

AANBEVELINGEN

AANBEVELING VAN DE COMMISSIE

van 5 december 2014

over aangelegenheden in verband met de indienstelling en het gebruik van subsystemen van structurele aard en voertuigen op grond van de Richtlijnen 2008/57/EG en 2004/49/EG van het Europees Parlement en de Raad

(Voor de EER relevante tekst)

(2014/897/EU)

DE EUROPESE COMMISSIE,

Gezien het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie, en met name artikel 292,

Overwegende hetgeen volgt:

- (1) Overeenkomstig artikel 30, lid 1, van Richtlijn 2008/57/EG van het Europees Parlement en de Raad ⁽¹⁾ kan de Commissie elke aangelegenheid betreffende de tenuitvoerlegging van die richtlijn voorleggen aan het in artikel 29 van die richtlijn bedoelde comité.
- (2) Sinds 2005 werkt het Europees Spoorwegbureau (hierna „het Bureau” genoemd) aan de totstandbrenging van een geïntegreerd, veilig en interoperabel Europees spoorwegsysteem. Na de goedkeuring van Richtlijn 2008/57/EG heeft het Bureau regelmatig vergaderingen gehouden met belanghebbenden en de nationale veiligheidsinstanties, met name op het gebied van de wederzijdse aanvaarding van spoorvoertuigen, d.w.z. wederzijdse erkenning van vergunningen voor de indienstelling van spoorwegvoertuigen. Uit deze vergaderingen is gebleken dat er uiteenlopende interpretaties bestaan met betrekking tot het verlenen van vergunningen voor de indienstelling van subsystemen van structurele aard en voertuigen als bedoeld in de hoofdstukken IV en V van die richtlijn.
- (3) Bij ontbreken van een gemeenschappelijke interpretatie kunnen nationale uitvoeringsbepalingen ertoe leiden dat de lidstaten de eisen op verschillende manieren toepassen, waardoor de problemen voor fabrikanten en spoorwegondernemingen nog groter worden. Een gemeenschappelijke interpretatie van het proces voor de indienstelling van subsystemen van structurele aard en voertuigen is ook vereist om te zorgen voor samenhang tussen de verschillende aanbevelingen van het Bureau aangaande diverse bij Richtlijn 2004/49/EG van het Europees Parlement en de Raad ⁽²⁾ en Richtlijn 2008/57/EG vastgestelde taken.
- (4) De Commissie heeft haar Aanbeveling 2011/217/EU ⁽³⁾ aangenomen. Het doel hiervan was de in Richtlijn 2008/57/EG bedoelde vergunningsprocedure voor de indienstelling van subsystemen van structurele aard en voertuigen te verduidelijken.
- (5) Met het oog op de bespreking en analyse van vraagstukken in verband met de indienstelling van subsystemen van structurele aard en voertuigen die zijn gerezen na het aannemen van Aanbeveling 2011/217/EU heeft de Commissie in 2011 een taskforce opgericht inzake de vergunningsprocedure voor voertuigen. Het eindverslag van deze taskforce is in juli 2012 bekendgemaakt op de website van het Bureau.
- (6) Op 30 januari 2013 heeft de Commissie haar wetgevingsvoorstellen voor een vierde spoorwegvervoerspakket vastgesteld. Deze voorstellen houden rekening met de resultaten van de bovengenoemde taskforce en omvatten een verbeterd proces voor de verlening van vergunningen voor voertuigen en subsystemen. De toelichtingen in deze aanbeveling zijn vereist om de tenuitvoerlegging van het huidige juridische kader te optimaliseren.

⁽¹⁾ Richtlijn 2008/57/EG van het Europees Parlement en de Raad van 17 juni 2008 betreffende de interoperabiliteit van het spoorwegsysteem in de Gemeenschap (PB L 191 van 18.7.2008, blz. 1).

⁽²⁾ Richtlijn 2004/49/EG van het Europees Parlement en de Raad van 29 april 2004 inzake de veiligheid op de communautaire spoorwegen en tot wijziging van Richtlijn 95/18/EG van de Raad betreffende de verlening van vergunningen aan spoorwegondernemingen, en van Richtlijn 2001/14/EG van de Raad inzake de toewijzing van spoorweginfrastructuurcapaciteit en de heffing van rechten voor het gebruik van spoorweginfrastructuur alsmede inzake veiligheidscertificering (spoorwegveiligheidsrichtlijn) (PB L 164 van 30.4.2004, blz. 44).

⁽³⁾ Aanbeveling 2011/217/EU van de Commissie van 29 maart 2011 betreffende vergunningen voor de indienstelling van subsystemen van structurele aard en voertuigen uit hoofde van Richtlijn 2008/57/EG van het Europees Parlement en de Raad (PB L 95 van 8.4.2011, blz. 1).

- (7) Daarom moet Aanbeveling 2011/217/EU worden verruimd ter behandeling van andere aspecten die verband houden met de vergunningsprocedure en om de volgende aangelegenheden te verduidelijken:
- de relatie tussen essentiële eisen, technische specificaties inzake interoperabiliteit (TSI's) en nationale voorschriften;
 - de toepassing van de gemeenschappelijke veiligheidsmethoden met het oog op de vergunningverlening;
 - de integriteit van TSI's en nationale voorschriften;
 - verificaties die buiten de werkingssfeer van de vergunningsprocedure voor indienststelling vallen;
 - testen;
 - de keuringsverklaring van de fabrikant of de aanbestedende dienst;
 - wederzijdse erkenning;
 - het technisch dossier;
 - functies en verantwoordelijkheden vóór, tijdens en na de vergunningverlening;
 - de rol van het veiligheidsbeheersysteem, en
 - beheer van wijzigingen.
- (8) Om een en ander te verduidelijken en te vereenvoudigen verdient het de voorkeur Aanbeveling 2011/217/EU te vervangen door deze aanbeveling.
- (9) Na raadpleging van het in artikel 29 van Richtlijn 2008/57/EG bedoelde comité,

HEEFT DE VOLGENDE AANBEVELING VASTGESTELD:

1. De lidstaten moeten erop toezien dat de nationale veiligheidsinstanties, spoorwegondernemingen, infrastructuurbeheerders, beoordelingsinstanties, met onderhoud belaste entiteiten, fabrikanten, aanvragers van een vergunning voor indienststelling en andere actoren die betrokken zijn bij de vergunningsprocedure voor de indienststelling en het gebruik van subsystemen van structurele aard en voertuigen op de hoogte zijn van en rekening houden met de beginselen en richtsnoeren in de punten 2 tot en met 116.

DEFINITIES

2. Voor de toepassing van deze aanbeveling gelden de definities van de Richtlijnen 2008/57/EG en 2004/49/EG. Met name de termen „spoorwegondernemingen”, „infrastructuurbeheerders”, „houders van voertuigen” en „met onderhoud belaste entiteit” worden gebruikt op grond van hun functies en verantwoordelijkheden zoals gedefinieerd in de artikelen 3 en 4 van Richtlijn 2004/49/EG. Een entiteit die een van de in deze artikelen bedoelde functies vervult, kan ook een andere functie vervullen (zo kan een spoorwegonderneming of een infrastructuurbeheerder ook een houder van voertuigen zijn). Daarnaast wordt verstaan onder:
 - a) „nominale werkingstoestand”: de normale bedrijfsmodus en de te verwachten gevallen van gestoord bedrijf (waaronder slijtage) binnen de in het technisch en onderhoudsdossier vermelde gebruikswaarden. Dit omvat alle omstandigheden waaronder het subsysteem volgens het ontwerp moet kunnen werken en de technische beperkingen van het subsysteem;
 - b) „fundamentele ontwerpkenmerken”: de kenmerken van een subsysteem als omschreven in het type- of ontwerpkeuringscertificaat;
 - c) „veilige integratie”: erop toezien dat door de handeling waardoor een element (bv. een nieuw(e) voertuigtype, netwerkproject, subsysteem, onderdeel, component, bestanddeel, software, procedure, organisatie) wordt opgenomen in een groter systeem, geen onaanvaardbaar risico ontstaat voor het daaruit voortvloeiende systeem;

- d) „tot stand brengen van technische compatibiliteit met het netwerk”: de verificatie en documentatie in het bij de EG-keuringsverklaring gevoegde technisch dossier van de parameters van het voertuigtype die relevant zijn voor de technische compatibiliteit met het betreffende netwerk en, indien van toepassing, de overeenstemming met de voor dit netwerk gespecificeerde grenswaarden. De parameters omvatten de fysieke kenmerken en functies. De verificatie moet worden uitgevoerd volgens de regels die gelden voor het betreffende netwerk;
- e) „technische compatibiliteit”: het vermogen van twee of meer subsystemen van structurele aard of onderdelen daarvan die ten minste één gemeenschappelijke interface hebben om met elkaar te communiceren met behoud van hun afzonderlijke nominale werkingstoestand en hun verwachte prestatieniveau;
- f) „beoordelingsinstantie”: de aangemelde instantie, aangewezen instantie of instantie voor risicobeoordeling;
- g) „aangemelde instantie”: een instantie zoals gedefinieerd in artikel 2, onder j), van Richtlijn 2008/57/EG;
- h) „aangewezen instantie”: een instantie die door een lidstaat overeenkomstig artikel 17, lid 3, van Richtlijn 2008/57/EG is aangewezen voor de verificatie van de naleving van de nationale voorschriften door een subsysteem;
- i) „instantie voor risicobeoordeling”: een instantie zoals gedefinieerd in artikel 3, lid 14, van Uitvoeringsverordening (EU) nr. 402/2013 van de Commissie ⁽¹⁾;
- j) „EG-keuringsverklaring”: voor een subsysteem, de EG-keuringsverklaring overeenkomstig artikel 18 van en bijlage V bij Richtlijn 2008/57/EG, namelijk een verklaring dat het subsysteem voldoet aan de eisen van de desbetreffende Europese wetgeving, met inbegrip van eventuele nationale voorschriften die worden gebruikt voor de toepassing van de essentiële eisen van Richtlijn 2008/57/EG;
- k) „netwerkproject”: een project voor het in dienst stellen van nieuwe, vernieuwde of verbeterde vaste uitrusting bestaande uit meer dan één subsysteem van structurele aard;
- l) „netwerkkenmerken”: de kenmerken van een netwerk zoals omschreven in de TSI's en, in voorkomend geval, in nationale voorschriften;
- m) „technisch dossier bij de EG-keuringsverklaring”: de combinatie van alle dossiers en documentatie die door de aanvrager zijn samengesteld overeenkomstig alle geldende EU-wetgeving voor een subsysteem;
- n) „ter vergunning ingediende documentatie”: het dossier dat ten tijde van het aanvragen van een vergunning door de aanvrager wordt overgelegd aan de nationale veiligheidsinstantie;
- o) „aanvrager”: de ondertekenaar van de EG-keuringsverklaring overeenkomstig artikel 18 van Richtlijn 2008/57/EG, die een vergunning voor indienststelling van een subsysteem aanvraagt. Wanneer de CSM RA (Gemeenschappelijke veiligheidsmethode voor risicobeoordeling) vereist is op grond van artikel 15 van Richtlijn 2008/57/EG, moet de aanvrager van de vergunning volgens de CSM RA als initiatiefnemer optreden;
- p) „aanvrager voor de vergunning van een voertuig/netwerkproject”: de entiteit die een vergunning voor de indienststelling van respectievelijk een voertuig of een netwerkproject aanvraagt. Wanneer de CSM RA vereist is op grond van artikel 15 van Richtlijn 2008/57/EG, moet de aanvrager van de vergunning volgens de CSM RA als initiatiefnemer optreden.

