

Dinsdag, 14 januari 2003

- gelet op artikel 251, lid 2 en artikel 71, lid 1 van het EG-Verdrag, op grond waarvan het voorstel door de Commissie bij het Parlement is ingediend (C5-0039/2002),
 - gelet op artikel 67 van zijn Reglement,
 - gezien het verslag van de Commissie regionaal beleid, vervoer en toerisme (A5-0424/2002),
1. hecht zijn goedkeuring aan het Commissievoorstel, als geamendeerd door het Parlement;
 2. verzoekt om hernieuwde voorlegging indien de Commissie voornemens is ingrijpende wijzigingen in dit voorstel aan te brengen of dit door een nieuwe tekst te vervangen;
 3. verzoekt zijn Voorzitter het standpunt van het Parlement te doen toekomen aan de Raad en de Commissie.

P5_TC1-COD(2002)0022

Standpunt van het Europees Parlement in eerste lezing vastgesteld op 14 januari 2003 met het oog op de aanneming van Richtlijn 2003/.../EG 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

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 Economisch en Sociaal Comité ⁽²⁾,

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

Overeenkomstig de procedure van 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.

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

⁽²⁾ PB C ...

⁽³⁾ PB C ...

⁽⁴⁾ Standpunt van het Europees Parlement van 14 januari 2003.

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

Dinsdag, 14 januari 2003

- (2) Richtlijn 91/440/EEG, Richtlijn 95/18/EG van de Raad van 19 juni 1995 betreffende de verlening van vergunningen aan spoorwegondernemingen⁽¹⁾ en Richtlijn 2001/14/EG van het Europees Parlement en de Raad van 26 februari 2001 inzake de toewijzing van spoorweginfrastructuurcapaciteit en de heffing van rechten voor het gebruik van spoorweginfrastructuur en veiligheidscertificering⁽²⁾ vormen de eerste stap naar regulering van de Europese spoorwegvervoersmarkt door de markt open te stellen voor internationale goederenvervoerdiensten per spoor. De veiligheidsbepalingen blijken evenwel ontoereikend te zijn en de verschillende veiligheidseisen blijven een belangrijke belemmering vormen voor een consistent spoorwegvervoer in de Gemeenschap. Het is van bijzonder belang de regelgevingsstructuur in de lidstaten, de inhoud van de veiligheidsvoorschriften, de veiligheidscertificering 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 lightrailssystemen 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 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 lokale spoorwegsystemen **die geen gebruik maken van de conventionele spoorweginfrastructuur** buiten de werkingssfeer van deze richtlijn te laten vallen.
- (4) Het veiligheidsniveau van het communautaire spoorwegsysteem is doorgaans hoog, vooral vergeleken met het wegvervoer. Belangrijk is dat in de huidige herstructureringsfase de veiligheid over de gehele linie **ten minste** blijft gehandhaafd. In deze fase worden de functies van voorheen geïntegreerde spoorwegondernemingen gescheiden, wordt de spoorwegsector minder zelfregulerend en gaat daarvoor meer publieke regelgeving gelden. **Om dit proces te vergemakkelijken dient bij de infrastructuurbeheerders en de eigenaren en exploitanten van de netwerken advies te worden ingewonnen over alle onderdelen van de certificering (in het bijzonder de certificering van het rollend materieel en de toestemming voor het gebruik). Alle desbetreffende informatie moet aan de infrastructuurbeheerders ter beschikking worden gesteld.** Naar gelang de vooruitgang op technisch en wetenschappelijk gebied moet de veiligheid verder worden verbeterd, wanneer dat redelijkerwijs haalbaar is en daarbij moet rekening worden gehouden met het concurrentievermogen van het spoorwegvervoer.
- (5) Allen die het spoorwegsysteem exploiteren, de infrastructuurbeheerders en spoorwegondernemingen, dragen de volle verantwoordelijkheid voor de veiligheid van het systeem, elk voor zijn deel. De lidstaten moeten een duidelijk onderscheid maken tussen deze directe verantwoordelijkheid voor de veiligheid en de taak van de veiligheidsinstanties om een regelgevingskader te bieden en toezicht te houden op de prestaties van de exploitanten.
- (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 hogesnelheidsspoorwegsysteem⁽³⁾ 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⁽⁴⁾. 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 waarborgen en om hulpmiddelen aan te reiken voor de beoordeling van het veiligheidsniveau en de prestaties van de exploitanten op Europees niveau en in de lidstaten.

⁽¹⁾ PB L 143, 27.6.1995, blz. 70. Richtlijn gewijzigd door Richtlijn 2001/13/EG van het Europees Parlement en de Raad (PB L 75, 15.3.2001, blz. 26).

⁽²⁾ PB L 75, 15.3.2001, blz. 29.

⁽³⁾ PB L 262, 16.10.1996, blz. 18. [Richtlijn gewijzigd door Richtlijn 2003/.../EG van het Europees Parlement en de Raad tot wijziging van Richtlijn 96/48/EG van de Raad en Richtlijn 2001/16/EG (PB L....)]

⁽⁴⁾ PB L 110, 20.4.2001, blz. 1. [Richtlijn gewijzigd door Richtlijn 2003/.../EG tot wijziging van Richtlijn 96/48/EG van de Raad en Richtlijn 2001/16/EG (PB L....)]

Dinsdag, 14 januari 2003

- (8) Informatie over de veiligheid van het spoorwegsysteem is schaars en niet algemeen voor het publiek toegankelijk. Er moeten dus gemeenschappelijke veiligheidsindicatoren worden vastgesteld om na te gaan of het systeem conform de gemeenschappelijke veiligheidsdoelstelling is en om de bewaking van de veiligheidsprestaties op het spoor te vergemakkelijken.
- (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. **Het invoeren van** nieuwe nationale voorschriften **moet zoveel mogelijk worden beperkt. Deze nieuwe voorschriften moeten in overeenstemming zijn** met de communautaire wetgeving en **ze moeten** een gemeenschappelijke aanpak van de veiligheid op het spoor eenvoudiger maken. Zij moeten derhalve door de Gemeenschap worden goedgekeurd.
- (10) **De huidige situatie waarin nationale veiligheidsvoorschriften nog steeds een rol spelen, moet worden gezien als een overgang naar een situatie op termijn waar enkel Europese voorschriften gelden.**
- (11) 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 van ...⁽¹⁾, 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.
- (12) 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 lidstaat worden overgelegd.
- (13) 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⁽²⁾ en de relevante afzonderlijke richtlijnen volledig van toepassing zijn op de bescherming van de gezondheid en veiligheid van werknemers in het spoorwegvervoer.
- (14) **Het veiligheidsbeheersysteem dient tevens rekening te houden met de bepalingen van Richtlijn 96/49/EG van de Raad van 23 juli 1996 betreffende de onderlinge aanpassing van de wetgevingen der lidstaten inzake het vervoer van gevaarlijke goederen per spoor⁽³⁾.**
- (15) 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. **Maatregelen inzake de rijtijden van de treinen die leiden tot een verbetering van de veiligheid op de spoorwegen, alsmede de nationale veiligheidsregels waarvan de eerbiediging aan certificering is onderworpen, kunnen bepalingen omvatten waarin dit geregeld wordt. Een latere harmonisatie van de regels inzake de besturingstijden in het spoorwegvervoer is wenselijk, teneinde de concurrentievoorwaarden van de spoorwegbedrijven en het veiligheidsniveau op de spoorwegen te verbeteren.** Het uiteindelijke doel moet zijn een gemeenschappelijk veiligheidscertificaat te ontwerpen dat in de gehele Gemeenschap geldig is.
- (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 de procedures in de verschillende **lidstaten gelijk** 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.

⁽¹⁾ PB L ...

⁽²⁾ PB L 183, 29.6.1989, blz. 1.

