EUROPESE
COMMISSIE

Brussel, 30.1.2013
COM(2012) 31 final

2013/0016 (COD)

Voorstel voor een

RICHTLIJN VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD

inzake spoorwegveiligheid

(Herschikking)

(Voor de EER relevante tekst)

{SWD(2013) 8 final}
{SWD(2013) 9 final}

TOELICHTING

1. ACHTERGROND VAN HET VOORSTEL

1.1. Recente ontwikkelingen van het EU-beleid inzake spoorvervoer

In het op 28 maart 2011 aangenomen Witboek "Stappenplan voor een interne Europese vervoersruimte – werken aan een concurrerend en zuinig vervoerssysteem" (Witboek van 2011) heeft de Commissie haar visie geformuleerd op de ontwikkeling van een gemeenschappelijke Europese spoorwegruimte en verduidelijkt dat om deze doelstelling te bereiken een eengemaakte spoorwegmarkt tot stand moet worden gebracht waar Europese spoorwegondernemingen diensten kunnen verlenen zonder overbodige technische en administratieve belemmeringen.

In de conclusies van de Europese Raad van januari 2012 wordt sterk gepleit voor het ontsluiten van het groeischeppende potentieel van een volledig geïntegreerde eengemaakte markt, onder meer wat betreft de netwerksectoren[1]. In de mededeling van de Commissie "Actie voor stabiliteit, groei en werkgelegenheid" van 30 mei 2012[2] wordt benadrukt dat de regelgevingslast verder moet worden verlicht en dat de drempels om de spoorvervoersmarkt te betreden in grote lidstaten en transitlidstaten moeten worden weggenomen en worden voor de verschillende landen specifieke aanbevelingen in die zin geformuleerd. In dezelfde geest heeft de Commissie op 6 juni 2012 een mededeling aangenomen betreffende een betere governance van de interne markt, waarin eveneens het belang van de vervoerssector wordt benadrukt[3].

De geleidelijke invoering van de drie "spoorwegpakketten" (en een aantal begeleidende besluiten) om de nationale markten open te stellen, de concurrentiekracht van de spoorwegondernemingen te versterken en deze op EU-niveau interoperabel te maken zonder afbreuk te doen aan het hoge veiligheidsniveau, hebben de Europese spoorwegmarkt het jongste decennium ingrijpend gewijzigd. Ondanks de aanzienlijk ontwikkeling van het EU-acquis inzake de invoering van een eengemaakte markt voor vervoersdiensten, blijft het aandeel van het spoor in het vervoer binnen de Unie bescheiden. Om die reden stelt de Commissie het vierde spoorwegpakket voor om de kwaliteit en de efficiency van de spoorvervoerdiensten te verbeteren door de resterende marktbelemmeringen weg te werken. Deze richtlijn is een onderdeel van het vierde spoorwegpakket en focust op het wegwerken van de resterende administratieve en technische belemmeringen, met name door een gemeenschappelijke aanpak van veiligheids- en interoperabiliteitsvoorschriften te ontwikkelen om extra schaalvoordelen te creëren voor spoorwegondernemingen die in de hele Unie actief zijn, de administratiekosten te drukken, de administratieve procedures te versnellen en verkapte discriminatie tegen te gaan.

1.2. Regelgevingskader inzake spoorwegveiligheid

Om nieuwe stappen te nemen naar een interne markt voor spoorvervoersdiensten moet een gemeenschappelijk regelgevingskader inzake spoorwegveiligheid worden gecreëerd. Tot nu toe hebben de lidstaten hoofdzakelijk veiligheidsvoorschriften en -normen voor nationale lijnen ontwikkeld op grond van nationale technische en operationele concepten. Tegelijkertijd

[1] http://www.consilium.europa.eu/uedocs/cms_data/docs/pressdata/en/ec/127599.pdf
[2] COM(2012) 299 final.
[3] COM(2012) 259 final.

hebben de verschillen in beginselen, aanpak en cultuur ervoor gezorgd dat het moeilijk is technische obstakels te overwinnen en internationale vervoersactiviteiten te verrichten.

Met Richtlijn 91/440/EEG, Richtlijn 95/18/EG van de Raad van 19 juni 1995 betreffende de verlening van vergunningen aan spoorwegondernemingen[4] en Richtlijn 2001/14/EG van het Europees Parlement en de Raad van 26 februari 2001 inzake de toewijzing van spoorweginfrastructuurcapaciteit en de heffing van rechten voor het gebruik van spoorweginfrastructuur en veiligheidscertificering[5] werden de eerste stappen gezet naar de regulering van de Europese spoorwegvervoersmarkt door deze markt open te stellen voor internationale goederenvervoersdiensten per spoor. De veiligheidsvoorschriften zijn evenwel ontoereikend gebleken en de verschillen tussen de veiligheidseisen in de verschillende lidstaten blijven het optimaal functioneren van het spoorwegvervoer in de Unie ondermijnen.

Richtlijn 2004/49/EG van het Europees Parlement en de Raad van 29 april 2004 inzake de veiligheid op de communautaire spoorwegen en tot wijziging van Richtlijn 95/18/EG van de Raad betreffende de verlening van vergunningen aan spoorwegondernemingen, en van Richtlijn 2001/14/EG van de Raad inzake de toewijzing van spoorweginfrastructuurcapaciteit en de heffing van rechten voor het gebruik van spoorweginfrastructuur alsmede inzake veiligheidscertificering[6] vormde een belangrijke stap voorwaarts om een gemeenschappelijk regelgevingskader inzake spoorwegveiligheid tot stand te brengen. Om de lidstaten te ontmoedigen verder op nationaal niveau eigen veiligheidsvoorschriften en –normen te blijven ontwikkelen op basis van nationale technische en operationele concepten voorzag de richtlijn in een kader voor de inhoudelijke standaardisering van veiligheidsvoorschriften, veiligheidscertificering van spoorwegondernemingen en de taken en functies van veiligheidsinstanties en organen voor het onderzoek van ongevallen.

1.3. Waarom moet Richtlijn 2004/49/EG worden gewijzigd?

Op grond van artikel 10, lid 7, van Richtlijn 2004/49/EG, diende het Bureau vóór 30 april 2009 de ontwikkeling van de veiligheidscertificering te beoordelen en aan de Commissie een verslag voor te leggen met aanbevelingen voor een strategie voor de overgang naar één communautair veiligheidscertificaat. De ontwikkeling en invoering van één veiligheidscertificaat voor de hele Unie is reeds lang een doelstelling. Het was nooit de vraag of maar wel wanneer het zou worden ingevoerd.

In zijn tussentijds verslag van 2009 heeft het Europees Spoorwegbureau (hierna "het Bureau") verklaard dat het nog te vroeg was om een aanbeveling te formuleren en dat er behoefte was aan extra informatie om een onderbouwd debat te kunnen voeren. In juli 2012 heeft het Bureau een rapport gepubliceerd met een aanbeveling voor een migratiestrategie[7].

Op basis van de aanbeveling van het Bureau is de Commissie van oordeel dat het huidige regelgevingskader voldoende is ontwikkeld om geleidelijk over te schakelen naar één veiligheidscertificaat voor de hele Unie. In het licht van die doelstelling moet de rol van de nationale veiligheidsinstanties worden aangepast en moeten de verantwoordelijkheden tussen die instanties en het Bureau worden herverdeeld.

---

4 PB L 143 van 27.6.1995, blz. 70.
5 PB L 75 van 15.3.2001, blz. 29.
6 PB L 164 van 30.4.2004, blz. 44.
7 Recommendation on the migration to a single EU safety certificate, ERA/REC/10/2011, 3.7.2012.

De herziening van de spoorwegveiligheidsrichtlijn vormt tevens een gelegenheid om de tekst aan te passen aan de ontwikkeling van de spoorwegmarkt en de opkomst van nieuwe professionele actoren en entiteiten op die markt. Uit verschillende ernstige spoorwegongevallen zijn lessen getrokken. Daarbij is gebleken dat deze actoren belangrijke verantwoordelijkheden op het gebied van veiligheid kunnen dragen. In het verleden konden de verticaal geïntegreerde spoorwegondernemingen intern toezicht uitoefenen op de kwaliteit van alle processen, zoals het onderhoud van het rollend materieel of het laden van treinen. De huidige trend om activiteiten of diensten uit te besteden leidt tot het ontstaan van nieuwe actoren die onder toenemende economische en financiële druk staan, terwijl de interne controle afneemt. Dit kan de veiligheid in het gedrang brengen, tenzij via contractuele of andere regelingen een nieuwe manier van monitoring wordt opgezet om erop toe te zien dat alle partijen risicobeheersingsmaatregelen toepassen.

Een andere belangrijke reden om de tekst te wijzigen, zijn de nationale voorschriften inzake veiligheidsaspecten. Rond dit thema is een taskforce opgericht, waarvan de conclusies in dit voorstel zijn meegenomen.

Andere wijzigingen van de tekst houden verband met:

- de verduidelijking van bestaande bepalingen en nieuwe definities: om de samenhang te verbeteren met vergelijkbare bepalingen in Richtlijn XX betreffende de interoperabiliteit van het spoorwegsysteem in de Europese Unie (hierna: de interoperabiliteitsrichtlijn);
- aanpassingen in het licht van de ontwikkeling van het wetgevingskader: bepalingen inzake nationale voorschriften en verwijzingen naar comitéprocedures en gedelegeerde handelingen;
- redactionele wijzigingen: de consolidering van vorige wijzigingen in de tekst van de richtlijn, de hernummering van de artikelen en bijlagen, de schrapping van achterhaalde bepalingen en verwijzingen naar andere delen van het vierde spoorwegpakket.

2. RESULTATEN VAN DE RAADPLEGING VAN BELANGHEBBENDE PARTIJEN EN EFFECTBEOORDELING

DG MOVE heeft een effectbeoordeling uitgevoerd ter onderbouwing van de wetgevingsvoorstellen om de efficiency en het concurrentievermogen van de gemeenschappelijke Europese spoorwegruimte inzake interoperabiliteit en veiligheid te verbeteren.

In juni 2011 is een stuurgroep effectbeoordeling opgericht. DG MOVE heeft alle DG's uitgenodigd hieraan deel te nemen, maar de belangrijkste betrokkenen zijn de DG's ENTR, EMPL, SG, SJ, HR, RTD, BUDG, REGIO, ENER en ELARG.

Voorts hebben de diensten van de Commissie continu overleg gepleegd met de vertegenwoordigers van de sector over de ontwikkelingen in de gemeenschappelijke Europese spoorwegruimte. In 2010-2011 hebben zij eveneens een ex-postevaluatie gemaakt van Verordening (EG) nr. 881/2004 tot oprichting van een Europees Spoorwegbureau.

Om de Commissie te ondersteunen bij het effectbeoordelingsproces heeft een externe consultant de opdracht gekregen een studie ter ondersteuning van de effectbeoordeling te maken en een gerichte raadpleging van de belanghebbenden te organiseren.

De gerichte raadpleging van de belanghebbende partijen is gestart op 18 november 2011 met een internetenquête en afgesloten op 30 december 2011. Daarna werden een aantal interviews met de belangrijkste actoren gehouden en eind februari 2012 heeft een stakeholderworkshop plaatsgehad.

Gezien de technische aard van het initiatief, is geen publieke raadpleging gehouden. De Commissie heeft er echter voor gezorgd dat alle belanghebbende partijen op het juiste moment werden geraadpleegd en dat daarbij alle belangrijke elementen van dit initiatief aan bod kwamen.

Meer informatie over de effectbeoordeling en de resultaten van de raadpleging van de belanghebbenden wordt gegeven in het effectbeoordelingsrapport[8].

3. JURIDISCHE ELEMENTEN VAN HET VOORSTEL

In dit hoofdstuk wordt toelichting en commentaar verstrekt bij de ingrijpende wijzigingen aan de tekst van de richtlijn. Redactionele en voor de hand liggende wijzigingen worden niet toegelicht.

HOOFDSTUK 1

Artikel 1: geen opmerkingen.

Artikel 2: aanpassing van de werkingssfeer om de coherentie met de interoperabiliteitsrichtlijn te waarborgen.

Artikel 3: nieuwe definities en enkele wijzigingen om de coherentie te verbeteren met vergelijkbare definities in de interoperabiliteitsrichtlijn.

HOOFDSTUK II

Artikel 4: verduidelijking van de rol en verantwoordelijkheden van de spelers in de spoorwegketen, rekening houdend met recente ontwikkelingen van de markt en het regelgevingskader.

Artikel 5, 6 en 7: aanpassingen in het licht van de ontwikkeling van het wetgevingskader.

Artikel 8: aanpassing van de bepalingen inzake de nationale voorschriften in het licht van de ontwikkeling van de regelgeving (vaststelling van TSI's) en de afstemming op de interoperabiliteitsrichtlijn.

Artikel 9: geen opmerkingen.

HOOFDSTUK III

Artikel 10: invoering van het systeem met een Europees veiligheidscertificaat voor spoorwegondernemingen in plaats van het vorige systeem van veiligheidscertificaten in twee delen: deel A en deel B.

Artikel 11: voormalig artikel 11, aangepast aan het proces voor de geleidelijke invoering van een Europees veiligheidscertificaat en rekening houdend met de nieuwe rol van het Bureau.

Artikel 12: voormalig artikel 11 zonder belangrijke wijzigingen.

Artikel 13: geen opmerkingen.

Artikel 14 en 15: hernummering van het voormalige artikel 14 bis.

Voormalig artikel 15: achterhaald.

HOOFDSTUK IV

[8] Werkdocument van de diensten van de Commissie bij de "Legislative proposals to eliminate remaining administrative and technical barriers in the field of interoperability and safety on the EU railway market".

Artikelen 16 tot en met 18: aanpassingen in het licht van de nieuwe taken van de nationale veiligheidsinstanties en de geleidelijke invoering van een Europees veiligheidscertificaat en de herverdeling van de verantwoordelijkheden tussen deze instanties en het Bureau.

HOOFDSTUK V

Artikel 19: geen opmerkingen.

Artikel 20: verduidelijking van het belang van samenwerking tussen het nationale onderzoeksorgaan en de gerechtelijke autoriteiten bij een onderzoek na een ongeval.

Artikelen 21 tot en met 25: geen opmerkingen.

HOOFDSTUK VI

Artikel 26: nieuwe bepalingen inzake gedelegeerde handelingen in het licht van de inwerkingtreding van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie.

Artikel 27: wijziging van de comitéprocedure in het licht van de inwerkingtreding van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie.

Artikel 28: actualisering van het voormalige artikel 31.

Artikel 29: voormalig artikel 32, zonder opmerkingen.

Voormalig artikel 26: achterhaald.

De voormalige artikelen 29 en 30 van Richtlijn 2004/49/EG betreffen wijzigingen van respectievelijk Richtlijn 95/18/EG en 2001/14/EG. Die worden overbodig wanneer de herschikking van het eerste spoorwegpakket in werking treedt en deze richtlijnen worden ingetrokken.

Artikel 30: overgangsbepalingen.

Artikel 31: nieuw artikel betreffende de status van de adviezen en aanbevelingen van het Bureau

Artikel 32: voormalig artikel 33 met verduidelijkingen inzake de omzetting.

Artikel 33: intrekking van Richtlijn 2004/49/EG, herschikt.

Artikel 34: voormalig artikel 34 inzake de inwerkingtreding, aangepast.

Artikel 35: voormalig artikel 35 betreffende de adressaten, aangepast.

BIJLAGE I: voormalige BIJLAGE I met enkele aanpassingen.

Voormalige BIJLAGE II: achterhaald na de aanpassing van de nationale voorschriften.

Voormalige BIJLAGE III: achterhaald door de vaststelling van een uitvoeringsbesluit.

Voormalige BIJLAGE IV: achterhaald na de invoering van een Europees veiligheidscertificaat.

Voormalige BIJLAGE V: achterhaald door de vaststelling van een uitvoeringsbesluit.

Nieuwe BIJLAGE II: concordantietabel.

↓ Rectificatie, PB L 220, 21.6.2004, blz. 16 (aangepast)

2013/0016 (COD)

Voorstel voor een

RICHTLIJN VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD

inzake ⌦ spoorwegveiligheid ⌫ ~~de veiligheid op de communautaire spoorwegen~~

(Herschikking)

(Voor de EER relevante tekst)

HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD VAN DE EUROPESE UNIE,

~~Gelet op~~ Gezien het Verdrag ⌦ betreffende de werking van de Europese Unie ⌫ ~~tot oprichting van de Europese Gemeenschap~~, en met name ~~op~~ artikel 91 ~~71~~, lid 1,

Gezien het voorstel van de Europese Commissie[1],

Na toezending van het ontwerp van wetgevingshandeling aan de nationale parlementen,

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 gewone wetgevingsprocedure,

Overwegende hetgeen volgt:

🡻 Rectificatie, PB L 220, 21.6.2004, blz. 16 overweging 1 (aangepast)

~~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[4], 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.~~

⇩ nieuw

(1) Richtlijn 2004/49/EG van het Europees Parlement en de Raad van 29 april 2004 inzake de veiligheid op de communautaire spoorwegen en tot wijziging van Richtlijn 95/18/EG van de Raad betreffende de verlening van vergunningen aan spoorwegondernemingen, en van Richtlijn 2001/14/EG van de Raad inzake de toewijzing van spoorweginfrastructuurcapaciteit en de heffing van rechten voor het gebruik van spoorweginfrastructuur alsmede inzake veiligheidscertificering[5] is ingrijpend gewijzigd. Aangezien nieuwe wijzigingen nodig zijn, dient ter wille van de duidelijkheid tot herschikking van deze richtlijn te worden overgegaan.

