

Uitgave
in de Nederlandse taal

Mededelingen en bekendmakingen

<u>Nummer</u>	Inhoud	Bladzijde
	I <i>Mededelingen</i>	
	Raad	
2003/C 270 E/01	Gemeenschappelijk standpunt (EG) nr. 53/2003 van 26 juni 2003, vastgesteld door de Raad, volgens de procedure van artikel 251 van het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap, met het oog op de aanneming van een richtlijn van het Europees Parlement en de Raad houdende wijziging van Richtlijn 91/440/EEG van de Raad betreffende de ontwikkeling van de spoorwegen in de Gemeenschap	1
2003/C 270 E/02	Gemeenschappelijk standpunt (EG) nr. 54/2003 van 26 juni 2003, vastgesteld door de Raad, volgens de procedure van artikel 251 van het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap, met het oog op de aanneming van een richtlijn van het Europees Parlement en de Raad houdende wijziging van Richtlijn 96/48/EG van de Raad betreffende de interoperabiliteit van het trans-Europese hogesnelheidsspoorwegsysteem en van Richtlijn 2001/16/EG betreffende de interoperabiliteit van het conventionele trans-Europese spoorwegsysteem	7
2003/C 270 E/03	Gemeenschappelijk standpunt (EG) nr. 55/2003 van 26 juni 2003, vastgesteld door de Raad, volgens de procedure van artikel 251 van het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap, met het oog op de aanneming van een richtlijn van het Europees Parlement en de Raad 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 inzake de toewijzing van spoorweginfrastructuurcapaciteit en de heffing van rechten voor het gebruik van spoorweginfrastructuur alsmede inzake veiligheids certificering („Spoorwegveiligheidsrichtlijn”)	25
2003/C 270 E/04	Gemeenschappelijk standpunt (EG) nr. 56/2003 van 26 juni 2003, vastgesteld door de Raad, volgens de procedure van artikel 251 van het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap, met het oog op de aanneming van een verordening van het Europees Parlement en de Raad tot oprichting van een Europees Spoorwegbureau („Spoorwegbureauverordening”)	48

I

(Mededelingen)

RAAD

GEMEENSCHAPPELIJK STANDPUNT (EG) Nr. 53/2003

door de Raad vastgesteld op 26 juni 2003

met het oog op de aanneming van Richtlijn 2003/.../EG van het Europees Parlement en de Raad van ... houdende wijziging van Richtlijn 91/440/EEG van de Raad betreffende de ontwikkeling van de spoorwegen in de Gemeenschap

(2003/C 270 E/01)

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, lid 1,

Gezien het voorstel van de Commissie ⁽¹⁾,

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

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

Handelend volgens de procedure van artikel 251 van het Verdrag ⁽⁴⁾,

Overwegende hetgeen volgt:

- (1) Volgens Richtlijn 91/440/EEG van de Raad ⁽⁵⁾ krijgen spoorwegondernemingen die houder zijn van een vergunning, toegangsrechten voor het Trans-Europese netwerk voor goederenvervoer per spoor en uiterlijk vanaf 2008 voor het gehele net van internationale goederendiensten.
- (2) Door deze toegangsrechten voor internationale goederendiensten vanaf 1 januari 2006 uit te breiden tot het gehele net, zouden de verwachte voordelen op het gebied van de verschuiving in de vervoerswijze en de ontwikkeling van het internationale goederenvervoer per spoor groter moeten worden.
- (3) Door deze toegangsrechten overeenkomstig het beginsel van de vrije dienstverrichting vanaf 1 januari 2008 uit te breiden tot alle soorten goederendiensten per spoor wordt het spoorwegvervoer efficiënter ten opzichte van andere vervoerswijzen. Duurzaam vervoer tussen en binnen de lidstaten wordt dan gemakkelijker, doordat de concurrentie

wordt bevorderd en nieuw kapitaal en nieuwe ondernemingen worden aangetrokken.

- (4) De Commissie zal de ontwikkeling van het vervoer, de veiligheid, de arbeidsvoorwaarden en de situatie van de exploitanten, die het gevolg is van de uitvoering van het eerste spoorwegpakket, onderzoeken en vóór 1 januari 2007 een verslag over deze ontwikkeling opstellen met, in voorkomend geval, nieuwe voorstellen om de best mogelijke voorwaarden voor de economieën van de lidstaten, de spoorwegmaatschappijen en hun personeel, alsook voor de gebruikers te waarborgen.
- (5) Goederendiensten per spoor bieden grote mogelijkheden voor de totstandbrenging van nieuwe vervoersdiensten en de verbetering van bestaande diensten op nationaal en Europees niveau.
- (6) Om volledig concurrerend te zijn, moet het goederenvervoer per spoor een compleet dienstenpakket aanbieden, inclusief het vervoer tussen en binnen de lidstaten.
- (7) Aangezien de veiligheid op het spoor wordt geregeld in Richtlijn 2003/.../EG van het Europees Parlement en de Raad van ... inzake de veiligheid op de communautaire spoorwegen ⁽⁶⁾, als onderdeel van een nieuw samenhangend communautair regelgevingskader voor de spoorwegsector, dienen de veiligheidsbepalingen in Richtlijn 91/440/EG te worden ingetrokken.
- (8) Richtlijn 91/440/EG dient derhalve dienovereenkomstig te worden gewijzigd,

HEBLEN DE VOLGENDE RICHTLIJN VASTGESTELD:

Artikel 1

Richtlijn 91/440/EEG wordt als volgt gewijzigd:

- 1) artikel 7, lid 2, wordt geschrapt op de datum van inwerkingtreding van Richtlijn 2003/.../EG van het Europees Parlement en de Raad;

⁽¹⁾ PB C 291 E van 26.11.2002, blz. 1.

⁽²⁾ PB C 61 van 14.3.2003, blz. 131.

⁽³⁾ PB C 66 van 19.3.2003, blz. 5.

⁽⁴⁾ Advies van het Europees Parlement van 14 januari 2003 (nog niet bekendgemaakt in het Publicatieblad), Gemeenschappelijk standpunt van de Raad van 26 juni 2003 en besluit van het Europees Parlement van ... (nog niet bekendgemaakt in het Publicatieblad).

⁽⁵⁾ PB L 237 van 24.8.1991, blz. 25. Richtlijn als gewijzigd bij Richtlijn 2001/12/EG van de Raad en het Europees Parlement (PB L 75 van 15.3.2001, blz. 1).

⁽⁶⁾ PB L ...

2) artikel 10 wordt als volgt gewijzigd:

a) lid 3 wordt vervangen door:

„3. Spoorwegondernemingen die onder de werkingssfeer van artikel 2 vallen, krijgen onder billijke voorwaarden toegang tot het trans-Europees netwerk voor goederenvervoer per spoor als omschreven in artikel 10 bis en in bijlage I, alsmede, uiterlijk op 1 januari 2006, tot het gehele spoorwegnet, met het oog op de exploitatie van internationale goederendiensten.

Voorts krijgen spoorwegondernemingen die onder de werkingssfeer van artikel 2 vallen, uiterlijk op 1 januari 2008 onder billijke voorwaarden toegang tot de infrastructuur in de lidstaten met het oog op de exploitatie van alle goederenvervoerdiensten.”;

b) lid 5 wordt vervangen door:

„5. Spoorwegondernemingen die vervoersdiensten per spoor verrichten, sluiten de nodige publiek- of privaatrechtelijke overeenkomsten met de infrastructuurbeheerders van de gebruikte spoorweginfrastructuur. Die overeenkomsten mogen geen discriminerende voorwaarden bevatten en moeten transparant zijn, in overeenstemming met de bepalingen van Richtlijn 2001/14/EG van het Europees Parlement en de Raad van 26 februari 2001 inzake de toewijzing van spoorweginfrastructuurcapaciteit en de heffing van rechten voor het gebruik van spoorweginfrastructuur alsmede inzake veiligheidscertificering (*).

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

c) lid 6 wordt vervangen door:

„6. De toegang via het spoor tot, alsmede de verlening van diensten in, terminals en havens in verband met spoorwegactiviteiten overeenkomstig de leden 1, 2 en 3 waarbij meer dan één eindgebruiker wordt bediend of kan worden bediend, worden toegestaan aan alle spoorwegondernemingen op niet-discriminerende en transparante wijze; verzoeken van spoorwegondernemingen kunnen alleen onderworpen worden aan beperkingen indien er levensvatbare spoorwegalternatieven onder marktvoorwaarden voorhanden zijn.”;

d) lid 8 wordt vervangen door:

„8. Uiterlijk 1 januari 2007 legt de Commissie aan het Europees Parlement, het Economisch en Sociaal Comité, het Comité van de Regio's en de Raad een verslag voor over de uitvoering van deze richtlijn.

In dit verslag wordt ingegaan op:

- de uitvoering van deze richtlijn in de lidstaten en de efficiënte werking van de verschillende betrokken organen;
- de marktontwikkeling, met name internationale vervoerendensen, de activiteiten en het marktaandeel van alle actoren op de markt, met inbegrip van nieuwe marktdeelnemers;
- de gevolgen voor de vervoerssector in zijn geheel, met name wat de verschuiving in de vervoerswijze betreft;
- de gevolgen voor het veiligheidsniveau in elke lidstaat;
- de arbeidsvoorwaarden in de sector in de afzonderlijke lidstaten.

Dit verslag gaat zo nodig vergezeld van passende voorstellen of aanbevelingen betreffende verdere maatregelen van de Gemeenschap ten behoeve van de ontwikkeling van de spoorwegmarkt en van het juridische kader waaronder deze markt valt.”;

3) artikel 10 ter, lid 4, onder c), wordt vervangen door:

„c) de stand van zaken met betrekking tot het Europese spoorwegnetwerk”;

4) artikel 14 wordt geschrapt.

Artikel 2

De lidstaten doen de nodige wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen in werking treden om uiterlijk op 31 december 2005 aan deze richtlijn te voldoen. Zij stellen de Commissie daarvan onverwijld in kennis.

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

Artikel 3

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

Artikel 4

Deze richtlijn is gericht tot de lidstaten.

Gedaan te . . .

Voor het Europees Parlement

De voorzitter

Voor de Raad

De voorzitter

MOTIVERING VAN DE RAAD ⁽¹⁾

I. INLEIDING

Op basis van artikel 71 van het EG-Verdrag — en ook van artikel 156 in het specifieke geval van het wetgevingsvoorstel inzake interoperabiliteit — heeft de Raad, in het kader van de medebeslissingsprocedure overeenkomstig artikel 251 van het EG-Verdrag, op 25 juni 2003 zijn gemeenschappelijke standpunten vastgesteld ten aanzien van de vier wetgevingsvoorstellen van het zogenoemde tweede spoorwegpakket ⁽²⁾ ⁽³⁾.

Bij de vaststelling van zijn standpunt heeft de Raad rekening gehouden met het advies dat het Europees Parlement op 14 januari 2003 in eerste lezing heeft uitgebracht ⁽⁴⁾ en met de adviezen van het Economisch en Sociaal Comité ⁽⁵⁾ en van het Comité van de Regio's ⁽⁶⁾.

Het algemene doel van het pakket wetgevingsvoorstellen is de spoorwegsector in de Europese Unie nieuw leven in te blazen, hetgeen over het algemeen inhoudt dat de interne markt voor de Europese spoorwegsector, zowel voor aanbieders van diensten als voor fabrikanten, voltooid wordt. Via de afschaffing van bijna-monopolies en een grotere mededinging kunnen met schaalvergroting verband houdende kostenbesparingen alsmede meer innovaties worden verwezenlijkt; deze factoren zijn een eerste vereiste voor de ontwikkeling van een spoorwegindustrie van wereldklasse in de EU. Voorts zal de mededingingspositie ten opzichte van de andere vervoerswijzen door de voorgestelde maatregelen worden verbeterd, hetgeen ertoe zal bijdragen dat de modal split opnieuw in evenwicht wordt gebracht, met name op het gebied van het vrachtvervoer, met de daaruit voortvloeiende positieve gevolgen voor de vermindering van congestie en vervuiling.

In dit verband strekt het tweede spoorwegpakket ertoe de nodige vooruitgang te boeken op de gebieden interoperabiliteit, veiligheid en markttoegang (met betrekking tot het vrachtvervoer). Voorts wordt voorgesteld een Europees expertisecentrum tot stand te brengen in de vorm van een Europees Spoorwegbureau voor de zeer technische en complexe taak van tot ontwikkeling van de noodzakelijke hulpmiddelen — de technische specificaties voor interoperabiliteit (TSI's), de gemeenschappelijke veiligheidsdoelen en de gemeenschappelijke veiligheidsmethoden — die voor deze vooruitgang nodig zijn. Het Europees Spoorwegbureau zou dan een louter adviserende rol hebben. De deskundigen van het Europees Spoorwegbureau zouden derhalve een expertisecentrum vormen en een bijdrage leveren aan de ontwikkeling van verdere Gemeenschapswetgeving. Zij moeten onafhankelijke expertise verstrekken en daarbij meer vanuit een Europees dan een nationaal perspectief werken.

II. ANALYSE VAN HET GEMEENSCHAPPELIJK STANDPUNT

Inleiding

Gezien de duidelijke operationele verbanden heeft de Commissie de verschillende wetgevingsvoorstellen als één pakket gepresenteerd en gevraagd het als dusdanig te behandelen. De Raad heeft deze aanpak gevolgd en overeenstemming bereikt over het gehele pakket, met inbegrip van de vier wetgevingsvoorstellen die via de medebeslissingsprocedure moeten worden aangenomen ⁽⁷⁾.

⁽¹⁾ Deze motivering is van toepassing op de gemeenschappelijke standpunten voor de drie richtlijnen en de verordening uit het „tweede spoorwegpakket”.

⁽²⁾ De Commissie diende haar voorstellen in op 25 januari 2002.

— Veiligheid: PB C 126 E van 28.5.2002, blz. 332.

— Interoperabiliteit: PB C 126 E van 28.5.2002, blz. 312.

— Europees Spoorwegbureau: PB C 126 E van 28.5.2002, blz. 323.

— Ontwikkeling van de spoorwegen in de Gemeenschap: PB C 291 E van 26.11.2002, blz. 1.

⁽³⁾ Dit pakket bevat ook de „Aanbeveling voor een besluit van de Raad teneinde de Commissie toe te staan te onderhandelen over de voorwaarden voor toetreding van de Gemeenschap tot het Verdrag betreffende het internationale spoorwegvervoer (COTIF) van 9 mei 1980 zoals gewijzigd bij het protocol van Vilnius van 3 juni 1999” (doc. 5762/02 TRANS 20).

⁽⁴⁾ Nog niet bekendgemaakt in het Publicatieblad.

⁽⁵⁾ PB C 61 van 14.3.2003, blz. 131.

⁽⁶⁾ PB C 66 van 19.3.2003, blz. 5.

⁽⁷⁾ Dit politiek akkoord betreft het gehele pakket en derhalve ook de aanneming van het in voetnoot 3 genoemde Raadsbesluit.

Door de vaststelling van zijn gemeenschappelijk standpunt over het tweede spoorwegpakket heeft de Raad zijn algehele steun uitgesproken voor de algemene aanpak in dit wetgevingspakket; deze steun is de uitdrukking van de bereidheid en de vastberadenheid van de Raad om de spoorwegsector in de EU het zeer noodzakelijke nieuwe élan te geven, zodat de sector zijn rechtmatig marktaandeel kan terugwinnen. Er moest evenwel ook rekening worden gehouden met de complexiteit van de spoorwegsector, waarbij een aantal technische, financiële, sociaal-economische en, in sommige gevallen, politieke overwegingen meespelen.

Specifieke opmerkingen over de afzonderlijke ontwerp-richtlijnen en de ontwerp-verordening

- a) *Richtlijn van het Europees Parlement en de Raad 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 veiligheids-certificering*

De inspanningen om een doeltreffender spoorwegsysteem in de Gemeenschap te realiseren, mogen niet ten koste gaan van de bestaande hoge veiligheidsniveaus van dat systeem. Bij elke geharmoniseerde aanpak moeten niet alleen deze veiligheidsniveaus worden gehandhaafd maar ook moet worden getracht deze — waar mogelijk en haalbaar — te verhogen, met inachtneming van de beginselen die aan de werking van de interne markt ten grondslag liggen. Tegen deze achtergrond heeft de Raad deze richtlijn uiterst zorgvuldig besproken.

Duidelijkheidshalve is thans een afzonderlijk artikel gewijd aan de gemeenschappelijke veiligheidsdoelen (artikel 7) en de gemeenschappelijke veiligheidsmethoden (artikel 6); voorts is thans voorzien in een geleidelijker invoering daarvan. Voor de ontwikkeling van een eerste en tweede reeks gemeenschappelijke veiligheidsdoelen en -methoden worden thans derhalve specifieke termijnen en verdere inhoudelijke details verstrekt.

De Raad gaat ermee akkoord dat de vaststelling van een gemeenschappelijk regelgevend kader de lidstaten er niet mag van weerhouden de veiligheidsniveaus van hun spoorwegsysteem verder te verhogen boven het niveau dat uit de gemeenschappelijke normen voortvloeit; terzelfder tijd mag de correcte werking van de interne markt niet in gevaar worden gebracht. Tegen deze achtergrond is in het gemeenschappelijk standpunt van de Raad bepaald dat de lidstaten, na de aanneming van gemeenschappelijke veiligheidsdoelen, nieuwe nationale veiligheidsvoorschriften mogen invoeren die een hoger veiligheidsniveau dan de gemeenschappelijke veiligheidsdoelen vereisen. Alvorens dergelijke strengere voorschriften aan te nemen, raadpleegt de lidstaat alle belanghebbenden en informeert hij de Commissie. Indien de nieuwe voorschriften van invloed kunnen zijn op activiteiten van spoorwegondernemingen van andere lidstaten op het grondgebied van de betrokken lidstaat, is een specifieke procedure tot kennisgeving aan de Commissie van toepassing (artikel 8, lid 4).

Voorts bevat het gemeenschappelijk standpunt van de Raad een nieuw artikel betreffende de veiligheidsvergunning voor infrastructuurbeheerders (artikel 11). In artikel 13 zijn de bepalingen met betrekking tot de toegang tot opleidingsfaciliteiten aangescherpt; terzelfder tijd zijn de basiseisen waaraan het treinpersoneel moet voldoen geschrapt, daar deze eisen spoedig in de technische specificaties voor interoperabiliteit (TSI's) zullen worden opgenomen. Wat de harmonisering van veiligheidscertificaten betreft (artikel 15) is de Raad van oordeel dat een tussenstap met niet-bindende richtsnoeren niet nodig is.

Veel andere technische wijzigingen zijn aangebracht, o.a. die welke betrekking hebben op de taken van de veiligheidsinstantie (artikel 16) en verscheidene wijzigingen in de technische bijlagen.

De Raad kan instemmen met de amendementen 4 en 61 en, tot op zekere hoogte, met de inhoud van de amendementen 12, 16, 37, 56, 57 en 59.

- b) *Richtlijn van het Europees Parlement en de Raad houdende wijziging van Richtlijn 96/48/EG van de Raad betreffende de interoperabiliteit van het trans-Europese hogesnelheidsspoorwegsysteem en van Richtlijn 2001/16/EG van de Raad en het Europees Parlement betreffende de interoperabiliteit van het conventionele trans-Europese spoorwegsysteem*

Het gemeenschappelijk standpunt van de Raad houdt vast aan het beginsel dat de bepalingen van de richtlijn op het gehele spoorwegnetwerk in de Europese Unie van toepassing zijn. Gelet op een aantal financiële en economische overwegingen voorziet het evenwel in een geleidelijker invoering van de technische specificaties voor interoperabiliteit (TSI's) dan de Commissie had voorgesteld. Een eerste groep van nieuwe TSI's en/of wijzigingen van TSI's moeten nu tegen 1 januari 2009 worden ontwikkeld (artikel 2, punt 2); voorts is het onderwerp van de eerste groep van nieuwe TSI's thans gespecificeerd (artikel 2, punt 15). Voor de toepassing van een specifieke TSI zijn er meer categorieën van lijnen en rollend materieel in bijlage III toegevoegd en is in de mogelijkheid voorzien om deze categorieën in voorkomend geval verder onder te verdelen. Dit zal het mogelijk maken de specifieke TSI op de meest kosteneffectieve wijze toe te passen. De artikelen 1, punt 6, en 2, punt 2, verruimen de mogelijkheden voor vrijstelling van de toepassing van de bepalingen van een TSI.

Andere wijzigingen ten opzichte van het Commissievoorstel die in het gemeenschappelijk standpunt zijn opgenomen, betreffen een groot aantal kleinere technische wijzigingen, met inbegrip van de wijzigingen in de bijlagen.

De Raad heeft amendement 8 aanvaard en is van oordeel dat zijn gemeenschappelijk standpunt in wezen overeenstemt met de amendementen 6, 13 en 15.

- c) *Verordening van het Europees Parlement en de Raad tot oprichting van een Europees Spoorwegbureau*

De Raad erkent dat een Europees Spoorwegbureau een zeer bruikbare bijdrage kan leveren aan het wetgevingsproces en andere aspecten die verband houden met de revitalisering van de Europese spoorwegen. De wijzigingen die in het gemeenschappelijk standpunt van de Raad zijn aangebracht, raken dan ook niet fundamenteel aan de inhoud van het Commissievoorstel. Deze wijzigingen hebben betrekking op de taken en verantwoordelijkheden van het bureau, de raadpleging van andere partijen, de samenstelling van de werkgroepen van het bureau, de raad van bestuur en de talenregeling. Op verschillende plaatsen in de verordening heeft de Raad ervoor gekozen zich te baseren op soortgelijke bepalingen van verordeningen tot instelling van andere Gemeenschapsorganen, zoals het Europees Agentschap voor maritieme veiligheid (EMSA) en het Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart (EASA).

Veel aspecten van het gemeenschappelijk standpunt van de Raad stemmen, gedeeltelijk of inhoudelijk, overeen met de amendementen die het Europees Parlement in eerste lezing heeft aangenomen, zoals de amendementen 9, 22, 32 en 36. Inzake de amendementen 2, 5, 14 en 35 met betrekking tot de samenstelling van de werkgroepen en van de raad van bestuur is in het gemeenschappelijk standpunt van de Raad bepaald dat de werkgroepen uit vertegenwoordigers van de spoorwegsector en de betrokken gebruikers zullen bestaan (artikel 3); zo is met name één vertegenwoordiger per lidstaat toegevoegd (artikel 26).

Wat de bezoeken van bureauvertegenwoordigers aan de lidstaten betreft is de Raad van oordeel dat artikel 33 in zijn gemeenschappelijk standpunt grotendeels overeenstemt met amendement 37 van het Europees Parlement.

Wat de talenregeling voor het bureau betreft is thans in artikel 35 van het gemeenschappelijk standpunt bepaald dat de raad van bestuur daarover een beslissing neemt; de Raad is van oordeel dat deze instantie daartoe in de beste positie verkeerd, rekening houdend met alle factoren zoals kosten en efficiëntie. De Raad kan amendement 38 derhalve niet aanvaarden daar hij van oordeel is dat het de werking van het bureau te zeer zou bemoeilijken en in strijd zou zijn met de budgettaire beperkingen die op de Gemeenschapsbegroting in het algemeen wegen, daarbij ook rekening houdend met de toetreding van de nieuwe lidstaten tot de Unie op 1 mei 2004.

d) *Richtlijn van het Europees Parlement en de Raad houdende wijziging van Richtlijn 91/440/EEG van de Raad betreffende de ontwikkeling van de spoorwegen in de Gemeenschap*

In het kader van de algehele overeenstemming over het gemeenschappelijk standpunt van de Raad zijn het toepassingsgebied en het tijdpad van de markttoegang vanzelfsprekend belangrijke elementen van het algehele politieke compromis dat de Raad heeft bereikt. De Raad kan derhalve de amendementen 2 en 4 — waarbij het toepassingsgebied van deze richtlijn aanzienlijk wordt uitgebreid door opnemng van het vervoer van reizigers per spoor — niet aanvaarden.

De bepalingen inzake markttoegang in het gemeenschappelijk standpunt van de Raad kunnen als volgt worden samengevat:

- uiterlijk op 1 januari 2006 krijgen de spoorwegondernemingen onder billijke voorwaarden toegang tot het gehele netwerk met het oog op de exploitatie van internationaal goederenvervoer;
- uiterlijk op 1 januari 2008 krijgen de spoorwegondernemingen onder billijke voorwaarden toegang tot de infrastructuur in alle lidstaten met het oog op de exploitatie van alle goederenvervoerdiensten per spoor.

Voorts zal de Commissie tegen 1 januari 2007 een verslag voorleggen over de uitvoering van de richtlijn markttoegang. Bovendien heeft de Commissie een verklaring afgelegd waarin zij stelt voornemens te zijn uiterlijk eind 2003 bij het Europees Parlement en de Raad een voorstel voor de invoering van een Europees rijbewijs voor treinbestuurders in te dienen.