⁽³⁾ **PB L 235 van 17.9.1996, blz. 25.**

Dinsdag, 14 januari 2003

- (17) De certificering van treinpersoneel en operationeel rollend materieel voor de diverse nationale netten vormt vaak een onoverkomelijk beletsel voor nieuwkomers. De lidstaten moeten de opleiding en de certificering van het treinpersoneel verzorgen en van de basiseisen voor treinpersoneel dienen wederzijds te worden geaccepteerd. Er moet een gemeenschappelijke procedure worden vastgesteld voor de wederzijdse acceptatie van operationeel rollend materieel.
- (18) Als onderdeel van het nieuwe gemeenschappelijke regelgevingskader voor veiligheid 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 veiligheidsinstanties moeten in sterke mate onafhankelijk opereren. Zij moeten hun taken open en op 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 veiligheids-certificering van spoorwegondernemingen die internationale vervoersactiviteiten verrichten.
- (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 onderzoek naar zulke ongevallen worden gedaan om herhaling te vermijden, en de uitkomsten van het onderzoek moeten openbaar worden gemaakt. Bijna-ongelukken en andere incidenten zijn belangrijke voorlopers van ernstige ongevallen en dienen eveneens aan een veiligheidsonderzoek te worden onderworpen.
- (20) Een veiligheidsonderzoek moet gescheiden worden uitgevoerd van het gerechtelijk onderzoek naar hetzelfde incident en bewijsmateriaal en getuigen moeten daarbij kunnen worden geraadpleegd. Het moet worden verricht door een permanent orgaan, dat onafhankelijk opereert van de actoren, inclusief de veiligheidsinstantie. Hierbij moet een zo groot mogelijke openheid worden betracht. Voor elk voorval moet het onderzoeksorgaan een relevante groep onderzoekers samenstellen die over de nodige deskundigheid beschikt om de directe en onderliggende oorzaken van het incident 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 veiligheidslicenties te formuleren. Overeenkomstig het in artikel 5 beschreven evenredigheidsbeginsel gaat deze richtlijn niet verder dan nodig is om de gestelde doelen te bereiken.
- (23) Aangezien de meeste maatregelen ter uitvoering van deze richtlijn een algemene strekking hebben in de zin van artikel 2 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⁽¹⁾, moeten deze worden vastgesteld via de regelgevingsprocedure die in artikel 5 van dat besluit vermeld wordt. Volgens artikel 2 van Besluit 1999/468/EG moeten sommige maatregelen ter uitvoering van deze richtlijn worden vastgesteld via de raadplegingsprocedure als genoemd in artikel 3 van dat besluit.
- (24) Omdat sommige bepalingen van Richtlijn 95/18/EG en Richtlijn 2001/14/EG door deze richtlijn worden vervangen, moeten die richtlijnen worden gewijzigd.
- (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, 17.7.1999, blz. 23.

Dinsdag, 14 januari 2003

HEBLEN DE VOLGENDE RICHTLIJN VASTGESTELD:

HOOFDSTUK I

INLEIDENDE BEPALINGEN

Artikel 1

Onderwerp

Deze richtlijn beoogt de ontwikkeling en verbetering van de veiligheid op de communautaire spoorwegen **en de verbetering van de markttoegang voor dienstverlening per spoor** te waarborgen via:

- a) harmonisering van de **regelgeving en** regelgevingsstructuur in de lidstaten,
- b) het vaststellen van de verantwoordelijkheden van de actoren,
- c) de ontwikkeling van gemeenschappelijke veiligheidsdoelen en -methoden,
- d) de verplichte oprichting van nationale veiligheidsinstanties en onafhankelijke nationale organen voor ongevalonderzoek,
- e) het vastleggen van gemeenschappelijke beginselen voor het beheer, de regelgeving en het toezicht met betrekking tot de veiligheid op het spoor.

Artikel 2

Werkingssfeer

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, inclusief het veilige beheer van de infrastructuur en het verkeer en de interactie tussen spoorwegondernemingen en infrastructuurbeheerders.

Veiligheidskwesties in verband met het vervoer van gevaarlijke stoffen alsmede arbeidsveiligheid vallen buiten het toepassingsgebied van deze richtlijn.

2. De lidstaten **kunnen van het toepassingsgebied** van deze richtlijn **uitsluiten**:

- a) metro's **en trams**;
- b) **andere lightrailsystemen, voorzover ze geen gebruik maken van de conventionele spoorweginfrastructuur**;
- c) **geïsoleerde** netten die technisch gescheiden zijn van enig deel van de conventionele en hogesnelheidsspoorwegsysteem en die alleen bedoeld zijn voor de exploitatie van lokale, stads- of **voorstadsdiensten** en spoorwegondernemingen die uitsluitend op deze **geïsoleerde** netten opereren;
- d) spoorweginfrastructuur in particulier eigendom die uitsluitend door de eigenaar van de infrastructuur voor zijn eigen **vervoer** wordt gebruikt.

Artikel 3

Definities

In deze richtlijn wordt verstaan onder:

- a) „spoorwegsysteem”: alle subsystemen voor gebieden van structurele en functionele aard, te weten infrastructuur, energie, besturing en seingeving, rollend materieel, verkeersactiviteiten en verkeersleiding, onderhoud, telematicatoepassingen voor reizigers en goederen, milieu en gebruikers, als omschreven in de Richtlijnen 96/48/EG en 2001/16/EG, alsmede het beheer en de exploitatie van het systeem als geheel;

Dinsdag, 14 januari 2003

- b) „infrastructuurbeheerder”: elke instantie of onderneming die met name belast is met de totstandbrenging en het onderhoud van de spoorweginfrastructuur of een deel daarvan, als omschreven in 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”: iedere publiekrechtelijke 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 de tractie leveren;
- d) „technische specificatie inzake interoperabiliteit (TSI)”: de specificatie die voor elk subsysteem of deel van een subsysteem geldt teneinde aan de essentiële eisen te voldoen en de interoperabiliteit te verzekeren van de Trans-Europese hogesnelheids- en conventionele spoorwegsystemen, als omschreven in Richtlijn 96/48/EG en Richtlijn 2001/16/EG;
- e) **„gemeenschappelijk veiligheidsdoel”: het veiligheidsniveau dat moet worden gehaald door de verschillende onderdelen van het spoorwegsysteem (het conventionele spoorwegsysteem, het hogesnelheids-spoorwegsysteem, *gespecialiseerde infrastructuur zoals lange tunnels* of lijnen die uitsluitend voor goederenvervoer worden gebruikt) en door het systeem als geheel in de vorm van criteria voor *risicobeheer*;**
- f) „gemeenschappelijke veiligheidsmethoden”: de methoden die ***reeds bestaan of moeten*** worden ontwikkeld om te beschrijven hoe de gemeenschappelijke veiligheidsdoelen worden gehaald en hoe conformiteit kan worden beoordeeld;
- g) „veiligheidsinstantie”: het nationale orgaan dat belast is met veiligheidsregelgeving ***en/of*** -toezicht overeenkomstig de bepalingen van deze richtlijn ***of elk multinationaal orgaan dat door lidstaten met deze taak wordt belast teneinde te zorgen voor een geharmoniseerd veiligheidsstelsel 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 ***of op ondernemingen van supraregionale omvang***, ongeacht door welke instantie deze worden uitgevaardigd;
- i) „veiligheidsbeheersysteem”: de organisatie en regelingen die door een infrastructuurbeheerder of spoorwegonderneming tot stand zijn gebracht om hun activiteiten veilig te laten verlopen;
- j) „aangewezen onderzoeker”: de persoon die met de organisatie en de uitvoering van en het toezicht op een onderzoek is belast;
- k) ***„ongeval”: een ongewild voorval of reeks voorvallen met dodelijke afloop, gewonden, onderbreking van een systeem of dienstverlening dan wel schade aan het milieu;***
- l) ***„veiligheid”, het ontbreken van elk soort onaanvaardbaar risico voor personen (klanten, personeel, onderaannemers, derden), goederen en het milieu, welke voortvloeien uit de exploitatie van het spoorweganet;***
- m) „ernstig ongeval”:
 - i) ongevallen als gevolg van een botsing of ontsporing van treinen, waarbij ten minste één persoon is omgekomen of vijf of meer personen ernstig gewond zijn geraakt,
 - ii) andere spoorwegongevallen waarbij doden vallen of meervoudige ernstige verwondingen of grote schade aan het rollend materieel, de infrastructuur of het milieu worden veroorzaakt. Het betreft ongevallen die duidelijk consequenties hebben voor de regelgeving op het gebied van de veiligheid op het spoor of het veiligheidsbeheer;
- n) „incident”: een voorval, met uitzondering van een ernstig ongeval, dat verband houdt met het functioneren van treinen en dat een nadelige uitwerking op de veiligheid heeft;
- o) „onderzoek”: handelingen die worden verricht om ongevallen en incidenten te voorkomen en die de volgende zaken omvatten: de verzameling en analyse van informatie en het trekken van conclusies, het bepalen van de oorzaken en waar nodig het doen van veiligheidsaanbevelingen;
- p) „oorzaken”: handelingen, verzuimen, gebeurtenissen of omstandigheden of een combinatie daarvan, die tot het ongeval of incident hebben geleid;