---

1 PB C van , blz. .

2 PB C van , blz. .

3 PB C van , blz. .

4 ~~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).~~

5 PB L 164 van 30.4.2004, blz. 44.

↓ Rectificatie, PB L 220, 21.6.2004, blz. 16 overweging 2 (aangepast)

~~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 spoorweginfrastructuurcapaciteit en de heffing van rechten voor het gebruik van spoorweginfrastructuur en veiligheidscertificering[7] vormen de eerste stap naar regulering van de Europese spoorwegvervoersmarkt door de markt open 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 veiligheidscertificering voor spoorwegondernemingen, de taken en functies van de veiligheidsinstanties en het onderzoek naar ongevallen te harmoniseren.~~

⇩ nieuw

(2) Bij Richtlijn 2004/49 is een gemeenschappelijk regelgevingskader gecreëerd inzake spoorwegveiligheid door middel van een inhoudelijke standaardisering van de veiligheidsvoorschriften, de veiligheidscertificering van spoorwegondernemingen, de taken en functies van de veiligheidsinstanties en het onderzoek naar ongevallen. In het licht van de inspanningen om één interne markt voor het spoorvervoer tot stand te brengen, is deze richtlijn echter toe aan een grondige herziening.

↓ Rectificatie, PB L 220, 21.6.2004, blz. 16 overweging 3 (aangepast)

~~In vele lidstaten zijn op metro's, trams en andere lightrailsystemen 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 het wegverkeer, waardoor de spoorwegveiligheidsvoorschriften er niet volledig op kunnen worden toegepast. Daarom en volgens het in artikel 5 van het Verdrag beschreven subsidiariteitsbeginsel moeten de lidstaten de mogelijkheid krijgen zulke lokale spoorwegsystemen buiten de werkingssfeer van deze richtlijn te laten vallen.~~

⇩ nieuw

(3) Metro's, trams en lightrailsystemen vallen in veel lidstaten onder lokale of regionale veiligheidsvoorschriften en onder het toezicht van lokale of regionale instanties; de

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).~~

eisen inzake interoperabiliteit of vergunningverlening in de Unie zijn op dergelijke systemen niet van toepassing. Voorts vallen trams vaak onder de veiligheidswetgeving voor het wegverkeer, waardoor de spoorwegveiligheidsvoorschriften er niet volledig op kunnen worden toegepast. Lokale spoorwegsystemen moeten derhalve van de werkingssfeer van deze richtlijn worden uitgesloten. Indien zij dat zinvol achten, mogen de lidstaten de bepalingen van deze richtlijn op vrijwillige basis toepassen op lokale spoorwegsystemen.

🡻 Rectificatie, PB L 220, 21.6.2004, blz. 16 overweging 4 (aangepast)

~~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. 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.~~

⇩ nieuw

(4) Het veiligheidsniveau van het spoorwegsysteem in de Unie is doorgaans hoog, in het bijzonder vergeleken met het wegvervoer. Wanneer dat redelijkerwijs haalbaar is en rekening houdend met de verwachte verbetering van de concurrentiekracht van het spoor, moet de veiligheid gelijke tred houden met de technische en wetenschappelijke vooruitgang.

🡻 Rectificatie, PB L 220, 21.6.2004, blz. 16 (aangepast)

(5) ~~Allen die het spoorwegsysteem exploiteren,~~ De belangrijkste actoren van het spoorwegsysteem, de infrastructuurbeheerders en spoorwegondernemingen, dragen de volle verantwoordelijkheid voor de veiligheid van het systeem, elk voor zijn eigen deel. Waar nodig ~~Telkens wanneer dat nodig is,~~ dienen zij samen te werken bij de uitvoering van de risicobeheersingsmaatregelen. De lidstaten moeten een duidelijk onderscheid maken tussen deze directe verantwoordelijkheid voor de veiligheid en de taak van de ⌦ nationale ⌫ veiligheidsinstanties om een nationaal regelgevingskader te bieden en toezicht te houden op de prestaties van alle ~~de~~ exploitanten.

🡻 Rectificatie, PB L 220, 21.6.2004, blz. 16 overweging 6 (aangepast)

~~De verantwoordelijkheid van beheerders van infrastructuur en van spoorwegondernemingen voor de werking van het spoorwegstelsel doet geen afbreuk aan de verantwoordelijkheid van andere spelers zoals fabrikanten, leveranciers van onderhoudsdiensten, dienstverleners en aankoopeenheden voor hun producten of diensten overeenkomstig de bepalingen van Richtlijn 96/48/EG van de Raad van 23 juli 1996 betreffende de interoperabiliteit van het~~

~~trans-Europese hogesnelheidsspoorwegsysteem[8] 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[9] of andere desbetreffende Europese wetgeving.~~

⇩ nieuw

(6) De verantwoordelijkheid van infrastructuurbeheerders en spoorwegondernemingen voor de exploitatie van het spoorwegsysteem doet geen afbreuk aan de verantwoordelijkheid van andere actoren, zoals fabrikanten, vervoerders, verladers, vullers, laders, met onderhoud belaste entiteiten, onderhoudsdiensten, houders van wagons en andere dienstverleners en aankoopentiteiten voor hun producten en diensten. Om het risico te vermijden dat verantwoordelijkheden worden doorgeschoven, dient elke betrokkene de verantwoordelijkheid te dragen voor zijn proces. Elke partij in het spoorvervoerssysteem dient ten aanzien van de anderen de verantwoordelijkheid te dragen voor de volledige en waarheidsgetrouwe mededeling van alle relevante informatie om te controleren of de voertuigen geschikt zijn voor exploitatie. Dit betreft met name informatie over de status en historiek van het voertuig, onderhoudsdossiers, traceerbaarheid van laadverrichtingen en vrachtbrieven.

🡻 Rectificatie, PB L 220, 21.6.2004, blz. 16 overweging 7 (aangepast)

~~Eisen aangaande de veiligheid van de subsystemen van de trans-Europese spoorwegnetten zijn vastgelegd in Richtlijn 96/48/EG en Richtlijn 2001/16/EG. 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.~~

⇩ nieuw

(7) Elke spoorwegonderneming, infrastructuurbeheerder en met onderhoud belaste entiteit dient erop toe te zien dat aannemers en andere partijen risicobeheersingsmaatregelen treffen. Daartoe dienen zij de in de gemeenschappelijke veiligheidsmethoden (CSM's) vastgestelde monitoringmethoden toe te passen. Hun aannemers dienen dit proces via contractuele regelingen toe te passen. Aangezien dergelijke regelingen een essentieel onderdeel vormen van het veiligheidsbeheersysteem van spoorwegondernemingen en infrastructuurbeheerders, dienen de spoorwegondernemingen en infrastructuurbeheerders het Europees Spoorwegbureau (hierna: het Bureau) of de nationale veiligheidsinstantie in kennis te stellen van hun contractuele regelingen indien zij daar in het kader van hun toezichtsactiviteiten om verzoeken.

---

[8] ~~PB L 235 van 17.9.1996, blz. 6.~~
[9] ~~PB L 110 van 20.4.2001, blz. 1.~~

↓ Rectificatie, PB L 220, 21.6.2004, blz. 16 overweging 8 (aangepast)

~~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.~~

⇩ nieuw

(8) Geleidelijk zijn gemeenschappelijke veiligheidsdoelen (CST's) en CSM's ingevoerd om een hoog veiligheidsniveau te handhaven en dat niveau, indien nodig en redelijkerwijs uitvoerbaar, te verbeteren. Die doelen en methoden zijn bedoeld als hulpmiddel voor de beoordeling van de veiligheidsprestaties van de exploitanten op Unie- en lidstaatniveau. Er zijn gemeenschappelijke veiligheidsindicatoren (CSI's) vastgesteld om enerzijds te beoordelen of een systeem voldoet aan de CST's en anderzijds de monitoring van de spoorwegveiligheid te faciliteren.

↓ Rectificatie, PB L 220, 21.6.2004, blz. 16 overweging 9 (aangepast)

~~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 overgangsperiode 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.~~

⇩ nieuw

(9) De nationale voorschriften, die vaak gebaseerd zijn op nationale technische normen, zijn geleidelijk vervangen door voorschriften op basis van in CST's, CSM's en technische specificaties inzake interoperabiliteit (TSI's) vastgestelde gemeenschappelijke normen. Om de belemmeringen voor interoperabiliteit weg te werken moet het aantal nationale voorschriften worden verminderd na de uitbreiding van de werkingssfeer van de TSI's tot het volledige spoorwegsysteem van de Unie en de oplossing van open punten in de TSI's. Daartoe dienen de lidstaten hun systeem van nationale voorschriften bij te werken, achterhaalde voorschriften te schrappen en de Commissie en het Bureau daarvan in kennis te stellen.

🡻 Rectificatie, PB L 220, 21.6.2004, blz. 16 overweging 10 (aangepast)

~~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 specifieke nationale voorschriften die niet op deze gemeenschappelijke normen zijn gebaseerd, moet tot een minimum worden beperkt. 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 dan het gemeenschappelijk veiligheidsdoel vereist. In dat geval moet de Commissie het nieuwe ontwerpvoorschrift onderzoeken en een besluit nemen indien blijkt dat het ontwerpvoorschrift niet in overeenstemming is met de communautaire wetgeving of een willekeurige discriminatie inhoudt of een verkapte beperking van de spoorwegvervoersactiviteiten tussen de lidstaten.~~

⇩ nieuw

(10) In het licht van de inspanningen om de belemmeringen voor de interoperabiliteit van het spoorwegsysteem stapsgewijs weg te werken en de tijd die nodig is om de TSI's vast te stellen moet worden voorkomen dat lidstaten nieuwe nationale voorschriften vaststellen of projecten uitvoeren die de diversiteit van het bestaande systeem nog vergroten. Het veiligheidsbeheersysteem is het erkende instrument om ongevallen te voorkomen. Spoorwegondernemingen dienen onmiddellijk corrigerende maatregelen te nemen om herhaling van ongevallen te vermijden. De lidstaten mogen de verantwoordelijkheid van spoorwegondernemingen niet beperken door onmiddellijk na een ongeval nieuwe voorschriften vast te stellen.

🡻 Rectificatie, PB L 220, 21.6.2004, blz. 16 overweging 11 (aangepast)

~~De huidige situatie waarin nationale veiligheidsvoorschriften nog steeds een rol spelen, moet worden gezien als een overgang naar een situatie op termijn waar Europese voorschriften gelden.~~

⇩ nieuw

(11) Bij de vervulling van hun taken en verantwoordelijkheden moeten infrastructuurbeheerders en spoorwegondernemingen een veiligheidsbeheersysteem invoeren dat aan de eisen van de Unie voldoet. Informatie over de veiligheid en de toepassing van het veiligheidsbeheersysteem moet aan het Bureau en de nationale veiligheidsinstantie in de betrokken lidstaat worden overgelegd.

↓ Rectificatie, PB L 220, 21.6.2004, blz. 16 overweging 12 (aangepast)

~~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. 881/2004 van het Europees Parlement en de Raad[10], 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.~~

⇩ nieuw

(12) Om een hoog veiligheidsniveau op het spoor en gelijke voorwaarden voor alle spoorwegondernemingen te garanderen, moeten spoorwegondernemingen aan dezelfde veiligheidseisen voldoen. Een spoorwegonderneming die een vergunning heeft, dient in het bezit te zijn van een veiligheidscertificaat om toegang te krijgen tot de spoorweginfrastructuur. Het veiligheidscertificaat moet aangeven dat de spoorwegonderneming een veiligheidsbeheersysteem heeft opgezet en in staat is de relevante veiligheidsnormen en -voorschriften na te leven. Voor internationale diensten moet één goedkeuring van het veiligheidsbeheersysteem op EU-niveau volstaan.

↓ Rectificatie, PB L 220, 21.6.2004, blz. 16 overweging 13 (aangepast)

~~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.~~

⇩ nieuw

(13) Op basis van Richtlijn 2004/49/EG zijn gestandaardiseerde methoden vastgesteld die door de spoorwegondernemingen en nationale veiligheidsinstanties moeten worden toegepast op monitoring, conformiteitsbeoordeling, toezicht en risico-evaluatie en beoordeling. Het regelgevingskader is voldoende stabiel om stappen te nemen naar de invoering van een Europees veiligheidscertificaat dat geldig is in de hele Unie. De invoering van een Europees veiligheidscertificaat moet het spoorwegsysteem doelmatiger en efficiënter maken door de administratieve last voor de spoorwegondernemingen te verminderen.

[10] ~~Zie bladzijde 3 van dit Publicatieblad.~~

🡻 Rectificatie, PB L 220, 21.6.2004, blz. 16 overweging 14 (aangepast)

~~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[11] 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 van 23 juli 1996 betreffende de onderlinge aanpassing van de wetgevingen der lidstaten inzake het vervoer van gevaarlijke goederen per spoor[12].~~

⇩ nieuw

(14) Het Europees veiligheidscertificaat moet worden afgegeven nadat is aangetoond dat de spoorwegonderneming een veiligheidsbeheersysteem heeft opgezet. Om hierover zekerheid te verwerven moeten inspecties worden uitgevoerd bij spoorwegondernemingen en kan het nodig zijn toezicht uit te oefenen om te beoordelen of de spoorwegondernemingen hun veiligheidsbeheersysteem ook na de toekenning van het veiligheidscertificaat correct blijven toepassen.

🡻 Rectificatie, PB L 220, 21.6.2004, blz. 16 overweging 15 (aangepast)

~~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.~~

⇩ nieuw

(15) De belangrijkste verantwoordelijkheid voor het veilige ontwerp, het veilige onderhoud en de veilige exploitatie van zijn netwerk moet bij de infrastructuurbeheerder berusten. Aan infrastructuurbeheerders moet de verplichting worden opgelegd een veiligheidsvergunning aan te vragen bij de nationale veiligheidsinstantie met

11 ~~PB L 183 van 29.6.1989, blz. 1.~~

12 ~~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.~~

betrekking tot hun veiligheidsbeheersysteem en de naleving van andere veiligheidsvoorschriften.

↓ Rectificatie, PB L 220, 21.6.2004, blz. 16 overweging 16 (aangepast)

~~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.~~

⇩ nieuw

(16) De certificering van treinpersoneel vormt vaak een onoverkomelijk obstakel voor nieuwe spelers. De lidstaten dienen ervoor te zorgen dat spoorwegondernemingen die voornemens zijn op hun netwerk treinen te exploiteren gebruik kunnen maken van voorzieningen voor de opleiding en de certificering van het treinpersoneel met het oog op de naleving van de nationale voorschriften.

↓ Rectificatie, PB L 220, 21.6.2004, blz. 16 overweging 17 (aangepast)

~~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.~~

⇩ nieuw

(17) De met het onderhoud belaste entiteit moet worden gecertificeerd voor goederenwagons. Wanneer de met het onderhoud belaste entiteit een infrastructuurbeheerder is, moet die certificering deel uitmaken van de procedure voor de toekenning van een veiligheidsvergunning. Het certificaat dat aan een dergelijke entiteit wordt afgegeven, moet waarborgen dat elke goederenwagon waarvoor zij verantwoordelijk is, aan de onderhoudsvereisten van deze richtlijn voldoet. Het certificaat moet in de hele Unie geldig zijn en worden afgegeven door een instantie die in staat is een audit uit te voeren van de door dergelijke entiteiten opgezette onderhoudssystemen. Aangezien goederenwagons frequent worden gebruikt in het internationaal verkeer en aangezien het mogelijk is dat een met het onderhoud belaste entiteit gebruik wenst te maken van werkplaatsen in meer dan één lidstaat, moet de certificeringsinstantie in staat zijn in de hele Unie controles uit te voeren.

↓ Rectificatie, PB L 220, 21.6.2004, blz. 16 overweging 18 (aangepast)

~~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.~~

⇩ nieuw

(18) De nationale veiligheidsinstanties moeten inzake organisatie, rechtsvorm en besluitvorming volledig onafhankelijk zijn van de spoorwegondernemingen, infrastructuurbeheerders, aanvragers en aanbestedende diensten. Zij dienen hun taken op transparante en niet-discriminerende wijze uit te voeren en samen te werken met het Bureau teneinde één Europese spoorwegruimte tot stand te brengen en hun besluitvormingscriteria op elkaar af te stemmen. Om de efficiency te verhogen kunnen twee of meer lidstaten beslissen het personeel en de middelen van hun nationale veiligheidsinstanties te bundelen.

↓ Rectificatie, PB L 220, 21.6.2004, blz. 16 overweging 19 (aangepast)

~~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 ervoor te zorgen dat spoorwegondernemingen die een veiligheidscertificaat aanvragen met het oog op de naleving van de nationale voorschriften gebruik kunnen maken van voorzieningen voor de opleiding en de certificering van het treinpersoneel. Er moet een gemeenschappelijke procedure worden vastgesteld voor de afgifte van de vergunning voor het inzetten van operationeel rollend materieel.~~

⇩ nieuw

(19) Wanneer een nationale veiligheidsinstantie verzocht wordt toezicht uit te oefenen op een in een andere lidstaat gevestigde spoorwegonderneming dient het Bureau de andere betrokken veiligheidsinstanties hiervan in kennis te stellen en de nodige coördinatie van de toezichtsactiviteiten te verzekeren.