Met betrekking tot bovengenoemde bepalingen inzake markttoegang en de datum van inwerkingtreding heeft de Raad duidelijkheidshalve verwezen naar specifieke data, in plaats van — zoals oorspronkelijk voorgesteld — de datum te laten afhangen van de uiteindelijke datum van bekendmaking in het Publicatieblad: de Raad heeft derhalve amendement 11 aanvaard. De Raad is van oordeel dat deze presentatie een duidelijk signaal geeft aan de betrokken actoren. De Raad kan ook instemmen met de inhoud van de amendementen 1, 5, 7 en 9, die beogen de verwijzingen naar het trans-Europees netwerk voor goederenvervoer (TENG) te handhaven. De amendementen 7 en 9 zijn letterlijk aanvaard, terwijl de overige amendementen grotendeels zijn overgenomen (cf. artikel 1, punt 2).

GEMEENSCHAPPELIJK STANDPUNT (EG) Nr. 54/2003

door de Raad vastgesteld op 26 juni 2003

met het oog op de aanneming van Richtlijn 2003/.../EG van het Europees Parlement en de Raad van ... houdende wijziging van Richtlijn 96/48/EG van de Raad betreffende de interoperabiliteit van het trans-Europese hogesnelheidsspoorwegsysteem en van Richtlijn 2001/16/EG van de Raad en het Europees Parlement betreffende de interoperabiliteit van het conventionele trans-Europese spoorwegsysteem

(2003/C 270 E/02)

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 en 156,

Gezien het voorstel van de Commissie ⁽¹⁾,

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

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

Volgens de procedure van artikel 251 van het Verdrag ⁽⁴⁾,

Overwegende hetgeen volgt:

- (1) Overeenkomstig de artikelen 154 en 155 van het Verdrag draagt de Gemeenschap bij tot de totstandbrenging en de ontwikkeling van trans-Europese netwerken op het gebied van vervoer. Om deze doelstellingen te verwezenlijken, treft de Gemeenschap alle maatregelen die nodig kunnen blijken om de interoperabiliteit van de netwerken te verzekeren, met name op het gebied van de harmonisatie van de technische normen.
- (2) Met betrekking tot de spoorwegsector is op 23 juli 1996 een eerste maatregel genomen door de vaststelling van Richtlijn 96/48/EG van de Raad ⁽⁵⁾. Om de doelstellingen van deze richtlijn te verwezenlijken, heeft de Europese Associatie voor spoorweginteroperabiliteit (AEIF), die in het kader van die richtlijn als representatieve gemeenschappelijke instantie is aangewezen, ontwerpdocumenten voor Technische Specificaties voor Interoperabiliteit (TSI) opgesteld, die door de Commissie op 30 mei 2002 zijn aangenomen.
- (3) De Commissie heeft op 10 september 1999 een verslag aan het Europees Parlement en de Raad aangenomen. In dit verslag wordt een eerste evaluatie gegeven van de voortgang die is geboekt bij de totstandbrenging van de

interoperabiliteit van het trans-Europese hogesnelheidsspoorwegsysteem. In zijn resolutie van 17 mei 2000 heeft het Europees Parlement de Commissie verzocht voorstellen te doen voor een herziening van Richtlijn 96/48/EG aan de hand van het model dat is gebruikt voor Richtlijn 2001/16/EG ⁽⁶⁾.

- (4) In Richtlijn 2001/16/EG zijn, evenals in Richtlijn 96/48/EG, communautaire procedures opgenomen voor de voorbereiding en vaststelling van TSI's, alsmede gemeenschappelijke voorschriften voor de beoordeling van de overeenstemming met de TSI's. Een opdracht voor de ontwikkeling van de eerste groep TSI's is gegeven aan de AEIF, die tevens is aangewezen als representatieve gemeenschappelijke instantie.
- (5) De ontwikkeling van TSI's op het gebied van hoge snelheid, de toepassing van Richtlijn 96/48/EG bij concrete projecten en het werk van het Comité dat is ingesteld overeenkomstig genoemde richtlijn hebben een aantal bruikbare gegevens opgeleverd, die de Commissie ertoe hebben gebracht voor te stellen de beide richtlijnen betreffende spoorweginteroperabiliteit op een aantal punten te wijzigen.
- (6) De vaststelling van Verordening (EG) nr. .../2003 tot oprichting van een Europees Spoorwegbureau („Spoorwegbureau-verordening”) ⁽⁷⁾ en van Richtlijn (EG) nr. 2003/.../EG van het Europees Parlement en de Raad van ... inzake de veiligheid van de communautaire spoorwegen („Spoorwegveiligheidsverordening”) ⁽⁸⁾ maakt het noodzakelijk een aantal bepalingen uit de Richtlijnen 96/48/EG en 2001/16/EG te wijzigen. Met name zal het bureau, wanneer het is opgericht, van de Commissie de opdracht krijgen voor het opstellen van alle nieuwe ontwerp-TSI's en voor het wijzigen van bestaande TSI's.
- (7) Het van kracht worden van Richtlijn 2001/12/EG ⁽⁹⁾ van het Europees Parlement en de Raad van 26 februari 2001 tot wijziging van Richtlijn 91/440/EEG van de Raad betreffende de ontwikkeling van de spoorwegen in de Gemeenschap, Richtlijn 2001/13/EG ⁽¹⁰⁾ van het Europees Parlement en de Raad van 26 februari 2001 tot wijziging van Richtlijn 95/18/EG van de Raad betreffende de verlening van vergunningen aan spoorwegondernemingen en

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

⁽²⁾ PB C 61 van 14.3.2003, blz. 131.

⁽³⁾ PB C 66 van 19.3.2003, blz. 5.

⁽⁴⁾ Advies van het Europees Parlement van 14 januari 2003 (nog niet verschenen in het Publicatieblad), Gemeenschappelijk standpunt van de Raad van 26 juni 2003 en besluit van het Europees Parlement van ... (nog niet verschenen in het Publicatieblad).

⁽⁵⁾ PB L 235 van 17.9.1996, blz. 6.

⁽⁶⁾ PB L 110 van 20.4.2001, blz. 1.

⁽⁷⁾ PB L ...

⁽⁸⁾ PB L ...

⁽⁹⁾ PB L 75 van 15.3.2001, blz. 1.

⁽¹⁰⁾ PB L 75 van 15.3.2001, blz. 26.

Richtlijn 2001/14/EG⁽¹⁾ 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 veiligheidscertificering heeft gevolgen voor de implementatie van de interoperabiliteit. De uitbreiding van toegangsrechten dient, zoals dit ook bij andere vervoerwijzen het geval is, gelijktijdig plaats te vinden met de toepassing van de noodzakelijke bijbehorende harmonisatiemaatregelen. Derhalve dient de interoperabiliteit op het gehele net te worden geïmplementeerd en dient het toepassingsgebied van Richtlijn 2001/16/EG in geografische zin geleidelijk te worden uitgebreid. Tevens dient aan de rechtsgrond van Richtlijn 2001/16/EG te worden toegevoegd artikel 71 van het Verdrag, waarop Richtlijn 2001/12/EG is gebaseerd.

- (8) In het Witboek over het Europese vervoersbeleid wordt deze richtlijn aangekondigd. Deze richtlijn is een onderdeel van de strategie van de Commissie om, in het streven de congestie op de Europese wegen te verminderen, het railvervoer te revitaliseren door middel van een nieuw evenwicht tussen vervoerwijzen.
- (9) De TSI's die zijn ontwikkeld in het kader van Richtlijn 96/48/EG hebben niet expliciet betrekking op de vernieuwing van infrastructuurvoorzieningen en rollend materieel, noch op vervanging die plaatsvindt in het kader van preventief onderhoud. Daarin is wel voorzien in het kader van Richtlijn 2001/16/EG betreffende het conventionele spoorwegsysteem, en de beide richtlijnen dienen op dit punt te worden geharmoniseerd.
- (10) Bij de ontwikkeling van TSI's op het gebied van hoge snelheid is gebleken dat de verhouding tussen de essentiële eisen uit Richtlijn 96/48/EG en de TSI's enerzijds, en de Europese normen en andere documenten met een normatief karakter anderzijds, moet worden verduidelijkt. Met name dient een duidelijk onderscheid te worden gemaakt tussen de normen of delen van normen die in ieder geval een verplichtend karakter dienen te krijgen om de doelstellingen van die richtlijn te verwezenlijken en de „geharmoniseerde” normen die zijn ontwikkeld in de geest van de nieuwe benadering op het gebied van technische harmonisatie en normalisatie.
- (11) In het algemeen worden Europese specificaties ontwikkeld in de geest van de nieuwe benadering op het gebied van technische harmonisatie en normalisatie. Op grond van deze specificaties kan worden verondersteld dat sprake is van overeenstemming met bepaalde essentiële eisen uit Richtlijn 96/48/EG, met name in het geval van interoperabiliteitsonderdelen en interfaces. Deze Europese specificaties (of de van toepassing zijnde delen daarvan) hebben geen verplichtend karakter en in de TSI's hoeft geen enkele expliciete verwijzing naar die specificaties te worden opgenomen. De referenties van deze Europese specificaties worden bekendgemaakt in het *Publicatieblad van de Europese Unie* en de lidstaten publiceren de referenties van de nationale normen waarin de Europese normen worden omgezet.
- (12) Wanneer dat in bepaalde gevallen strikt noodzakelijk is om te voldoen aan de doelstellingen van deze richtlijn, kan in TSI's expliciet worden verwezen naar Europese normen of specificaties. Deze expliciete verwijzing heeft gevolgen die nader dienen te worden omschreven; deze

Europese normen of specificaties worden met name verplicht vanaf het moment waarop de TSI van toepassing is.

- (13) In een TSI worden alle bepalingen opgenomen waaraan een interoperabiliteitsonderdeel dient te voldoen, alsmede de met het oog op de beoordeling van de overeenstemming te volgen procedure. Voorts dient te worden opgemerkt dat voor elk onderdeel de in de TSI's omschreven procedure dient te worden gevolgd voor beoordeling van de overeenstemming en van de geschiktheid voor gebruik en dat voor dat onderdeel het desbetreffende certificaat dient te zijn afgegeven.
- (14) Om redenen van veiligheid dient de lidstaten te worden verzocht een identificatiecode toe te kennen aan elk in dienst gesteld rijtuig. Het rijtuig dient vervolgens te worden geregistreerd in een nationaal register. De registers dienen door alle lidstaten en door een aantal marktpartijen in de EU te kunnen worden geraadpleegd. De registers dienen samenhangend te zijn wat betreft het formaat van de gegevens. Daarom dienen voor deze registers gemeenschappelijke functionele en technische specificaties te worden opgesteld.
- (15) Er dient een nadere omschrijving te worden opgesteld van de procedure die moet worden gevolgd wanneer essentiële eisen wel van toepassing zijn op een subsysteem maar er voor die eisen nog geen uitgebreide specificaties zijn opgesteld in de desbetreffende TSI. In dergelijke gevallen is het wenselijk dat de instanties die zijn belast met de procedures voor beoordeling van de overeenstemming en de keuringsprocedures de instanties zijn die reeds werden aangemeld in het kader van artikel 20 van Richtlijn 96/48/EG en Richtlijn 2001/16/EG.
- (16) De voor de uitvoering van deze richtlijn vereiste maatregelen dienen te worden vastgesteld overeenkomstig Besluit 1999/468/EG van de Raad van 28 juni 1999 tot vaststelling van de voorwaarden voor de uitvoering van de aan de Commissie verleende uitvoeringsbevoegdheden⁽²⁾.
- (17) De definitie van rollend materieel die is opgenomen in bijlage I van Richtlijn 96/48/EG dient nader te worden uitgewerkt. De richtlijn dient ook betrekking te hebben op rollend materieel dat is ontworpen om met snelheden van circa 200 km/u uitsluitend te rijden op voor hoge snelheden aangepast spoor.
- (18) Bij de uitvoering van deze richtlijn dienen werkzaamheden die reeds zijn aangevangen in het kader van de Richtlijn 96/48/EG en Richtlijn 2001/16/EG zo veel mogelijk doorgang te vinden. Dat geldt eveneens voor de toepassing van deze richtlijnen door de lidstaten in het kader van projecten die zich bij het van kracht worden van deze richtlijn in een gevorderd stadium van ontwikkeling bevinden.
- (19) Aangezien het doel van de beoogde maatregelen, te weten de interoperabiliteit van het trans-Europese spoorwegsysteem, door de lidstaten niet in voldoende mate kan worden verwezenlijkt en derhalve op grond van zijn in het Verdrag erkende trans-Europese aard beter door de Gemeenschap verwezenlijkt kan worden, kan de Gemeenschap maatregelen treffen op grond van het subsidiariteitsbeginsel dat is vastgelegd in artikel 5 van het Verdrag. Overeenkomstig het in genoemd artikel omschreven evenredigheidsbeginsel gaat deze richtlijn niet verder dan wat nodig is om dit doel te verwezenlijken.

⁽¹⁾ PB L 75 van 15.3.2001, blz. 29. Richtlijn laatstelijk gewijzigd bij besluit van de Commissie 2002/844/EG (PB L 289 van 26.10.2002, blz. 30).

⁽²⁾ PB L 184 van 17.7.1999, blz. 23.

- (20) TSI's voor het hogesnelheidsspoorwegsysteem die betrekking hebben op infrastructuur, rollend materieel, energie, besturing en seingeving, exploitatie en onderhoud zijn op 30 mei 2002 door de Commissie aangenomen; de in de artikelen 1, punt 5, en 2, punt 5, genoemde ontwerp-TSI's hebben betrekking op de herziening van deze TSI's of op de aanneming van nieuwe TSI's.
- (21) Overeenkomstig artikel 25 van Richtlijn 2001/16/EG wordt momenteel een ontwerppreferentiekader van technische voorschriften ontwikkeld voor het huidige interoperabiliteitsniveau van het conventionele trans-Europese spoorwegsysteem; deze technische voorschriften moeten worden geactualiseerd vanwege de in die richtlijn beoogde verruiming van de werkingssfeer, alsmede rekening houdend met de eerste reeks, uiterlijk in 2004 aan te nemen, TSI's.
- (22) In weerwil van de uitsluitingen van de werkingssfeer van Richtlijn 2001/16/EG, worden de lidstaten met het oog op de grotere kosteneffectiviteit en schaalvoordelen in de constructie-sector aangemoedigd om de toepasselijke bepalingen van die richtlijn vrijwillig toe te passen.
- (23) Richtlijn 96/48/EG en Richtlijn 2001/16/EG dienen in deze zin te worden gewijzigd,

HEBEN DE VOLGENDE RICHTLIJN VASTGESTELD:

Artikel 1

Richtlijn 96/48/EG wordt als volgt gewijzigd:

1. artikel 1 wordt vervangen door:

„Artikel 1

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

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

2. Dit moet resulteren in de vaststelling van een minimumniveau van technische harmonisatie en moet het mogelijk maken dat:

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

- c) de interoperabiliteit van het trans-Europese hogesnelheidsspoorwegsysteem wordt bevorderd.”

2. aan artikel 2 worden de volgende punten toegevoegd:

- „j) „fundamentele parameter”: elke wettelijke, technische of operationele voorwaarde die vanuit een oogpunt van interoperabiliteit kritiek van aard is en waarover vóór de uitwerking van volledige ontwerp-TSI's een besluit moet worden genomen of een aanbeveling moet worden opgesteld volgens de procedure van artikel 21, lid 2;
- k) „specifiek geval”: elk deel van het trans-Europese hogesnelheidsspoorwegsysteem waarvoor om geografische of topografische redenen of omwille van het stadsmilieu en de samenhang van het bestaande systeem, bijzondere tijdelijke of definitieve bepalingen in de TSI's moeten worden opgenomen. Het gaat hierbij bijvoorbeeld om spoorweglijnen en -netwerken die niet verbonden zijn met het netwerk in de rest van de Gemeenschap, het profiel, de spoorbreedte of de spoorafstand;
- l) „verbetering”: belangrijke werkzaamheden waarbij een subsysteem of deel van een subsysteem wordt gewijzigd en die een verbetering van de algemene prestaties van het subsysteem tot gevolg hebben;
- m) „vervanging in het kader van onderhoud”: vervanging van onderdelen door onderdelen met een identieke functie en identieke prestaties in het kader van preventief onderhoud of herstelwerkzaamheden;
- n) „vernieuwing”: belangrijke vervangingswerkzaamheden waarbij een subsysteem of deel van een subsysteem wordt gewijzigd en die geen wijziging van de algemene prestaties van het subsysteem tot gevolg hebben;
- o) „bestaand spoorwegsysteem”: het geheel van de spoorweginfrastructuur van het bestaande spoorwegsysteem, bestaande uit de lijnen en vaste installaties en uit het rollend materieel, ongeacht categorie of herkomst, dat op deze infrastructuur rijdt;
- p) „ingebruikneming”: alle handelingen door middel waarvan een subsysteem in zijn nominale werkingstoestand wordt gebracht.”;

3. artikel 2, punt h), wordt geschrapt;

4. artikel 5 wordt als volgt gewijzigd:

- a) lid 1 wordt vervangen door:

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

(*) Datum van inwerkingtreding van deze richtlijn.

b) lid 3 wordt vervangen door:

„3. Voor zover nodig voor de verwezenlijking van de in artikel 1 genoemde doelstellingen wordt (worden) in elke TSI:

- a) de beoogde reikwijdte aangegeven (deel van het netwerk of rollend materieel als bedoeld in bijlage I, subsysteem of deel van het subsysteem als bedoeld in bijlage II);
- b) de essentiële eisen voor elk betrokken subsysteem vastgesteld alsmede de interfaces ervan met andere systemen;
- c) de functionele en technische specificaties vastgesteld waaraan elk subsysteem en de interfaces ervan met andere systemen moeten voldoen. Deze specificaties mogen zo nodig verschillen naargelang van het gebruik van het subsysteem, bijvoorbeeld overeenkomstig de categorieën van lijnen, en/of rollend materieel als bedoeld in bijlage I;
- d) de interoperabiliteitsonderdelen en interfaces bepaald waarvoor Europese specificaties moeten worden vastgesteld, waaronder de Europese normen, die noodzakelijk zijn om de interoperabiliteit van het trans-Europees hogesnelheidsspoorwegsysteem tot stand te brengen;
- e) per geval de procedures aangegeven die moeten worden gehanteerd voor de beoordeling van de overeenstemming of de geschiktheid voor gebruik van interoperabiliteitsonderdelen enerzijds, of de EG-keuring van de systemen anderzijds. Die procedures moeten gebaseerd zijn op de in Besluit 93/465/EEG omschreven modules;
- f) de uitvoeringsstrategieën voor de TSI aangegeven. Met name dienen de stappen te worden vermeld via welke de bestaande situatie geleidelijk overgaat in de uiteindelijke situatie waarin in alle gevallen aan de TSI wordt voldaan;
- g) voor het betrokken personeel de voorwaarden omschreven voor beroepskwalificaties en voor gezondheid en veiligheid op het werk die vereist zijn voor de exploitatie en het onderhoud van het subsysteem in kwestie en voor de toepassing van de TSI.”;

c) het volgende lid 6 wordt ingevoegd:

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

5. artikel 6 wordt vervangen door:

„Artikel 6

1. De ontwerp-TSI's en latere wijzigingen in TSI's worden opgesteld in opdracht van de Commissie overeenkomstig de procedure van artikel 21, lid 2. Zij worden opgesteld onder de verantwoordelijkheid van het bureau, overeenkomstig de artikelen 3 en 12 van Verordening (EG) nr. .../2003 van het Europees Parlement en de Raad tot oprichting van een Europees spoorwegbureau („de Spoorwegbureauverordening”) (*) en in samenwerking met de in die artikelen genoemde werkgroepen.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

(*) PB L ...

(**) PB L 255 van 12.8.1998, blz. 27.”;

6. artikel 7 wordt vervangen door:

„Artikel 7

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

- a) een voorgestelde nieuwe lijn, de vernieuwing of verbetering van een bestaande lijn, elk element als genoemd in artikel 1, lid 1, in een gevorderde ontwikkelingsfase of waarvoor een uitvoeringsovereenkomst loopt wanneer die TSI's zijn gepubliceerd;
- b) elk project met betrekking tot de vernieuwing of verbetering van een bestaande lijn, wanneer het profiel, de spoorbreedte, de spoorafstand of de elektrische voltage in deze TSI's niet verenigbaar is met die van de bestaande lijnen;

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

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

7. aan artikel 9 wordt de volgende alinea toegevoegd:

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

8. artikel 10 wordt als volgt gewijzigd:

a) lid 2 wordt vervangen door:

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

b) lid 3 wordt vervangen door:

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

c) de leden 4 en 5 worden geschrapt;

9. artikel 11 wordt vervangen door:

„Artikel 11

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

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

10. artikel 14 wordt vervangen door:

„Artikel 14

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

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

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

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

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

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

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

- a) het register voldoet aan de gemeenschappelijke specificaties als omschreven in lid 5;
- b) het register wordt beheerd en bijgehouden door een instantie die onafhankelijk is van enige spoorwegonderneming;
- c) het register is toegankelijk voor de veiligheidsinstanties en de onderzoeksorganen die zijn aangewezen in het kader van de artikelen 16 en 21 van Richtlijn 2003/.../EG van het Europees Parlement en de Raad tot oprichting van een Europees spoorwegbureau („de Spoorwegbureauverordening”) (*) wat betreft de gegevens die betrekking hebben op de spoorwegveiligheid; het is tevens, voor elk wettig verzoek, toegankelijk voor de toezichthoudende instanties die zijn aangewezen in het kader van artikel 30 van Richtlijn 2001/14/EG van het Europees Parlement en de Raad van 26 februari 2001 inzake de toewijzing van spoorweginfrastructuurcapaciteit en de heffing van rechten voor het gebruik van spoorweginfrastructuur alsmede inzake veiligheids-certificering (**), voor het bureau, voor spoorwegondernemingen en voor infrastructuurbeheerders.

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

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

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

- d) eventuele beperkingen ten aanzien van de exploitatiewijze van het rijtuig;
- e) voor de veiligheid relevante gegevens met betrekking tot het onderhoudsschema van het rijtuig.

(*) PB L ...

(**) PB L 75 van 15.3.2001, blz. 29. Richtlijn gewijzigd bij Commissiebeschikking 2002/844/EG (PB L 289 van 26.10.2002, blz. 30);

11. aan artikel 15 wordt de volgende alinea toegevoegd:

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

12. in artikel 16 wordt lid 3 vervangen door:

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

13. aan artikel 17 wordt de volgende alinea toegevoegd:

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

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

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

15. in artikel 20 wordt lid 5 vervangen door:

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

De Commissie en de waarnemers stellen het in artikel 21 bedoelde comité in kennis van de werkzaamheden die

plaatsvinden in het kader van de coördinatiegroep. De Commissie zal, in voorkomend geval, de maatregelen voorstellen die nodig zijn om de problemen te verhelpen.

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

16. artikel 21 wordt vervangen door:

„Artikel 21

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

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

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

(*) PB L 184 van 17.7.1999, blz. 23.”

17. de volgende artikelen worden ingevoegd:

„Artikel 21 bis

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

Artikel 21 ter

1. Op eigen initiatief of op verzoek van een lidstaat kan de Commissie volgens de procedure van artikel 21, lid 2, opdracht geven tot het opstellen van een TSI voor een aanvullend onderwerp, mits die een in bijlage II bedoeld subsysteem betreft.
2. Het comité stelt volgens de procedure van artikel 21, lid 2, op basis van een Commissievoorstel, een werkprogramma op overeenkomstig de doelstellingen van deze richtlijn en die van Richtlijn 2001/16/EG van het Europees Parlement en de Raad van 19 maart 2001 betreffende de interoperabiliteit van het conventionele trans-Europese spoorwegsysteem (*).

(*) Eén jaar na de inwerkingtreding van deze richtlijn.

Artikel 21 quater

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

(*) PB L 110 van 20.4.2001, blz. 1.”;

18. het volgende artikel 22 bis wordt ingevoegd:

„Artikel 22 bis

1. De lidstaten zien erop toe dat elk jaar een register van infrastructuurvoorzieningen (respectievelijk register van rollend materieel) wordt gepubliceerd en bijgewerkt. In dat register worden voor elk betrokken subsysteem of deel daarvan de belangrijkste kenmerken aangegeven, waaronder de fundamentele parameters, en de mate waarin deze overeenstemmen met de kenmerken die zijn voorgeschreven in de desbetreffende TSI's. Daartoe wordt in elke TSI nauwkeurig vermeld welke gegevens dienen te worden opgenomen in de registers van infrastructuurvoorzieningen en in de registers van rollend materieel.

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

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

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

21. in bijlage VII wordt aan punt 2 de volgende alinea toegevoegd:

„Met name dienen de instantie en het met de keuringen belaste personeel vanuit functioneel oogpunt onafhankelijk te zijn van de overheden die zijn aangewezen voor de afgifte van vergunningen voor ingebruikneming in het kader van deze richtlijn, van vergunningen in het kader van Richtlijn 2001/13/EG (*) van het Europees Parlement en de Raad van 26 februari 2001 tot wijziging van Richtlijn 95/18/EG van de Raad betreffende de verlening van vergunningen aan spoorwegondernemingen en van veiligheidslicenties in het kader van Richtlijn 2003/.../EG (*), alsmede van de diensten die belast zijn met inspecties bij ongevallen.