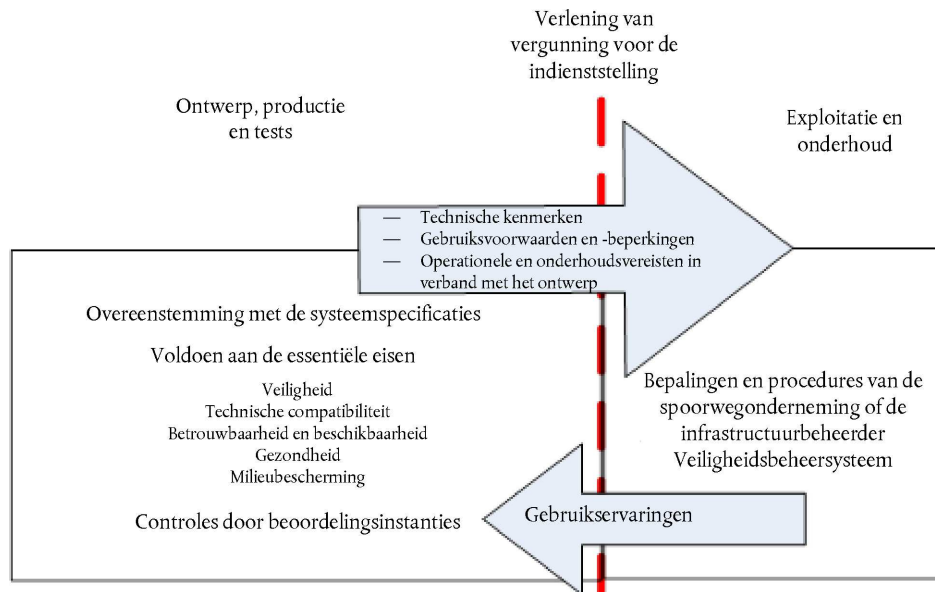
VERGUNNING VOOR DE INDIENSTELLING VAN SUBSYSTEMEN

3. De vergunning voor de indienststelling van een subsysteem vormt de erkenning door de lidstaat dat de aanvrager voor dit subsysteem heeft aangetoond dat het, in zijn nominale werkingstoestand, voldoet aan alle essentiële eisen van Richtlijn 2008/57/EG ⁽²⁾ wanneer het in het spoorwegsysteem wordt geïntegreerd. Volgens

⁽¹⁾ Uitvoeringsverordening (EU) nr. 402/2013 van de Commissie van 30 april 2013 betreffende de gemeenschappelijke veiligheidsmethode voor risico-evaluatie en -beoordeling en tot intrekking van Verordening (EG) nr. 352/2009 (PB L 121 van 3.5.2013, blz. 11).

⁽²⁾ De essentiële eisen voor het spoorwegsysteem zijn vastgelegd in bijlage III bij Richtlijn 2008/57/EG (artikel 3, lid 1). Deze eisen hebben specifiek betrekking op de spoorwegsector. Het spoorwegsysteem, de subsystemen, de interoperabiliteitsonderdelen en alle interfaces moeten voldoen aan deze essentiële eisen (artikel 4, lid 1). Voldoen aan de essentiële eisen is een voorwaarde voor het in dienst stellen van een subsysteem van structurele aard. Naleving van de essentiële eisen van Richtlijn 2008/57/EG geldt onverminderd de toepassing van andere EU-bepalingen (artikel 3, lid 2).

artikel 17, lid 1, van diezelfde richtlijn wordt deze verstrekt in de vorm van een EG-keuringsverklaring. Het volgende schema geeft een overzicht van de activiteiten vóór en na de verlening van een vergunning voor indienststelling van een subsysteem van structurele aard:



VERGUNNING VOOR DE INDIENSTSTELLING VAN VOERTUIGEN EN VERGUNNING VOOR VOERTUIGTYPEN

4. Voor de toepassing van de vergunningsprocedure bestaat een voertuig uit het subsysteem „rollend materieel” en, in voorkomend geval, het erin opgenomen subsysteem voor besturing en seingeving. Een voertuigtypevergunning of een afzonderlijke vergunning voor indienststelling van een voertuig vormt een collectieve vergunning voor het subsysteem/de subsystemen dat/die het voertuig vormt/vormen.
5. Eisen die voortvloeien uit de functionele subsystemen en gevolgen hebben voor de nominale (werkings)toestand van het voertuig (met inbegrip van bijvoorbeeld functionele prestatie-eisen) zijn opgenomen in de desbetreffende structurele TSI's of, indien toegestaan door Richtlijn 2008/57/EG, in nationale voorschriften (bv. besturings- en seingevingssystemen van klasse B).
6. Aangezien voertuigen bestaan uit één of meer subsystemen, zijn bepalingen met betrekking tot subsystemen in hoofdstuk IV van Richtlijn 2008/57/EG van toepassing op de relevante subsystemen van het voertuig of voertuigtype, onverminderd andere bepalingen van hoofdstuk V.
7. Voor vergunningen met betrekking tot voertuigen die bestaan uit meer dan één subsysteem mag de aanvrager van de vergunning voor het voertuig of voertuigtype de EG-keuringsverklaringen voor beide subsystemen bundelen in één enkele EG-keuringsverklaring, zoals beschreven in bijlage V bij Richtlijn 2008/57/EG, om aan te tonen dat voertuigen van dit type in de nominale werkingstoestand, wanneer zij in het spoorwegsysteem zijn geïntegreerd, als geheel voldoen aan de desbetreffende Europese wetgeving, met inbegrip van de essentiële eisen van Richtlijn 2008/57/EG.
8. Eén enkele vergunning voor het voertuigtype of een vergunning voor de indienststelling van afzonderlijke voertuigen moet voldoende zijn voor het gehele spoorwegnet van de EU als aan de voorwaarden van Richtlijn 2008/57/EG is voldaan. Dit is bijvoorbeeld het geval van een TSI-conform voertuig of voertuigtype waarvoor een vergunning moet worden afgegeven onder de gebruiksvoorwaarde dat het uitsluitend bestemd is voor gebruik op een TSI-conform netwerk (maar alleen als de desbetreffende TSI's die op de respectieve vergunningen zijn toegepast geen open punten en specifieke gevallen met betrekking tot de compatibiliteit tussen het netwerk en het voertuig bevatten).
9. De vergunningsprocedures voor voertuigtypen en afzonderlijke voertuigen zijn geharmoniseerd en voorzien in duidelijke stadia met een vaste termijn.
10. De toe te passen regels voor vergunningverlening voor de indienststelling van voertuigen en voertuigtypen moeten stabiel, transparant en niet-discriminerend zijn. De regels worden vastgesteld in de vorm van TSI's of, indien toegestaan op grond van Richtlijn 2008/57/EG, nationale voorschriften die bij de Commissie worden aangemeld en worden bekendgemaakt via een databank van de Commissie. Zodra een TSI is goedgekeurd

zouden de lidstaten geen nationale voorschriften meer mogen opstellen met betrekking tot producten of onderdelen van subsystemen waarop die TSI betrekking heeft (met uitzondering van de als „open punten” aangemerkte onderdelen). In het geval van niet-TSI-conforme voertuigen en voertuigtypen moet zo veel mogelijk het beginsel van wederzijdse erkenning worden toegepast om onnodige eisen en overbodige controles te vermijden, behalve wanneer die strikt noodzakelijk zijn om de technische verenigbaarheid van een voertuig van dit type met het net in kwestie te controleren.

11. In vergunningen voor voertuigen moeten de technische kenmerken van de nominale werkingstoestand van het voertuig worden vermeld, met inbegrip van de gebruiksbepalingen en -voorwaarden, alsmede het/de netwerk (en) ⁽¹⁾ van de lidstaat/lidstaten waarvoor een vergunning geldt voor voertuigen van het betreffende type. Voor de in de vergunning vermelde technische kenmerken geldt het volgende:
 - zij worden omschreven door de fabrikanten of aanbestedende diensten, in hun hoedanigheid van aanvrager van de vergunning voor het voertuig of voertuigtype;
 - zij worden gekeurd en gecertificeerd door de beoordelingsinstanties, en
 - zij worden gedocumenteerd in het technisch dossier bij de EG-keuringsverklaring.
12. De technische kenmerken in aanbeveling 11 zijn hetzelfde voor elk afzonderlijk voertuig van hetzelfde voertuigtype.
13. Noch de typevergunning noch de vergunning voor indienststelling van een afzonderlijk voertuig mag betrekking hebben op een specifiek(e) traject, spoorwegonderneming, houder of met onderhoud belaste entiteit (entity in charge of maintenance, ECM).
14. Om te zorgen dat er geen vergunningen hoeven te worden verleend voor voertuigtypen en voor de indienststelling van individuele voertuigen op bepaalde trajecten en om te voorkomen dat er een nieuwe vergunning moet worden verleend als de kenmerken van een traject veranderen, moeten alle gebruiksbepalingen en --voorwaarden verbonden aan een vergunning in verband met een voertuig worden uitgedrukt als parameters voor de technische ontwerpeigenschappen van de infrastructuur en niet geografisch worden afgebakend.

VERLENING VAN TYPEVERGUNNINGEN

15. De kenmerken van de nominale werkingstoestand van een voertuig die worden beoordeeld met het oog op de vergunning zijn de kenmerken die aan het voertuigtype zijn verbonden. Er kan eerst een vergunning voor een voertuigtype worden verleend overeenkomstig artikel 26, lid 1, van Richtlijn 2008/57/EG, waarna vergunningen voor afzonderlijke voertuigen van dat type (met inbegrip van een reeks afzonderlijke voertuigen) kunnen worden verleend op grond van een verificatie van hun overeenstemming met het type overeenkomstig artikel 26, lid 3, van Richtlijn 2008/57/EG. Omgekeerd vloeit uit een vergunning voor het eerste voertuig van een type overeenkomstig artikel 26, lid 2, van Richtlijn 2008/57/EG voort dat het voertuigtype is goedgekeurd. Hierdoor kan ook voor latere afzonderlijke voertuigen van hetzelfde type een vergunning worden afgegeven op grond van een verificatie van de overeenstemming met het type overeenkomstig artikel 26, lid 3, van Richtlijn 2008/57/EG. Door dit beginsel van vergunningverlening voor voertuigtypen kunnen fabrikanten voertuigtypen op de markt brengen en in hun catalogus opnemen, en daarmee klanten het voordeel van een vergunning bieden zonder reeds de afzonderlijke voertuigen te hebben gebouwd van de typen die een klant kan bestellen. Een van de doelstellingen van dit beginsel is het vergunningsrisico grotendeels wegnemen voor ondernemingen die voertuigen van de betreffende typen aanschaffen.
16. Het typebeginsel is ook relevant voor compatibiliteit met trajecten. Om te beoordelen of het traject geschikt is voor een trein, vergelijkt een spoorwegonderneming de kenmerken van een trein bestaande uit voertuigen van bepaalde typen met de informatie die door de infrastructuurbeheerder in het register van de infrastructuur is vastgelegd. De verplichting van infrastructuurbeheerders om de aard van de infrastructuur openbaar te maken bestaat reeds (Richtlijn 2001/14/EG van het Europees Parlement en de Raad ⁽²⁾ wat betreft de toegang tot het netwerk; Richtlijn 2004/49/EG, Richtlijn 2008/57/EG en de TSI „exploitatie en verkeersleiding” wat betreft de exploitatie). Totdat het infrastructuurregister tot stand is gebracht en de gegevens erin zijn vastgelegd, moeten de infrastructuurbeheerders deze informatie in een andere vorm bekendmaken. Dit geeft de infrastructuurbeheerders niet het recht om een soort tweede vergunning voor voertuigen of treinen van de spoorwegonderneming in te stellen.
17. De processen van vergunningverlening voor voertuigen en de daaropvolgende exploitatie en onderhoud van specifieke voertuigen zijn twee duidelijk onderscheiden processen die worden geregeld door verschillende bepalingen. Door deze scheiding kunnen fabrikanten voertuigen van hetzelfde type reeds met een vergunning op de markt brengen, om door verschillende spoorwegondernemingen te worden geëxploiteerd en door verschillende met het onderhoud belaste entiteiten (ECM) te worden onderhouden overeenkomstig verschillende onderhoudsregelingen afhankelijk van de operationele context.

⁽¹⁾ Het grondgebied van een lidstaat kan één of meer spoorwegnetten omvatten.

⁽²⁾ 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 (PB L 75 van 15.3.2001, blz. 29).

