Onderstaande tekst dient louter ter informatie en is juridisch niet bindend. De EU-instellingen zijn niet aansprakelijk voor de inhoud. Alleen de besluiten die zijn gepubliceerd in het Publicatieblad van de Europese Unie (te raadplegen in EUR-Lex) zijn authentiek. Deze officiële versies zijn rechtstreeks toegankelijk via de links in dit document

►B RICHTLIJN (EU) 2016/797 VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD

van 11 mei 2016

betreffende de interoperabiliteit van het spoorwegsysteem in de Europese Unie

(herschikking)

(Voor de EER relevante tekst)

(PB L 138 van 26.5.2016, blz. 44)

Gewijzigd bij:

		Publicatieblad		
		nr.	blz.	datum
►M1	Richtlijn (EU) 2020/700 van het Europees Parlement en de Raad van 25 mei 2020	L 165	27	27.5.2020
►M2	Verordening (EU) 2024/1689 van het Europees Parlement en de Raad van 13 juni 2024	L 1689	1	12.7.2024

Gerectificeerd bij:

►C1 Rectificatie PB L 105 van 25.4.2018, blz. 35 (2016/797)
►C2 Rectificatie PB L 302 van 28.11.2018, blz. 115 (2016/797)
►C3 Rectificatie PB L 327 van 21.12.2018, blz. 102 (2016/797)
►C4 Rectificatie PB L 327 van 21.12.2018, blz. 102 (2016/797)
►C5 Rectificatie PB L 458 van 22.12.2021, blz. 539 (2016/797)

▼B

RICHTLIJN (EU) 2016/797 VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD

van 11 mei 2016

betreffende de interoperabiliteit van het spoorwegsysteem in de Europese Unie

(herschikking)

(Voor de EER relevante tekst)

HOOFDSTUK I

ALGEMENE BEPALINGEN

Artikel 1

Onderwerp en toepassingsgebied

1. In deze richtlijn worden de voorwaarden vastgesteld waaraan dient te worden voldaan om het spoorwegsysteem van de Unie interoperabel te maken op een wijze die verenigbaar is met Richtlijn (EU) 2016/798, met als doel een optimaal niveau van technische harmonisatie vast te stellen, de facilitering, verbetering en ontwikkeling van diensten voor vervoer per spoor binnen de Unie en met derde landen mogelijk te maken en bij te dragen aan de voltooiing van de eengemaakte Europese spoorwegruimte en aan de geleidelijke voltooiing van de interne markt. Deze voorwaarden betreffen het ontwerp, de constructie, de indienststelling, de verbetering, de vernieuwing, de exploitatie en het onderhoud van de onderdelen van dit systeem, alsmede de beroepskwalificaties van en de gezondheids- en veiligheidsvoorschriften voor het personeel dat bij de exploitatie en het onderhoud betrokken is.

2. In deze richtlijn worden voor elk subsysteem de voorschriften inzake interoperabiliteitsonderdelen, interfaces en procedures vastgesteld en wordt bepaald welke voorwaarden inzake de algemene compatibiliteit van het spoorwegsysteem moeten worden vervuld om een interoperabel spoorwegsysteem van de Unie tot stand te brengen.

3. Deze richtlijn is niet van toepassing op:

a) metro's;

b) trams en lightrailvoertuigen, en infrastructuur die uitsluitend door die voertuigen wordt gebruikt;

c) netwerken die functioneel gescheiden zijn van de rest van het spoorwegsysteem van de Unie en die alleen bedoeld zijn voor de exploitatie van lokale, stads- of voorstadsreizigersdiensten alsmede ondernemingen die uitsluitend op deze netwerken opereren.

4. De lidstaten kunnen bepalen dat de maatregelen voor de omzetting van deze richtlijn niet van toepassing zijn op:

a) spoorweginfrastructuur, inclusief zijsporen, die particulier eigendom is en door de eigenaar of een exploitant wordt gebruikt voor zijn goederenvervoeractiviteiten of het vervoer van personen voor niet-commerciële doeleinden, en voertuigen die uitsluitend worden gebruikt op deze infrastructuur;

b) infrastructuur en voertuigen bestemd voor strikt lokaal, historisch of toeristisch gebruik;

▼B

c) lightrailinfrastructuur die soms door zware spoorvoertuigen wordt gebruikt onder de operationele omstandigheden van het lightrailsysteem, als dat nodig is voor verbindingen voor uitsluitend die voertuigen, en

d) voertuigen die in de eerste plaats worden gebruikt op lightrailsystemen maar zijn uitgerust met enkele heavyrail-componenten die nodig zijn om de doorreis, uitsluitend voor verbindingsdoeleinden, op een afgesloten en beperkt deel van heavyrail-infrastructuur mogelijk te maken.

5. In het geval van tramtreinen die op het spoorwegsysteem van de Unie actief zijn, geldt bij ontstentenis van TSI's voor tramtreinen het volgende:

a) De betrokken lidstaten zorgen ervoor dat er nationale voorschriften of andere relevante toegankelijke maatregelen worden vastgesteld om te waarborgen dat dergelijke tramtreinen voldoen aan de desbetreffende essentiële eisen;

b) De lidstaten kunnen nationale voorschriften vaststellen om de voor dergelijke tramtreinen geldende vergunningsprocedure nader te omschrijven. De autoriteit die de vergunning voor voertuigen afgeeft, raadpleegt de betrokken nationale veiligheidsinstantie om ervoor te zorgen dat de gemengde exploitatie van tramtreinen en heavyrail-treinen voldoet aan alle essentiële eisen alsmede aan de desbetreffende gemeenschappelijke veiligheidsdoelen („GVD's”).

c) In afwijking van artikel 21 werken de relevante bevoegde autoriteiten in geval van grensoverschrijdende activiteit samen met het oog op het afgeven van de voertuigvergunningen.

Dit lid is niet van toepassing op overeenkomstig leden 3 en 4 van het toepassingsgebied van deze richtlijn uitgesloten voertuigen.

Artikel 2

Definities

In deze richtlijn wordt verstaan onder:

1) „spoorwegsysteem van de Unie”: de in bijlage I genoemde elementen;

2) „interoperabiliteit”: de geschiktheid van een spoorwegsysteem voor een veilig en ononderbroken treinverkeer dat de vereiste prestaties levert;

3) „voertuig”: een spoorvoertuig dat op eigen wielen voortbeweegt op spoorlijnen, met of zonder aandrijving. Een voertuig bestaat uit een of meer structurele en functionele subsystemen;

4) „netwerk”: de lijnen, stations, terminals en alle soorten vaste uitrusting die nodig zijn voor het veilig en continu functioneren van het spoorwegsysteem van de Unie;

5) „subsystemen”: de structurele en functionele delen van het spoorwegsysteem van de Unie, als bepaald in bijlage II;

6) „mobiel subsysteem”: het subsysteem rollend materieel en het subsysteem boorduitrusting voor besturing en seingeving;

▼B

7) „interoperabiliteitsonderdeel”: een basiscomponent, groep componenten, deel van een samenstel of volledig samenstel van voorzieningen, deel uitmakend of bestemd om deel uit te maken van een subsysteem, waarvan de interoperabiliteit van het spoorwegsysteem direct of indirect afhankelijk is, met inbegrip van materiële en immateriële objecten;

8) „product”: een product dat met een fabricageproces wordt verkregen, met inbegrip van interoperabiliteitsonderdelen en subsystemen;

9) „essentiële eisen”: het geheel van de in bijlage III omschreven voorwaarden waaraan het spoorwegsysteem van de Unie, de subsystemen en de interoperabiliteitsonderdelen, met inbegrip van de interfaces, voldoen;

10) „Europese specificatie”: een specificatie die in één van onderstaande categorieën valt:

— een gemeenschappelijke technische specificatie als gedefinieerd in bijlage VIII bij Richtlijn 2014/25/EU;

— een Europese technische goedkeuring als bedoeld in artikel 60 van Richtlijn 2014/25/EU, of

— een Europese norm als gedefinieerd in artikel 2, lid 1, onder b), van Verordening (EU) nr. 1025/2012;

11) „technische specificatie inzake interoperabiliteit” (TSI): een overeenkomstig deze richtlijn vastgestelde specificatie die voor elk subsysteem of deel van een subsysteem geldt teneinde aan de essentiële eisen te voldoen en de interoperabiliteit van het spoorwegsysteem van de Unie te verzekeren;

12) „fundamentele parameter”: elke regelgevende, technische of operationele voorwaarde die kritiek is voor de interoperabiliteit en die in de desbetreffende TSI's wordt vermeld;

13) „specifiek geval”: elk deel van het spoorwegsysteem waarvoor om geografische of topografische redenen of omwille van het stadsmilieu en de compatibiliteit met het bestaande systeem, bijzondere tijdelijke of permanente bepalingen in de TSI's moeten worden opgenomen, in het bijzonder lijnen en netwerken die niet verbonden zijn met het netwerk in de rest van de Unie, het profiel, de spoorwijdte of de spoorafstand, alsmede voertuigen die bestemd zijn voor strikt lokaal, regionaal of historisch gebruik en voertuigen met een plaats van vertrek of bestemming in derde landen;

▼C4

14) „verbetering”: belangrijke werkzaamheden waarbij een subsysteem of een deel daarvan aanzienlijk wordt gewijzigd, die een aanpassing vergen van het technisch dossier dat de EG-keuringsverklaring vergezelt, indien dit technisch dossier er is, en die een verbetering van de algemene prestaties van het subsysteem tot gevolg hebben;

▼B

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

16) „bestaand spoorwegsysteem”: het geheel van infrastructuur van het bestaande spoorwegnetwerk, bestaande uit enerzijds de lijnen en vaste installaties en anderzijds de voertuigen, ongeacht categorie of herkomst, die op deze infrastructuur rijden;

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

▼B

18) „tramtrein”: een voertuig ontworpen voor gecombineerd gebruik op zowel een lightrailinfrastructuur als op een heavyrail-infrastructuur;

19) „indienststelling”: alle handelingen door middel waarvan een subsysteem in bedrijf wordt genomen;

20) „aanbestedende dienst”: een publiekrechtelijke of privaatrechtelijke entiteit die opdracht geeft voor het ontwerp en/of de bouw of de vernieuwing of verbetering van een subsysteem;

21) „houder”: de natuurlijke of rechtspersoon die eigenaar is van een voertuig of het recht heeft het te gebruiken, het voertuig exploiteert als vervoermiddel en als zodanig geregistreerd is in een voertuigregister bedoeld in artikel 47;

22) „aanvrager”: een natuurlijke persoon of een rechtspersoon die een vergunning aanvraagt en die een spoorwegonderneming, een beheerder van infrastructuur of andere personen of juridische entiteiten kan zijn, zoals de fabrikant, een eigenaar of een houder. Voor de toepassing van artikel 15 betekent „aanvrager” een aanbestedende dienst, een fabrikant of een gemachtigde daarvan. Voor de toepassing van artikel 19 betekent „aanvrager” een natuurlijke of rechtspersoon die aan het Bureau goedkeuring vraagt voor de beoogde technische oplossingen voor de projecten in verband met ERTMS-baanuitrusting;

23) „project in vergevorderd stadium”: elk project waarvan de planning of de aanleg zodanig is gevorderd dat een wijziging van de technische specificaties de levensvatbaarheid van het project zoals gepland in het gedrang kan brengen;

24) „geharmoniseerde norm”: een Europese norm als gedefinieerd in artikel 2, lid 1, onder c), van Verordening (EU) nr. 1025/2012;

25) „nationale veiligheidsinstantie”: een veiligheidsinstantie als gedefinieerd in artikel 3, punt 7, van Richtlijn (EU) 2016/798;

26) „type”: een voertuigtype dat de fundamentele ontwerpkenmerken van het voertuig definieert, aangegeven in een type- of ontwerpkeuringscertificaat als beschreven in de toepasselijke keuringsmodule;

27) „serie”: een aantal identieke voertuigen van een typeontwerp;

28) „met het onderhoud belaste entiteit”: een entiteit die belast is met het onderhoud als gedefinieerd in artikel 3, punt 20, van Richtlijn (EU) 2016/798;

29) „lightrail”: spoorvervoerssysteem voor stedelijk en/of voorstedelijk vervoer met een botsbestendigheid van C-III of C-IV (volgens EN 15227:2011) en een maximale voertuigstevigheid van 800 kN (langsdrukkracht in de koppelingszone); lightrailsystemen rijden op een eigen bedding of delen deze met het wegverkeer en kunnen gewoonlijk niet rijtuigen voor passagiersvervoer over lange afstand en goederenvervoer vervangen;

30) „nationale voorschriften”: alle in een lidstaat vastgestelde bindende voorschriften, ongeacht de instantie die ze heeft uitgevaardigd, die vereisten inzake veiligheid op het spoor of technische vereisten bevatten, andere dan de door uniale of internationale voorschriften vastgestelde, die binnen de betrokken lidstaat van toepassing zijn op spoorwegondernemingen, infrastructuurbeheerders of derden;

▼B

31) „exploitatietoestand”: de normale bedrijfsmodus en de te verwachten gevallen van gestoord bedrijf (waaronder slijtage) binnen de in het technisch dossier en het onderhoudsdossier vermelde gebruiksvoorwaarden;

32) „gebruiksgebied van een voertuig”: een of meer netwerken binnen een lidstaat of groep van lidstaten waarop een voertuig is bedoeld om te worden gebruikt;

33) „aanvaardbare wijzen van naleving”: niet-bindende adviezen van het Bureau waarin wordt aangegeven op welke manieren het voldoen aan de essentiële eisen kan worden vastgesteld;

34) „aanvaardbare nationale wijzen van naleving”: niet-bindende adviezen van de lidstaat waarin wordt aangegeven op welke manieren het voldoen aan de nationale voorschriften kan worden vastgesteld;

35) „in de handel brengen”: de eerste keer dat een interoperabiliteitsonderdeel, subsysteem, of voertuig dat klaar is om in zijn exploitatietoestand te functioneren op de markt van de Unie wordt aangeboden;

36) „fabrikant”: een natuurlijke of rechtspersoon die een product in de vorm van een interoperabiliteitsonderdeel of subsysteem of voertuig maakt of laat ontwerpen of laat maken, en dat onder zijn naam of merk verhandelt;

37) „gemachtigde”: een in de Unie gevestigde natuurlijke of rechtspersoon die schriftelijk door een fabrikant of een aanbestedende dienst is gemachtigd om namens die fabrikant of dienst specifieke taken te vervullen;

38) „technische specificatie”: een document dat aangeeft aan welke technische eisen een product, een subsysteem, een proces of een dienst moet voldoen;

39) „accreditatie”: accreditatie zoals gedefinieerd in artikel 2, punt 10, van Verordening (EG) nr. 765/2008;

40) „nationale accreditatie-instantie”: nationale accreditatie-instantie zoals gedefinieerd in artikel 2, punt 11, van Verordening (EG) nr. 765/2008;

41) „conformiteitsbeoordeling”: het proces waarin wordt aangetoond of voldaan is aan de vastgestelde eisen voor een product, proces, dienst, subsysteem, persoon of instantie;

42) „conformiteitsbeoordelingsinstantie”: een instantie die is aangemeld of aangewezen als verantwoordelijke voor conformiteitsbeoordelingsactiviteiten, zoals ijken, testen, certificeren en inspecteren; een conformiteitsbeoordelingsinstantie wordt na aanmelding door een lidstaat ingedeeld als een „aangemelde instantie”; een conformiteitsbeoordelingsinstantie wordt na aanwijzing door een lidstaat ingedeeld als een „aangewezen instantie”;

43) „persoon met een handicap en persoon met beperkte mobiliteit”: elke persoon met een permanente of tijdelijke fysieke, mentale, intellectuele of zintuiglijke beperking die hem, in wisselwerking met uiteenlopende obstakels, kunnen beletten volledig, effectief en op voet van gelijkheid met andere passagiers gebruik te maken van vervoersdiensten, of van wie de mobiliteit bij het gebruiken van vervoersdiensten is beperkt door zijn leeftijd;

▼B

44) „infrastructuurbeheerder”: de infrastructuurbeheerder als gedefinieerd in artikel 3, punt 2, van Richtlijn 2012/34/EU van het Europees Parlement en de Raad ([1]);

45) „spoorwegonderneming”: spoorwegonderneming als gedefinieerd in artikel 3, punt 1, van Richtlijn 2012/34/EU en elke andere publiekrechtelijke of privaatrechtelijke onderneming die goederen en/of reizigers over het spoor vervoert en die zelf de tractie levert; daar vallen ook ondernemingen onder die alleen tractie leveren.

Artikel 3

Essentiële eisen

1. Het spoorwegsysteem van de Unie, de subsystemen, de interoperabiliteitsonderdelen, inclusief de interfaces, voldoen aan de desbetreffende essentiële eisen.

2. De in artikel 60 van Richtlijn 2014/25/EU bedoelde technische specificaties die noodzakelijk zijn ter aanvulling van de Europese specificaties of de andere normen die in gebruik zijn in de Unie, mogen niet in strijd zijn met de essentiële eisen.

HOOFDSTUK II

TECHNISCHE SPECIFICATIES INZAKE INTEROPERABILITEIT

Artikel 4

Inhoud van de TSI's

1. Elk van de in bijlage II omschreven subsystemen wordt bestreken door één TSI. Een subsysteem kan zo nodig door verscheidene TSI's worden bestreken en één TSI kan verscheidene subsystemen betreffen.

2. Vaste subsystemen voldoen, overeenkomstig deze richtlijn en onverminderd lid 3, onder f), aan de op het moment van het verzoek tot vergunning voor de indienststelling geldende TSI's en nationale voorschriften.

Voertuigen voldoen overeenkomstig deze richtlijn en onverminderd lid 3, onder f), aan de op het moment van het verzoek tot vergunning voor het in de handel brengen geldende TSI's en nationale voorschriften.

De conformiteit en de naleving van de voorschriften wordt voor vaste subsystemen en voertuigen tijdens het gebruik ervan ononderbroken gehandhaafd.

3. Elke TSI omvat, voor zover nodig voor de realisatie van de doelstellingen van deze richtlijn bedoeld in artikel 1:

a) een vermelding van het beoogde toepassingsgebied (deel van het netwerk of voertuigen als bedoeld in bijlage I; subsysteem of deel van een subsysteem als vermeld in bijlage II);

b) de essentiële eisen voor het betrokken subsysteem en de interfaces van dit systeem met de overige subsystemen;

([1]) Richtlijn 2012/34/EU van het Europees Parlement en de Raad van 21 november 2012 tot instelling van één Europese spoorwegruimte (PB L 343 van 14.12.2012, blz. 32).

▼B

c) de functionele en technische specificaties waaraan elk subsysteem en de interfaces ervan met de overige subsystemen moeten voldoen. Indien nodig kunnen deze specificaties naargelang van het gebruik van het subsysteem verschillen, bijvoorbeeld voor elk van de categorieën lijnen, knooppunten en/of voertuigen bedoeld in bijlage I;

d) de interoperabiliteitsonderdelen en interfaces waarvoor Europese specificaties moeten worden vastgesteld, waaronder de Europese normen die noodzakelijk zijn om de interoperabiliteit van het spoorwegsysteem van de Unie tot stand te brengen;

e) per geval de procedures die moeten worden gehanteerd voor de beoordeling van de conformiteit of de geschiktheid voor gebruik van interoperabiliteitsonderdelen enerzijds, of de EG-keuring van de subsystemen anderzijds. Die procedures zijn gebaseerd op de in Besluit 2010/713/EU van de Commissie ([1]) omschreven modules;

f) de strategie voor de toepassing van de TSI's. Daarin staan in het bijzonder de stappen via welke de bestaande situatie overgaat in de uiteindelijke situatie waarin overal aan de TSI wordt voldaan; daarbij wordt rekening gehouden met de geraamde kosten en baten en de verwachte gevolgen voor de belanghebbenden. Wanneer een gecoördineerde uitvoering van de TSI noodzakelijk is, zoals langs een corridor of tussen beheerders van infrastructuur en spoorwegondernemingen, mag de strategie voorstellen bevatten voor een gefaseerde voltooiing;

g) voor het betrokken personeel de beroepskwalificaties en de voorschriften inzake de gezondheid en veiligheid op het werk voor de exploitatie en het onderhoud van het subsysteem in kwestie en voor de toepassing van de TSI's;

h) de bepalingen die van toepassing zijn op bestaande subsystemen en voertuigen, met name bij het verbeteren en vernieuwen ervan en in zulke gevallen op de aanpassing ervan die een nieuwe aanvraag voor een nieuwe vergunning nodig maken;

i) de door spoorwegondernemingen te controleren parameters van de voertuigen en vaste subsystemen en toe te passen procedures om die parameters te controleren tussen het moment waarop een vergunning om een voertuig in de handel te brengen is afgegeven en het eerste gebruik van het voertuig, teneinde te waarborgen dat de voertuigen compatibel zijn met de trajecten waarop ze zullen worden ingezet.

4. Elke TSI wordt opgesteld aan de hand van een analyse van het bestaande subsysteem en geeft een subsysteem aan als doel dat geleidelijk, binnen een redelijke termijn, kan worden bereikt. Aldus kan dankzij de vaststelling en naleving van de TSI's geleidelijk de interoperabiliteit van het spoorwegsysteem worden verwezenlijkt.

5. TSI's houden de samenhang van het bestaande spoorwegsysteem in elke lidstaat op passende wijze zo veel mogelijk in stand. In verband daarmee kan binnen elke TSI rekening worden gehouden met specifieke gevallen, zowel op het gebied van het netwerk als de voertuigen en met name met het profiel, de spoorwijdte of de spoorafstand en voertuigen met een plaats van vertrek of bestemming in derde landen. Voor elk

([1]) Besluit 2010/713/EU van de Commissie van 9 november 2010 inzake de modules voor de procedure voor de beoordeling van de conformiteit, de geschiktheid voor gebruik en de EG-keuring die moeten worden toegepast in het kader van de overeenkomstig Richtlijn 2008/57/EG van het Europees Parlement en de Raad vastgestelde technische specificaties inzake interoperabiliteit (PB L 319 van 4.12.2010, blz. 1).