↓ Rectificatie, PB L 220, 21.6.2004, blz. 16 overweging 20 (aangepast)

~~De rij- en rusttijden van treinbestuurders en treinpersoneel dat veiligheidstaken uitvoert zijn van grote invloed op de veiligheid van het spoorwegsysteem. Deze aspecten vallen onder de artikelen 137 tot 139 van het Verdrag en vormen al onderwerp van onderhandelingen tussen~~

~~de sociale partners in het Comité voor de sectoriële dialoog dat is ingesteld overeenkomstig Besluit 98/500/EG[13].~~

↓ Rectificatie, PB L 220, 21.6.2004, blz. 16 overweging 21 (aangepast)

~~De ontwikkeling van een veilig communautair spoorwegsysteem vereist de vaststelling van geharmoniseerde voorwaarden voor de afgifte van de geëigende bewijzen aan treinbestuurders en begeleidend boordpersoneel dat veiligheidstaken uitvoert. De Commissie heeft aangekondigd voornemens te zijn binnenkort nadere wetgeving terzake voor te stellen. De kwalificaties van andere personeelsleden met veiligheidsrelevante taken zijn al geregeld in de Richtlijnen 96/48/EG en 2001/16/EG.~~

↓ Rectificatie, PB L 220, 21.6.2004, blz. 16 overweging 22 (aangepast)

~~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.~~

↓ Rectificatie, PB L 220, 21.6.2004, blz. 16 overweging 23 (aangepast)

(~~23~~20) Ernstige ongevallen op het spoor komen zelden voor. Zij kunnen echter rampzalige gevolgen hebben en bij het publiek onrust veroorzaken over ~~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 ⌦ die ⌫ ~~kunnen~~ belangrijke voorlopers van ernstige ongevallen kunnen zijn, ~~en~~ dienen ~~zo nodig~~ eveneens aan een veiligheidsonderzoek te worden onderworpen

---

[13] ~~Besluit 98/500/EG van de Commissie van 20 mei 1998 betreffende de oprichting van Comités voor de sectoriële dialoog tussen de sociale partners op Europees niveau (PB L 225 van 12.8.1998, blz. 27).~~

🡻 Rectificatie, PB L 220, 21.6.2004, blz. 16 overweging 24

(~~24~~21) 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.

⇩ nieuw

(22) Om ervoor te zorgen dat het onderzoeksorgaan efficiënter kan werken en zijn taken kan vervullen, moet dit orgaan tijdig toegang krijgen tot de locatie van een ongeval, indien nodig in goede samenwerking met de juridische autoriteiten. De onderzoeksrapporten en de bevindingen en aanbevelingen verschaffen cruciale informatie voor de verdere ontwikkeling van de veiligheid op het spoor en moeten op EU-niveau ter beschikking worden gesteld van het publiek. Aanbevelingen op veiligheidsgebied moeten door de betrokkenen in acht worden genomen en de getroffen maatregelen moeten aan het onderzoeksorgaan worden gemeld.

(23) De lidstaten dienen regels vast te stellen met betrekking tot sancties voor overtredingen van deze richtlijn en moeten erop toezien dat deze ten uitvoer worden gelegd. Deze sancties moeten doeltreffend, evenredig en afschrikkend zijn.

(24) Aangezien de doelstellingen van de in deze richtlijn voorgestelde maatregelen, namelijk het coördineren van activiteiten in de lidstaten inzake veiligheidstoezicht en -regulering, het onderzoeken van ongevallen en de vaststelling op EU-niveau van gemeenschappelijke veiligheidsdoelen, -methoden, -indicatoren en eisen voor het behalen van Europese veiligheidscertificaten, niet voldoende door de lidstaten kunnen worden verwezenlijkt en beter op EU-niveau kunnen worden gerealiseerd, kan de Unie maatregelen treffen die in overeenstemming zijn met het in artikel 5 van het Verdrag betreffende de Europese Unie beschreven subsidiariteitsbeginsel. Overeenkomstig het in hetzelfde artikel neergelegde evenredigheidsbeginsel gaat deze richtlijn niet verder dan nodig is om deze doelstellingen te verwezenlijken.

🡻 Rectificatie, PB L 220, 21.6.2004, blz. 16 overweging 25 (aangepast)

~~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.~~

⇩ nieuw

(25) Teneinde bepaalde niet-essentiële onderdelen van deze richtlijn aan te vullen of te wijzigen, moet aan de Commissie de bevoegdheid worden verleend om overeenkomstig artikel 290 van het Verdrag gedelegeerde handelingen vast te stellen met betrekking de gemeenschappelijke veiligheidsmethoden en de herziening daarvan alsmede de herziening van de gemeenschappelijke veiligheidsindicatoren en de gemeenschappelijke veiligheidsdoelen. Het is van bijzonder belang dat de Commissie bij haar voorbereidende werkzaamheden tot passende raadpleging overgaat, onder meer op deskundigenniveau. De Commissie dient er bij de voorbereiding en opstelling van de gedelegeerde handelingen voor te zorgen dat de desbetreffende documenten tijdig en op gepaste wijze gelijktijdig worden toegezonden aan het Europees Parlement en de Raad.

(26) Om eenvormige voorwaarden voor de uitvoering van deze richtlijn te garanderen, moeten aan de Commissie uitvoeringsbevoegdheden worden toegekend in verband met de eisen van het veiligheidsbeheersysteem en de onderdelen daarvan, de herziening van het systeem voor de certificering van met onderhoud van goederenwagons belaste entiteiten en de uitbreiding tot ander rollend materieel en de belangrijkste inhoud van de onderzoeksrapporten betreffende ongevallen en incidenten. De bevoegdheden moeten in overeenstemming met Verordening (EU) nr. 182/2011 van het Europees Parlement en de Raad van 16 februari 2011 tot vaststelling van de algemene voorschriften en beginselen die van toepassing zijn op de wijze waarop de lidstaten de uitoefening van de uitvoeringsbevoegdheden door de Commissie controleren worden uitgeoefend[14].

(27) De verplichting tot omzetting van deze richtlijn in nationaal recht dient te worden beperkt tot de bepalingen die ten opzichte van de vorige richtlijn inhoudelijk zijn gewijzigd. De verplichting tot omzetting van de ongewijzigde bepalingen vloeit voort uit de vorige richtlijn.

(28) Deze richtlijn dient de verplichtingen van de lidstaten met betrekking tot de in bijlage IV, deel B, genoemde termijnen voor omzetting in nationaal recht van de aldaar genoemde richtlijnen onverlet te laten.

🡻 Rectificatie, PB L 220, 21.6.2004, blz. 16 overweging 26 (aangepast)

~~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~~

[14] PB L 55 van 28.2.2011, blz. 13.

~~hetzelfde artikel neergelegde evenredigheidsbeginsel gaat deze richtlijn niet verder dan nodig is om deze doelstellingen te verwezenlijken.~~

↓ Rectificatie, PB L 220, 21.6.2004, blz. 16 overweging 27 (aangepast)

~~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[15].~~

↓ Rectificatie, PB L 220, 21.6.2004, blz. 16 overweging 28 (aangepast)

~~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.~~

↓ Rectificatie, PB L 220, 21.6.2004, blz. 16 overweging 29 (aangepast)

~~De lidstaten dienen regels vast te stellen met betrekking tot sancties voor overtredingen van deze richtlijn en moeten erop toezien dat deze ten uitvoer worden gelegd. Deze sancties moeten doeltreffend, evenredig en afschrikkend zijn.~~

↓ Rectificatie, PB L 220, 21.6.2004, blz. 16 (aangepast)
⇨ nieuw

HEBBEN DE VOLGENDE RICHTLIJN VASTGESTELD:

HOOFDSTUK 1

ALGEMENE BEPALINGEN

Artikel 1

Doel

---

15 ~~PB L 184 van 17.7.1999, blz. 23.~~

Doel van deze richtlijn is het waarborgen van de ontwikkeling en verbetering van de veiligheid op de ~~communautaire~~ spoorwegen ⌦ in de Unie ⌫ en de verbetering van de markttoegang voor spoorwegvervoerdiensten, door:

a) de harmonisering van de regelgevingsstructuur in de lidstaten,

b) vaststelling van de verantwoordelijkheden van de actoren ⌦ van het spoorwegsysteem ⌫ ;

c) de ontwikkeling van gemeenschappelijke veiligheidsdoelen en -methoden, om ~~met het oog op een betere harmonisatie van de~~ nationale voorschriften ⇨ geleidelijk overbodig te maken ⇦ ,

d) de verplichte oprichting in iedere lidstaat van een ⌦ nationale ⌫ veiligheidsinstantie en een orgaan voor ongevallen- en incidentenonderzoek,

e) de 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 ⇨ en andere actoren van het spoorwegsysteem ⇦.

2. ⇨Deze richtlijn is niet van toepassing op: ⇦

~~Lidstaten kunnen van de uitvoeringsmaatregelen bij deze richtlijn uitsluiten:~~

a) metro's, trams en ~~andere~~ lightrailsystemen;

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;

⌦ 3. De lidstaten kunnen bepalen dat de maatregelen tot uitvoering van deze richtlijn niet van toepassing zijn op: ⌫

a~~c~~) spoorweginfrastructuur in particulier eigendom die uitsluitend door de eigenaar ~~van de infrastructuur~~ voor zijn eigen goederenvervoer wordt gebruikt ⇨ en voertuigen die uitsluitend op die infrastructuur worden gebruikt ⇦ ;

⇨ b) infrastructuur en voertuigen voor strikt lokaal, historisch of toeristisch gebruik. ⇦

🡻 2008/110/EG Art. 1.1

~~d) historische voertuigen die op nationale netwerken rijden, mits ze voldoen aan de nationale voorschriften en regelgeving inzake veiligheid, met als doel de veilige verplaatsing van dergelijke voertuigen te garanderen;~~

~~e) op eigen netwerken ge-exploiteerde historische, museum- en toeristische spoorlijnen, met inbegrip van werkplaatsen, voertuigen en personeel.~~

🡻 Rectificatie, PB L 220, 21.6.2004, blz. 16 (nieuw)

Artikel 3

Definities

In deze richtlijn wordt verstaan onder:

~~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. Richtlijn xx betreffende de interoperabiliteit van het spoorwegsysteem;~~

⇩ nieuw

a) "spoorwegsysteem": het spoorwegsysteem van de Unie als gedefinieerd in artikel 2 van Richtlijn [xx betreffende de interoperabiliteit van het spoorwegsysteem];

🡻 Rectificatie, PB L 220, 21.6.2004, blz. 16

~~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;~~

⇩ nieuw

b) "infrastructuurbeheerder": een infrastructuurbeheerder als gedefinieerd in artikel 2 van Richtlijn 2001/14/EG[16];

🡻 Rectificatie, PB L 220, 21.6.2004, blz. 16 (aangepast)
⇨ nieuw

c) "spoorwegonderneming": een spoorwegonderneming als omschreven in ⇨ artikel 2 van ⇦ Richtlijn 2001/14/EG of een andere 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; met inbegrip van ~~hiertoe behoren ook~~ ondernemingen die uitsluitend ~~de~~ tractie leveren;

d) "technische specificatie inzake interoperabiliteit (TSI)": een ~~de~~ specificatie~~s~~ die voor elk subsysteem of deel van een subsysteem ~~gelden~~ geldt teneinde aan de essentiële eisen te voldoen en de interoperabiliteit te verzekeren van ~~de trans-Europese conventionele en hogesnelheids~~spoorwegsystemen, als omschreven ⇨ in

[16] PB L 75 van 15.3.2001, blz. 29.

artikel 2 van ⇦ Richtlijn ~~96/48/EG en Richtlijn 2001/16/EG~~ ⇨ xx betreffende de interoperabiliteit van het spoorwegsysteem ⇦ ;

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 risico-acceptatie;

~~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;~~

⌦ f) "gemeenschappelijke veiligheidsmethoden (CSM)": de methoden waarin is beschreven hoe de veiligheidsniveaus, het bereiken van de veiligheidsdoelen en de conformiteit met andere veiligheidsvoorschriften moeten worden beoordeeld; ⌫

g) " ⌦ nationale ⌫ 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 ⌦ verschillende ⌫ ~~de~~ lidstaten met deze taken belast is om te zorgen voor een uniforme veiligheidsregeling ~~voor gespecialiseerde grensoverschrijdende infrastructuur~~;

h) "nationale ~~veiligheids~~voorschriften": alle ⇨ bindende ⇦ voorschriften die ⇨ technische eisen of ⇦ eisen betreffende de veiligheid op het spoor in een lidstaat bevatten en die van toepassing zijn op ⇨ alle ⇦ ~~meer dan één spoorwegonderneming~~ ⇨ spoorwegondernemingen ⇦ , 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": een 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": een 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 ~~EUR~~ 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 de 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;~~

⇩ nieuw

p) "light-rail": stedelijke en/of voorstedelijke spoorvervoerssystemen, met een kleinere capaciteit en een lagere snelheid dan heavy rail en metrosystemen, maar met een grotere capaciteit en hogere snelheid dan tramsystemen. Light-railvoertuigen rijden op een eigen bedding of delen deze met het wegverkeer en kunnen gewoonlijk niet worden gekoppeld aan rijtuigen voor passagiersvervoer over lange afstand en goederenwagons;

🡻 Rectificatie, PB L 220, 21.6.2004, blz. 16 (aangepast)
⇨ nieuw

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 ⇨ artikel 2 van de Richtlijn xx betreffende de interoperabiliteit van het spoorwegsysteem ⇦ ~~de Richtlijnen 96/48/EG en 2001/16/EG. Het begrip „onderdeel" dekt niet alleen materiële, maar ook immateriële objecten, zoals programmatuur~~;

🡻 2008/110/EG Art. 1, lid 2 (aangepast)
⇨ nieuw

s) "houder": de persoon of entiteit die eigenaar is van een voertuig of het recht heeft het te gebruiken, het voertuig exploiteert als vervoermiddel en als zodanig geregistreerd is in ⇨ het nationaal voertuigenregister als bedoeld in artikel 43 van Richtlijn xx ⇦ ~~Nationaal Voertuigenregister (NVR) bedoeld in artikel 33 van Richtlijn 2008/57/EG van het Europees Parlement en de Raad van 17 juni 2008~~ betreffende de interoperabiliteit van het ~~communautaire~~ spoorwegsysteem ~~(herschikking)~~[17] ~~(hierna de „spoorweginteroperabiliteitsrichtlijn" genoemd)~~;

---

[17] ~~PB L 191 van 18.7.2008, blz. 1.~~

t) "met het onderhoud belaste entiteit": een entiteit die belast is met het onderhoud van een voertuig, en als zodanig geregistreerd is in het ⌦ nationaal voertuigenregister ⌫ ~~NVR~~;

u) "voertuig": een spoorvoertuig ⇨ met een vaste of variabele samenstelling ⇦ dat op eigen wielen voortbeweegt op spoorlijnen, met of zonder aandrijving. Een voertuig bestaat uit een of meer structurele en functionele subsystemen ~~of onderdelen van dergelijke subsystemen~~.;

⇩ nieuw

v) "fabrikant": een natuurlijke of rechtspersoon die een interoperabiliteitsonderdeel of subsysteem produceert of laat ontwerpen of produceren en dat onder zijn naam of handelsnaam in de handel brengt;

w) "afzender": onderneming die goederen verzendt, hetzij voor eigen rekening, hetzij voor een derde partij;

x) "lader": onderneming die verpakte goederen, met inbegrip van gevaarlijke goederen, kleine containers of transporttanks op een wagon plaatst of in een container laadt, of die een container, bulkcontainer, gascontainer met verscheidene elementen, tankcontainer of transporttank op een wagon plaatst;

y) "vuller": onderneming die goederen, met inbegrip van gevaarlijke goederen, laadt in een tank (reservoirwagen, wagen met afneembare tanks, transporttank of tankcontainer), een wagon, een grote of kleine container voor bulkvervoer, of in en batterijwagon of gascontainer met verscheidene elementen.

🡻 Rectificatie, PB L 220, 21.6.2004, blz. 16 (aangepast)
⇨ nieuw

HOOFDSTUK II

VEILIGHEIDSONTWIKKELING EN -BEHEER

Artikel 4

⇨rol van de actoren van het spoorwegsysteem bij de ⇦ ontwikkeling ~~Ontwikkeling~~ en verbetering van de veiligheid op het spoor

1. De lidstaten ⇨ en het Bureau ⇦ zien erop toe dat de veiligheid op het spoor over de gehele linie wordt gehandhaafd en, waar dat redelijkerwijs mogelijk is, voortdurend wordt verbeterd, met inachtneming van de ontwikkeling van de ~~communautaire wetgeving~~ ⌦ Uniewetgeving ⌫ 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 spoorwegvervoerssysteem wordt bevorderd.~~

~~2. De lidstaten zorgen ervoor dat bij de maatregelen inzake de ontwikkeling en verbetering van de veiligheid op het spoor rekening wordt gehouden met de noodzaak van een systeemgerichte benadering.~~

🡻 Rectificatie, PB L 220, 21.6.2004, blz. 16 (aangepast)
➔1 2008/110/EG Art. 1, lid 3
⇨ nieuw

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:~~,~~

a) voorzover nodig in onderlinge samenwerking, de nodige maatregelen op het gebied van risicobeheersing te treffen,

b) nationale ⌦ en EU-voorschriften ⌫ ~~veiligheidsvoorschriften en -normen~~ toe te passen~~,~~ ~~en~~

c) 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, de betrokken werknemers en derden. ⇨In het veiligheidsbeheersysteem van infrastructuurbeheerders en spoorwegondernemingen wordt rekening gehouden met de risico's die voortvloeien uit activiteiten van derde partijen. ⇦

3~~4~~. ~~Dit laat echter de verantwoordelijkheid van elke fabrikant, elke~~ ⌦ Elke ⌫ leverancier van onderhoudsdiensten, ➔1 houder ← , dienstverlener en aankoopeenheid ⌦ dient ⌫ ~~onverlet 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.