18. Voor voertuigtypen waarvoor vergunningen in meer dan één lidstaat worden nagestreefd (bv. voor gebruik op corridors) kunnen de nationale veiligheidsinstanties ervoor kiezen om samen te werken teneinde de eerste en de aanvullende vergunningen gelijktijdig te verlenen („gelijktijdige” vergunningverlening). Hierdoor kunnen de betrokken nationale veiligheidsinstanties het werk onderling verdelen (zo kunnen ze elk een onderwerp voor hun rekening nemen) en kan de nationale veiligheidsinstantie die de eerste vergunning afgeeft het door de andere nationale veiligheidsinstanties verrichte werk erkennen en er voordeel uit halen.

VERGUNNING VOOR DE INDIENSTSTELLING VAN SUBSYSTEMEN VAN VASTE INSTALLATIES

19. Er zij op gewezen dat TSI's inzake vaste installaties geen volledige set eisen bevatten waaraan het betreffende subsysteem moet voldoen. De in de TSI's vastgelegde eisen omvatten de elementen die relevant zijn voor de compatibiliteit van de subsystemen van vaste installaties met een TSI-conform voertuig.
20. Voor vaste installaties kunnen lidstaten ter naleving van de essentiële eisen van alle toepasselijke EU-wetgeving verlangen dat naast de toepassing van de TSI's andere regels worden toegepast — die niet geharmoniseerd hoeven te zijn om te voldoen aan de doelstellingen van Richtlijn 2008/57/EG — zoals voorschriften betreffende elektrische veiligheid, weg- en waterbouwkunde, bouw, hygiëne, brandbestrijding enz. Deze voorschriften mogen niet in strijd zijn met de bepalingen van de TSI's.
21. Voor een netwerkproject dat bestaat uit meer dan één subsysteem, d.w.z. een combinatie van vaste installaties, wordt ter vereenvoudiging voorgesteld dat de aanvrager de EG-keuringsverklaringen voor elk subsysteem, zoals beschreven in bijlage V bij Richtlijn 2008/57/EG, bundelt in één enkele EG-keuringsverklaring voor het netwerkproject als geheel om aan te tonen dat het netwerkproject als geheel, wanneer het in het spoorwegsysteem is geïntegreerd, voldoet aan de geldende Europese wetgeving, met inbegrip van de essentiële eisen van Richtlijn 2008/57/EG.
22. De toe te passen nationale regels voor vergunningverlening voor de indienststelling van subsystemen van vaste installaties moeten stabiel, transparant en niet-discriminerend zijn. Onverminderd de aanbevelingen 19 en 20 hierboven, moeten de bij Richtlijn 2008/57/EG vastgestelde regels in verband met de essentiële eisen van het spoorwegsysteem TSI's zijn of, indien toegestaan op grond van Richtlijn 2008/57/EG, nationale voorschriften die aan de Commissie zijn gemeld en ter beschikking zijn gesteld via een door de Commissie opgezette databank. Zodra een TSI is goedgekeurd, zouden de lidstaten geen nationale voorschriften meer mogen opstellen met betrekking tot producten of onderdelen van subsystemen waarop die TSI betrekking heeft (met uitzondering van de naar behoren als „open punten” in de desbetreffende TSI's aangemerkte onderdelen).
23. In vergunningen voor het in dienst stellen van subsystemen van vaste installaties moeten de technische kenmerken van het subsysteem worden vermeld, met inbegrip van de gebruiksbepalingen en -voorwaarden. Voor de in de vergunning voor indienststelling vermelde technische kenmerken geldt het volgende:
- zij worden aangegeven door de aanvrager;
 - zij worden gekeurd en gecertificeerd door de beoordelingsinstanties, en
 - zij worden gedocumenteerd in het technisch dossier bij de EG-keuringsverklaring.
24. De processen van vergunningverlening voor subsystemen van vaste installaties en de/het daaropvolgende exploitatie en onderhoud van de betreffende subsystemen zijn twee duidelijk onderscheiden processen die worden geregeld door verschillende bepalingen.

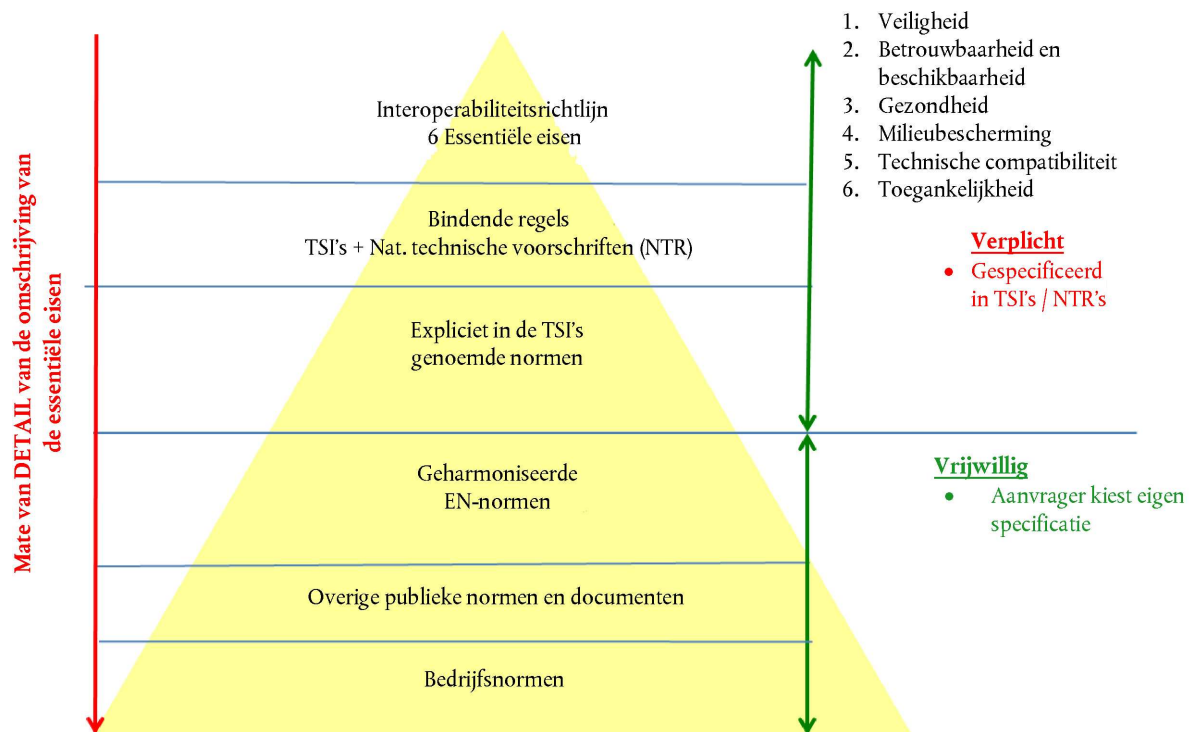
ESSENTIËLE EISEN, TECHNISCHE SPECIFICATIES INZAKE INTEROPERABILITEIT (TSI's) EN NATIONALE VOORSCHRIFTEN

25. In de interoperabiliteitsrichtlijn zijn essentiële eisen voor het spoorwegsysteem vastgelegd. Deze vormen „**het geheel** van de in bijlage III omschreven voorwaarden waaraan het spoorwegsysteem, de subsystemen en de interoperabiliteitsonderdelen, met inbegrip van de interfaces, moeten voldoen” (artikel 2, onder g), van Richtlijn 2008/57/EG). De essentiële eisen voor het spoorwegsysteem zijn derhalve limitatief. Een lidstaat of nationale veiligheidsinstantie mag geen andere vereisten of voorwaarden vaststellen dan die waarin is voorzien in artikel 17.
26. Technische verenigbaarheid met betrekking tot de interface tussen netwerk en voertuig is essentieel voor de veiligheid. Hoewel het veiligheidsaspect van deze interface kan worden aangetoond door middel van referentiesystemen of expliciete risico-inschattingen overeenkomstig Verordening (EG) nr. 352/2009 van de Commissie ⁽¹⁾ (CSM RA) moet omwille van de interoperabiliteit de technische compatibiliteit worden

⁽¹⁾ Verordening (EG) nr. 352/2009 van de Commissie van 24 april 2009 betreffende de vaststelling van een gemeenschappelijke veiligheidsmethode voor risico-evaluatie en -beoordeling (PB L 108 van 29.4.2009, blz. 4). Deze verordening wordt ingetrokken en met ingang van 21 mei 2015 vervangen door Uitvoeringsverordening (EU) nr. 402/2013.

aangetoond op basis van geharmoniseerde regels van de Unie, d.w.z. de TSI's, of, als dergelijke regels niet zijn vastgesteld, nationale voorschriften. Daarom moeten omwille van de interoperabiliteit interfaces tussen voertuig en netwerk worden aangetoond door middel van een benadering op basis van regels.

27. Bijgevolg moeten de TSI's enerzijds de in aanbeveling 26 bedoelde interfaces volledig beschrijven. Elke fundamentele parameter en interface van het onderhavige systeem die in het kader van de vergunningverlening uitdrukkelijk moet worden gecontroleerd, moet ook volledig worden omschreven in de TSI's, samen met de toepasselijke eisen voor conformiteitsbeoordeling.
28. Anderzijds moeten TSI's de eisen slechts specificeren „voor zover nodig” is om een optimaal niveau te verkrijgen van technische harmonisatie en bindende bepalingen die nodig zijn om te voldoen aan de essentiële eisen van Richtlijn 2008/57/EG en om de doelstellingen vastgesteld in artikel 1 van die richtlijn te verwezenlijken (artikel 5, lid 3). De TSI's moeten de eisen daarom slechts in die mate van detail omschrijven als geharmoniseerd moet worden om deze doelstellingen te bereiken en tegelijkertijd aan de essentiële eisen te voldoen. Zij specificeren ook de interfaces tussen subsystemen. Elke TSI beschrijft een beoogd subsysteem dat geleidelijk kan worden verwezenlijkt binnen een redelijk tijdsbestek.
29. Aanvragers moeten de vrijheid hebben om technische oplossingen naar eigen keuze te gebruiken om te voldoen aan de essentiële eisen, mits de specificaties van deze technische oplossingen voldoen aan de TSI's en andere toepasselijke wetgeving.
30. Met het oog op de verwezenlijking van het doel van een gemeenschappelijke Europese spoorwegruiimte zonder binnengrenzen kunnen technische specificaties van producten die voldoen aan de essentiële eisen worden vastgelegd in geharmoniseerde normen (EN). In sommige gevallen bieden geharmoniseerde normen aangaande de fundamentele parameters van de TSI's het vermoeden van conformiteit met bepaalde bepalingen van de TSI's. Overeenkomstig de geest van de nieuwe aanpak op het gebied van technische harmonisatie en normalisatie blijft de toepassing van deze normen vrijwillig, maar worden de bijbehorende referenties bekendgemaakt in het *Publicatieblad van de Europese Unie* (PB). Deze specificaties moeten ook worden opgenomen in de TSI-toepassingsgidsen zodat bedrijven ze gemakkelijker kunnen gebruiken. Deze specificaties moeten een aanvulling blijven vormen op de TSI's.
31. De hiërarchie en de mate van detail van de in de aanbevelingen 26 tot en met 30 bedoelde specificaties worden geïllustreerd in onderstaand schema:



32. De TSI's mogen geen herhalingen bevatten van bepalingen die zijn vastgesteld om ervoor te zorgen dat de werkingstoestand van een subsysteem of voertuig voldoet aan de voorschriften van andere toepasselijke richtlijnen.
33. Vereisten afkomstig uit andere EU-voorschriften dan Richtlijn 2008/57/EG moeten ook worden toegepast wanneer een subsysteem of voertuig wordt ontworpen/gepland en in zijn nominale werkingstoestand wordt gebracht. De aanvrager moet erop toezien dat aan deze eisen wordt voldaan.