Dinsdag, 14 januari 2003

- q) „Bureau”: het Europees Spoorwegbureau, het communautaire bureau voor de veiligheid op het spoor en interoperabiliteit, in het leven geroepen door Verordening (EG) nr. .../2003;
- r) „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;
- s) „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 het hoeksnelheid- of conventionele spoorwegsysteem direct of indirect afhankelijk is, als beschreven 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 lijn wordt gehandhaafd en waar dat redelijkerwijs mogelijk is, voortdurend 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 ongevallen**.

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

2. **De lidstaten zorgen ervoor dat bij maatregelen inzake de ontwikkeling en verbetering van de veiligheid op de spoorwegen rekening wordt gehouden met een systeemgerichte benadering en de noodzaak van een totale controle van de dagelijkse veilige werking.** De lidstaten zien erop toe dat de verantwoordelijkheid voor een veilige werking van het spoorwegsysteem en de risicobeheersing **duidelijk wordt verdeeld over** de infrastructuurbeheerders, spoorwegondernemingen **en de nationale en Europese autoriteiten en dat** de nodige maatregelen op het gebied van risicobeheersing **worden getroffen. De infrastructuurbeheerders en spoorwegondernemingen moeten** nationale veiligheidsvoorschriften en -normen toepassen en veiligheidsbeheersystemen creëren, overeenkomstig de bepalingen van deze richtlijn.

Elke infrastructuurbeheerder en spoorwegonderneming moet de verantwoordelijkheid krijgen voor zijn deel van het systeem waarbij de veiligheid van gebruikers, afnemers, **de betrokken werknemers** en derden moet worden gewaarborgd, ook tijdens de levering van materiaal en het uitbesteden van diensten.

Hierdoor onverlet blijft echter de verantwoordelijkheid van elke fabrikant en elke dienstverrichter om rollend materieel, installaties, toebehoren en materialen te leveren, alsmede diensten te verrichten, die voldoen aan de vastgelegde eisen en gebruiksvoorwaarden, zodat zij door de spoorwegondernemingen en/of infrastructuurbeheerders bij de exploitatie veilig kunnen worden ingezet.

3. **De lidstaten zijn aansprakelijk voor de risico's die niet met het vervoer verband houden (b.v. het waarborgen van de veiligheid bij het transport van nucleair materiaal, bescherming tegen terroristische aanslagen, enz.).**

Artikel 5

Gemeenschappelijke veiligheidsdoelen, gemeenschappelijke veiligheidsmethoden

1. De Commissie **legt uiterlijk ... (*) een voorstel voor het gemeenschappelijk veiligheidsdoel en de gemeenschappelijke veiligheidsmethoden voor aan Europees Parlement en Raad.**

Voorafgaand aan de goedkeuring van de gemeenschappelijke veiligheidsdoelen en -methoden kunnen niet-bindende richtsnoeren met betrekking tot deze doelen en methoden worden aangenomen overeenkomstig de procedure van artikel 27, lid 3. Zij worden bekendgemaakt in het *Publicatieblad van de Europese Gemeenschappen*.

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

Dinsdag, 14 januari 2003

2. Het Bureau stelt een ontwerp van de gemeenschappelijke veiligheidsdoelen en -methoden op. Hieraan ligt een mandaat ten grondslag dat overeenkomstig de procedure van *artikel 27, lid 2*, wordt uitgevaardigd.

Het ontwerp van de gemeenschappelijke veiligheidsdoelen en -methoden is gebaseerd op een onderzoek van bestaande doelen en methoden in de lidstaten en daarbij wordt rekening gehouden met de geraamde kosten en baten. De mogelijke uitwerking op de TSI's voor de subsystemen wordt geanalyseerd en het ontwerp zal, waar nodig, vervolgvorstellen bevatten voor wijzingen in de TSI's.

3. **Het gemeenschappelijk veiligheidsdoel behelst met name het veiligheidsniveau** dat moet worden gehaald door de verschillende onderdelen van het spoorwegsysteem en door het systeem als geheel in de vorm van criteria voor risico-**beheer** voor:

- a) afzonderlijke risico's met betrekking tot reizigers **met inbegrip van gehandicapten**, personeel inclusief het personeel van aannemers, gebruikers van spoorwegovergangen en onbevoegde personen op spoorwetterreinen,
- b) maatschappelijke risico's.

4. **Het gemeenschappelijke veiligheidsdoel en de gemeenschappelijke veiligheidsmethoden zijn gebaseerd op een onderzoek naar bestaande doelen en methoden in de lidstaten, waarbij rekening wordt gehouden met de geraamde kosten en baten. De mogelijke uitwerking op de TSI's voor de subsystemen wordt geanalyseerd en het gemeenschappelijke veiligheidsdoel en de gemeenschappelijke veiligheidsmethoden zullen, waar nodig, voorstellen bevatten voor wijzingen in de TSI's.**

5. De gemeenschappelijke veiligheidsmethoden beschrijven hoe conformiteit met de veiligheidsdoelen wordt beoordeeld door de uitwerking en omschrijving van:

- a) risico-evaluatie en -beoordelingsmethoden,
- b) methoden om vast te stellen of wordt voldaan aan de eisen die in veiligheidscertificaten worden gesteld (zie de bepalingen van artikel 10), en
- c) 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.

6. **Het Bureau evalueert de gevolgen en uitwerking van deze gemeenschappelijke veiligheidsdoelen en -methoden op het totale niveau van de veiligheid van het spoorwegsysteem.**

7. De gemeenschappelijke veiligheidsdoelen en -methoden worden regelmatig herzien, overeenkomstig de procedure van *artikel 27, lid 2*, en met inachtneming van de algehele ontwikkeling van de veiligheid op het spoor en de vooruitgang op technisch en wetenschappelijk gebied.

Artikel 6

Gemeenschappelijke veiligheidsindicatoren

1. **Opdat het Bureau de opstelling van een duidelijk, nauwkeurig en concreet gemeenschappelijk veiligheidsdoel kan voorbereiden en teneinde vervolgens** de algehele ontwikkeling van de veiligheid op het spoor te **kunnen volgen en** de beoordeling van de conformiteit met het gemeenschappelijk veiligheidsdoel te vergemakkelijken moeten de lidstaten informatie over de gemeenschappelijke veiligheidsindicatoren verzamelen via de in *artikel 18* bedoelde jaarverslagen van de veiligheidsinstanties.