⇩ nieuw

4. Elke voor het veiligheidsbeleid relevante partij neemt, waar nodig en in samenwerking met anderen; de nodige risicobeheersingsmaatregelen. Naast de spoorwegondernemingen en infrastructuurbeheerders zijn deze actoren:

(a) de met het onderhoud van voertuigen belaste entiteiten,

(b) de afzenders, laders en vullers die betrokken zijn bij het veilig verloop van de laadverrichtingen;

(c) de fabrikanten, die verantwoordelijk zijn voor het ontwerp en de productie van veilige spoorvoertuigen, onderdelen, componenten of samengestelde onderdelen van voertuigen, subsystemen infrastructuur of energie en baansubsystemen besturing en controle, alsmede voor de opstelling van onderhoudsdocumentatie voordat het voertuig in dienst wordt genomen.

5. Alle spoorwegondernemingen, infrastructuurbeheerders en met onderhoud belaste entiteiten dienen erop toe te zien dat hun aannemers risicobeheersingsmaatregelen treffen. Daartoe dient elke spoorwegonderneming, infrastructuurbeheerder en met onderhoud belaste

entiteit de in Verordening (EU) nr. 1078/2012[18] uiteengezette gemeenschappelijke methoden voor het controleproces toe te passen. Hun aannemers passen dit proces toe middels contractuele regelingen. Op verzoek delen spoorwegondernemingen, infrastructuurbeheerders en met het onderhoud belaste entiteiten hun contractuele regelingen mee aan het Bureau of de nationale veiligheidsinstantie.

6. Elke actor van het spoorwegsysteem die constateert dat defecten, constructieafwijkingen of storingen van technische apparatuur, met inbegrip van structurele subsystemen, een veiligheidsrisico vormen, brengt de andere betrokken partijen op de hoogte van dat risico om hen in staat te stellen de nodige corrigerende maatregelen te nemen om ervoor te zorgen dat de veiligheidsprestaties van het spoorwegsysteem gehandhaafd blijven.

7. Bij de uitwisseling van voertuigen tussen spoorwegondernemingen, wisselen alle partijen alle informatie uit die relevant is voor een veilige exploitatie. Daartoe behoort informatie over de status en historiek van het voertuig, elementen van het onderhoudsdossier, traceerbaarheid van laadverrichtingen en vrachtbrieven. Die informatie moet voldoende gedetailleerd zijn om de spoorwegonderneming in staat te stellen de exploitatierisico's van een voertuig te beoordelen.

↓ Rectificatie, PB L 220, 21.6.2004, blz. 16 (aangepast)

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 (CSI's) ~~(CST's)~~ via de jaarverslagen van de nationale veiligheidsinstanties van artikel 18.

~~Het eerste referentiejaar voor de CST's is 2006; hierover wordt gerapporteerd in het jaarverslag van het daaropvolgende jaar.~~

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

⇩ nieuw

2. De Commissie wordt gemachtigd om overeenkomstig artikel 26 gedelegeerde handelingen vast te stellen tot herziening van bijlage I, met name om de CSI's te actualiseren in het licht van de technische vooruitgang en om de gemeenschappelijke methoden voor de berekening van de kosten van ongevallen aan te passen.

↓ 2008/110/EG Art. 1, lid 4 (aangepast)

~~2. Bijlage I wordt voor 30 april 2009 herzien, met name om daarin gemeenschappelijke definities van de gemeenschappelijke veiligheidsindicatoren alsmede een uniforme methode voor de berekening van de kosten van ongevallen op te nemen. Deze maatregel, die niet-~~

[18] PB L 320 van 17.11.2012, blz. 8.

~~essentiële onderdelen van deze richtlijn beoogt te wijzigen, wordt vastgesteld volgens de in artikel 27, lid 2 bis, bedoelde regelgevingsprocedure met toetsing.~~

↓ Rectificatie, PB L 220, 21.6.2004, blz. 16

Artikel 6

Gemeenschappelijke veiligheidsmethoden

↓ 2008/110/EG Art. 1, lid 5, onder a) (aangepast)

~~1. Een eerste reeks van CMS's, die tenminste de in lid 3, onder a), bedoelde methoden omvat, wordt uiterlijk 30 april 2008 door de Commissie goedgekeurd. Zij worden in het *Publicatieblad van de Europese Unie* gepubliceerd.~~

~~Een tweede reeks van CMS's, die het resterende deel van de in lid 3 bedoelde methoden omvat, wordt uiterlijk 30 april 2010 door de Commissie goedgekeurd. Zij worden in het Publicatieblad van de Europese Unie gepubliceerd.~~

~~Deze maatregelen, die niet essentiële onderdelen van deze richtlijn beogen te wijzigen door haar aan te vullen, worden vastgesteld volgens de in artikel 27, lid 2 bis, bedoelde regelgevingsprocedure met toetsing.~~

↓ Rectificatie, PB L 220, 21.6.2004, blz. 16 (aangepast)
⇨ nieuw

~~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~~1. De gemeenschappelijke veiligheidsmethoden beschrijven hoe de ~~het~~ veiligheidsniveaus, 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~~

↓ 2008/110/EG Art. 1, lid 5, onder b)

~~c) voor zover zij nog niet onder TSI's vallen, methoden om te controleren of de subsystemen van structurele aard van het spoorwegsysteem overeenkomstig de essentiële eisen worden geëxploiteerd en onderhouden; .~~

⇩ nieuw

c) methoden voor het door de nationale veiligheidsinstanties uit te oefenen toezicht en door spoorwegondernemingen, infrastructuurbeheerders en met onderhoud belaste entiteiten toe te passen monitoringmethoden;

d) elke methode die het proces van het veiligheidsbeheersysteem bestrijkt die op EU-niveau moet worden geharmoniseerd.

🡻 2008/110/EG Art. 1, lid 5, onder c)

~~4. De CMS's worden regelmatig herzien met inachtneming van de bij de toepassing ervan opgedane ervaring, de algehele ontwikkeling van de veiligheid op het spoor en de in artikel 4, lid 1, bedoelde verplichtingen van de lidstaten. Deze maatregel, die niet-essentiële onderdelen van deze richtlijn beoogt te wijzigen onder meer door haar aan te vullen, wordt vastgesteld overeenkomstig de in artikel 27, lid 2 bis, bedoelde regelgevingsprocedure met toetsing.~~

⇩ nieuw

2. De Commissie verleent het Bureau het mandaat om de nieuwe in lid 1, onder d), bedoelde CSM's op te stellen, alle CSM's in het licht van technologische ontwikkelingen of maatschappelijke eisen te herzien en bij te werken en in dat verband aanbevelingen te doen aan de Commissie.

Bij de opstelling van zijn aanbevelingen houdt het Bureau rekening met de standpunten van de gebruikers en de belanghebbenden. Aanbevelingen gaan vergezeld van een rapport over de resultaten van deze raadpleging en een rapport waarin de impact van de nieuwe vast te stellen CSM's wordt beoordeeld.

3. Om het veiligheidsniveau in het algemeen te handhaven en, voor zover redelijkerwijs haalbaar, verder te blijven verbeteren, worden de CSM's regelmatig herzien met inachtneming van de bij de toepassing ervan opgedane ervaring en de algemene ontwikkeling van de spoorwegveiligheid.

4. De Commissie krijgt de bevoegdheid om gedelegeerde handelingen aan te nemen tot vaststelling van de CSM's en herziene CSM's overeenkomstig artikel 26.

🡻 Rectificatie, PB L 220, 21.6.2004, blz. 16 (aangepast)

5. De lidstaten brengen de nodige wijzigingen aan in hun nationale ~~veiligheids~~voorschriften in het licht van de vaststelling ~~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.~~

↓ 2008/110/EG Art. 1, lid 6, onder a) (aangepast)

~~3. De eerste reeks ontwerp-CST's is gebaseerd op een onderzoek van de bestaande doelen en veiligheidsprestaties in de lidstaten, en zorgt ervoor dat in geen enkele lidstaat afbreuk wordt gedaan aan de huidige veiligheidsprestaties van het spoorwegsysteem. Deze doelen worden uiterlijk op 30 april 2009 door de Commissie goedgekeurd en bekendgemaakt in het *Publicatieblad van de Europese Unie*. Deze maatregel, die niet-essentiële onderdelen van deze richtlijn beoogt te wijzigen, onder meer door haar aan te vullen, wordt vastgesteld volgens de in artikel 27, lid 2 bis, bedoelde regelgevingsprocedure met toetsing.~~

~~De tweede reeks ontwerp-CST's wordt gebaseerd op de ervaring die bij de eerste reeks en de toepassing daarvan is opgedaan. Deze doelen betreffen prioritaire gebieden waar de veiligheid nog verder verbeterd moet worden. Deze doelen worden uiterlijk op 30 april 2011 door de Commissie goedgekeurd en bekendgemaakt in het *Publicatieblad van de Europese Unie*. Deze maatregel, die niet-essentiële onderdelen van deze richtlijn beoogt te wijzigen onder meer door haar aan te vullen, wordt vastgesteld overeenkomstig de in artikel 27, lid 2 bis, bedoelde regelgevingsprocedure met toetsing.~~

↓ Rectificatie, PB L 220, 21.6.2004, blz. 16 (aangepast)

1.~~4.~~ De CST's ~~gemeenschappelijke veiligheidsdoelen~~ behelzen de ⌦ minimale ⌫ 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.

⇩ nieuw

2. De Commissie verleent het Bureau het mandaat om herziene CST's op te stellen en in dat verband aanbevelingen te doen aan de Commissie.

3. De CST's worden regelmatig herzien met inachtneming van de algemene ontwikkeling van de spoorwegveiligheid. De CST's betreffen prioritaire gebieden waarop de veiligheid nog verder moet worden verbeterd.

4. De Commissie wordt gemachtigd om gedelegeerde handelingen aan te nemen om de herziene CST's vast te stellen overeenkomstig artikel 26.

~~5. De CST's worden regelmatig herzien met inachtneming van de algemene ontwikkeling van de spoorwegveiligheid. Deze maatregel, die niet-essentiële onderdelen van deze richtlijn beoogt te wijzigen, onder meer door haar aan te vullen, wordt vastgesteld volgens de in artikel 27, lid 2 bis, bedoelde regelgevingsprocedure met toetsing.~~

↓ 2008/110/EG Art. 1, lid 6, onder b) (aangepast)

↓ Rectificatie, PB L 220, 21.6.2004, blz. 16 (aangepast)

5.~~6~~ De lidstaten brengen de nodige wijzigingen aan in hun nationale ~~veiligheids~~voorschriften om ten minste de CST's ~~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 ~~veiligheids~~voorschriften

~~De lidstaten stellen in toepassing van deze richtlijn 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 in heldere taal die voor alle betrokkenen begrijpelijk is.~~

⇩ nieuw

1. Alleen in de volgende gevallen mogen de lidstaten nieuwe nationale voorschriften vaststellen:

a) voorschriften betreffende bestaande veiligheidsmethoden die niet onder de CSM's vallen;

b) als dringende preventieve maatregelen, in het bijzonder na een ongeval.

De lidstaten waarborgen dat in de nationale voorschriften rekening wordt gehouden met de behoefte aan een systeemgerichte benadering.

2. Wanneer een lidstaat voornemens is een nieuw nationaal voorschrift in te voeren, stelt hij het Bureau en de Commissie via het geëigende IT-systeem overeenkomstig artikel 23 van Verordening (EU) nr. …/… [spoorwegbureauverordening] in kennis van het ontwerpvoorschrift.

3. Wanneer het Bureau constateert dan een nationaal voorschrift niet is aangemeld, overbodig is geworden of strijdig is met de CSM's of andere na de invoering van het nationaal voorschrift vastgestelde Uniewetgeving wordt de procedure van artikel 22 van Verordening (EU) nr. …/… [spoorwegbureauverordening] toegepast.

4. De lidstaten zorgen ervoor dat de voorschriften gratis beschikbaar zijn en in een voor alle betrokken partijen verstaanbare taal zijn opgesteld.

5. Op grond van dit artikel aangemelde nationale voorschriften vallen niet onder de aanmeldingsprocedure van Richtlijn 98/34/EG.

↓ Rectificatie, PB L 220, 21.6.2004, blz. 16 (aangepast)

~~2. Uiterlijk op 30 april 2005 melden de lidstaten alle 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 wetteksten over de wijze van wetgeving, en over de vraag welke instantie of organisatie verantwoordelijk is voor de publicatie ervan.~~

~~3. Uiterlijk vier jaar na de datum van inwerkingtreding van deze richtlijn beoordeelt het bureau de wijze waarop de nationale veiligheidsvoorschriften worden gepubliceerd en beschikbaar worden gesteld in overeenstemming met lid 1. Het doet 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.~~

~~4. 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.~~

~~5. Om de invoering van nieuwe specifieke nationale voorschriften tot een minimum te beperken en daarmee te voorkomen dat verdere obstakels worden opgeworpen en met het oog op de geleidelijke harmonisering van de veiligheidsvoorschriften, ziet de Commissie toe op de invoering van nieuwe nationale voorschriften door de lidstaten.~~

~~6. Indien een lidstaat na de aanneming van een gemeenschappelijk veiligheidsdoel voornemens is een nieuw nationaal veiligheidsvoorschrift in te voeren dat een hoger veiligheidsniveau dan het gemeenschappelijk veiligheidsdoel vereist of indien een lidstaat voornemens is een nieuw nationaal veiligheidsvoorschrift in te voeren dat van invloed kan zijn op activiteiten van spoorwegondernemingen van andere lidstaten op het grondgebied van de betrokken lidstaat, raadpleegt de lidstaat tijdig alle betrokken partijen en is de procedure van lid 7 van toepassing.~~

~~7. De lidstaat legt de Commissie het ontwerp van het veiligheidsvoorschrift voor ter onderzoek, onder opgave van 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.~~

~~Indien de Commissie ernstige twijfels heeft over de verenigbaarheid van het ontwerp van het veiligheidsvoorschrift met de gemeenschappelijke veiligheidsmethoden of met het bereiken van ten minste het gemeenschappelijke veiligheidsdoel, of van mening is dat het een willekeurige discriminatie of een verkapte beperking van de spoorwegactiviteiten tussen lidstaten inhoudt, stelt zij onverwijld de lidstaat in kwestie op de hoogte, die de aanneming, inwerkingtreding of uitvoering van het voorschrift opschort totdat, binnen zes maanden, een besluit wordt genomen volgens de procedure van artikel 27, lid 2.~~

Artikel 9

Veiligheidsbeheersystemen

1. Infrastructuurbeheerders en spoorwegondernemingen brengen hun veiligheidsbeheersystemen zodanig tot stand dat het spoorwegsysteem ten minste de CST's ~~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~~ de TSI's vastgelegde veiligheidseisen, en dat de desbetreffende ~~gemeenschappelijke veiligheidsmethoden~~ ⌦ delen van CSM's en op overeenkomstig artikel 8 aangemelde voorschriften ⌫ 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.

⇩ nieuw

De Commissie stelt de elementen van het veiligheidsbeheersysteem vast door middel van uitvoeringshandelingen. Deze uitvoeringshandelingen worden vastgesteld overeenkomstig de in artikel 27, lid 2, bedoelde onderzoeksprocedure.

🡻 Rectificatie, PB L 220, 21.6.2004, blz. 16 (aangepast)

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 TSI's ~~technische specificaties inzake interoperabiliteit~~ en de nationale ~~veiligheids~~voorschriften en de in hun veiligheidscertificaat genoemde voorwaarden. ~~Voorts wordt het systeem~~ ⌦ Het veiligheidsbeheersysteem wordt ⌫ 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 ⌦ nationale ⌫ 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 CSI's ~~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 ⌦ nationale ⌫ veiligheidsinstantie van belang kunnen zijn.

↓ Rectificatie, PB L 220, 21.6.2004, blz. 16 (aangepast)
⇨ nieuw

HOOFDSTUK III

VEILIGHEIDSCERTIFICERING EN -VERGUNNING

Artikel 10

⇨ Europees veiligheidscertificaat ⇦ ~~Veiligheidscertificaten~~

⇩ nieuw

1. Alleen spoorwegondernemingen die over een Europees veiligheidscertificaat beschikken, krijgen toegang tot de spoorweginfrastructuur.

2. Het Europees veiligheidscertificaat wordt door het Bureau verleend wanneer is aangetoond dat de spoorwegonderneming een veiligheidsbeheersysteem heeft opgezet overeenkomstig artikel 9 en voldoet aan de in de TSI's en andere toepasselijke regelgeving vastgestelde eisen om de risico's te beheersen en op een veilige manier vervoersdiensten op het netwerk te verzekeren.

3. In het Europees veiligheidscertificaat worden de aard en de werkingssfeer van de vervoersdiensten gespecificeerd. Het certificaat is in de hele Unie geldig voor vergelijkbare vervoersdiensten.