34. Onverminderd de aanbevelingen 19 en 20 kunnen nationale regels alleen in de in artikel 17, lid 3, van Richtlijn 2008/57/EG bedoelde gevallen van toepassing blijven voor vergunningen. Namelijk:
- wanneer er geen desbetreffende TSI's bestaan, d.w.z. bij:
 - a) open punten in de TSI's;
 - b) netwerken en voertuigen die niet (beoogd zijn te) vallen onder de TSI's;
 - c) vereisten voor oudere systemen (d.w.z. systeeminterfaces die niet beoogd zijn onder de TSI's te vallen);
 - d) vereisten voor niet-TSI-conforme voertuigen die in dienst zijn gesteld vóór de inwerkingtreding van de TSI's of tijdens een overgangperiode;
 - bij afwijkingen waarop artikel 9 van Richtlijn 2008/57/EG van toepassing is;
 - bij in TSI's gedefinieerde specifieke gevallen, waaronder nationale verschillen in het onderhavige systeem.
35. In de in aanbeveling 34 genoemde gevallen moeten de lidstaten voorschriften toepassen, bekendmaken en handhaven waarin de essentiële eisen, met inbegrip van de eis betreffende de technische compatibiliteit van voertuigen met hun netwerk, vervat zijn. Om het bestaande niveau van interoperabiliteit te behouden en discriminatie tussen aanvragers te vermijden, dienen deze voorschriften even gedetailleerd te zijn als de TSI's en moeten de vastgestelde eisen eenduidig zijn (d.w.z. in de eisen moeten de waarden voor de relevante parameters en methoden voor de beoordeling van de overeenstemming worden gespecificeerd).
36. Als een aanvraag wordt ingediend voor een aanvullende vergunning voor een bestaand niet-TSI-conform voertuigtype of afzonderlijk voertuig, mag de lidstaat waar de aanvullende vergunning wordt aangevraagd zich op grond van artikel 25 van Richtlijn 2008/57/EG beperken tot een controle van de compatibiliteit met zijn netwerk. Op grond van de wederzijdse erkenning zoals beschreven in de aanbevelingen 52 tot en met 54 moet deze lidstaat de eerste vergunning voor indienstelling erkennen, tenzij hij (ten overstaan van de aanvrager van de aanvullende vergunning) een aanzienlijk veiligheidsrisico kan aantonen. Dit is in overeenstemming met het verbod op discriminatie tussen voertuigtypen en afzonderlijke voertuigen waarvoor eerst een vergunning is afgegeven in de ene lidstaat en voertuigtypen en afzonderlijke voertuigen waarvoor eerst een vergunning is afgegeven in een andere lidstaat.
37. Omwille van de duidelijkheid dienen de lidstaten in hun nationale voorschriften duidelijk te vermelden op welke voertuigen en subsystemen de voorschriften van toepassing zijn: uitsluitend op nieuwe voertuigen en subsystemen waarvoor voor het eerst een vergunning wordt afgegeven; en/of op bestaande types; en/of bestaande voertuigen waarvoor een nieuwe vergunning moet worden afgegeven na een vernieuwing of verbetering; en/of op alle reeds in dienst zijnde voertuigen en subsystemen.

GEBRUIK VAN DE GEMEENSCHAPPELIJKE VEILIGHEIDSMETHODEN VOOR RISICO-EVALUATIE EN BEOORDELING (CSM RA) EN HET VEILIGHEIDSBEHEERSYSTEEM (SMS)

38. De CSM RA is alleen in de volgende gevallen verplicht bij de vergunningverlening voor indienstelling:
- a) wanneer dat voor een bepaald onderwerp wordt voorgeschreven door een TSI of nationaal voorschrift dat van toepassing is uit hoofde van artikel 17, lid 3, van Richtlijn 2008/57/EG;
 - b) zoals voorgeschreven in artikel 15, lid 1, van Richtlijn 2008/57/EG voor een veilige integratie van de subsystemen wanneer geen bindende regels beschikbaar zijn.
- In alle andere gevallen is het gebruik van de CSM RA niet verplicht in het kader van een dergelijke vergunningverlening.
39. De term „veilige integratie” kan worden gebruikt met betrekking tot:
- a) veilige integratie tussen de elementen waaruit een subsysteem bestaat;
 - b) veilige integratie van subsystemen die samen een voertuig of een netwerkproject vormen; en voor voertuigen;
 - c) veilige integratie van het voertuig en de netwerkenmerken;
 - d) veilige integratie van voertuigen in het SMS van spoorwegondernemingen. Hieronder zijn begrepen de interfaces tussen voertuigen, interfaces met het personeel dat het subsysteem gaat bedienen, en onderhoudswerkzaamheden door een ECM;

- e) veilige integratie van een trein met de specifieke trajecten waarop hij wordt gebruikt;
- en voor netwerkprojecten:
- f) veilige integratie van een netwerkproject met de voertuigkenmerken die zijn omschreven in TSI's en nationale voorschriften;
- g) veilige integratie met aangrenzende delen van het netwerk (baanvakken);
- h) veilige integratie van een netwerkproject in het SMS van de infrastructuurbeheerder. Hieronder zijn begrepen interfaces met het personeel dat het netwerkproject gaat bedienen, en onderhoudswerkzaamheden door de infrastructuurbeheerder of zijn aannemers;
- i) veilige integratie van een netwerkproject met de specifieke treinen die erop rijden.
40. Inzake de relatie tussen veilige integratie en de vergunningverlening voor indienststelling van voertuigen:
- de punten a), b) en c) van aanbeveling 39 moeten worden uitgevoerd vóór het verlenen van een vergunning voor indienststelling. Alle eruit afgeleide gebruiksvoorwaarden en -beperkingen (bv. eventuele beperkingen op de samenstelling van treinen met inbegrip van gekoppelde exploitatie of de exploitatie van de locomotieven samen met de voertuigen die de trein vormen) moeten in het in artikel 18, lid 3, van Richtlijn 2008/57/EG bedoelde technisch dossier bij de EG-keuringsverklaring op zodanige wijze worden omschreven dat de gebruiker van het subsysteem of voertuig waarop de vergunning betrekking heeft deze gebruiksvoorwaarden en -beperkingen kan toepassen overeenkomstig zijn SMS;
 - punt d) van aanbeveling 39 maakt geen deel uit van de vergunningsprocedure. Dit moet worden uitgevoerd door de spoorwegonderneming, naar behoren rekening houdend met alle gebruiksvoorwaarden en --beperkingen die voortvloeien uit de punten a), b) en c) en de verificatie van conformiteit met de TSI's en de toepasselijke nationale regelgeving;
 - punt e) van aanbeveling 39 maakt geen deel uit van de vergunningsprocedure. Dit moet door de spoorwegonderneming worden uitgevoerd op grond van alle informatie die een spoorwegonderneming nodig heeft voor het bepalen van de kenmerken van de trein en het vaststellen van de compatibiliteit tussen trein en traject (bv. gebruiksvoorwaarden, waarden van de interfaceparameters) die voortvloeien uit de punten a), b) en c) en de informatie in het infrastructuurregister.
- 40 bis. Wat betreft de verhouding tussen veilige integratie en de vergunning voor de indienststelling van vaste subsystemen en netwerkprojecten:
- de punten a), b), f) en g) van aanbeveling 39 moeten worden uitgevoerd vóór het verlenen van een vergunning voor indienststelling. Alle eruit afgeleide gebruiksvoorwaarden en -beperkingen moeten in het in artikel 18, lid 3, van Richtlijn 2008/57/EG bedoelde technisch dossier bij de EG-keuringsverklaring op zodanige wijze worden omschreven dat de gebruiker van het subsysteem of netwerkproject waarop de vergunning betrekking heeft deze gebruiksvoorwaarden en -beperkingen kan toepassen overeenkomstig zijn SMS;
 - punt h) van aanbeveling 39 maakt geen deel uit van de vergunningsprocedure. Het moet worden uitgevoerd door de infrastructuurbeheerder met inachtneming van alle gebruiksvoorwaarden en -beperkingen die voortvloeien uit de punten a), b) en c) en de beoordeling van de overeenstemming met de TSI's en de toepasselijke nationale regels;
 - punt i) van aanbeveling 39 maakt geen deel uit van de vergunningsprocedure. Dit moet door de infrastructuurbeheerder worden uitgevoerd op grond van alle informatie die nodig is om trajectkenmerken te bepalen en de compatibiliteit tussen trein en traject vast te stellen (bv. gebruiksvoorwaarden, waarden van de interfaceparameters) die voortvloeien uit de punten a), b) en c) en de informatie in het register van voertuigtypen.
41. Wat betreft het gebruik van de CSM RA om de veilige integratie te controleren vóór de vergunningverlening voor indienststelling:
- punt a) van aanbeveling 39 valt volledig binnen de werkingssfeer van de TSI-bepalingen voor een subsysteem; als er op dit gebied geen expliciete technische voorschriften bestaan, kan de TSI een op risico's gebaseerde benadering volgen, voorschrijven dat de CSM RA wordt toegepast en specificeren tot welk aanvaardbaar niveau het risico moet worden beperkt;
 - wanneer er geen verplichte regels (TSI's, nationale voorschriften) zijn die deze interface volledig beslaan, moet punt b) van aanbeveling 39 worden gecontroleerd aan de hand van de CSM RA;

- punt c) van aanbeveling 39 moet volledig worden gedekt door TSI's en, wanneer hierin is voorzien door artikel 17, lid 3, van Richtlijn 2008/57/EG, moeten nationale voorschriften en deze verificatie op grond van regels worden uitgevoerd door een aangemelde instantie of aangewezen instantie in het kader van haar verantwoordelijkheid voor de „verificatie van de interfaces van het betrokken subsysteem met het systeem waarvan het deel uitmaakt” (artikel 18 van Richtlijn 2008/57/EG), omdat anders de eisen van transparantie, non-discriminatie en interoperabiliteit in het gedrang komen.
- Het gebruik van de CSM RA is derhalve niet verplicht op grond van punt c) van aanbeveling 39 wanneer er TSI's of nationale voorschriften zijn. Wanneer nationale voorschriften deze interface niet volledig bestrijken (bv. een aantal oudere seingevingssystemen en innovatieve oplossingen), kunnen zij de toepassing van de CSM RA voorschrijven met betrekking tot de niet-behandelde risico's.

INTEGRITEIT VAN TSI'S EN NATIONALE VOORSCHRIFTEN

42. Erkend wordt dat de TSI's door een pool van deskundigen uit de sectorale verenigingen en nationale veiligheidsinstanties zijn opgebouwd, met als uitgangspunt de nationale voorschriften en ervaringen in de praktijk. Zij weerspiegelen de „huidige stand van de techniek”, ofwel de beste beschikbare kennis, aangezien ze door het Bureau samen met deze deskundigen zijn ontwikkeld en zijn beoordeeld door het in artikel 29 van Richtlijn 2008/57/EG bedoelde comité. Daarom zijn de TSI's door de lidstaten erkend als geschikt voor het beoogde doel (met inbegrip van open punten) en zijn ze juridisch bindend. Controle of validatie van deze verplichte vereisten maakt geen deel uit van de vergunningsprocedure.
43. Niettemin is het, met het oog op het behoud van de integriteit van de TSI's en de nationale voorschriften, de verantwoordelijkheid van elke entiteit die op welk moment dan ook kennis krijgt van een mogelijke tekortkoming in de TSI's of nationale voorschriften, haar twijfels onverwijld en volledig gemotiveerd kenbaar te maken via de geëigende procedures, opdat alle betrokken entiteiten onmiddellijk op de hoogte worden gesteld van de mogelijke tekortkoming en passende maatregelen kunnen nemen.
44. De lidstaten moeten passende maatregelen nemen ter wijziging van ontoereikende of niet-compatibele nationale voorschriften.
45. Als een TSI ontoereikend is, is artikel 7 van Richtlijn 2008/57/EG van toepassing en moet de tekortkoming worden gecorrigeerd door:
 - a) een technisch advies van het Bureau, of
 - b) een wijziging van de TSI;
dan wel beide.Afhankelijk van de situatie kan een TSI worden gewijzigd door:
 - 1) de wijziging van de specificatie van het onderhavige systeem;
 - 2) de toevoeging van specifieke gevallen, indien deze betrekking hebben op een beperkt aantal lidstaten en harmonisatie op EU-niveau niet nodig is;
 - 3) de toevoeging van open punten wanneer harmonisatie op EU-niveau nodig is, maar nog niet uitdrukkelijk kan worden behandeld in de TSI.