▼B

specifiek geval wordt in de TSI aangegeven hoe de TSI-bepalingen van lid 3, onder c) tot en met g), moeten worden toegepast.

6. Indien bepaalde technische aspecten die overeenkomen met essentiële eisen niet uitdrukkelijk aan de orde kunnen komen in een TSI, worden zij duidelijk als open punten omschreven in een bijlage bij de TSI.

7. TSI's beletten niet dat de lidstaten beslissingen nemen over het gebruik van de infrastructuur voor het verkeer van voertuigen waarop de TSI's niet van toepassing zijn.

8. Indien dat strikt noodzakelijk is om te voldoen aan de doelstelling van deze richtlijn, kunnen TSI's expliciet en duidelijk verwijzen naar Europese of internationale normen of specificaties of door het Bureau bekendgemaakte technische documenten. In dat geval worden die normen of specificaties (of de desbetreffende delen daarvan) of technische documenten beschouwd als een bijlage bij de desbetreffende TSI en krijgen zij een verplicht karakter op het moment dat de TSI van toepassing is. Indien dergelijke normen, specificaties of technische documenten ontbreken en nog moeten worden ontwikkeld, kan worden verwezen naar andere, welbepaalde documenten met een normatief karakter die gemakkelijk en publiek toegankelijk zijn.

Artikel 5

Opstelling, aanneming en evaluatie van TSI's

1. Om de specifieke doelstellingen van elke TSI te bepalen, is de Commissie bevoegd overeenkomstig artikel 50 gedelegeerde handelingen vast te stellen, met name en in voorkomend geval, met betrekking tot:

a) het geografische en technische toepassingsgebied van de TSI's;

b) de toepasselijke essentiële eisen;

c) de lijst van regelgevings-, technische en operationele omstandigheden die op het niveau van de subsystemen en de interfaces daartussen moeten worden geharmoniseerd, en het te verwachten niveau van harmonisatie;

d) spoorwegspecifieke procedures voor de beoordeling van de conformiteit of geschiktheid voor gebruik van de interoperabiliteitsonderdelen;

e) de voor het spoor specifieke procedures voor het beoordelen van de EG-keuring van de subsystemen;

f) de personeelscategorieën die betrokken zijn bij de exploitatie en het onderhoud van de betrokken subsystemen en de algemene doelstellingen bij het bepalen van de minimumnormen voor beroepskwalificaties en voorschriften inzake gezondheid en veiligheid voor het betrokken personeel;

g) elk ander aspect dat noodzakelijk in aanmerking moet worden genomen om te zorgen voor interoperabiliteit op grond van artikel 1, leden 1 en 2, binnen het spoorwegsysteem van de Unie, zoals het afstemmen van de TSI op Europese en internationale normen of specificaties.

Wanneer de Commissie deze gedelegeerde handelingen vaststelt, motiveert zij de noodzaak van een nieuwe of grondig gewijzigde TSI, met inbegrip van de gevolgen ervan voor de bestaande voorschriften en technische specificaties.

2. Om de uniforme toepassing van de overeenkomstig lid 1 vastgestelde handeling te waarborgen, verzoekt de Commissie het Bureau ontwerp-TSI's en de wijzigingen daarvan op te stellen en daarover aanbevelingen te doen aan de Commissie.

▼B

Elke ontwerp-TSI wordt in de volgende fasen opgesteld:

a) Het Bureau bepaalt de fundamentele parameters voor deze TSI, alsmede de interfaces met de andere subsystemen en alle andere noodzakelijke specifieke gevallen.

b) Het Bureau stelt op basis van de onder a) genoemde fundamentele parameters de ontwerp-TSI op. In voorkomend geval houdt het Bureau rekening met de vooruitgang van de techniek, reeds uitgevoerde normalisatiewerkzaamheden, de bevindingen van bestaande werkgroepen en aanvaarde onderzoeksresultaten.

3. Bij het opstellen of evalueren van elke TSI, met inbegrip van de fundamentele parameters, houdt het Bureau rekening met de geraamde kosten en baten van alle overwogen technische oplossingen en van de onderlinge interfaces, teneinde de meest haalbare oplossingen te bepalen en uit te voeren. Daarin worden de verwachte gevolgen voor alle betrokken exploitanten en economische actoren vermeld en wordt naar behoren rekening gehouden met de voorschriften in Richtlijn (EU) 2016/798. De lidstaten leveren een bijdrage aan deze raming door in voorkomend geval de benodigde gegevens te verstrekken.

4. Het Bureau stelt, overeenkomstig de artikelen 5 en 19 van Verordening (EU) 2016/796, de ontwerp-TSI's en de wijzigingen daarvan op met inachtneming van de criteria van openheid, consensus en transparantie als gedefinieerd in bijlage II bij Verordening (EU) nr. 1025/2012.

5. Het in artikel 51 bedoelde comité („het comité”) wordt regelmatig op de hoogte gehouden van de werkzaamheden in verband met het opstellen van de TSI's. De Commissie kan gedurende deze werkzaamheden, teneinde te voldoen aan de in lid 1 van dit artikel bedoelde gedelegeerde handelingen, de nodige opdrachten of nuttige aanbevelingen formuleren betreffende de opzet van de TSI's en de kosten-batenanalyse. De Commissie kan met name verzoeken alternatieve oplossingen te onderzoeken en de raming van de kosten en baten van deze alternatieve oplossingen op te nemen in het verslag bij de ontwerp-TSI.

6. Wanneer verschillende subsystemen om redenen van technische compatibiliteit tegelijkertijd in gebruik moeten worden genomen, moeten de data van toepassing van de desbetreffende TSI's overeenstemmen.

7. Bij het opstellen, aannemen of evalueren van de TSI's houdt het Bureau rekening met de mening van de gebruikers over de eigenschappen die rechtstreeks van invloed zijn op de omstandigheden waaronder zij de subsystemen gebruiken. Daartoe pleegt het Bureau bij het opstellen en evalueren van de TSI's overleg met de representatieve gebruikersverenigingen en -organisaties. Het voegt een verslag van de uitkomst van dit overleg bij de ontwerp-TSI.

8. Overeenkomstig artikel 7 van Verordening (EU) 2016/796, stelt de Commissie, met de hulp van het comité, de lijst op van gebruikersverenigingen en -organisaties waarmee overleg moet worden gepleegd en actualiseert zij die lijst regelmatig. Deze lijst kan op verzoek van een lidstaat of op initiatief van de Commissie worden herzien en geactualiseerd.

9. Bij het opstellen of evalueren van de TSI's houdt het Bureau rekening met het advies van de sociale partners ten aanzien van de beroepskwalificaties en de voorschriften inzake de gezondheid en veiligheid op het werk als bedoeld in artikel 4, lid 3, onder g). Daartoe raadpleegt het

▼B

Bureau de sociale partners alvorens de Commissie aanbevelingen te doen over de TSI's en de wijzigingen daarvan. De sociale partners worden geraadpleegd in het kader van het comité voor de sectoriële dialoog dat is opgericht bij Besluit 98/500/EG van de Commissie ([1]). De sociale partners brengen hun advies uit binnen een termijn van drie maanden na de raadpleging.

10. Indien de herziening van een TSI wijziging van de eisen tot gevolg heeft, moet de nieuwe TSI verenigbaar zijn met de subsystemen die overeenkomstig vorige versies van de TSI in dienst zijn gesteld.

11. De Commissie stelt door middel van uitvoeringshandelingen TSI's vast om de in de in lid 1 bedoelde gedelegeerde handelingen bepaalde specifieke doelstellingen te verwezenlijken. Die uitvoeringshandelingen worden vastgesteld overeenkomstig de in artikel 51, lid 3, bedoelde onderzoeksprocedure. Zij omvatten alle in artikel 4, lid 3, vermelde elementen en voldoen aan alle vereisten van artikel 4, leden 4 tot en met 6, en lid 8.

▼M2

12. Bij het vaststellen van gedelegeerde handelingen krachtens lid 1 en uitvoeringshandelingen krachtens lid 11 betreffende artificiële-intelligentiesystemen die veiligheidscomponenten zijn in de zin van Verordening (EU) 2024/1689 van het Europees Parlement en de Raad ([2]), worden de eisen van hoofdstuk III, afdeling 2, van die verordening in aanmerking genomen.

▼B

Artikel 6

Tekortkomingen van TSI's

1. Indien na de vaststelling van een TSI blijkt dat deze een tekortkoming vertoont, wordt de TSI gewijzigd overeenkomstig artikel 5, lid 11. De Commissie zal deze procedure indien nodig onverwijld toepassen. Tot deze tekortkomingen behoren ook elementen die zouden kunnen leiden tot onveilige bedrijfssituaties binnen een lidstaat.

2. Met het oog op de herziening van de TSI kan de Commissie het Bureau om advies vragen. De Commissie analyseert het advies van het Bureau en stelt het Comité in kennis van haar conclusies.

3. Op verzoek van de Commissie bestaat het in lid 2 bedoelde advies van het Bureau uit een aanvaardbare toepassing en mag het derhalve worden gebruikt voor de beoordeling van projecten in afwachting van de vaststelling van een herziene TSI.

4. Elk lid van het in artikel 38, lid 4, van Verordening (EU) 2016/796 bedoelde netwerk van vertegenwoordigende organen kan de Commissie attenderen op mogelijke tekortkomingen van TSI's.

([1]) 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).

([2]) Verordening (EU) 2024/1689 van het Europees Parlement en de Raad van 13 juni 2024 tot vaststelling van geharmoniseerde regels betreffende artificiële intelligentie en tot wijziging van de Verordeningen (EG) nr. 300/2008, (EU) nr. 167/2013, (EU) nr. 168/2013, (EU) 2018/858, (EU) 2018/1139 en (EU) 2019/2144 en de Richtlijnen 2014/90/EU, (EU) 2016/797 en (EU) 2020/1828 (verordening artificiële intelligentie) (PB L, 2024/1689, 12.7.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1689/oj).

▼B

Artikel 7

Niet-toepassing van TSI's

1. In de volgende gevallen kunnen de lidstaten de aanvrager toestaan af te zien van de toepassing van één of meer TSI's of delen daarvan:

a) bij een voorgesteld nieuw subsysteem of een deel daarvan, de vernieuwing of verbetering van een bestaand subsysteem of een deel daarvan, elk element als genoemd in artikel 1, lid 1, dat zich in een gevorderde ontwikkelingsfase bevindt of waarvoor een uitvoeringsovereenkomst loopt op het moment waarop de betrokken TSI's bekend worden gemaakt;

b) wanneer het bij een snelle herstelling van het netwerk na een ongeluk of een natuurramp economisch of technisch niet mogelijk is de overeenkomstige TSI geheel of gedeeltelijk toe te passen; in dat geval is de niet-toepassing van de TSI beperkt tot de periode voorafgaand aan de herstelling van het netwerk;

c) voor elk project tot vernieuwing, uitbreiding of verbetering van een bestaand subsysteem of een deel ervan, wanneer de toepassing van de betrokken TSI's de economische levensvatbaarheid van het project en/of de verenigbaarheid van het spoorwegsysteem van de betrokken lidstaat in gevaar brengt, bijvoorbeeld wat betreft het profiel, de spoorwijdte, de spoorafstand, of de elektrische spanning;

d) voor voertuigen met een plaats van vertrek of bestemming in een derde land met een andere spoorwijdte dan die van het hoofdspoorwegnetwerk binnen de Unie;

e) voor een project voor een nieuw subsysteem of een project voor de vernieuwing of herinrichting van een bestaand subsysteem, uit te voeren op het grondgebied van de betrokken lidstaat, wanneer het spoorwegnetwerk van die lidstaat niet aansluit op, of door de zee of vanwege speciale geografische omstandigheden afgesneden is van, het spoorwegnetwerk van de rest van de Unie.

2. In het in lid 1, onder a), bedoelde geval stelt de betrokken lidstaat de Commissie binnen één jaar na de inwerkingtreding van elke TSI in kennis van een lijst van projecten die op zijn grondgebied worden uitgevoerd en die volgens de betrokken lidstaat in een vergevorderd stadium zijn.

3. In de in lid 1, onder a) en b), bedoelde gevallen stelt de betrokken lidstaat de Commissie in kennis van zijn beslissing om één of meer TSI's of delen ervan niet toe te passen.

4. In de in lid 1, onder a), c), d) en e), van dit artikel bedoelde gevallen dienen de betrokken lidstaten bij de Commissie een verzoek in om de TSI of delen ervan niet toe te passen, vergezeld van een dossier waarin het verzoek wordt onderbouwd, met vermelding van de alternatieve regelingen die de lidstaat in plaats van de TSI's van plan is toe te passen. In het in lid 1, onder e), van dit artikel bedoelde geval bestudeert de Commissie het verzoek, beslist zij op basis van de volledigheid en de samenhang van de erin vervatte informatie het verzoek al dan niet in te willigen. In de in lid 1, onder c) en d), van dit artikel bedoelde gevallen neemt de Commissie op basis van die bestudering een beslissing door middel van een uitvoeringshandeling. Die uitvoeringshandelingen worden vastgesteld volgens de in artikel 51, lid 3, bedoelde onderzoeksprocedure.

In de in de derde alinea van artikel 21, lid 6, bedoelde gevallen dient de aanvrager het dossier in bij het Bureau. Het Bureau raadpleegt de betrokken veiligheidsinstanties en geeft de Commissie zijn definitieve advies.

▼B

5. De Commissie bepaalt door middel van een uitvoeringshandelingen welke informatie er in het in lid 4 bedoelde dossier moet staan en met welke opmaak en op welke wijze het moet worden ingediend. De uitvoeringshandeling wordt vastgesteld volgens de in artikel 51, lid 3, bedoelde onderzoeksprocedure.

6. In afwachting van de beslissing van de Commissie mag de lidstaat de in lid 4 bedoelde alternatieve regelingen meteen toepassen.

7. De Commissie neemt uiterlijk vier maanden na de indiening van het verzoek en het volledige dossier een beslissing. Als een dergelijke beslissing niet wordt genomen, wordt het verzoek geacht te zijn aanvaard.

8. Alle lidstaten worden op de hoogte gesteld van de resultaten van de analyses en van het resultaat van de in lid 4 beschreven procedure.

HOOFDSTUK III

INTEROPERABILITEITSONDERDELEN

Artikel 8

Voorwaarden voor het in de handel brengen van interoperabiliteitsonderdelen

1. De lidstaten nemen alle nodige maatregelen opdat de interoperabiliteitsonderdelen:

a) alleen in de handel worden gebracht indien zij de interoperabiliteit van het spoorwegsysteem van de Unie mogelijk maken en tegelijkertijd voldoen aan de essentiële eisen;

b) binnen hun gebruiksgebied worden gebruikt overeenkomstig hun bestemming en naar behoren worden geïnstalleerd en onderhouden.

Dit lid vormt geen belemmering voor het in de handel brengen van deze onderdelen voor andere toepassingen.

2. De lidstaten mogen niet uit hoofde van deze richtlijn het in de handel brengen op hun grondgebied van interoperabiliteitsonderdelen voor gebruik in het spoorwegsysteem van de Unie verbieden, beperken of belemmeren, wanneer deze onderdelen aan de bepalingen van deze richtlijn voldoen. In het bijzonder verlangen zij geen verificaties die al zijn verricht in het kader van de in artikel 10 vastgestelde procedure voor de EG-verklaring van conformiteit of geschiktheid voor gebruik.

Artikel 9

Conformiteit of geschiktheid voor gebruik

1. De lidstaten en het Bureau gaan ervan uit dat een interoperabiliteitsonderdeel voldoet aan de essentiële eisen indien het voldoet aan de voorwaarden die zijn vastgesteld in de desbetreffende TSI of aan de Europese specificaties die zijn ontwikkeld om aan die voorwaarden te voldoen. De EG-verklaring van conformiteit of geschiktheid voor gebruik vermeldt dat de interoperabiliteitsonderdelen werden onderworpen aan de procedures van de desbetreffende TSI voor het beoordelen van de conformiteit of de geschiktheid voor gebruik.

2. Indien de TSI dat vereist, gaat de EG-verklaring vergezeld van:

a) een door (een) aangemelde instantie(s) afgegeven certificaat van de intrinsieke conformiteit van een op zichzelf beschouwd interoperabiliteitsonderdeel aan de hand van de technische specificaties waaraan het moet voldoen;

b) een door (een) aangemelde instantie(s) afgegeven certificaat van de geschiktheid voor gebruik van een binnen zijn spoorwegomgeving beschouwd interoperabiliteitsonderdeel, met name wanneer het gaat over functionele vereisten.

▼B

3. De EG-verklaring wordt gedateerd en ondertekend door de fabrikant of diens gemachtigde.

4. De Commissie bepaalt door middel van uitvoeringshandelingen het model van de EG-verklaring van conformiteit of geschiktheid voor gebruik van interoperabiliteitsonderdelen, alsmede de lijst van begeleidende documenten.. Die uitvoeringshandelingen worden vastgesteld volgens de in artikel 51, lid 3, bedoelde onderzoeksprocedure.

5. Reserveonderdelen voor subsystemen die reeds in dienst zijn gesteld wanneer de desbetreffende TSI van kracht wordt, mogen in deze subsystemen worden aangebracht zonder dat zij moeten voldoen aan de in lid 1 bedoelde eisen.

6. De TSI's kunnen voorzien in een overgangsperiode voor de in deze TSI's als interoperabiliteitsonderdelen aangemerkte spoorvervoerproducten die bij de inwerkingtreding van de TSI's al in de handel zijn gebracht. Deze onderdelen voldoen aan de eisen van artikel 8, lid 1.

Artikel 10

Procedure voor de EG-verklaring van conformiteit of geschiktheid voor gebruik

1. Teneinde voor een interoperabiliteitsonderdeel de EG-verklaring van conformiteit of geschiktheid voor gebruik op te stellen, past de fabrikant of diens gemachtigde de bepalingen van de desbetreffende TSI's toe.

2. Wanneer de desbetreffende TSI dit voorschrijft, wordt de conformiteit of de geschiktheid voor gebruik van een interoperabiliteitsonderdeel beoordeeld door de aangemelde instantie waarbij de fabrikant of diens gemachtigde daartoe een aanvraag heeft ingediend.

3. Wanneer op interoperabiliteitsonderdelen andere rechtshandelingen van de Unie betreffende andere aspecten van toepassing zijn, geeft de EG-verklaring van conformiteit of geschiktheid voor gebruik aan dat de betrokken interoperabiliteitsonderdelen eveneens aan de eisen van die andere rechtshandelingen voldoen.

4. Wanneer noch de fabrikant, noch diens gemachtigde aan de in de leden 1 en 3 vastgestelde verplichtingen heeft voldaan, gaan deze verplichtingen over op eenieder die het interoperabiliteitsonderdeel in de handel brengt. Dezelfde verplichtingen gelden, wat deze richtlijn betreft, voor iedereen die interoperabiliteitsonderdelen van diverse herkomst of delen daarvan assembleert dan wel voor eigen gebruik vervaardigt.

5. Indien de lidstaat van oordeel is dat de EG-verklaring niet correct is opgesteld, zorgt hij ervoor dat het interoperabiliteitsonderdeel niet in de handel wordt gebracht. In dat geval wordt de fabrikant of diens gemachtigde verplicht om het betrokken interoperabiliteitsonderdeel conform te maken volgens de door die lidstaat gestelde voorwaarden.

Artikel 11

Het niet voldoen van interoperabiliteitsonderdelen aan essentiële eisen

►C1 1. Wanneer een lidstaat vaststelt dat een van de EG-verklaring van conformiteit of geschiktheid voor gebruik voorzien interoperabiliteitsonderdeel dat in de handel is gebracht en wordt gebruikt overeenkomstig zijn bestemming, de naleving van de essentiële eisen in het gedrang dreigt te brengen, ◄ neemt die lidstaat alle noodzakelijke maatregelen om het toepassingsgebied van dat onderdeel te beperken, het

▼B

gebruik ervan te verbieden, het uit de handel te nemen of terug te roepen. De lidstaat stelt de Commissie, het Bureau en de andere lidstaten onmiddellijk in kennis van de genomen maatregelen en geeft de redenen van zijn beslissing aan, en in het bijzonder of het nalaten het gevolg is van:

a) het niet voldoen aan de essentiële eisen;

b) een gebrekkige toepassing van de Europese specificaties, voor zover een beroep wordt gedaan op de toepassing van deze specificaties;

c) de ontoereikendheid van de Europese specificaties.

2. Het Bureau start in opdracht van de Commissie onverwijld, en in elk geval binnen twintig dagen na de datum van ontvangst van die opdracht, het overleg met de betrokken partijen. Wanneer het Bureau na dit overleg vaststelt dat de maatregel niet gerechtvaardigd is, stelt het de Commissie, de lidstaat die het initiatief heeft genomen, de overige lidstaten, alsmede de fabrikant of diens gemachtigde, onmiddellijk daarvan in kennis. Wanneer het Bureau vaststelt dat de maatregel gerechtvaardigd is, stelt het de lidstaten daarvan onmiddellijk in kennis.

3. Wanneer de in lid 1 bedoelde beslissing er is gekomen omdat er een lacune is in de Europese specificaties, treffen de lidstaten, de Commissie of het Bureau, naargelang de bevoegdheid, één of meer van onderstaande maatregelen:

a) gehele of gedeeltelijke verwijdering van deze specificaties uit de publicaties waarin zij zijn opgenomen;

b) als de specificatie in kwestie een geharmoniseerde norm is, beperking of intrekking van deze norm overeenkomstig artikel 11 van Verordening (EU) nr. 1025/2012;

c) herziening van de TSI overeenkomstig artikel 6.

4. Wanneer een interoperabiliteitsonderdeel dat voorzien is van de EG-verklaring van conformiteit niet conform blijkt te zijn met de essentiële eisen, neemt de bevoegde lidstaat passende maatregelen ten aanzien van entiteiten die de verklaring hebben opgesteld en stelt hij de Commissie en de overige lidstaten daarvan in kennis.