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

Artikel 2

Richtlijn 2001/16/EG wordt als volgt gewijzigd:

1. de titel wordt vervangen door: „Richtlijn 2001/16/EG van het Europees Parlement en de Raad van 19 maart 2001

(*) Nummer van de Spoorwegveiligheidsrichtlijn.

betreffende de interoperabiliteit van het conventionele spoorwegsysteem”;

2. aan artikel 1 wordt het volgende lid 3 toegevoegd:

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

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

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

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

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

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

3. artikel 2 wordt als volgt gewijzigd:

a) punt h), wordt geschrapt;

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

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

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

c) de volgende punten worden toegevoegd:

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

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

4. artikel 5 wordt als volgt gewijzigd:

a) lid 1 wordt vervangen door:

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

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

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

c) het volgende lid wordt toegevoegd:

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

5. artikel 6 wordt vervangen door:

„Artikel 6

1. De ontwerp-TSI's en latere wijzigingen in TSI's worden in opdracht van de Commissie opgesteld overeenkom-

stig de procedure van artikel 21, lid 2. Zij worden opgesteld onder de verantwoordelijkheid van het bureau, overeenkomstig de artikelen 3 en 12 van Verordening (EG) nr. .../2003 van het Europees Parlement en de Raad tot oprichting van een Europees Spoorwegbureau („Europees Spoorwegbureauverordening”) (*) en in samenwerking met de in die artikelen bedoelde werkgroepen.

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

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

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

Eerst bepaalt het bureau de fundamentele parameters voor de TSI, alsmede de interfaces met de andere subsystemen en alle andere noodzakelijke specifieke gevallen.

Voor elk van deze parameters en interfaces worden de meest gunstige alternatieve oplossingen, vergezeld van technische en economische bewijsstukken, gepresenteerd. Overeenkomstig de procedure van artikel 21, lid 2, wordt een besluit genomen; indien nodig worden specifieke gevallen vermeld.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

(*) PB L ...

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

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

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

7. artikel 10 wordt als volgt gewijzigd:

a) lid 2 wordt vervangen door:

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

b) lid 3 wordt vervangen door:

„3. De lidstaten gaan ervan uit dat een interoperabiliteitsonderdeel voldoet aan de essentiële eisen indien

het voldoet aan de voorwaarden die zijn vastgesteld in de desbetreffende TSI of aan de Europese specificaties die zijn ontwikkeld om aan die voorwaarden te voldoen.”;

c) de leden 4 en 5 worden geschrapt;

8. artikel 11 wordt vervangen door:

„Artikel 11

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

9. artikel 14 wordt als volgt gewijzigd:

a) aan lid 2 wordt de volgende alinea toegevoegd:

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

b) lid 3 wordt vervangen door:

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

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

c) de volgende leden worden toegevoegd:

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

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

b) het register wordt beheerd en bijgehouden door een instantie die onafhankelijk is van enige spoorwegaanderneming;

c) het register is toegankelijk voor de veiligheidsinstanties en de onderzoeksorganen die zijn aangewezen in het kader van de artikelen 16 en 21 van Richtlijn 2003/.../EG van het Europees Parlement en de Raad tot oprichting van een Europees spoorwegbureau („de Spoorwegbureauverordening”) (*) voor wat betreft de gegevens die betrekking hebben op de spoorwegveiligheid; het is tevens, voor elk wettig verzoek, toegankelijk voor de toezichthoudende instanties die zijn aangewezen in het kader van artikel 30 van Richtlijn 2001/14/EG van het Europees Parlement en de Raad van 26 februari 2001 inzake de toewijzing van spoorweginfrastructuurcapaciteit en de heffing van rechten voor het gebruik van spoorweginfrastructuur alsmede inzake veiligheidscertificering (**), voor het bureau, voor spoorwegondernemingen en voor infrastructuurbeheerders.

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

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

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

(*) PB L ...

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

10. in artikel 16 wordt lid 3 vervangen door:

„3. Bij ontstentenis van TSI's (met inbegrip van de gevallen waarin op grond van artikel 7 kennis is gegeven van

een afwijking) zenden de lidstaten aan de andere lidstaten en aan de Commissie voor elk subsysteem een lijst van de technische voorschriften die gebruikt worden voor de uitvoering van de essentiële eisen. Daarvan wordt uiterlijk op ... (*) kennis gegeven en vervolgens telkens wanneer de lijst van technische voorschriften wordt gewijzigd. Bij deze gelegenheid wijzen de lidstaten tevens de instanties aan die, in het geval van technische voorschriften, worden belast met de uitvoering van de keuringsprocedure als bedoeld in artikel 18.”;

11. aan artikel 17 wordt het volgende lid toegevoegd:

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

12. in artikel 20 wordt lid 5 vervangen door:

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

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

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

13. aan artikel 21 wordt het volgende lid toegevoegd:

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

14. de volgende artikelen worden ingevoegd:

„Artikel 21 bis

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

(*) Eén jaar na de inwerkingtreding van deze richtlijn.

Artikel 21 ter

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

15. artikel 23 wordt vervangen door:

„Artikel 23

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

- a) de eerste groep TSI's betreft de controle/besturing en de signalering; telematicatoepassingen ten behoeve van het vrachtvervoer; de exploitatie en het beheer van het treinverkeer (met inbegrip van kwalificaties van het personeel voor grensoverschrijdende diensten, met inachtneming van de in de bijlagen II en III neergelegde criteria); goederenwagons; geluidshinder in verband met het rollend materieel en de infrastructuur; Wat het rollend materieel betreft, wordt het materieel voor internationaal gebruik het eerst ontwikkeld,
- b) voorts komen de volgende aspecten aan bod naar gelang van de middelen van de Commissie en het bureau: telematicatoepassingen ten behoeve van het reizigersvervoer, onderhoud, met bijzondere aandacht voor veiligheid, reizigersrijtuigen, tractievoertuigen, motortreinstellen, infrastructuur, energie, luchtverontreiniging; Wat het rollend materieel betreft, wordt het materieel voor internationaal gebruik het eerst ontwikkeld,
- c) op verzoek van de Commissie, een lidstaat of het bureau kan het comité volgens de procedure van artikel 21, lid 2, een TSI opstellen voor een aanvullend onderwerp mits deze een in bijlage II bedoeld subsysteem betreft en de bovengenoemde orde van prioriteit niet verstoord wordt.

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

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

3. Het werkprogramma omvat de volgende etappes:

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

- d) vaststelling van de nodige opdrachten voor de uitwerking van de TSI's;
- e) vaststelling van de fundamentele parameters voor elke TSI;
- f) goedkeuring van de ontwerpen voor het normalisatieprogramma;
- g) beheer van de overgangperiode, die loopt van de datum van inwerkingtreding van Richtlijn 2003/.../EG (*) tot de bekendmaking van de TSI's, met inbegrip van de vaststelling van het in artikel 25 bedoelde referentiekader.

(*) PB L ...”;

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

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

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

„1. Aan de hand van de informatie die de lidstaten verstrekken in het kader van artikel 16, lid 3, alsmede op basis van de technische vakliteratuur en de teksten van relevante internationale overeenkomsten stelt het bureau overeenkomstig de artikelen 3 en 12 van Verordening nr. .../2003 (*) een ontwerp op van een referentiekader van technische voorschriften ter handhaving van het huidige interoperabiliteitsniveau van de lijnen en het rollend materieel die overeenkomstig artikel 1, lid 3, aan de werkingssfeer van deze richtlijn worden toegevoegd. Ingevolge de procedure van artikel 21, lid 2, bestudeert de Commissie dit ontwerp en besluit zij of dit in afwachting van de vaststelling van de TSI's een referentiekader kan vormen.”

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

19. in bijlage VII wordt aan punt 2 de volgende alinea toegevoegd:

„Met name dienen de instantie en het met de keuringen belaste personeel vanuit functioneel oogpunt onafhankelijk te zijn van de overheden die zijn aangewezen voor de afgifte van vergunningen voor ingebruikneming in het kader van deze richtlijn, van vergunningen in het kader van Richtlijn 95/18/EG van de Raad van 19 juni 1995 betreffende de verlening van vergunningen aan spoorwegondernemingen (*) en van veiligheidscertificaten in het kader van Richtlijn 2003/.../EG (**), alsmede van de diensten die belast zijn met onderzoek bij ongevallen.

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

(*) Nummer van de Spoorwegbureauverordening.

(**) Nummer van de Spoorwegveiligheidsrichtlijn.

20. bijlage VIII wordt geschrapt.

Artikel 3

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

Artikel 4

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

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

Artikel 5

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

Artikel 6

Deze richtlijn is gericht tot de lidstaten.

Gedaan te ...

Voor het Europees Parlement

De voorzitter

Voor de Raad

De voorzitter

(*) 24 maanden na de inwerkingtreding van deze richtlijn.

BIJLAGE I

„BIJLAGE I

HET TRANS-EUROPESE HOGESNELHEIDSSPOORWEGSYSTEEM

1. INFRASTRUCTUUR

De infrastructuur van het trans-Europese hogesnelheidsspoorwegsysteem valt samen met de lijnen van het trans-Europese vervoersnetwerk die zijn genoemd in Beschikking nr. 1692/96/EG van het Europees Parlement en de Raad van 23 juli 1996 betreffende communautaire richtsnoeren voor de ontwikkeling van het trans-Europese vervoersnet⁽¹⁾, of die naderhand zijn opgenomen in een bijwerking van die beschikking in het kader van een herziening van de richtsnoeren overeenkomstig artikel 21 van die beschikking.

Het hogesnelheidsnet omvat:

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

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

2. ROLLEND MATERIEEL

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

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

3. COMPATIBILITEIT BINNEN HET TRANS-EUROPESE HOGESNELHEIDSSPOORWEGSYSTEEM

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

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

BIJLAGE II

„BIJLAGE II

SUBSYSTEMEN

1. LIJST VAN SUBSYSTEMEN

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

a) gebieden van structurele aard:

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

b) gebieden van functionele aard:

- onderhoud
- telematicatoepassingen voor passagiers en vracht.

2. TE BESTRIJKEN GEBIEDEN

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

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

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

BIJLAGE III

„BIJLAGE I

HET TRANS-EUROPESE CONVENTIONELE SPOORWEGSYSTEEM

1. INFRASTRUCTUUR

De infrastructuur van het trans-Europese conventionele spoorwegsysteem komt overeen met die van de lijnen van het trans-Europese vervoersnet die zijn genoemd in Beschikking nr. 1692/96/EG ⁽¹⁾, of die naderhand zijn opgenomen in een bijwerking van de beschikking in het kader van een herziening van de richtsnoeren overeenkomstig artikel 21 van de beschikking.

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

lijnen voor personenvervoer;

lijnen voor gemengd vervoer (personen, goederen);

lijnen die speciaal zijn ontworpen of aangelegd voor het goederenvervoer;

knooppunten voor het personenvervoer;

knooppunten voor het goederenvervoer, met inbegrip van intermodale terminals;

de verbindingen tussen bovengenoemde onderdelen.

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

2. ROLLEND MATERIEEL

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

al dan niet elektrische motortreinstellen;

al dan niet elektrische tractievoertuigen;

reizigersrijtuigen;

wagens voor vrachtvervoer, met inbegrip van het rollend materieel dat ontworpen is voor het vervoer van vrachtwagens.

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

Elk van deze categorieën moet worden onderverdeeld in:

rollend materieel voor internationaal gebruik;

rollend materieel voor nationaal gebruik.

3. COMPATIBILITEIT BINNEN HET CONVENTIONELE TRANS-EUROPESE SPOORWEGSYSTEEM

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

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

4. VERRUIMING VAN DE WERKINGSSFEER

1. Subcategorieën lijnen en rollend materieel

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

2. Kostenbeheersingsmaatregelen

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

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

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

MOTIVERING VAN DE RAAD ⁽¹⁾

—————

⁽¹⁾ Zie blz. 3 van dit Publicatieblad.

GEMEENSCHAPPELIJK STANDPUNT (EG) Nr. 55/2003

door de Raad vastgesteld op 26 juni 2003

met het oog op de aanneming van Richtlijn 2003/.../EG van het Europees Parlement en de Raad van ... 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 veiligheids certificering

(2003/C 270 E/03)

HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD VAN DE EUROPESE UNIE,

Gelet op het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap, inzonderheid artikel 170, lid 1,

Gezien het voorstel van de Commissie ⁽¹⁾,

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

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

Volgens de procedure in artikel 251 van het Verdrag ⁽⁴⁾,

Overwegende hetgeen volgt:

- (1) Teneinde door te gaan met de inspanningen om een interne markt voor spoorwegvervoersdiensten tot stand te brengen, die in gang zijn gezet door Richtlijn 91/440/EEG van de Raad van 29 juli 1991 betreffende de ontwikkeling van de spoorwegen in de Gemeenschap ⁽⁵⁾, is het noodzakelijk een gemeenschappelijk regelgevingskader voor de veiligheid op het spoor te creëren. Tot nu toe hebben de lidstaten hoofdzakelijk veiligheidsvoorschriften en -normen voor nationale lijnen ontwikkeld, op grond van nationale technische en operationele concepten. Tegelijkertijd hebben de verschillen in beginselen, aanpak en cultuur ervoor gezorgd dat het moeilijk is technische obstakels te overwinnen en internationale vervoersactiviteiten te verrichten.
- (2) Richtlijn 91/440/EEG, Richtlijn 95/18/EG van de Raad van 19 juni 1995 betreffende de verlening van vergunningen aan spoorwegondernemingen ⁽⁶⁾ en Richtlijn 2001/14/EG van het Europees Parlement en de Raad van 26 februari 2001 inzake de toewijzing van spoorweginfrastructuurca-

paciteit en de heffing van rechten voor het gebruik van spoorweginfrastructuur en veiligheids certificering ⁽⁷⁾ vormen de eerste stap naar regulering van de Europese spoorwegvervoersmarkt door te stellen voor internationale goederenvervoersdiensten per spoor. De veiligheidsbepalingen blijken evenwel ontoereikend te zijn en de verschillen tussen de veiligheidseisen blijven het optimaal functioneren van het spoorwegvervoer in de Gemeenschap nadelig beïnvloeden. Het is van bijzonder belang de inhoud van de veiligheidsvoorschriften, de veiligheids certificering voor spoorwegondernemingen, de taken en functies van de veiligheidsinstanties en het onderzoek naar ongevallen te harmoniseren.

- (3) In vele lidstaten zijn op metro's, trams en andere lightrail-systemen lokale of regionale veiligheidsvoorschriften van toepassing. Het toezicht op deze systemen wordt vaak uitgeoefend door lokale of regionale instanties en de eisen met betrekking tot de interoperabiliteit of vergunningverlening in de Gemeenschap gelden daar niet voor. Voorts vallen trams vaak onder de veiligheidswetgeving voor wegen en derhalve kunnen de voorschriften op het gebied van de veiligheid op het spoor daarop niet volledig worden toegepast. Daarom en volgens het in artikel 5 van het Verdrag beschreven subsidiariteitsbeginsel moeten de lidstaten de mogelijkheid krijgen zulke lokale spoorwegsyste- men buiten de werkingssfeer van deze richtlijn te laten vallen.
- (4) Het veiligheidsniveau van het communautaire spoorweg- systeem is doorgaans hoog, vooral vergeleken met het wegvervoer. Belangrijk is dat in de huidige herstructure- ringsfase de veiligheid over de gehele lijn blijft gehand- haafd. In deze fase wordt de spoorwegsector minder zelf- regulerend en gaat daarvoor meer publieke regelgeving gelden. Naar gelang de vooruitgang op technisch en we- tenschappelijk gebied moet de veiligheid verder worden verbeterd, wanneer dat redelijkerwijs haalbaar is en daarbij moet rekening worden gehouden met het concurrentiever- mogen van het spoorwegvervoer.
- (5) Allen die het spoorwegsysteem exploiteren, de infrastruc- tuurbeheerders en spoorwegondernemingen, dragen de volle verantwoordelijkheid voor de veiligheid van het sys- teem, elk voor zijn eigen deel. Telkens wanneer dat nodig is, dienen zij samen te werken bij de uitvoering van de risicobeheersingsmaatregelen. De lidstaten moeten een dui- delijk onderscheid maken tussen deze directe verantwoor- delijkheid voor de veiligheid en de taak van de veiligheids- instanties om een regelgevingskader te bieden en toezicht te houden op de prestaties van de exploitanten.

⁽¹⁾ PB C 126 E van 28.5.2002, blz. 332.

⁽²⁾ PB C 61 van 14.3.2003, blz. 131.

⁽³⁾ PB C 66 van 19.3.2003, blz. 5.

⁽⁴⁾ Advies van het Europees Parlement van 14 januari 2003 (nog niet bekendgemaakt in het Publicatieblad), gemeenschappelijk standpunt van de Raad van 26 juni 2003 en besluit van het Europees Parle- ment van ... (nog niet bekendgemaakt in het Publicatieblad).

⁽⁵⁾ PB L 237 van 24.8.1991, blz. 25. Richtlijn gewijzigd bij Richtlijn 2001/12/EG van het Europees Parlement en de Raad (PB L 75 van 15.3.2001, blz. 1).

⁽⁶⁾ PB L 143 van 27.6.1995, blz. 70. Richtlijn gewijzigd bij Richtlijn 2001/13/EG van het Europees Parlement en de Raad (PB L 75 van 15.3.2001, blz. 26).

⁽⁷⁾ PB L 75 van 15.3.2001, blz. 29. Richtlijn gewijzigd bij Beschikking 2002/844/EG van de Commissie (PB L 289 van 26.10.2002, blz. 30).

- (6) Eisen aangaande de veiligheid van de subsystemen van de trans-Europese spoorwegnetten zijn vastgelegd in Richtlijn 96/48/EG van de Raad van 23 juli 1996 betreffende de interoperabiliteit van het Trans-Europees hogesnelheids-spoorwegsysteem ⁽¹⁾ en Richtlijn 2001/16/EG van het Europees Parlement en de Raad van 19 maart 2001 betreffende de interoperabiliteit van het conventionele Trans-Europese spoorwegsysteem ⁽²⁾. In deze richtlijnen worden echter geen gemeenschappelijke eisen op systeemniveau vermeld en er wordt niet uitvoerig ingegaan op veiligheidsregelgeving, -beheer en -toezicht. Wanneer de technische specificaties inzake interoperabiliteit (TSI's) minimale veiligheidsniveaus van de subsystemen bevatten, wordt het nog belangrijker ook op systeemniveau veiligheidsdoelen te formuleren.
- (7) Geleidelijk moeten gemeenschappelijke veiligheidsdoelen en -methoden worden geïntroduceerd om een hoog veiligheidsniveau te handhaven en, indien nodig en redelijkerwijs uitvoerbaar, te verbeteren. Deze moeten hulpmiddelen aanreiken voor de beoordeling van het veiligheidsniveau en de prestaties van de exploitanten op communautair niveau en in de lidstaten.
- (8) Informatie over de veiligheid van het spoorwegnet is schaars en niet algemeen beschikbaar voor het publiek. Daarom moeten er gemeenschappelijke veiligheidsindicatoren worden vastgesteld om te beoordelen of het systeem aan de gemeenschappelijke veiligheidsdoelen voldoet en het toezicht op de veiligheid van de spoorwegen te vergemakkelijken. Gedurende een overgangperiode kunnen echter nationale definities met betrekking tot de gemeenschappelijke veiligheidsindicatoren worden toegepast, en daarom moet naar behoren rekening worden gehouden met de stand van de ontwikkeling van gemeenschappelijke definities met betrekking tot de gemeenschappelijke veiligheidsindicatoren, wanneer de eerste reeks van gemeenschappelijke veiligheidsdoelen wordt opgesteld.
- (9) Nationale veiligheidsvoorschriften, die vaak gebaseerd zijn op nationale technische normen, moeten geleidelijk worden vervangen door voorschriften die op gemeenschappelijke normen zijn gebaseerd en door middel van TSI's worden vastgelegd. Nieuwe nationale voorschriften moeten in overeenstemming met de communautaire wetgeving zijn en een gemeenschappelijke aanpak van de veiligheid op het spoor eenvoudiger maken. Derhalve moeten alle betrokken partijen worden geraadpleegd voordat een lidstaat een nationaal veiligheidsvoorschrift invoert dat een hoger veiligheidsniveau heeft dan het gemeenschappelijk veiligheidsdoel vereist. Indien een dergelijk voorschrift gevolgen kan hebben voor spoorwegondernemingen van andere lidstaten, moet de Commissie van het nieuwe ontwerp-voorschrift in kennis worden gesteld.
- (10) Om gemeenschappelijke veiligheidsdoelen, -methoden en -indicatoren te ontwikkelen en een gemeenschappelijke aanpak van de veiligheid op het spoor dichterbij te brengen, is technische ondersteuning op communautair niveau vereist. Het Europees Spoorwegbureau ingesteld bij Verordening (EG) nr. .../2003 van het Europees Parlement en de Raad ⁽³⁾, moet aanbevelingen doen voor gemeenschappelijke veiligheidsdoelen, -methoden en -indicatoren, verdere harmoniseringsmaatregelen treffen en de ontwikkeling van de veiligheid op het spoor in de Gemeenschap bewaken.
- (11) Bij de vervulling van hun taken en verantwoordelijkheden moeten infrastructuurbeheerders en spoorwegondernemingen een veiligheidsbeheersysteem implementeren, dat aan communautaire eisen voldoet. Dergelijke systemen dienen gemeenschappelijke elementen te bevatten. Informatie over veiligheid en de implementatie van het veiligheidsbeheersysteem moeten aan de veiligheidsinstantie in de betrokken lidstaat worden overgelegd.
- (12) Wat betreft het veiligheidsbeheersysteem moet er rekening mee worden gehouden dat de bepalingen van Richtlijn 89/391/EEG van de Raad van 12 juni 1989 betreffende de tenuitvoerlegging van maatregelen ter bevordering van de verbetering van de veiligheid en de gezondheid van de werknemers op het werk ⁽⁴⁾ en de relevante afzonderlijke richtlijnen volledig van toepassing zijn op de bescherming van de gezondheid en veiligheid van werknemers in het spoorwegvervoer. Het veiligheidsbeheersysteem moet ook rekening houden met de bepalingen van Richtlijn 96/49/EG van de Raad betreffende de onderlinge aanpassing van de wetgevingen der lidstaten inzake het vervoer van gevaarlijke goederen per spoor ⁽⁵⁾.
- (13) Om een hoog veiligheidsniveau op het spoor en gelijke voorwaarden voor alle spoorwegondernemingen te garanderen, moeten zij aan dezelfde veiligheidseisen voldoen. Het veiligheidscertificaat moet aangeven dat de spoorwegonderneming een veiligheidsbeheersysteem tot stand heeft gebracht en zich aan de relevante veiligheidsnormen en -voorschriften kan houden. Voor internationale vervoersdiensten moet het genoeg zijn om het veiligheidsbeheersysteem in een van de lidstaten goed te keuren en deze goedkeuring in de gehele Gemeenschap te laten gelden, terwijl er in geval van nationale voorschriften in elke lidstaat aanvullende certificering nodig is. Het uiteindelijke doel moet zijn een gemeenschappelijk veiligheidscertificaat te ontwerpen dat in de gehele Gemeenschap geldig is.
- (14) Spoorwegondernemingen waaraan een vergunning is verleend, moeten niet alleen voldoen aan de veiligheidsvoorschriften van het veiligheidscertificaat, maar ook aan de met de communautaire wetgeving verenigbare en op niet-discriminerende wijze opgelegde nationale voorschriften met betrekking tot de gezondheid, de veiligheid, de sociale voorwaarden, met inbegrip van de rijtijdenwetgeving, en de rechten van de werknemers en de consumenten als bedoeld in de artikelen 6 en 12 van Richtlijn 95/18/EG.
- (15) Iedere infrastructuurbeheerder draagt een cruciale verantwoordelijkheid voor het veilige ontwerp, het veilige onderhoud en de veilige exploitatie van zijn spoorwegnet. Parallel aan de veiligheidscertificering van spoorwegondernemingen moet de infrastructuurbeheerder worden onderworpen aan een veiligheidsvergunning van de veiligheidsinstantie wat betreft zijn veiligheidsbeheersysteem en andere bepalingen inzake veiligheidsvoorschriften.

⁽¹⁾ PB L 235 van 17.9.1996, blz. 6.

⁽²⁾ PB L 110 van 20.4.2001, blz. 1.

⁽³⁾ PB L ...

⁽⁴⁾ PB L 183 van 29.6.1989, blz. 1.

⁽⁵⁾ PB L 235 van 17.9.1996, blz. 25. Richtlijn laatstelijk gewijzigd bij Richtlijn 2003/29/EG van de Commissie (PB L 90 van 8.4.2003, blz. 47).