VERIFICATIES DIE BUITEN DE WERKINGSSFEER VAN DE VERGUNNINGSPROCEDURE VOOR INDIENSTSTELLING VALLEN

46. De verificatie van de compatibiliteit tussen trein en traject moet onafhankelijk zijn van de verlening van de vergunning tot indienststelling van een voertuigtype of een afzonderlijk voertuig. De verificatie van de compatibiliteit tussen trein en traject is de verantwoordelijkheid van een spoorwegonderneming (of een infrastructuurbeheerder, als deze treinen exploiteert) in het kader van het planningsproces (bv. bij het kopen van treinpaden) en op permanente basis via haar SMS. De spoorwegonderneming moet de compatibiliteit vaststellen op basis van informatie uit het infrastructuurregister van de infrastructuurbeheerder, en uit het technisch dossier bij de EG-keuringsverklaring van voertuigen en dat ten tijde van de vergunningsprocedure wordt samengesteld en vervolgens wordt bijgehouden. In de overgangperiode, d.w.z. totdat het infrastructuurregister is opgezet en voorzien van alle relevante gegevens voor de verificatie van de compatibiliteit met het netwerk, moeten de infrastructuurbeheerders op een andere transparante wijze de benodigde informatie verstrekken aan de spoorwegondernemingen.
47. Beoordeling van het vermogen van een spoorwegonderneming tot exploitatie en onderhoud van de voertuigen maakt geen onderdeel uit van de procedure voorafgaand aan de vergunningverlening. Dit valt onder het veiligheids-certificeringsproces en het permanente toezicht door de nationale veiligheidsinstantie.
48. Beoordeling van het vermogen van een infrastructuurbeheerder tot exploitatie en onderhoud van netwerkprojecten maakt geen onderdeel uit van de procedure voorafgaand aan de vergunningverlening. Dit valt onder de veiligheidsvergunningsprocedure en het permanente toezicht door de nationale veiligheidsinstantie.

49. Beoordeling van het vermogen van een ECM tot het beheer van het onderhoud van een voertuig maakt geen onderdeel uit van de vergunningsprocedure. Dit valt onder het SMS van de spoorwegonderneming. Wanneer het ECM-certificeringsproces van toepassing is, kan het SMS van de spoorwegonderneming rekening houden met dit proces.
50. Bijgevolg hoeft een aanvrager van een voertuigtypevergunning of een vergunning voor indienststelling van een afzonderlijk voertuig of subsysteem niet de omvang te beoordelen van de potentiële veranderingen die het ontwerp van het voertuig of subsysteem zal teweegbrengen in het spoorwegsysteem als geheel. Als de aanvrager de spoorwegonderneming of infrastructuurbeheerder is die voornemens is dit voertuig of subsysteem te exploiteren, handelt de spoorwegonderneming of infrastructuurbeheerder die met het beheer van wijzigingen in zijn of haar deel van het spoorwegsysteem is belast bij de toepassing van de CSM RA onafhankelijk van zijn of haar hoedanigheid als aanvrager van een vergunning tot indienststelling.
51. Wanneer de fabrikant een specifiek ontwerp produceert op bestelling van een spoorwegonderneming is er in de praktijk gewoonlijk een tijdsoverlapping tussen:
- de verificatie van de conformiteit van een subsysteem van structurele aard met het oog op de opstelling van een EG-keuringsverklaring (activiteit die de punten a), b) en c) van aanbeveling 39 omvat), en
 - de integratie van dit subsysteem in het SMS van de spoorwegonderneming of infrastructuurbeheerder (activiteit die de punten d) en e) van aanbeveling 39 omvat).

Dit hoort bij een verstandig projectbeheer waardoor in bepaalde gevallen het tijdsverloop tussen de verlening van de vergunning voor indienststelling en het daadwerkelijke gebruik van het voertuig of netwerkproject in de commerciële exploitatie tot een minimum kan worden beperkt. Onder deze omstandigheden is de nationale veiligheidsinstantie bij de procedure betrokken op hetzelfde moment als:

- een autoriteit belast met het verlenen van een vergunning voor het voertuigtype of voor het in dienst stellen van een afzonderlijk voertuig, en
- een autoriteit belast met het toezicht op de veiligheidslicenties of veiligheidsvergunningen.

Hoewel de twee taken elkaar in de tijd kunnen overlappen, moeten ze formeel onafhankelijk van elkaar zijn, aangezien de andere partij in de eerste procedure de aanvrager van de vergunning voor het voertuig of voertuigtype is en in de tweede procedure de spoorwegonderneming of infrastructuurbeheerder die voornemens is het subsysteem of voertuig te gebruiken.

WEDERZIJDSE ERKENNING VAN DE REGELS EN VERIFICATIES BETREFFENDE VOERTUIGEN

52. Lidstaten moeten overeenkomstig de nationale voorschriften van andere lidstaten uitgevoerde verificaties wederzijds erkennen, tenzij:
- a) er geen bewijs bestaat van compatibiliteit met het netwerk, of
 - b) een lidstaat tegenover de aanvrager een aanzienlijk veiligheidsrisico kan aantonen.
 - c) Het beginsel van wederzijdse erkenning moet zo veel mogelijk worden toegepast om onnodige eisen en dubbele verificaties te voorkomen, tenzij deze strikt noodzakelijk zijn om de technische compatibiliteit van het voertuig met het betreffende netwerk te controleren en zij niet gelijkwaardig zijn aan de voorschriften van de lidstaat die de eerste vergunning heeft verleend.
53. Bij aanvullende vergunningen mogen de lidstaten geen twijfel koesteren ten aanzien van bij een eerdere vergunningsprocedure toegepaste nationale voorschriften
- met betrekking tot de open punten die geen betrekking hebben op de technische compatibiliteit tussen het voertuig en het netwerk, of
 - die in het in artikel 27, lid 4, van Richtlijn 2008/57/EG bedoelde referentiedocument zijn aangemerkt als behorende tot categorie „A”.
54. Niettegenstaande het ontbreken van algemene risicoaanvaardingscriteria in de CSM betreffende risicobeoordeling, moeten CSM-beoordelingen uitgevoerd in het kader van door de TSI's voorgeschreven verificaties worden erkend overeenkomstig artikel 7, lid 4, van CSM RA ⁽¹⁾.

⁽¹⁾ Dit wordt vervangen door artikel 15, lid 5, van de Uitvoeringsverordening (EU) nr. 402/2013, die in werking treedt met ingang van 21 mei 2015.

TAKEN EN VERANTWOORDELIJKHEDEN

55. Alvorens een vergunning tot indienststelling van een subsysteem mag worden afgegeven, moet de fabrikant of aanbestedende entiteit (d.w.z. de aanvrager in de zin van artikel 18, lid 1, van Richtlijn 2008/57/EG) alle nodige ontwerp-, constructie- en beproevingswerkzaamheden verrichten of onder zijn of haar verantwoordelijkheid laten verrichten en een EG-keuringsverklaring ondertekenen.
56. De aangemelde instanties controleren of aan de TSI's is voldaan en stellen het (de) voor de aanvrager bestemde keuringscertificaat (keuringscertificaten) op. Over de keuringstaak van de aangemelde instantie bepaalt artikel 18, lid 2, van Richtlijn 2008/57/EG het volgende: „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 bedoeld in de artikelen 34 en 35”. Dit houdt in dat de aangemelde instantie de technische verenigbaarheid met andere subsystemen controleert, wat samenhangt met het feit dat technische verenigbaarheid in de TSI's is opgenomen. Het toepassingsgebied van deze controles is beperkt tot de toepasselijke TSI's. Elke aangemelde instantie stelt een technisch dossier op met informatie over de controles die zij heeft uitgevoerd.
57. De bepalingen van aanbeveling 56 zijn van overeenkomstige toepassing op aangewezen instanties en nationale voorschriften.
58. Op grond van artikel 15, lid 1, van Richtlijn 2008/57/EG moeten nationale veiligheidsinstanties bij de vergunningsprocedure voor indienststelling de controle verrichten van de documenten die de aanvraag voor de vergunning voor indienststelling vergezellen en de adequaatheid van de keuringsprocedure aantonen. Deze controle moet bestaan uit de controle van de volledigheid, relevantie en samenhang van de ter vergunning ingediende documentatie. De controle is beperkt tot aangelegenheden die onder de bevoegdheid van de nationale instanties voor (spoorweg)veiligheid vallen zoals omschreven in Richtlijn 2004/49/EG.
59. Als een lidstaat (of nationale veiligheidsinstantie) een probleem constateert met de aanvraag van een vergunning voor indienststelling, namelijk dat een subsysteem van structurele aard dat onder de EG-keuringsverklaring met bijbehorend technisch dossier valt, niet volledig voldoet aan Richtlijn 2008/57/EG en met name niet voldoet aan de essentiële eisen, moet artikel 19 van Richtlijn 2008/57/EG worden toegepast. Dit is van overeenkomstige toepassing op interoperabiliteitsonderdelen overeenkomstig artikel 14 van Richtlijn 2008/57/EG.
60. Nationale veiligheidsinstanties mogen geen controles herhalen die reeds zijn uitgevoerd in het kader van de keuringsprocedure.
61. Nationale veiligheidsinstanties mogen niet proberen om de werkzaamheden van regelgevende instanties, aangemelde instanties, aangewezen instanties of risicobeoordelingsinstanties uit te voeren of te dupliceren.
62. Nationale veiligheidsinstanties mogen noch een grondige systematische verificatie uitvoeren van het werk verricht door de aanvrager, de aangemelde instantie, de aangewezen instantie en de CSM-instantie voor risicobeoordeling, noch een systematische validatie van hun resultaten. Nationale veiligheidsinstanties mogen de verificaties door beoordelingsinstanties uitsluitend in twijfel trekken als daar gereede aanleiding toe bestaat. Hierbij moeten de beginselen van evenredigheid (rekening houdend met het risiconiveau), non-discriminatie en transparantie in acht worden genomen. Er kan met name gereede twijfel rijzen op grond van in aanbeveling 58 bedoelde controles, of wanneer uit ervaring blijkt dat een subsysteem van soortgelijke aard niet voldoet aan de essentiële eisen zoals omschreven in artikel 19 van Richtlijn 2008/57/EG.
63. Overeenkomstig artikel 28, lid 2, van Richtlijn 2008/57/EG voor aangemelde instanties (en mutatis mutandis voor aangewezen instanties) moeten lidstaten systemen instellen ter waarborging van de bevoegdheid van beoordelingsinstanties en maatregelen nemen ter correctie van niet-naleving van de toepasselijke wetgeving. Om een coherente aanpak te waarborgen moet de Commissie, bijgestaan door het Bureau, op dit gebied een coördinerende functie vervullen.
64. Aanvragers, infrastructuurbeheerders en spoorwegondernemingen moeten in overleg met ECM's rekening houden met de opgedane ervaring met voertuigtypen en subsysteemontwerpen waarvoor reeds een vergunning is afgegeven en met gesignaleerde onbeheerste risico's, en passende corrigerende maatregelen nemen.
65. Aanvragers moeten deze corrigerende maatregelen nemen vóór hun vergunningsaanvraag en moeten worden verplicht om dit te doen zodra de noodzaak daartoe wordt geconstateerd.
66. Voor reeds in gebruik genomen voertuigen en subsystemen moeten spoorwegondernemingen en infrastructuurbeheerders deze corrigerende maatregelen uitvoeren binnen hun SMS. Het SMS van spoorwegondernemingen moet waarborgen dat ECM's die de door hen gebruikte voertuigen onderhouden alle vereiste veranderingen doorvoeren in hun onderhoudsysteem.