HOOFDSTUK IV

SUBSYSTEMEN

Artikel 12

Vrij verkeer van subsystemen

Onverminderd de bepalingen van hoofdstuk V, kunnen de lidstaten de constructie, de indienststelling en de exploitatie van subsystemen van structurele aard die deel uitmaken van het spoorwegsysteem van de Unie en die aan de essentiële eisen voldoen, op hun grondgebied niet uit hoofde van deze richtlijn verbieden, beperken of belemmeren. In het bijzonder mogen zij geen controles eisen die reeds zijn uitgevoerd:

a) in het kader van de procedure die tot de „EG”-keuringsverklaring heeft geleid, of

b) in andere lidstaten vóór of na inwerkingtreding van deze richtlijn, teneinde te controleren of onder gelijke bedrijfsvoorwaarden wordt voldaan aan gelijke eisen.

▼B

Artikel 13

Conformiteit met TSI's en nationale voorschriften

1. Het Bureau en de nationale veiligheidsinstanties beschouwen als conform de essentiële eisen de van het spoorwegsysteem van de Unie deel uitmakende subsystemen van structurele aard waarvoor, naargelang van het geval, de, overeenkomstig artikel 15, op basis van de TSI's opgestelde EG-keuringsverklaring geldt, of de, overeenkomstig artikel 15, lid 8, op basis van nationale voorschriften opgestelde keuringsverklaring, of beide.

2. Nationale voorschriften voor de uitvoering van de essentiële eisen, en, in voorkomend geval, aanvaardbare nationale toepassingen van de eisen, mogen alleen in onderstaande gevallen gelden:

a) indien de TSI's bepaalde aspecten in verband met de essentiële eisen, met name de in artikel 4, lid 6, bedoelde open punten, niet of niet volledig bestrijken;

b) indien er op grond van artikel 7 kennis is gegeven van de niet-toepassing van één of meer TSI's of delen daarvan;

c) indien het in specifieke gevallen nodig is technische regels toe te passen die niet in de desbetreffende TSI zijn opgenomen;

d) ter specificering van bestaande systemen, alleen voor het beoordelen van de technische compatibiliteit van het voertuig met het netwerk;

e) netwerken en voertuigen die niet onder TSI's vallen;

f) als dringende tijdelijke preventieve maatregel, in het bijzonder na een ongeval.

Artikel 14

Aanmelding van nationale voorschriften

1. De lidstaten melden aan de Commissie en het Bureau in onderstaande gevallende in artikel 13, lid 2, bedoelde bestaande nationale voorschriften:

a) wanneer op 15 juni 2016 geen aanmelding is gedaan van het/de nationale voorschrift(en). In dat geval worden de nationale voorschriften uiterlijk op 16 december 2016 aangemeld;

b) iedere keer dat de voorschriften veranderen;

c) wanneer overeenkomstig artikel 7 een nieuw verzoek tot niet-toepassing van de TSI is ingediend;

d) wanneer nationale voorschriften na de bekendmaking of de herziening van de betrokken TSI overbodig worden.

2. De lidstaten melden de volledige tekst van de in lid 1 bedoelde nationale voorschriften via de passende IT-instrumenten overeenkomstig artikel 27 van Verordening (EU) 2016/796.

3 De lidstaten zorgen ervoor dat de in lid 1 bedoelde nationale voorschriften, met inbegrip van de voorschriften betreffende de interfaces tussen de voertuigen en het netwerk, gemakkelijk en publiek toegankelijk zijn en zo zijn geformuleerd dat alle belanghebbenden ze begrijpen. Aan de lidstaten kan worden gevraagd aanvullende informatie over deze nationale voorschriften te verstrekken.

▼B

4. De lidstaten mogen alleen in de volgende gevallen nieuwe nationale voorschriften vaststellen:

a) wanneer een TSI niet volledig aan de essentiële eisen beantwoordt;

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

5. De lidstaten dienen het ontwerp van de nieuwe nationale voorschriften in bij het Bureau en de Commissie, via het passende IT-systeem overeenkomstig artikel 27 van Verordening (EU) 2016/796, op tijd en in ieder geval binnen de in artikel 25, lid 1, van Verordening (EU) 2016/796 bedoelde termijnen, voor overweging vóór de verwachte invoering van het voorgestelde nieuwe voorschrift in het nationaal rechtsstelsel, en zij motiveren de invoering van dat voorschrift. De lidstaten zorgen ervoor dat de ontwerptekst voldoende is uitgewerkt om het Bureau in staat te stellen zijn onderzoek overeenkomstig artikel 25, lid 2, van Verordening (EU) 2016/796 uit te voeren.

6. Wanneer de lidstaten een nieuw nationaal voorschrift vaststellen, delen zij dat via de passende IT-instrumenten mee aan het Bureau en de Commissie overeenkomstig artikel 27 van Verordening (EU) 2016/796.

7. In het geval van dringende preventieve maatregelen kunnen lidstaten een nieuw voorschrift onmiddellijk vaststellen en toepassen. Dat voorschrift wordt aangemeld in overeenstemming met artikel 27, lid 2, van Verordening (EU) 2016/796 en overeenkomstig artikel 26, leden 1, 2, en 5, van die verordening aan de beoordeling van het Bureau onderworpen.

8. Wanneer de lidstaten een nationaal voorschrift als bedoeld in lid 1 aanmelden, motiveren zij dat dat voorschrift noodzakelijk is om te voldoen aan een essentiële eis die niet reeds onder de betrokken TSI valt.

9. Ontwerpen van nationale voorschriften en nationale voorschriften als bedoeld in lid 1 worden door het Bureau onderzocht overeenkomstig de procedure van de artikelen 25 en 26 van Verordening (EU) 2016/796.

10. De Commissie bepaalt door middel van uitvoeringshandelingen de classificatie van de aangemelde nationale voorschriften in verschillende groepen met het doel de wederzijdse aanvaarding in verschillende lidstaten en het in de handel brengen van voertuigen, inclusief de compatibiliteit tussen vaste en mobiele apparatuur, te vergemakkelijken. Die uitvoeringshandelingen worden gebaseerd op de vooruitgang die door het Bureau wordt geboekt op het gebied van wederzijdse aanvaarding en worden vastgesteld overeenkomstig de in artikel 51, lid 3, bedoelde onderzoeksprocedure.

Het Bureau classificeert de op grond van dit artikel aangemelde nationale voorschriften overeenkomstig de in de eerste alinea bedoelde uitvoeringshandelingen.

11. Lidstaten kunnen beslissen om voorschriften en beperkingen van strikt plaatselijke aard niet aan te melden. In dat geval vermelden de lidstaten die voorschriften en beperkingen in de infrastructuurregisters bedoeld in artikel 49.

12. Overeenkomstig dit artikel aangemelde nationale voorschriften vallen niet onder de kennisgevingsprocedure van Richtlijn (EU) 2015/1535 van het Europees Parlement en de Raad ([1]).

13. Nationale voorschriften die niet overeenkomstig dit artikel zijn aangemeld, gelden niet voor deze richtlijn.

([1]) Richtlijn (EU) 2015/1535 van het Europees Parlement en de Raad van 9 september 2015 betreffende een informatieprocedure op het gebied van technische voorschriften en regels betreffende de diensten van de informatiemaatschappij (PB L 241 van 17.9.2015, blz. 1).

▼B

Artikel 15

Procedure voor de opstelling van de EG-keuringsverklaring

1. Voor de opstelling van de EG-keuringsverklaring die nodig is voor het in de handel brengen en het in dienst stellen als bedoeld in hoofdstuk V, verzoekt de aanvrager de daartoe door hem gekozen conformiteitsbeoordelingsinstantie(s) om de in bijlage IV beschreven EG-keuringsprocedure toe te passen.

2. De aanvrager stelt de EG-keuringsverklaring voor een subsysteem op. De aanvrager verklaart op eigen verantwoordelijkheid dat het betrokken subsysteem aan de toepasselijke keuringsprocedures is onderworpen en voldoet aan de eisen van de toepasselijke Uniewetgeving en een relevante nationaal voorschrift. De EG-keuringsverklaring en de begeleidende documenten worden gedateerd en ondertekend door de aanvrager.

3. De taak van de met de EG-keuring van een subsysteem belaste aangemelde instantie begint in het ontwerpstadium en bestrijkt de gehele constructieperiode tot het stadium van de goedkeuring voordat het subsysteem in de handel wordt gebracht of in dienst wordt gesteld. Tot die taak behoort ook, overeenkomstig de desbetreffende TSI, de keuring van de interfaces van het betrokken subsysteem met het systeem waarvan het deel uitmaakt.

4. De aanvrager is verantwoordelijk voor de samenstelling van het technische dossier waarvan de EG-keuringsverklaring vergezeld moet gaan. Dat technisch dossier moet alle noodzakelijke documenten betreffende de eigenschappen van het subsysteem bevatten, alsmede in voorkomend geval alle stukken waaruit de conformiteit van de interoperabiliteitsonderdelen blijkt. Ook moet het alle gegevens inzake de gebruiksvoorwaarden en -beperkingen, alsmede inzake de voorschriften voor onderhoud, permanent of periodiek toezicht en afstelling bevatten.

5. In geval van een vernieuwing of verbetering van een subsysteem die leidt tot een wijziging van het technisch dossier en die van invloed is op de geldigheid van de reeds uitgevoerde keuringsprocedures, beoordeelt de aanvrager of er een nieuwe EG-keuringsverklaring nodig is.

6. De aangemelde instantie kan tussentijdse keuringsverklaringen afgeven voor bepaalde stadia van de keuringsprocedure of bepaalde delen van het subsysteem.

7. Als het volgens de betrokken TSI's toegestaan is, mag de aangemelde instantie keuringscertificaten afgeven die betrekking hebben op een of meer subsystemen of bepaalde onderdelen van die subsystemen.

8. De lidstaten wijzen de instanties aan die verantwoordelijk zijn voor de keuringsprocedure met betrekking tot nationale voorschriften. In dit verband zijn de aangewezen instanties verantwoordelijk voor de betrokken taken. Onverminderd artikel 30 mag een lidstaat een aangemelde instantie aanstellen als aangewezen instantie, in welk geval het gehele proces kan worden uitgevoerd door één enkele conformiteitsbeoordelingsinstantie.

9. De Commissie kan door middel van uitvoeringshandelingen het volgende bepalen:

a) de details van de EG-keuringsprocedures voor subsystemen, waaronder de keuringsprocedure wanneer er nationale voorschriften gelden, en de documenten die door de aanvrager met het oog op die procedure moeten worden ingediend;

b) de modellen voor de EU-keuringsverklaring, ook in geval van een wijziging van het subsysteem of in geval van bijkomende keuringen, de tussentijdse keuringsvermelding, modellen voor documenten van het technisch dossier dat bij die verklaringen moet worden gevoegd, alsmede modellen voor het keuringscertificaat.

▼B

Die uitvoeringshandelingen worden vastgesteld volgens de in artikel 51, lid 3, bedoelde onderzoeksprocedure.

Artikel 16

Het niet voldoen van subsystemen aan essentiële eisen

1. Indien een lidstaat constateert dat een subsysteem van structurele aard dat voorzien is van de EG-keuringsverklaring, vergezeld van het technisch dossier, niet geheel aan de bepalingen van deze richtlijn en in het bijzonder niet aan de essentiële eisen voldoet, kan hij verzoeken dat aanvullende verificaties worden verricht.

2. De lidstaat die dit verzoek heeft gedaan, stelt de Commissie onmiddellijk, met opgave van de redenen, van de gevraagde aanvullende verificaties in kennis. De Commissie pleegt overleg met de belanghebbende partijen.

3. De lidstaat die dit verzoek heeft gedaan, preciseert of het niet volledig naleven van de richtlijn voortvloeit uit:

a) de niet-naleving van de essentiële eisen of van een TSI, of de onjuiste toepassing van een TSI, in welk geval de Commissie onmiddellijk kennisgeving doet aan de lidstaat waar degene verblijft die onrechtmatig de EG-keuringsverklaring heeft opgesteld, en zij die lidstaat vraagt om passende maatregelen te nemen;

b) de ontoereikendheid van een TSI, in welk geval de procedure voor de wijziging van de TSI wordt op gang gebracht overeenkomstig artikel 6.

Artikel 17

Vermoeden van conformiteit

Interoperabiliteitsonderdelen en subsystemen die conform zijn met geharmoniseerde normen of delen daarvan waarvan de referenties in het *Publicatieblad van de Europese Unie* zijn bekendgemaakt, worden geacht conform te zijn met de essentiële eisen die door die normen of delen daarvan worden bestreken.

HOOFDSTUK V

IN DE HANDEL BRENGEN EN IN DIENST STELLEN

Artikel 18

Vergunning voor het in dienst stellen van vaste installaties

1. De subsystemen baanuitrusting voor besturing en seingeving, energie en infrastructuur mogen slechts in dienst worden gesteld indien zij overeenkomstig de essentiële eisen zijn ontworpen, geconstrueerd en geïnstalleerd en nadat overeenkomstig leden 3 en 4 de betreffende vergunning is afgegeven.

2. Elke nationale veiligheidsinstantie verleent een vergunning voor de indienststelling van de subsystemen energie, infrastructuur en baanuitrusting voor besturing en seingeving die op het grondgebied van zijn lidstaat aanwezig zijn of worden geëxploiteerd.

3. De nationale veiligheidsinstanties verstrekken gedetailleerde richtsnoeren over de manier waarop de in dit artikel bedoelde vergunningen worden verkregen. Aanvragers krijgen kosteloos een document met een beschrijving en toelichting van de voorwaarden om een vergunning te krijgen en een opsomming van de vereiste documenten. Het Bureau en de nationale veiligheidsinstanties werken samen om die informatie te verspreiden.

▼B

4. De aanvrager verzoekt bij de nationale veiligheidsinstantie om een vergunning voor het in dienst stellen van vaste installaties. Bij de aanvraag zit een dossier met documenten die het volgende staven:

a) de in artikel 15 bedoelde keuringsverklaringen;

b) de technische compatibiliteit van deze subsystemen met de systemen waarin ze worden geïntegreerd, aangetoond op basis van de toepasselijke TSI's, nationale voorschriften en registers;

c) de veilige integratie van deze subsystemen, vastgesteld op basis van de toepasselijke TSI's, nationale voorschriften, en de in artikel 6 van Richtlijn (EU) 2016/798 uiteengezette gemeenschappelijke veiligheidsmethoden („GVM's”);

d) in het geval van subsystemen baanuitrusting voor besturing en seingeving waarbij ETCS-uitrusting (European Train Control System) en/of GSMR-uitrusting (Global System for Mobile Communications Railway) zijn/is betrokken, de positieve beslissing van het Bureau overeenkomstig artikel 19, en in geval van een wijziging in het ontwerpbestek of in de beschrijving van de beoogde technische oplossingen die na de positieve beslissing zijn aangevoerd, de naleving van het resultaat van de in artikel 30, lid 2, van Verordening (EU) 2016/796 bedoelde procedure.

5. Binnen een maand na ontvangst van het verzoek van de aanvrager deelt de nationale veiligheidsinstantie de aanvrager mee dat het dossier compleet is of dat er aanvullende informatie nodig is, in welk geval het daarvoor een redelijke termijn stelt.

De nationale veiligheidsinstantie controleert of het dossier compleet, ter zake doend en samenhangend is, en, in het geval ERTMS-baanuitrusting, of het strookt met de positieve beslissing van het Bureau overeenkomstig artikel 19 van deze richtlijn en, in voorkomend geval, met de resultaten van de in artikel 30, lid 2, van Verordening (EU) 2016/796 bedoelde procedure. Na deze controle geeft de nationale veiligheidsinstantie de vergunning voor de indienststelling van vaste installaties af, of deelt zij de aanvrager mee dat zij een afwijzende beslissing heeft genomen, zulks binnen een vooraf bepaalde, redelijke termijn en in elk geval binnen vier maanden na ontvangst van alle relevante informatie.

6. In geval van vernieuwing of verbetering van bestaande subsystemen dient de aanvrager bij de nationale veiligheidsinstantie een dossier in waarin het project beschreven wordt. Binnen een maand na ontvangst van het verzoek van de aanvrager deelt de nationale veiligheidsinstantie de aanvrager mee dat het dossier compleet is of dat er aanvullende informatie nodig is, in welk geval het daarvoor een redelijke termijn stelt. De nationale veiligheidsinstantie onderzoekt het dossier, in nauwe samenwerking met het Bureau in het geval van ERTMS-baanuitrustingprojecten, en beslist op basis van onderstaande criteria of er een nieuwe vergunning voor de indienststelling vereist is:

a) Kan het algehele veiligheidsniveau van de betrokken subsystemen door de geplande werkzaamheden ongunstig worden beïnvloed?

b) Is een dergelijke vergunning vereist in de desbetreffende TSI's?

c) Is een dergelijke vergunning vereist op grond van het door de lidstaten opgestelde nationale implementatieplan?

d) Zijn er wijzigingen aangebracht in de waarden van de parameters op basis waarvan de vergunning reeds is afgegeven?

▼B

De nationale veiligheidsinstantie neemt een beslissing binnen een vooraf bepaalde redelijke termijn en uiterlijk vier maanden na ontvangst van alle relevante informatie.

7. Een beslissing waarbij een vergunning voor de indienststelling van vaste installaties wordt geweigerd, moet door de nationale veiligheidsinstantie behoorlijk worden gemotiveerd. De aanvrager kan binnen een maand na ontvangst van de weigeringsbeslissing bij de nationale veiligheidsinstantie een verzoek om herziening van de beslissing indienen. Het verzoek gaat vergezeld van een motivering. De nationale veiligheidsinstantie heeft vanaf de ontvangst van het verzoek om herziening twee maanden de tijd om haar beslissing te bevestigen of te herroepen. Als de weigeringsbeslissing van een nationale veiligheidsinstantie wordt bevestigd, mag de aanvrager beroep aantekenen bij de beroepsinstantie die op grond van artikel 18, lid 3, van Richtlijn (EU) 2016/798 is aangeduid.

Artikel 19

Geharmoniseerde implementatie van ERTMS in de EU

1. In het geval van subsystemen baanuitrusting voor besturing en seingeving waarbij ETCS-uitrusting en/of GSMR-uitrusting zijn/is betrokken, waarborgt het Bureau de geharmoniseerde implementatie van ERTMS in de Unie.

2. Teneinde de geharmoniseerde implementatie van ERTMS en de interoperabiliteit op Unieniveau te waarborgen, controleert het Bureau, alvorens aanbestedingen voor ERTMS-baanuitrusting uit te schrijven, of de beoogde technische oplossingen volledig voldoen aan de toepasselijke TSI's en dus volledig interoperabel zijn.

3. De aanvrager dient een verzoek om goedkeuring door het Bureau in. De aanvraag inzake individuele ERTMS-projecten of een combinatie van projecten, een lijn, een groep lijnen of een netwerk gaat vergezeld van een dossier met daarin:

a) het ontwerpbestek of de beschrijving van de beoogde technische oplossingen;

b) bewijsstukken van de voorwaarden voor de technische en operationele compatibiliteit van het subsysteem met de voertuigen die op het betrokken netwerk moeten gaan rijden;

c) bewijsstukken van de overeenstemming van de beoogde technische oplossingen met de toepasselijke TSI's;

d) alle andere relevante documenten, zoals adviezen van nationale veiligheidsinstanties, keuringsverklaringen of conformiteitscertificaten.

De aanvraag en informatie over alle aanvragen, de fasen van de relevante procedures en de uitkomst ervan, en, indien van toepassing, de verzoeken en beslissingen van de kamer van beroep worden ingediend via het in artikel 12 van Verordening (EU) 2016/796 bedoelde éénloketsysteem.

De nationale veiligheidsinstanties kunnen een advies over het verzoek om goedkeuring richten tot de aanvrager vóór de indiening van het verzoek, of tot het Bureau na een dergelijke indiening.

4. Binnen een maand na ontvangst van het verzoek van de aanvrager deelt het Bureau de aanvrager mee dat het dossier compleet is of dat er aanvullende informatie nodig is, in welk geval hij daarvoor een redelijke termijn stelt.

▼B

Het Bureau neemt een positieve beslissing, of stelt de aanvrager in kennis van mogelijke tekortkomingen, zulks binnen een vooraf bepaalde, redelijke termijn en in elk geval binnen twee maanden na ontvangst van alle relevante informatie. Het Bureau baseert zijn advies op het dossier van de aanvrager en op mogelijke adviezen van de nationale veiligheidsinstanties.

Indien de aanvrager het eens is met de door het Bureau vastgestelde tekortkomingen, corrigeert de aanvrager het projectontwerp en dient hij een nieuw verzoek om goedkeuring bij het Bureau in.

Indien de aanvrager het niet eens is met de door het Bureau vastgestelde tekortkomingen, is de in lid 5 bedoelde procedure van toepassing.

In het geval van artikel 7, lid 1, onder a), dient de aanvrager geen nieuw beoordelingsverzoek in.

5. Een negatieve beslissing van het Bureau wordt door het Bureau terdege gemotiveerd. De aanvrager kan binnen een maand na ontvangst van deze beslissing bij het Bureau een met redenen omkleed verzoek tot herziening van de beslissing indienen. Het Bureau heeft vanaf de ontvangst van het verzoek om herziening twee maanden de tijd om zijn beslissing te bevestigen of te herroepen. Indien de aanvankelijke beslissing van het Bureau wordt bevestigd, mag de aanvrager beroep aantekenen bij de op grond van artikel 55 van Verordening (EU) 2016/796 ingestelde kamer van beroep.

6. In geval van een wijziging in het ontwerpbestek of in de beschrijving van de beoogde technische oplossingen die na de positieve beslissing heeft plaatsgevonden, stelt de aanvrager het Bureau en de nationale veiligheidsinstantie daarvan onverwijld in kennis via het in artikel 12 van Verordening (EU) 2016/796 bedoelde éénloketsysteem. In dat geval is artikel 30, lid 2, van die verordening van toepassing.

Artikel 20

Het in de handel brengen van mobiele subsystemen

1. Mobiele subsystemen mogen door de aanvrager alleen in de handel worden gebracht indien zij overeenkomstig de essentiële eisen zijn ontworpen, geconstrueerd en geïnstalleerd.