- (16) De lidstaten moeten hun best doen spoorwegondernemingen die de markt willen betreden, te helpen. Met name dienen zij informatie te verschaffen en onmiddellijk te reageren op verzoeken om veiligheidscertificering. Voor spoorwegondernemingen die internationale vervoersdiensten verlenen, is het van belang dat er in de verschillende lidstaten gelijksoortige procedures zijn. Hoewel het veiligheidscertificaat voor de nabije toekomst nationale elementen bevat, moet het mogelijk zijn de gemeenschappelijke elementen te harmoniseren en de vervaardiging van een gemeenschappelijk model te vergemakkelijken.
- (17) De certificering van treinpersoneel en de vergunning voor het inzetten van operationeel rollend materieel voor de diverse nationale netten vormt vaak een onoverkomelijk beletsel voor nieuwkomers. De lidstaten dienen erop toe te zien dat voorzieningen voor de opleiding en de certificering van het treinpersoneel die nodig zijn om te voldoen aan de eisen van de nationale voorschriften beschikbaar zijn voor spoorwegondernemingen die een veiligheidscertificaat aanvragen. Er moet een gemeenschappelijke procedure worden vastgesteld voor de afgifte van de vergunning voor het inzetten van operationeel rollend materieel.
- (18) Als onderdeel van het nieuwe gemeenschappelijke regelgevingskader voor spoorwegveiligheid moeten in alle lidstaten nationale instanties worden opgezet die zich met veiligheidsregelgeving en -toezicht bezighouden. Om de onderlinge samenwerking op communautair niveau te vergemakkelijken, moeten zij dezelfde minimumtaken en -verantwoordelijkheden krijgen. De nationale veiligheidsinstanties moeten in sterke mate onafhankelijk opereren. Zij moeten hun taken op een open en niet-discriminerende wijze uitvoeren om te helpen één communautair spoorwegsysteem tot stand te brengen. Zij moeten samenwerken om hun besluitvormingscriteria op elkaar af te stemmen, met name als het gaat om de veiligheidscertificering van spoorwegondernemingen die internationale vervoersdiensten verlenen.
- (19) Ernstige ongevallen op het spoor komen zelden voor. Zij kunnen echter rampzalige gevolgen hebben en bij het publiek onrust veroorzaken als het gaat om de veiligheidsprestaties van het spoorwegsysteem. Daarom moet uit het oogpunt van veiligheid elk ongeval worden onderzocht teneinde herhaling te vermijden. Het resultaat van het onderzoek moet openbaar worden gemaakt. Andere ongevallen en incidenten kunnen belangrijke voorlopers van ernstige ongevallen zijn en dienen zo nodig eveneens aan een veiligheidsonderzoek te worden onderworpen.
- (20) Een veiligheidsonderzoek moet geheel losstaan van het gerechtelijk onderzoek naar hetzelfde incident en kunnen geschieden met toegang tot bewijsmateriaal en getuigen. Het moet uitgevoerd worden door een permanent orgaan dat onafhankelijk is van de actoren van de spoorwegsector. Dit orgaan moet zo te werk gaan dat belangenverstrengeling of mogelijke betrokkenheid bij de oorzaken van de onderzochte voorvallen vermeden wordt; met name mag zijn onafhankelijke werking niet in het gedrang komen als het orgaan om redenen van organisatorische of wettelijke structuren nauwe banden heeft met de nationale veiligheidsinstantie of spoorwegregelgever. Het onderzoek moet met zoveel mogelijk openheid verricht worden. Het onderzoeksorgaan zou per voorval een specifieke onderzoeksgroep moeten instellen die over de nodige deskundigheid beschikt om de onmiddellijke en de achterliggende oorzaken te vinden.
- (21) De onderzoeksrapporten en de bevindingen en aanbevelingen verschaffen cruciale informatie voor de verdere ontwikkeling van de veiligheid op het spoor en moeten op communautair niveau voor het publiek beschikbaar komen. Aanbevelingen op veiligheidsgebied moeten door de betrokkenen in acht worden genomen en de getroffen maatregelen moeten aan het onderzoeksorgaan worden gemeld.
- (22) Aangezien de doelstellingen van de voorgestelde actie niet voldoende door de lidstaten kunnen worden verwezenlijkt en wegens de omvang van de actie beter op communautair niveau kunnen worden gerealiseerd, kan de Gemeenschap maatregelen treffen die in overeenstemming zijn met het in artikel 5 van het Verdrag beschreven subsidiariteitsbeginsel. Het betreft de volgende doelstellingen: het coördineren van activiteiten in de lidstaten met het oog op veiligheidsregelgeving en -toezicht en om ongevallen te onderzoeken en op communautair niveau gemeenschappelijke veiligheidsdoelen, -methoden en indicatoren en gemeenschappelijke eisen voor veiligheidscertificaten te formuleren. Overeenkomstig het in artikel 5 beschreven evenredigheidsbeginsel gaat deze richtlijn niet verder dan nodig is om de gestelde doelen te bereiken.
- (23) De voor de uitvoering van deze richtlijn vereiste maatregelen moeten worden vastgesteld overeenkomstig Besluit 1999/468/EG van de Raad van 28 juni 1999 tot vaststelling van de voorwaarden voor de uitoefening van de aan de Commissie verleende uitvoeringsbevoegdheden ⁽¹⁾.
- (24) Deze richtlijn heeft tot doel de toepasselijke Gemeenschapswetgeving inzake de veiligheid van de spoorwegen te reorganiseren en te bundelen. Bijgevolg moeten de bepalingen inzake veiligheidscertificering van spoorwegondernemingen van Richtlijn 2001/14/EG, tezamen met alle verwijzingen naar veiligheidscertificering, geschrapt worden. Richtlijn 95/18/EG bevat voorschriften inzake de veiligheidskwalificaties van het personeel en de veiligheid van het rollend materieel die onder de voorschriften inzake veiligheidscertificering van de onderhavige richtlijn vallen en behoren dus niet langer tot de vergunningseisen. Een spoorwegonderneming die een vergunning heeft, moet in het bezit zijn van een veiligheidscertificaat om toegang te krijgen tot de spoorweginfrastructuur.
- (25) De lidstaten moeten vaststellen welke sancties gelden voor overtredingen van deze richtlijn en erop toezien dat de sancties worden toegepast. De sancties moeten doeltreffend, evenredig en afschrikkend zijn,

⁽¹⁾ PB L 184 van 17.7.1999, blz. 23.

HEBEN DE VOLGENDE RICHTLIJN VASTGESTELD:

HOOFDSTUK I

INLEIDENDE BEPALINGEN

Artikel 1

Doel

Doel van deze richtlijn is het waarborgen van de ontwikkeling en verbetering van de veiligheid op de communautaire spoorwegen, door:

- a) harmonisering van de regelgevingsstructuur in de lidstaten,
- b) vaststelling van de verantwoordelijkheden van de actoren,
- c) ontwikkeling van gemeenschappelijke veiligheidsdoelen en -methoden,
- d) verplichte oprichting in iedere lidstaat van een veiligheidsinstantie en een orgaan voor ongeval- en incidentenonderzoek,
- e) vastlegging van gemeenschappelijke beginselen voor het beheer, de regelgeving en het toezicht met betrekking tot de veiligheid op het spoor.

Artikel 2

Toepassingsgebied

1. Deze richtlijn is van toepassing op het spoorwegsysteem in de lidstaten, dat kan worden onderverdeeld in subsystemen voor gebieden van structurele en functionele aard. Zij behelst veiligheidseisen voor het systeem als geheel, met inbegrip van het veilige beheer van de infrastructuur en het verkeer en de interactie tussen spoorwegondernemingen en infrastructuurbeheerders.

2. De lidstaten kunnen de maatregelen ter uitvoering van deze richtlijn niet van toepassing verklaren op:

- a) metro's, trams en andere lightrailssystemen;
- b) netten die functioneel gescheiden zijn van de rest van het spoorwegsysteem en die alleen bedoeld zijn voor de exploitatie van lokale, stads- of voorstadsreizigersdiensten alsook spoorwegondernemingen die uitsluitend op deze netten opereren;
- c) spoorweginfrastructuur in particulier eigendom die uitsluitend door de eigenaar van de infrastructuur voor zijn eigen goederenvervoer wordt gebruikt.

Artikel 3

Definities

Voor de toepassing van deze richtlijn gelden de volgende definities:

- a) „spoorwegsysteem”: het geheel van subsystemen voor gebieden van structurele en functionele aard, als omschreven

in de Richtlijnen 96/48/EG en 2001/16/EG, alsmede het beheer en de exploitatie van het systeem als geheel;

- b) „infrastructuurbeheerder”: een instantie of onderneming die met name belast is met de totstandbrenging en het onderhoud van de spoorweginfrastructuur of een deel daarvan, als omschreven in artikel 3 van Richtlijn 91/440/EEG. Dit kan ook het beheer van de infrastructuurcontrole en veiligheidssystemen omvatten. De taken van de infrastructuurbeheerder op een net of een deel van een net kunnen aan verschillende instanties of ondernemingen worden toegewezen;
- c) „spoorwegonderneming”: spoorwegonderneming als omschreven in Richtlijn 2001/14/EG of een andere publiek-rechtelijke of privaatrechtelijke onderneming die goederen en/of reizigers over het spoor vervoert, waarbij in ieder geval door deze onderneming voor de tractie moet worden gezorgd; hiertoe behoren ook ondernemingen die uitsluitend de tractie leveren;
- d) „technische specificatie inzake interoperabiliteit (TSI)”: de specificaties die voor elk subsysteem of deel van een subsysteem gelden teneinde aan de essentiële eisen te voldoen en de interoperabiliteit te verzekeren van de trans-Europese conventionele en hogesnelheidsspoorwegsysteem, als omschreven in Richtlijn 96/48/EG en Richtlijn 2001/16/EG;
- e) „gemeenschappelijke veiligheidsdoelen (CST)”: de veiligheidsniveaus die ten minste moeten worden gehaald door de verschillende onderdelen van het spoorwegsysteem (zoals het conventionele spoorwegsysteem, het hogesnelheidsspoorwegsysteem, lange spoorwegtunnels of lijnen die uitsluitend voor goederenvervoer worden gebruikt) en door het systeem als geheel in de vorm van criteria voor risicoacceptatie;
- f) „gemeenschappelijke veiligheidsmethoden (CSM)”: de methoden die worden ontwikkeld om te beschrijven hoe de veiligheidsniveaus, het bereiken van de veiligheidsdoelen en de conformiteit met andere veiligheidsvoorschriften worden beoordeeld;
- g) „veiligheidsinstantie”: het nationale orgaan dat belast is met de taken betreffende de veiligheid op het spoor overeenkomstig de bepalingen van deze richtlijn, of een binationaal orgaan dat door de lidstaten met deze taken belast is om te zorgen voor een uniforme veiligheidsregeling voor gespecialiseerde grensoverschrijdende infrastructuur;
- h) „nationale veiligheidsvoorschriften”: alle voorschriften die eisen betreffende de veiligheid op het spoor in een lidstaat bevatten en die van toepassing zijn op meer dan één spoorwegonderneming, ongeacht welke instantie ze uitvaardigt;
- i) „veiligheidsbeheersysteem”: de organisatie en de regelingen die door een infrastructuurbeheerder of spoorwegonderneming tot stand zijn gebracht om hun activiteiten veilig te laten verlopen;

- j) „aangewezen onderzoeker”: de persoon die is belast met de organisatie en de uitvoering van en het toezicht op een onderzoek;
- k) „ongeval”: ongewenste of onbedoelde plotselinge gebeurtenis of reeks gebeurtenissen met schadelijke gevolgen; ongevallen worden in de volgende categorieën onderverdeeld: botsingen, ontsporingen, ongevallen op spoorwegovergangen, persoonlijke ongevallen veroorzaakt door rollend materieel in rijdende toestand, branden en andere ongevallen;
- l) „ernstig ongeval”: botsing of ontsporing van treinen, waarbij ten minste één persoon omkomt of vijf of meer personen ernstig gewond raken of grote schade aan het rollend materieel, de infrastructuur of het milieu wordt veroorzaakt, dan wel een soortgelijk ongeval dat duidelijk consequenties heeft voor de regelgeving op het gebied van de veiligheid op het spoor of het veiligheidsbeheer; onder „grote schade” wordt verstaan schade waarvan de totale kosten onmiddellijk door de onderzoekende instantie op ten minste 2 miljoen euro kunnen worden geraamd;
- m) „incident”: een ander voorval dan een ongeval of een ernstig ongeval, dat verband houdt met de exploitatie van treinen en dat de veiligheid van exploitatie aantast;
- n) „onderzoek”: handelingen die worden verricht om ongevallen en incidenten te voorkomen, waaronder de verzameling en analyse van informatie, het trekken van conclusies, het bepalen van de oorzaken en, waar nodig, het doen van veiligheidsaanbevelingen;
- o) „oorzaken”: handelingen, verzuimen, gebeurtenissen of omstandigheden of een combinatie daarvan, die tot het ongeval of incident hebben geleid;
- p) „Bureau”: het Europees Spoorwegbureau, het communautair bureau voor de veiligheid op het spoor en interoperabiliteit;
- q) „aangemelde instanties”: de instanties die belast zijn met de beoordeling van de conformiteit of de geschiktheid voor gebruik van de interoperabiliteitsonderdelen of met het onderzoek ten behoeve van de EG-procedure voor de keuring van de subsystemen, als omschreven in Richtlijn 96/48/EG en Richtlijn 2001/16/EG;
- r) „interoperabiliteitsonderdeel”: een basiscomponent, groep componenten, deel van een samenstel of volledig samenstel van materieel, deel uitmakend of bestemd om deel uit te maken van een subsysteem en waarvan de interoperabiliteit van het conventionele of hogesnelheidsspoorwegsysteem direct of indirect afhankelijk is, als omschreven in de Richtlijnen 96/48/EG en 2001/16/EG. Het begrip „onderdeel” dekt niet alleen materiële, maar ook immateriële objecten, zoals programmatuur.

HOOFDSTUK II

VEILIGHEIDSONTWIKKELING EN -BEHEER

Artikel 4

Ontwikkeling en verbetering van de veiligheid op het spoor

1. De lidstaten zien erop toe dat de veiligheid op het spoor over de gehele linie wordt gehandhaafd en, waar dat redelijker-

wijs mogelijk is, voortdurend wordt verbeterd, met inachtneming van de ontwikkeling van de communautaire wetgeving en de vooruitgang op technisch en wetenschappelijk gebied. Daarbij wordt voorrang gegeven aan het voorkomen van ernstige ongevallen.

De lidstaten zien erop toe dat veiligheidsvoorschriften op een open en niet-discriminerende wijze worden vastgelegd, toegepast en gehandhaafd, waarbij de ontwikkeling van één Europees spoorwegvervoersysteem wordt bevorderd.

2. De lidstaten zien erop toe dat de verantwoordelijkheid voor een veilige werking van het spoorwegsysteem en de risicobeheersing wordt gelegd bij de infrastructuurbeheerders en spoorwegondernemingen en verplichten hen om, voorzover nodig in onderlinge samenwerking, de nodige maatregelen op het gebied van risicobeheersing te treffen, nationale veiligheidsvoorschriften en -normen toe te passen en veiligheidsbeheersystemen te creëren overeenkomstig deze richtlijn.

Onverminderd de burgerlijke aansprakelijkheid volgens de wettelijke voorschriften van de lidstaten, wordt elke infrastructuurbeheerder en spoorwegonderneming verantwoordelijk gesteld voor zijn deel van het systeem en zijn veilige werking, met inbegrip van de levering van materiaal en het uitbesteden van diensten ten opzichte van gebruikers, afnemers en derden.

Artikel 5

Gemeenschappelijke veiligheidsindicatoren

1. Om het bereiken van de CST's gemakkelijker te kunnen beoordelen en de algehele ontwikkeling van de veiligheid op het spoor te bewaken, verzamelen de lidstaten informatie over de gemeenschappelijke veiligheidsindicatoren (CST's) via de jaarverslagen van de veiligheidsinstanties van artikel 18.

Het eerste referentiejaar voor de CST's is ... (*); hierover wordt gerapporteerd in het jaarverslag van het daaropvolgende jaar.

De CST's worden vastgesteld volgens de procedure van bijlage I.

2. Uiterlijk op ... (***) wordt bijlage I herzien volgens de procedure van artikel 27, lid 2, en daarbij worden in het bijzonder de gemeenschappelijke definities van de veiligheidsindicatoren opgenomen alsmede de gemeenschappelijke methoden om de kosten van ongevallen te berekenen.

Artikel 6

Gemeenschappelijke veiligheidsmethoden

1. Een eerste reeks van gemeenschappelijke veiligheidsmethoden, die tenminste de in lid 3, onder a) bedoelde methoden omvat, wordt uiterlijk ... (***) door de Commissie goedgekeurd volgens de procedure van artikel 27, lid 2. Deze methoden worden bekendgemaakt in het *Publicatieblad van de Europese Unie*.

(*) Twee jaar na de inwerkingtreding van deze richtlijn.

(**) Vijf jaar na de inwerkingtreding van deze richtlijn.

(***) Vier jaar na de inwerkingtreding van deze richtlijn.

Een tweede reeks van gemeenschappelijke veiligheidsmethoden, die het resterende deel van de in lid 3 bedoelde methoden omvat, wordt uiterlijk ... (*) door de Commissie goedgekeurd volgens de procedure van artikel 27, lid 2. Deze methoden worden bekendgemaakt in het *Publicatieblad van de Europese Unie*.

2. De ontwerp-gemeenschappelijke veiligheidsmethoden en het ontwerp van de herziene gemeenschappelijke veiligheidsmethoden worden door het bureau opgesteld op basis van een mandaat dat volgens de procedure van artikel 27, lid 2, wordt vastgesteld.

De ontwerp-gemeenschappelijke veiligheidsmethoden worden gebaseerd op het onderzoek van de bestaande methoden in de lidstaten.

3. De gemeenschappelijke veiligheidsmethoden beschrijven hoe het veiligheidsniveau, het bereiken van de veiligheidsdoelen en de conformiteit met andere veiligheidsvoorschriften worden beoordeeld door de uitwerking en omschrijving van:

- a) risico-evaluatie en -beoordelingsmethoden,
- b) methoden om te beoordelen of is voldaan aan de eisen in de veiligheidscertificaten en in de veiligheidsvergunningen afgegeven overeenkomstig de artikelen 10 en 11, en
- c) voorzover zij nog niet onder technische specificaties inzake interoperabiliteit vallen, methoden om te controleren of de subsystemen van structurele aard van de trans-Europese hogesnelheids- en conventionele spoorwegsysteem overeenkomstig de essentiële eisen worden geëxploiteerd en onderhouden.

4. De gemeenschappelijke veiligheidsmethoden worden regelmatig herzien, volgens de procedure van artikel 27, lid 2, en 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.

5. De lidstaten brengen de nodige wijzigingen aan in hun nationale veiligheidsvoorschriften in het licht van de aanneming van de gemeenschappelijke veiligheidsmethoden en herzieningen daarvan.

Artikel 7

Gemeenschappelijke veiligheidsdoelen

1. De gemeenschappelijke veiligheidsdoelen worden opgesteld, goedgekeurd en herzien overeenkomstig de procedure van dit artikel.

2. De ontwerp-gemeenschappelijke veiligheidsdoelen en het ontwerp van de herziene gemeenschappelijke veiligheidsdoelen worden door het Bureau opgesteld op basis van een mandaat dat volgens de procedure van artikel 27, lid 2, wordt vastgesteld.

3. 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 ... (**) volgens de procedure van artikel 27, lid

2, door de Commissie goedgekeurd en in het *Publicatieblad van de Europese Unie* bekendgemaakt.

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 ... (***) volgens de procedure van artikel 26, lid 2, door de Commissie goedgekeurd en in het *Publicatieblad van de Europese Unie* bekendgemaakt.

In alle voorstellen voor ontwerpen en herzieningen van gemeenschappelijke veiligheidsdoelen worden de in artikel 4, lid 1, vermelde verplichtingen van de lidstaten in acht genomen. Zij gaan vergezeld van een kosten- en batenraming die de te verwachten gevolgen voor alle betrokken bedrijven en marktdeelnemers, alsmede de gevolgen voor de risicoacceptatie door de samenleving aangeeft. Zij bevatten, voorzover nodig, een tijdschema voor de geleidelijke toepassing ervan, met name om rekening te houden met de aard en omvang van de investeringen die daarvoor nodig zijn. De mogelijke uitwerking op de technische specificaties inzake interoperabiliteit voor de subsystemen wordt geanalyseerd en het ontwerp zal, waar nodig, vervolgvorstellen bevatten voor wijzigingen in de technische specificaties inzake interoperabiliteit.

4. De gemeenschappelijke veiligheidsdoelen behelzen de veiligheidsniveaus die in iedere lidstaat ten minste moeten worden bereikt door de verschillende onderdelen van het spoorwegsysteem en door het systeem als geheel, en bestaan uit criteria voor risico-acceptatie voor:

- a) afzonderlijke risico's voor reizigers, personeel inclusief het personeel van aannemers, gebruikers van spoorwegovergangen en overigen, alsmede, onverminderd de bestaande nationale en internationale aansprakelijkheidsregels, afzonderlijke risico's voor onbevoegde personen op spoorwegterreinen;
- b) maatschappelijke risico's.

5. De gemeenschappelijke veiligheidsdoelen worden regelmatig herzien, volgens de procedure van artikel 27, lid 2, en met inachtneming van de algehele ontwikkeling van de veiligheid op het spoor.

6. De lidstaten brengen de nodige wijzigingen aan in hun nationale veiligheidsvoorschriften om ten minste de gemeenschappelijke veiligheidsdoelen en herzieningen daarvan te verwezenlijken binnen de daarvoor gestelde termijnen. Zij stellen de Commissie overeenkomstig artikel 8, lid 3, van die voorschriften in kennis.

Artikel 8

Nationale veiligheidsvoorschriften

1. De lidstaten stellen bindende nationale veiligheidsvoorschriften vast en zien erop toe dat deze worden gepubliceerd en beschikbaar komen voor alle infrastructuurbeheerders, spoorwegondernemingen, aanvragers van een veiligheidscertificaat en aanvragers van een veiligheidsvergunning.

2. Uiterlijk op ... (****) melden de lidstaten alle geldende veiligheidsvoorschriften overeenkomstig bijlage II bij de Commissie aan en beschrijven zij het toepassingsgebied ervan.

(*) Zes jaar na de inwerkingtreding van deze richtlijn.

(**) Vijf jaar na de inwerkingtreding van deze richtlijn.

(***) Zeven jaar na de inwerkingtreding van deze richtlijn.

(****) Twaalf maanden na de inwerkingtreding van deze richtlijn.

Voorts wordt in de aanmelding informatie verstrekt over de hoofdinhoud van de voorschriften, met verwijzingen naar de desbetreffende wetteksten over de wijze van wetgeving, en over de vraag welke instantie of organisatie verantwoordelijk is voor de publicatie ervan.

3. De lidstaten melden de Commissie onverwijld elke wijziging van de gemelde nationale veiligheidsvoorschriften of eventuele nieuw aan te nemen voorschriften, tenzij de voorschriften volledig verband houden met de uitvoering van technische specificaties inzake interoperabiliteit.

4. Een lidstaat kan na de aanneming van een gemeenschappelijk veiligheidsdoel een nieuw nationaal veiligheidsvoorschrift invoeren dat een hoger veiligheidsniveau dan het gemeenschappelijk veiligheidsdoel vereist. Alvorens een dergelijk voorschrift aan te nemen, raadpleegt de lidstaat tijdig alle betrokken partijen en informeert hij de Commissie, die het ontwerp-veiligheidsvoorschrift voor advies voorlegt aan het in artikel 27 genoemde comité. Dit advies wordt uitgebracht volgens de procedure van artikel 27, lid 3. Indien het voorschrift van invloed kan zijn op activiteiten van spoorwegondernemingen van andere lidstaten op het grondgebied van de betrokken lidstaat, is de kennisgevingsprocedure van artikel 5 van toepassing.

5. De lidstaat zendt de Commissie het ontwerp van het veiligheidsvoorschrift toe met de redenen voor de invoering ervan.

Indien de Commissie van mening is dat het veiligheidsvoorschrift onverenigbaar is met de gemeenschappelijke veiligheidsmethoden of met het bereiken van ten minste het gemeenschappelijke veiligheidsdoel, of dat het een willekeurige discriminatie of een verkapte beperking van de spoorwegvervoersactiviteiten tussen lidstaten inhoudt, wordt er volgens de procedure van artikel 27, lid 2, ten aanzien van die lidstaat een besluit genomen.

Artikel 9

Veiligheidsbeheersystemen

1. Infrastructuurbeheerders en spoorwegondernemingen brengen hun veiligheidsbeheersystemen zodanig tot stand dat het spoorwegsysteem ten minste de gemeenschappelijke veiligheidsdoelen kan bereiken, voldoet aan de in artikel 8 en bijlage II bedoelde nationale veiligheidsvoorschriften en aan de in de technische specificaties inzake interoperabiliteit vastgelegde veiligheidseisen, en dat de desbetreffende gemeenschappelijke veiligheidsmethoden worden toegepast.

2. Het veiligheidsbeheersysteem voldoet aan de eisen en omvat de onderdelen die in bijlage III worden vermeld, aangepast aan de aard, de omvang en andere condities van de verrichte activiteit. Het zorgt voor de beheersing van alle risico's die door de activiteit van de infrastructuurbeheerder of spoorwegonderneming ontstaan, met inbegrip van het onderhoud en de materiaalvoorziening en het gebruik van aannemers. Onverminderd de bestaande nationale en internationale aansprakelijkheidsregels, houdt het veiligheidsbeheersysteem, waar mogelijk en redelijk, ook rekening met de risico's die door de activiteiten van andere partijen worden veroorzaakt.

3. In het veiligheidsbeheersysteem van de infrastructuurbeheerders wordt rekening gehouden met de effecten van de activiteiten van verschillende spoorwegondernemingen op het

net en alle spoorwegondernemingen moeten in de gelegenheid worden gesteld te handelen overeenkomstig de technische specificaties inzake interoperabiliteit en de nationale veiligheidsvoorschriften en de in hun veiligheidscertificaat genoemde voorwaarden. Voorts wordt het systeem ontwikkeld om de noodprocedures van de infrastructuurbeheerder af te stemmen op alle spoorwegondernemingen die op zijn infrastructuur opereren.