67. Net zoals vóór de vergunningverlening de functie van de nationale veiligheidsinstantie niet bestaat in het voorschrijven van een ontwerpoplossing, bestaat de toezichtfunctie van nationale veiligheidsinstanties niet in het voorschrijven van corrigerende maatregelen naar aanleiding van opgedane ervaring. In plaats daarvan moeten nationale veiligheidsinstanties erop toezien dat een spoorwegondernemingen of infrastructuurbeheerders het eigen SMS naleven. Nationale veiligheidsinstanties moeten controleren of spoorwegondernemingen en infrastructuurbeheerders passende corrigerende maatregelen vaststellen, uitvoeren en beheren aan de hand van hun eigen SMS.
68. Op grond van Richtlijn 2004/49/EG zijn infrastructuurbeheerders en spoorwegondernemingen verantwoordelijk voor hun respectieve onderdelen van het systeem. De spoorwegonderneming is als enige verantwoordelijk voor de veilige exploitatie van haar treinen. De rol van de infrastructuurbeheerder is beperkt tot het beheer van de infrastructuur; hij is derhalve niet verantwoordelijk voor andere aspecten van de treinexploitatie dan het verlenen van de toestemming tot rijden. De infrastructuurbeheerder vervult geen andere vergunningverlenende taak.
69. Beoordeling van het vermogen van een onderaannemer (bv. een houder) tot het beheer van zijn onderdeel van de exploitatie en het onderhoud van voertuigen vormt geen onderdeel van het proces dat leidt tot een vergunning. Dit valt onder de verplichting van de spoorwegonderneming die voertuigen met een vergunning exploiteert om op basis van haar SMS te zorgen dat een geschikte entiteit wordt belast met het onderhoud, overeenkomstig artikel 14 bis van Richtlijn 2004/49/EG.
70. Artikel 14 bis, lid 1, van Richtlijn 2004/49/EG, zoals gewijzigd bij Richtlijn 2008/110/EG, bepaalt dat aan elk voertuig, voordat het in dienst wordt gesteld of op het netwerk wordt gebruikt, een ECM moet worden toegewezen. De vergunning voor indienststelling is onafhankelijk van de exploitatie van het voertuig door een spoorwegonderneming of het onderhoud van het voertuig door een ECM; bovendien heeft Richtlijn 2004/49/EG betrekking op de exploitatie (het gebruik) en het onderhoud van voertuigen. Daarom kan de ECM worden toegewezen vóór dan wel na het verlenen van de vergunning voor indienststelling van het voertuig, maar altijd voordat het wordt ingeschreven in het nationaal voertuigregister (ECM is een verplicht veld in het NVR) en voordat het daadwerkelijk wordt gebruikt op het netwerk.
71. Organisaties moeten de risico's beheren die ontstaan door hun activiteiten. De verantwoordelijkheid voor het beheer van risico's moet liggen bij degenen die het best in staat zijn om deze te beheren.
72. Spoorwegondernemingen en infrastructuurbeheerders zijn de enige actoren die moeten beschikken over veiligheids certificering en veiligheidsvergunningen, geschraagd door een SMS, en moeten daarom een centrale functie vervullen in het beheer van de bijdragen van andere entiteiten, en voor het nemen van de juiste beslissingen over hun bijdragen. Wanneer spoorwegondernemingen of infrastructuurbeheerders besluiten of maatregelen nemen in het kader van hun veiligheidsbeheerssystemen, laat dat de verantwoordelijkheden van andere entiteiten, zoals houders, ECM's en fabrikanten, onverlet.
73. De verdeling van de operationele verantwoordelijkheden tussen de spoorwegondernemingen en de infrastructuurbeheerders is vastgelegd in de TSI exploitatie en verkeersleiding.
74. Spoorwegondernemingen worden geacht zich in de beste positie te bevinden voor en het best in staat te zijn:
- a) de potentiële gevaren voor hun geplande werkzaamheden te identificeren, met inbegrip van onderhoud, en het instellen van beheersingsmaatregelen, zoals controles bij vertrek;
 - b) hun operationele behoeften correct te specificeren tegenover aannemers en leveranciers, zoals de vereiste prestaties, beschikbaarheid en betrouwbaarheid van voertuigen;
 - c) de prestaties van voertuigen te monitoren;
 - d) regelmatig en uitgebreid feedback te geven aan de houder en ECM over de werkzaamheden en prestaties, naargelang het geval, en
 - e) contracten te toetsen om op de hoogte te zijn van de geleverde prestaties en deze als onvoldoende te kunnen bestempelen.
75. Anderzijds moeten spoorwegondernemingen niet worden geacht zich in de beste positie te bevinden voor en het best in staat te zijn tot het directe beheer van alle risico's over de gehele toeleveringsketen. Met het oog op het vervullen van hun verantwoordelijkheden moeten spoorwegondernemingen en infrastructuurbeheerders contractuele verplichtingen betreffende de levering van goederen en diensten definiëren in overeenstemming met hun veiligheidsbeheerssystemen, rekening houdend met de wettelijke verantwoordelijkheden van andere entiteiten. Het is de standaardpraktijk om eenmaal in gebruik genomen voertuigen aan te passen ter correctie van defecten en om de prestaties voortdurend te verbeteren. Het veilige beheer van deze wijzigingen is de verantwoordelijkheid van de spoorwegonderneming. Deze verantwoordelijkheid moet worden vervuld door

toepassing van de procedures voor het beheer van wijzigingen in haar SMS en de verordening inzake CSM-risicobeoordeling en door er indien nodig voor te zorgen dat een vergunning voor het in dienst stellen van het aangepaste voertuig wordt verkregen. De spoorwegonderneming moet er ook voor zorgen dat alle relevante informatie wordt meegedeeld aan de ECM, zodat deze het onderhoudsdossier kan bijwerken.

76. Spoorwegondernemingen, infrastructuurbeheerders, ECM's en houders moeten ervoor zorgen dat in het contract met de fabrikant wordt voorzien in alle bijstand die zij bij dit proces nodig hebben.
77. Voordat de spoorwegonderneming bij de infrastructuurbeheerders toegang voor de trein tot het netwerk aanschafft, moet zij eerst op de hoogte zijn van de aard van de toegang die de infrastructuurbeheerder aanbiedt. De spoorwegonderneming moet er zeker van zijn dat het traject waarop zij treinpaden wil aanschaffen, geschikt is voor de treinen die zij er wil laten rijden.
78. Spoorwegondernemingen moeten in het infrastructuurregister alle informatie (over de aard van de infrastructuur) terugvinden die zij nodig hebben om vast te stellen of de trein die zij willen exploiteren verenigbaar is met het betreffende traject (verenigbaarheid treintraject). De infrastructuurbeheerder moet in het infrastructuurregister voor elke parameter de nominale waarden beschrijven en, in voorkomend geval, de grenswaarden van de interfaceparameters aan de hand waarvan het baanvak wordt onderhouden. Spoorwegondernemingen vertrouwen op de accuraatheid van deze informatie voor de veilige exploitatie van hun treinen. De infrastructuurbeheerder moet de spoorwegonderneming informeren over eventuele tijdelijke veranderingen in de aard van de infrastructuur die niet zijn vermeld in het infrastructuurregister.
79. Zodra een spoorwegonderneming, op basis van het infrastructuurregister en het dossier dat bij de vergunning voor voertuigen/voertuigtypen wordt gevoegd en rekening houdend met de gebruiksvoorwaarden en beperkingen van de vergunning voor indienststelling van het voertuig of de vergunning voor voertuigtypen, heeft vastgesteld dat haar trein compatibel is met de beoogde route, dient zij vervolgens de bepalingen van de TSI met betrekking tot „exploitatie en verkeersleiding” (met name de gedeelten over de samenstelling van treinen, het remmen van treinen en de rijklare toestand) te raadplegen om na te gaan of er beperkingen gelden in verband met het gebruik van treinen op het traject (bv. snelheidsbeperkingen, lengtebeperkingen, beperkingen met betrekking tot stroomvoorziening).
80. Indien een infrastructuurbeheerder of spoorwegonderneming twijfels heeft over het gebruik van een specifiek voertuig of van een deel van een vaste uitrusting op een specifieke lijn, dient hij of zij de andere partij daarvan in kennis te stellen zodat zij een oplossing kunnen zoeken. Als de partij die de kwestie opwerpt het antwoord onbevredigend vindt, moet zij deze aan de orde stellen bij de nationale veiligheidsinstantie, die een besluit moet nemen overeenkomstig haar bevoegdheden.
81. Overeenkomstig artikel 4, lid 2, van Verordening (EU) nr. 1078/2012 van de Commissie ⁽¹⁾ moeten spoorwegondernemingen, infrastructuurbeheerders en met onderhoud belaste entiteiten alle betrokken partijen (met inbegrip van de nationale veiligheidsinstanties) in kennis stellen over elk relevant veiligheidsrisico in verband met defecten en constructieafwijkingen of storingen van technische uitrusting. Deze informatieplicht geldt ook voor de fabrikanten en de aanbestedende diensten die de EG-keuringsverklaring hebben opgesteld na de verlening van de vergunning voor indienststelling.
82. Naast hun taak van het verlenen van vergunningen voor de indienststelling van subsystemen van structurele aard en overeenkomstig artikel 16 van Richtlijn 2004/49/EG moeten nationale veiligheidsinstanties er ook op toezien dat spoorwegondernemingen en infrastructuurbeheerders werken volgens de voorschriften van de EU-wetgeving en, voor zover toegestaan door Richtlijn 2008/57/EG, de nationale wetgeving. Dit toezicht moet ook betrekking hebben op het beheer door spoorwegondernemingen en infrastructuurbeheerders van de risico's met betrekking tot het raakvlak met hun leveranciers (zoals fabrikanten, houders en leasingbedrijven voor rollend materieel), met name tijdens het aanschaffen van goederen en diensten en de integratie daarvan in het SMS van spoorwegondernemingen en van infrastructuurbeheerders.
83. De aard van de betrokkenheid van de nationale veiligheidsinstanties bij het gebruik van een subsysteem en het onderhoud daarvan door een spoorwegonderneming of infrastructuurbeheerder uit hoofde van het SMS is er een van toezicht. In het bijzonder moeten nationale veiligheidsinstanties weigeren de verantwoordelijkheid voor het naleven van de essentiële eisen over te nemen van de fabrikant/aanbestedende dienst of spoorwegonderneming/infrastructuurbeheerder door het specificeren of expliciet controleren en/of goedkeuren van specifieke ontwerp oplossingen, onderhoudsvereisten of corrigerende maatregelen. De nationale veiligheidsinstantie moet zich daarom richten op de relevantie en geschiktheid van de beheersystemen van de verantwoordelijke actoren en niet als „inspecteur van voltooide werkzaamheden” van de gedetailleerde outputs of besluiten van deze actoren optreden.

⁽¹⁾ Verordening (EU) nr. 1078/2012 van de Commissie van 16 november 2012 betreffende een gemeenschappelijke veiligheidsmethode voor de controle die moet worden uitgevoerd door met onderhoud belaste entiteiten alsmede door spoorwegondernemingen en infrastructuurbeheerders nadat zij een veiligheidscertificaat of veiligheidsvergunning hebben ontvangen (PB L 320 van 17.11.2012, blz. 8).

84. Indien lidstaten overwegen om noodmaatregelen in te voeren als gevolg van ongevallen of incidenten, moeten zij zich ervan bewust zijn dat het veiligheidsbeheersysteem van de spoorwegonderneming het belangrijkste mechanisme is voor het beheer van nieuwe risico's voor de werking van voertuigen die eventueel worden geconstateerd in het kader van de onderzoeken naar ongevallen/incidenten of bevindingen in het kader van het toezicht. Zelfs als een lidstaat van mening is dat een nieuw voorschrift voor de indienststellingsvergunning dringend noodzakelijk is, moet hij de in de geldende EU-wetgeving vastgestelde procedures volgen, met inbegrip van kennisgeving van het nieuwe ontwerpvoorschrift aan de Commissie overeenkomstig Richtlijn 98/34/EG van het Europees Parlement en de Raad ⁽¹⁾ of Richtlijn 2004/49/EG.

