelijke veiligheidsdoelen worden regelmatig herzien in het licht van de algehele ontwikkeling van de veiligheid op het spoor. Deze maatregel tot wijziging van niet-essentiële onderdelen elementen van deze richtlijn, middels een aanvulling daarop, wordt vastgesteld overeenkomstig de in artikel 27, lid 2 *bis*, bedoelde regelgevingsprocedure met toetsing."

6) Artikel 10 wordt als volgt gewijzigd:

a) De tweede alinea van lid 1 wordt vervangen door:

"Het veiligheidscertificaat geldt als bewijs dat de spoorwegonderneming een veiligheidsbeheersysteem tot stand heeft gebracht en kan voldoen aan de eisen die zijn vastgelegd in technische specificaties inzake interoperabiliteit en andere toepasselijke communautaire wetgeving en in nationale veiligheidsvoorschriften teneinde risico's te beheersen en op het net op een veilige manier vervoersdiensten te kunnen aanbieden."

b) Lid 2, onder b), komt als volgt te luiden:

"b) certificering dat de voorzieningen die de spoorwegonderneming heeft getroffen om te voldoen aan specifieke eisen om op het betrokken net zijn diensten op een veilige manier te kunnen verzekeren, zijn goedgekeurd. De eisen kunnen onder meer betrekking hebben op de toepassing van technische specificaties inzake interoperabiliteit en nationale veiligheidsvoorschriften, waaronder de exploitatievoorschriften voor het net, de aanvaarding van de certificaten van het personeel en de machtiging om het door de spoorwegonderneming gebruikte rollend materieel in te zetten. Deze certificering is gebaseerd op de door de spoorwegonderneming over te leggen documentatie als beschreven in bijlage IV."

(7) Artikel 14 wordt vervangen door:

"Artikel 14
Indienststelling van reeds bestaand rollend materieel

1. Voor rollend materieel voor de inzet waarvan in één lidstaat een vergunning is verleend overeenkomstig artikel 10, wordt overeenkomstig dit artikel een vergunning voor de indienststelling in andere lidstaten afgegeven wanneer deze lidstaten een vergunning vereisen.

   Indien op het rollend materieel een EG-keuringsverklaring is aangebracht, is artikel 14, lid 8, van Richtlijn …/…/EG (*) [*de richtlijn betreffende de interoperabiliteit van het spoorwegsysteem*] van toepassing.

2. De aanvrager dient legt de bevoegde veiligheidsinstantie een volledig technisch dossier over aangaande dat rollend materieel of het soort rollend materieel, met vermelding van het beoogde gebruik ervan op het net. Dit dossier bevat:

   a) een bewijs dat in een andere lidstaat voor het rollend materieel een vergunning voor het inzetten is afgegeven en informatie betreffende de procedure welke is gevolgd om aan te tonen dat het rollend materieel voldoet aan de geldende veiligheidsvoorschriften;

   b) de technische gegevens, het onderhoudsprogramma en de operationele kenmerken;

c) informatie over de staat van dienst van het materieel en het onderhoud en, waar van toepassing, de technische wijzigingen die na de vergunningverlening zijn aangebracht;

d) een bewijs inzake technische en operationele kenmerken waaruit blijkt dat het rollend materieel compatibel is met de infrastructuur en vaste installaties (systemen voor energievoorziening, seingeving en besturing; spoorbreedte en infrastructuurprofielen, maximale asbelasting en andere netwerkeisen).

3. De in lid 2, onder a en b), bedoelde gegevens kunnen door een veiligheidsinstantie niet worden betwist, tenzij zij kan aantonen dat er een veiligheidsrisico bestaat. Na de goedkeuring van het in artikel 14 *bis* bedoelde referentiedocument, kan een veiligheidsinstantie zich niet beroepen op een voorschrift dat is ingedeeld in categorie A van het referentiedocument.

4. Een veiligheidsinstantie kan verlangen dat aanvullende informatie wordt verstrekt, dat risico-analyses worden uitgevoerd of dat tests op het net plaatsvinden teneinde de conformiteit van de in de lid 2, onder c) en d), bedoelde elementen te verifiëren met de overeenkomstig artikel 8 van deze richtlijn of artikel 16 van Richtlijn .../../EG [*de richtlijn betreffende de interoperabiliteit van het spoorwegsysteem*] bij de Commissie aangemelde toepasselijke nationale voorschriften. Na de goedkeuring van het in artikel 14 *bis* bedoelde referentiedocument kunnen dergelijke verificaties nog slechts betrekking hebben op in de categorieën B en C van het referentiedocument opgenomen nationale voorschriften.