2. De aanvrager dient er in het bijzonder voor te zorgen dat de vereiste keuringsverklaring beschikbaar is.

Artikel 21

Vergunning om een voertuig in de handel te brengen

1. De aanvrager brengt een voertuig pas in de handel nadat het Bureau overeenkomstig de leden 5 tot en met 7, of de nationale veiligheidsinstantie overeenkomstig lid 8, een vergunning voor het in de handel brengen van dat voertuig heeft afgegeven.

2. In zijn aanvraag voor een vergunning om een voertuig in de handel te brengen geeft de aanvrager het gebruiksgebied van het voertuig aan. De aanvraag bevat bewijsstukken die aantonen dat de technische verenigbaarheid van het voertuig met het netwerk in het gebruiksgebied is gecontroleerd.

3. De aanvraag voor een voertuigvergunning voor het in de handel brengen gaat vergezeld van een dossier over het voertuig of het type voertuig met documenten die het volgende staven:

a) het in de handel brengen van mobiele subsystemen die deel uitmaken van het voertuig overeenkomstig artikel 20, op basis van de EG-keuringsverklaring;

▼B

b) de technische compatibiliteit van de onder a) bedoelde subsystemen in het voertuig, aangetoond op basis van de toepasselijke TSI's en, in voorkomend geval, nationale voorschriften;

c) de veilige integratie van de onder a) bedoelde subsystemen, vastgesteld op basis van de toepasselijke TSI's en, in voorkomend geval, nationale voorschriften en de in artikel 6 van Richtlijn (EU) 2016/798 uiteengezette gemeenschappelijke veiligheidsmethoden;

d) de technische compatibiliteit van het voertuig met het netwerk in het in lid 2 bedoelde gebruiksgebied, vastgesteld op basis van de toepasselijke TSI's en, in voorkomend geval, nationale voorschriften, infrastructuurregisters en de in artikel 6 van Richtlijn (EU) 2016/798 bedoelde gemeenschappelijke veiligheidsmethode voor risicobeoordeling.

De aanvraag en informatie over alle aanvragen, de fasen van de relevante procedures en de uitkomst ervan, en, indien van toepassing, de verzoeken en beslissingen van de kamer van beroep worden ingediend via het in artikel 12 van Verordening (EU) 2016/796 bedoelde éénloketsysteem.

Wanneer er tests nodig zijn om materiaal te verkrijgen ter staving van de in de eerste alinea, onder b) en d), bedoelde technische compatibiliteit, mogen de betrokken nationale veiligheidsinstanties de aanvrager tijdelijke gebruiksvergunningen geven om het voertuig voor praktische tests op het netwerk te gebruiken. De infrastructuurbeheerder doet, in overleg met de aanvrager, al het mogelijke om eventuele tests binnen drie maanden na ontvangst van het verzoek van de aanvrager te laten plaatsvinden. Indien nodig treft de nationale veiligheidsinstantie maatregelen om te waarborgen dat de tests plaatsvinden.

4. Het Bureau of, in het geval van lid 8, de nationale veiligheidsinstantie geeft voertuigvergunningen voor het in de handel brengen af of stelt de aanvrager in kennis van zijn afwijzende beslissing binnen een vooraf bepaalde redelijke termijn en in elk geval binnen vier maanden na ontvangst van alle relevante informatie van de aanvrager. Het Bureau of, in de gevallen voorzien in lid 8, de nationale veiligheidsinstantie past door middel van een uitvoeringshandeling vast te stellen praktische regelingen betreffende de vergunningsprocedure, zoals bedoeld in lid 9, toe. Met deze vergunningen kunnen voertuigen in de Unie in de handel worden gebracht.

5. Het Bureau geeft voertuigvergunningen voor het in de handel brengen af voor voertuigen met een gebruiksgebied in één lidstaat of in meer lidstaten. Voor de afgifte van dergelijke vergunningen zal het Bureau:

a) de elementen van het dossier, bedoeld in lid 3, eerste alinea, onder b), c) en d), beoordelen om te bezien of het dossier volledig, relevant en samenhangend is met betrekking tot de desbetreffende TSI's, en

b) het dossier van de aanvrager doorsturen naar de nationale veiligheidsinstanties die bevoegd zijn voor het bedoelde gebruiksgebied en die moeten beoordelen of het dossier compleet, relevant en samenhangend is met betrekking tot lid 3, eerste alinea, onder d), en de elementen in lid 3, eerste alinea, onder a), b) en c), met betrekking tot de toepasselijke nationale voorschriften.

Het Bureau of de nationale veiligheidsinstanties mogen, als onderdeel van de beoordelingen op grond van punten a) en b) en in geval van gerede twijfel, vragen om tests op het netwerk. Om deze tests te faciliteren kunnen de betrokken nationale veiligheidsinstanties de aanvrager

▼B

tijdelijke vergunningen verlenen om het voertuig te gebruiken voor veiligheidstests op het netwerk. De infrastructuurbeheerder doet al het mogelijke om ervoor te zorgen dat deze tests binnen drie maanden na het verzoek van het Bureau of de nationale veiligheidsinstantie plaatsvinden.

6. Binnen een maand na ontvangst van het verzoek van de aanvrager deelt het Bureau de aanvrager mee dat het dossier compleet is of dat er aanvullende informatie nodig is, in welk geval hij daarvoor een redelijke termijn stelt. Voor de volledigheid, relevantie en samenhang van het dossier mag het Bureau ook de elementen van lid 3, onder d), beoordelen.

Het Bureau houdt ten volle rekening met de beoordelingen volgens lid 5 alvorens een beslissing te nemen over het afgeven van een voertuigvergunning voor het in de handel brengen. Het Bureau geeft de vergunning voor het in de handel brengen af of laat de aanvrager weten dat het een afwijzende beslissing heeft genomen, zulks binnen een vooraf bepaalde, redelijke termijn en in elk geval binnen vier maanden na de ontvangst van alle relevante informatie.

In geval van niet-toepassing van een TSI of meerdere TSI's of delen ervan, bedoeld in artikel 7, geeft het Bureau de voertuigvergunning pas af nadat de in dat artikel genoemde procedure is toegepast.

Het Bureau neemt de volle verantwoordelijkheid op zich voor de vergunningen die het afgeeft.

7. Wanneer het Bureau het niet eens is met een negatieve beoordeling door één of meer nationale veiligheidsinstanties overeenkomstig lid 5, onder b), laat het dit weten aan de instantie(s) in kwestie met opgave van de redenen. Het Bureau en de nationale veiligheidsinstantie(s) werken samen aan een voor alle partijen aanvaardbare beoordeling. Indien nodig wordt, afhankelijk van de beslissing van het Bureau en de nationale veiligheidsinstantie(s), de aanvrager bij dit proces betrokken. Indien binnen één maand nadat het Bureau de nationale veiligheidsinstantie(s) ervan in kennis heeft gesteld het niet met de beoordeling eens te zijn, geen wederzijds aanvaardbare beoordeling kan worden bereikt, neemt het Bureau zijn definitieve beslissing tenzij de zaak door de nationale veiligheidsinstantie(s) voor arbitrage wordt doorverwezen naar de kamer van beroep, ingesteld bij artikel 55 van Verordening (EU) 2016/796. De kamer van beroep beslist binnen een maand na het verzoek van de nationale veiligheidsinstantie(s) of de ontwerpbeslissing van het Bureau wordt bevestigd.

Wanneer de kamer van beroep het met het Bureau eens is, neemt het Bureau onverwijld een beslissing.

Wanneer de kamer van beroep het eens is met de negatieve beoordeling door de nationale veiligheidsinstantie, geeft het Bureau een vergunning af waarin de delen van het netwerk die een negatieve beoordeling hebben gekregen, van het gebruiksgebied worden uitgesloten.

Wanneer het Bureau het niet eens is met een positieve beoordeling door één of meer nationale veiligheidsinstanties overeenkomstig lid 5, onder b), laat het dit weten aan de betrokken instantie(s) en geeft het de redenen ervoor aan. Het Bureau en de nationale veiligheidsinstantie(s) werken samen aan een voor alle partijen aanvaardbare beoordeling. Indien nodig wordt, afhankelijk van het besluit van het Bureau en de nationale veiligheidsinstantie(s), de aanvrager bij dit proces betrokken. Indien binnen een maand nadat het Bureau de nationale veiligheidsinstantie(s) heeft laten weten het niet met de beoordeling eens te zijn, geen wederzijds aanvaardbare beoordeling kan worden bereikt, neemt het Bureau zijn definitieve beslissing.

▼B

8. Wanneer het gebruiksgebied is beperkt tot een of meer netwerken binnen één lidstaat, kan de nationale veiligheidsinstantie van die lidstaat op eigen verantwoordelijkheid en op verzoek van de aanvrager de voertuigvergunning voor het in de handel brengen afgeven. Voor de afgifte van dergelijke vergunningen beoordeelt de nationale veiligheidsinstantie het dossier met betrekking tot de in lid 3 gespecificeerd elementen, volgens de procedures die moeten worden bepaald in de krachtens lid 9 vastgestelde uitvoeringshandeling. Binnen één maand na ontvangst van het verzoek van de aanvrager deelt de nationale veiligheidsinstantie de aanvrager mee dat het dossier compleet is of vraagt ze om relevante aanvullende informatie. De vergunning geldt ook zonder uitbreiding van het gebruiksgebied voor voertuigen die reizen naar stations in aangrenzende lidstaten met soortgelijke netwerkkenmerken, wanneer deze stations dicht bij de grens liggen en na raadpleging van de bevoegde nationale veiligheidsinstanties. Deze raadpleging kan per geval geschieden of worden vastgelegd in een grensoverschrijdende overeenkomst tussen nationale veiligheidsinstanties.

Als het gebruiksgebied beperkt is tot het grondgebied van één lidstaat en in geval van niet-toepassing van een TSI of meerdere TSI's of delen ervan, bedoeld in artikel 7, geeft de nationale veiligheidsinstantie de vergunning voor het voertuig pas af nadat de in dat artikel bepaalde procedure is toegepast.

De nationale veiligheidsinstantie neemt de volle verantwoordelijkheid op zich voor de vergunningen die zij afgeeft.

9. De Commissie stelt uiterlijk op 16 juni 2018 door middel van uitvoeringshandelingen praktische regelingen vast ter bepaling van:

a) de wijze waarop de aanvrager moet voldoen aan de in dit artikel bedoelde eisen inzake de voertuigvergunning voor het in de handel brengen en inzake de vergunning voor een voertuigtype, en van de lijst van de vereiste documenten;

b) de details van het vergunningsproces, zoals procedurele fasen en termijnen voor elke fase van het proces;

c) de wijze waarop het Bureau en de nationale veiligheidsinstanties moeten voldoen aan de in dit artikel bedoelde eisen in de verschillende fasen van het aanvraag- en vergunningsproces, onder meer bij de beoordeling van de dossiers van de aanvragers.

Die uitvoeringshandelingen worden vastgesteld volgens de in artikel 51, lid 3, bedoelde onderzoeksprocedure. In die handelingen wordt rekening gehouden met de ervaring die is opgedaan tijdens de opstelling van de in lid 14 van dit artikel bedoelde samenwerkingsovereenkomsten.

10. Vergunningen om een voertuig in de handel te brengen vermelden:

a) het gebruiksgebied of de gebruiksgebieden;

b) de waarden van de parameters in de TSI's en, in voorkomend geval, in de nationale voorschriften, voor het controleren van de technische compatibiliteit van het voertuig met het gebruiksgebied;

c) de compatibiliteit van het voertuig met de toepasselijke TSI's en nationale voorschriften, met betrekking tot de parameters onder b);

d) de voorwaarden voor het gebruik van het voertuig en andere beperkingen.

11. Elke beslissing waarbij de afgifte van een voertuigvergunning voor het in de handel te brengen wordt geweigerd of waarbij een

▼B

deel van het netwerk wordt uitgesloten overeenkomstig een in lid 7 bedoelde negatieve beoordeling, moet terdege worden gemotiveerd. De aanvrager kan binnen een maand na ontvangst van de weigeringsbeslissing bij het Bureau of de nationale veiligheidsinstantie, naargelang het geval, een verzoek om herziening van de beslissing indienen. Het Bureau en de nationale veiligheidsinstantie hebben vanaf de ontvangst van het verzoek om herziening twee maanden de tijd om hun beslissing te bevestigen of te herroepen.

Als de weigeringsbeslissing van het Bureau wordt bevestigd, kan de aanvrager beroep aantekenen bij de op grond van artikel 55 van Verordening (EU) 2016/796 ingestelde kamer van beroep.

Als de weigeringsbeslissing van een nationale veiligheidsinstantie wordt bevestigd, mag de aanvrager beroep aantekenen bij een beroepsinstantie overeenkomstig het nationale recht. De lidstaten kunnen de overeenkomstig artikel 55 van Richtlijn 2012/34/EU ingestelde toezichthoudende instantie aanwijzen voor de behandeling van deze beroepsprocedure. In dat geval is artikel 18, lid 3, van Richtlijn (EU) 2016/798 van toepassing.

12. Voor het vernieuwen of verbeteren van bestaande voertuigen waarvoor reeds een vergunning voor het in de handel brengen is afgegeven, is een nieuwe vergunning voor het in de handel brengen ervan vereist als:

a) er wijzigingen worden aangebracht in de waarden van de in lid 10, onder b), bedoelde parameters, waardoor deze waarden zich niet langer binnen de grenzen van in de TSI's bepaalde aanvaardbare parameters bevinden;

b) het algemene veiligheidsniveau van het betrokken voertuig door de geplande werkzaamheden kan worden aangetast, of

c) dat door de desbetreffende TSI's wordt vereist.

13. Indien de aanvrager het gebruiksgebied van een voertuig waarvoor reeds vergunning is verleend, wenst uit te breiden, vult hij het dossier aan met de in lid 3 bedoelde documenten betreffende het bijkomende gebruiksgebied. De aanvrager dient het dossier in bij het Bureau, dat na het volgen van de procedures bedoeld in de leden 4 tot en met 7 een geactualiseerde vergunning voor het uitgebreide gebruiksgebied afgeeft.

Als de aanvrager een voertuigvergunning heeft ontvangen overeenkomstig lid 8 en het gebruiksgebied binnen die lidstaat wenst uit te breiden, vult hij het dossier aan met de in lid 3 bedoelde documenten betreffende het bijkomende gebruiksgebied. De aanvrager dient het dossier in bij de nationale veiligheidsinstantie, die na het volgen van de procedure in lid 8 een geactualiseerde vergunning voor het uitgebreide gebruiksgebied afgeeft.

14. Voor toepassing van de leden 5 en 6 van dit artikel sluit het Bureau samenwerkingsovereenkomsten met nationale veiligheidsinstanties overeenkomstig artikel 76 van Verordening (EU) 2016/796. Deze overeenkomsten kunnen specifieke overeenkomsten of kaderovereenkomsten zijn en er kunnen één of meer nationale veiligheidsinstanties bij betrokken zijn. De overeenkomsten bevatten een gespecificeerde beschrijving van de taken en voorwaarden voor de te leveren producten, de termijnen die voor de levering daarvan gelden en de verdeling van de door de aanvrager te betalen vergoedingen. Ze kunnen ook specifieke samenwerkingsafspraken bevatten in het geval van netwerken die om

▼B

geografische of historische redenen specifieke deskundigheid vereisen, waarbij het doel is de administratieve lasten en kosten voor de aanvrager zo laag mogelijk te houden. Indien die spoorwegnetwerken geïsoleerd zijn van het spoorwegsysteem van de rest van de Unie, kunnen dergelijke specifieke samenwerkingsafspraken onder meer de mogelijkheid behelzen taken naar de betrokken nationale veiligheidsinstanties over te hevelen wanneer dit nodig is om voor een doelmatige en evenredige toewijzing van middelen voor vergunning te zorgen. Deze overeenkomsten worden gesloten voordat het Bureau de vergunningstaken overeenkomstig artikel 54, lid 4, van deze richtlijn op zich neemt.

15. In het geval van lidstaten waar de spoorwijdte van het spoorwegnetwerk verschilt van die van het hoofdspoorwegnetwerk in de Unie en waar dat spoorwegnetwerk dezelfde technische en operationele eisen heeft als dat van de aangrenzende derde landen, sluiten alle nationale veiligheidsinstanties in deze lidstaten, naast de in lid 14 bedoelde samenwerkingsovereenkomsten, een multilaterale overeenkomst met het Bureau om te bepalen onder welke voorwaarden een in één van deze lidstaten afgegeven voertuigvergunning tevens geldig is voor de overige betrokken lidstaten.

16. Dit artikel is niet van toepassing op goederenwagons en passagiersrijtuigen waarvan het gebruik wordt gedeeld met derde landen met een andere spoorwijdte dan het hoofdspoorwegnetwerk binnen de Unie, en waarvoor volgens een andere voertuigvergunningsprocedure vergunning wordt verleend. De voorschriften betreffende de vergunningsprocedure voor dergelijke voertuigen worden bekendgemaakt en medegedeeld aan de Commissie. Voor de overeenstemming van die voertuigen met de essentiële eisen van deze richtlijn wordt gezorgd door de betrokken spoorwegonderneming in de context van haar veiligheidsbeheersysteem. De Commissie kan, op basis van het verslag van het Spoorwegbureau een advies uitbrengen over de vraag of dergelijke voorschriften in overeenstemming zijn met de doelstellingen van deze richtlijn. Indien dat niet het geval is, kunnen de betrokken lidstaten en de Commissie samen bepalen welke gepaste acties moeten worden ondernomen, indien nodig met de betrokkenheid van bevoegde internationale instanties.

17. Een lidstaat kan beslissen dit artikel niet toe te passen op locomotieven en motortreinstellen die komen uit derde landen en moeten rijden tot in een station dat zich dicht bij een grens van zijn grondgebied bevindt, en die bestemd zijn voor grensoverschrijdende exploitatie. De conformiteit van deze voertuigen met de essentiële eisen van deze richtlijn wordt gewaarborgd door de betrokken spoorwegonderneming in het kader van haar veiligheidsbeheersysteem en, in voorkomend geval, in overeenstemming met artikel 10, lid 9, van Richtlijn (EU) 2016/798.

Artikel 22

Registratie van voertuigen die in de handel mogen worden gebracht

1. Voordat een voertuig voor het eerst wordt gebruikt en nadat de vergunning voor het in de handel brengen overeenkomstig artikel 21 is verleend, wordt het voertuig op verzoek van de houder geregistreerd in een in artikel 47 bedoeld voertuigregister.

2. Wanneer het gebruiksgebied van het voertuig beperkt is tot het grondgebied van één lidstaat, wordt het geregistreerd in die lidstaat.

3. Wanneer het gebruiksgebied van het voertuig het grondgebied van meer dan één lidstaat bestrijkt, wordt het geregistreerd in één van de betrokken lidstaten.

▼B

Artikel 23

Controles voorafgaand aan het gebruik van toegelaten voertuigen

1. Voordat een spoorwegonderneming een voertuig gebruikt in het gebruiksgebied dat in de vergunning voor het in de handel brengen is vermeld, controleert de onderneming of:

a) voor het voertuig een vergunning voor het in de handel brengen is afgegeven overeenkomstig artikel 21 en of het voertuig correct is geregistreerd;

b) het voertuig compatibel is met het traject op basis van het infrastructuurregister, de desbetreffende TSI's of iedere andere relevante informatie die de infrastructuurbeheerder gratis en binnen een redelijke termijn moet verstrekken als een dergelijk register niet bestaat of niet volledig is, en

c) het voertuig correct is geïntegreerd in de samenstelling van de trein waarin het bedoeld is te functioneren, rekening houdend met het veiligheidsbeheersysteem van artikel 9 van Richtlijn (EU) 2016/798 en de TSI inzake exploitatie en verkeersleiding.

2. Voor de toepassing van lid 1 mag de spoorwegonderneming tests uitvoeren in samenwerking met de infrastructuurbeheerder.

De infrastructuurbeheerder doet, in overleg met de aanvrager, al het mogelijke om eventuele tests binnen drie maanden na ontvangst van het verzoek van de aanvrager te laten plaatsvinden.

Artikel 24

Typegoedkeuring van voertuigen

1. Het Bureau of een nationale veiligheidsinstantie, naargelang het geval, kan overeenkomstig de procedure van artikel 21 typegoedkeuringen van voertuigen verlenen. De aanvraag en informatie over alle aanvragen, de fasen van de relevante procedures en de uitkomst ervan, en, indien van toepassing, de verzoeken en beslissingen van de kamer van beroep worden ingediend via het in artikel 12 van Verordening (EU) 2016/796 bedoelde éénloketsysteem.

2. Als het Bureau of een nationale veiligheidsinstantie een voertuigvergunning voor het in de handel brengen afgeeft, geeft het Bureau of de instantie tegelijkertijd op verzoek van de aanvrager de typegoedkeuring van het voertuig af, die betrekking heeft op hetzelfde gebruiksgebied van het voertuig.

3. In het geval van wijzigingen van toepasselijke bepalingen in de TSI's of nationale voorschriften op grond waarvan een typegoedkeuring van een voertuig is afgegeven, wordt in de TSI of het nationaal voorschrift bepaald of de reeds afgegeven typegoedkeuring van een voertuig geldig blijft, dan wel moet worden hernieuwd. Indien de typegoedkeuring moet worden hernieuwd, mag het Bureau of de nationale veiligheidsinstantie alleen controles uitvoeren met betrekking tot de gewijzigde voorschriften.

4. De Commissie bepaalt door middel van uitvoeringshandelingen het model voor de verklaring van conformiteit met het type. Die uitvoeringshandelingen worden vastgesteld volgens de in artikel 51, lid 3, bedoelde onderzoeksprocedure.

5. De verklaring van conformiteit met het type wordt opgesteld volgens:

a) de keuringsprocedures van de desbetreffende TSI's, of

▼B

b) indien er geen TSI's van toepassing zijn, de conformiteitsbeoordelingsprocedures als omschreven in de modules B + D, B + F en H1 van Besluit nr. 768/2008/EG van het Europees Parlement en de Raad ([1]).

6. De Commissie kan in voorkomend geval uitvoeringshandelingen vaststellen om ad-hocmodules voor de conformiteitsbeoordeling te bepalen. Die uitvoeringshandelingen worden vastgesteld volgens de in artikel 51, lid 3, bedoelde onderzoeksprocedure.