Het eerste referentiejaar voor de gemeenschappelijke veiligheidsindicatoren is ...^(*), waarover in het jaarverslag van het daaropvolgende jaar moet worden gerapporteerd.

De gemeenschappelijke veiligheidsindicatoren worden volgens de in bijlage I beschreven procedure vastgesteld.

2. Uiterlijk ...^(**) wordt bijlage I herzien overeenkomstig 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.

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

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

Dinsdag, 14 januari 2003

Artikel 7

Nationale veiligheidsvoorschriften

1. De lidstaten zien erop toe dat de nationale veiligheidsvoorschriften worden gepubliceerd en beschikbaar komen voor alle infrastructuurbeheerders, spoorwegondernemingen en aanvragers van een veiligheidscertificaat **in een eenvoudige en heldere taal die voor alle betrokkenen begrijpelijk is.**
2. De lidstaten zien erop toe dat de nationale veiligheidsvoorschriften door de veiligheidsinstanties **of door de tot regelgeving bevoegde instanties** worden goedgekeurd.
3. Uiterlijk ... (*) melden de lidstaten alle relevante geldende veiligheidsvoorschriften overeenkomstig bijlage II bij de Commissie aan en beschrijven zij het toepassingsgebied ervan.

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

4. **Uiterlijk ... (**) beoordeelt het Bureau de wijze waarop de nationale veiligheidsvoorschriften worden gepubliceerd en beschikbaar worden gesteld in overeenstemming met lid 1, en doet het de Commissie een aanbeveling inzake de te nemen maatregelen met het oog op het ontwikkelen van één standaardformulier voor de publicatie van deze voorschriften en het bepalen van een taalregime teneinde deze informatie gemakkelijker toegankelijk te maken voor de gebruikers.**

Artikel 8

Goedkeuring van nieuwe nationale veiligheidsvoorschriften

1. **Om te voorkomen dat verdere obstakels worden opgeworpen en met het oog op de geleidelijke harmonisering van de veiligheidsvoorschriften, ziet de Commissie erop toe dat de lidstaten de invoering van nieuwe nationale voorschriften zoveel mogelijk beperken en neemt zij de nodige initiatieven om de totstandkoming van voorschriften op Europees niveau te bevorderen.**
2. **Behoudens voor voorschriften die volledig verband houden met de uitvoering van TSI's, kan een lidstaat enkel** nieuwe nationale veiligheidsvoorschriften of wijzigingen op bestaande voorschriften als bedoeld in bijlage II introduceren, **na goedkeuring door de Commissie. Hiertoe** zendt hij het ontwerpvoorschrift aan de Commissie **en motiveert de noodzaak voor een nationale benadering.**

Als het ontwerpvoorschrift niet in overeenstemming met **vigerende of in voorbereiding zijnde** communautaire wetgeving is, wordt overeenkomstig de procedure van *artikel 27, lid 2*, een besluit genomen dat tot de desbetreffende lidstaat is gericht;

Als binnen zes maanden na de indiening van het ontwerp nog geen besluit is genomen, mag de lidstaat het voorschrift van kracht laten worden.

3. *Lid 2* is niet van toepassing wanneer om veiligheidsredenen met spoed een nieuw voorschrift moet worden goedgekeurd. In dat geval deelt de lidstaat aan de Commissie mee dat hij van plan is het voorschrift goed te keuren zonder de procedure van *lid 2* in acht te nemen en geeft hij de redenen voor het spoedeisende karakter van de getroffen maatregelen. De Commissie maakt haar standpunt hierover zo snel mogelijk kenbaar.

Artikel 9

Veiligheidsbeheersystemen

1. Infrastructuurbeheerders en spoorwegondernemingen moeten hun veiligheidsbeheersystemen tot stand brengen om ervoor te zorgen dat het spoorwegsysteem de gemeenschappelijke veiligheidsdoelen haalt en aan de in TSI's vastgelegde veiligheidseisen voldoet en dat de relevante gemeenschappelijke veiligheidsmethoden worden toegepast.

Bij afwezigheid van TSI's en gemeenschappelijke veiligheidsdoelen en -methoden moet het veiligheidsbeheersysteem voldoen aan de eisen die zijn vastgelegd in nationale veiligheidsvoorschriften, zoals omschreven in artikel 7 en bijlage II.

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

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

Dinsdag, 14 januari 2003

2. Het veiligheidsbeheersysteem voldoet aan de eisen en bevat 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, inclusief onderhoud en materiaalvoorziening en het gebruik van aannemers, en waar mogelijk, de risico's die door andere partijen worden veroorzaakt.
3. In het veiligheidsbeheersysteem van een infrastructuurbeheerder wordt rekening gehouden met de effecten van activiteiten van verschillende spoorwegondernemingen op het net en alle spoorwegondernemingen moeten in de gelegenheid worden gesteld overeenkomstig TSI's en nationale veiligheidsvoorschriften en de in hun veiligheidscertificaat genoemde voorwaarden te handelen. Voorts wordt het systeem ontwikkeld met als doel de noodprocedures van de infrastructuurbeheerder af te stemmen op alle spoorwegondernemingen die op zijn infrastructuur opereren.
4. Elk jaar dienen alle infrastructuurbeheerders en spoorwegondernemingen uiterlijk 30 juni bij de veiligheidsinstantie een veiligheidsrapport in dat betrekking heeft op het voorafgaande jaar. Het veiligheidsrapport bevat:
 - a) informatie over hoe 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 relevant 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

Artikel 10

Veiligheidscertificaten

1. Om toegang tot de spoorweginfrastructuur te krijgen, moet een spoorwegonderneming in het bezit zijn van een veiligheidscertificaat als beschreven in dit hoofdstuk. Het veiligheidscertificaat kan betrekking hebben op het gehele spoorwagetrack van een lidstaat of slechts op een afgebakend deel daarvan.

Het doel van het veiligheidscertificaat is aan te tonen dat de spoorwegonderneming een veiligheidsbeheersysteem tot stand heeft gebracht en kan voldoen aan de in TSI's en andere relevante communautaire wetgeving en in nationale veiligheidsvoorschriften vastgelegde eisen teneinde risico's te beheersen en veilig op het net te opereren.

2. Het veiligheidscertificaat omvat:
 - a) certificering ter bevestiging van de goedkeuring van het veiligheidsbeheersysteem van de spoorwegonderneming als beschreven in artikel 9 en bijlage III, en
 - b) certificering ter bevestiging van de goedkeuring van de voorzieningen die de spoorwegonderneming heeft getroffen om te voldoen aan specifieke eisen die nodig zijn om veilig op het relevante net te kunnen opereren. Het gaat hier om TSI's, nationale veiligheidsvoorschriften, **met inbegrip van de voorschriften betreffende de rijtijden voor treinbestuurders, en de certificering van personeel en rollend materieel**. Deze certificering is gebaseerd op de in bijlage IV beschreven documentatie die de spoorwegonderneming moet overleggen.
3. De veiligheidsinstantie in de lidstaat waar de spoorwegonderneming **of de infrastructuurbeheerder** het eerst actief wordt, verleent certificering overeenkomstig lid 2, onder a) en b) **na te hebben vastgesteld dat aan de bij deze richtlijn gestelde eisen is voldaan**.

Dinsdag, 14 januari 2003

Bij de certificering overeenkomstig lid 2, onder a), moeten de soort en de omvang van de desbetreffende spoorwegactiviteiten worden vermeld. De certificering is in de gehele Gemeenschap geldig voorzover het gelijkwaardige spoorwegvervoersactiviteiten betreft.