TESTEN

85. De enige tests die mogen worden verlangd voor de verlening van een vergunning, die moeten worden uitgevoerd voordat de vergunning voor indienststelling wordt verleend en waarbij een beoordelingsinstantie betrokken moet zijn, zijn tests die:
- uitdrukkelijk zijn gespecificeerd in de TSI's, modules, en in voorkomend geval in de nationale voorschriften;
 - door de aanvrager zijn vastgesteld teneinde de naleving van de eisen van de TSI's en/of de nationale voorschriften aan te tonen;
 - zijn vastgesteld in andere EU-wetgeving, of
 - door de aanvrager zijn vastgesteld overeenkomstig de toepassing van CSM RA zoals omschreven in aanbeveling 41.
86. De betrokkenheid van de aangemelde instanties en/of aangewezen instanties bij de verificatie van de naleving van de essentiële eisen is respectievelijk gespecificeerd in de desbetreffende TSI's en de desbetreffende nationale voorschriften.
87. Tests die niet onder aanbeveling 85 vallen (bv. tests die een spoorwegonderneming nodig heeft voor het vaststellen van de compatibiliteit tussen trein en traject vóór het gebruik van een voertuigtype of nieuw subsysteem op een bepaald traject, of die een aanbestedende dienst nodig heeft om overeenstemming met de eisen van de klant vast te stellen) maken geen onderdeel uit van de vergunning voor indienststelling.
88. Indien tests op het spoor moeten worden uitgevoerd ter verificatie van de overeenstemming met de vergunningseisen voordat een vergunning voor indienststelling is verleend door de nationale veiligheidsinstantie, moeten alle operationele en organisatorische regelingen voor de uitvoering van deze tests worden vastgelegd in het nationale rechtskader van elke lidstaat en in overeenstemming zijn met de Richtlijnen 2008/57/EG en 2004/49/EG. Deze moeten zowel de administratieve regelingen als alle technische en operationele eisen beslaan. De lidstaten kunnen in het algemeen een van de twee volgende benaderingswijzen volgen:
- De lidstaat kan de competentieproefing opnemen in het veiligheidscertificaat van een spoorwegonderneming. Dit kan zover gaan dat een beproevingsinstantie wordt gecertificeerd als spoorwegonderneming waarvan het werkterrein zich volledig beperkt tot het uitvoeren van tests.
 - De lidstaat kan voorschrijven dat een bevoegde instantie (die al dan niet de nationale veiligheidsinstantie kan zijn) toestemming moet geven tot het uitvoeren van tests. In dit geval moet de bevoegde instantie (bij afwezigheid van verificatie van overeenstemming met de eisen voor vergunningverlening door een aangemelde instantie of aangewezen instantie) over voldoende technische kennis beschikken om dergelijke besluiten te kunnen nemen. Om te voldoen aan de eisen van transparantie en rechtszekerheid moet de lidstaat erop toezien dat de entiteit voldoende onafhankelijk is en de goedkeuringsprocedure voor tests bekendmaken in het nationale rechtskader, waarin de eisen van de lidstaat en de door de bevoegde entiteit toegepaste beslissingscriteria voor het verlenen van toestemming voor tests duidelijk worden omschreven.
89. De infrastructuurbeheerders spelen rechtstreeks een rol in het vlotte verloop van de vergunningsprocedure. Bij eventuele aanvullende tests door een nationale veiligheidsinstantie schrijft artikel 23, lid 6, van Richtlijn 2008/57/EG het volgende voor: „De infrastructuurbeheerder doet, in overleg met de aanvrager, al het mogelijke om ervoor te zorgen dat eventuele tests plaatsvinden binnen drie maanden na het verzoek van de aanvrager.”.

TECHNISCH DOSSIER

90. Volgens artikel 18 van en bijlage VI bij Richtlijn 2008/57/EG moet een EG-keuringsverklaring voor een subsysteem vergezeld gaan van een technisch dossier, met daarin de documentatie ter beschrijving van het subsysteem, de documentatie die voortvloeit uit de door de verschillende beoordelingsinstanties verrichte verificaties en de documentatie van de elementen met betrekking tot de gebruiksvoorwaarden en -beperkingen en de voorschriften voor onderhoud, permanent of periodiek toezicht en gebruik. Het technisch dossier bij de EG-keuringsverklaring bevat alle documenten die vereist zijn voor de vergunning voor indienststelling.

⁽¹⁾ Richtlijn 98/34/EG van het Europees Parlement en de Raad van 22 juni 1998 betreffende een informatieprocedure op het gebied van normen en technische voorschriften (PB L 204 van 21.7.1998, blz. 37).

91. Een voertuig of netwerkproject valt onder de technische dossiers die worden toegevoegd aan de EG-keuringsverklaring van de subsystemen waaruit het bestaat.
92. Soms zijn meerdere beoordelingsinstanties betrokken bij het verificatieproces van een subsysteem, elk naargelang haar bevoegdheden. De aanvrager moet verantwoordelijk worden gehouden voor het bijeenbrengen van alle dossiers die vereist zijn op grond van alle toepasselijke EU-wetgeving. De combinatie van deze technische dossiers, aangevuld met alle informatie die op grond van de EU-regelgeving is vereist (waaronder de in bijlage VI, punt 2.4, van Richtlijn 2008/57/EG genoemde aspecten), wordt hierna aangeduid als het technisch dossier bij de EG-keuringsverklaring voor het subsysteem.
93. De aanvrager van een typevergunning of een vergunning voor indienststelling van een voertuig moet de ter vergunning ingediende documentatie overleggen.

Deze documentatie moet het door de aanvrager bij de EG-keuringsverklaring voor dat subsysteem samengestelde technisch dossier omvatten.

Als een voertuig uit twee subsystemen bestaat, moet de ter vergunning ingediende documentatie de twee bij de EG-keuringsverklaring van deze twee subsystemen toegevoegde technische dossiers omvatten.

In afwachting van de goedkeuring van een aanbeveling van de Commissie waarin de inhoud van de door de aanvrager in te dienen documentatie wordt beschreven, mag een lidstaat toestaan dat slechts een deel van het (de) technisch(e) dossier(s) bij de EG-keuringsverklaring in de documentatie bij de aanvraag voor de vergunning van een voertuig of voertuigtype wordt opgenomen. Dit moet duidelijk worden aangegeven in het op de website van het Europees Spoorwegbureau gepubliceerde nationale rechtskader van de lidstaat.

Het technisch dossier bij de EG-keuringsverklaring voor een voertuig, voertuigtype of subsysteem moet alle in bijlage V genoemde informatie en de documentatie ter staving van de EG-keuringsverklaring(en) omvatten (bv. het keuringscertificaat/de keuringscertificaten en de technische dossiers die door de aangemelde en aangewezen instantie(s) zijn vastgesteld, berekeningsnotities, documentatie van de uitgevoerde tests en onderzoeken, en technische kenmerken die moeten worden vastgelegd volgens de toepasselijke TSI's en nationale voorschriften). Informatie uit het technisch dossier bij de EG-keuringsverklaring die niet in de ter vergunning ingediende documentatie is opgenomen, moet desgevraagd ter beschikking worden gesteld aan de bevoegde nationale veiligheidsinstantie.

De documentatie bij de eerste vergunning voor de indienststelling van een voertuig moet op het tijdstip van de vergunningverlening worden overgelegd aan de nationale veiligheidsinstantie en door de nationale veiligheidsinstantie worden bewaard ter documentatie van hetgeen waarvoor een vergunning is verleend.

94. Wanneer de in aanbeveling 21 opgenomen suggestie wordt opgevolgd, moet aanbeveling 93 van overeenkomstige toepassing zijn op de ter vergunning van een netwerkproject ingediende documentatie en de technische dossiers bij de desbetreffende EG-keuringsverklaring(en).
95. De aanvrager van een aanvullende vergunning voor indienststelling van een voertuig moet de in artikel 23, lid 3, of artikel 25, lid 3, van Richtlijn 2008/57/EG bedoelde informatie toevoegen aan het oorspronkelijke technische dossier bij de EG-keuringsverklaring; deze aanvullende informatie maakt deel uit van de informatie die moet worden ingediend bij de nationale veiligheidsinstantie. De aanvrager moet echter de structuur van het technisch dossier bij de EG-keuringsverklaring ongewijzigd laten.
96. Het gedeelte van het technisch dossier bij de EG-keuringsverklaring met de omschrijving van „elementen met betrekking tot de gebruiksvoorwaarden en -beperkingen en de voorschriften voor onderhoud, permanent of periodiek toezicht en gebruik” moet voor netwerkprojecten ter beschikking worden gesteld van de infrastructuurbeheerder en voor voertuigen van de spoorwegonderneming die het voertuig exploiteert, zodat zij het aan de ECM kunnen verstrekken. Bij voertuigen kan deze overdracht van de informatie in het technisch dossier bij de EG-keuringsverklaring via de houder van de voertuigen verlopen. Na de indienststelling is de spoorwegonderneming of de infrastructuurbeheerder samen met een met het onderhoud belaste entiteit verantwoordelijk voor het permanente toezicht op onderhoudswerkzaamheden en voor het wijzigen van die informatie om ervoor te zorgen dat zij steeds de bedrijfscyclus en de ervaringen weergeeft (de artikelen 4 en 9 van Richtlijn 2004/49/EG).
97. Het technisch dossier bij de EG-keuringsverklaring moet de informatie bevatten die nodig is voor het beheer van de nominale werkingstoestand van het voertuig of netwerkproject gedurende de gehele levenscyclus.

98. Het technisch dossier bij de EG-keuringsverklaring moet worden bijgewerkt als aanvullende verificaties worden verricht (bv. verificatie van de overeenstemming met nationale voorschriften voor het verkrijgen van aanvullende vergunningen voor indienststelling). Bij een aanvullende vergunningverlening moet de aanvrager de nationale veiligheidsinstantie die de eerste vergunning heeft verleend in kennis stellen.