7. De typegoedkeuring van voertuigen wordt geregistreerd in het in artikel 48 bedoelde Europees register van goedgekeurde voertuigtypen.

Artikel 25

Conformiteit van voertuigen met een goedgekeurd type voertuig

1. Een voertuig dat of een reeks voertuigen die in overeenstemming is/zijn met een goedgekeurd type voertuig, krijgt/krijgen zonder verdere controles een voertuigvergunning overeenkomstig artikel 21 op basis van een door de aanvrager overgelegde verklaring van conformiteit met dit voertuigtype.

2. De hernieuwing van de typegoedkeuring van een voertuig als bedoeld in artikel 24, lid 3, doet geen afbreuk aan voertuigvergunningen voor het in de handel brengen die reeds zijn verleend op basis van de eerdere vergunning voor het in de handel brengen van dat type voertuig.

Artikel 26

Het niet voldoen van voertuigen of typen voertuigen aan essentiële eisen

1. Indien een spoorwegonderneming bij de exploitatie vaststelt dat een voertuig dat zij gebruikt niet aan een van de geldende essentiële eisen voldoet, neemt zij de noodzakelijke corrigerende maatregelen om het voertuig/de voertuigen met de eisen in overeenstemming te brengen. Voorts kan zij het Bureau en de betrokken nationale veiligheidsinstanties in kennis stellen van de genomen maatregelen. Indien de spoorwegonderneming over aanwijzingen beschikt waaruit blijkt dat reeds ten tijde van de afgifte van de vergunning voor het in de handel brengen niet aan de eisen werd voldaan, stelt zij het Bureau en alle andere betrokken nationale veiligheidsinstanties daarvan in kennis.

2. Wanneer een nationale veiligheidsinstantie, bijvoorbeeld tijdens het proces van toezicht omschreven in artikel 17 van Richtlijn (EU) 2016/798, vaststelt dat een voertuig of type voertuig waarvoor een vergunning voor het in de handel brengen is verleend door hetzij het Bureau overeenkomstig artikel 21, lid 5, of overeenkomstig artikel 24, hetzij de nationale veiligheidsinstantie overeenkomstig artikel 21, lid 8, of artikel 24, bij gebruik op de bedoelde wijze, niet voldoet aan een van de geldende essentiële eisen, stelt zij de spoorwegonderneming die het voertuig of het type voertuig gebruikt daarvan in kennis en verzoekt zij haar de noodzakelijke corrigerende maatregelen te nemen om het voertuig/de voertuigen met de eisen in overeenstemming te brengen. De nationale veiligheidsinstantie stelt het Bureau en alle andere betrokken nationale veiligheidsinstanties daarvan in kennis, ook die van een grondgebied waar een aanvraag voor het in de handel brengen van een voertuig van hetzelfde type loopt.

([1]) Besluit nr. 768/2008/EG van het Europees Parlement en de Raad van 9 juli 2008 betreffende een gemeenschappelijk kader voor het verhandelen van producten en tot intrekking van Besluit 93/465/EEG van de Raad (PB L 218 van 13.8.2008, blz. 82).

▼B

3. Wanneer, in de gevallen bedoeld in de leden 1 en 2 van dit artikel, de door de spoorwegonderneming genomen corrigerende maatregelen niet tot conformiteit met de geldende essentiële eisen leidt en de non-conformiteit een ernstig veiligheidsrisico vormt, kan de betrokken nationale veiligheidsinstantie tijdelijke veiligheidsmaatregelen toepassen in het kader van haar toezichttaken overeenkomstig artikel 17, lid 6, van Richtlijn (EU) 2016/798. Daarnaast kunnen tijdelijke veiligheidsmaatregelen in de vorm van schorsing van de voertuigtypegoedkeuring worden toegepast door de nationale veiligheidsinstantie of het Bureau tegelijkertijd. Deze maatregelen zijn vatbaar voor beroep bij de rechter en voor de arbitrageprocedure van artikel 21, lid 7.

4. In de gevallen bedoeld in lid 3, kan het Bureau of de nationale veiligheidsinstantie die de vergunning heeft afgegeven, na toetsing van de effectiviteit van de maatregelen die zijn genomen om het ernstige veiligheidsrisico weg te nemen, beslissen de vergunning of de typegoedkeuring in te trekken of aan te passen indien er bewijs wordt geleverd dat ten tijde van de afgifte van de vergunning niet was voldaan aan een essentiële eis; daartoe stellen zij de houder van de vergunning voor het in de handel brengen of van de voertuigtypegoedkeuring in kennis van hun beslissing, met opgave van de redenen. De houder kan binnen een maand na ontvangst van de beslissing van het Bureau of de nationale veiligheidsinstantie deze instanties verzoeken de beslissing te herzien. In dat geval wordt de beslissing tot intrekking tijdelijk geschorst. Het Bureau en de nationale veiligheidsinstantie hebben vanaf de datum van ontvangst van het verzoek om herziening een maand de tijd om hun beslissing te bevestigen of te herroepen.

In voorkomend geval, wanneer het Bureau en de nationale veiligheidsinstantie het met elkaar oneens zijn over de noodzaak de vergunning te beperken of in te trekken, wordt de vastgelegde arbitrageprocedure van artikel 21, lid 7, gevolgd. Indien het resultaat van die procedure is dat de voertuigvergunning niet wordt beperkt of ingetrokken, worden de in lid 3 van dit artikel bedoelde tijdelijke veiligheidsmaatregelen opgeschort.

5. Als de beslissing van het Bureau wordt bevestigd, kan de houder van de voertuigvergunning binnen de in artikel 59 van Verordening (EU) 2016/796 bedoelde termijn beroep aantekenen bij de krachtens artikel 55 van die verordening aangewezen kamer van beroep. Als de beslissing van een nationale veiligheidsinstantie wordt bevestigd, kan de houder van de voertuigvergunning binnen twee maanden na de bekendmaking van die beslissing beroep aantekenen bij de nationale beroepsinstantie bedoeld in artikel 18, lid 3, van Richtlijn (EU) 2016/798. De lidstaten kunnen de overeenkomstig artikel 56 van Richtlijn 2012/34/EU ingestelde toezichthoudende instantie aanwijzen voor de behandeling van deze beroepsprocedure.

6. Wanneer het Bureau beslist een vergunning voor het in de handel brengen die het heeft verleend, in te trekken of aan te passen, stelt het alle nationale veiligheidsinstanties van zijn beslissing in kennis met opgave van de redenen.

Wanneer een nationale veiligheidsinstantie beslist een vergunning voor het in de handel brengen die zij heeft verleend, in te trekken, stelt zij het Bureau van haar beslissing in kennis, met opgave van de redenen. Het Bureau brengt vervolgens de andere nationale veiligheidsinstanties op de hoogte.

7. De beslissing van het Bureau of van de nationale veiligheidsinstantie om de vergunning in te trekken wordt verwerkt in het passende voertuigregister, overeenkomstig artikel 22, of in het geval van een voertuigtypegoedkeuring, in het Europees register van goedgekeurde typen voertuigen, overeenkomstig artikel 24, lid 7. Het Bureau en de

▼B

nationale veiligheidsinstanties dragen er zorg voor dat de spoorwegondernemingen die voertuigen gebruiken van hetzelfde type als het voertuig of type voertuig die ingetrokken is, afdoende ingelicht worden. Die spoorwegondernemingen controleren eerst of het probleem van niet voldoen aan de eisen zich ook bij hen voordoet. In dit geval is de procedure van dit artikel van toepassing.

8. Wanneer een vergunning voor het in de handel brengen wordt ingetrokken, wordt het voertuig in kwestie niet langer gebruikt en wordt het gebruiksgebied ervan niet uitgebreid. Wanneer een voertuigtypegoedkeuring wordt ingetrokken, worden de op basis van die typegoedkeuring gebouwde voertuigen niet meer in de handel gebracht of worden zij, indien ze reeds in de handel waren gebracht, uit de handel genomen. Er kan om een nieuwe vergunning worden verzocht op basis volgens de procedure van artikel 21 in het geval van afzonderlijke voertuigen, of om een nieuwe typegoedkeuring volgens de procedure van artikel 24 in het geval van een type voertuig.

9. Indien in de gevallen bedoeld in de leden 1 en 2 het niet voldoen aan de essentiële eisen beperkt blijft tot een deel van het gebruiksgebied van het betrokken voertuig en die situatie reeds bestond ten tijde van de afgifte van de vergunning of de typegoedkeuring voor het in de handel brengen, wordt die vergunning of typegoedkeuring gewijzigd ten einde de betrokken delen van het gebruiksgebied uit te sluiten.

HOOFDSTUK VI

CONFORMITEITSBEOORDELINGSORGANEN

Artikel 27

Aanmeldende instanties

1. De lidstaten wijzen aanmeldende instanties aan die verantwoordelijk zijn voor het instellen en uitvoeren van de nodige procedures voor de beoordeling en aanmelding van en het toezicht op conformiteitsbeoordelingsinstanties, met inbegrip van de naleving van artikel 34.

2. De lidstaten zorgen ervoor dat deze instanties de Commissie en de instanties van andere lidstaten die bevoegd zijn om conformiteitsbeoordelingstaken van derden uit hoofde van artikel 10, lid 2, en artikel 15, lid 1, te verrichten, op de hoogte brengen. Tevens zorgen de lidstaten ervoor dat deze instanties de in artikel 15, lid 8, bedoelde aangemelde instanties aanmelden bij de Commissie en bij de andere lidstaten.

3. De lidstaten kunnen de beoordeling en het toezicht als bedoeld in lid 1 laten uitvoeren door een nationale accreditatie-instantie in de zin van en overeenkomstig Verordening (EG) nr. 765/2008.

4. Indien de aanmeldende instantie de beoordeling, de aanmelding of het toezicht als bedoeld in lid 1 van dit artikel delegeert of op andere wijze toevertrouwt aan een instantie die geen overheidsinstantie is, dient deze instantie een rechtspersoon te zijn en te voldoen aan de eisen van artikel 28. De aanmeldende instantie treft regelingen om de aansprakelijkheid voor haar activiteiten te dekken.

5. De aanmeldende autoriteit neemt de volledige verantwoordelijkheid op zich voor de taken die de in lid 3 vermelde instantie verricht.

▼B

Artikel 28

Eisen voor aanmeldende instanties

Een aanmeldende instantie:

a) is zodanig opgericht dat zich geen belangenconflicten met conformiteitsbeoordelingsinstanties voordoen;

b) is zodanig georganiseerd en functioneert zodanig dat de objectiviteit en onpartijdigheid van haar activiteiten gewaarborgd zijn;

c) is zodanig georganiseerd dat elke beslissing in verband met de aanmelding van een conformiteitsbeoordelingsinstantie wordt genomen door bekwame personen die de beoordeling niet zelf hebben verricht;

d) verricht geen activiteiten die worden uitgevoerd door conformiteitsbeoordelingsinstanties en verleent geen adviesdiensten op commerciële basis of in concurrentie en biedt evenmin aan dergelijke activiteiten te verrichten of dergelijke adviezen te verlenen;

e) waarborgt dat de verkregen informatie vertrouwelijk wordt behandeld;

f) beschikt over een voldoende aantal bekwame personeelsleden om haar taken naar behoren uit te voeren.

Artikel 29

Informatieverplichting voor aanmeldende instanties

De lidstaten stellen de Commissie in kennis van hun procedures voor de beoordeling en aanmelding van en het toezicht op conformiteitsbeoordelingsinstanties, en van alle wijzigingen daarvan.

De Commissie maakt deze informatie openbaar.

Artikel 30

Conformiteitsbeoordelingsinstanties

1. Om te kunnen worden aangemeld, moeten conformiteitsbeoordelingsinstanties aan de eisen van de leden 2 tot en met 7 van dit artikel en van de artikelen 31 en 32 voldoen.

2. Een conformiteitsbeoordelingsinstantie is naar nationaal recht opgericht en heeft rechtspersoonlijkheid.

3. Een conformiteitsbeoordelingsinstantie is in staat alle conformiteitsbeoordelingstaken te verrichten die haar in de betrokken TSI zijn toegewezen en waarvoor zij is aangemeld, ongeacht of deze taken door de conformiteitsbeoordelingsinstantie zelf of namens haar en onder haar verantwoordelijkheid worden verricht.

De conformiteitsbeoordelingsinstantie beschikt te allen tijde, voor elke conformiteitsbeoordelingsprocedure en voor elke soort of elke categorie producten waarvoor zij is aangemeld, over:

a) het nodige personeel met technische kennis en voldoende relevante ervaring om de conformiteitsbeoordelingstaken te verrichten;

▼B

b) relevante beschrijvingen van de procedures voor de uitvoering van de conformiteitsbeoordeling, waarbij de transparantie en de mogelijkheid tot reproductie van deze procedures worden gewaarborgd. Zij voert een passend beleid en hanteert passende procedures om een onderscheid te maken tussen taken die zij als aangemelde conformiteitsbeoordelingsinstantie verricht en andere activiteiten;

c) passende procedures voor de uitoefening van haar activiteiten die naar behoren rekening houden met de omvang van een onderneming, de sector waarin zij actief is, haar structuur, de relatieve complexiteit van de producttechnologie in kwestie en het massa- of seriële karakter van het productieproces.

Zij beschikt over de middelen die nodig zijn om de technische en administratieve taken in verband met de conformiteitsbeoordelingsactiviteiten op passende wijze uit te voeren en heeft toegang tot alle vereiste apparatuur en faciliteiten.

4. Conformiteitsbeoordelingsinstanties sluiten een aansprakelijkheidsverzekering af, tenzij de wettelijke aansprakelijkheid op basis van het nationale recht door de staat wordt gedekt of de lidstaat zelf rechtstreeks verantwoordelijk is voor de conformiteitsbeoordeling.

5. Het personeel van een conformiteitsbeoordelingsinstantie is gebonden aan het beroepsgeheim ten aanzien van alle informatie waarvan het kennis neemt bij de uitoefening van zijn taken uit hoofde van de betrokken TSI of bepalingen van nationaal recht die daaraan uitvoering geven, behalve ten opzichte van de bevoegde autoriteiten van de lidstaat waarin de werkzaamheden plaatsvinden. De eigendomsrechten worden beschermd.

6. Conformiteitsbeoordelingsinstanties nemen deel aan of zorgen ervoor dat hun beoordelingspersoneel op de hoogte is van relevante normalisatieactiviteiten en de activiteiten van de coördinatiegroep van aangemelde conformiteitsbeoordelingsinstanties die is opgericht uit hoofde van de desbetreffende wetgeving van de Unie, en hanteren de door die groep genomen administratieve beslissingen en geproduceerde documenten als algemene richtsnoeren.

7. Conformiteitsbeoordelingsinstanties die zijn aangemeld voor de subsystemen baan- en/of boorduitrusting voor besturing en seingeving, nemen deel aan of zorgen ervoor dat hun beoordelingspersoneel op de hoogte is van de activiteiten van de in artikel 29 van Verordening (EU) 2016/796 bedoelde ERTMS-groep. Zij volgen de op basis van de werkzaamheden van de groep opgestelde richtsnoeren. Wanneer zij van oordeel zijn dat het niet raadzaam of onmogelijk is om deze richtsnoeren toe te passen, leggen zij hun bevindingen met het oog op de permanente verbetering van die richtsnoeren ter bespreking voor aan de ERTMS-groep.

Artikel 31

Onpartijdigheid van conformiteitsbeoordelingsinstanties

1. Een conformiteitsbeoordelingsinstantie is een derde partij die onafhankelijk is van de organisatie of de fabrikant waarvan zij het product beoordeelt.

Een instantie die lid is van een organisatie van ondernemers en/of van een vakorganisatie die ondernemingen vertegenwoordigt die betrokken zijn bij het ontwerp, de vervaardiging, de levering, de montage, het gebruik of het onderhoud van de door haar beoordeelde producten, kan als een dergelijke instantie worden beschouwd op voorwaarde dat haar onafhankelijkheid en de afwezigheid van belangenconflicten aangetoond worden.

▼B

2. De onpartijdigheid van de conformiteitsbeoordelingsinstanties, hun hoogste leidinggevenden en het beoordelingspersoneel moet worden gewaarborgd.

3. Een conformiteitsbeoordelingsinstantie, haar hoogste leidinggevenden en het personeel dat de conformiteitsbeoordelingstaken verricht, mogen niet de ontwerper, fabrikant, leverancier, installateur, koper, eigenaar, gebruiker of onderhouder zijn van de door hen beoordeelde producten, noch de gemachtigde van één van deze partijen. Dit vormt echter geen beletsel voor het gebruik van beoordeelde producten die nodig zijn voor de activiteiten van de conformiteitsbeoordelingsinstantie of voor het gebruik van de producten voor persoonlijke doeleinden.

4. Een conformiteitsbeoordelingsinstantie, haar hoogste leidinggevenden en het personeel dat de conformiteitsbeoordelingstaken verricht, mogen niet rechtstreeks of als vertegenwoordiger van de betrokken partijen zijn betrokken bij het ontwerpen, vervaardigen of bouwen, verhandelen, installeren, gebruiken of onderhouden van deze producten. Zij oefenen geen activiteiten uit die hun onafhankelijk oordeel of hun integriteit met betrekking tot conformiteitsbeoordelingsactiviteiten waarvoor zij zijn aangemeld, in het gedrang kunnen brengen. Dit verbod geldt in het bijzonder voor adviesdiensten.

5. Conformiteitsbeoordelingsinstanties zorgen ervoor dat de activiteiten van hun dochterondernemingen of onderaannemers geen afbreuk doen aan de vertrouwelijkheid, objectiviteit of onpartijdigheid van hun conformiteitsbeoordelingen.

6. Conformiteitsbeoordelingsinstanties en hun personeel voeren de conformiteitsbeoordelingen uit met de grootste mate van beroepsintegriteit en met de vereiste technische bekwaamheid op het specifieke gebied en zij zijn vrij van elke druk en beïnvloeding, met name van financiële aard, die hun oordeel of de resultaten van hun conformiteitsbeoordelingen kunnen beïnvloeden, met name met betrekking tot personen of groepen van personen die belang hebben bij de resultaten van deze activiteiten.

Artikel 32

Personeel van conformiteitsbeoordelingsinstanties

1. Het voor de uitvoering van de conformiteitsbeoordelingen verantwoordelijke personeel dient te beschikken over:

a) een gedegen technische en beroepsopleiding die alle relevante conformiteitsbeoordelingsactiviteiten omvat waarvoor de conformiteitsbeoordelingsinstantie is aangemeld;

b) een toereikende kennis van de eisen inzake de beoordelingen die het verricht en voldoende bevoegdheden om deze beoordelingen uit te voeren;

c) voldoende kennis over en inzicht in de essentiële eisen, de toepasselijke geharmoniseerde normen en de toepasselijke bepalingen van het Unierecht en de uitvoeringshandelingen daarvan;

d) de bekwaamheid om certificaten, dossiers en rapporten op te stellen die aantonen dat de beoordelingen zijn verricht.

2. De beloning van de hoogste leidinggevenden en het beoordelingspersoneel van een conformiteitsbeoordelingsinstantie hangt niet af van het aantal uitgevoerde beoordelingen of van de resultaten daarvan.

▼B

Artikel 33

Vermoeden van conformiteit van een conformiteitsbeoordelingsinstantie

Wanneer een conformiteitsbeoordelingsinstantie aantoont dat zij voldoet aan de criteria in de toepasselijke geharmoniseerde normen of delen ervan waarvan de referentienummers in het *Publicatieblad van de Europese Unie* zijn bekendgemaakt, wordt zij geacht aan de eisen van de artikelen 30 tot en met 32 te voldoen, op voorwaarde dat de van toepassing zijnde geharmoniseerde normen deze eisen dekken.

Artikel 34

Ondergeschikte instanties van en uitbesteding door aangemelde instanties

1. Wanneer de aangemelde instantie specifieke taken in verband met de conformiteitsbeoordeling uitbesteedt of door een dochteronderneming laat uitvoeren, waarborgt zij dat de onderaannemer of dochteronderneming aan de eisen van de artikelen 30 tot en met 32 voldoet, en brengt zij de aanmeldende instantie hiervan op de hoogte.

2. Aangemelde instanties nemen de volledige verantwoordelijkheid op zich voor de taken die worden verricht door onderaannemers of dochterondernemingen, ongeacht waar deze gevestigd zijn.

3. Activiteiten van aangemelde instanties mogen uitsluitend met instemming van de klant worden uitbesteed of door een dochteronderneming worden uitgevoerd.

4. Aangemelde instanties houden alle relevante documenten over de beoordeling van de kwalificaties van de onderaannemer of de dochteronderneming en over de door de onderaannemer of dochteronderneming uit hoofde van de betrokken TSI uitgevoerde werkzaamheden ter beschikking van de aanmeldende instantie.

Artikel 35

Geaccrediteerde interne instanties

1. De aanvrager mag voor de uitvoering van conformiteitsbeoordelingsactiviteiten met het oog op de toepassing van de in bijlage II bij Besluit nr. 768/2008/EG uiteengezette modules A1, A2, C1 of C2 en de in bijlage I bij Besluit 2010/713/EU gedefinieerde modules CA1 en CA2 een beroep doen op een geaccrediteerde interne instantie. Deze instantie vormt een afzonderlijk en te onderscheiden deel van de aanvrager en is niet betrokken bij het ontwerp, de productie, de levering, de installatie, het gebruik of het onderhoud van de producten die zij moet beoordelen.

2. Een geaccrediteerde interne instantie dient te voldoen aan de volgende vereisten:

a) zij is geaccrediteerd overeenkomstig Verordening (EG) nr. 765/2008;

b) de instantie en haar personeel zijn organisatorisch te onderscheiden en beschikken binnen de onderneming waar zij deel van uitmaken over rapportagemethoden die hun onpartijdigheid waarborgen; zij tonen dit ten overstaan van de bevoegde nationale accreditatie-instantie aan;

c) de instantie noch haar personeel is verantwoordelijk voor het ontwerp, de vervaardiging, de levering, de installatie, het gebruik of het onderhoud van de door hen beoordeelde producten en zij oefenen geen activiteiten uit die hun onafhankelijke oordeel of hun integriteit met betrekking tot hun beoordelingsactiviteiten in het gedrang kunnen brengen;

▼B

d) de instantie verleent haar diensten uitsluitend aan de onderneming waar zij deel van uitmaakt.