De veiligheidsinstantie bepaalt in overleg met de aanvrager de inhoud en draagwijdte van de gevraagde aanvullende informatie, risico-analyses of tests. Wanneer tests worden gevraagd, zorgt de veiligheidsinstantie er in overleg met de infrastructuurbeheerder voor dat deze kunnen plaatsvinden binnen een termijn van drie maanden na de indiening van de aanvraag.

5. De veiligheidsinstantie neemt zo snel mogelijk een beslissing over elke overeenkomstig dit artikel ingediende aangevraagde vergunning voor indienststelling en dit uiterlijk:

a) vier maanden na de indiening van het in lid 2 bedoelde technisch dossier;

b) indien van toepassing, twee maanden na het overleggen van de overeenkomstig lid 4 door de veiligheidsinstantie gevraagde aanvullende informatie of risico-analyses;

c) indien van toepassing, twee maanden na het overleggen van de resultaten van de overeenkomstig lid 4 door de veiligheidsinstantie gevraagde tests;

Indien binnen de voorgeschreven termijn geen beslissing is genomen, beschouwt de aanvrager het betrokken rollend materieel als goedgekeurd.

De vergunning voor de indienststelling kan gebruiksvoorwaarden en andere beperkingen bevatten.

6. Een negatieve beslissing dient door de bevoegde veiligheidsinstantie te worden gemotiveerd; een spoorwegonderneming kan binnen één maand verzoeken het onderzoek te heropenen. De veiligheidsinstantie beschikt vervolgens over een termijn van één maand om haar beslissing te bevestigen of te herzien. Indien zij haar negatieve beslissing handhaaft, kan de aanvraag overeenkomstig artikel 30 van Richtlijn 2001/14/EG worden voorgelegd aan de controle-instantie.

7. Met het oog op de indienststelling van rollend materieel overeenkomstig dit artikel kan het Bureau om technisch advies worden verzocht volgens de procedure van artikel 8, lid 2, van Verordening (EG) nr. 881/2004.

8. De door de lidstaten verleende vergunning voor de indienststelling van bestaand rollend materieel, kan betrekking hebben op een serie rollend materieel. De veiligheidsinstantie deelt de aanvrager mee welke procedure hiertoe moet worden gevolgd."

(8) De volgende artikelen 14 *bis* en 14 *ter* wordt ingevoegd:

"*Artikel 14* bis
Classificatie van de nationale voorschriften

1. Met het oog op een vlotter verloop van de vergunningsprocedure voor de indienststelling van bestaand rollend materieel als bedoeld in artikel 14 worden de nationale voorschriften overeenkomstig bijlage VI ingedeeld in drie categorieën.

2. Met het oog op de goedkeuring van het referentiedocument als bedoeld in artikel 8 *bis* van Verordening (EG) nr. 881/2004 verleent het Bureau ondersteuning bij de daartoe vereiste classificatie van de nationale voorschriften. De nationale instanties werken hiertoe samen met het Bureau.

3. Het referentiedocument en elke herziening daarvan wordt door de Commissie goedgekeurd op basis van de aanbevelingen van het Bureau en volgens de in artikel, lid 2, bedoelde procedure.

"*Artikel 14* ter
Onderhoud van het rollend materieel

1. Bij elke indienststelling van rollend materieel, wordt per voertuig een wettelijke verantwoordelijke instantie aangesteld. Deze entiteit kan een spoorwegonderneming, een onderaannemer van die onderneming of de houder van het voertuig zijn.

2. Teneinde in het kader van de in artikel 10 bedoelde certificeringsprocedure aan te tonen dat het rollend materieel overeenkomstig de toepasselijke voorschriften is onderhouden, vermeldt de spoorwegondernemingen aan welke juridische entiteiten zij het onderhoud heeft toevertrouwd en legt zij de

documenten over waarin de door deze entiteit toegepaste onderhoudsprocedures zijn beschreven.

3. Indien een spoorwegonderneming gebruik maakt van wagons die aan verschillende houders toebehoren en deze houders verantwoordelijk zijn voor het onderhoud, voorziet zij in de nodige procedures om na te gaan of de toepasselijke voorschriften worden nageleefd. Op basis van de aanbevelingen van het Bureau kan de Commissie desgevallend een certificeringsregeling vaststellen voor onderhoud door houders van rollend materieel. Deze maatregel, namelijk de wijziging van niet-essentiële onderdelen van deze richtlijn, middels een aanvulling daarop, wordt vastgesteld overeenkomstig de in artikel 27, lid 2 *bis*, bedoelde regelgevingsprocedure met toetsing."