4. De infrastructuurbeheerders en spoorwegondernemingen dienen elk jaar voor 30 juni bij de veiligheidsinstantie een veiligheidsrapport over het voorafgaande kalenderjaar in. Het veiligheidsrapport bevat:

- a) informatie over de wijze waarop de veiligheidsdoelen van de organisatie worden verwezenlijkt en de resultaten van veiligheidsplannen;
- b) gegevens over de ontwikkeling van nationale veiligheidsindicatoren en van de in bijlage I genoemde gemeenschappelijke veiligheidsindicatoren, voorzover deze voor de rapporterende organisatie van belang is;
- c) de resultaten van de interne veiligheidscontroles;
- d) opmerkingen over gebreken en tekortkomingen in de spoorwegactiviteiten en het infrastructuurbeheer die voor de veiligheidsinstantie van belang kunnen zijn.

HOOFDSTUK III

VEILIGHEIDSCERTIFICERING EN -VERGUNNING

Artikel 10

Veiligheidscertificaten

1. Toegang tot de spoorweginfrastructuur vereist dat een spoorwegonderneming in het bezit is van een veiligheidscertificaat als beschreven in dit hoofdstuk. Het veiligheidscertificaat kan het gehele spoorwegnet van een lidstaat dan wel een bepaald deel daarvan bestrijken.

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 veilig op het net te opereren.

2. Het veiligheidscertificaat omvat:

- a) certificering dat het veiligheidsbeheersysteem als beschreven in artikel 9 en bijlage III is goedgekeurd, en
- b) certificering dat de voorzieningen die de spoorwegonderneming heeft getroffen om te voldoen aan specifieke eisen om veilig op het betrokken net te kunnen opereren, zijn goedgekeurd. De eisen kunnen onder meer betrekking hebben op de toepassing van technische specificaties inzake interoperabiliteit en nationale veiligheidsvoorschriften, 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 beschreven in bijlage IV.

3. De veiligheidsinstantie in de lidstaat waar de spoorwegonderneming het eerst actief wordt, verleent de certificering overeenkomstig lid 2.

Certificering overeenkomstig lid 2 vermeldt soort en omvang van de betrokken spoorwegactiviteiten. Certificering overeenkomstig lid 2, onder a), is in de gehele Gemeenschap geldig, voorzover het gelijkwaardige spoorwegvervoersactiviteiten betreft.

4. De veiligheidsinstantie in de lidstaat waar de spoorwegonderneming voornemens is extra spoorwegvervoersdiensten te verlenen, zorgt voor de aanvullende nationale certificering die volgens lid 2, onder b), nodig is.

5. Het veiligheidscertificaat wordt op verzoek van de spoorwegonderneming en tenminste om de vijf jaar vernieuwd. Het wordt geheel of gedeeltelijk bijgewerkt wanneer de soort of omvang van de activiteit ingrijpend verandert.

De houder van het veiligheidscertificaat stelt de bevoegde veiligheidsinstantie onverwijld in kennis van alle belangrijke wijzigingen in de voorwaarden van het betrokken gedeelte van het veiligheidscertificaat. Voorts neemt hij contact op met de bevoegde veiligheidsinstantie wanneer nieuwe categorieën personeel of nieuwe soorten rollend materieel worden geïntroduceerd.

De veiligheidsinstantie kan verlangen dat het betrokken gedeelte van het veiligheidscertificaat wordt herzien wanneer het regelgevingskader voor veiligheid ingrijpend is gewijzigd.

Wanneer de veiligheidsinstantie vaststelt dat de houder van een door haar afgegeven certificering niet langer aan de eisen voldoet, trekt zij onder opgave van de redenen deel a) van het certificaat in. De veiligheidsinstantie die een overeenkomstig lid 4 verleende aanvullende nationale certificering heeft ingetrokken, stelt de veiligheidsinstantie die de certificering krachtens lid 2, onder a), heeft afgegeven, onverwijld in kennis van haar besluit.

Tevens trekt de veiligheidsinstantie een veiligheidscertificaat in wanneer blijkt dat de onderneming die de houder ervan is, er gedurende het jaar dat volgde op de afgifte niet het bedoelde gebruik van heeft gemaakt.

6. De veiligheidsinstantie informeert het Bureau binnen een maand over de in lid 2, onder a), bedoelde veiligheidscertificaten die zijn afgegeven, vernieuwd, gewijzigd of ingetrokken. Daarbij worden de naam en het adres van de spoorwegonderneming vermeld, de afgifte datum, de werkingssfeer en de geldigheidsduur van het veiligheidscertificaat en, in geval van intrekking, de redenen voor het intrekkingbesluit.

7. Vóór ... (*) beoordeelt het Bureau de ontwikkeling van de veiligheidscertificering en legt het aan de Commissie een verslag voor met aanbevelingen voor een strategie voor de overgang naar één communautair veiligheidscertificaat. De Commissie neemt naar aanleiding van de aanbevelingen passende maatregelen.

(*) Vijf jaar na de inwerkingtreding van deze richtlijn.

Artikel 11

Veiligheidsvergunning voor infrastructuurbeheerders

1. Het beheren en exploiteren van een spoorinfrastructuur vereist dat de infrastructuurbeheerder van de veiligheidsinstantie in de lidstaat waar hij is gevestigd een veiligheidsvergunning verkrijgt.

De veiligheidsvergunning omvat:

- a) bevestiging dat het veiligheidsbeheersysteem van de infrastructuurbeheerder als beschreven in artikel 9 en bijlage III is goedgekeurd, en
- b) bevestiging dat de voorzieningen die de infrastructuurbeheerder heeft getroffen om te voldoen aan de specifieke vereisten van een veilig ontwerp, een veilig onderhoud en een veilige exploitatie van de spoorweginfrastructuur, met inbegrip van, waar nodig, het onderhoud en de exploitatie van het verkeersregelings- en seinsysteem, zijn goedgekeurd.

2. De veiligheidsvergunning wordt op verzoek van de infrastructuurbeheerder en ten minste om de vijf jaar vernieuwd. Zij wordt geheel of gedeeltelijk bijgewerkt wanneer de infrastructuur, het seinsysteem of de energievoorziening of de beginselen van de exploitatie en het onderhoud ervan, ingrijpend veranderen. De houder van de veiligheidsvergunning stelt de veiligheidsinstantie onverwijld van die wijzigingen in kennis.

De veiligheidsinstantie kan verlangen dat de veiligheidsvergunning wordt herzien wanneer het regelgevingskader voor veiligheid ingrijpend is gewijzigd.

Wanneer de veiligheidsinstantie vaststelt dat de houder van een veiligheidsvergunning niet langer aan de vergunningseisen voldoet, trekt zij onder opgave van de redenen de vergunning in.

3. De veiligheidsinstantie informeert het Bureau binnen een maand over de veiligheidsvergunningen die zijn afgegeven, vernieuwd, gewijzigd of ingetrokken. Daarbij worden de naam en het adres van de infrastructuurbeheerder vermeld, de afgifte datum, de werkingssfeer en de geldigheidsduur van de veiligheidsvergunning en, in geval van intrekking, de redenen daarvoor.

Artikel 12

Aanvragen

1. De veiligheidsinstantie besluit onverwijld, — en uiterlijk vier maanden nadat alle in dit artikel verlangde informatie en de door de veiligheidsinstantie gevraagde aanvullende informatie is verstrekt —, over aanvragen om veiligheidscertificaten en veiligheidsvergunningen. Wordt aanvullende informatie verlangd, dan verstrekt de aanvrager die zonder uitstel.

2. Om de vestiging van nieuwe spoorwegondernemingen en de indiening van aanvragen door spoorwegondernemingen uit andere lidstaten te vergemakkelijken, geeft de veiligheidsinstantie gedetailleerde aanwijzingen over de wijze waarop het veiligheidscertificaat kan worden verkregen. Zij geeft een opsomming van alle eisen die in het kader van artikel 10, lid 2, zijn vastgelegd en stelt alle desbetreffende documenten ter beschikking van de aanvrager.

Er worden speciale aanwijzingen gegeven aan spoorwegondernemingen die een veiligheidscertificaat aanvragen voor diensten die op een bepaald deel van de infrastructuur worden verleend. Daarbij moet specifiek worden vermeld welke voorschriften voor het deel in kwestie gelden.

3. Aan de aanvragers wordt kosteloos een aanvraaginstructiedocument ter beschikking gesteld waarin de met betrekking tot de veiligheidscertificaten gestelde eisen zijn beschreven en toegelicht en de over te leggen documenten worden genoemd. Alle aanvragen voor veiligheidscertificaten dienen in een door de veiligheidsinstantie vastgestelde taal te worden ingediend.

Artikel 13

Toegang tot opleidingsfaciliteiten

1. De lidstaten zien erop toe dat spoorwegondernemingen die een veiligheidscertificaat aanvragen, een eerlijke en niet-discriminerende toegang hebben tot opleidingsfaciliteiten voor treinbestuurders en treinpersoneel, wanneer dergelijke opleidingen voor de afgifte van het veiligheidscertificaat vereist zijn.

De geboden diensten omvatten opleiding betreffende de nodige trajectkennis, de exploitatievoorschriften en -procedures, het seingeving- en besturingssysteem, alsmede de noodprocedures die voor de geëxploiteerde trajecten gelden.

Als de opleidingsdiensten geen examens en afgifte van certificaten omvatten, zien de lidstaten erop toe dat de spoorwegondernemingen toegang tot een dergelijke certificering krijgen indien het veiligheidscertificaat dat vereist.

De veiligheidsinstantie ziet erop toe dat de verlening van opleidingsdiensten of, waar van toepassing, de afgifte van certificaten voldoet aan de veiligheidseisen die zijn vastgelegd in technische specificaties inzake interoperabiliteit of nationale veiligheidsvoorschriften als beschreven in artikel 8 en bijlage II.

2. Als de opleidingsfaciliteiten uitsluitend via de diensten van één enkele spoorwegonderneming of de infrastructuurbeheerder beschikbaar zijn, zien de lidstaten erop toe dat zij tegen een redelijke, niet-discriminerende prijs aan andere spoorwegondernemingen ter beschikking worden gesteld.

3. De spoorwegondernemingen en de infrastructuurbeheerders zijn te allen tijde verantwoordelijk voor het opleidings- en kwalificatieniveau van hun personeel dat met veiligheid verband houdende taken als bedoeld in artikel 9 en bijlage III verricht.

Artikel 14

Indienststelling van reeds in gebruik zijnd rollend materieel

1. Rollend materieel voor de inzet waarvan in één lidstaat een vergunning is verleend overeenkomstig artikel 10, lid 2, onder b), en dat niet geheel onder de toepasselijke technische specificaties inzake interoperabiliteit valt, mag in andere lidsta-

ten overeenkomstig dit artikel worden ingezet, wanneer deze lidstaten een vergunning vereisen.

2. De spoorwegonderneming die in een andere lidstaat een vergunning voor het inzetten van rollend materieel aanvraagt, legt de bevoegde veiligheidsinstantie een technisch dossier over aangaande dat rollend materieel of het soort rollend materieel, met vermelding van het beoogde gebruik ervan op het net. Het dossier bevat:

- a) een bewijs dat in een andere lidstaat voor het rollend materieel een vergunning voor het inzetten is afgegeven, en 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;
- b) de door de veiligheidsinstantie verlangde technische gegevens, het onderhoudsprogramma en de operationele kenmerken die nodig zijn voor de aanvullende vergunning;
- c) een bewijs inzake technische en operationele kenmerken waaruit blijkt dat het rollend materieel voldoet aan de eisen inzake energievoorziening, seingeving en besturing, spoorbreedte en infrastructuurprofielen, maximale asbelasting en andere netwerkeisen;
- d) informatie over vrijstellingen van nationale veiligheidsvoorschriften die nodig zijn om een vergunning te verlenen, en bewijs, op basis van een risicobeoordeling, dat het rollend materieel op het net geen overmatige risico's veroorzaakt.

3. De veiligheidsinstantie kan verlangen dat er op het net tests worden verricht om na te gaan of voldaan wordt aan de in lid 2, onder c), bedoelde beperkende parameters; in dat geval stelt zij de omvang en inhoud van de tests vast.

4. De veiligheidsinstantie besluit onverwijld — en uiterlijk vier maanden na overlegging van het volledige technische dossier, inclusief de documentatie over de verrichte tests — over een aanvraag als bedoeld in dit artikel. Het certificaat of de vergunning kan gebruiksvoorwaarden en andere beperkingen bevatten.

Artikel 15

Harmonisering van veiligheidscertificaten

1. Vóór ... (*) worden volgens de procedure van artikel 27, lid 2, besluiten genomen over gemeenschappelijke geharmoniseerde eisen overeenkomstig artikel 10, lid 2, onder b), en bijlage IV en wordt een gemeenschappelijk model voor aanvraaginstructiedocumenten goedgekeurd.

2. Het Bureau doet aanbevelingen voor gemeenschappelijke geharmoniseerde eisen en een gemeenschappelijk model voor aanvraaginstructiedocumenten, krachtens een mandaat dat wordt vastgesteld volgens de procedure van artikel 27, lid 2.

(*) Vijf jaar na de inwerkingtreding van deze richtlijn.

HOOFDSTUK IV

VEILIGHEIDSINSTANTIE

Artikel 16

Taken

1. Iedere lidstaat stelt een veiligheidsinstantie in. Deze kan het voor transport bevoegde ministerie zijn en is, wat betreft haar organisatie, wettelijke structuur en besluitvorming onafhankelijk van enige spoorwegonderneming, infrastructuurbeheerder, aanvrager of aanbestedende dienst.
2. De veiligheidsinstantie heeft ten minste de volgende taken:
 - a) zij verleent toestemming om de subsystemen van structurele aard die volgens artikel 14 van Richtlijn 96/48/EG deel uitmaken van het trans-Europese hogesnelheidsspoorwegsysteem, in gebruik te nemen en controleert of deze subsystemen overeenkomstig de essentiële eisen worden geëxploiteerd en onderhouden;
 - b) zij verleent toestemming om de subsystemen van structurele aard die volgens artikel 14 van Richtlijn 2001/16/EG deel uitmaken van het trans-Europese conventionele spoorwegsysteem, in gebruik te nemen en controleert of deze subsystemen overeenkomstig de essentiële eisen worden geëxploiteerd en onderhouden;
 - c) zij ziet erop toe dat de interoperabiliteitsonderdelen voldoen aan de essentiële eisen vervat in artikel 12 van Richtlijn 96/48/EG en Richtlijn 2001/16/EG;
 - d) zij verleent toestemming om nieuw of ingrijpend aangepast rollend materieel waarop nog geen technische specificatie inzake interoperabiliteit van toepassing is, in gebruik te nemen;
 - e) zij is belast met de afgifte, vernieuwing, wijziging en intrekking van de betrokken onderdelen van veiligheidscertificaten en van veiligheidsvergunningen die zijn verleend overeenkomstig artikel 10, 10 bis en 11 en controleert of aan de daarin vervatte voorwaarden en eisen is voldaan en of de infrastructuurbeheerders en spoorwegondernemingen handelen overeenkomstig de communautaire en nationale voorschriften;
 - f) zij volgt, bevordert en — in voorkomend geval — handhaaft en ontwikkelt het regelgevingskader voor veiligheid, inclusief het stelsel van nationale veiligheidsvoorschriften;
 - g) zij ziet erop toe dat het rollend materieel naar behoren wordt geregistreerd en dat de veiligheidsgerelateerde informatie in het nationale register, dat overeenkomstig artikel 14, lid 4, van Richtlijn 96/48/EG en artikel 14, van Richtlijn 2001/16/EG is ingesteld, nauwkeurig is en regelmatig wordt bijgewerkt.
3. De in lid 2 bedoelde taken mogen niet worden overgedragen of uitbesteed aan een infrastructuurbeheerder, een spoorwegonderneming of een aanbestedende dienst.

Artikel 17

Beginselen voor de besluitvorming

1. De veiligheidsinstantie verricht haar taken op een open, niet-discriminerende en transparante wijze. Met name worden alle partijen gehoord en motiveert zij haar besluiten.

Zij reageert onmiddellijk op verzoeken en aanvragen, maakt haar verzoeken om informatie onverwijld kenbaar, en neemt al haar besluiten binnen vier maanden nadat de vereiste informatie is verstrekt. Zij kan voor de uitvoering van de in artikel 16 bedoelde taken te allen tijde de technische bijstand van infrastructuurbeheerders, spoorwegondernemingen of andere gekwalificeerde instanties vragen.

Tijdens de ontwikkeling van het nationale regelgevingskader raadpleegt de veiligheidsinstantie alle betrokken en belanghebbende partijen, met inbegrip van de infrastructuurbeheerders, spoorwegondernemingen, fabrikanten en onderhoudsbedrijven, gebruikers en vertegenwoordigers van het personeel.

2. De veiligheidsinstantie mag alle inspecties en onderzoeken verrichten die nodig zijn om haar taak te vervullen, en zij krijgt toegang tot alle terzake dienende documenten en tot de terreinen, installaties en uitrusting van de infrastructuurbeheerders en spoorwegondernemingen.

3. De lidstaten treffen de nodige maatregelen om ervoor te zorgen dat de door de veiligheidsinstantie genomen besluiten door de rechter worden getoetst.

4. De veiligheidsinstanties wisselen actief meningen en ervaringen uit om de criteria voor het nemen van hun besluiten in de gehele Gemeenschap te harmoniseren. De samenwerking heeft in het bijzonder ten doel het vergemakkelijken en coördineren van de veiligheids-certificering van spoorwegondernemingen die volgens de procedure van artikel 15 van Richtlijn 2001/14/EG internationale treintrajecten toegewezen hebben gekregen.

Het Bureau ondersteunt hen in deze taken.

Artikel 18

Jaarverslag

Elk jaar publiceert de veiligheidsinstantie een verslag over haar activiteiten in het voorafgaande jaar; zij zendt het uiterlijk 30 september toe aan het Bureau. Het verslag bevat informatie over:

- a) de ontwikkeling van de veiligheid op het spoor, met inbegrip van een overzicht op lidstaatsniveau van de in bijlage I beschreven gemeenschappelijke veiligheidsindicatoren;
- b) belangrijke wijzigingen in de wet- en regelgeving betreffende de veiligheid op het spoor;
- c) de ontwikkeling van de veiligheids-certificering en de veiligheidsvergunning;
- d) de resultaten van en ervaringen met het toezicht op infrastructuurbeheerders en spoorwegondernemingen.

HOOFDSTUK V

ONDERZOEK NAAR ONGEVALLLEN EN INCIDENTEN

Artikel 19

Verplichting tot onderzoek

1. De lidstaten zien erop toe dat er na een ernstig ongeval op het spoorwegsysteem een onderzoek wordt ingesteld door het in artikel 21 bedoelde onderzoeksorgaan, teneinde de veiligheid op het spoor, zo mogelijk, te verbeteren en ongevallen te voorkomen.

2. Behalve ernstige ongevallen kan het in artikel 21 bedoelde onderzoeksorgaan tevens ongevallen en incidenten onderzoeken die onder enigszins andere omstandigheden tot een ernstig ongeval hadden kunnen leiden, met inbegrip van technische gebreken in de subsystemen van structurele aard of in de interoperabiliteitsonderdelen van de trans-Europese hogesnelheids- of conventionele spoorwegsysteem.

Het onderzoeksorgaan beslist of een dergelijk ongeval of incident wordt onderzocht. Bij zijn beslissing houdt het rekening met:

- a) de ernst van het ongeval of incident,
- b) de vraag of het deel uitmaakt van een reeks ongevallen of incidenten die van belang zijn voor het systeem als geheel,
- c) de consequenties van het ongeval of het incident voor de veiligheid op het spoor in de Gemeenschap, en
- d) verzoeken van infrastructuurbeheerders, spoorwegondernemingen, de veiligheidsinstantie of de lidstaten.

3. De omvang van de onderzoeken en de daarbij te volgen procedure worden vastgesteld door het onderzoeksorgaan, met inachtneming van de beginselen en doelstellingen van de artikelen 20 en 22 en afhankelijk van de lessen, met het oog op de verbetering van de veiligheid, die het orgaan uit het ongeval of incident denkt te kunnen trekken.

4. Het onderzoek geldt in geen geval de schuld- of aansprakelijkheidsvraag.

Artikel 20

Status van het onderzoek

1. De lidstaten formuleren in het kader van hun interne rechtssysteem een wettelijke status voor het onderzoek, waardoor de aangewezen onderzoekers hun taak zo efficiënt en snel mogelijk kunnen uitvoeren.

2. Overeenkomstig de geldende wetgeving in de lidstaten en, waar nodig, in samenwerking met de instanties die met het gerechtelijk onderzoek belast zijn, krijgen de onderzoekers zo snel mogelijk:

- a) toegang tot de locatie waar het ongeval of incident heeft plaatsgevonden, en tot het betrokken rollend materieel en de daarmee samenhangende infrastructuur en verkeersregulering- en seingevinginstallaties;
- b) het recht om onmiddellijk bewijsmateriaal te laten inventariseren en wrakstukken, infrastructuurinstallaties of -onderdelen onder toezicht te laten verwijderen, met het oog op onderzoek of analyse;
- c) toegang tot boordrecorders en apparatuur voor het opnemen van verbale boodschappen en tot de registratie van de werking van het seingeving- en verkeersregelingssysteem, waarvan zij de inhoud mogen gebruiken;
- d) toegang tot de uitkomsten van het onderzoek van de lichamen van de slachtoffers;
- e) toegang tot de uitkomsten van de onderzoeken onder het treinpersoneel en ander spoorwegpersoneel dat bij het ongeval of incident betrokken is;
- f) de mogelijkheid het betrokken spoorwegpersoneel en andere getuigen aan een onderzoek te onderwerpen;
- g) toegang tot alle terzake dienende informatie of gegevens die in het bezit zijn van de infrastructuurbeheerder, de betrokken spoorwegondernemingen en de veiligheidsinstantie.

3. Het onderzoek geschiedt onafhankelijk van een gerechtelijk onderzoek.

Artikel 21

Onderzoeksorgaan

1. Elke lidstaat ziet erop toe dat de in artikel 19 bedoelde onderzoeken naar ongevallen en incidenten worden verricht door een permanent orgaan en dat daarbij ten minste één onderzoeker als aangewezen onderzoeker in het geval van een ongeval of incident optreedt. Dit orgaan is, wat betreft zijn organisatie, wettelijke structuur en besluitvorming onafhankelijk van infrastructuurbeheerders, spoorwegondernemingen, heffingsinstanties, toewijzende instanties en aangemelde instanties, en andere partijen waarvan de belangen in strijd kunnen zijn met de taken die aan het onderzoeksorgaan zijn toevertrouwd. Voorts is het functioneel onafhankelijk van de veiligheidsinstantie en van spoorweggegevers.

2. Het onderzoeksorgaan verricht zijn taken onafhankelijk van de in lid 1 bedoelde organisaties en krijgt daartoe voldoende financiële middelen. De onderzoekers wordt een status toegekend die hun onafhankelijkheid voldoende waarborgt.

3. De lidstaten zorgen ervoor dat spoorwegondernemingen, infrastructuurbeheerders en, waar nodig, de veiligheidsinstantie verplicht zijn de in artikel 19 bedoelde ongevallen en incidenten onmiddellijk bij het onderzoeksorgaan te melden. Het onderzoeksorgaan moet in staat zijn op zulke meldingen te reageren en de nodige maatregelen te treffen om het onderzoek niet later dan één week na ontvangst van de melding van het ongeval of incident te beginnen.

4. Het onderzoeksorgaan mag naast de in deze richtlijn beschreven taken ook onderzoeken naar andere voorvallen dan spoorwegongevallen en -incidenten verrichten, mits de onafhankelijkheid van het orgaan door deze onderzoeken niet in gevaar komt.

5. Zo nodig kan het onderzoeksorgaan onderzoeksorganen uit andere lidstaten of het Bureau verzoeken expertise ter beschikking te stellen of technische inspecties, analyses of beoordelingen te verrichten.

6. De lidstaten kunnen het onderzoeksorgaan opdragen onderzoeken naar andere dan de in artikel 19 bedoelde spoorwegongevallen en -incidenten te verrichten.

7. De onderzoeksorganen wisselen actief meningen en ervaringen uit met het oog op de ontwikkeling van gemeenschappelijke onderzoeksmethoden, waarbij gemeenschappelijke beginselen worden uitgewerkt voor het volgen van de veiligheidsaanbevelingen en het aanpassen aan de vooruitgang op technisch en wetenschappelijk gebied.

Het Bureau ondersteunt hen in de uitvoering van deze taak.

Artikel 22

Onderzoeksverrichtingen

1. Een ongeval of incident als bedoeld in artikel 19 wordt onderzocht door het onderzoeksorgaan van de lidstaat waarin het heeft plaatsgevonden. Als niet kan worden vastgesteld in welke lidstaat het heeft plaatsgevonden of als het heeft plaatsgevonden op of vlakbij een grensinstallatie van twee lidstaten, spreken de desbetreffende organen af wie het onderzoek gaat verrichten of dat zij gezamenlijk deze taak op zich nemen. In het eerste geval mag het orgaan dat het onderzoek niet verricht, aan het onderzoek deelnemen en wordt het in volle omvang van de uitkomsten ervan inlicht.