3. Geaccrediteerde interne instanties worden niet bij de lidstaten of de Commissie aangemeld, maar op verzoek van de aanmeldende instantie wordt door de onderneming waar zij deel van uitmaken of door de nationale accreditatie-instantie informatie over hun accreditatie aan de aanmeldende instantie verstrekt.

Artikel 36

Verzoek om aanmelding

1. Een conformiteitsbeoordelingsinstantie dient een verzoek om aanmelding in bij de aanmeldende instantie van de lidstaat waar zij gevestigd is.

2. Bij het verzoek wordt een beschrijving gevoegd van de conformiteitsbeoordelingsactiviteiten, de conformiteitsbeoordelingsmodule(s) en het product of de producten waarvoor de instantie verklaart bekwaam te zijn en, indien beschikbaar, van een accreditatiecertificaat dat is afgegeven door een nationale accreditatie-instantie, waarin wordt verklaard dat de conformiteitsbeoordelingsinstantie voldoet aan de eisen van de artikelen 30 tot en met 32.

3. Wanneer de betrokken conformiteitsbeoordelingsinstantie geen accreditatiecertificaat kan overleggen, verschaft zij de aanmeldende instantie alle bewijsstukken die nodig zijn om haar conformiteit met de eisen van de artikelen 30 tot en met 32 te verifiëren en te erkennen en daar geregeld toezicht op te houden.

Artikel 37

Aanmeldingsprocedure

1. Aanmeldende instanties melden uitsluitend conformiteitsbeoordelingsinstanties aan die voldoen aan de eisen van de artikelen 30 tot en met 32.

2. Aanmeldende instanties verrichten de aanmelding van de in lid 1 genoemde instanties bij de Commissie en de andere lidstaten door middel van het door de Commissie ontwikkelde en beheerde elektronische aanmeldingssysteem.

3. Bij de aanmelding worden uitvoerig de conformiteitsbeoordelingsactiviteiten, de conformiteitsbeoordelingsmodule(s), het product of de producten en het accreditatiecertificaat of een andere in lid 4 bedoelde bekwaamheidsattestatie beschreven.

4. Wanneer een aanmelding niet gebaseerd is op een accreditatiecertificaat als bedoeld in artikel 36, lid 2, verschaft de aanmeldende instantie de Commissie en de andere lidstaten de bewijsstukken die zekerheid verschaffen omtrent de bekwaamheid van de keuringsinstantie en de regeling die waarborgt dat deze instantie regelmatig wordt gecontroleerd en blijft voldoen aan de eisen van de artikelen 30 tot en met 32.

5. De betrokken instantie mag de activiteiten van een aangemelde instantie alleen verrichten als de Commissie of de andere lidstaten geen bezwaren hebben ingediend binnen twee weken na een aanmelding indien een accreditatiecertificaat wordt gebruikt, of binnen twee maanden na een aanmelding indien geen accreditatiecertificaat wordt gebruikt.

6. De Commissie en de andere lidstaten worden in kennis gesteld van alle relevante latere wijzigingen die van belang zijn voor de aanmelding.

▼B

Artikel 38

Identificatienummers en lijsten van aangemelde instanties

1. De Commissie kent aan aangemelde instanties een identificatienummer toe.

Aan een conformiteitsbeoordelingsinstantie wordt één uniek identificatienummer toegekend, zelfs wanneer die instantie op grond van verscheidene wetgevingshandelingen van de Unie is aangemeld.

2. De Commissie maakt de lijst van de uit hoofde van deze richtlijn aangemelde instanties openbaar, met vermelding van de toegekende identificatienummers en de activiteiten waarvoor de instanties zijn aangemeld.

De Commissie zorgt ervoor dat deze lijst actueel wordt gehouden.

Artikel 39

Wijzigingen van de aanmelding

1. Wanneer een aanmeldende autoriteit heeft geconstateerd of vernomen dat een aangemelde instantie niet meer aan de eisen van de artikelen 30 tot en met 32 voldoet of haar verplichtingen niet nakomt, wordt de aanmelding door de aanmeldende autoriteit beperkt, geschorst of ingetrokken, afhankelijk van de ernst van het niet voldoen aan die eisen of het niet nakomen van die verplichtingen. Zij brengt de Commissie en de andere lidstaten daar onmiddellijk van op de hoogte.

2. Wanneer de aanmelding wordt beperkt, geschorst of ingetrokken, of de aangemelde instantie haar activiteiten heeft gestaakt, doet de aanmeldende lidstaat het nodige om ervoor te zorgen dat de dossiers van die instantie hetzij door een andere aangemelde instantie worden behandeld, hetzij aan de verantwoordelijke aanmeldende autoriteiten en markttoezichtautoriteiten op hun verzoek ter beschikking kunnen worden gesteld.

Artikel 40

Betwisting van de bekwaamheid van aangemelde instanties

1. De Commissie onderzoekt alle gevallen waarin zij twijfelt of in kennis wordt gesteld van twijfels over de bekwaamheid van een aangemelde instantie of over de vraag of een aangemelde instantie nog aan de eisen voldoet en haar verantwoordelijkheden nakomt.

2. De aanmeldende lidstaat verstrekt de Commissie op verzoek alle informatie over de grondslag van de aanmelding of het op peil houden van de bekwaamheid van de betrokken instantie.

3. Alle gevoelige informatie die de Commissie in het kader van haar onderzoek ontvangt, wordt door haar vertrouwelijk behandeld.

4. Indien de Commissie vaststelt dat een aangemelde instantie niet of niet meer aan de aanmeldingseisen voldoet, brengt zij de aanmeldende lidstaat daarvan op de hoogte en verzoekt zij deze lidstaat de nodige corrigerende maatregelen te nemen, en zo nodig de aanmelding in te trekken.

▼B

Artikel 41

Operationele verplichtingen van aangemelde instanties

1. Aangemelde instanties voeren conformiteitsbeoordelingen uit volgens de conformiteitsbeoordelingsprocedures van de betrokken TSI.

2. De conformiteitsbeoordelingen worden op evenredige wijze uitgevoerd, waarbij voorkomen wordt de marktdeelnemers onnodig te belasten. Aangemelde instanties houden bij de uitoefening van hun activiteiten naar behoren rekening met de omvang van een onderneming, de sector waarin zij actief is, haar structuur, de mate van complexiteit van de producttechnologie in kwestie en het massa- of seriële karakter van het productieproces.

Daarbij handelen zij steeds met het oogmerk te beoordelen of het product in overeenstemming is met deze richtlijn.

3. Wanneer een aangemelde instantie vaststelt dat een fabrikant niet heeft voldaan aan de eisen in de betrokken TSI of aan de overeenkomstige geharmoniseerde normen of technische specificaties, verlangt zij van die fabrikant dat hij passende corrigerende maatregelen neemt en verleent zij geen conformiteitscertificaat.

4. Wanneer een aangemelde instantie bij het toezicht op de conformiteit na de verlening van een certificaat vaststelt dat een product niet meer in overeenstemming is met de toepasselijke TSI of de geharmoniseerde normen of technische specificaties, verplicht zij de fabrikant passende corrigerende maatregelen te nemen en gaat zij, indien nodig, over tot schorsing of intrekking van het certificaat.

5. Wanneer geen corrigerende maatregelen worden genomen of de genomen maatregelen niet het vereiste effect hebben, worden de certificaten door de aangemelde instantie naargelang het geval beperkt, geschorst of ingetrokken.

Artikel 42

Informatieverplichting voor aanmeldende instanties

1. Aangemelde instanties brengen de aanmeldende instantie op de hoogte van:

a) elke weigering, beperking, schorsing of intrekking van certificaten;

b) alle omstandigheden die van invloed zijn op de werkingssfeer van en de voorwaarden voor hun aanmelding;

c) alle informatieverzoeken over conformiteitsbeoordelingsactiviteiten die zij van markttoezichtautoriteiten ontvangen;

d) op verzoek, de binnen de werkingssfeer van hun aanmelding verrichte conformiteitsbeoordelingsactiviteiten en andere activiteiten, waaronder grensoverschrijdende activiteiten en uitbestede activiteiten.

Ook de betrokken nationale veiligheidsinstanties worden op de hoogte gebracht van elke weigering, beperking, schorsing of intrekking van certificaten als bedoeld onder a).

2. Aangemelde instanties verstrekken de andere uit hoofde van deze richtlijn aangemelde instanties die vergelijkbare conformiteitsbeoordelingsactiviteiten voor dezelfde producten verrichten, relevante informatie over negatieve conformiteitsbeoordelingsresultaten en op verzoek ook over positieve conformiteitsbeoordelingsresultaten.

▼B

3. Aangemelde instanties verstrekken het Bureau de EG-certificaten betreffende de keuring van subsystemen, de conformiteit van interoperabiliteitsonderdelen en de geschiktheid voor gebruik van interoperabiliteitsonderdelen.

Artikel 43

Uitwisseling van beste praktijken

De Commissie voorziet in de organisatie van de uitwisseling van beste praktijken tussen de nationale instanties van de lidstaten die verantwoordelijk zijn voor het aanmeldingsbeleid.

Artikel 44

Coördinatie van aangemelde instanties

De Commissie zorgt voor passende coördinatie en samenwerking tussen in het kader van deze richtlijn aangemelde instanties door een sectorale groep van aangemelde instanties in te stellen. Het Bureau ondersteunt de activiteiten van de aangemelde instanties overeenkomstig artikel 24 van Verordening (EU) 2016/796.

De lidstaten zorgen ervoor dat de door hen aangemelde instanties rechtstreeks of via aangestelde vertegenwoordigers aan de werkzaamheden van die groep deelnemen.

Artikel 45

Aangewezen instanties

1. De in de artikelen 30 tot en met 34 vermelde eisen voor conformiteitsbeoordelingsinstanties gelden ook voor instanties die zijn aangewezen krachtens artikel 15, lid 8, behalve:

a) in het geval van vaardigheden die van het personeel worden verlangd krachtens artikel 32, lid 1, onder c), waarin de aangewezen instantie voldoende kennis over en inzicht in de nationale wetgeving moet hebben;

b) in het geval van documenten die krachtens artikel 34, lid 4, ter beschikking van de aanmeldende instantie moeten worden gehouden, waarin de aangewezen instantie documenten moet toevoegen over het werk dat wordt verricht door dochterondernemingen of onderaannemers krachtens de toepasselijke nationale voorschriften.

2. De operationele verplichtingen uit artikel 41 gelden ook voor instanties die zijn aangewezen krachtens artikel 15, lid 8, behalve wanneer de verplichtingen verband houden met nationale voorschriften en niet met TSI's.

3. De informatieverplichting van artikel 42, lid 1, geldt ook voor aangewezen instanties, die de lidstaten dienovereenkomstig op de hoogte brengen.

▼B

HOOFDSTUK VII

REGISTERS

Artikel 46

Nummeringssysteem voor voertuigen

1. Aan elk voertuig dat overeenkomstig artikel 22 wordt geregistreerd, wordt door de bevoegde instantie in de lidstaat van registratie een Europees voertuignummer (EVN) toegekend. Het toegekende EVN wordt op elk voertuig aangebracht.

2. De specificaties van het EVN worden vermeld in de in artikel 47, lid 2, bedoelde maatregelen, overeenkomstig de desbetreffende TSI.

3. Aan elk voertuig wordt slechts eenmaal een EVN toegekend, tenzij anders wordt bepaald in de in artikel 47, lid 2, bedoelde maatregelen, overeenkomstig de desbetreffende TSI.

4. Niettegenstaande lid 1 kunnen de lidstaten voertuigen die worden geëxploiteerd of bestemd zijn om te worden geëxploiteerd vanuit of naar derde landen waarvan de spoorwijdte verschillend is van die van het hoofdspoorwegnetwerk in de Unie, aanvaarden mits die voertuigen duidelijk geïdentificeerd zijn aan de hand van een verschillend codesysteem.

Artikel 47

Voertuigregisters

1. Totdat het in lid 5 bedoelde Europees voertuigregister operationeel is houdt elke lidstaat een nationaal voertuigregister bij. Dat register:

a) voldoet aan de gemeenschappelijke specificaties bedoeld in lid 2;

b) wordt bijgehouden door een instantie die onafhankelijk is van enige spoorwegonderneming;

c) is toegankelijk voor de nationale veiligheidsinstanties en de onderzoeksorganen die zijn aangewezen in het kader van de artikelen 16 en 22 van Richtlijn (EU) 2016/798; het is tevens, op elk rechtmatig verzoek, toegankelijk voor de toezichthoudende instanties die zijn aangewezen in het kader van artikel 55 van Richtlijn 2012/34/EU en voor het Bureau, voor de spoorwegonderneming en voor infrastructuurbeheerders, alsmede voor personen of organisaties die voertuigen registreren of in het register zijn opgenomen.

2. De Commissie stelt door middel van uitvoeringshandelingen gemeenschappelijke specificaties vast voor de nationale voertuigregisters betreffende de inhoud, het gegevensformaat, de functionele en technische architectuur, de bedrijfsmodus, met inbegrip van regelingen voor de uitwisseling van gegevens, en regels voor de invoer en raadpleging van gegevens in die registers.

Deze uitvoeringshandelingen worden vastgesteld volgens de in artikel 51, lid 3, bedoelde onderzoeksprocedure.

3. In het nationaal voertuigregister worden in ieder geval de volgende elementen opgenomen:

a) het EVN;

b) referenties van de EG-keuringsverklaring en van de instantie die deze verklaring heeft afgegeven;

▼B

c) referenties van het in artikel 48 bedoelde Europees register van goedgekeurde voertuigtypen;

d) de gegevens van de eigenaar en de houder van het voertuig;

e) beperkingen ten aanzien van de exploitatiewijze van het voertuig;

f) referenties van de met het onderhoud belaste entiteit.

4. Zolang de nationale voertuigregisters van de lidstaten niet met elkaar zijn verbonden overeenkomstig de in lid 2 bedoelde specificatie, werkt elke lidstaat zijn register bij, wat betreft de hem betreffende gegevens, door de aanpassingen over te nemen die een andere lidstaat in zijn eigen register heeft aangebracht.

5. Om administratieve lasten en onnodige kosten voor de lidstaten en belanghebbenden te beperken, stelt de Commissie uiterlijk op 16 juni 2018, rekening houdend met de resultaten van een kosten-batenanalyse, door middel van uitvoeringshandelingen de technische en functionele specificaties vast voor het Europees voertuigregister, waarin de nationale voertuigregisters zouden worden geïntegreerd, teneinde te zorgen voor een geharmoniseerde interface ten behoeve van alle gebruikers voor de registratie van voertuigen en gegevensbeheer. Lid 1, onder b) en c), en lid 3 zijn van toepassing. Een dergelijke specificatie bepaalt de inhoud, het gegevensformaat, de functionele en technische architectuur, de bedrijfsmodus, met inbegrip van regelingen voor de uitwisseling van gegevens, en voorschriften voor de invoer en raadpleging van gegevens, alsmede de migratiefasen.

Die uitvoeringshandelingen worden volgens de in artikel 51, lid 3, bedoelde onderzoeksprocedure vastgesteld en op basis van een aanbeveling van het Bureau.

Bij de ontwikkeling van het Europees voertuigregister wordt rekening gehouden met de IT-toepassingen en de registers waarover het Bureau en de lidstaten reeds beschikken, zoals het Europees gecentraliseerd virtueel voertuigregister dat aan de nationale voertuigregisters is gekoppeld. Het Europees voertuigregister is uiterlijk op 16 juni 2021 operationeel.

6. De houder brengt elke wijziging van de gegevens in de voertuigregisters, de vernietiging van een voertuig of zijn beslissing een voertuig niet langer te registreren onverwijld ter kennis van de lidstaat waar het voertuig is geregistreerd.

7. In het geval van voertuigen waarvoor voor het eerst in een derde land een vergunning is afgegeven en die daarna in een lidstaat zijn gebruikt, zorgt die lidstaat ervoor dat de gegevens van het voertuig, waaronder in ieder geval de gegevens over de houder van het betrokken voertuig, de met het onderhoud belaste entiteit en de beperkingen voor het gebruik van het voertuig via een voertuigregister kunnen worden opgevraagd of anderszins onverwijld ter beschikking worden gesteld in een gemakkelijk leesbaar formaat, met inachtneming van dezelfde niet-discriminerende beginselen als die welke van toepassing zijn op soortgelijke gegevens uit een voertuigregister.

Artikel 48

Europees register van goedgekeurde voertuigtypen

1. Het Bureau zorgt voor het opzetten en bijhouden van een register van overeenkomstig artikel 24 afgegeven voertuigtypegoedkeuringen voor het in de handel brengen. Dat register:

a) is openbaar en is elektronisch toegankelijk;

▼B

b) voldoet aan de gemeenschappelijke specificaties bedoeld in lid 2;

c) is verbonden met relevante voertuigregisters.

2. De Commissie stelt door middel van uitvoeringshandelingen gemeenschappelijke specificaties voor het register van goedgekeurde voertuigentypen vast betreffende de inhoud, het gegevensformaat, de functionele en technische architectuur, de bedrijfsmodus en de regels voor de invoer en raadpleging van gegevens. Die uitvoeringshandelingen worden vastgesteld volgens de in artikel 51, lid 3, bedoelde onderzoeksprocedure.

3. Dat register omvat in ieder geval de volgende elementen voor elk voertuigtype:

a) de technische kenmerken, onder meer die in verband met de toegankelijkheid voor personen met een handicap en personen met beperkte mobiliteit, van het type voertuig als omschreven in de desbetreffende TSI's;

b) de naam van de fabrikant;

c) de gegevens van de goedkeuringen die verband houden met het gebruiksgebied van een voertuigtype, met inbegrip van eventuele beperkingen of intrekkingen.

Artikel 49

Infrastructuurregister

1. Elke lidstaat zorgt voor de publicatie van een infrastructuurregister met vermelding van de waarden van de netwerkparameters van elk betrokken subsysteem of deel van een subsysteem als omschreven in de desbetreffende TSI.

2. De waarden van de in het infrastructuurregister opgenomen parameters moeten worden gebruikt in combinatie met de waarden van de in de voertuigvergunning voor het in de handel brengen opgenomen parameters om de technische compatibiliteit tussen het voertuig en het netwerk te controleren.

3. In het infrastructuurregister kunnen voorwaarden voor het gebruik van vaste installaties en andere beperkingen worden opgenomen.

4. Elke lidstaat zorgt ervoor dat het infrastructuurregister overeenkomstig lid 5 wordt bijgewerkt.

5. De Commissie stelt door middel van uitvoeringshandelingen gemeenschappelijke specificaties voor het infrastructuurregister vast betreffende de inhoud, het gegevensformaat, de functionele en technische architectuur, de bedrijfsmodus en de regels voor de invoer en raadpleging van gegevens. Die uitvoeringshandelingen worden vastgesteld volgens de in artikel 51, lid 3, bedoelde onderzoeksprocedure.

HOOFDSTUK VIII

OVERGANGS- EN SLOTBEPALINGEN

Artikel 50

Uitoefening van de bevoegdheidsdelegatie

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

▼B

2. De in artikel 5, lid 1, bedoelde bevoegdheid om gedelegeerde handelingen vast te stellen, wordt aan de Commissie toegekend voor een termijn van vijf jaar met ingang van 15 juni 2016. De Commissie stelt uiterlijk negen maanden voor het einde van de termijn van vijf jaar een verslag op over de bevoegdheidsdelegatie. De bevoegdheidsdelegatie wordt stilzwijgend met termijnen van dezelfde duur verlengd, tenzij het Europees Parlement of de Raad zich uiterlijk drie maanden voor het einde van elke termijn tegen deze verlenging verzet.

3. Het is van bijzonder belang dat de Commissie de gangbare praktijk volgt en deskundigen raadpleegt, waaronder deskundigen van de lidstaten, voordat zij een gedelegeerde handeling vaststelt.

4. Het Europees Parlement of de Raad kan de in artikel 5, lid 1, 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.

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

6. Een overeenkomstig artikel 5, lid 1, 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 voor het verstrijken van die termijn 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.

Artikel 51

Comitéprocedure

1. De Commissie wordt bijgestaan door het bij artikel 21 van Richtlijn 96/48/EG van de Raad [1] ingestelde comité. Dat comité is een comité in de zin van Verordening (EU) nr. 182/2011.

2. Wanneer naar dit lid wordt verwezen, is artikel 4 van Verordening (EU) nr. 182/2011 van toepassing.

3. Wanneer naar dit lid wordt verwezen, is artikel 5 van Verordening (EU) nr. 182/2011 van toepassing. Indien door het comité geen advies wordt uitgebracht, stelt de Commissie de ontwerpuitvoeringshandeling niet vast en is artikel 5, lid 4, derde alinea, van Verordening (EU) nr. 182/2011 van toepassing.

[1] Richtlijn 96/48/EG van de Raad van 23 juli 1996 betreffende de interoperabiliteit van het trans-Europees hogesnelheidsspoorwegsysteem (PB L 235 van 17.9.1996, blz. 6).

▼B

Artikel 52

Motivering

Elk krachtens deze richtlijn genomen beslissing betreffende de beoordeling van de conformiteit of de geschiktheid voor gebruik van interoperabiliteitsonderdelen en de keuring van subsystemen die deel uitmaken van het spoorwegsysteem van de Unie, of elk krachtens de artikelen 7, 12 en 17 genomen beslissing wordt uitvoerig gemotiveerd. Zij wordt zo spoedig mogelijk aan de belanghebbende meegedeeld met vermelding van de rechtsmiddelen die volgens de in de betrokken lidstaat geldende wetgeving openstaan, alsmede van de termijnen waarbinnen deze rechtsmiddelen moeten worden ingesteld.