4. De veiligheidsinstantie in de lidstaat waar de spoorwegonderneming van plan is extra spoorwegvervoersdiensten te verlenen, zorgt voor de aanvullende nationale certificering die volgens lid 2, onder b), nodig is **en controleert de gelijkwaardigheid van de vereisten met de specifieke nationale vereisten voor de certificering overeenkomstig lid 2, onder a).**

5. Het veiligheidscertificaat wordt om de vijf jaar vernieuwd. Het wordt geheel of gedeeltelijk bijgewerkt wanneer de soort of omvang van de activiteit wezenlijk verandert.

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

De veiligheidsinstantie kan verlangen dat het veiligheidscertificaat wordt *bijgewerkt* na substantiële veranderingen in het regelgevingskader voor veiligheid.

Als de veiligheidsinstantie vaststelt dat de houder van een veiligheidscertificaat niet langer aan de certificatie-eisen voldoet, trekt zij onder vermelding van de redenen het certificaat onmiddellijk in. **Met name indien deze intrekking de gedeelten betreft van de veiligheidscertificaten als genoemd in lid 2, onder a), kan alleen de veiligheidsinstantie van de lidstaat die het certificaat oorspronkelijk heeft afgegeven, dit intrekken. Zij gaat onverwijld over tot intrekking van het certificaat, in voorkomend geval na door de veiligheidsinstantie van een andere lidstaat op de hoogte te zijn gesteld van het feit dat de houder niet langer aan de vereiste voorwaarden voldoet.**

Indien de veiligheidsinstantie van de lidstaat die het certificaat oorspronkelijk heeft afgegeven geen aanleiding ziet om het veiligheidscertificaat na indiening van een klacht in te trekken, wordt de Commissie daarvan in kennis gesteld en heeft zij de bevoegdheid om daarover een beslissing te nemen.

6. De veiligheidsinstantie informeert het Bureau over de in lid 2, onder a), bedoelde veiligheidscertificaten wanneer deze worden afgegeven, vernieuwd, *bijgewerkt* of ingetrokken. Daarbij worden de naam en het adres van de spoorwegonderneming vermeld, de afgiftedatum, de werkingssfeer en de geldigheid van het veiligheidscertificaat en — in geval van intrekking — de redenen voor dit besluit.

7. Uiterlijk ... (*) beoordeelt het Bureau de wijze waarop de veiligheidscertificering zich ontwikkelt, en legt het aan de Commissie een verslag over met daarin aanbevelingen voor een strategie voor de overgang op één veiligheidscertificaat in de Gemeenschap. De Commissie **formuleert** naar aanleiding van de aanbevelingen **concrete voorstellen**.

Artikel 11

Veiligheidsdossier

1. **De lidstaten verlangen van de infrastructuurbeheerders dat zij een veiligheidsdossier bijhouden om aan te tonen dat zij over systemen beschikken ter beheersing van de risico's op hun spoorweginfrastructuur. Dit veiligheidsdossier wordt door de veiligheidsinstantie afgegeven.**

2. **Het veiligheidsdossier wordt om de vijf jaar vernieuwd. Het wordt geheel of gedeeltelijk bijgewerkt wanneer de infrastructuur, seingeving of energievoorziening wezenlijk verandert.**

De beheerder van de infrastructuur stelt de veiligheidsinstantie onverwijld op de hoogte van alle belangrijke veranderingen in de voorwaarden van het veiligheidsdossier.

De veiligheidsinstantie verlangt dat het veiligheidsdossier wordt bijgewerkt na belangrijke veranderingen van het kader van de veiligheidsvoorschriften.

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

Dinsdag, 14 januari 2003

Als de veiligheidsinstantie vaststelt dat een beheerder van de infrastructuur niet langer voldoet aan de voorwaarden voor een veiligheidsdossier, trekt zij onder vermelding van de redenen het certificaat onmiddellijk in.

3. De veiligheidsinstantie informeert het Bureau over de veiligheidsdossiers die zijn afgegeven, vernieuwd of gewijzigd, dan wel ingetrokken. Deze informatie vermeldt de naam en adres van de beheerder van de infrastructuur, alsmede de datum van afgifte, het toepassingsgebied en de geldigheid van het veiligheidsdossier en, in geval van intrekking, de redenen voor dit besluit.

Artikel 12

Voorschriften voor het aanvragen van een certificaat

1. De veiligheidsinstantie neemt onverwijld een besluit over een aanvraag om **veiligheidscertificering, nadat** alle in dit artikel verlangde informatie en de door de veiligheidsinstantie gevraagde aanvullende informatie is overgelegd. Als de aanvrager aanvullende informatie moet overleggen, moet het verzoek daartoe zonder uitstel worden gedaan.

Door de veiligheidsinstantie wordt aan de hand van de voorstellen van het Spoorwegbureau een redelijke en passende termijn voor de behandeling van certificeringsaanvragen vastgesteld overeenkomstig de procedure van artikel 27, lid 2. Er kunnen verschillende soorten termijnen worden vastgesteld, al naargelang zij gelden voor de behandeling van een aanvraag voor een eerste veiligheidscertificaat, dan wel voor de verlenging of wijziging van een aanvraag met het oog op veranderingen in activiteit. Het Spoorwegbureau ziet erop toe dat de veiligheidsinstantie de behandelingstermijn(en) niet gebruikt om de zaak op de lange baan te schuiven.

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 hoe het veiligheidscertificaat kan worden verkregen. Zij geeft een opsomming van alle eisen die met het oog op artikel 10, lid 2, zijn vastgelegd en stelt alle relevante documenten ter beschikking van de aanvrager.

Er worden speciale aanwijzingen gegeven aan spoorwegondernemingen die een veiligheidscertificaat aanvragen dat betrekking heeft op diensten die op een afgebakend onderdeel van de infrastructuur worden verleend. Daarbij moeten specifiek de voorschriften worden vermeld die voor het onderdeel in kwestie gelden.

3. Aan de aanvragers wordt kosteloos een aanvraaginstructiedocument ter beschikking gesteld waarin de gestelde eisen worden beschreven en verklaard en de over te leggen documenten worden genoemd. **Een samenvatting van de in dit artikel genoemde informatie dient beschikbaar te zijn in tenminste het Engels, Frans en Duits.**

Artikel 13

Opleiding en certificering van spoorpersoneel

1. **Treinbestuurders, personeel op de treinen van een spoorwegonderneming en personeel van een spoorwegonderneming of van een infrastructuurbeheerder dat essentiële veiligheidstaken verricht zoals seingevers en stationschefs,** die aan de basiseisen voldoen **inzake** minimum- of maximumleeftijd, elementaire vermogens, fitheid en gezondheid **en overeenkomstig artikel 10, lid 2, onder b), in één lidstaat zijn gecertificeerd,** worden door de andere **spoorwegondernemingen en** lidstaten aanvaard **in zoverre er voor die eisen nog geen specificaties zijn opgesteld in de desbetreffende TSI.**

2. De lidstaten zien erop toe dat spoorwegondernemingen **en infrastructuurbeheerders** die een veiligheidscertificaat aanvragen, eerlijke en niet-discriminerende toegang hebben tot opleidingsfaciliteiten voor treinbestuurders, personeel op de treinen **en personeel dat essentiële veiligheidstaken verricht,** wanneer dergelijke opleidingen noodzakelijk zijn om het veiligheidscertificaat te verkrijgen.

Dinsdag, 14 januari 2003

De lidstaten zien erop toe dat de verplichting tot eerste en voortgezette opleiding voor treinbestuurders en treinpersoneel dat essentiële veiligheidstaken verricht, van alle spoorwegondernemingen die een veiligheidscertificaat aanvragen, niet tot concurrentievervalsing leidt.

Het Bureau bestudeert de verschillende mogelijkheden voor toegang van de spoorwegondernemingen tot de bestaande opleidingsfaciliteiten en doet een desbetreffend voorstel aan het overeenkomstig artikel 21 van Richtlijn 96/48/EG ingestelde Comité.