Onderzoeksorganen van een andere lidstaat worden uitgenodigd deel te nemen aan een onderzoek wanneer een in die lidstaat gevestigde spoorwegonderneming met een vergunning van die lidstaat, bij het ongeval of incident betrokken is.

Dit artikel belet niet dat de lidstaten overeenkomen dat de betrokken organen in andere omstandigheden gezamenlijk onderzoek verrichten.

2. Voor elk ongeval of incident draagt het onderzoeksorgaan zorg voor de juiste middelen en voorziet het in de operationele en technische deskundigheid die nodig is om de taak uit te voeren. Die deskundigheid kan, afhankelijk van de aard van het te onderzoeken ongeval of incident, binnen of buiten het orgaan gezocht worden.

3. Het onderzoek wordt met de grootst mogelijke openheid verricht, waarbij alle partijen worden gehoord en van de uitkomsten op de hoogte worden gesteld. De betrokken infrastructuurbeheerder en spoorwegonderneming, de veiligheidsinstantie, de slachtoffers en hun familieleden, de eigenaren van beschadigde eigendommen, fabrikanten, de betrokken noodhulpdiensten en vertegenwoordigers van het personeel en de gebruikers worden regelmatig over het onderzoek en de voortgang ervan geïnformeerd en krijgen, voorzover dat haalbaar is, de mogelijkheid om hun mening en visie ten aanzien van het onderzoek te geven en commentaar te leveren op de informatie in de ontwerp-verslagen.

4. Het onderzoeksorgaan voltooit zijn onderzoek op de plaats van het ongeval zo snel mogelijk, zodat de infrastructuurbeheerder de infrastructuur kan herstellen en zo spoedig mogelijk kan openstellen voor spoorvervoersdiensten.

Artikel 23

Rapportage

1. Naar aanleiding van de onderzoeken naar een ongeval of incident als bedoeld in artikel 19 worden er verslagen opgesteld die, wat de vorm betreft, zijn afgestemd op het type en de ernst van het ongeval of incident en het belang van de bevindingen. In die verslagen worden de in artikel 19, lid 1, bedoelde doelen van de onderzoeken vermeld en, waar nodig, veiligheidsaanbevelingen gegeven.

2. Het onderzoeksorgaan maakt het eindverslag zo spoedig mogelijk openbaar, doch gewoonlijk niet later dan 12 maanden na de datum waarop het voorval heeft plaatsgevonden. In het verslag wordt de in bijlage V beschreven verslagleggingsstructuur zo nauwgezet mogelijk gevolgd. Het verslag, met inbegrip van de veiligheidsaanbevelingen, wordt aan de in artikel 22, lid 3, bedoelde betrokken partijen gezonden alsmede aan de betrokken instanties en partijen in andere lidstaten.

3. Elk jaar publiceert het onderzoeksorgaan uiterlijk op 30 september een jaarverslag waarin het verantwoording aflegt over de onderzoeken die het voorafgaande jaar zijn verricht, de veiligheidsaanbevelingen die zijn gedaan en de maatregelen die zijn genomen naar aanleiding van eerdere aanbevelingen.

Artikel 24

Aan het bureau te zenden informatie

1. Binnen één week nadat besloten is een onderzoek in te stellen, brengt het onderzoeksorgaan het bureau daarvan op de hoogte. Hierbij worden de datum, de tijd en de plaats van het voorval aangegeven, alsmede het type voorval en de gevolgen ervan in termen van doden, gewonden en materiële schade.

2. Het onderzoeksorgaan zendt het bureau een exemplaar van het eindverslag bedoeld in artikel 23, lid 2, en van het jaarverslag bedoeld in artikel 23, lid 3.

Artikel 25

Veiligheidsaanbevelingen

1. Een veiligheidsaanbeveling die door een onderzoeksorgaan is opgesteld, mag in geen geval aanleiding geven tot vermoedens over wie aan een ongeval of incident schuldig of daarvoor aansprakelijk is.

2. Aanbevelingen moeten tot de veiligheidsinstantie worden gericht en, als de aard van de aanbeveling dat vereist, tot andere organen of instanties in de lidstaat of tot andere lidstaten. De lidstaten en hun veiligheidsinstanties nemen de noodzakelijke maatregelen om ervoor te zorgen dat de door de onderzoeksorganen opgestelde aanbevelingen naar behoren in aanmerking worden genomen en dat, waar nodig, op grond van deze aanbevelingen wordt opgetreden.

3. De veiligheidsinstantie en de andere instanties of organen alsmede, in voorkomend geval, andere lidstaten tot welke de aanbevelingen zijn gericht, laten het onderzoeksorgaan ten minste éénmaal per jaar weten welke maatregelen zij naar aanleiding van de aanbeveling hebben genomen of gepland.

HOOFDSTUK VI

UITVOERINGSBEVOEGDHEDEN

Artikel 26

Aanpassing van bijlagen

De bijlagen worden volgens de procedure van artikel 27, lid 2, aangepast aan de vooruitgang op technisch en wetenschappelijk gebied.

Artikel 27

Comité

1. De Commissie wordt bijgestaan door het comité dat bij artikel 21 van Richtlijn 96/48/EG is ingesteld.

2. Wanneer naar dit lid wordt verwezen, zijn de artikelen 5 en 7 van Besluit 1999/468/EG van toepassing met inachtneming van artikel 8 van dat besluit.

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

3. Wanneer naar dit lid wordt verwezen, zijn de artikelen 3 en 7 van Besluit 1999/468/EG van toepassing met inachtneming van artikel 8 van dat besluit.

4. Het Comité stelt zijn reglement van orde vast.

Artikel 28

Uitvoeringsmaatregelen

1. De lidstaten kunnen maatregelen in verband met de toepassing van deze richtlijn onder de aandacht van de Commissie brengen. De besluiten dienaangaande worden genomen volgens de procedure van artikel 27, lid 2.

2. Op verzoek van een lidstaat of op eigen initiatief stelt de Commissie in specifieke gevallen een onderzoek in naar de toepassing en naleving van bepalingen betreffende de veiligheids certificering en de veiligheidsvergunning; binnen twee maanden na de ontvangst van een dergelijk verzoek besluit de Commissie volgens de procedure van artikel 27, lid 2, of de betrokken maatregel verder kan worden toegepast. De Commissie deelt haar besluit mee aan het Europees Parlement, de Raad en de lidstaten.

HOOFDSTUK VII

ALGEMENE EN SLOTBEPALINGEN

Artikel 29

Wijzigingen van Richtlijn 95/18/EG

Richtlijn 95/18/EG wordt als volgt gewijzigd:

1. artikel 8 wordt vervangen door:

„Artikel 8

Aan de eisen inzake beroepsbekwaamheid is voldaan indien de vergunningaanvragende spoorwegonderneming beschikt of zal beschikken over een bestuurlijke organisatie die de nodige kennis en/of ervaring bezit om de operationele controle en het toezicht op de in de vergunning omschreven activiteiten op veilige en betrouwbare wijze te kunnen uitoefenen.”

2. in de bijlage wordt deel II geschrapt.

Artikel 30

Wijzigingen van Richtlijn 2001/14/EG

Richtlijn 2001/14/EG wordt als volgt gewijzigd:

1. de titel wordt vervangen door:

„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”.

2. in artikel 30, lid 2, wordt punt f) vervangen door:

„f) regelingen voor toegang overeenkomstig artikel 10 van Richtlijn 91/440/EEG, als gewijzigd bij Richtlijn 2003/.../EG van het Europees Parlement en de Raad van ... tot wijziging van Richtlijn 91/440/EEG betreffende de ontwikkeling van de spoorwegen in de Gemeenschap (*).

(*) PB L ...”

3. artikel 32 wordt geschrapt;

4. artikel 34, lid 2, wordt vervangen door:

„2. Op verzoek van een lidstaat of op eigen initiatief stelt de Commissie in specifieke gevallen een onderzoek in naar de toepassing en naleving van bepalingen betreffende de tarifiering en de capaciteitstoewijzing; binnen twee maanden na de ontvangst van een dergelijk verzoek besluit de Commissie volgens de procedure van artikel 35, lid 2, of de betrokken maatregel verder kan worden toegepast. De Commissie deelt haar besluit mee aan het Europees Parlement, de Raad en de lidstaten.”

Artikel 31

Verslag

De Commissie dient vóór ... (*) en vervolgens om de vijf jaar bij het Europees Parlement en de Raad een verslag in over de uitvoering van deze richtlijn.

Waar nodig, gaat het verslag vergezeld van voorstellen voor verdere communautaire actie.

(*) Drie jaar na de inwerkingtreding van deze richtlijn.

*Artikel 32***Sancties**

De lidstaten stellen de regels inzake sancties vast die op de schending van de ter uitvoering van deze richtlijn vastgestelde nationale bepalingen van toepassing zijn, en treffen alle voor de toepassing van deze sancties nodige maatregelen. De sancties moeten doeltreffend, evenredig, niet-discriminerend en afschrikkend zijn.

De lidstaten stellen de Commissie uiterlijk op de in artikel 33 vermelde datum in kennis van die regels en stellen haar zo spoedig mogelijk in kennis van eventuele latere wijzigingen daarop.

*Artikel 33***Uitvoering**

De lidstaten doen de nodige wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen in werking treden om uiterlijk . . . (*) aan deze richtlijn te voldoen. Zij stellen de Commissie daarvan onverwijld in kennis.

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

*Artikel 34***Inwerkingtreding**

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

*Artikel 35***Adressaten**

Deze richtlijn is gericht tot de lidstaten.

...

Voor het Europees Parlement

De voorzitter

Voor de Raad

De voorzitter

(*) Twee jaar na de inwerkingtreding van deze richtlijn.

BIJLAGE I

GEMEENSCHAPPELIJKE VEILIGHEIDSINDICATOREN

Gemeenschappelijke veiligheidsindicatoren die aan de veiligheidsinstanties moeten worden gemeld:

Indicatoren met betrekking tot de in artikel 2, lid 2, onder a) en b), bedoelde activiteiten moeten apart worden genoemd, als zij bekend worden gemaakt.

Als er na de indiening van het verslag nieuwe feiten of fouten aan het licht komen, worden de indicatoren voor een specifiek jaar bij de eerste passende gelegenheid en uiterlijk in het volgende jaarverslag door de veiligheidsinstantie gewijzigd of verbeterd.

Voor ongevalindicatoren (rubriek 1) wordt Verordening (EG) nr. 91/2003 van het Europees Parlement en de Raad van 10 december 2002 betreffende de statistieken van het spoorvervoer ⁽¹⁾ gebruikt, voorzover de informatie beschikbaar is.

1. Indicatoren met betrekking tot ongevallen

1. Het totale en relatieve (ten opzichte van het aantal afgelegde treinkilometers) aantal ongevallen en uitsplitsing naar de volgende soorten ongevallen:

- treinbotsingen, inclusief botsingen met obstakels binnen het profiel van vrije ruimte;
- ontsporing van treinen;
- ongevallen op spoorwegovergangen, inclusief ongevallen met voetgangers op spoorwegovergangen;
- persoonlijke ongevallen veroorzaakt door rollend materieel in rijdende toestand;
- brand in rollend materieel;
- overige.

Ieder ongeval wordt gemeld onder het type van het primaire ongeval, ook al zijn de gevolgen van het secundaire ongeval ernstiger, bijv. brand na een ontsporing.

2. Het totale en relatieve (ten opzichte van het aantal afgelegde treinkilometers) aantal personen dat per soort ongeval ernstig gewond is geraakt of is omgekomen, met onderverdeling in de volgende categorieën:

- reizigers (ook in verhouding tot het totale aantal reizigerskilometers);
- werknemers, inclusief het personeel van aannemers;
- gebruikers van spoorwegovergangen;
- onbevoegde personen op terreinen van de spoorwegen;
- overigen.

2. Indicatoren met betrekking tot incidenten en bijna-ongelukken

1. Het totale en relatieve (ten opzichte van het aantal afgelegde treinkilometers) aantal gevallen van gebroken rails, knikken in het spoor en foutieve seingevingen.
2. Het totale en relatieve (ten opzichte van het aantal afgelegde treinkilometers) aantal seinen dat bij gevaar is gepasseerd.
3. Het totale en relatieve (ten opzichte van het aantal afgelegde treinkilometers) aantal gebroken wielen en assen van operationeel rollend materieel.

⁽¹⁾ PB L 14 van 21.1.2003, blz. 1. Verordening laatstelijk gewijzigd bij Verordening (EG) nr. 1192/2003 (PB L 167 van 4.7.2003, blz. 13).

3. Indicatoren met betrekking tot de gevolgen van ongevallen

1. De totale en relatieve (ten opzichte van het aantal afgelegde kilometers) kosten in euro van alle ongevallen, waarbij zo mogelijk de volgende kosten moeten worden berekend en inbegrepen:
 - doden en gewonden;
 - compensatie voor verlies van of schade aan eigendommen van reizigers, personeel of derden, inclusief milieuschade;
 - vervanging of herstel van beschadigd rollend materieel en beschadigde spoorweginstallaties;
 - vertragingen, storingen en omleiding van verkeer, inclusief extra kosten voor personeel en verlies van toekomstige inkomsten.

Van bovengenoemde kosten worden afgetrokken schadevergoedingen en compensatiebedragen die worden teruggevorderd of die naar verwachting teruggevorderd zullen worden van derden zoals eigenaren van motorvoertuigen die bij ongevallen op spoorwegovergangen zijn betrokken. Compensatie die wordt betaald uit verzekeringen van spoorwegondernemingen of infrastructuurbeheerders, wordt niet afgetrokken.

2. Het totale en relatieve (ten opzichte van het aantal gewerkte uren) aantal arbeidsuren van personeel en aannemers dat als gevolg van ongevallen verloren is gegaan.

4. Indicatoren met betrekking tot de veiligheid van de infrastructuur op technisch gebied en de uitvoering ervan

1. Het percentage sporen met het automatische beveiligingssysteem voor treinen (ATB), het percentage treinkilometers waarvoor operationele ATB-systemen worden gebruikt.
2. Het aantal spoorwegovergangen (totaal en per kilometer spoor). Het percentage overgangen met automatische of handmatige beveiliging.

5. Indicatoren met betrekking tot het veiligheidsbeheer

Afgeronde interne controles door infrastructuurbeheerders en spoorwegondernemingen als beschreven in de documentatie over het veiligheidsbeheersysteem. Het totale aantal voltooide controles en het aantal uitgedrukt als percentage van de vereiste (en/of geplande) controles.

6. Definities

De rapporterende instanties mogen gebruik maken van nationale definities van de indicatoren en kostenberekeningsmethoden wanneer de in deze bijlage genoemde gegevens worden overgelegd. Alle gebruikte definities en rekenmethoden worden uiteengezet in een bijlage bij het in artikel 18 beschreven jaarverslag.

BIJLAGE II

AANMELDING VAN NATIONALE VEILIGHEIDSVORSCHRIFTEN

De nationale veiligheidsvoorschriften die volgens de procedure van artikel 8 bij de Commissie moeten worden aangemeld, omvatten:

1. voorschriften met betrekking tot bestaande nationale veiligheidsdoelen en veiligheidsmethoden;
 2. voorschriften met betrekking tot de eisen die gesteld worden aan veiligheidsbeheersystemen en de veiligheids certificering van spoorwegondernemingen;
 3. voorschriften met betrekking tot de eisen die gesteld worden aan de toestemming voor de ingebruikneming en het onderhoud van nieuw of ingrijpend gewijzigd rollend materieel waarop nog geen TSI van toepassing is. De aanmelding bevat voorschriften voor de uitwisseling van rollend materieel tussen spoorwegondernemingen, registratiesystemen en eisen voor testprocedures;
 4. gemeenschappelijke exploitatievoorschriften van het spoorweginfrastructuur waarop nog geen TSI van toepassing is, met inbegrip van voorschriften voor het seingeings- en verkeersleidingssysteem;
 5. voorschriften met betrekking tot de eisen die gesteld worden aan aanvullende interne exploitatievoorschriften (bedrijfsvoorschriften) die door infrastructuurbeheerders en spoorwegondernemingen moeten worden opgesteld;
 6. voorschriften met betrekking tot de eisen die gesteld worden aan personeel dat essentiële veiligheidstaken verricht, met inbegrip van selectiecriteria, medische geschiktheid en beroepsopleiding en certificering, voorzover daarop nog geen TSI van toepassing is;
 7. voorschriften met betrekking tot het onderzoek naar ongevallen en incidenten.
-

BIJLAGE III

VEILIGHEIDSBEHEERSYSTEMEN

1. Eisen inzake het veiligheidsbeheersysteem

Alle essentiële onderdelen van het veiligheidsbeheersysteem moeten worden gedocumenteerd. Het systeem beschrijft in het bijzonder hoe de verantwoordelijkheden binnen de organisatie van de infrastructuurbeheerder en de spoorwegonderneming zijn verdeeld. Het geeft aan hoe het beheer op verschillende niveaus wordt gecontroleerd, hoe het personeel en de vertegenwoordigers ervan op alle niveaus bij het beheer worden betrokken en hoe het veiligheidsbeheersysteem voortdurend wordt verbeterd.

2. Basiselementen van het veiligheidsbeheersysteem

De basiselementen van het veiligheidsbeheersysteem zijn:

- a) een veiligheidsbeleid dat door het hoofd van de organisatie is goedgekeurd en waarmee het personeel bekend is;
- b) kwalitatieve en kwantitatieve doelen van de organisatie voor de handhaving en vergroting van de veiligheid en plannen en procedures om die doelen te verwezenlijken;
- c) procedures om te voldoen aan bestaande, nieuwe en gewijzigde technische en operationele normen en andere bindende voorwaarden zoals vastgelegd
 - in technische specificaties inzake interoperabiliteit; of
 - in de in artikel 8 en bijlage II bedoelde nationale voorschriften; of
 - in andere toepasselijke voorschriften; of
 - in besluiten van een autoriteitalsmede procedures om ervoor te zorgen dat gedurende de gehele levenscyclus van installaties en tijdens alle activiteiten de normen en andere bindende voorwaarden worden geëerbiedigd;
- d) procedures en methoden om risico's te beoordelen en te beheersen wanneer er voor de infrastructuur of de activiteiten nieuwe risico's ontstaan door een verandering in de bedrijfsomstandigheden of door nieuw materiaal;
- e) programma's voor de opleiding van personeel en systemen om ervoor te zorgen dat het personeel ter zake kundig blijft en de taken dienovereenkomstig worden uitgevoerd;
- f) regelingen voor een voldoende informatievoorziening binnen de organisatie en, waar nodig, voor een voldoende uitwisseling van informatie tussen organisaties die op dezelfde infrastructuur opereren;
- g) procedures voor de wijze waarop, alsmede de vorm waarin informatie over veiligheid wordt gedocumenteerd, en de procedure voor configuratiecontrole van vitale informatie op veiligheidsgebied;
- h) procedures om ervoor te zorgen dat ongevallen, incidenten, bijna-ongelukken en andere gevaarlijke voorvallen worden gemeld, onderzocht en geanalyseerd en dat de nodige preventieve maatregelen worden getroffen;
- i) plannen voor actie, alarmering en voorlichting in noodgevallen, die samen met de bevoegde overheidsinstanties worden vastgesteld;
- j) voorzieningen voor periodieke interne controles met betrekking tot het veiligheidsbeheersysteem.

BIJLAGE IV

OVER TE LEGGEN DOCUMENTATIE OVER HET NETWERKSPECIFIEKE DEEL VAN HET VEILIGHEIDSCERTIFICAAT

De volgende documenten moeten bij de veiligheidsinstantie worden ingediend zodat zij het netwerkspecifieke deel van het veiligheidscertificaat kan afgeven:

- documentatie van de spoorwegonderneming over de technische specificaties inzake interoperabiliteit of onderdelen van de technische specificaties inzake interoperabiliteit en, waar van toepassing, nationale veiligheidsvoorschriften en andere voorschriften die gelden voor de activiteiten, het personeel en het rollend materieel van de onderneming, en hoe deze voorschriften met behulp van het veiligheidsbeheersysteem worden nageleefd;
- documentatie van de spoorwegonderneming over de verschillende categorieën personeel (in dienstverband of onder contract) die de activiteiten in kwestie verrichten, inclusief materiaal waaruit blijkt dat zij voldoen aan technische specificaties inzake interoperabiliteit of nationale voorschriften en naar behoren zijn gecertificeerd;
- documentatie van de spoorwegonderneming over de verschillende soorten rollend materieel die voor de activiteiten in kwestie worden gebruikt, inclusief materiaal waaruit blijkt dat zij voldoen aan technische specificaties inzake interoperabiliteit of nationale voorschriften en naar behoren zijn gecertificeerd.

Om overlapping van werkzaamheden te voorkomen en de hoeveelheid informatie te beperken, moet uitsluitend beknopte documentatie worden overgelegd aangaande elementen die voldoen aan de technische specificaties inzake interoperabiliteit en aan andere eisen van de Richtlijnen 96/48/EG en 2001/16/EG.

BIJLAGE V

KERNPUNTEN VAN HET VERSLAG BETREFFENDE HET ONDERZOEK NAAR ONGEVALLLEN EN INCIDENTEN**1. Samenvatting**

De samenvatting bevat een korte beschrijving van het voorval, wanneer en waar het plaatsvond en wat de gevolgen waren. Vermeld moeten worden de directe oorzaken, de factoren die mede tot het voorval hebben geleid, en de onderliggende oorzaken die tijdens het onderzoek zijn vastgesteld. De belangrijkste aanbevelingen worden genoemd en er wordt informatie verstrekt over degenen tot wie de aanbevelingen zijn gericht.

2. Feiten met betrekking tot het voorval

1. Het voorval:

- datum, exacte tijd en plaats van het voorval;
- beschrijving van de gebeurtenissen en de plaats van het ongeval, met inbegrip van het optreden van de reddings- en noodhulpdiensten;
- het besluit een onderzoek in te stellen, de samenstelling van het onderzoeksteam en het onderzoek zelf.

2. De situatie tijdens het voorval:

- betrokken personeel en aannemers en andere partijen en getuigen;
- de treinen en de samenstelling ervan, inclusief het registratienummer van het betrokken rollend materieel;
- de beschrijving van de infrastructuur en het seingevingssysteem – spoortypen, schakelaars, koppelingen, seinen, treinbeveiliging;
- communicatiemiddelen;
- werkzaamheden op of in de omgeving van de plaats van het voorval;
- inwerkingstelling van het spoorwegnoodplan en de gebeurtenissen die daarop volgden;
- inwerkingstelling van het noodplan van de publieke reddingsdiensten, de politie en de medische diensten en de gebeurtenissen die daarop volgden.

3. Doden, gewonden en materiële schade:

- reizigers en derden, personeel, met inbegrip van de aannemers;
- vracht, bagage en andere eigendommen;
- rollend materieel, infrastructuur en het milieu.

4. Externe omstandigheden:

- weersomstandigheden en geografische referenties.

3. Rapportage van de onderzoeken

1. Samenvatting van getuigenissen (volgens de regels voor de bescherming van de persoonlijke identiteit):

- werknemers bij de spoorwegen, met inbegrip van de aannemers;
- andere getuigen.

2. Het veiligheidsbeheersysteem:

- de kaderorganisatie en de wijze waarop bevelen worden gegeven en uitgevoerd;
- eisen betreffende het personeel en de wijze waarop de naleving daarvan wordt gewaarborgd;
- reguliere procedures voor interne controles en de uitkomsten ervan;
- interface tussen de verschillende actoren op de infrastructuur.

3. Wet- en regelgeving:

- toepasselijke communautaire en nationale wet- en regelgeving;
- andere voorschriften zoals exploitatievoorschriften, lokale instructies, personeelseisen, onderhoudsvorschriften en toepasselijke normen.

4. Werking van rollend materieel en technische installaties:

- seingeings- en besturingssysteem, met inbegrip van opname op automatische datarecorders;
- infrastructuur;
- communicatieapparatuur;
- rollend materieel, met inbegrip van een verslag van de automatische gegevensregistratie.

5. Documentatie over het operationele systeem:

- maatregelen van het personeel met betrekking tot verkeersregeling en seingeving;
- uitwisseling van mondelinge boodschappen betreffende het voorval, met inbegrip van documentatie afkomstig van opnamen;
- maatregelen ter bescherming van de plaats van het voorval.

6. Interface mens-machine-organisatie:

- arbeidstijd van het betrokken personeel;
- medische en persoonlijke omstandigheden die van invloed waren op het voorval, met inbegrip van fysieke of psychologische spanning;
- ontwerp van installaties die van invloed zijn op de interface mens-machine.

7. Eerdere soortgelijke voorvallen

4. Analyse en conclusies

1. Eindverslag van de reeks gebeurtenissen:

- conclusie met betrekking tot de toedracht, op basis van de feiten die in het kader van punt 3 zijn vastgesteld.

2. Discussie:

- analyse van de in het kader van punt 3 vastgestelde feiten, met als doel conclusies te trekken aangaande de oorzaken van het voorval en het optreden van de reddingsdiensten.

3. Conclusies:

- directe en indirecte oorzaken van het voorval, met inbegrip van de factoren die mede tot het voorval hebben geleid en die verband houden met acties die door betrokken personen zijn ondernomen of de staat van onderhoud van het rollend materieel en de technische installaties;
- fundamentele oorzaken die verband houden met vaardigheden, procedures en onderhoud;
- fundamentele oorzaken die verband houden met de voorwaarden van het regelgevingskader en de toepassing van het veiligheidsbeheersysteem.