↓ Rectificatie, PB L 220, 21.6.2004, blz. 16

~~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.~~

↓ 2008/110/EG Art. 1, lid 7, onder a)

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

↓ Rectificatie, PB L 220, 21.6.2004, blz. 16

~~2. Het veiligheidscertificaat omvat:~~

~~a) certificering dat het veiligheidsbeheersysteem als beschreven in artikel 9 en bijlage III is goedgekeurd,~~

~~en~~

↓ 2008/110/EG Art. 1, lid 7, onder b)

~~b) certificering dat de voorzieningen die de spoorwegonderneming heeft getroffen om te voldoen aan specifieke eisen om op het betrokken net zijn diensten op een veilige manier te kunnen leveren, zijn goedgekeurd. Deze eisen kunnen onder meer betrekking hebben op de toepassing van TSI's en nationale veiligheidsvoorschriften, waaronder de exploitatievoorschriften voor het net, de aanvaarding van de certificaten van het personeel en de machtiging om de door de spoorwegonderneming gebruikte voertuigen te bedienen. Deze certificering is gebaseerd op de door de spoorwegonderneming over te leggen documentatie beschreven in bijlage IV.~~

↓ Rectificatie, PB L 220, 21.6.2004, blz. 16

~~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, punt 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, punt b), nodig is.~~

⇩ nieuw

4. Drie maanden voor de aanvang van een nieuwe vervoersdienst stelt de spoorwegonderneming de betrokken nationale veiligheidsinstantie in kennis van de documenten waarin wordt bevestigd dat:

a) de spoorwegonderneming de exploitatievoorschriften zal toepassen, met inbegrip van de haar overeenkomstig artikel 8, lid 4, ter beschikking gestelde nationale voorschriften, en de veiligheid van haar exploitatie zal beoordelen, rekening houdend met de eisen van Verordening (EG) nr. 352/2009[19] van de Commissie en zodat wordt gewaarborgd dat haar risicobeheersysteem alle risico's bestrijkt en zij alle nodige inspanningen levert om de veiligheid van de exploitatie te verzekeren;

b) de spoorwegonderneming de nodige samenwerkings- en coördinatieafspraken heeft gemaakt met de infrastructuurbeheerder(s) van het/de netwerk(en) waarop hij treinen wenst te exploiteren;

c) de spoorwegonderneming alle nodige maatregelen heeft getroffen om de veilige exploitatie van de dienst te garanderen;

[19] PB L 108 van 29.4.2009, blz. 4.

d) de spoorwegonderneming in het bezit is van een overeenkomstig Richtlijn 95/18/EG[20] afgegeven vergunning;

e) de aard en werkingssfeer van de geplande exploitatie overeenstemt met de specificaties van haar Europees veiligheidscertificaat.

Indien de nationale veiligheidsinstantie twijfels heeft betreffende de naleving van één of meer voorwaarden, vraagt zij de spoorwegonderneming om aanvullende informatie. Dit overleg of dit verzoek om informatie mag niet tot gevolg hebben dat de aanvang van de exploitatie wordt opgeschort of vertraagd. Indien de nationale veiligheidsinstantie bewijzen vindt dat aan één of meer voorwaarden niet is voldaan, stelt zij het Bureau daarvan in kennis en neemt het Bureau passende maatregelen, waaronder de intrekking van het certificaat.

🡻 Rectificatie, PB L 220, 21.6.2004, blz. 16 (aangepast)
⇨ nieuw

5. Het Europees veiligheidscertificaat wordt op verzoek van de spoorwegonderneming en ten minste 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 ⌦ Europees ⌫ veiligheidscertificaat stelt ⇨ het Bureau ⇦ ~~de bevoegde veiligheidsinstantie~~ onverwijld in kennis van ~~alle~~ elke belangrijke wijzigin~~en~~gen in de voorwaarden ~~van het betrokken gedeelte~~ van het Europees veiligheidscertificaat. Voorts neemt ⇨ het Bureau ⇦ ~~hij~~ contact op met de bevoegde veiligheidsinstantie wanneer nieuwe categorieën personeel of nieuwe soorten rollend materieel worden geïntroduceerd.

⇨ Het Bureau ⇦ ~~De veiligheidsinstantie~~ kan verlangen dat ~~het betrokken gedeelte van~~ het Europees veiligheidscertificaat wordt herzien wanneer het regelgevingskader voor veiligheid ingrijpend is gewijzigd.

~~6. 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) en/of b) 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, punt 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.~~

⇩ nieuw

6. Wanneer een nationale veiligheidsinstantie constateert dat een houder van een Europees veiligheidscertificaat niet langer aan de certificeringsvoorwaarden voldoet, vraagt zij het Bureau het certificaat in te trekken. Het Bureau kan het Europees veiligheidscertificaat intrekken, met opgave van redenen. Het Bureau informeert onmiddellijk alle nationale veiligheidsinstanties van de spoornetten waarop de spoorwegonderneming treinen exploiteert.

[20] PB L 143 van 27.6.1995, blz. 70.

↓ Rectificatie, PB L 220, 21.6.2004, blz. 16 (aangepast)
⇨ nieuw

7~~6~~. ⇨ Het Bureau ⇦ ~~De veiligheidsinstantie~~ informeert ⇨ de nationale veiligheidsinstanties ⇦ ~~het Bureau~~ binnen een maand na de afgifte, vernieuwing, wijziging of intrekking van een ~~over de in lid 2, punt a), bedoelde~~ ⇨ Europees veiligheidscertificaat ⇦ ~~veiligheidscertificaten die zijn afgegeven, vernieuwd, gewijzigd of ingetrokken~~. Daarbij worden de naam en het adres van de spoorwegonderneming vermeld, de afgiftedatum, de werkingssfeer en de geldigheidsduur van het ~~veiligheids~~certificaat en, in geval van intrekking, de redenen voor het intrekkingsbesluit.

~~7. Vóór 30 april 2009 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.~~

⇩ nieuw

8. De doelmatigheid van de maatregelen voor de afgifte van Europese veiligheidscertificaten en de uitoefening van toezicht door de veiligheidsinstanties worden permanent gemonitord door het Bureau, dat desgevallend aanbevelingen tot verbetering doet aan de Commissie. Het Bureau kan een aanbeveling doen voor een CSM betreffende het proces van het veiligheidsbeheersysteem, dat op grond van artikel 6, lid 1, onder d), op EU-niveau moet worden geharmoniseerd.

⇩ nieuw

Artikel 11

Aanvragen van Europese veiligheidscertificaten

1. Aanvragen van Europese veiligheidscertificaten worden ingediend bij het Bureau. Het Bureau neemt onverwijld en uiterlijk binnen vier maanden nadat alle vereiste informatie en de eventuele door het Bureau gevraagde aanvullende informatie is verstrekt, een beslissing over een aanvraag. Wordt aanvullende informatie verlangd, dan verstrekt de aanvrager die onmiddellijk.

2. Het Bureau verstrekt gedetailleerde richtsnoeren over de procedure voor de aanvraag van een Europees veiligheidscertificaat. Het Bureau stelt een lijst op van alle in het kader van artikel 10, lid 2, vastgestelde eisen en publiceert alle relevante documenten.

3. Aan aanvragers wordt kosteloos een document ter beschikking gesteld met toelichting over de eisen waaraan moet worden voldaan om een Europees veiligheidscertificaat te behalen en met een lijst van de in te dienen documenten. De nationale veiligheidsinstanties werken samen met het Bureau voor de verspreiding van die informatie.

↓ Rectificatie, PB L 220, 21.6.2004, blz. 16 (aangepast)
⇨ nieuw

Artikel ~~11~~ ⌦ 12 ⌫

Veiligheidsvergunning voor infrastructuurbeheerders

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

De veiligheidsvergunning ~~omvat:~~

~~a) bevestiging~~ bevestigt dat het veiligheidsbeheersysteem van de infrastructuurbeheerder als ⌦ vastgesteld ⌫ ~~beschreven~~ in artikel 9 ~~en bijlage III~~ is goedgekeurd en dat ⌦ in dat systeem ⌫ ~~hij over~~ de nodige voorzieningen en procedures ⌦ zijn opgenomen ⌫ ~~beschikt~~ 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.

~~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 nationale veiligheidsinstantie onverwijld van die wijzigingen in kennis.

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

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

⇩ nieuw

3. Uiterlijk vier maanden nadat alle vereiste informatie en de gevraagde aanvullende informatie is verstrekt, neemt de nationale veiligheidsinstantie een beslissing over een aanvraag van een veiligheidsvergunning.

↓ Rectificatie, PB L 220, 21.6.2004, blz. 16

~~3~~4. De nationale 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 afgiftedatum, de

werkingssfeer en de geldigheidsduur van de veiligheidsvergunning en, in geval van intrekking, de redenen daarvoor.

~~*Artikel 12*~~

~~**Aanvragen van veiligheidscertificaten en veiligheidsvergunningen**~~

~~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 van veiligheidscertificaten en veiligheidsvergunningen. Wordt aanvullende informatie verlangd, dan verstrekt de aanvrager die onmiddellijk.~~

~~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.~~

🡻 Rectificatie, PB L 220, 21.6.2004, blz. 16 (aangepast)

Artikel 13

Toegang tot opleidingsfaciliteiten

1. De lidstaten zien erop toe dat spoorwegondernemingen ~~die een veiligheidscertificaat aanvragen~~ eerlijke en niet-discriminerende toegang hebben tot opleidingsfaciliteiten voor treinbestuurders en treinpersoneel, wanneer dergelijke opleidingen nodig zijn voor de exploitatie van diensten op hun netwerk of om te voldoen aan de eisen voor de afgifte van het veiligheidscertificaat en de ⌦ de eisen voor het verkrijgen van de in Richtlijn 2007/59/EG[21] bedoelde vergunningen en certificaten ⌫ ~~vereist zijn~~.

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

[21] PB L 315 van 3.12.2007, blz. 51.

De lidstaten zien er ook op toe dat infrastructuurbeheerders en hun personeel dat essentiële veiligheidstaken verricht, een eerlijke en niet-discriminerende toegang hebben tot opleidingsfaciliteiten.

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 nationale veiligheidsinstantie ziet erop toe dat de verlening van opleidingsdiensten of, waar van toepassing, de afgifte van certificaten voldoet aan de ~~veiligheids~~eisen die zijn vastgelegd in ⌦ Richtlijn 2007/59/EG, in TSI's ⌫ ~~in technische specificaties inzake interoperabiliteit~~ of nationale ~~veiligheids~~voorschriften als ⌦ bedoeld ⌫ ~~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, die kostengerelateerd is en een winstmarge kan hebben, aan andere spoorwegondernemingen ter beschikking worden gesteld.

3. Bij de aanwerving van nieuwe treinbestuurders, personeel op de treinen en personeel dat essentiële veiligheidstaken verricht, dienen ~~houden~~ de spoorwegondernemingen rekening te houden met eventueel eerder bij andere spoorwegondernemingen gevolgde opleidingen, verworven kwalificaties en ervaring. Daartoe hebben deze personeelsleden recht op toegang tot, het verkrijgen van kopieën en het doorgeven van alle bewijsstukken met betrekking tot hun opleiding, kwalificaties en ervaring.

4. 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.

↓ 2008/57/EG Art. 40

↓ 2008/110/EG Art. 1, lid 8 (aangepast)
⇨ nieuw

Artikel 14 ~~bis~~

Onderhoud van voertuigen

1. Elk voertuig krijgt, voordat het in dienst wordt gesteld of op het netwerk wordt gebruikt, een met het onderhoud belaste entiteit toegewezen die conform artikel 43 ~~33~~ van ~~de spoorweginteroperabiliteitsrichtlijn~~ Richtlijn XX betreffende de interoperabiliteit van het spoorwegsysteem in het nationaal voertuigenregister ~~NVR~~ wordt geregistreerd.

2. Een spoorwegonderneming, een infrastructuurbeheerder of een houder kan een met het onderhoud belaste entiteit zijn.

3. Onverminderd de verantwoordelijkheid van de spoorwegondernemingen en de infrastructuurbeheerders voor ~~wat~~ de veilige werking van een trein ~~betreft~~, zoals bepaald in artikel 4, draagt de entiteit er door middel van een onderhoudssysteem zorg voor dat de voertuigen waarvan zij ~~met~~ het onderhoud dient te verzekeren ~~waarvan zij belast is~~, in veilige

staat zijn. Hiertoe moet de met het onderhoud belaste entiteit er voor zorgen dat de voertuigen worden onderhouden in overeenstemming met:

a) het onderhoudsdossier van elk voertuig; en

b) de geldende voorschriften, met inbegrip van de onderhoudsregels en de TSI-bepalingen.

De met het onderhoud belaste entiteit voert het onderhoud zelf uit of zet een onder contract staand onderhoudsbedrijf in.

4. Voor ~~wat~~ goederenwagons ~~betreft,~~ wordt elke met het onderhoud belaste entiteit gecertificeerd door een instantie ⇨ die overeenkomstig Verordening (EU) nr. 445/2011[22] van de Commissie ⇦ ~~conform lid 5~~ wordt geaccrediteerd of erkend, of door een nationale veiligheidsinstantie. ~~De accrediteringsprocedure is gebaseerd op criteria inzake onafhankelijkheid, competentie en onpartijdigheid, zoals de van toepassing zijnde Europese normen van de reeks EN 45.000.~~ De erkenningsprocedure is eveneens gebaseerd op criteria inzake onafhankelijkheid, competentie en onpartijdigheid.

Wanneer de met het onderhoud belaste entiteit ~~een spoorwegonderneming of~~ een infrastructuurbeheerder is, wordt de naleving van ⇨ Verordening (EU) nr. 445/2011 ⇦ ~~de voorschriften die zullen worden aangenomen conform lid 5,~~ gecontroleerd door de bevoegde nationale veiligheidsinstantie ingevolge de procedures als bedoeld ~~waarnaar verwezen wordt~~ in artikel ⌦ 12 ⌫ ~~10 of artikel 11~~, en wordt de naleving van deze voorschriften bevestigd op de met die procedures verband houdende certificaten.

~~5. Op basis van een aanbeveling van het bureau stelt de Commissie uiterlijk op 24 december 2010 een maatregel vast tot oprichting van een systeem voor de certificering van entiteiten die belast zijn met het onderhoud van goederenwagons. Certificaten die conform dit systeem worden afgegeven, bevestigen dat is voldaan aan de in lid 3 genoemde voorschriften.~~

~~De maatregel omvat voorschriften op het gebied van:~~

~~a) het door de entiteit opgerichte onderhoudssysteem;~~

~~b) het model en de geldigheid van het aan de entiteit afgegeven certificaat;~~

~~c) de criteria voor de accreditering of erkenning van de instantie of de instanties die verantwoordelijk is/zijn voor de afgifte van certificaten en voor de controles die noodzakelijk zijn voor de werking van het certificatiesysteem;~~

~~d) de datum van de inwerkingstelling van het certificatiesysteem, met inbegrip van een overgangsperiode van één jaar voor bestaande met onderhoud belaste entiteiten.~~

~~Deze maatregel, die niet-essentiële onderdelen van deze richtlijn beoogt te wijzigen, door haar aan te vullen, wordt vastgesteld volgens de in artikel 27, lid 2 bis, bedoelde regelgevingsprocedure met toetsing.~~

~~Op basis van een aanbeveling van het bureau evalueert de Commissie deze maatregel uiterlijk op 24 december 2018 met als doel alle voertuigen in de werkingssfeer ervan op te nemen en het certificatiesysteem voor goederenwagons indien nodig te actualiseren.~~

5~~6~~. De overeenkomstig lid 4 ~~5~~ afgegeven certificaten zijn in de hele ⌦ Unie ⌫ ~~Gemeenschap~~ geldig.

[22] PB L 122 van 11.5.2011, blz. 22.

~~7. Het bureau evalueert het overeenkomstig lid 5 uitgevoerde certificeringsproces in een rapport dat uiterlijk drie jaar na de invoering van de desbetreffende maatregel aan de Commissie wordt voorgelegd.~~

⇩ nieuw

6. Tegen 31 mei 2014 evalueert het Bureau het systeem voor de certificering van de met onderhoud van goederenwagons belaste entiteiten, onderzoekt zij of het wenselijk is dat systeem uit te breiden tot alle voertuigen en dient zijn een verslag in bij de Commissie.

7. De Commissie stelt tegen 24 december 2016 via uitvoeringshandelingen gemeenschappelijke voorwaarden vast voor de certificering van met het onderhoud belaste entiteiten van alle voertuigen.

Deze uitvoeringshandelingen worden vastgesteld overeenkomstig de in artikel 27, lid 2, bedoelde onderzoeksprocedure.

Het bij Verordening (EU) nr. 445/2011 vastgestelde certificeringssysteem voor het onderhoud van goederenwagons blijft van toepassing tot de in de eerste alinea bedoelde uitvoeringshandelingen zijn vastgesteld.

🡻 2008/110/EG Art. 1, lid 8 (aangepast)
⇨ nieuw

⌦ Artikel 15 ⌫

⌦ Afwijkingen van het systeem voor de certificering van met onderhoud belaste entiteiten ⌫

1~~8~~. Voor de volgende gevallen mogen de lidstaten besluiten om aan de hand van alternatieve maatregelen ⇨ voor het bij artikel 14 ingestelde certificeringssysteem ⇦ te voldoen aan de verplichting om de met het onderhoud belaste entiteit aan te wijzen en te certificeren:

a) voertuigen die in een derde land geregistreerd zijn en die worden onderhouden overeenkomstig de wetgeving van dat land;

b) voertuigen die gebruikt worden op netwerken of spoorweglijnen waarvan de spoorbreedte verschilt van die van het algemene spoornetwerk binnen de ⌦ Unie ⌫ ~~Gemeenschap~~ en waarvoor aan de in artikel 14, lid 3, genoemde voorschriften wordt voldaan door middel van internationale overeenkomsten met derde landen;

c) ⌦ Voertuigen als bedoeld ⌫ in artikel 2~~, lid 2, genoemde voertuigen~~ evenals militair materieel en bijzonder transport waarvoor de nationale veiligheidsinstantie vóór de dienstverlening een ad-hocvergunning moet verlenen. In dit geval worden voor periodes van maximaal vijf jaar afwijkingen toegestaan.