EG-KEURINGSVERKLARING

99. Volgens artikel 15 van Richtlijn 2008/57/EG en artikel 4, leden 3 en 4, van Richtlijn 2004/49/EG is het de verantwoordelijkheid van de spoorwegondernemingen of infrastructuurbeheerders om erop toe te zien dat een voertuig of subsysteem voldoet aan alle essentiële eisen wanneer het wordt gebruikt. Dit laat echter de verantwoordelijkheid van de andere betrokken actoren onverlet (bv. de verantwoordelijkheden van de ondertekenaar van de EG-keuringsverklaring). Alle fabrikanten, leveranciers van onderhoudsdiensten, houders van voertuigen, dienstverleners en aankoopentiteiten moeten erop toezien dat rollend materieel, installaties, toebehoren en materialen die door hen zijn geleverd, voldoen aan de essentiële eisen en dat de gebruiksvoorwaarden worden vastgelegd in het technisch dossier bij de EG-keuringsverklaring zodat ze bij de exploitatie veilig kunnen worden ingezet door de spoorwegonderneming en/of infrastructuurbeheerder.
100. De verantwoordelijkheid om er bij de vergunningverlening op toe te zien dat de subsystemen in hun nominale werkingstoestand volledig voldoen aan alle essentiële eisen van alle toepasselijke EU-wetgeving ligt uitsluitend bij de aanvrager van de vergunning voor een subsysteem, die de EG-keuringsverklaring afgeeft. Op grond van de verificatie door de aangemelde instantie of de aangewezen instantie en, in voorkomend geval, een volledige beoordeling van het subsysteem of voertuig, verklaart de aanvrager dat aan alle essentiële eisen is voldaan. Derhalve moet, indien de conformiteit van het subsysteem in zijn nominale werkingstoestand met de essentiële eisen ten tijde van de vergunningverlening op een later tijdstip in twijfel wordt getrokken, de aanvrager, die de betreffende EG-keuringsverklaring heeft ondertekend, worden aangemerkt als de primaire verantwoordelijke.
101. Bijgevolg moet noch een typevergunning, noch een vergunning voor indienststelling worden beschouwd als een overdracht van de verantwoordelijkheid voor het toezicht op of de verificatie van de overeenstemming van het subsysteem met alle essentiële eisen van de aanvrager op de vergunningverlenende nationale veiligheidsinstantie.
102. Als de overeenstemming van een subsysteem met de essentiële eisen in twijfel wordt getrokken, moet de vergunningverlenende nationale veiligheidsinstantie uitsluitend verantwoordelijk worden gehouden voor de specifieke taken waarmee de vergunningverlenende of toezichthoudende nationale veiligheidsinstantie wordt belast uit hoofde van artikel 16 van Richtlijn 2004/49/EG. Dit beginsel moet tot uiting komen in het nationaal recht, in overeenstemming met de aanbevelingen 58 tot en met 62 en 67.
103. Onafhankelijk van de verificatie van de naleving van TSI's en nationale voorschriften en de verificatie van de veilige integratie uitgevoerd uit hoofde van artikel 15, lid 1, van Richtlijn 2008/57/EG, ondertekent de aanvrager de EG-keuringsverklaring geheel op eigen verantwoordelijkheid. Daarom moet de aanvrager een vaste procedure volgen om na te gaan of alle essentiële eisen zijn onderzocht en nageleefd en of aan alle toepasselijke EU-wetgeving is voldaan.
104. Hoewel de CSM RA oorspronkelijk niet voor dat doel is ontwikkeld, mag de aanvrager de methode in de CSM RA gebruiken als instrument voor het vervullen van een deel van zijn verantwoordelijkheid om erop toe te zien dat alle onderdelen van het subsysteem/voertuig in alle opzichten en in elk detail voldoen aan de essentiële eisen voor het spoorwegsysteem die zijn vastgelegd in bijlage III bij Richtlijn 2008/57/EG.
105. Evenzo kan de aanvrager kiezen voor elk ander onder de toepasselijke wetgeving toegestaan middel om ervoor te zorgen dat alle onderdelen van het subsysteem of voertuig voldoen aan de essentiële eisen voor het spoorwegsysteem.
106. De EG-keuringsverklaring heeft betrekking op alle toepasselijke EU-wetgeving. Het is de verantwoordelijkheid van de ondertekenaar van de EG-verklaring om te voldoen aan die wetgeving, met inbegrip van de bijbehorende conformiteitsbeoordeling, en om hierbij in voorkomend geval de volgens die wetgeving voorgeschreven beoordelingsinstanties te betrekken.
107. Bij een vergunning met betrekking tot voertuigen of een netwerkproject dat bestaat uit meer dan één subsysteem:
- a) kan er meer dan één aanvrager zijn (één voor elk subsysteem), waarvan elke een EG-keuringsverklaring opstelt voor zijn onderdeel, met inbegrip van de interfaces. In dit geval neemt elke aanvrager de verantwoordelijkheid op zich voor het desbetreffende subsysteem overeenkomstig de reikwijdte van zijn EG-keuringsverklaring. Een fabrikant of aanbestedende dienst mag deze twee verklaringen combineren bij een aanvraag voor een voertuig of netwerkproject;
 - b) mag de fabrikant of aanbestedende dienst voor het voertuigtype, afzonderlijk voertuig of netwerkproject de EG-keuringsverklaringen voor elk subsysteem, zoals beschreven in bijlage V bij Richtlijn 2008/57/EG,

samenvoegen tot één EG-keuringsverklaring voor het voertuigtype, afzonderlijk voertuig of netwerkproject. In dat geval verklaart hij geheel op eigen verantwoordelijkheid dat de subsystemen die het voertuigtype, afzonderlijk voertuig of netwerkproject vormen, zijn onderworpen aan de relevante keuringsprocedures en voldoen aan de eisen van de relevante wetgeving van de Unie, met inbegrip van eventuele toepasselijke nationale voorschriften, en dat het voertuig of netwerkproject daarom zelf voldoet aan de eisen van de relevante wetgeving van de Europese Unie, met inbegrip van eventuele nationale voorschriften.

108. Teneinde een EG-keuringsverklaring tot stand te brengen kunnen de desbetreffende TSI's gedeeltelijke overeenstemming met een TSI toestaan, maar alleen indien de TSI zelf bepaalt dat specifieke functies, prestaties en interfaces die vereist zijn om te voldoen aan de essentiële eisen onder specifieke omstandigheden niet verplicht zijn.
109. Slechts wanneer de aanvrager alle voornoemde bewijsstukken en verklaringen heeft verzameld, kan hij bij de nationale veiligheidsinstantie een formele aanvraag indienen om de indienstelling van het subsysteem goed te keuren. Evenwel wordt erkend dat het een goede praktijk voor aanvragers is om in een zo vroeg mogelijk stadium informeel te overleggen met de nationale veiligheidsinstanties, zodat de procedure, eisen, functies en verantwoordelijkheden, het toepassingsgebied van de aanvraag en de gebruiksbeperkingen en -voorwaarden duidelijk zijn en er later geen problemen ontstaan.

BEHEER VAN WIJZIGINGEN

110. Wat betreft de toepassing van artikel 5, lid 2, artikel 15, lid 3, en artikel 20 van Richtlijn 2008/57/EG moet elke wijziging van een bestaand subsysteem van structurele aard worden geanalyseerd en ingedeeld als slechts één van de volgende wijzigingen:
1. „vervanging in het kader van onderhoud” en andere wijzigingen die geen afwijking van het technisch dossier bij de EG-keuringsverklaring inhouden. In dit geval is geen verificatie door een beoordelingsinstantie vereist, hoeft de lidstaat niet in kennis te worden gesteld en blijft de aanvankelijke EG-keuringsverklaring geldig en ongewijzigd;
 2. wijzigingen die leiden tot een afwijking van het technisch dossier bij de EG-keuringsverklaring waardoor nieuwe controles vereist kunnen zijn (en waardoor dus verificatie volgens de toepasselijke conformiteitsbeoordelingsmodules vereist is), maar geen gevolgen hebben voor de fundamentele ontwerpkenmerken van het subsysteem. In dit geval moet het technisch dossier bij de EG-keuringsverklaring worden bijgewerkt en moet de relevante informatie op verzoek ter beschikking worden gesteld van de nationale veiligheidsinstantie;
 3. vernieuwing of verbetering (d.w.z. een aanzienlijke vervanging of wijziging waardoor kennisgeving aan de lidstaat vereist is) waarvoor geen nieuwe vergunning voor indienstelling vereist is; wijzigingen die een verandering van de fundamentele ontwerpkenmerken van het subsysteem meebrengen, vallen onder deze categorie;
 4. vernieuwing of verbetering (d.w.z. een ingrijpende vervanging of wijziging waardoor kennisgeving aan de lidstaat vereist is) waarvoor een nieuwe vergunning voor indienstelling vereist is.

Er zij op gewezen dat beslissingen door een aanbestedende dienst of fabrikant over de wijzigingen van een subsysteem op grond van de vier bovenstaande categorieën volledig onafhankelijk moeten zijn van het besluit over het belang van een wijziging in de zin van de CSM RA van een door een spoorwegonderneming of infrastructuurbeheerder aangebrachte wijziging in zijn of haar deel van het spoorwegsysteem. Bij de besluiten zijn verschillende actoren betrokken die onder verschillende omstandigheden verschillende besluitvormingscriteria hanteren.

De categorieën 3 en 4 hierboven leiden tot een afwijking van het technisch dossier bij de EG-keuringsverklaring met gevolgen voor de fundamentele ontwerpkenmerken van het subsysteem.

111. Voor zowel subsystemen die in dienst zijn gesteld uit hoofde van Richtlijn 2008/57/EG als subsystemen die eerder in dienst zijn gesteld, moeten de TSI's ten behoeve van de rechtszekerheid en de wederzijdse erkenning voorzien in criteria om te bepalen of een wijziging gevolgen heeft voor de fundamentele ontwerpkenmerken van het subsysteem en of deze onder categorie 3 of 4 valt. Totdat deze criteria in de TSI's zijn opgenomen, kunnen lidstaten ze op nationaal niveau omschrijven.
112. De wijziging moet altijd worden bekeken ten opzichte van het voertuig of subsysteem zoals het was op het moment van de vergunningverlening. Een reeks geringe wijzigingen kunnen bij elkaar genomen een aanzienlijke wijziging vormen.

113. De fabrikanten of aanbestedende diensten moeten wijzigingen in bestaande subsystemen van structurele aard als volgt beheren:
- Op grond van aanbeveling 110 evalueert de fabrikant of aanbestedende dienst onder welke categorie de wijziging valt en of de conformiteitsbeoordelingsinstanties of de autoriteiten van de lidstaat in kennis moeten worden gesteld. Bij wijzigingen van de categorieën 2 tot en met 4 uit aanbeveling 110 die leiden tot een wijziging van het technisch dossier bij de EG-keuringsverklaring of die gevolgen hebben voor de geldigheid van de reeds uitgevoerde verificaties, moet de fabrikant of aanbestedende dienst bij het doorvoeren van de wijziging beoordelen of een nieuwe EG-keuringsverklaring vereist is op grond van de in punt 2 van bijlage V bij Richtlijn 2008/57/EG ⁽¹⁾ omschreven criteria. Bij wijzigingen van categorie 4 moet de lidstaat besluiten in hoeverre de TSI's moeten worden toegepast op het project.
 - Wanneer een TSI voor een bepaalde parameter het gebruik van de CSM RA voorschrijft, moet de TSI specificeren in welke omstandigheden een significantietoets van deze parameter moet worden uitgevoerd.
 - Evenzo moet voor parameters die relevant zijn voor het uitvoeren van de veilige integratie in het kader van de vergunningverlening volgens aanbeveling 40 hierboven een significantietoets worden uitgevoerd voor elke parameter, waarbij de reikwijdte van elke wijziging met betrekking tot de nominale werkingstoestand wordt vastgesteld.
114. Spoorwegondernemingen en infrastructuurbeheerders zijn elk verantwoordelijk voor hun eigen deel van het spoorwegsysteem. Overeenkomstig artikel 4 van Richtlijn 2004/49/EG moeten zij hun deel van het spoorwegsysteem beheren aan de hand van een SMS. Het SMS moet, in voorkomend geval, gebruikmaken van de CSM RA.
115. Wanneer een spoorwegonderneming of infrastructuurbeheerder een voertuig of subsysteem in dienst stelt, moet deze de CSM RA gebruiken, te beginnen met een beoordeling van het belang van de wijziging voor het deel van het spoorwegsysteem dat onder zijn of haar verantwoordelijkheid valt. In het kader van dit proces moeten spoorwegondernemingen en infrastructuurbeheerders de volgende kwesties behandelen:
- met betrekking tot voertuigen of subsystemen die (opnieuw) in dienst worden gesteld na een wijziging en, indien nodig, een vergunningsaanvraag: moeten spoorwegondernemingen en infrastructuurbeheerders aan de hand van hun SMS beoordelen of de indienststelling van het voertuig of subsysteem een wijziging inhoudt die significant is voor het spoorwegsysteem als geheel;
 - met betrekking tot wijzigingen in de werking van een subsysteem of voertuig: moeten spoorwegondernemingen en infrastructuurbeheerders beoordelen of de wijziging significant is in het licht van hun SMS en, indien dat het geval is, of de beheersing van alle relevante risico's wordt gedekt door het SMS, dan wel of het SMS moet worden aangepast;
 - met betrekking tot wijzigingen in het onderhoud van een subsysteem of voertuig: moeten spoorwegondernemingen en infrastructuurbeheerders aan de hand van hun SMS beoordelen of de wijziging significant is en, indien dat het geval is, erop toezien dat de onderhoudssystemen van ECM's en het SMS van de spoorwegonderneming en de infrastructuurbeheerder dienovereenkomstig worden aangepast.
116. De nationale veiligheidsinstanties moeten toezien op de wijzigingen die worden aangebracht in de in dienst zijnde subsystemen door middel van toezicht op de veiligheidsvergunningen en veiligheidscertificaten van respectievelijk de infrastructuurbeheerders en de spoorwegondernemingen. Hiertoe moeten de nationale veiligheidsinstanties erop toezien dat de punten a), b) en c) van aanbeveling 115 naar behoren worden toegepast.
117. Aanbeveling 2011/217/EU wordt ingetrokken.
- Deze aanbeveling is gericht tot de lidstaten.

Gedaan te Brussel, 5 december 2014.

Voor de Commissie
Violeta BULC
Lid van de Commissie

⁽¹⁾ Zie het afzonderlijke voorstel tot wijziging van bijlage V bij Richtlijn 2008/57/EG.