(9) Artikel 26 wordt vervangen door:

"Artikel 26
Aanpassing van de bijlagen

De bijlagen worden aangepast aan de wetenschappelijke en technologische vooruitgang. Deze maatregel tot wijziging van niet-essentiële elementen van deze richtlijn wordt vastgesteld overeenkomstig de in artikel 27, lid 2 *bis*, bedoelde regelgevingsprocedure met toetsing."

(10) In artikel 27 wordt een lid 2 *bis* ingevoegd:

"Wanneer naar dit lid wordt verwezen, zijn de artikelen 5 bis, leden 1 tot en met 4, en artikel 7 van Besluit 1999/468/EG van toepassing, met inachtneming van artikel 8 van dat besluit."

(11) Bijlage VI, waarvan de tekst als bijlage bij deze richtlijn is gevoegd, wordt toegevoegd aan de richtlijn.

Artikel 2
Omzetting

1. De lidstaten doen de nodige wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen in werking treden om uiterlijk op [*24 maanden vanaf de datum van inwerkingtreding van deze richtlijn*] aan deze richtlijn te voldoen. Zij delen de Commissie de tekst van die bepalingen onverwijld mede, alsmede een tabel ter weergave van het verband tussen die bepalingen en deze richtlijn.

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

2. De lidstaten delen de Commissie de tekst van de belangrijkste bepalingen van intern recht mee die zij op het onder deze richtlijn vallende gebied vaststellen.

Artikel 3

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

Artikel 4

Deze richtlijn is gericht tot de lidstaten.

Gedaan te Brussel, op

Voor het Europees Parlement
De Voorzitter

Voor de Raad
De Voorzitter

BIJLAGE

Te verifiëren paramaters voor de indienststelling van reeds bestaand rollend materieel en classificatie van de nationale voorschriften

1. LIJST VAN PARAMETERS

(1) Algemene informatie

- informatie betreffende het toepasselijke nationaal rechtskader
- Bijzondere nationale voorschriften
- Onderhoudsboekje
- Bedrijfsvoorschriften

(2) Infrastructuurkenmerken

- Stroomafnemer
- Boordapparatuur voor stroomvoorziening en gevolgen voor de elektromagnetische compatibiliteit
- Omgrenzingsprofiel
- Diverse veiligheidsuitrustingen; zoals besturings- en seingevingssystemen, systeem voor trein-naar-baancommunicatie

(3) Kenmerken van het rollend materieel

- Voertuigdynamiek
- Superstructuur van het voertuig
- Buffers en tractieorganen
- Draaistellen en loopwerk
- Aantal assen en hun behuizing
- Remuitrusting
- Te monitoren technische systemen; bv. persluchtsystemen
- Front- en zijramen
- Deuren
- Doorgangen tussen de rijtuigen

– Besturingssystemen (software)

– Installatie voor drink- en afvalwater

– Milieubescherming

– Brandveiligheid

– Veiligheid en gezondheid van werknemers

– Tanks en tankwagons

– Containers die onder druk worden geledigd

– Vastzetten van de lading

– Merking

– Lastechnieken

2. CLASSIFICATIE VAN DE VOORSCHRIFTEN

De nationale voorschriften met betrekking tot de voornoemde parameters worden ingedeeld in één van de drie hierna omschreven categorieën. Met voorschriften en beperkingen van zuiver lokale aard wordt in dit kader geen rekening gehouden; de verificatie daarvan dient te gebeuren in onderling overleg tussen spoorwegondernemingen en infrastructuurbeheerders.

Categorie A:

Categorie A omvat:

– Internationale normen;

– Nationale voorschriften welke op het gebied van veiligheid als gelijkwaardig worden beschouwd met de nationale voorschriften van andere lidstaten.

Categorie B:

Categorie B omvat alle voorschriften die niet onder categorie A of C vallen, of nog niet in een van deze categorieën zijn ingedeeld.

Categorie C:

Categorie C omvat een aantal voorschriften met betrekking tot de technische kenmerken van de infrastructuur (bv. het omgrenzingsprofiel) die strikt noodzakelijk zijn om een veilige en interoperabele exploitatie op het betrokken net te kunnen waarborgen.