2. ~~Dergelijke~~ ⌦ De in lid 1 bedoelde ⌫ afwijkende maatregelen worden toegepast middels door de desbetreffende nationale veiligheidsinstantie ⌦ of het Bureau ⌫ te verlenen afwijkingen:

a) bij de registratie van voertuigen krachtens artikel 43 ~~33~~ van Richtlijn XX betreffende de interoperabiliteit van het spoorwegsysteem ~~de~~

~~spoorweginteroperabiliteitsrichtlijn,~~ voor wat de aanwijzing van de met het onderhoud belaste entiteit betreft;

b) bij de afgifte van veiligheidscertificaten en -vergunningen aan spoorwegondernemingen en infrastructuurbeheerders krachtens artikel 10 en artikel 12 ~~11~~ van deze richtlijn, voor wat de aanwijzing of certificering van de met het onderhoud belaste entiteit betreft.

3. Dergelijke afwijkingen worden kenbaar gemaakt en gerechtvaardigd in het jaarlijkse veiligheidsrapport waarvan sprake is in artikel 18 ~~van deze richtlijn~~. Indien blijkt dat ongepaste veiligheidsrisico's worden genomen op het ~~communautaire~~ spoorwegsysteem ⌦ in de Unie ⌫ , brengt het Bureau ~~bureau~~ de Commissie hiervan onmiddellijk op de hoogte. De Commissie neemt dan contact op met de betrokken partijen en verzoekt de lidstaat eventueel om zijn besluit tot afwijking te herroepen.

🡻 Rectificatie, PB L 220, 21.6.2004, blz. 16 (aangepast)

~~*Artikel 15*~~

~~Harmonisering van veiligheidscertificaten~~

~~1. Vóór 30 april 2009 worden volgens de procedure van artikel 27, lid 2, besluiten genomen over gemeenschappelijke geharmoniseerde eisen overeenkomstig artikel 10, lid 2, punt 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.~~

HOOFDSTUK IV

⌦ NATIONALE ⌫ 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.

⇩ nieuw

2. De nationale veiligheidsinstantie wordt ten minste belast met de volgende taken:

a) het verlenen van vergunningen verlenen om subsystemen energie en infrastructuur van het spoorwegsysteem in dienst te stellen overeenkomstig artikel 18, lid 2, van Richtlijn [XX] betreffende de interoperabiliteit van het spoorwegsysteem;

b) erop toezien dat de interoperabiliteitsonderdelen voldoen aan de essentiële eisen van artikel [x] van Richtlijn [XX] betreffende de interoperabiliteit van het spoorwegsysteem;

c) Europese voertuignummers toekennen overeenkomstig artikel 42 van Richtlijn [XX] betreffende de interoperabiliteit van het spoorwegsysteem;

d) het Bureau op zijn verzoek ondersteuning verlenen bij de afgifte, vernieuwing, wijziging en intrekking van overeenkomstig artikel 10 verleende Europese veiligheidscertificaten en controleren of de in die certificaten opgenomen voorwaarden en eisen worden nageleefd en of de spoorwegondernemingen het EU-recht en de nationale wetgeving naleven;

e) veiligheidsvergunningen, zoals vermeld in artikel 12, afgeven, vernieuwen, wijzigen of intrekken en controleren of de in die vergunningen opgenomen voorwaarden en eisen worden nageleefd en of de infrastructuurbeheerders het EU-recht en de nationale wetgeving naleven;

f) de veiligheidsregelgeving, met inbegrip van het systeem van nationale voorschriften, monitoren, promoten en, waar nodig, handhaven en bijwerken;

g) toezicht uitoefenen op de spoorwegondernemingen overeenkomstig bijlage IV bij Verordening (EU) nr. 1158/2010[23] en Verordening (EU) nr. 1077/2012[24];

h) erop toezien dat voertuigen naar behoren worden geregistreerd in het nationaal voertuigenregister en dat de daarin opgenomen informatie inzake veiligheid nauwkeurig is en wordt bijgewerkt.

3. De nationale veiligheidsinstantie van de lidstaat waar de spoorwegonderneming treinen exploiteert, coördineert haar activiteiten met het Bureau en de andere veiligheidsinstanties om te waarborgen dat alle belangrijke informatie over de specifieke spoorwegonderneming wordt gedeeld, met name inzake haar bekende risico's en veiligheidsprestaties. De nationale veiligheidsinstantie brengt ook de andere betrokken veiligheidsinstanties op de hoogte wanneer zij van oordeel is dat de spoorwegonderneming niet de nodige risicobeheersingsmaatregelen treft.

Zij stelt het Bureau onmiddellijk in kennis van problemen met de veiligheidsprestaties van de spoorwegonderneming waarop zij toezicht uitoefent. Het Bureau neemt de in artikel 10, lid 6, bedoelde passende maatregelen.

↓ Rectificatie, PB L 220, 21.6.2004, blz. 16

~~2. De veiligheidsinstantie heeft ten minste de volgende taken:~~

↓ 2008/110/EG Art. 1, lid 9, onder a)

~~a) Zij verleent toestemming om de subsystemen van structurele aard die volgens artikel 15 van de spoorweginteroperabiliteitsrichtlijn deel uitmaken van het trans-Europese~~

[23] PB L 326 van 10.12.2010, blz. 11.
[24] PB L 320 van 17.11.2012, blz. 3.

~~spoorwegsysteem, in dienst te stellen en controleert of deze subsystemen overeenkomstig de relevante essentiële eisen worden geëxploiteerd en onderhouden;~~

↓ 2008/110/EG Art. 1, lid 9, onder b)

↓ Rectificatie, PB L 220, 21.6.2004, blz. 16

~~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 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;~~

↓ 2008/110/EG Art. 1, lid 9, onder c)

~~g) zij ziet erop toe dat voertuigen naar behoren geregistreerd worden in het NVR en dat de daarin opgenomen informatie inzake veiligheid nauwkeurig is en regelmatig wordt bijgewerkt.~~

↓ Rectificatie, PB L 220, 21.6.2004, blz. 16 (aangepast)
⇨ nieuw

4. 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 ⌦ nationale veiligheidsinstanties verrichten hun ⌫ ~~veiligheidsinstantie verricht haar~~ taken op een open, niet-discriminerende en transparante wijze. Met name worden alle partijen gehoord en ⌦ motiveren zij hun ⌫ ~~motiveert zij haar~~ besluiten.

Zij ~~reageert~~ reageren onmiddellijk op verzoeken en aanvragen, maken hun ~~maakt haar~~ verzoeken om informatie onverwijld kenbaar, en nemen al hun ~~neemt al haar~~ besluiten binnen vier maanden nadat de vereiste informatie is verstrekt. Zij ~~kan~~ kunnen 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 ⌦ nationale ⌫ veiligheidsinstantie alle betrokken en belanghebbende partijen, met inbegrip van de infrastructuurbeheerders, spoorwegondernemingen, fabrikanten en onderhoudsbedrijven, gebruikers en vertegenwoordigers van het personeel.

2. ⌦ Het Bureau en de nationale veiligheidsinstanties mogen ⌫ ~~De veiligheidsinstantie mag~~ alle inspecties en onderzoeken verrichten die nodig zijn om ⌦ hun taken ⌫ ~~haar taak~~ te vervullen, en zij ⌦ krijgen ⌫ ~~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 ⌦ nationale ⌫ veiligheidsinstantie genomen besluiten door de rechter worden getoetst.

4. De ⌦ nationale ⌫ veiligheidsinstanties wisselen ⇨ binnen het door het Bureau opgerichte netwerk ⇦ actief meningen en ervaringen uit om ⇨ hun besluitvormingscriteria in de hele Unie te harmoniseren ⇦ ~~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 veiligheidscertificering 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.~~

⇩ nieuw

5. De draagwijdte van de samenwerking tussen het Bureau en de nationale veiligheidsinstanties met betrekking tot alle aspecten van inspecties ter plaatse in verband met de afgifte van het Europees veiligheidscertificaat en het toezicht op de spoorwegondernemingen na de afgifte van het Europees veiligheidscertificaat wordt vastgelegd in contractuele of andere regelingen tussen het Bureau en de nationale veiligheidsinstanties.

🡻 Rectificatie, PB L 220, 21.6.2004, blz. 16

Artikel 18

Jaarverslag

Elk jaar publiceert de nationale 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 lidstaatniveau van de in bijlage I beschreven CSI's ~~gemeenschappelijke veiligheidsindicatoren~~;

b) belangrijke wijzigingen in de wet- en regelgeving betreffende de veiligheid op het spoor;

c) de ontwikkeling van de veiligheidscertificering en de veiligheidsvergunning;

d) de resultaten van en ervaringen met het toezicht op infrastructuurbeheerders en spoorwegondernemingen;

↓ 2008/110/EG Art. 1, lid 10 (aangepast)
⇨ nieuw

e) de ~~afwijkingen waartoe~~ overeenkomstig artikel 14 ~~bis~~, lid 8, toegestane afwijkingen ~~is besloten;~~.

⇨ f) alle inspecties of audits van spoorwegondernemingen die tijdens de toezichtsperiode in de lidstaat actief waren. ⇦

↓ Rectificatie, PB L 220, 21.6.2004, blz. 16 (aangepast)

HOOFDSTUK V

ONDERZOEK NAAR ONGEVALLEN EN INCIDENTEN

Artikel 19

Onderzoeksverplichting

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~~ spoorwegsystemen.

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 Unie ~~Gemeenschap~~,

~~en~~

d) verzoeken van infrastructuurbeheerders, spoorwegondernemingen, de nationale 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:~~

⇩ nieuw

2. Overeenkomstig de geldende wetgeving zorgen de lidstaten ervoor dat de gerechtelijke onderzoeksautoriteiten hun volledige medewerking verlenen en dat de onderzoekers zo snel mogelijk:

🡻 Rectificatie, PB L 220, 21.6.2004, blz. 16 (aangepast)

a) toegang krijgen tot de locatie waar het ongeval of incident heeft plaatsgevonden, en tot het betrokken rollend materieel en de daarmee samenhangende infrastructuur en verkeersregelings- en seingevingsinstallaties;

b) het recht krijgen 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 wordt verleend tot boordrecorders en apparatuur voor het opnemen van verbale boodschappen en tot de registratie van de werking van het seingevings- en verkeersregelingssysteem, waarvan zij de inhoud mogen gebruiken;

d) toegang krijgen tot de uitkomsten van het onderzoek van de lichamen van de slachtoffers;

e) toegang krijgen tot de uitkomsten van de onderzoeken onder het treinpersoneel en ander spoorwegpersoneel dat bij het ongeval of incident betrokken is;

f) de mogelijkheid krijgen het betrokken spoorwegpersoneel en andere getuigen aan een onderzoek te onderwerpen;

g) toegang krijgen tot alle terzake dienende informatie of gegevens die in het bezit zijn van de infrastructuurbeheerder, de betrokken spoorwegondernemingen en de ⌦ nationale ⌫ 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 ⌦ nationale ⌫ veiligheidsinstantie en van spoorwegregelgevers.

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 ⌦ nationale ⌫ 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 ~~bureau~~ ondersteunt hen in de uitvoering van deze taak.

Artikel 22

Onderzoekprocedure

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 zal ~~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 ingelicht.

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 kunnen 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 ⌦ nationale ⌫ 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.

⇩ nieuw

De Commissie stelt door middel van uitvoeringshandelingen de inhoud vast van het verslag betreffende een onderzoek naar ongevallen en incidenten. Deze uitvoeringshandelingen worden vastgesteld overeenkomstig de in artikel 27, lid 2, bedoelde onderzoeksprocedure.

🡻 Rectificatie, PB L 220, 21.6.2004, blz. 16

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.

↓ Rectificatie, PB L 220, 21.6.2004, blz. 16 (aangepast)

Artikel 24

Aan het Bureau ~~bureau~~ te zenden informatie

1. Binnen één week nadat besloten is een onderzoek in te stellen, brengt het onderzoeksorgaan het Bureau ~~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 ~~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 ⌦ het Bureau en de nationale ⌫ ~~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 ⌦ nationale ⌫ 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 ⌦ nationale ⌫ veiligheidsinstantie en de andere instanties of organen alsmede, in voorkomend geval, andere lidstaten tot welke de aanbevelingen zijn gericht, laten het onderzoeksorgaan ten minste eenmaal per jaar weten welke maatregelen zij naar aanleiding van de aanbeveling hebben genomen of gepland.

HOOFDSTUK VI

SLOTBEPALINGEN

↓ 2008/110/EG Art. 1, lid 11 (aangepast)

~~*Artikel 26*~~

~~Aanpassing van de bijlagen~~

~~De bijlagen worden aangepast aan de wetenschappelijke en technische vooruitgang. Deze maatregel, die niet-essentiële onderdelen van deze richtlijn beoogt te wijzigen, wordt vastgesteld volgens de in artikel 27, lid 2 bis, bedoelde regelgevingsprocedure met toetsing.~~

⇩ nieuw

Artikel 26

Uitoefening van de bevoegdheidsdelegatie

1. De bevoegdheid om gedelegeerde handelingen vast te stellen wordt aan de Commissie verleend onder de in dit artikel neergelegde voorwaarden.

2. De bevoegdheid om gedelegeerde handelingen vast te stellen als bedoeld in de artikel 5, lid 2, en artikel 7, lid 2, wordt voor onbepaalde tijd aan de Commissie verleend.

3. Het Europees Parlement of de Raad kan de in de artikel 5, lid 2, en artikel 7, lid 2, bedoelde bevoegdheidsdelegatie te allen tijde intrekken. Het besluit tot intrekking beëindigt de delegatie van de in dat besluit genoemde bevoegdheid. Het wordt van kracht op de dag na die van de bekendmaking ervan in het Publicatieblad van de Europese Unie of op een daarin genoemde latere datum. Het laat de geldigheid van de reeds van kracht zijnde gedelegeerde handelingen onverlet.

4. Zodra de Commissie een gedelegeerde handeling heeft vastgesteld, doet zij daarvan gelijktijdig kennisgeving aan het Europees Parlement en de Raad.

5. Een overeenkomstig artikel 5, lid 2, en artikel 7, lid 2, vastgestelde gedelegeerde handeling treedt alleen in werking indien het Europees Parlement noch de Raad daartegen binnen een termijn van twee maanden na de kennisgeving van de handeling aan het Europees Parlement en de Raad bezwaar heeft gemaakt, of indien zowel het Europees Parlement als de Raad vóór het verstrijken van de termijn van twee maanden de Commissie hebben medegedeeld dat zij daartegen geen bezwaar zullen maken. Die termijn wordt op initiatief van het Europees Parlement of de Raad met twee maanden verlengd.

🡻 Rectificatie, PB L 220, 21.6.2004, blz. 16
⇨ nieuw

Artikel 27

Comitéprocedure

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

⇨ 1. De Commissie wordt bijgestaan door een comité. Dat comité is een comité als bedoeld in Verordening (EU) nr. 182/2011. ⇦

~~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.~~

⇨ 2. Wanneer naar dit lid wordt verwezen, is artikel 5 van Verordening (EU) nr. 182/2011 van toepassing. ⇦

~~De in artikel 5, lid 6, van Besluit 1999/468/EG bedoelde termijnen worden vastgesteld op drie maanden.~~

↓ 2008/110/EG Art. 1, lid 12, onder a) (aangepast)

~~2a. Wanneer naar dit lid wordt verwezen, dan zijn artikel 5 bis, leden 1 tot en met 4, en artikel 7 van Besluit 1999/468/EG van toepassing, met inachtneming van artikel 8 van dat besluit.~~

↓ Rectificatie, PB L 220, 21.6.2004, blz. 16 (aangepast)

~~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.~~

↓ 2008/110/EG Art. 1, lid 12, onder b)

↓ Rectificatie, PB L 220, 21.6.2004, blz. 16 (nieuw)

~~*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 bedoeld in 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 de bepalingen betreffende de veiligheidscertificering 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.~~

↓ Rectificatie, PB L 220, 21.6.2004, blz. 16 (aangepast)

~~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 komt als volgt te luiden:~~

~~„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 van de Raad van 29 juli 1991 betreffende de ontwikkeling van de spoorwegen in de Gemeenschap[25], als gewijzigd bij Richtlijn 2004/51/EG van het Europees Parlement en de Raad van 30 april 2004 tot wijziging van Richtlijn 91/440/EEG betreffende de ontwikkeling van de spoorwegen in de Gemeenschap[26].”»~~

~~3. artikel 32 wordt geschrapt;~~

~~4. In artikel 34 wordt lid 2 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 tarifering 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~~ ⌦ 28 ⌫

Verslag en verdere ~~communautaire~~ actie ⌦ van de Unie ⌫

~~De Commissie dient vóór 30 april 2007 en vervolgens om de vijf jaar bij het Europees Parlement en de Raad een verslag in over de uitvoering van deze richtlijn.~~

⇩ nieuw

Op basis van door het Bureau verstrekte relevante informatie, dient de Commissie vóór [specific date to be inserted by OPOCE – *vijf jaar na de datum van inwerkingtreding*] en

25 ~~PB L 237 van 24.8.1991, blz. 25.~~

26 ~~PB L 164 van 30.4.2004, blz. 164.~~

vervolgens om de vijf jaar bij het Europees Parlement en de Raad een verslag in over de tenuitvoerlegging van deze richtlijn.