De geboden diensten moeten de nodige **kennis van trajecten en krachtvoertuigen, kennis van de te gebruiken taal, codes en communicatiemiddelen**, de exploitatievoorschriften, **procedures** en het seingevings- en besturingssysteem omvatten alsmede de noodprocedures die voor de geëxploiteerde trajecten gelden.

De lidstaten zien erop toe dat treinbestuurders, personeel op de treinen en personeel dat essentiële veiligheidstaken verricht de codes, woordenlijst en taalkennis die noodzakelijk zijn voor de procescommunicatie voor de geëxploiteerde trajecten en procedures, voldoende beheersen.

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

De veiligheidsinstantie ziet erop toe dat de verlening van opleidingsdiensten of, waar van toepassing, van certificering voldoet aan de veiligheidseisen die zijn vastgelegd in TSI's of nationale veiligheidsvoorschriften als beschreven in artikel 7 en bijlage II.

3. Als de opleidingsfaciliteiten uitsluitend via één enkele spoorwegonderneming of de infrastructuurbeheerder beschikbaar zijn, zien de lidstaten erop toe dat **de toegang tot deze faciliteiten:**

- **niet discriminerend is,**
- **plaatsvindt krachtens de procedure die vervat is in artikel 27, lid 2 overeenkomstig de aanbevelingen van het Bureau, en**
- **tegen een redelijke marktprijs worden verkocht.**

4. **Elke spoorwegonderneming is volledig verantwoordelijk voor de opleiding en certificering (bekwaamheidserkenning) van haar treinbestuurders en personeel op de treinen als voorwaarde voor het verkrijgen en behouden van haar vergunningen en veiligheidscertificaten.**

5. **De lidstaten zien erop toe dat de certificaten van treinbestuurders, personeel op de treinen en personeel dat essentiële veiligheidstaken verricht, afgeleverd overeenkomstig lid 1, gelden voor het spoorwegnet of het traject waarvoor zij oorspronkelijk zijn toegekend, onafhankelijk van de spoorwegonderneming waarvoor de gecertificeerde werkt.**

Artikel 14

Certificering van operationeel rollend materieel

1. Spoorwegondernemingen die rollend materiaal gebruiken dat overeenkomstig artikel 10, lid 2, onder b), in één lidstaat is gecertificeerd en niet geheel aan een TSI voldoet, wordt in andere lidstaten gecertificeerd.

2. De spoorwegonderneming die in andere lidstaten een certificaat aanvraagt, moet aan de relevante veiligheidsinstantie technische gegevens overleggen over het rollend materieel of het soort rollend materieel, met vermelding van het beoogde gebruik van het materieel op het net. De gegevens moeten de volgende informatie bevatten:

- a) bewijs dat het rollend materieel door een veiligheidsinstantie in een andere lidstaat is gecertificeerd en informatie waaruit de staat van dienst van het materieel en het onderhoud ervan blijkt en waar van toepassing de technische wijzigingen die na de certificering zijn aangebracht;
- b) relevante technische gegevens en operationele kenmerken waar de veiligheidsinstantie om verzoekt en die nodig zijn voor aanvullende certificering;

Dinsdag, 14 januari 2003

- c) bewijs inzake technische en operationele kenmerken waaruit blijkt dat het rollend materieel voldoet aan de voorwaarden die worden gesteld aan de energievoorziening, de seingeping en besturing, de spoorwijdte en infrastructuurprofielen, de maximale asbelasting en andere netwerkeisen;
 - d) informatie over vrijstellingen van nationale veiligheidsvoorschriften, die nodig zijn om certificering te verlenen, en bewijs, op basis van een risicobeoordeling, waaruit blijkt 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 **in overleg met de infrastructuurbeheerder**.
4. De veiligheidsinstantie neemt **overeenkomstig de procedure van artikel 27, lid 2 aan de hand van de voorstellen van het Bureau** onverwijld een besluit over een aanvraag als bedoeld in dit artikel nadat alle technische gegevens, inclusief de documentatie over de verrichte tests, zijn overgelegd. Het certificaat kan gebruiksvoorwaarden en andere beperkingen bevatten.

Artikel 15

Harmonisering van veiligheidscertificaten

1. Uiterlijk ... (*) worden overeenkomstig artikel 10, lid 2, onder b), en bijlage IV besluiten over gemeenschappelijke geharmoniseerde eisen genomen en krachtens de procedure van *artikel 27, lid 2*, wordt een gemeenschappelijke vormgeving voor aanvraaginstructiedocumenten goedgekeurd.
2. Voorafgaand aan de goedkeuring van geharmoniseerde eisen en een gemeenschappelijke vormgeving voor aanvraaginstructiedocumenten kunnen overeenkomstig de procedure van *artikel 27, lid 3*, niet-bindende richtsnoeren worden aangenomen.
3. Het Bureau doet aanbevelingen voor geharmoniseerde eisen en een gemeenschappelijke vormgeving voor aanvraaginstructiedocumenten, krachtens een mandaat dat wordt uitgevaardigd volgens de procedure van *artikel 27, lid 2*.

HOOFDSTUK IV

VEILIGHEIDSINSTANTIE

Artikel 16

Taken van de veiligheidsinstantie

1. Iedere lidstaat roept een veiligheidsinstantie in het leven die zich met veiligheidsregelgeving en -toezicht moet bezighouden. **De lidstaten kunnen ook multinationale veiligheidsinstanties instellen om te zorgen voor doeltreffend en samenhangend toezicht en regulering van de veiligheid van spoorwegen via gespecialiseerde grensoverschrijdende infrastructuur zoals lange tunnels. Een veiligheidsinstantie** is wat betreft haar organisatie, wettelijke structuur en besluitvorming onafhankelijk van enige spoorwegonderneming, infrastructuurbeheerder en aanvrager. **Bij de praktische uitvoering van haar taken overeenkomstig lid 3 kan deze instantie gebruik maken van de middelen van de infrastructuurbeheerder.**
2. De veiligheidsinstantie wordt in ieder geval met de volgende regelgevingstaken belast:
 - a) het verlenen van toestemming om de subsystemen van structurele aard die volgens artikel 14 van Richtlijn 96/48/EG van het Trans-Europese hogesnelheidsspoorwegsysteem deel uitmaken, in gebruik te nemen;

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

Dinsdag, 14 januari 2003

- b) het verlenen van toestemming om de subsystemen van structurele aard die volgens artikel 14 van Richtlijn 2001/16/EG van het Trans-Europese conventionele spoorwegsysteem deel uitmaken, in gebruik te nemen;
 - c) het verlenen van toestemming om nieuw en ingrijpend aangepast rollend materieel waarop nog geen TSI van toepassing is, in gebruik te nemen;
 - d) het afgeven, vernieuwen, *bijwerken* en intrekken van relevante onderdelen van veiligheidscertificaten overeenkomstig artikel 10;
 - e) het vaststellen van wettelijk bindende nationale veiligheidsvoorschriften als beschreven in artikel 7 en bijlage II, tenzij de voorschriften worden uitgevaardigd door het nationale parlement of de regering.
3. De veiligheidsinstantie wordt met de volgende toezichthoudende taken belast:
- a) zij moet controleren of de subsystemen van structurele aard van het Trans-Europese hogesnelheidsspoorwegsysteem geëxploiteerd en onderhouden worden overeenkomstig de relevante essentiële eisen **op het gebied van de veiligheid**;
 - b) zij moet controleren of de subsystemen van structurele aard van het Trans-Europese conventionele spoorwegsysteem geëxploiteerd en onderhouden worden overeenkomstig de relevante essentiële eisen **op het gebied van de veiligheid**;
 - c) zij moet namens de lidstaat handelen als het gaat om het toezicht op de interoperabiliteitsonderdelen en ervoor zorgen dat deze aan de essentiële eisen **op het gebied van de veiligheid** voldoen;
 - d) zij moet controleren of infrastructuurbeheerders en spoorwegondernemingen handelen overeenkomstig de communautaire of nationale voorschriften en dat wordt voldaan aan de voorwaarden en eisen die in veiligheidscertificaten zijn vastgelegd **en de voorschriften voor het inzetten van het personeel, overeenkomstig artikel 13**;
 - e) zij moet erop toezien dat het rollend materieel naar behoren wordt geregistreerd en dat de aan veiligheid gerelateerde informatie in het nationale register, dat overeenkomstig artikel [...] van Richtlijn 96/48/EG en artikel [...] van Richtlijn 2001/16/EG tot stand is gebracht, nauwkeurig is en regelmatig wordt bijgewerkt.
4. **Voor de uitvoering van de** in lid 2 en 3 bedoelde taken **raadpleegt de nationale veiligheidsinstantie de betrokken** infrastructuurbeheerder **en eigenaar of exploitant van de netwerken**.