Artikel 53

Verslaglegging en informatie

1. Uiterlijk op 16 juni 2018 brengt de Commissie verslag uit over de vorderingen met de voorbereiding van de grotere rol van het Bureau uit hoofde van deze richtlijn. Daarenboven legt de Commissie het Europees Parlement en de Raad om de drie jaar en voor het eerst drie jaar na afloop van de overgangsperiode van artikel 54, een verslag voor over de vorderingen die met de verwezenlijking van de interoperabiliteit van het spoorwegsysteem van de Unie en het functioneren van het Bureau in dit verband zijn gemaakt. Het verslag bevat tevens een evaluatie van de verwezenlijking en het gebruik van de registers van hoofdstuk VII en een analyse van de in artikel 7 bedoelde gevallen en van de toepassing van hoofdstuk V, met bijzondere aandacht voor het functioneren van de samenwerkingsovereenkomsten die tussen het Bureau en de nationale veiligheidsinstanties zijn gesloten. Ten behoeve van het eerste verslag na afloop van de overgangsperiode voert de Commissie uitvoerig overleg met de relevante belanghebbenden en stelt zij een programma op waarmee de vorderingen kunnen worden beoordeeld. De Commissie stelt, als deze analyse daartoe aanleiding geeft, wetgevingsmaatregelen voor, onder meer voor de toekomstige rol van het Bureau bij het verbeteren van de interoperabiliteit.

2. Het Bureau ontwikkelt en actualiseert op gezette tijden een instrument waarmee op verzoek van een lidstaat, het Europees Parlement of de Commissie een overzicht van het interoperabiliteitsniveau van het spoorwegsysteem van de Unie kan worden geboden. Dat instrument maakt gebruik van de informatie in de registers bedoeld in hoofdstuk VII.

Artikel 54

Overgangsregeling voor het gebruik van voertuigen

1. Onverminderd lid 4 van dit artikel zijn de bepalingen van hoofdstuk V van Richtlijn 2008/57/EG van toepassing op voertuigen waarvoor tussen 15 juni 2016 en 16 juni 2019 een vergunning moet worden afgegeven.

2. Vergunningen voor de indienststelling van voertuigen die op grond van lid 1 zijn afgegeven, en alle andere vergunningen die nog voor 15 juni 2016 zijn afgegeven, met inbegrip van vergunningen die in het kader van internationale overeenkomsten, met name het RIC (Regolamento Internazionale Carrozze) en het RIV (Regolamento Internazionale Veicoli), zijn verleend, blijven geldig overeenkomstig de voorwaarden waaronder de vergunningen zijn verleend.

▼B

3. Voertuigen waarvoor overeenkomstig de leden 1 en 2 een vergunning voor indienststelling is afgegeven, ontvangen een nieuwe voertuigvergunning voor het in de handel brengen met het oog op de exploitatie op een of meer netwerken waarvoor hun vergunning nog niet geldt. Op het in de handel brengen op deze bijkomende netwerken is artikel 21 van toepassing.

▼M1

4. Uiterlijk met ingang van 16 juni 2019 voert het Bureau voert de vergunningstaken uit hoofde van de artikelen 21 en 24 en de in artikel 19 bedoelde taken uit wat betreft gebruiksgebieden in de lidstaten die het Bureau en de Commissie niet in kennis hebben gesteld overeenkomstig artikel 57, lid 2. In afwijking van de artikelen 21 en 24 kunnen nationale veiligheidsinstanties van de lidstaten die het Bureau en de Commissie op grond van artikel 57, lid 2, in kennis hebben gesteld, tot en met 16 juni 2020 vergunningen blijven afgeven overeenkomstig Richtlijn 2008/57/EG. In afwijking van de artikelen 21 en 24 kunnen nationale veiligheidsinstanties van de lidstaten die het Bureau en de Commissie op grond van artikel 57, lid 2 bis, in kennis hebben gesteld, tot en met 31 oktober 2020 vergunningen blijven afgeven overeenkomstig Richtlijn 2008/57/EG.

▼B

Artikel 55

Andere overgangsbepalingen

1. De bijlagen IV, V, VII en IX bij Richtlijn 2008/57/EG zijn van toepassing tot de datum waarop de overeenkomstige uitvoeringshandelingen als bedoeld in artikel 7, lid 5, artikel 9, lid 4, artikel 14, lid 10, en artikel 15, lid 9, van deze richtlijn van kracht worden.

2. Richtlijn 2008/57/EG blijft van toepassing met betrekking tot ERTMS-spoorbaanprojecten die in dienst moeten worden gesteld tussen 15 juni 2016 en 16 juni 2019.

3. Voor projecten waarvan de fase van aanbesteding of contractsluiting is afgerond vóór 16 juni 2019, geldt de in artikel 19 bedoelde voorafgaande goedkeuring door het Bureau niet.

4. Tot 16 juni 2031 zijn opties die zijn opgenomen in vóór 15 juni 2016 ondertekende contracten, niet onderworpen aan de in artikel 19 bedoelde voorafgaande goedkeuring door het Bureau, zelfs indien van deze opties gebruik wordt gemaakt na 15 juni 2016.

5. Alvorens een vergunning af te geven voor de indienststelling van ERTMS-baanuitrusting waarvoor geen voorafgaande goedkeuring door het Bureau als bedoeld in artikel 19 was vereist, werken de nationale veiligheidsinstanties samen met het Bureau om ervoor te zorgen dat de technische oplossingen volledig interoperabel zijn overeenkomstig artikel 30, lid 3, en artikel 31, lid 2, van Verordening (EU) 2016/796.

Artikel 56

Aanbevelingen en adviezen van het Bureau

Overeenkomstig artikel 19 van Verordening (EU) 2016/796 formuleert het Bureau aanbevelingen en adviezen met het oog op de toepassing van deze richtlijn. Indien relevant wordt met deze aanbevelingen en adviezen rekening gehouden bij het opstellen van uitvoeringshandelingen die uit hoofde van deze richtlijn worden vastgesteld.

▼B

Artikel 57

Omzetting

1. De lidstaten doen de nodige wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen in werking treden om uiterlijk op 16 juni 2019 te voldoen aan de artikelen 1 en 2, artikel 7, leden 1 tot en met 4 en lid 6, artikel 8, artikel 9, lid 1, artikel 10, lid 5, artikel 11, leden 1, 3 en 4, de artikelen 12, 13 en 14, artikel 15, leden 1 tot en met 8, artikel 16, artikel 18, artikel 19, lid 3, de artikelen 21 tot en met 39, artikel 40, lid 2, de artikelen 41, 42, 44, 45 en 46, artikel 47, leden 1, 3, 4 en 7, artikel 49, leden 1 tot en met 4, artikel 54 en de bijlagen I, II, III en IV. Zij delen de tekst van die maatregelen onverwijld mede aan de Commissie.

2. De lidstaten mogen de in lid 1 bedoelde omzettingsperiode met één jaar verlengen. Te dien einde stellen lidstaten die de wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen niet binnen de in lid 1 bedoelde omzettingsperiode in werking doen treden, het Bureau en de Commissie uiterlijk op 16 december 2018 daarvan in kennis, met opgave van de redenen voor deze overschrijding.

▼M1

2 bis. Lidstaten die de omzettingsperiode overeenkomstig lid 2 hebben verlengd, kunnen deze verder verlengen tot en met 31 oktober 2020. Hun omzettingsmaatregelen zijn van toepassing met ingang van die datum. Deze lidstaten stellen het Bureau en de Commissie daarvan uiterlijk 29 mei 2020 in kennis.

▼B

3. Wanneer de lidstaten die bepalingen vaststellen, wordt in die bepalingen zelf of bij de officiële bekendmaking ervan naar deze richtlijn verwezen. In de bepalingen wordt tevens vermeld dat verwijzingen in bestaande wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen naar de bij deze richtlijn ingetrokken richtlijnen gelden als verwijzingen naar deze richtlijn. De regels voor die verwijzing en de formulering van die vermelding worden vastgesteld door de lidstaten.

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

5. De verplichting tot omzetting en uitvoering van artikel 13, artikel 14, leden 1 tot en met 8, lid 11 en lid 12, artikel 15, leden 1 tot en met 9, artikel 16, lid 1, de artikelen 19 tot en met 26, de artikelen 45, 46 en 47, artikel 49, leden 1 tot en met 4, en artikel 54 van deze richtlijn is niet van toepassing op de Republiek Cyprus en de Republiek Malta zolang deze landen niet beschikken over een spoorwegsysteem op hun grondgebied.

Zodra echter een openbare of particuliere entiteit een officiële aanvraag indient voor de aanleg van een spoorlijn met het oog op de exploitatie ervan door een of meer spoorwegondernemingen, stellen de betrokken lidstaten binnen twee jaar na ontvangst van de aanvraag maatregelen vast ter uitvoering van de in de eerste alinea bedoelde artikelen.

▼B

Artikel 58

Intrekking

Richtlijn 2008/57/EG, als gewijzigd bij de in bijlage V, deel A, genoemde richtlijnen, wordt met ingang van ►M1 31 oktober 2020 ◄ ingetrokken, onverminderd verplichtingen van de lidstaten met betrekking tot de termijnen voor de omzetting in nationale wetgeving van de in bijlage V, deel B, vermelde richtlijnen.

Verwijzingen naar de ingetrokken richtlijnen gelden als verwijzingen naar deze richtlijn en worden gelezen volgens de concordantietabel in bijlage VI.

Artikel 59

Inwerkingtreding

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

Artikel 60

Adressaten

Deze richtlijn is gericht tot de lidstaten.

▼B

BIJLAGE I

ONDERDELEN VAN HET SPOORWEGSYSTEEM VAN DE UNIE

1. **Netwerk**

Voor de toepassing van deze richtlijn omvat het netwerk van de Unie de volgende onderdelen:

a) speciaal aangelegde hogesnelheidslijnen die zijn uitgerust voor snelheden van doorgaans 250 km/u of meer;

b) lijnen die speciaal zijn aangepast en uitgerust voor snelheden van ongeveer 200 km/u;

c) lijnen die speciaal zijn aangepast voor hoge snelheden en die een specifiek karakter hebben omdat de snelheid per geval moet worden afgestemd op topografische belemmeringen, het reliëf of de bebouwing. Onder deze categorie vallen de verbindingslijnen tussen hogesnelheids- en conventionele netwerken, de lijnen door stations, verbindingslijnen die toegang geven tot terminals, remises en verbindingslijnen die op conventionele snelheid worden gebruikt door „hogesnelheid" rollend materieel;

d) conventionele lijnen voor personenvervoer;

e) conventionele lijnen voor gemengd vervoer (personen en goederen);

f) conventionele lijnen voor het goederenvervoer;

g) knooppunten voor het personenvervoer;

h) knooppunten voor het goederenvervoer, met inbegrip van intermodale terminals;

i) verbindingslijnen tussen bovengenoemde onderdelen.

Dit netwerk omvat verkeersleidings-, plaatsbepalings- en navigatiesystemen, technische installaties voor gegevensverwerking en telecommunicatie ten behoeve van het langeafstandsreizigersvervoer en het goederenvervoer over dit netwerk om een veilige en soepele exploitatie van het netwerk en een efficiënte verkeersleiding te waarborgen.

2. **Voertuigen**

Voor de toepassing van deze richtlijn omvat het begrip Unievoertuigen alle voertuigen die geschikt zijn om te rijden op het gehele spoorwegnetwerk van de Unie of op een gedeelte daarvan:

— rollend materieel — „locomotieven en reizigerstreinen" — met inbegrip van al dan niet elektrische treinstellen, al dan niet elektrische motortreinstellen voor het vervoer van reizigers, en rijtuigen voor het vervoer van reizigers;

— goederenwagons, met inbegrip van voertuigen met een lage bodem voor het hele netwerk en voertuigen voor het vervoer van vrachtwagens;

— bijzondere voertuigen, zoals spoormachines.

Tot deze voertuigen behoren voertuigen die speciaal zijn ontworpen voor de diverse types in punt 1 beschreven hogesnelheidslijnen.

▼B

BIJLAGE II

SUBSYSTEMEN

1. **Lijst van subsystemen**

Voor de toepassing van deze richtlijn wordt het spoorwegsysteem van de Unie onderverdeeld in subsystemen die overeenkomen met:

a) gebieden van structurele aard:

— infrastructuur,

— energie,

— baanuitrusting voor besturing en seingeving,

— boorduitrusting voor besturing en seingeving,

— rollend materieel, of

b) gebieden van functionele aard:

— exploitatie en verkeersleiding,

— onderhoud,

— telecommunicatietoepassingen voor personen- en goederenvervoer.

2. **Beschrijving van de subsystemen**

Voor elk subsysteem of onderdeel van een subsysteem stelt het Bureau bij de opstelling van de betrokken ontwerp-TSI de lijst op van de interoperabiliteitsonderdelen en -aspecten. Onder voorbehoud van de vaststelling van deze aspecten en interoperabiliteitsonderdelen of van de volgorde waarin de subsystemen aan TSI's worden onderworpen, omvatten de subsystemen:

2.1. *Infrastructuur*

Spoorbaan, wissels, overwegen, kunstwerken (bruggen, tunnels enz.), spoorgebonden stationselementen (waaronder ingangen, perrons, toegangszones, diensten, toiletten en informatiesystemen, alsmede de toegankelijkheid daarvan voor personen met een handicap en personen met beperkte mobiliteit), veiligheids- en beschermingsinstallaties.

2.2. *Energie*

▼C5

Het elektrificatiesysteem, met inbegrip van de bovenleiding en de baancomponent van het systeem voor het meten en aanrekenen van het elektriciteitsverbruik.

▼B

2.3. *Baanuitrusting voor besturing en seingeving*

Alle uitrusting op en langs de spoorbaan die nodig is om de veiligheid te waarborgen en voor de besturing en controle van de bewegingen van de op het netwerk toegelaten treinen.

2.4. *Boorduitrusting voor besturing en seingeving*

Alle boorduitrusting die nodig is om de veiligheid te waarborgen en voor de besturing en controle van de bewegingen van de op het netwerk toegelaten treinen.

2.5. *Exploitatie en verkeersleiding*

De procedures en bijbehorende uitrusting die zorgen voor een coherente exploitatie van de verschillende structurele subsystemen, zowel bij normaal functioneren als bij gestoord bedrijf, met name inzake de samenstelling en besturing van de trein, verkeersplanning en verkeersleiding.

Het geheel van vereiste beroepskwalificaties voor alle types spoorvervoerdiensten.

▼B

2.6. *Telematicatoepassingen*

Overeenkomstig bijlage I omvat dit subsysteem twee delen:

a) de toepassingen voor personenvervoer, met inbegrip van de informatiesystemen voor reizigers vóór en tijdens de reis, reserveringssystemen, betalingssystemen, het bagagebeheer, het beheer van aansluitingen tussen treinen en andere vervoerswijzen;

b) toepassingen voor goederenvervoer, met inbegrip van de informatiesystemen (continu volgen van goederen en treinen), rangeer- en samenstellingssystemen, reserverings-, betalings- en factureringssystemen, het beheer van aansluitingen met andere vervoerswijzen, het opstellen van begeleidende elektronische documenten.

2.7. *Rollend materieel*

►C5 De structuur, het besturingssysteem van de gehele uitrusting van de trein, de stroomafnemers, de tractie-eenheden en transformatoren, boordapparatuur voor het meten en aanrekenen van het elektriciteitsverbruik, het remsysteem, ◄ koppeling, loopwerk (draaistellen, assen) en ophanging, deuren, mens/machine-interface (bestuurder, treinpersoneel, reizigers, toegangsvoorzieningen voor personen met een handicap en personen met beperkte mobiliteit), passieve en actieve beveiliging, voorzieningen voor de gezondheid van reizigers en treinpersoneel.

2.8. *Onderhoud*

De procedures, de betrokken uitrusting, de logistieke onderhoudsinstallaties en de reserves waarmee corrigerende en preventieve onderhoudswerkzaamheden dienen te worden uitgevoerd om de interoperabiliteit van het spoorwegsysteem van de Unie en de vereiste prestaties te garanderen.

▼B

BIJLAGE III

ESSENTIËLE EISEN

1. **Algemene vereisten**

1.1. *Veiligheid*

1.1.1. Het ontwerp, de bouw of de fabricage, het onderhoud van en het toezicht op voor de veiligheid kritieke inrichtingen en meer in het bijzonder de bij het treinverkeer betrokken onderdelen moeten de veiligheid waarborgen op het niveau dat beantwoordt aan de voor het netwerk gestelde doelstellingen, ook in de nader omschreven situaties van gestoord bedrijf.

1.1.2. De parameters die van invloed zijn op het raakpunt wiel/spoorstaaf, moeten voldoen aan de criteria inzake stabiliteitseisen die noodzakelijk zijn om veilig verkeer bij de toegestane maximumsnelheid te waarborgen. De parameters dienen te garanderen dat het mogelijk is om met de toegestane maximumsnelheid binnen de gegeven remafstand te stoppen.

1.1.3. De gebruikte onderdelen dienen tijdens hun levensduur bestand te zijn tegen alle tijdens hun bedrijfsduur gespecificeerde normale of uitzonderlijke belastingen. De gevolgen van onverwachte storingen op de veiligheid moeten met behulp van geschikte middelen worden beperkt.

1.1.4. De vaste installaties en het rollend materieel moeten zodanig zijn ontworpen en de gebruikte materialen moeten zodanig zijn gekozen dat bij brand het ontstaan, de verspreiding en de gevolgen van vuur en rook zo veel mogelijk worden beperkt.

1.1.5. Inrichtingen die zijn bestemd om door de gebruikers te worden bediend, moeten zodanig zijn ontworpen dat het veilig gebruik van de inrichtingen of de gezondheid en de veiligheid van de gebruikers niet in gevaar wordt gebracht wanneer de inrichtingen worden gebruikt op een wijze die wel voorzienbaar is maar niet in overeenstemming is met de aangegeven methode.

1.2. *Betrouwbaarheid en beschikbaarheid*

Het toezicht op en het onderhoud van de vaste of mobiele elementen die bij het treinverkeer zijn betrokken, moeten zodanig worden georganiseerd, uitgevoerd en gekwantificeerd dat zij in te voorziene omstandigheden blijven functioneren.

1.3. *Gezondheid*

1.3.1. Materialen die, bij het beoogde gebruik, de gezondheid van de personen die daartoe toegang hebben, in gevaar kunnen brengen, mogen in de treinen en de spoorweginfrastructuur niet worden toegepast.

1.3.2. Deze materialen moeten zodanig worden gekozen, aangewend en gebruikt dat de emissie van schadelijke en gevaarlijke rook of gassen, met name bij brand, wordt beperkt.

1.4. *Milieubescherming*

1.4.1. Bij het ontwerpen van het spoorwegsysteem moeten de gevolgen voor het milieu van de aanleg en exploitatie van dat systeem worden beoordeeld en in aanmerking worden genomen overeenkomstig de geldende Unieregels.

1.4.2. De in de treinen en de infrastructuur gebruikte materialen moeten de emissie van rook of voor het milieu gevaarlijke en schadelijke gassen, met name bij brand, voorkomen.

1.4.3. Het rollend materieel en de energievoorzieningsystemen moeten zodanig zijn ontworpen en uitgevoerd dat zij uit elektromagnetisch oogpunt compatibel zijn met de installaties, voorzieningen en openbare of particuliere netwerken waarmee zij kunnen interfereren.

1.4.4. Het ontwerp en gebruik van het spoorwegsysteem mag geen aanleiding geven tot een ontoelaatbaar niveau van geluidsemissies:

— in de nabijheid van de spoorweginfrastructuur, als omschreven in artikel 3, punt 3, van richtlijn 2012/34/EU, en

▼B

— in de bestuurderscabine.

1.4.5. De exploitatie van het spoorwegnetwerk mag geen trillingsniveau in de bodem veroorzaken dat ontoelaatbaar is met het oog op de activiteiten en het milieu in de nabijheid van de infrastructuur en in normale staat van onderhoud.

1.5. *Technische compatibiliteit*

De technische eigenschappen van de infrastructuur en de vaste installaties moeten onderling en met die van de treinen die op het spoorwegnetwerk rijden compatibel zijn. Dat houdt ook in dat het subsysteem van het voertuig veilig in de infrastructuur moet kunnen worden geïntegreerd.

Wanneer het op bepaalde gedeelten van het netwerk moeilijk is om deze technische eigenschappen in acht te nemen, mogen tijdelijke oplossingen, waardoor de compatibiliteit in de toekomst wordt gewaarborgd, ten uitvoer worden gelegd.

1.6. *Toegankelijkheid*

1.6.1. De subsystemen „infrastructuur" en „rollend materieel" moeten toegankelijk zijn voor personen met een handicap en personen met beperkte mobiliteit zodat zij dezelfde toegang hebben als anderen, doordat obstakels zijn voorkomen of verwijderd en door andere passende maatregelen. Dat geldt ook voor het ontwerp, de bouw, de vernieuwing en verbetering, het onderhoud en de exploitatie van de relevante delen van de subsystemen waartoe het publiek toegang heeft.

1.6.2. De subsystemen „exploitatie" en „telematicatoepassingen voor reizigers" moeten de functionaliteit bieden die nodig is om te bewerkstelligen dat personen met een handicap en personen met beperkte mobiliteit dezelfde toegang hebben als anderen, door middel van het voorkomen of verwijderen van obstakels en andere passende maatregelen.

2. **Bijzondere eisen voor elk subsysteem**

2.1. *Infrastructuur*

2.1.1. Veiligheid

Er moeten passende maatregelen worden getroffen om de toegang tot of ongewenste binnendringing in de installaties te voorkomen.

Er moeten maatregelen worden getroffen om de gevaren voor personen te beperken, met name bij de doorkomst van treinen in stations.

Infrastructuur die voor het publiek toegankelijk is, moet zodanig zijn ontworpen en uitgevoerd dat de gevaren voor de veiligheid van personen beperkt zijn (stabiliteit, brand, toegang, ontruiming, perron enz.).

Er moeten passende maatregelen worden getroffen om rekening te houden met de bijzondere veiligheidsomstandigheden in zeer lange tunnels en op viaducten.

2.1.2. Toegankelijkheid

Infrastructuursubsystemen waartoe het publiek toegang heeft, moeten toegankelijk zijn voor personen met een handicap en voor personen met beperkte mobiliteit, overeenkomstig punt 1.6.