↓ Rectificatie, PB L 220, 21.6.2004, blz. 16 (aangepast)

Waar nodig, gaat het verslag vergezeld van voorstellen voor verdere ~~communautaire~~ actie ⌦ van de Unie ⌫ .

Artikel ~~32~~ ⌦ 29 ⌫

Sancties

De lidstaten stellen de regels vast voor de sancties die van toepassing zijn op inbreuken op krachtens deze richtlijn vastgestelde nationale bepalingen en nemen alle nodige maatregelen om ervoor te zorgen dat deze ten uitvoer worden gelegd. De sancties moeten doeltreffend, evenredig, niet-discriminerend en afschrikkend zijn.

De lidstaten stellen de Commissie uiterlijk op de in artikel ~~33~~ ⌦ 32, lid 1, ⌫ vermelde datum in kennis van die regels en stellen haar zo spoedig mogelijk in kennis van eventuele latere wijzigingen daarop.

⇩ nieuw

Artikel 30

Overgangsbepalingen

De bijlagen III en V bij Richtlijn 2004/49/EG zijn van toepassing tot de datum waarop de in artikel 6, leden 2 en 3, artikel 9, lid 2, artikel 14, lid 7 en artikel 23, lid 2, van deze richtlijn bedoelde uitvoeringshandelingen van toepassing worden.

Tot [datum in te vullen door het OPOCE - *twee jaar na de inwerkingtreding*] blijven de nationale veiligheidsinstanties veiligheidscertificaten afgeven overeenkomstig Richtlijn 2004/49/EG. Die certificaten blijven geldig tot hun vervaldatum.

Artikel 31

Aanbevelingen en adviezen van het Bureau

Overeenkomstig artikel 15 van Verordening …/… [de Spoorwegbureauverordening] formuleert het Bureau aanbevelingen en adviezen voor de tenuitvoerlegging van deze richtlijn. Die aanbevelingen en adviezen vormen de basis voor op grond van deze richtlijn vastgestelde EU-maatregelen.

Rectificatie, PB L 220, 21.6.2004, blz. 16 (aangepast) ⇨ nieuw

Artikel ~~33~~ ⌦ 32 ⌫

~~Uitvoering~~ ⌦ Omzetting ⌫

1. De lidstaten doen de nodige wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen in werking treden om ⇨ [datum in te voeren door het OPOCE – *twee jaar na de inwerkingtreding*] ⇦ ~~uiterlijk 30 april 2006~~ ⌦ aan de artikelen 2, 3, 4, 8, 10, 16, 18, 20 en bijlage I ⌫ ~~deze richtlijn~~ te voldoen. ~~Zij stellen de Commissie daarvan onverwijld in kennis.~~ ⇨ Zij delen de Commissie de tekst van die bepalingen onverwijld mede. ⇦

2. Wanneer de lidstaten die bepalingen vaststellen, wordt in de bepalingen zelf of bij de officiële bekendmaking daarvan naar deze richtlijn verwezen. ⇨In de bepalingen wordt tevens vermeld dat verwijzingen in bestaande wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen naar de bij deze richtlijn ingetrokken richtlijn gelden als verwijzingen naar de onderhavige richtlijn. De regels voor deze verwijzing en de formulering van die verklaring worden vastgesteld door de lidstaten. ⇦ ~~De regels voor deze verwijzing worden vastgesteld door de lidstaten.~~

⇩ nieuw

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

3. De verplichting tot omzetting en uitvoering van deze richtlijn is niet van toepassing op Cyprus en Malta zolang deze landen op hun grondgebied niet over een spoorwegnet beschikken.

Zodra een publieke of private instantie een officiële aanvraag indient om een spoorlijn aan te leggen met het oog op de exploitatie daarvan door één of meer spoorwegondernemingen, dienen de betrokken lidstaten binnen één jaar na de ontvangst van die aanvraag regelgeving vast te stellen om deze richtlijn ten uitvoer te leggen.

Artikel 33

Intrekking

Richtlijn 2004/49/EG, als gewijzigd door de in bijlage II, deel A, genoemde richtlijnen, wordt ingetrokken met ingang van [specific date to be inserted by OPOCE *–twee jaar na de inwerkingtreding*], onverminderd de verplichtingen van de lidstaten met betrekking tot de termijnen voor de omzetting in nationale wetgeving en de toepassing van de in bijlage II, deel B, genoemde richtlijnen.

Verwijzingen naar de ingetrokken richtlijn gelden als verwijzingen naar de onderhavige richtlijn en worden gelezen volgens de concordantietabel in bijlage III.

🡻 Rectificatie, PB L 220, 21.6.2004, blz. 16 (aangepast)

Artikel 34

Inwerkingtreding

Deze richtlijn treedt in werking op de ⌦ twintigste ⌫ dag ⌦ na die ⌫ van de ~~haar~~ bekendmaking ⌦ ervan ⌫ in het *Publicatieblad van de Europese Unie.*

⇩ nieuw

De artikelen 10 en 11 zijn van toepassing met ingang van [specific date to be inserted by OPOCE – *twee jaar na de inwerkingtreding*].

🡻 Rectificatie, PB L 220, 21.6.2004, blz. 16 (aangepast)

Artikel 35

Adressaten

Deze richtlijn is gericht tot de lidstaten.

Gedaan te Brussel,

⌦*Voor het Europees Parlement*	*Voor de Raad* ⌫
⌦*De voorzitter*	*De voorzitter* ⌫

↓ 2009/149/EG Art. 1 en bijlage (aangepast)

BIJLAGE I

GEMEENSCHAPPELIJKE VEILIGHEIDSINDICATOREN

De gemeenschappelijke veiligheidsindicatoren ⌦ dienen ⌫ ~~worden~~ jaarlijks aan de ⌦ nationale ⌫ veiligheidsinstanties te worden gemeld. ~~De eerste rapportage heeft plaats in 2010.~~

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

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

Voor indicatoren met betrekking tot ongevallen (punt 1) ⌦ moet ⌫ ~~wordt~~ Verordening (EG) nr. 91/2003 van het Europees Parlement en de Raad ~~van 16 december 2002 betreffende de statistieken van het spoorvervoer~~[1] ⌦ worden ⌫ gebruikt voor zover de informatie beschikbaar is.

1. ***Indicatoren met betrekking tot ongevallen***

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

i) ~~treinbotsingen, inclusief~~ botsingen ⌦ tussen treinen en spoorvoertuigen ⌫ ~~met obstakels binnen het profiel van vrije ruimte~~;

⌦ ii) botsingen van treinen, met een obstakel binnen het profiel van vrije ruimte; ⌫

iii) ontsporing van treinen;

iv) ongevallen op spoorwegovergangen, inclusief ongevallen met voetgangers op spoorwegovergangen;

v) persoonlijke ongevallen ⌦ met ⌫ ~~veroorzaakt door~~ rollend materieel in rijdende toestand, met uitzondering van zelfmoorden;

vi) brand in rollend materieel;

vii) andere.

Ieder significant ongeval ⌦ moet worden ⌫ ~~wordt~~ gemeld onder het type van het primaire ongeval, ook al zijn de gevolgen van het secundaire ongeval ernstiger, bijvoorbeeld ~~bijv.~~ brand na een ontsporing.

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

i) reizigers (ook in verhouding tot het totale aantal reizigerskilometers en passagierstreinkilometers);

[1] PB L 14 van 21.1.2003, blz. 1.

ii) werknemers, inclusief het personeel van aannemers;

iii) gebruikers van spoorwegovergangen;

iv) ~~onbevoegde personen op terreinen van de spoorwegen~~ ⌦ indringers ⌫ ;

v) andere.

2. ***Indicatoren met betrekking tot gevaarlijke goederen***

Het totale en relatieve (ten opzichte van het aantal afgelegde treinkilometers) aantal ongevallen in verband met het vervoer van gevaarlijke goederen, met onderverdeling in de volgende categorieën:

i) ongevallen waarbij ten minste één spoorvoertuig is betrokken dat gevaarlijke goederen vervoert, zoals gedefinieerd in het aanhangsel;

ii) het aantal dergelijke ongevallen waarbij gevaarlijke goederen vrijkomen.

3. ***Indicatoren met betrekking tot zelfmoorden***

Het totale en relatieve (ten opzichte van het aantal afgelegde treinkilometers) aantal zelfmoorden.

4. ***Indicatoren met betrekking tot de voorlopers van ongevallen***

Het totale en relatieve (ten opzichte van het aantal afgelegde treinkilometers) aantal gevallen van:

i) gebroken rails;

ii) knikken ⌦ en afwijkingen ⌫ in het spoor;

iii) foutieve seingevingen;

iv) gepasseerde onveilige seinen;

v) gebroken wielen ~~en assen~~ van operationeel rollend materieel~~;~~;

vi) ⌦ gebroken assen van operationeel rollend materieel. ⌫

Alle voorlopers moeten worden gerapporteerd, ongeacht of die wel of niet een ongeval tot gevolg hadden. Voorlopers die een ongeval tot gevolg hebben moeten worden gerapporteerd in het kader van de CSI's met betrekking tot voorlopers; de ongevallen die hebben plaatsgevonden moeten, indien zij ernstig waren, worden gerapporteerd in het kader van in punt 1 genoemde CSI's met betrekking tot ongevallen.

5. ***Indicatoren voor de berekening van de economische impact van ongevallen***

~~Totaal in euro en relatief (ten opzichte van het aantal afgelegde treinkilometers):~~

~~– aantal doden en ernstig gewonden, vermenigvuldigd met de waarde van het voorkomen van een dodelijk ongeval (hierna „VPC" genoemd),~~

~~– kosten van de milieuschade,~~

~~– kosten van de materiële schade aan rollend materieel of infrastructuur,~~

~~– kosten van vertragingen als gevolg van ongevallen.~~

~~De veiligheidsinstanties moeten ofwel de economische impact van alle ongevallen rapporteren, of de economische impact van uitsluitend de significante ongevallen. Deze keuze moet duidelijk worden aangegeven in het in artikel 18 bedoelde jaarverslag.~~

~~De VPC is de waarde die de samenleving toekent aan het voorkomen van een dodelijk ongeval en vormt als zodanig geen referentie voor schadevergoeding tussen bij ongevallen betrokken partijen.~~

⇩ nieuw

Het Bureau bepaalt de eenheidskosten op basis van de tot de inwerkingtreding van deze richtlijn verzamelde gegevens.

🡻 2009/149/EG Art. 1 en bijlage (aangepast)

6. ***Indicatoren met betrekking tot de technische veiligheid van de infrastructuur en de invoering daarvan***

6.1. Het percentage sporen met het automatische beveiligingssysteem voor treinen (ATB), het percentage treinkilometers waarvoor operationele ATB-systemen worden gebruikt.

6.2. Het aantal spoorwegovergangen (totaal, per kilometer lijn en per kilometer spoor) uitgesplitst over de volgende acht soorten overgangen:

a) beveiligde spoorwegovergang met:

i) automatische waarschuwingssystemen voor weggebruikers;

ii) automatische beschermingssystemen voor weggebruikers;

iii) automatische beschermings- en waarschuwingssystemen voor weggebruikers;

iv) automatische beschermings- en waarschuwingssystemen voor weggebruikers en ⌦ daaraan gekoppelde ⌫ beschermingssystemen voor het spoor;

v) handbediende waarschuwingssystemen voor weggebruikers;

vi) handbediende beschermingssystemen voor weggebruikers;

vii) handbediende beschermings- en waarschuwingssystemen voor weggebruikers.

b) onbeveiligde spoorwegovergangen.

7. ***Indicatoren met betrekking tot het veiligheidsbeheer***

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

8. ***Definities***

Gemeenschappelijke definities voor CSI's en methoden voor de berekening van de economische impact van ongevallen worden in het aanhangsel vastgesteld.

Aanhangsel

GEMEENSCHAPPELIJKE DEFINITIES VOOR CSI'S EN METHODEN VOOR DE BEREKENING VAN DE ECONOMISCHE IMPACT VAN ONGEVALLEN

1. ***Indicatoren met betrekking tot ongevallen***

1.1. "significant ongeval" : ongeval met ten minste één bewegend spoorvoertuig waarbij ten minste één persoon om het leven is gekomen of zwaargewond is geraakt of dat schade van betekenis aan het materieel, de rails, andere installaties of het milieu dan wel een ernstige ontregeling van het verkeer heeft veroorzaakt. Ongevallen in werkplaatsen, magazijnen en opslagruimtes vallen hier niet onder.

1.2. "schade van betekenis aan het materieel, de rails, andere installaties of het milieu": schade voor een bedrag van 150 000 euro ~~EUR~~ of meer.

1.3. "ernstige ontregeling van het verkeer": de treindiensten op een hoofdspoorlijn worden gedurende zes uur of langer onderbroken.

1.4. "trein": één of meer spoorvoertuigen getrokken door één of meer locomotieven of motorwagens, of één motorwagen alleen, die onder een bepaald nummer of een specifieke benaming van een vast beginpunt naar een vast eindpunt rijdt/rijden. Een losse locomotief, dat wil zeggen een locomotief die alleen rijdt, wordt als een trein beschouwd.

1.5. "treinbbotsingen~~, inclusief botsingen met obstakels binnen het profiel van vrije ruimte~~": een frontale botsing, een kopstaartbotsing of een zijlingse botsing tussen een deel van een trein en een deel van een andere trein, ⌦ of spoorvoertuig, of rangerend rollend materieel ⌫ ~~met:~~

~~i) rollend materieel dat wordt gerangeerd,~~

~~ii) vaste of tijdelijk op of nabij de rails aanwezige voorwerpen (behalve op spoorwegovergangen, indien zij door een overstekend voertuig of een gebruiker zijn verloren).~~

⌦ 1.6. "botsingen met obstakels binnen het profiel van vrije ruimte": een botsing tussen een deel van een trein en vaste of tijdelijk aanwezige objecten of in de nabijheid van het spoor (behalve door voertuigen of gebruikers op overwegen verloren voorwerpen). Een botsing met de bovenleiding valt hier eveneens onder. ⌫

1.~~6~~ 7. "ontsporingen van treinen": alle gevallen waarin ten minste één wiel van een trein uit de rails loopt.

1.~~7~~8. "ongevallen op spoorwegovergangen": ongevallen op spoorwegovergangen waarbij ten minste één spoorvoertuig en één of meer overstekende voertuigen, andere overstekende gebruikers zoals voetgangers of andere tijdelijk op of nabij het spoor aanwezige, door een overstekend voertuig of een overstekende gebruiker verloren voorwerpen zijn betrokken.

1.~~8~~9. " ⌦ persoonlijke ongevallen met ⌫ ~~door~~ rollend materieel in rijdende toestand ~~veroorzaakte persoonlijke ongevallen~~": ongevallen van één of meer personen die door een spoorvoertuig of een daaraan vastzittend of daarvan losgeraakt voorwerp zijn geraakt. Daaronder begrepen zijn personen die van spoorvoertuigen vallen, alsmede personen die tijdens de reis aan boord van die voertuigen vallen of door losse voorwerpen worden geraakt.

1.~~9~~10. "brand in rollend materieel": brand en explosies die zich tijdens de rit tussen het station van vertrek en de eindbestemming voordoen in spoorvoertuigen (en/of hun lading), ook wanneer zij stilstaan op het station van vertrek, de eindbestemming of op tussenliggende haltes, alsmede tijdens rangeeroperaties.

1.~~10~~11. "andere soorten ongevallen": alle ongevallen, behalve de reeds genoemde (treinbotsingen, ontsporingen van treinen, ongevallen op spoorwegovergangen, door rollend materieel in rijdende toestand veroorzaakte persoonlijke ongevallen en brand in rollend materieel).

1.~~11~~12. "reiziger": iemand die een reis per spoor maakt, met uitzondering van het treinpersoneel. Voor ongevallenstatistieken worden reizigers die proberen in of van een bewegende trein te stappen, meegeteld.

1.~~12~~13. "personeel (personeel van aannemers en zelfstandige aannemers daaronder begrepen)": alle personen van wie het werk verband houdt met een spoorweg en die op het moment van het ongeval aan het werk zijn. Dit omvat het treinpersoneel en de personen die met rollend materieel en infrastructuurinstallaties werken.

1.~~13~~14. "gebruiker van een spoorwegovergang": ⌦ elke persoon ⌫ ~~iedereen~~ die te voet of met een vervoermiddel van een spoorwegovergang gebruikmaakt om de sporen over te steken.

1.~~14~~15. ~~"onbevoegde personen op spoorwegterreinen":~~ ⌦ "indringer": ⌫ iedereen die zich op spoorwegterreinen bevindt terwijl dat verboden is, met uitzondering van gebruikers van een spoorwegovergang.

1.~~15~~16. "anderen (derden)": iedereen die niet is gedefinieerd als "reiziger", "personeel (personeel van aannemers en zelfstandige aannemers daaronder begrepen)", "gebruiker van een spoorwegovergang" of ~~"onbevoegde personen op spoorwegterreinen"~~ ⌦ "indringers" ⌫ .

1.~~16~~17. "dodelijk slachtoffer": iemand die bij een ongeval om het leven is gekomen of binnen 30 dagen daarna aan de gevolgen ervan overlijdt, met uitzondering van personen die zelfmoord hebben gepleegd.

1.~~17~~18. "zwaargewonde": iemand die bij een ongeval gewond is geraakt en langer dan 24 uur in het ziekenhuis was opgenomen, met uitzondering van personen die een poging tot zelfmoord hebben ondernomen.