Artikel 17

Besluitvormingsbeginselen van de veiligheidsinstantie

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 en maakt haar verzoeken om informatie en besluiten zonder onnodig uitstel kenbaar.

Tijdens de ontwikkeling van het nationale regelgevingskader raadpleegt de veiligheidsinstantie alle betrokken en belanghebbende partijen, inclusief 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 toezichthoudende functie te vervullen en zij krijgt toegang tot alle relevante documenten en tot de terreinen, installaties en uitrusting van infrastructuurbeheerders en spoorwegondernemingen.

Dinsdag, 14 januari 2003

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 hun besluitvormingscriteria in de gehele Gemeenschap te harmoniseren. De samenwerking heeft in het bijzonder ten doel de veiligheids-certificering van spoorwegondernemingen te vergemakkelijken en te coördineren, 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 jaarverslag over haar activiteiten in het voorafgaande jaar en zendt het uiterlijk 30 september aan het Bureau. Het verslag bevat informatie over:

- a) de ontwikkeling van de veiligheid op het spoor, inclusief een overzicht op lidstaatniveau 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;
- d) de resultaten van en ervaringen met het toezicht dat door infrastructuurbeheerders en spoorwegondernemingen wordt uitgeoefend.

HOOFDSTUK V

ONDERZOEK NAAR ONGEVALLLEN EN INCIDENTEN

Artikel 19

Te onderzoeken voorvallen

1. De lidstaten zien erop toe dat er na ernstige ongevallen en incidenten op het spoor onderzoek plaatsvindt, met als doel de veiligheid op het spoor mogelijk te verbeteren en in de toekomst ongevallen en incidenten te voorkomen.
2. De te onderzoeken voorvallen zijn:
 - a) ernstige ongevallen;
 - b) incidenten die onder enigszins andere omstandigheden tot ernstige ongevallen zouden hebben kunnen geleid, inclusief technische gebreken in de subsystemen van structurele aard of in de interoperabiliteitsonderdelen van de trans-Europese hogesnelheids- of conventionele spoorwegsystemen.
3. De omvang van de onderzoeken en de daarbij te volgen procedure worden vastgesteld door het in *artikel 21* bedoelde onderzoeksorgaan, met inachtneming van de beginselen en doelstellingen van de *artikelen 20 en 22* en afhankelijk van de lessen die het orgaan met het oog op de verbetering van de veiligheid, van het ongeval of incident verwacht te leren.

Het onderzoeksorgaan bepaalt of een voorval als bedoeld in lid 2, onder b), wordt onderzocht. Bij de besluitvorming houdt het rekening met:

- a) de ernst van het incident,

Dinsdag, 14 januari 2003

- b) de vraag of het incident deel uitmaakt van een reeks relevante systeemincidenten,
 - c) de consequenties van het incident voor de veiligheid op het spoor in de Gemeenschap, en
 - d) verzoeken van infrastructuurbeheerders, spoorwegondernemingen of de veiligheidsinstantie.
4. Het onderzoek geeft in geen geval antwoord op de vraag wie schuldig of aansprakelijk is.

Artikel 20

Status van het onderzoek

1. De lidstaten formuleren in het kader van hun respectieve interne rechtssystemen een wettelijke status voor het onderzoek waardoor 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 voor het gerechtelijk onderzoek verantwoordelijk 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 daaraan gerelateerde infrastructuur en verkeersregelings- en seingevinginstallaties;
 - b) het recht om onmiddellijk bewijsmateriaal te laten inventariseren en wrakstukken, infrastructuurinstallaties of -onderdelen gecontroleerd te laten verwijderen, met het oog op onderzoek of analyse;
 - c) toegang tot **voor harmonisering in aanmerking komende recorders** en apparatuur voor het opnemen van verbale boodschappen en tot de opnames van de werking van het seingeving- en besturings-systeem **van de infrastructuurbeheerder**, en mogen zij de inhoud daarvan gebruiken;
 - d) toegang tot de uitkomsten van het onderzoek naar de lichamen van slachtoffers;
 - e) toegang tot de uitkomsten van de onderzoeken naar het treinpersoneel en van ander spoorwegpersoneel dat bij het ongeval of incident betrokken is;
 - f) de mogelijkheid het betrokken spoorwegpersoneel en andere getuigen aan een onderzoek te onderwerpen; **elke opgeroepen persoon heeft het recht zich te doen vergezellen door een derde persoon van eigen keuze, die evenwel zijn taal kan spreken;**
 - g) toegang tot alle relevante informatie of gegevens die in het bezit zijn van de infrastructuurbeheerder, de betrokken spoorwegondernemingen en de veiligheidsinstantie.
3. Het onderzoek staat los van elk gerechtelijk onderzoek en de voortgang van het werk mag in geen geval door de gerechtelijke procedures worden vertraagd of belemmerd.

Artikel 21

Onderzoeksorgaan

1. Elke lidstaat ziet erop toe dat de in *artikel 19, lid 2*, bedoelde onderzoeken naar ongevallen en incidenten door een permanent orgaan worden verricht. Dit orgaan is wat betreft zijn organisatie, wettelijke structuur en besluitvorming onafhankelijk van infrastructuurbeheerders, spoorwegondernemingen, heffingsinstanties, toewijzende instanties en aangemelde instanties. Voorts is het **bij zijn besluitvorming** onafhankelijk van de **veiligheidsinstantie** of andere partijen waarvan de belangen kunnen conflicteren met de taken die aan het onderzoeksorgaan zijn toevertrouwd.
2. Aan het onderzoeksorgaan worden de middelen verschaft die het nodig heeft om zijn taken onafhankelijk van de in lid 1 bedoelde organisaties te verrichten en het krijgt daartoe voldoende mogelijkheden. De onderzoekers wordt een status toegekend op grond waarvan zij, zoals vereist wordt, gegarandeerd onafhankelijk zijn. Bij een ongeval of incident treedt ten minste één onderzoeker als aangewezen onderzoeker op.

Dinsdag, 14 januari 2003

3. De lidstaten zorgen ervoor dat spoorwegondernemingen, infrastructuurbeheerders en waar nodig de veiligheidsinstantie verplicht zijn de in *artikel 19, lid 2*, 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 onverwijld te kunnen uitvoeren.
4. Het onderzoeksorgaan mag naast de in deze richtlijn beschreven taken ook onderzoeken naar andere voorvallen dan spoorwegongevallen en -incidenten verrichten zolang de onafhankelijkheid van het orgaan door dergelijke onderzoeken niet in gevaar komt.
5. Zo nodig kan het orgaan onderzoeksorganen uit andere lidstaten of het Bureau verzoeken deskundigheid te verschaffen of technische inspecties, analyses of beoordelingen te verrichten.
6. De lidstaten kunnen het onderzoeksorgaan opdragen onderzoeken naar andere dan de in *artikel 19, lid 2*, 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. Zij passen zich aan de vooruitgang op technisch en wetenschappelijk gebied aan.