4. Aanvullende waarnemingen:

- gebreken en tekortkomingen die tijdens het onderzoek zijn vastgesteld, maar die niet van belang zijn voor de conclusies inzake de oorzaken.

5. **Genomen maatregelen**

- Rapportage van de maatregelen die naar aanleiding van het voorval reeds genomen of vastgesteld zijn.

6. **Aanbevelingen**

MOTIVERING VAN DE RAAD ⁽¹⁾

⁽¹⁾ Zie blz. 3 van dit Publicatieblad.

GEMEENSCHAPPELIJK STANDPUNT (EG) Nr. 56/2003

door de Raad vastgesteld op 26 juni 2003

met het oog op de aanneming van Verordening (EG) nr. .../2003 van het Europees Parlement en de Raad van ... tot oprichting van een Europees Spoorwegbureau („Spoorwegbureauverordening”)

(2003/C 270 E/04)

HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD VAN DE EUROPESE UNIE,

Gelet op het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap, inzonderheid op artikel 71, lid 1,

Gezien het voorstel van de Commissie ⁽¹⁾,

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

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

Overeenkomstig de procedure in artikel 251 van het Verdrag ⁽⁴⁾,

Overwegende hetgeen volgt:

(1) Met het oog op de geleidelijke totstandkoming van een Europese spoorwegruimte zonder grenzen zijn communautaire maatregelen noodzakelijk op het gebied van de technische regelgeving voor de spoorwegen, zowel met betrekking tot technische aspecten als tot veiligheidsaspecten, die overigens niet los van elkaar kunnen worden gezien.

(2) Richtlijn 91/440/EEG van de Raad van 29 juli 1991 betreffende de ontwikkeling van de spoorwegen in de Gemeenschap ⁽⁵⁾, voorziet in de geleidelijke verlening van toegangsrechten tot de infrastructuur aan elke spoorwegonderneming uit de Gemeenschap die beschikt over een vergunning en diensten in het goederenvervoer wil verrichten.

⁽¹⁾ PB C 126 E van 28.5.2002, blz. 323.

⁽²⁾ PB C 61 van 14.3.2003, blz. 131.

⁽³⁾ PB C 66 van 19.3.2003, blz. 5.

⁽⁴⁾ Advies van het Europees Parlement van 14 januari 2003 (nog niet verschenen in het Publicatieblad), Gemeenschappelijk standpunt van de Raad van 26 juni 2003 en Besluit van het Europees Parlement van ... (nog niet verschenen in het Publicatieblad).

⁽⁵⁾ PB L 237 van 24.8.1991, blz. 25, gewijzigd bij Richtlijn 2001/12/EG van het Europees Parlement en de Raad (PB L 75 van 15.3.2001, blz. 1).

(3) In Richtlijn 95/18/EG van de Raad van 19 juni 1995 betreffende de verlening van vergunningen aan spoorwegondernemingen ⁽⁶⁾, wordt bepaald dat elke spoorwegonderneming in het bezit dient te zijn van een vergunning en dat een in een lidstaat verleende vergunning geldig is in de gehele Gemeenschap.

(4) In 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 ⁽⁷⁾, zoals gewijzigd, wordt een nieuw kader vastgesteld, dat is gericht op de vorming van een Europese spoorwegruimte zonder grenzen.

(5) De verschillen op technisch en operationeel gebied tussen de spoorwegsysteem van de lidstaten hebben de nationale spoorwegmarkten van elkaar gescheiden en een dynamische ontwikkeling van deze sector op Europees niveau belemmerd. In Richtlijn 96/48/EG van de Raad van 23 juli 1996 betreffende de interoperabiliteit van het trans-Europees hogesnelheidsspoorwegsysteem ⁽⁸⁾ en in Richtlijn 2001/16/EG 2001 van het Europees Parlement en de Raad van 19 maart 2001 betreffende de interoperabiliteit van het conventionele trans-Europese spoorwegsysteem ⁽⁹⁾, zoals gewijzigd, zijn de essentiële eisen omschreven en is een systeem ingevoerd voor het opstellen van verplichte technische specificaties voor interoperabiliteit.

(6) Om gelijktijdig doelstellingen te kunnen nastreven op het gebied van veiligheid en interoperabiliteit, dienen omvangrijke technische werkzaamheden te worden verricht, die begeleid dienen te worden door een gespecialiseerde instantie. Derhalve dient binnen het bestaande institutionele kader en met eerbiediging van het evenwicht tussen bevoegdheden binnen de Gemeenschap een Europees Spoorwegbureau voor veiligheid en interoperabiliteit (hierna „bureau” te noemen) te worden opgericht. Door de oprichting van een dergelijk bureau kan gezamenlijk en op een hoog deskundigheidsniveau rekening worden gehouden met de doelstellingen van veiligheid en interoperabiliteit van het Europese spoorwegnetwerk en een bijdrage worden geleverd aan de revitalisering van de spoorwegsector en aan de algemene doelstellingen van het gemeenschappelijk vervoersbeleid.

⁽⁶⁾ PB L 143 van 27.6.1995, blz. 70, gewijzigd bij Richtlijn 2001/13/EG van het Europees Parlement en de Raad (PB L 75 van 15.3.2001, blz. 26).

⁽⁷⁾ PB L 75 van 15.3.2001, blz. 29, gewijzigd bij Richtlijn 2002/844/EG (PB L 289 van 26.10.2002, blz. 30).

⁽⁸⁾ PB L 235 van 17.9.1996, blz. 6.

⁽⁹⁾ PB L 110 van 20.4.2001, blz. 1.

- (7) Teneinde de totstandbrenging van een Europese spoorwegzone zonder grenzen te bevorderen, en ertoe bij te dragen dat de spoorwegsector nieuw leven wordt ingeblazen en tegelijkertijd de onontbeerlijke veiligheidsvoordelen van de sector te consolideren, moet het Europees Spoorwegbureau bijdragen tot de ontwikkeling van een werkelijke Europese spoorwegcultuur en een wezenlijk instrument vormen voor dialoog, overleg en uitwisseling tussen alle actoren uit de spoorwegsector, terwijl de bevoegdheden van alle partners worden gerespecteerd.
- (8) Richtlijn 2003/.../EG van het Europees Parlement en de Raad van ... inzake de veiligheid op de communautaire spoorwegen⁽¹⁾ („Spoorwegveiligheidsrichtlijn”) voorziet in de ontwikkeling van gemeenschappelijke veiligheidsindicatoren, gemeenschappelijke veiligheidsdoelstellingen en gemeenschappelijke veiligheidsmethoden. Voor de ontwikkeling van deze instrumenten is onafhankelijke technische deskundigheid benodigd.
- (9) Om de procedures voor de afgifte van veiligheidscertificaten aan spoorwegondernemingen te vereenvoudigen, is het noodzakelijk dat een geharmoniseerd model voor het veiligheidscertificaat en een geharmoniseerd model voor het aanvragen van veiligheidscertificaten worden ingevoerd.
- (10) De Spoorwegveiligheidsrichtlijn voorziet in een onderzoek van nationale veiligheidsmaatregelen vanuit een oogpunt van veiligheid en interoperabiliteit. Met het oog daarop is een op onafhankelijke en onpartijdige deskundigheid gebaseerd advies onmisbaar.
- (11) Op het gebied van de veiligheid is het van belang om een zo groot mogelijke transparantie en doelmatige gegevensstromen te waarborgen. Een analyse van prestaties die is ontwikkeld op basis van gemeenschappelijke indicatoren en alle betrokkenen uit de sector met elkaar in verbinding brengt, bestaat op dit moment niet en er is aanleiding om een dergelijk instrument wel tot stand te brengen. Met betrekking tot de statistische aspecten is een nauwe samenwerking met Eurostat noodzakelijk.
- (12) Nationale instanties voor spoorwegveiligheid, verkeersleidingsinstanties en overige nationale overheden dienen een onafhankelijk technisch advies te kunnen aanvragen wanneer zij informatie betreffende verscheidene lidstaten nodig hebben.
- (13) In Richtlijn 2001/16/EG wordt bepaald dat voor 20 april 2004 een eerste groep technische specificaties voor interoperabiliteit (TSI's) dient te zijn opgesteld. De Commissie heeft de opdracht voor de uitvoering van deze werkzaamheden gegeven aan de Europese Associatie voor Spoorweginteroperabiliteit (AEIF), waarbinnen fabrikanten van spoorwegmaterieel, exploitanten en infrastructuurbeheerders zijn vertegenwoordigd. Het is van belang om de ervaring die binnen de AEIF door deskundigen uit de sector is ontwikkeld niet verloren te laten gaan. Met het oog op de continuïteit van de werkzaamheden en de ontwikkelingen die TSI's in de loop der tijd doormaken, is een permanent technisch kader noodzakelijk.
- (14) De interoperabiliteit van het trans-Europese netwerk dient te worden versterkt en bij de keuze voor nieuwe, door de Gemeenschap gesteunde investeringsprojecten dient de doelstelling van interoperabiliteit te worden nagestreefd, een en ander overeenkomstig de bepalingen van Beschikking 1692/96/EG van het Europees Parlement en de Raad van 23 juli 1996 betreffende communautaire richtsnoeren voor de ontwikkeling van een trans-Europees vervoersnet⁽²⁾.
- (15) Met het oog op de continuïteit van de werkzaamheden moet de samenstelling van de door het bureau in te stellen werkgroepen voorzover mogelijk worden gebaseerd op die van de AEIF, aangevuld met nieuwe leden.
- (16) Het onderhoud van rollend materieel is een belangrijk onderdeel van het veiligheidssysteem. Bij gebrek aan een certificeringssysteem voor onderhoudswerkplaatsen bestaat er geen werkelijk Europese markt voor het onderhoud van spoorwegmaterieel. Deze situatie brengt extra kosten voor de sector met zich mee en leidt ertoe dat bepaalde trajecten met ledig materieel worden afgelegd. Het is dus van belang om geleidelijk een Europees systeem te ontwikkelen voor de certificering van onderhoudswerkplaatsen.
- (17) De voor het besturen van treinen vereiste beroepsbekwaamheden zijn van groot belang voor zowel de veiligheid als de interoperabiliteit in Europa. Zij zijn bovendien een voorwaarde voor het vrije verkeer van werknemers in de spoorwegsector. Bij de behandeling van dit punt dient het bestaande kader op het gebied van de sociale dialoog te worden geëerbiedigd. Het bureau dient de technische steun te verlenen die noodzakelijk is om op Europees niveau met dit aspect rekening te houden.
- (18) Door registratie wordt in eerste instantie erkend dat rollend materieel geschikt is om onder opgegeven omstandigheden te rijden. Registratie van rollend materieel dient op transparante wijze en zonder onderscheid plaats te vinden. Het is een bevoegdheid van de overheid. Het bureau dient de technische steun te verlenen die noodzakelijk is voor de invoering van een registratiesysteem.
- (19) Om een zo groot mogelijke transparantie en gelijke toegang van alle partijen tot relevante gegevens mogelijk te maken, dienen de voor het interoperabiliteitsproces bedoelde documenten voor het publiek toegankelijk te zijn. Dat geldt ook voor vergunningen en veiligheidscertificaten. Het bureau dient een doelmatige uitwisseling van deze gegevens mogelijk te maken.
- (20) De bevordering van innovatie op het gebied van spoorveiligheid en interoperabiliteit is een belangrijke taak, die door het bureau bevorderd dient te worden. Financiële steun die in het kader van de activiteiten van het bureau op dit gebied wordt verstrekt, mag niet leiden tot verstoring van de markt.

(1) PB L ...

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

- (21) Om zijn taken goed te kunnen uitoefenen, dient het bureau te beschikken over rechtspersoonlijkheid en een eigen begroting waarvoor de middelen in hoofdzaak afkomstig zijn van een bijdrage van de Gemeenschap. Om de onafhankelijkheid van het bureau te waarborgen in zijn dagelijkse beheer en in de door het bureau uitgebrachte adviezen en aanbevelingen, is het van belang dat de uitvoerend directeur de volledige verantwoordelijkheid krijgt en dat het personeel van het bureau onafhankelijk is.
- (22) Teneinde de uitoefening van de taken van het bureau doeltreffend te verzekeren, zijn de lidstaten en de Commissie vertegenwoordigd in een raad van bestuur die is toegerust met de bevoegdheden om de begroting vast te stellen, de uitvoering van de begroting te verifiëren, de passende financiële voorschriften vast te stellen, transparante werkmethode voor de besluitvorming door het bureau vast te stellen, het werkprogramma goed te keuren, de begroting van het bureau vast te stellen, een beleidslijn vast te stellen voor de inspectiebezoeken aan de lidstaten en de uitvoerend directeur te benoemen.
- (23) Om de transparantie van de besluiten van de raad van bestuur te waarborgen, dienen vertegenwoordigers van de betrokken sectoren de beraadslagingen bij te wonen. Zij beschikken echter niet over stemrecht, aangezien dit is voorbehouden aan de vertegenwoordigers van de overheid, die verantwoording dienen af te leggen aan de democratisch gekozen controlerende instanties. De vertegenwoordigers van de sector worden door de Commissie benoemd op grond van de mate waarin zij op Europees niveau representatief zijn voor de spoorwegondernemingen, de infrastructuurbeheerders, de spoorwegindustrie, de vakbonden, de passagiers en de klanten van het goedertransport.
- (24) De werkzaamheden van het bureau dienen op transparante wijze te worden verricht. Een effectieve controle door het Europees Parlement dient te worden gewaarborgd en met het oog daarop dient de uitvoerend directeur van het bureau te kunnen worden gehoord. Het bureau moet de Europese regelgeving betreffende de toegang van het publiek tot documenten toepassen.
- (25) De begrotingsautoriteit heeft de afgelopen jaren, bij de oprichting van meerdere gedecentraliseerde bureaus, gestreefd naar verbetering van de transparantie van en de controle op het beheer van de aan hen toegewezen Gemeenschapskredieten, in het bijzonder met betrekking tot opnemingen in de begroting van vergoedingen, financiële controle, kwijtingsbevoegdheid, bijdragen aan de pensioenregeling en interne begrotingsprocedure (gedragscode). Verordening (EG) nr. 1073/1999 van het Europees Parlement en de Raad van 25 mei 1999 betreffende onderzoeken door het Europees Bureau voor fraudebestrijding (OLAF) ⁽¹⁾ zou op soortgelijke wijze onverkort van toepassing moeten zijn op het bureau, dat zou moeten toetreden tot het Interinstitutioneel Akkoord van 25 mei 1999 tussen het Europees Parlement, de Raad en de Commissie

betreffende de interne onderzoeken verricht door het Europees Bureau voor fraudebestrijding ⁽²⁾.

- (26) Aangezien de doelstellingen van de beoogde maatregel, te weten de oprichting van een gespecialiseerde instantie voor de ontwikkeling van gemeenschappelijke oplossingen op het gebied van spoorveiligheid en -interoperabiliteit, niet in voldoende mate kunnen worden verwezenlijkt door de lidstaten en dus, gelet op de collectieve aard van de uit te voeren werkzaamheden, beter op communautair niveau kunnen worden verricht, kan de Gemeenschap maatregelen nemen op grond van het subsidiariteitsbeginsel, bedoeld in artikel 5 van het Verdrag. Overeenkomstig het in dat artikel omschreven evenredigheidsbeginsel gaat deze verordening niet verder dan noodzakelijk is om dit doel te verwezenlijken,

HEBBEN DE VOLGENDE VERORDENING VASTGESTELD:

HOOFDSTUK 1

BEGINSELEN

Artikel 1

Oprichting en doelstellingen van het bureau

Krachtens deze verordening wordt een Europees Spoorwegbureau opgericht, hierna te noemen „het bureau”.

Het bureau heeft tot doel het leveren van een bijdrage op technisch gebied aan de uitvoering van de Gemeenschapswetgeving die gericht is op de verbetering van het concurrentievermogen van de spoorwegsector door het interoperabiliteitsniveau van de spoorwegsysteem te vergroten, en op de ontwikkeling van een gemeenschappelijke benadering van de veiligheid van het Europese spoorwegsysteem, teneinde bij te dragen aan de totstandkoming van een Europese spoorwegruimte zonder grenzen, onder waarborging van een hoog niveau van veiligheid.

Bij het nastreven van deze doelstellingen houdt het bureau ten volle rekening met het proces van uitbreiding van de Europese Unie en met de bijzondere omstandigheden van de spoorwegverbindingen met derde landen.

Artikel 2

Handelingen van het bureau

Het bureau kan:

- aanbevelingen aan de Commissie doen betreffende de toepassing van de artikelen 6, 7, 12, 14, 16, 17 en 18;
- adviezen aan de Commissie richten op grond van de artikelen 8, 13 en 15, en aan de betrokken instanties uit de lidstaten op grond van artikel 10.

⁽¹⁾ PB L 136 van 31.5.1999, blz. 1.

⁽²⁾ PB L 136 van 31.5.1999, blz. 15.

*Artikel 3***Samenstelling van de werkgroepen**

1. Met het oog op het opstellen van de in de artikelen 6, 7, 12, 14, 16, 17 en 18 bedoelde aanbevelingen stelt het bureau een beperkt aantal werkgroepen in. Deze werkgroepen baseren zich enerzijds op de deskundigheid van beroepsbeoefenaren uit de spoorwegsector, en met name op de ervaring van de Europese Associatie voor Spoorweginteroperabiliteit (AEIF), en anderzijds op de expertise van de bevoegde nationale instanties. Het bureau draagt er zorg voor dat zijn werkgroepen bevoegd en representatief zijn, en dat zij een passende vertegenwoordiging omvatten van de bedrijfstakken en van de gebruikers die de invloed zullen ondervinden van de maatregelen die de Commissie kan voorstellen op basis van eventuele aanbevelingen van het Bureau. De werkgroepen werken op transparante wijze.

2. Met het oog daarop wordt het werkprogramma na aanneming door het bureau toegezonden aan de op Europees niveau optredende representatieve instanties van de sector. De lijst van deze instanties wordt opgesteld door het in artikel 21 van Richtlijn 96/48/EG bedoelde comité. Elke instantie en/of groep van instanties deelt het bureau de lijst mee van de meest gekwalificeerde deskundigen die gemandateerd zijn om haar in elke werkgroep te vertegenwoordigen.

3. De nationale veiligheidsinstanties in de zin van artikel 16 van de Spoorwegveiligheidsrichtlijn wijzen hun vertegenwoordigers aan voor de werkgroepen waarin zij wensen deel te nemen.

4. Het bureau kan de werkgroepen zo nodig aanvullen met onafhankelijke deskundigen die erkend zijn wegens hun bevoegdheid op het betrokken gebied.

5. De werkgroepen worden voorgezeten door een vertegenwoordiger van het bureau.

*Artikel 4***Raadpleging van de sociale partners**

Wanneer de in de artikelen 6, 12 en 17 bedoelde werkzaamheden rechtstreeks gevolgen voor de sociale omgeving of de arbeidsomstandigheden in de spoorwegsector hebben, raadpleegt het bureau de sociale partners in het kader van het overeenkomstig Besluit 98/500/EG van de Commissie opgerichte Comité voor de sectorale dialoog ⁽¹⁾.

Deze raadpleging vindt plaats voordat het bureau zijn aanbevelingen aan de Commissie voorlegt. Het bureau houdt naar behoren rekening met deze raadpleging en zal te allen tijde beschikbaar zijn voor toelichting op zijn aanbevelingen. De door het comité voor de sectorale dialoog uitgebrachte adviezen worden door het bureau aan de Commissie, en door de

Commissie aan het in artikel 21 van Richtlijn 96/48/EG bedoelde comité toegezonden.

*Artikel 5***Raadpleging**

Wanneer de in de artikelen 6 en 12 bedoelde werkzaamheden rechtstreekse gevolgen voor de klanten van het goederenvervoer en passagiers hebben, raadpleegt het bureau de gebruikersorganisaties die hen vertegenwoordigen. De lijst van organisaties die geraadpleegd dienen te worden, wordt door het in artikel 21 van Richtlijn 96/48/EG bedoelde comité opgesteld.

Deze raadpleging vindt plaats voordat het bureau zijn aanbevelingen aan de Commissie voorlegt. Het bureau houdt naar behoren rekening met deze raadpleging en zal te allen tijde beschikbaar zijn voor toelichting op zijn aanbevelingen. De door de betrokken organisaties uitgebrachte adviezen worden door het bureau aan de Commissie, en door de Commissie aan het in artikel 21 van Richtlijn 96/48/EG bedoelde comité toegezonden.

HOOFDSTUK 2

VEILIGHEID*Artikel 6***Technische ondersteuning**

1. Het bureau doet de Commissie aanbevelingen met betrekking tot de gemeenschappelijke veiligheidsdoelen (CST's) en de gemeenschappelijke veiligheidsmethoden (CSM's), bedoeld in de artikelen 6 en 7 van de Spoorwegveiligheidsrichtlijn.

2. Het bureau doet op verzoek van de Commissie of van het comité, bedoeld in artikel 21 van Richtlijn 96/48/EG, dan wel op eigen initiatief aanbevelingen aan de Commissie met betrekking tot andere maatregelen op het gebied van de veiligheid.

3. Voor de overgangperiode die voorafgaat aan de vaststelling van CST's, CSM's en technische specificaties inzake interoperabiliteit (TSI's) en met betrekking tot materieel en infrastructuur waarop geen TSI's van toepassing zijn, kan het bureau de Commissie terzake dienende aanbevelingen doen. Het bureau verzekert zich van de samenhang tussen deze aanbevelingen en de bestaande en in voorbereiding zijnde TSI's.

4. Het bureau voegt een gedetailleerde kosten/batenanalyse toe aan de aanbevelingen die het op grond van dit artikel doet.

5. Het bureau organiseert en bevordert de samenwerking tussen de nationale veiligheidsinstanties en de onderzoeksinstanties, bedoeld in de artikelen 16 en 21 van Spoorwegveiligheidsrichtlijn.

⁽¹⁾ PB L 225 van 12.8.1998, blz. 27.

*Artikel 7***Veiligheidsattesten**

Met het oog op de toepassing van de artikelen 10 en 15 van de Spoorwegveiligheidsrichtlijn ontwikkelt het bureau een geharmoniseerd model voor het veiligheidscertificaat, met inbegrip van een elektronische versie, en een geharmoniseerd model voor het aanvragen van veiligheidscertificaten, met inbegrip van een lijst van de belangrijkste over te leggen gegevens, en doet aanbevelingen daaromtrent.

*Artikel 8***Nationale veiligheidsvoorschriften**

1. Het bureau verricht op verzoek van de Commissie het technische onderzoek van nieuwe nationale veiligheidsvoorschriften die bij haar worden ingediend overeenkomstig artikel 8 van de Spoorwegveiligheidsrichtlijn.

2. Het bureau onderzoekt de verenigbaarheid van bovengenoemde voorschriften met de CSM's, bedoeld in de Spoorwegveiligheidsrichtlijn en met de geldende technische specificaties inzake interoperabiliteit (TSI's). Tevens gaat het bureau na of deze nationale veiligheidsvoorschriften het mogelijk maken de in de Spoorwegveiligheidsrichtlijn bedoelde CST's te verwezenlijken.

3. Indien het bureau, rekening houdend met de door de lidstaat gegeven motivering, van mening is dat een van deze voorschriften onverenigbaar is met de TSI of de CSM of het verwezenlijken van de CST's belemmeren, brengt het binnen twee maanden nadat deze maatregelen door de Commissie aan het bureau zijn toegezonden een advies aan de Commissie uit.

*Artikel 9***Beoordeling van prestaties op veiligheidsgebied**

1. Het bureau brengt een netwerk tot stand tussen de nationale instanties die belast zijn met de veiligheid en de nationale autoriteiten die belast zijn met het onderzoek, bedoeld in de Spoorwegveiligheidsrichtlijn, teneinde de inhoud vast te stellen van de gemeenschappelijke veiligheidsindicatoren die zijn opgesomd in bijlage 1 van die richtlijn en belangrijke gegevens op het gebied van spoorveiligheid te verzamelen.

2. Op basis van gemeenschappelijke veiligheidsindicatoren, de nationale verslagen inzake veiligheid en ongevallen en eigen gegevens brengt het bureau om de twee jaar een openbaar verslag uit over de veiligheidsprestaties. Het eerste van deze verslagen wordt gepubliceerd in het derde jaar waarin het bureau actief is.

3. Het bureau baseert zich op door Eurostat verzamelde gegevens en werkt samen met Eurostat om te voorkomen dat werkzaamheden dubbel worden uitgevoerd en om te zorgen

voor de methodologische samenhang van de gemeenschappelijke veiligheidsindicatoren met de indicatoren die worden gebruikt in de andere takken van vervoer.

*Artikel 10***Technisch advies**

1. De nationale toezichhoudende instanties, bedoeld in artikel 30 van Richtlijn 2001/14/EG kunnen het bureau vragen om technisch advies omtrent de veiligheidsaspecten van door hen behandelde aangelegenheden.

2. De comités, bedoeld in artikel 35 van Richtlijn 2001/14/EG en artikel 11 bis van Richtlijn 91/440/EEG, kunnen het bureau vragen om technisch advies omtrent de veiligheidsaspecten op de gebieden waarvoor zij respectievelijk bevoegd zijn.