2. ***Indicatoren met betrekking tot gevaarlijke goederen***

2.1. "ongeval bij het vervoer van gevaarlijke goederen": ongeval of incident dat moet worden gemeld overeenkomstig de RID[1]/ADR-voorschriften, punt 1.8.5.

2.2. "gevaarlijke goederen": stoffen en artikelen waarvan het vervoer bij het RID is verboden, of alleen onder daarin vervatte voorwaarden is toegestaan.

3. ***Indicatoren met betrekking tot zelfmoorden***

3.1. "zelfmoord": daad van opzettelijke zelfverwonding die de dood tot gevolg heeft, zoals door de bevoegde nationale instantie geregistreerd en gekwalificeerd.

4. ***Indicatoren met betrekking tot de voorlopers van ongevallen***

4.1. "gebroken rails": rails die in twee of meer stukken zijn gebroken of rails waarvan een stuk metaal is afgebroken, waardoor een gat van meer dan 50 mm lengte en meer dan 10 mm diepte in het loopvlak van het spoor is ontstaan.

---

[1] RID, het Reglement betreffende het internationaal vervoer van gevaarlijke goederen per spoor als vastgesteld bij Richtlijn 2008/68/EG van het Europees Parlement en de Raad van 24 september 2008 betreffende het vervoer van gevaarlijke goederen over land (PB L 260 van 30.9.2008, blz. 13).

4.2. "knikken ⌦ en afwijkingen ⌫ in het spoor": onvolkomenheden die verband houden met de continuïteit en de geometrie van het spoor, waardoor het spoor moet worden afgesloten of waardoor de toegestane snelheid onmiddellijk moet worden verminderd ~~om de veiligheid te handhaven~~.

4.3. "foutieve seingeving": ⌦ technische ⌫ storingen van het seinsysteem (van de infrastructuur of van het rollend materieel), die tot gevolg hebben dat de seininformatie minder restrictief is dan vereist.

4.4. "onveilig sein gepasseerd (SPAD)": iedere keer dat een deel van een trein verder rijdt dan toegestaan.

Niet-toegestane verplaatsing:

– voorbij een naast het spoor gelegen onveilig sein met gekleurde lichten of semafoor of STOP-teken rijden, in gevallen waarin geen automatisch treinbeïnvloedingssysteem (ATCS) of ATB-systeem operationeel is;

– voorbij het einde rijden van een met de veiligheid samenhangend eindpunt van de toestemming om te rijden bij een ATCS- of ATP-systeem;

– voorbij een punt rijden tot waar volgens de voorschriften mondeling of schriftelijk toestemming is gegeven;

– voorbij stopborden of handsignalen rijden (behalve spoorbuffers).

Gevallen waarin voertuigen zonder aangekoppelde tractie-eenheid rijden of een onbeheerde trein voorbij een onveilig sein rijdt, worden niet meegeteld. Gevallen waarbij het sein om welke reden dan ook niet tijdig op onveilig is gezet om de machinist in staat te stellen de trein voor het sein te stoppen, worden niet meegeteld.

De nationale veiligheidsinstanties mogen over de vier punten apart rapporteren en ⌦ dienen ⌫ ~~moeten~~ ten minste een geaggregeerde indicator met gegevens over alle vier punten te rapporteren.

4.5. "gebroken wiel~~en en gebroken assen~~": een breuk die de essentiële onderdelen van het wiel ~~of de as~~ beschadigt en waardoor een ongevalsrisico ontstaat (ontsporing of botsing).

⌦4.6 "gebroken as": een breuk die essentiële onderdelen van de as beschadigt en waardoor een risico op ongevallen ontstaat (ontsporing of botsing). ⌫

5. ***Gemeenschappelijke methoden voor de berekening van de economische impact van ongevallen***

⇩ nieuw

Op basis van de voor de inwerkingtreding verzamelde gegevens ontwikkelt het Bureau een methode voor de berekening van de eenheidskosten.

🡻 2009/149/EG Art. 1 en bijlage (nieuw)

~~5.1. De waarde van het voorkomen van een dodelijk ongeval (VPC) bestaat uit:~~

~~1. de waarde van de veiligheid op zich: waarden ten aanzien van de bereidheid te betalen (WTP), gebaseerd op „stated preference”-onderzoeken die zijn uitgevoerd in de lidstaat waarvoor zij worden toegepast.~~

2. directe en indirecte economische kosten: kosten die worden geraamd in de lidstaat en die bestaan uit:

– medische kosten en kosten voor revalidatie,

– proceskosten, kosten voor politie, particuliere ongevalsonderzoeken, nooddiensten en administratieve kosten van de verzekering,

– productieverlies: waarde voor de samenleving van goederen en diensten die door de persoon hadden kunnen worden geproduceerd als het ongeval niet had plaatsgevonden.

5.2. Gemeenschappelijke principes om de waarde van de veiligheid op zich en directe/indirecte economische kosten te ramen:

Voor de waarde van de veiligheid op zich wordt de beoordeling of de beschikbare ramingen al dan niet passend zijn, op de volgende overwegingen gebaseerd:

– de ramingen moeten samenhangen met een systeem voor de raming van de vermindering van het mortaliteitsrisico in de transportsector en een WTP-benadering, naargelang van de „stated preference”-methoden,

– de steekproef van respondenten die voor de waarden wordt gebruikt, moet representatief zijn voor de betrokken bevolking. De steekproef moet met name de verdeling naar leeftijd, inkomen en andere relevante sociaaleconomische/ demografische kenmerken van de bevolking weerspiegelen,

– methode voor het verkrijgen van de WTP-waarden: het enquêteontwerp moet zodanig zijn dat de vragen voor de respondenten duidelijk en zinvol zijn.

Directe en indirecte economische kosten moeten worden geraamd op basis van de werkelijke door de samenleving gedragen kosten.

5.3. "kosten van de milieuschade": kosten die door de spoorwegondernemingen/infrastructuurbeheerders moeten worden gedragen, geraamd op basis van hun ervaring, om het beschadigde gebied terug te brengen in de staat van vóór het spoorwegongeval.

5.4. "kosten van de materiële schade aan rollend materieel en infrastructuur": de kosten van de aanschaf van nieuw rollend materieel of nieuwe infrastructuur, met dezelfde functionaliteit en technische parameters als het onherstelbaar beschadigde materieel en de onherstelbaar beschadigde infrastructuur, en de kosten voor het herstel van herstelbaar rollend materieel en herstelbare infrastructuur in de staat van vóór het ongeval. Beide moeten op basis van hun ervaring door de spoorwegondernemingen/ infrastructuurbeheerders worden geraamd. Ook worden de kosten in verband met de huur van rollend materieel meegeteld, als huur nodig is omdat de voertuigen beschadigd, en dus niet beschikbaar zijn.

5.5. "kosten van vertragingen als gevolg van ongevallen": de geldwaarde van vertragingen die gebruikers van spoorvervoer (reizigers en vrachtklanten) ondervinden als gevolg van ongevallen, berekend volgens het onderstaande model:

VT	=	geldwaarde van reistijdbesparingen waarde van tijd voor een treinreiziger (een uur) VT_p = [VT van voor het werk reizende reizigers]*[gemiddeldpercentage voor het werk reizende reizigers per jaar] + [VT van niet voor het werk reizende reizigers]*[gemiddeld percentage niet voor het werk reizende reizigers]

		~~VT wordt gemeten in euro EUR per reiziger per uur~~ ~~waarde van tijd voor een goederentrein (een uur):~~ ~~VT_g = [VT van goederentreinen]*[(ton-km)/(trein-km)]~~ ~~VT wordt gemeten in euro EUR per ton vracht per uur~~ ~~Gemiddeld aantal ton goederen dat in één jaar per trein wordt vervoerd = (ton-km)/(trein-km)~~
~~C_M~~	~~=~~	~~kosten van 1 minuut vertraging van een trein~~ ~~*Reizigerstrein*~~ ~~C_{MP} = K_1*(VT_p/60)*[(reizigers-km)/(trein-km)]~~ ~~Gemiddeld aantal reizigers dat in één jaar per trein wordt vervoerd = (reizigers-km)/(trein-km)~~ ~~*Goederentrein*~~ ~~C_{MF} = K_2* (VTF/60)~~ ~~De factoren K_1 en K_2 liggen tussen de waarde van tijd en de waarde van vertraging, zoals geraamd door middel van de "stated preference"-onderzoeken, om rekening te houden met het feit dat de als gevolg van vertragingen verloren tijd als aanzienlijk negatiever wordt ervaren dan normale reistijd.~~ ~~Kosten van vertragingen als gevolg van een ongeval = C_{MP}*(minuten vertraging van reizigerstreinen) + C_{MF}*(minuten vertraging van goederentreinen)~~

~~*Reikwijdte van het model*~~

~~De kosten van vertragingen moeten voor alle ongevallen, zowel significante als niet significante, worden berekend.~~

~~Vertragingen moeten als volgt worden berekend:~~

– ~~echte vertragingen op de spoorlijnen waar de ongevallen hebben plaatsgevonden,~~

~~– echte vertragingen of, indien dat niet mogelijk is, geraamde vertragingen op de andere getroffen lijnen.~~

6. ***Indicatoren met betrekking tot de technische veiligheid van de infrastructuur en de invoering daarvan***

6.1. "automatisch beveiligingssysteem voor treinen (ATP)": een systeem dat het gehoorzamen van seinen en snelheidsbeperkingen afdwingt door snelheidscontrole, alsmede automatische stop bij seinen.

6.2. "spoorwegovergang": gelijkvloerse kruising tussen een spoorweg en een overweg, zoals toegestaan door de infrastructuurbeheerder, die toegankelijk is voor gebruikers van een openbare of particuliere weg. Overwegen van het ene perron naar het andere op stations vallen hier niet onder, evenmin als overgangen die uitsluitend voor gebruik door werknemers zijn bedoeld.

6.3. "overweg": openbare of particuliere weg, straat of snelweg, met inbegrip van voet- en fietspaden, of andere route voor het laten passeren van mensen, dieren, voertuigen of machines.

6.4. "beveiligde spoorwegovergang": een spoorwegovergang waar de overstekende gebruikers worden beschermd tegen of gewaarschuwd voor de naderende trein door de activering van inrichtingen wanneer het voor de gebruiker onveilig is de spoorwegovergang over te steken.

– Bescherming door gebruikmaking van fysieke inrichtingen:
  – halve of dubbele slagbomen,
  – hekken.
– Waarschuwing bij het gebruik van vaste apparatuur bij spoorwegovergangen:
  – zichtbare apparatuur: lichten,
  – hoorbare apparatuur: bellen, hoorns, claxons etc.,
  – fysieke inrichtingen, bijv. vibratie door verkeersdrempels.

Beveiligde spoorwegovergangen worden als volgt gedefinieerd:

1. "spoorwegovergang met automatische beschermings- en/of waarschuwingssystemen voor weggebruikers": spoorwegovergang waarbij de bescherming en/of waarschuwing door de naderende trein worden geactiveerd.

Deze spoorwegovergangen worden als volgt onderverdeeld:

i) automatische waarschuwingssystemen voor weggebruikers;

ii) automatische beschermingssystemen voor weggebruikers;

iii) automatische beschermings- en waarschuwingssystemen voor weggebruikers;

iv) automatische beschermings- en waarschuwingssystemen voor weggebruikers en beschermingssystemen voor het spoor.

" ⌦ gekoppeld ⌫ beschermingssystemen voor het spoor": een signaal of ander beschermingssysteem voor de trein die de trein alleen toelaat door te rijden als de spoorwegovergang voor de weggebruikers is beschermd en niet meer wordt overschreden; dat laatste vindt plaats door middel van bewaking en/of door obstakeldetectie.

2. "spoorwegovergang met handbediende beschermings- en waarschuwingssystemen voor weggebruikers": spoorwegovergang waar het beschermings- en/of waarschuwingssysteem handbediend is ⌦ door een spoorwegmedewerker ⌫ , en waar geen daarmee verbonden sein voor de trein (beschermingssysteem voor het spoor) te zien is~~, en waarbij het beschermings- en/of waarschuwingssysteem van de spoorwegovergang alleen in werking is wanneer het wordt geactiveerd~~.

Deze spoorwegovergangen worden als volgt onderverdeeld:

v) handbediende waarschuwingssystemen voor weggebruikers;

vi) handbediende beschermingssystemen voor weggebruikers;

vii) handbediende beschermings- en waarschuwingssystemen voor weggebruikers.

6.5. "onbeveiligde spoorwegovergang": spoorwegovergang zonder enige vorm van waarschuwings- en/of beschermingssysteem dat wordt geactiveerd wanneer het onveilig is voor de weggebruiker om de overgang over te steken.

7. ***Indicatoren met betrekking tot het veiligheidsbeheer***

7.1. "audit": een systematisch, onafhankelijk en gedocumenteerd proces voor het verkrijgen van auditgegevens en de objectieve evaluatie hiervan om de na te gaan in hoeverre aan de auditcriteria is voldaan.

8. ***Definities van de meeteenheden***

8.1. "trein-km": meeteenheid die de verplaatsing van een trein over een afstand van één kilometer weergeeft. Deze afstand is de daadwerkelijk gereden afstand, indien beschikbaar; zo niet wordt de standaardnetafstand tussen de plaats van oorsprong en de plaats van bestemming opgegeven. Alleen de afstand op het grondgebied van het rapporterende land wordt in aanmerking genomen.

8.2. "reizigers-km": meeteenheid voor het vervoer van een reiziger per spoor over een afstand van één kilometer. Alleen de afstand op het grondgebied van het rapporterende land wordt in aanmerking genomen.

8.3. "kilometer lijn": ~~betekent~~ de lengte, gemeten in kilometer, van het spoorwegnet van een lidstaat, waarvan het toepassingsgebied in artikel 2 is vastgesteld. Voor meersporige spoorlijnen wordt alleen de afstand tussen begin- en eindpunt geteld.

8.4. "kilometer spoor": ~~betekent~~ de lengte, gemeten in kilometer, van het spoorwegnet van een lidstaat, waarvan het toepassingsgebied in artikel 2 is vastgesteld. Elk spoor van een meersporige spoorlijn moet worden geteld.

↓ Rectificatie, PB L 220, 21.6.2004, blz. 16

~~BIJLAGE II~~

~~AANMELDING VAN NATIONALE VEILIGHEIDSVOORSCHRIFTEN~~

~~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 veiligheidscertificering van spoorwegondernemingen;~~

↓ 2008/110/EG Art. 1, lid 13

↓ Rectificatie, PB L 220, 21.6.2004, blz. 16

~~4. gemeenschappelijke exploitatievoorschriften van het spoorwegnet waarop nog geen TSI van toepassing is, met inbegrip van voorschriften voor het seingevings- 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 autoriteit

alsmede 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 ONGEVALLEN 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, onderhoudsvoorschriften en toepasselijke normen.

4. Werking van rollend materieel en technische installaties:

– seingevings- 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 opmerkingen:

- 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

↑

BIJLAGE II

DEEL A

Ingetrokken richtlijnen met opeenvolgende wijzigingen

(als bedoeld in artikel 32)

Richtlijn 2004/49/EG	(PB L 164 van 30.4.2004, blz. 44)
Richtlijn 2008/57/EG	(PB L 191 van 18.7.2008, blz. 1)
Richtlijn 2008/110/EG	(PB L 345 van 23.12.2008, blz. 62)
Richtlijn 2009/149/EG van de Commissie	(PB L 313 van 28.11.2009, blz. 65)
Rectificatie van Richtlijn 2004/49/EG	(PB L 220 van 21.6.2004, blz. 16)

DEEL B

Termijnen voor de omzetting in nationaal recht

(als bedoeld in artikel 32)

Richtlijn	Omzettingstermijn
2004/49/EG	30 april 2006
2008/57/EG	19 juli 2010
2008/110/EG	24 december 2010
2009/149/EG	18 juni 2010

BIJLAGE III

CONCORDANTIETABEL

Richtlijn 2004/49/EG	Deze richtlijn
Artikel 1	Artikel 1
Artikel 2	Artikel 2
Artikel 3	Artikel 3
Artikel 4	Artikel 4
Artikel 5	Artikel 5
Artikel 6	Artikel 6
Artikel 7	Artikel 7
Artikel 8	Artikel 8
Artikel 9	Artikel 9
Artikel 10	Artikel 10
Artikel 11	Artikel 12
Artikel 12	Artikel 11
Artikel 13	Artikel 13
Artikel 14 bis, lid 1 t.e.m. 7	Artikel 14
Artikel 14 bis, lid 8	Artikel 15
Artikel 15	--
Artikel 16	Artikel 16
Artikel 17	Artikel 17
Artikel 18	Artikel 18
Artikel 19	Artikel 19
Artikel 20	Artikel 20
Artikel 21	Artikel 21
Artikel 22	Artikel 22
Artikel 23	Artikel 23

Artikel 24	Artikel 24
Artikel 25	Artikel 25
Artikel 26	--
--	Artikel 26
Artikel 27	Artikel 27
Artikel 28	--
Artikel 29	--
Artikel 30	--
Artikel 31	Artikel 28
Artikel 32	Artikel 29
--	Artikel 30
--	Artikel 31
Artikel 33	Artikel 32
--	Artikel 33
Artikel 34	Artikel 34
Artikel 35	Artikel 35
Bijlage I	Bijlage I
Bijlage II	--
Bijlage III	--
Bijlage IV	--
Bijlage V	--
--	Bijlage II