Het Bureau ondersteunt hen in deze taak.

Artikel 22

Onderzoeksverrichtingen

1. Een ongeval of incident als bedoeld in *artikel 19, lid 2*, wordt onderzocht door het onderzoeksorgaan van de lidstaat waarin het heeft plaatsgevonden. Als niet kan worden vastgesteld in welk land het heeft plaatsgevonden, als het heeft plaatsgevonden op de grens van twee lidstaten **of als er verschillende lidstaten bij betrokken zijn**, spreken de relevante organen af wie het onderzoek gaat verrichten of dat zij gezamenlijk deze taak op zich nemen. In *elk* geval **moeten de relevante organen van de betrokken lidstaten kunnen** deelnemen **aan het onderzoek** en **worden zij** volledig op de hoogte gehouden van de uitkomsten ervan. **Dit artikel laat de mogelijkheid onverlet dat lidstaten besluiten dat deze instanties in andere omstandigheden dit onderzoek in samenwerkingsverband verrichten.**
2. Voor elk ongeval of incident draagt het onderzoeksorgaan zorg voor de juiste middelen en de operationele en technische deskundigheid die nodig is om de taak uit te voeren. **Het in elke bij een incident of ongeval betrokken locomotief verplicht aanwezige registratieapparaat zal systematisch worden geanalyseerd door de onderzoeksorgaan van de lidstaat.**
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 relevante infrastructuurbeheerder en spoorwegondernemingen, de veiligheidsinstantie, slachtoffers en hun familieleden, de eigenaren van beschadigde eigendommen, fabrikanten, de betrokken noodhulpdiensten en vertegenwoordigers van personeel en gebruikers worden over het onderzoek en de uitkomsten ervan geïnformeerd en krijgen voor zover dat haalbaar is, de mogelijkheid om daarin te participeren.

Artikel 23

Verslagen

1. Naar aanleiding van een onderzoek naar een ongeval of incident als bedoeld in *artikel 19, lid 2*, 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 de verslagen worden de in *artikel 19, lid 1*, bedoelde doelstellingen van de onderzoeken vermeld en waar nodig veiligheidsaanbevelingen gegeven.

Dinsdag, 14 januari 2003

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, inclusief de veiligheidsaanbevelingen, wordt aan de in *artikel 22, lid 3*, bedoelde relevante partijen gezonden en aan betrokken instanties en partijen in andere lidstaten.

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

Artikel 24

Aan het Bureau te zenden informatie

1. Binnen één week na het besluit een onderzoek in te stellen, brengt het onderzoeksorgaan het Bureau daarvan op de hoogte. Hierbij worden de datum, tijd en plaats van het voorval aangegeven, alsmede het type voorval en de gevolgen ervan als het gaat om het verlies van mensenlevens, verwondingen en schade.

2. Het onderzoeksorgaan zendt het Bureau een afschrift van de eindverslagen als bedoeld in *artikel 23, lid 2*, en van het jaarverslag als 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. Waar nodig komt men op grond van deze aanbevelingen in actie.

3. De veiligheidsinstantie en andere instanties of organen of waar nodig andere lidstaten tot welke de aanbevelingen zijn gericht, laten het onderzoeksorgaan **binnen zes maanden na ontvangst van de aanbeveling** weten welke maatregelen zij naar aanleiding van **die** aanbeveling hebben genomen of gepland.

HOOFDSTUK VI

UITVOERINGSBEVOEGDHEDEN

Artikel 26

Aanpassing van bijlagen

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

Artikel 27

Comité

1. De Commissie wordt bijgestaan door het comité dat op grond van artikel 21 van Richtlijn 96/48/EG in het leven is geroepen.

2. Wanneer naar dit lid wordt verwezen, geldt de regelgevingsprocedure van artikel 5 van Besluit 1999/468/EG, overeenkomstig de artikelen 7 en 8 van dat besluit.

Dinsdag, 14 januari 2003

De in artikel 5, lid 6, van Besluit 1999/468/EG genoemde periode is drie maanden.

3. Wanneer naar dit lid wordt verwezen, geldt de raadplegingsprocedure van artikel 3 van Besluit 1999/468/EG, overeenkomstig de artikelen 7 en 8 van dat besluit.

HOOFDSTUK VII

ALGEMENE BEPALINGEN EN SLOTBEPALINGEN

Artikel 28

Wijzigingen op Richtlijn 95/18/EG

Richtlijn 95/18/EG wordt als volgt gewijzigd:

(1) Artikel 8 wordt vervangen door de volgende tekst:

„Artikel 8

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

(2) In de bijlage wordt deel II geschrapt.

Artikel 29

Wijzigingen op Richtlijn 2001/14/EG

Richtlijn 2001/14/EG wordt als volgt gewijzigd:

(1) De titel wordt als volgt gewijzigd:

„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) geschrapt.

(3) Artikel 32 wordt geschrapt.

(4) In artikel 34 wordt lid 2 vervangen door de volgende tekst:

„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 tarifiering en capaciteitstoe-wijzing; binnen twee maanden vanaf de ontvangst van een dergelijk verzoek besluit de Commissie volgens de raadplegingsprocedure 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.

Onverminderd artikel 226 van het Verdrag kan iedere lidstaat het besluit van de Commissie binnen een maand aan de Raad voorleggen. De Raad kan in uitzonderlijke omstandigheden met gekwalificeerde meerderheid van stemmen binnen een maand een andersluidend besluit nemen.”

Artikel 30

Verslag *en verdere communautaire actie*

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

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

Dinsdag, 14 januari 2003

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

Uiterlijk ... (*) dient de Commissie, in het geval dat de Europese sociale partners van het Comité van de sociale dialoog geen akkoord hebben gesloten, bij het Europees Parlement en de Raad een voorstel in voor de invoering van een Europees rijbewijs voor treinbestuurders die grensoverschrijdende vervoerdiensten verrichten en formuleert zij concrete voorstellen inzake de harmonisering van rij- en rusttijden voor treinbestuurders en personeel dat essentiële veiligheidstaken verricht;

Indien de Europese sociale partners op dit punt al een akkoord hebben gesloten, zal de Commissie voorstellen deze akkoorden kracht van wet te verlenen door een richtlijn op basis van artikel 139 van het Verdrag.

Uiterlijk ... (*) geeft de Commissie de opdracht aan het Bureau voor het opstellen en ontwikkelen van TSI's voor de overgang naar één regeling voor operationele mededelingen in de Europese spoorwegsector, zoals nu reeds het geval is in de scheep- en luchtvaart.

Artikel 31

Sancties

De lidstaten stellen vast welke sancties gelden voor overtredingen van de ter uitvoering van deze richtlijn vastgestelde nationale bepalingen en nemen de nodige maatregelen om ervoor te zorgen dat deze sancties worden toegepast. De sancties moeten doeltreffend, evenredig, niet-discriminerend en afschrikkend zijn.

De lidstaten stellen de Commissie uiterlijk op de in artikel 32 vermelde datum in kennis van die bepalingen en stellen haar zo spoedig mogelijk in kennis van eventuele latere wijzigingen daarop.

Artikel 32

Tenuitvoerlegging

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 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 33

Inwerkingtreding

Deze richtlijn treedt in werking twintig dagen na de bekendmaking ervan in het Publicatieblad van de Europese Gemeenschappen.

Artikel 34

Adressaten

Deze richtlijn is gericht tot de lidstaten.

Gedaan te

Voor het Europees Parlement
De Voorzitter

Voor de Raad
De Voorzitter

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

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