3. Het bureau brengt zijn advies binnen twee maanden uit. Dit advies wordt door het bureau openbaar gemaakt in een versie waaruit alle commercieel vertrouwelijke informatie is weggelaten.

*Artikel 11***Openbaar gegevensbestand van documenten**

1. Het bureau houdt een openbaar gegevensbestand bij van de volgende documenten:

- a) overeenkomstig Richtlijn 95/18/EG afgegeven vergunningen;
- b) overeenkomstig artikel 10 van de Spoorwegveiligheidsrichtlijn afgegeven veiligheidscertificaten;
- c) op grond van artikel 23 van de Spoorwegveiligheidsrichtlijn aan het bureau gezonden onderzoeksverslagen;
- d) op grond van artikel 8 van de Spoorwegveiligheidsrichtlijn bij de Commissie aangemelde nationale voorschriften.

2. De nationale instanties die belast zijn met de afgifte van de in lid 1, onder a) en b), genoemde documenten stellen het bureau binnen een maand in kennis van elk besluit tot verlening, verlenging, wijziging of intrekking.

3. Het bureau kan dit openbare gegevensbestand aanvullen met alle openbare documenten of koppelingen die verband houden met de doelstellingen van deze verordening.

HOOFDSTUK 3

INTEROPERABILITEIT

Artikel 12

Door het bureau verleende technische ondersteuning

Het bureau draagt bij aan de ontwikkeling en de totstandbrenging van de spoorweginteroperabiliteit overeenkomstig de beginselen en begripsomschrijvingen van de Richtlijnen 96/48/EG en 2001/16/EG. Hiertoe verricht het de navolgende werkzaamheden:

- a) het organiseert en begeleidt, in opdracht van de Commissie, de werkzaamheden van de in artikel 3 bedoelde werkgroepen die verband houden met de opstelling van TSI's, en zendt de ontwerp-TSI's aan de Commissie;
- b) het ziet toe op de aanpassing van TSI's aan de technische vooruitgang, marktontwikkelingen en maatschappelijke eisen en doet de Commissie voorstellen voor aanpassingen van TSI's die het noodzakelijk acht;
- c) het ziet toe op de coördinatie tussen de opstelling en bijwerking van TSI's enerzijds en de opstelling van Europese normen die noodzakelijk blijken te zijn voor de interoperabiliteit anderzijds, en onderhoudt de contacten met de Europese normalisatieorganen;
- d) het assisteert de Commissie bij de organisatie en vergemakkelijking van de samenwerking tussen aangemelde instanties overeenkomstig artikel 20, lid 5), van Richtlijn 96/48/EG en artikel 20, lid 5, van Richtlijn 2001/16/EG;
- e) het adviseert de Commissie in verband met de arbeidsomstandigheden van personeel dat essentiële veiligheidstaken verricht.

Artikel 13

Toezicht op het werk van de aangemelde instanties

Onverminderd de verantwoordelijkheid van de lidstaten voor de door hen aangewezen aangemelde instanties kan het bureau op verzoek van de Commissie toezicht uitoefenen op de kwaliteit van het werk van aangemelde instanties. Waar passend brengt het bureau advies uit aan de Commissie.

Artikel 14

Monitoring van de interoperabiliteit

1. Het bureau doet op verzoek van de Commissie aanbevelingen met betrekking tot de wijze van totstandbrenging van de interoperabiliteit van de spoorwegsystemen door het bevorderen van de coördinatie tussen spoorwegondernemingen en tussen infrastructuurbeheerders, met name om de migratie van systemen te organiseren.

2. Het bureau houdt toezicht op de vorderingen met de interoperabiliteit van de spoorwegsystemen. Het publiceert om de twee jaar een verslag aangaande de vorderingen met de interoperabiliteit. Het eerste van deze verslagen wordt gepubliceerd in het tweede jaar waarin het bureau actief is.

Artikel 15

Interoperabiliteit van het trans-Europese netwerk

Op verzoek van de Commissie onderzoekt het bureau vanuit een oogpunt van interoperabiliteit elk spoorweginfrastructuurproject waarvoor een verzoek om financiële steun van de Gemeenschap wordt ingediend. Het bureau brengt binnen twee maanden advies uit over de conformiteit van het project met de betrokken TSI's. Dit advies houdt ten volle rekening met de in artikel 7 van Richtlijn 96/48/EG en in artikel 7 van Richtlijn 2001/16/EG bedoelde afwijkingen.

Artikel 16

Certificering van onderhoudswerkplaatsen

Het bureau ontwikkelt binnen drie jaar na de aanvang van zijn werkzaamheden een Europees systeem voor certificering van onderhoudswerkplaatsen voor rollend materieel en doet aanbevelingen met het oog op de toepassing van het systeem.

Die aanbevelingen hebben met name betrekking op de volgende onderwerpen:

- een gestructureerd beheerssysteem;
- personeel met de nodige bekwaamheden;
- faciliteiten en instrumenten;
- technische documentatie en onderhoudsvoorschriften.

Artikel 17

Beroepsbekwaamheden

1. Het bureau doet aanbevelingen voor de vaststelling van gemeenschappelijke uniforme beroepsbekwaamheids- en evaluatiecriteria voor het personeel dat deelneemt aan de exploitatie en het onderhoud van het spoorwegsysteem. De werkzaamheden betreffen in eerste instantie de treinbestuurders en hun opleiders. Het bureau raadpleegt de vertegenwoordigers van de sociale partners op de in artikel 4 bedoelde wijze.

2. Het bureau doet aanbevelingen met het oog op de invoering van een systeem voor erkenning van opleidingscentra.

3. Het bureau bevordert en ondersteunt de uitwisseling van bestuurders en opleiders tussen spoorwegondernemingen in de verschillende lidstaten.

*Artikel 18***Registratie van materieel**

Het bureau ontwikkelt een standaardmodel voor het nationale voertuigenregister overeenkomstig artikel 14 van Richtlijn 96/48/EG en Richtlijn 2001/16/EG, en doet de Commissie aanbevelingen daaromtrent.

*Artikel 19***Register van interoperabiliteitsdocumenten**

1. Het bureau houdt een openbare lijst bij van de volgende in de Richtlijnen 2001/16/EG en 96/48/EG bepaalde documenten:

- a) EG-keuringsverklaringen van subsystemen;
- b) verklaringen van overeenstemming van onderdelen;
- c) vergunningen voor ingebruikneming, met inbegrip van de overeenkomstige registratienummers;
- d) registers van infrastructuurvoorzieningen en rollend materieel.

2. De betrokken instanties zenden deze documenten naar het bureau, dat in onderling overleg met de lidstaten praktische voorschriften voor deze toezending opstelt.

3. Bij de toezending van de documenten, bedoeld in lid 1, kunnen de nationale instanties aangeven welke documenten uit veiligheidsoverwegingen niet openbaar mogen worden gemaakt.

4. Het bureau vormt met volledige inachtneming van artikel 19, lid 3, een elektronisch gegevensbestand, waarin de documenten worden opgenomen. Dit gegevensbestand is via een website toegankelijk voor het publiek.

HOOFDSTUK 4

STUDIES EN BEVORDERING VAN INNOVATIE*Artikel 20***Studies**

Indien dat voor de uitvoering van de bij deze verordening opgedragen taken noodzakelijk is, kan het bureau studies laten uitvoeren die het uit zijn eigen begroting financiert.

*Artikel 21***Bevordering van innovatie**

De Commissie kan het bureau overeenkomstig zijn werkprogramma en begroting belasten met de bevordering van innovatie, gericht op verbetering van de interoperabiliteit en de veiligheid op het spoor, met name wat betreft het gebruik

van nieuwe informatietechnologieën en tracking & tracing-systemen.

HOOFDSTUK 5

INTERNE ORGANISATIE EN WERKWIJZE*Artikel 22***Rechtspersoonlijkheid**

1. Het bureau is een orgaan van de Gemeenschap. Het bureau heeft rechtspersoonlijkheid.

2. In elke lidstaat geniet het bureau de ruimste handelingsbevoegdheid welke krachtens de wetgeving van die lidstaat aan rechtspersonen wordt verleend. Het bureau kan in het bijzonder roerende en onroerende zaken verwerven of vervreemden en kan in rechte optreden.

3. Het bureau wordt vertegenwoordigd door zijn uitvoerend directeur.

*Artikel 23***Voorrechten en immuniteiten**

Het Protocol betreffende de voorrechten en immuniteiten van de Europese Gemeenschappen is van toepassing op het bureau alsook op het personeel van het bureau.

*Artikel 24***Personeel**

1. Het Statuut van de ambtenaren van de Europese Gemeenschappen, de regeling welke van toepassing is op de andere personeelsleden van de Europese Gemeenschappen en de regels die gezamenlijk door de instellingen van de Europese Gemeenschappen zijn vastgesteld ter uitvoering van genoemd statuut en van genoemde regeling zijn van toepassing op het personeel van het bureau.

2. Onverminderd artikel 26 worden de bevoegdheden die bij voornoemd Statuut en voornoemde regeling aan het bevoegde gezag zijn toegekend betreffende de aanstelling en het sluiten van overeenkomsten, uitgeoefend door het bureau, voorzover dit het eigen personeel van het bureau aangaat.

3. Onverminderd artikel 26, lid 1, bestaat het personeel van het bureau uit:

— tijdelijke medewerkers die voor ten hoogste vijf jaar op basis van hun kwalificaties en hun ervaring op het gebied van spoorveiligheid en -interoperabiliteit door het bureau worden aangeworven onder beroepsbeoefenaren uit de sector;

— personeelsleden die door de Commissie of door de lidstaten tijdelijk en voor ten hoogste vijf jaar worden aangeworven of gedetacheerd;

— en overige personeelsleden in de zin van de regeling welke van toepassing is op de andere personeelsleden van de Europese Gemeenschappen voor uitvoerende of secretariats-taken.

4. Deskundigen die deelnemen aan de door het bureau georganiseerde werkgroepen maken geen deel uit van het personeel van het bureau. Hun reis- en verblijfkosten komen ten laste van het bureau overeenkomstig de door de raad van bestuur vastgestelde voorschriften en tabellen.

Artikel 25

Instelling en bevoegdheden van de raad van bestuur

1. Er wordt een raad van bestuur ingesteld.
2. De raad van bestuur:
 - a) benoemt overeenkomstig artikel 31 de uitvoerend directeur;
 - b) keurt uiterlijk op 30 april van elk jaar het algemeen verslag van het bureau over het voorafgaande jaar goed en zendt het toe aan de lidstaten, het Europees Parlement, de Raad en de Commissie;
 - c) stelt vóór 31 oktober van elk jaar en rekening houdend met het advies van de Commissie het werkprogramma van het bureau voor het komende jaar vast en zendt het toe aan de lidstaten, het Europees Parlement, de Raad en de Commissie. De vaststelling van het werkprogramma geschiedt onverminderd de jaarlijkse begrotingsprocedure van de Gemeenschap. Indien de Commissie binnen vijftien dagen na de datum van aanneming van het werkprogramma te kennen geeft het niet eens te zijn met het aangenomen werkprogramma, bespreekt de raad van bestuur het werkprogramma opnieuw en neemt hij het eventueel gewijzigde werkprogramma in tweede lezing aan, ofwel met een tweederde meerderheid, met inbegrip van de vertegenwoordigers van de Commissie, ofwel met eenparigheid van stemmen van de vertegenwoordigers van de lidstaten;
 - d) verricht zijn taken met betrekking tot de begroting van het bureau overeenkomstig hoofdstuk 6;
 - e) stelt procedures vast voor het nemen van besluiten door de uitvoerend directeur;
 - f) stelt een beleidslijn vast voor de op grond van artikel 33 uit te voeren inspectiebezoeken;
 - g) treedt als tuchtraad op ten aanzien van de uitvoerend directeur en de in artikel 30, lid 3, bedoelde afdelingshoofden;
 - h) stelt zijn reglement van orde vast.

Artikel 26

Samenstelling van de raad van bestuur

1. De raad van bestuur bestaat uit één vertegenwoordiger van iedere lidstaat en vier vertegenwoordigers van de Commis-

sie, alsmede zes door de Commissie benoemde niet-stemrechtige vertegenwoordigers, van wie elk op Europees niveau één van de volgende groepen vertegenwoordigt:

- spoorwegondernemingen,
- infrastructuurbeheerders,
- spoorwegindustrie,
- vakbonden,
- passagiers,
- klanten van het goederenvervoer.

De leden van de raad van bestuur worden benoemd op basis van hun ervaring en deskundigheid.

2. Iedere lidstaat en de Commissie benoemen hun leden van de raad van bestuur, alsmede een plaatsvervanger die dat lid in zijn afwezigheid vertegenwoordigt.
3. De ambtstermijn bedraagt vijf jaar. Deze termijn kan eenmaal worden verlengd.
4. Indien van toepassing worden de deelneming van vertegenwoordigers van derde landen en de voorwaarden daarvan vastgesteld in de in artikel 36, lid 2, bedoelde regelingen.

Artikel 27

Voorzitterschap van de raad van bestuur

1. De raad van bestuur kiest uit zijn midden een voorzitter en een vice-voorzitter. De vice-voorzitter vervangt de voorzitter, wanneer deze is verhinderd zijn taken te verrichten.
2. De ambtstermijn van de voorzitter en de vice-voorzitter bedraagt drie jaar en kan eenmaal worden verlengd. Indien echter hun lidmaatschap van de raad van bestuur ten einde loopt tijdens hun ambtstermijn als voorzitter of vice-voorzitter, loopt hun ambtstermijn op dezelfde datum af.

Artikel 28

Vergaderingen

1. De voorzitter roept de raad van bestuur in vergadering bijeen. De uitvoerend directeur van het bureau neemt deel aan de beraadslagingen.
2. De raad van bestuur komt ten minste tweemaal per jaar bijeen. Voorts komt hij bijeen op initiatief van zijn voorzitter, dan wel op verzoek van de Commissie, de meerderheid van zijn leden of een derde van de vertegenwoordigers van de lidstaten in de raad van bestuur.

*Artikel 29***Stemmingen**

Tenzij anders bepaald neemt de raad van bestuur zijn besluiten met een tweederde meerderheid van de stemgerechtigde leden. Elk stemgerechtigd lid beschikt over één stem.

*Artikel 30***Taken en bevoegdheden van de uitvoerend directeur**

1. Het bureau wordt geleid door de uitvoerend directeur, die volledig onafhankelijk is in de uitoefening van zijn taken, onverminderd de respectieve bevoegdheden van de Commissie en de raad van bestuur.
2. De uitvoerend directeur:
 - a) stelt het werkprogramma op en legt dit na raadpleging van de Commissie aan de raad van bestuur voor;
 - b) neemt de nodige maatregelen voor de uitvoering van het werkprogramma, en geeft voorzover mogelijk gehoor aan verzoeken van de Commissie om assistentie in verband met de taken van het bureau, zulks overeenkomstig deze verordening;
 - c) treft de nodige regelingen, waaronder met name de vaststelling van interne administratieve instructies en de bekendmaking van aanwijzingen, om te waarborgen dat het bureau functioneert, zulks overeenkomstig deze verordening;
 - d) voert een efficiënt toetsingssysteem in teneinde de resultaten van het bureau te kunnen vergelijken met de operationele doelstellingen en voert een methode van geregelde evaluatie in die aan erkende vaknormen voldoet. Op basis hiervan stelt de uitvoerend directeur elk jaar een ontwerp van algemeen verslag op dat hij aan de raad van bestuur voorlegt;
 - e) oefent jegens het personeel de bevoegdheden uit die zijn omschreven in artikel 24, lid 2;
 - f) stelt ramingen op van de inkomsten en de uitgaven van het bureau overeenkomstig artikel 38 en voert de begroting uit overeenkomstig artikel 39.
3. De uitvoerend directeur kan worden bijgestaan door één of meer afdelingshoofden. Indien de uitvoerend directeur afwezig of verhinderd is, neemt een van de afdelingshoofden zijn plaats in.

*Artikel 31***Benoeming binnen het bureau**

1. De uitvoerend directeur wordt door de raad van bestuur benoemd op grond van verdienste en van door bewijsstukken aangetoonde bestuurlijke en leidinggevende vaardigheden, als ook bekwaamheid en ervaring die relevant is voor de spoorwegsector. De raad van bestuur neemt een besluit met een meerderheid van viervijfde van alle stemgerechtigde leden. De Commissie kan één of meer kandidaten voorstellen.

De bevoegdheid om de uitvoerend directeur te ontslaan berust bij de raad van bestuur, die daarbij dezelfde procedure volgt.

2. De uitvoerend directeur benoemt de overige personeelsleden van het bureau overeenkomstig artikel 24.
3. De ambtstermijn van de uitvoerend directeur bedraagt vijf jaar. Deze termijn kan eenmaal worden verlengd.

*Artikel 32***Horen van de uitvoerend directeur door het Europees Parlement**

De uitvoerend directeur legt jaarlijks een algemeen verslag van de werkzaamheden van het bureau aan het Europees Parlement voor. Het Europees Parlement of de Raad kan te allen tijde de uitvoerend directeur horen met betrekking tot onderwerpen die verband houden met de werkzaamheden van het bureau.

*Artikel 33***Inspectiebezoeken aan de lidstaten**

1. Voor het vervullen van zijn taken overeenkomstig de artikelen 8, 9, 10, 13 en 15 kan het bureau inspectiebezoeken aan de lidstaten brengen overeenkomstig de door de raad van bestuur vastgestelde beleidslijn. De nationale autoriteiten van de lidstaten vergemakkelijken het werk van het personeel van het bureau.
2. Het bureau stelt de betrokken lidstaat in kennis van het geplande inspectiebezoek, de identiteit van de gemachtigde ambtenaren en de aanvangsdatum. De met de inspecties belaste ambtenaren van het bureau leggen eerst het besluit over van de uitvoerend directeur van het bureau waarin het voorwerp en het doel van hun inspectie zijn vermeld.
3. Na elke inspectie stelt het bureau een verslag op dat aan de Commissie en aan de betrokken lidstaat wordt toegezonden.

*Artikel 34***Aansprakelijkheid**

1. De contractuele aansprakelijkheid van het bureau wordt beheerst door het recht dat op de overeenkomst van toepassing is.
2. Voor beslissingen op grond van een arbitrageclausule in een door het bureau gesloten overeenkomst is het Hof van Justitie van de Europese Gemeenschappen bevoegd.
3. In geval van niet-contractuele aansprakelijkheid vergoedt het bureau overeenkomstig de gemeenschappelijke rechtsbeginselen van de lidstaten alle door zijn diensten of personeelsleden in de uitoefening van hun functie veroorzaakte schade.
4. Het Hof van Justitie van de Europese Gemeenschappen is bevoegd voor alle geschillen met betrekking tot de vergoeding van de in lid 3 bedoelde schade.

5. Op de persoonlijke aansprakelijkheid van zijn personeelsleden jegens het bureau zijn de bepalingen van toepassing van het statuut of van de regeling waaronder zij vallen.

Artikel 35

Talen

1. De raad van bestuur neemt een beslissing over de talenregeling voor het bureau. Op verzoek van een lid van de raad van bestuur wordt deze beslissing met eenparigheid van stemmen genomen. De lidstaten kunnen zich tot het bureau wenden in de Gemeenschapstaal van hun keuze.

2. De voor het functioneren van het bureau noodzakelijke vertalingen worden gemaakt door het Vertaalbureau voor de organen van de Europese Unie.

Artikel 36

Deelname van derde landen

1. Het bureau staat open voor deelname van Europese landen die met de Europese Gemeenschap overeenkomsten hebben gesloten, op grond waarvan de betrokken landen het Gemeenschapsrecht op het gebied waarop deze verordening betrekking heeft overgenomen hebben en toepassen.

2. Overeenkomstig de toepasselijke bepalingen van deze overeenkomsten worden regelingen getroffen waarin de wijze van deelname van deze landen aan het werk van het bureau nader is uitgewerkt wat betreft de aard en de omvang van die deelname. Deze regelingen bevatten met name bepalingen met betrekking tot de financiële bijdragen en het personeel. Zij kunnen voorzien in een vertegenwoordiging zonder stemrecht in de raad van bestuur.

Artikel 37

Transparantie

Verordening (EG) nr. 1049/2001 van het Europees Parlement en de Raad van 30 mei 2001 inzake de toegang van het publiek tot documenten van het Europees Parlement, de Raad en de Commissie ⁽¹⁾ is van toepassing op de documenten die bij het bureau berusten.

De raad van bestuur stelt praktische maatregelen ter uitvoering van Verordening (EG) nr. 1049/2001 vast.

HOOFDSTUK 6

FINANCIËLE BEPALINGEN

Artikel 38

Begroting

1. De inkomsten van het bureau bestaan uit:

— een bijdrage van de Gemeenschap;

— eventuele bijdragen van derde landen die op grond van artikel 36 deelnemen aan de werkzaamheden van het bureau;

— vergoedingen voor publicaties, opleiding en andere door het bureau geleverde diensten.

2. De uitgaven van het bureau bestaan uit door de kosten voor personeel, administratie, infrastructuur en organisatie.

3. De uitvoerend directeur stelt voor het volgende kalenderjaar een raming op van de inkomsten en de uitgaven van het bureau en zendt deze raming samen met de personeelsformatie aan de raad van bestuur.

4. De ontvangsten en de uitgaven zijn in evenwicht.

5. De raad van bestuur stelt uiterlijk op 31 maart de ontwerpbegroting voor het volgende kalenderjaar vast en zendt deze aan de Commissie, die op basis daarvan de overeenkomstige ramingen opneemt in het voorontwerp van algemene begroting van de Europese Unie, dat zij overeenkomstig artikel 272 van het Verdrag bij de Raad indient.

6. De raad van bestuur stelt uiterlijk op 15 januari de begroting voor het lopende kalenderjaar van het bureau vast en past deze zo nodig aan de door de begrotingsautoriteit toegekende bijdrage van de Gemeenschap aan.

Artikel 39

Uitvoering en controle van de begroting

1. De uitvoerend directeur voert de begroting van het bureau uit.

2. De controle op het aangaan van betalingsverplichtingen en de betaling van alle uitgaven, alsmede de controle op het bestaan en de inning van alle inkomsten van het bureau wordt verricht door de financieel controleur van de Commissie.

3. Uiterlijk op 31 maart legt de uitvoerend directeur aan de Commissie, de raad van bestuur en de Rekenkamer de gedetailleerde rekeningen van alle inkomsten en uitgaven over het voorgaande begrotingsjaar voor.

De Rekenkamer onderzoekt deze jaarrekening overeenkomstig artikel 248 van het Verdrag. De Rekenkamer publiceert elk jaar een verslag van de activiteiten van het bureau.

4. Het Europees Parlement verleent op aanbeveling van de Raad de uitvoerend directeur kwijting met betrekking tot de uitvoering van de begroting.

⁽¹⁾ PB L 145 van 31.5.2001, blz. 43.

*Artikel 40***Financieel reglement**

De raad van bestuur stelt na verkrijging van de goedkeuring van de Commissie en het advies van de Rekenkamer, het financieel reglement van het bureau vast, waarin met name de wijze van opstelling en uitvoering van de begroting van het bureau is geregeld, in overeenstemming met artikel 142 van het Financieel Reglement dat van toepassing is op de algemene begroting van de Europese Gemeenschappen. De jaarlijkse kredieten voor het bureau worden door de begrotingsautoriteit toegekend binnen de grenzen van de desbetreffende rubriek van de financiële vooruitzichten.

*Artikel 41***Fraudebestrijding**

1. Ter bestrijding van fraude, corruptie en andere illegale handelingen is Verordening (EG) nr. 1073/1999 volledig van toepassing.
2. Het bureau treedt toe tot het Interinstitutioneel Akkoord van 25 mei 1999 betreffende de interne onderzoeken verricht door het Europees Bureau voor fraudebestrijding (OLAF) en stelt onverwijld de noodzakelijke bepalingen vast die van toepassing zijn op alle personeelsleden van het bureau.
3. In de financieringsbesluiten en de daaruit voortvloeiende uitvoeringsakkoorden en -instrumenten wordt uitdrukkelijk be-

paald dat de Rekenkamer en het OLAF zo nodig ter plaatse een controle kunnen uitvoeren bij de begunstigden van middelen van het bureau.

HOOFDSTUK 7

ALGEMENE EN SLOTBEPALINGEN*Artikel 42***Aanvang van de werkzaamheden van het bureau**

Het bureau is binnen 24 maanden na de inwerkingtreding van deze verordening operationeel.

*Artikel 43***Evaluatie**

Vijf jaar nadat het bureau zijn werkzaamheden heeft aangevangen, evalueert de Commissie de uitvoering van deze verordening, de door het bureau bereikte resultaten en zijn werkmethode. In deze evaluatie wordt rekening gehouden met de mening van vertegenwoordigers van de spoorwegsector, de sociale partners en de consumentenorganisaties. De resultaten van de evaluatie worden openbaar gemaakt. Eventueel doet de Commissie voorstellen tot wijziging van deze verordening.

Artikel 44

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

Deze verordening is verbindend in al haar onderdelen en is rechtstreeks toepasselijk in elke lidstaat.

Gedaan te ...

Voor het Europees Parlement

De voorzitter

Voor de Raad

De voorzitter

MOTIVERING VAN DE RAAD ⁽¹⁾

⁽¹⁾ Zie blz. 3 van dit Publicatieblad.