2.2. *Energie*

2.2.1. Veiligheid

Het functioneren van de energievoorzieningsinstallaties mag de veiligheid van treinen of personen (gebruikers, spoorwegpersoneel, aanwonenden en derden) niet in gevaar brengen.

2.2.2. Milieubescherming

Het functioneren van de elektrische of thermische energievoorzieningsinstallaties mag geen verstoring van het milieu teweegbrengen die de aangegeven grenzen overschrijdt.

▼B

2.2.3. Technische compatibiliteit

De elektrische of thermische energievoorzieningssystemen die worden gebruikt, moeten:

— de treinen in staat stellen de voorgeschreven prestaties te leveren;

— bij elektrische energievoorziening compatibel zijn met de op de treinen gemonteerde stroomafname-inrichtingen.

2.3. *Besturing en seingeving*

2.3.1. Veiligheid

De besturings- en seingevingsinstallaties en -handelingen die voor het spoorwegsysteem worden gebruikt, moeten treinverkeer mogelijk maken op het veiligheidsniveau dat beantwoordt aan de doelstellingen voor het netwerk. De besturings- en seingevingsinstallaties moeten te allen tijde zo functioneren dat treinen die bij gestoord bedrijf mogen rijden, volkomen veilig kunnen circuleren.

2.3.2. Technische compatibiliteit

Nieuwe infrastructuur en nieuw rollend materieel die zijn ontwikkeld of gebouwd na de invoering van compatibele besturings- en seinsystemen, moeten aan de toepassing van deze systemen worden aangepast.

Besturings- en seingevingsinstallaties in de stuurcabine van een trein moeten een normale exploitatie in de opgegeven omstandigheden in het spoorwegsysteem mogelijk maken.

2.4. *Rollend materieel*

2.4.1. Veiligheid

De constructie van het rollend materieel en van de verbindingen tussen de voertuigen moet zodanig zijn ontworpen dat de ruimten voor de reizigers en de bestuurder bij een botsing of ontsporing beschermd zijn.

De elektrische uitrusting mag het veilig functioneren van de besturings- en seingevingsinstallaties niet in gevaar brengen.

De remtechnieken en de uitgeoefende krachten moeten compatibel zijn met het ontwerp van de sporen, de kunstwerken en de seinsystemen.

Er moeten maatregelen worden getroffen met betrekking tot de toegang tot onder spanning staande onderdelen, teneinde de veiligheid van personen niet in gevaar te brengen.

Er moeten inrichtingen zijn aangebracht die het mogelijk maken dat de reizigers gevaren melden aan de bestuurder en dat het treinpersoneel bij gevaar in contact kan treden met hen.

De veiligheid van de passagiers die de trein in- en uitstappen, moet worden gewaarborgd. De toegangsdeuren moeten voorzien zijn van een systeem voor het openen en sluiten dat de veiligheid van de reizigers waarborgt.

Er moeten nooduitgangen zijn en deze moeten zijn aangegeven.

Passende maatregelen moeten worden getroffen om rekening te houden met de bijzondere veiligheidsomstandigheden in zeer lange tunnels.

Een noodverlichtingssysteem van voldoende sterkte en met voldoende eigen voeding is verplicht aan boord van de treinen.

De treinen moeten zijn voorzien van een geluidsinstallatie waarmee het treinpersoneel berichten kan doorgeven aan de passagiers.

De passagiers moeten zowel in de stations als in de treinen op een begrijpelijke manier uitvoerige informatie over de op hen toepasselijke voorschriften krijgen.

▼B

2.4.2. Betrouwbaarheid en beschikbaarheid

Het ontwerp van de vitale rij-, tractie-, rem- en besturingsuitrusting moet het mogelijk maken dat de trein in een nader omschreven situatie van gestoord bedrijf de reis voortzet zonder nadelige gevolgen voor de uitrusting die nog functioneert.

2.4.3. Technische compatibiliteit

De elektrische uitrusting moet compatibel zijn met het functioneren van de besturings- en seingevingsinstallaties.

In het geval van elektrische tractie moeten de eigenschappen van de stroomafname-inrichtingen het treinverkeer met de verschillende energievoorzieningssystemen van het spoorwegsysteem mogelijk maken.

Het rollend materieel heeft de eigenschappen om te kunnen rijden op alle geplande lijnen, rekening houdend met bestaande klimatologische omstandigheden.

2.4.4. Bedieningsorganen

Treinen moeten worden uitgerust met een registratieapparaat. De met dit apparaat verkregen gegevens en de verwerking ervan moeten worden geharmoniseerd.

2.4.5. Toegankelijkheid

Subsystemen van rollend materieel waartoe het publiek toegang heeft, moeten toegankelijk zijn voor personen met een handicap en voor personen met beperkte mobiliteit, overeenkomstig punt 1.6.

2.5. *Onderhoud*

2.5.1. Gezondheid en veiligheid

De technische installaties en de methoden die in de werkplaatsen worden toegepast, moeten een veilig gebruik van het betrokken subsysteem garanderen en mogen geen gevaar vormen voor de gezondheid en de veiligheid.

2.5.2. Milieubescherming

De technische installaties en de methoden die in de onderhoudscentra worden toegepast, mogen het toegestane niveau van schadelijke gevolgen voor het omgevingsmilieu niet overschrijden.

2.5.3. Technische compatibiliteit

De onderhoudsinstallaties voor het rollend materieel moeten het mogelijk maken op al het materieel de veiligheids-, hygiëne- en comfortbehandelingen te verrichten waarvoor zij zijn ontworpen.

2.6. *Exploitatie en verkeersleiding*

2.6.1. Veiligheid

Het op elkaar afstemmen van de exploitatievoorschriften van de netwerken en de kwalificatie van de bestuurders, het treinpersoneel en het personeel van de onderhoudscentra moeten een veilige exploitatie waarborgen, rekening houdend met de verschillende eisen van grensoverschrijdende en binnenlandse diensten.

De periodieke onderhoudsbeurten, de opleiding en de kwalificatie van het onderhoudspersoneel en het personeel van de onderhoudscentra en het kwaliteitsborgingssysteem dat in de controle- en onderhoudscentra van de betrokken exploitanten is opgezet, moeten een hoog veiligheidsniveau waarborgen.

2.6.2. Betrouwbaarheid en beschikbaarheid

De periodieke onderhoudsbeurten, de opleiding en de kwalificatie van het onderhoudspersoneel en het personeel van de onderhoudscentra en het kwaliteitsborgingssysteem dat door de betrokken exploitanten in de controle- en onderhoudscentra is opgezet, moeten een hoog niveau van betrouwbaarheid en beschikbaarheid van het systeem waarborgen.

▼B

2.6.3. Technische compatibiliteit

Het op elkaar afstemmen van de exploitatievoorschriften van de netwerken, alsmede de kwalificatie van de bestuurders, het treinpersoneel en de verkeersleiding moeten de doeltreffendheid van de exploitatie op het spoorwegsysteem waarborgen, rekening houdend met de verschillende eisen van grensoverschrijdende en binnenlandse diensten.

2.6.4. Toegankelijkheid

Er moeten passende stappen worden ondernomen om te bewerkstelligen dat de exploitatievoorschriften voorzien in toegankelijkheid voor personen met een handicap en personen met beperkte mobiliteit.

2.7. *Telematicatoepassingen voor goederenvervoer en voor personenvervoer*

2.7.1. Technische compatibiliteit

De essentiële eisen op het gebied van telematicatoepassingen die een minimumdienstverleningskwaliteit voor de reizigers en de klanten in de goederenvervoersector moeten garanderen, hebben meer bepaald betrekking op de technische compatibiliteit.

Wat deze toepassingen betreft, moet ervoor worden gezorgd dat:

— de databanken, de programma's en de communicatieprotocollen voor gegevensoverdracht zodanig worden ontwikkeld dat de mogelijkheden voor gegevensuitwisseling tussen verschillende toepassingen en tussen verschillende exploitanten maximaal zijn, met uitzondering van vertrouwelijke commerciële gegevens;

— de gebruikers gemakkelijk toegang hebben tot de informatie.

2.7.2. Betrouwbaarheid en beschikbaarheid

De wijze van gebruik, het beheer, het bijhouden en het onderhoud van deze databanken, programma's en communicatieprotocollen voor gegevensoverdracht moeten de doelmatigheid van deze systemen en de kwaliteit van de dienstverlening waarborgen.

2.7.3. Gezondheid

De interfaces tussen deze systemen en de gebruikers moeten voldoen aan minimumvoorschriften op het gebied van ergonomie en bescherming van de gezondheid.

2.7.4. Veiligheid

Voor de opslag en doorgifte van gegevens die verband houden met de veiligheid, zijn adequate integriteits- en betrouwbaarheidsniveaus vereist.

2.7.5. Toegankelijkheid

Er moeten passende maatregelen worden genomen om ervoor te zorgen dat de subsystemen telematicatoepassingen voor personenvervoer voorzien in de nodige functies om de toegankelijkheid voor personen met een handicap en personen met beperkte mobiliteit te waarborgen.

▼B

BIJLAGE IV

EG-KEURINGSPROCEDURE VOOR SUBSYSTEMEN

1. ALGEMENE BEGINSELEN

De EG-keuring is een procedure die door de aanvrager in de zin van artikel 15 wordt uitgevoerd om aan te tonen dat een subsysteem voldoet aan de eisen van het toepasselijke Unierecht en eventuele nationale voorschriften die relevant zijn voor een subsysteem, en dat toestemming mag worden verleend om het subsysteem in dienst te stellen.

2. DOOR EEN AANGEMELDE INSTANTIE AFGEGEVEN KEURINGSCERTIFICAAT

2.1. **Inleiding**

In het kader van deze richtlijn wordt onder keuring aan de hand van TSI's verstaan: de procedure waarbij een aangemelde instantie controleert en certificeert dat het subsysteem voldoet aan de toepasselijke technische specificaties inzake interoperabiliteit (TSI).

Dit doet geen afbreuk aan de verplichtingen van de aanvrager om te voldoen aan de andere toepasselijke rechtshandelingen van de Unie, en aan iedere keuring die de beoordelingsinstanties moeten uitvoeren uit hoofde van de andere voorschriften.

2.2. **Tussentijdse keuringsverklaring (TKV)**

2.2.1 *Beginselen*

Op verzoek van de aanvrager kunnen de keuringen plaatsvinden voor delen van een subsysteem of worden beperkt tot bepaalde stadia van de keuringsprocedure. In deze gevallen kunnen de resultaten van de keuring worden gedocumenteerd in een „tussentijdse keuringsverklaring” (TKV) die wordt afgegeven door de aangemelde instantie die is gekozen door de aanvrager. In de TKV wordt vermeld met welke TSI's de overeenstemming is beoordeeld.

2.2.2 *Onderdelen van het subsysteem*

De aanvrager kan een TKV aanvragen voor om het even welk onderdeel waarin hij het subsysteem besluit op te delen. Elk onderdeel wordt gecontroleerd in elk van de in punt 2.2.3 beschreven stadia.

2.2.3 *Stadia van de keuringsprocedure*

Het subsysteem, of bepaalde onderdelen daarvan, wordt gecontroleerd in elk van de volgende stadia:

a) algemeen ontwerp;

b) productie: constructie van het subsysteem, met name de uitvoering van civieltechnische werken, de fabricage, de montage van onderdelen en de afregeling van het geheel;

c) testen van het afgewerkte subsysteem.

De aanvrager kan een TKV aanvragen voor het ontwerpstadium (met inbegrip van typetests) en voor het productiestadium voor het volledige subsysteem of voor om het even welk onderdeel waarin hij heeft besloten het subsysteem op te delen (zie punt 2.2.2).

2.3. **Keuringscertificaat**

2.3.1. De voor de keuring verantwoordelijke aangemelde instanties beoordelen het ontwerp, de productie en het testen van het afgewerkte subsysteem en stellen een keuringscertificaat op ten behoeve van de aanvrager, die op zijn beurt een EG-keuringsverklaring opstelt. In het keuringscertificaat wordt vermeld met welke TSI's de overeenstemming van het subsysteem is beoordeeld.

▼B

Wanneer het subsysteem niet is beoordeeld op zijn overeenstemming met alle toepasselijke TSI's (bijv. wegens een afwijking, gedeeltelijke toepassing van de TSI's in geval van een verbetering of vernieuwing, een overgangsperiode in een TSI of specifiek geval), wordt in het keuringscertificaat exact vermeld met welke TSI's of onderdelen daarvan de aangemelde instantie de conformiteit niet heeft beoordeeld tijdens de keuringsprocedure.

2.3.2. Een voor de keuring van het subsysteem verantwoordelijke aangemelde instantie houdt rekening met reeds afgegeven TKV en dient voorafgaand aan de afgifte van haar keuringscertificaat:

a) na te gaan of de TKV de toepasselijke eisen van de TSI('s) volledig dekken;

b) alle aspecten te controleren die niet door de TKV worden gedekt, en

c) het testen van het afgewerkte subsysteem als geheel te controleren.

2.3.3. In geval van een wijziging van een subsysteem waarvoor al een keuringscertificaat is afgegeven, voert de aangemelde instantie alleen die onderzoeken en tests uit die relevant en noodzakelijk zijn, d.w.z. de beoordeling heeft alleen betrekking op de delen van het subsysteem die zijn gewijzigd en op de interfaces tussen deze delen en de ongewijzigde delen van het subsysteem.

2.3.4 Elke aangemelde instantie die betrokken is bij de keuring van een subsysteem stelt overeenkomstig artikel 15, lid 4, een dossier op dat betrekking heeft op het toepassingsgebied van haar activiteiten.

2.4. **Technisch dossier bij de EG-keuringsverklaring**

Het technisch dossier bij de EG-keuringsverklaring wordt opgesteld door de aanvrager en dient het volgende te bevatten:

a) de technische kenmerken van het ontwerp, met inbegrip van de voor het betrokken subsysteem relevante algemene en detailplannen zoals die worden uitgevoerd, elektrische en hydraulische schema's, schema's van de besturingscircuits, een voor de uitgevoerde conformiteitsbeoordeling voldoende gedetailleerde beschrijving van de geautomatiseerde systemen, handleidingen voor bediening en onderhoud enz.;

b) een lijst van de in het subsysteem verwerkte interoperabiliteitsonderdelen als bedoeld in artikel 4, lid 3, onder d);

c) de in artikel 15, lid 4, bedoelde dossiers, samengesteld door elke aangemelde instantie die betrokken is bij de keuring van het subsysteem, die het volgende bevatten:

— kopieën van de EG-keuringsverklaringen en in voorkomend geval de voor de interoperabiliteitsonderdelen als bedoeld in artikel 4, lid 3, onder d), opgestelde EG-verklaringen van geschiktheid voor gebruik, waar nodig, vergezeld van de desbetreffende berekeningen en een kopie van de verslagen van de tests en onderzoeken die op grond van de gemeenschappelijke technische specificaties door de aangemelde instanties zijn uitgevoerd;

— de beschikbare TKV die het keuringscertificaat vergezellen, met inbegrip van het resultaat van de door de aangemelde instantie uitgevoerde keuring met betrekking tot de geldigheid van de TKV;

— het keuringscertificaat, vergezeld van de desbetreffende berekeningen en ondertekend door de met de keuring belaste aangemelde instantie, waarin wordt bevestigd dat het subsysteem in overeenstemming is met de vereisten van de toepasselijke TSI('s) en met vermelding van een eventueel tijdens de uitvoering van de werkzaamheden gemaakt voorbehoud dat niet is ingetrokken; het keuringscertificaat dient tevens vergezeld te gaan van de inspectie- en auditrapporten die de aangemelde instantie in het kader van haar opdracht heeft opgesteld overeenkomstig de punten 2.5.2 en 2.5.3;

▼B

d) de overeenkomstig andere rechtshandelingen van de Unie afgegeven keuringscertificaten;

e) wanneer op grond van artikel 18, lid 4, onder c), en artikel 21, lid 3, onder c), een beoordeling vereist is van de veilige integratie, moet het relevante technisch dossier het (de) beoordelingsverslag(en) bevatten betreffende de in artikel 6, lid 3, van Richtlijn 2004/49/EG van het Europees Parlement en de Raad [1] bedoelde gemeenschappelijke GVM's inzake risicobeoordeling.

2.5. **Toezicht door aangemelde instanties**

2.5.1. De aangemelde instantie die met het toezicht op de fabricage belast is, moet permanent toegang hebben tot bouwplaatsen, constructiewerkplaatsen, opslagplaatsen, eventuele locaties voor prefabricage, beproevingsinstallaties en meer in het algemeen alle plaatsen die zij noodzakelijk acht voor de vervulling van haar taak. De aanvrager bezorgt de aangemelde instantie alle documenten die daarbij van nut kunnen zijn en met name de uitvoeringsplannen en de technische documentatie betreffende het subsysteem.

2.5.2. De aangemelde instantie die belast is met het toezicht op de uitvoering, voert periodiek audits uit om na te gaan of de bepalingen van de toepasselijke TSI('s) worden nageleefd. Bij die gelegenheid stelt zij een auditrapport op ten behoeve van de met de uitvoering belaste bedrijven. Haar aanwezigheid kan in bepaalde stadia van de werkzaamheden vereist zijn.

2.5.3. Daarnaast kan de aangemelde instantie onaangekondigde bezoeken brengen aan de bouwplaats of de constructiewerkplaatsen. Tijdens die bezoeken kan de aangemelde instantie volledige of gedeeltelijke audits uitvoeren. Zij stelt een inspectierapport op ten behoeve van de met de uitvoering belaste bedrijven en, desgevallend, een auditrapport.

2.5.4. De aangemelde instantie moet in staat zijn toezicht te houden op een subsysteem waarin een interoperabiliteitsonderdeel is gemonteerd teneinde, wanneer de desbetreffende TSI dit voorschrijft, te beoordelen of het subsysteem geschikt is voor gebruik in de spoorwegsector.

2.6. **Indiening**

Een afschrift van het technisch dossier bij de EG-keuringsverklaring dient door de aanvrager bewaard te worden gedurende de volledige levenscyclus van een subsysteem. Het dossier wordt aan iedere lidstaat of aan het Bureau op verzoek toegezonden.

De documentatie voor een aanvraag van een vergunning tot indienststelling wordt ingediend bij de instantie waarbij de vergunning wordt gevraagd. De nationale veiligheidsinstantie of het Bureau kan vragen dat een deel (delen) van de documenten die samen met de vergunning zijn ingediend, worden vertaald in haar/zijn eigen taal.

2.7. **Publicatie**

Iedere aangemelde instantie publiceert periodiek relevante informatie over:

a) de ingediende aanvragen voor keuringen en TKV;

b) de aanvragen voor de beoordeling van de conformiteit en geschiktheid voor gebruik van interoperabiliteitsonderdelen;

c) de afgegeven of geweigerde TKV;

d) de afgegeven of geweigerde keuringscertificaten en EG-certificaten van geschiktheid voor gebruik;

[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 (spoorwegveiligheidsrichtlijn) (PB L 164 van 30.4.2004, blz. 44).

▼B

e) de afgegeven of geweigerde keuringscertificaten.

2.8. **Taal**

Het dossier en de briefwisseling met betrekking tot de EG-keuringsprocedure moeten worden opgesteld in een officiële Unietaal van de lidstaat waar de aanvrager is gevestigd of een door de aanvrager aanvaarde officiële Unietaal.

3. DOOR EEN AANGEWEZEN INSTANTIE AFGEGEVEN KEURINGSCERTIFICAAT

3.1. **Inleiding**

Wanneer nationale voorschriften van toepassing zijn, omvat de keuring een procedure waarbij de overeenkomstig artikel 15, lid 8, aangewezen instantie (de aangewezen instantie) controleert of en certificeert dat het subsysteem voldoet aan de overeenkomstig artikel 14 aangemelde nationale voorschriften voor elke lidstaat die voornemens is toe te staan dat het subsysteem in dienst wordt gesteld.

3.2. **Keuringscertificaat**

De aangewezen instantie stelt het keuringscertificaat op ten behoeve van de aanvrager.

In dat certificaat wordt exact beschreven aan welke nationale voorschriften de aangewezen instantie de conformiteit van het subsysteem in het kader van de keuringsprocedure heeft getoetst.

Wanneer nationale voorschriften van toepassing zijn voor subsystemen die deel uitmaken van een voertuig, deelt de aangewezen instantie het certificaat op in twee delen: één deel met de referenties van de nationale voorschriften die strikt verband houden met de technische compatibiliteit tussen het voertuig en het betrokken netwerk, en een ander deel met alle overige nationale voorschriften.

3.3. **Dossier**

Het dossier dat opgesteld is door de aangewezen instantie en dat het keuringscertificaat vergezelt, moet — wanneer nationale voorschriften van toepassing zijn — worden opgenomen in het in punt 2.4 bedoelde technisch dossier bij de EG-keuringsverklaring en bevat alle technische gegevens die relevant zijn om te beoordelen of het subsysteem aan die nationale voorschriften voldoet.

3.4. **Taal**

Het dossier en de briefwisseling met betrekking tot de EG-keuringsprocedure moeten worden opgesteld in een officiële Unietaal van de lidstaat waar de aanvrager is gevestigd of een door de aanvrager aanvaarde officiële Unietaal.

4. KEURING VAN DELEN VAN SUBSYSTEMEN OVEREENKOMSTIG ARTIKEL 15, LID 7

Indien een keuringscertificaat wordt afgegeven voor bepaalde delen van een subsysteem, is deze bijlage van overeenkomstige toepassing op die delen van dat subsysteem.

▼B

BIJLAGE V

DEEL A

Ingetrokken richtlijnen met overzicht van de achtereenvolgende wijzigingen ervan

(bedoeld in artikel 58)

Richtlijn 2008/57/EG	PB L 191 van 18.7.2008, blz. 1
Richtlijn 2009/131/EG	PB L 273 van 17.10.2009, blz. 12
Richtlijn 2011/18/EU	PB L 57 van 2.3.2011, blz. 21

DEEL B

Termijnen voor omzetting in nationaal recht

(bedoeld in artikel 57)

Richtlijn	Omzettingstermijn
Richtlijn 2008/57/EG	19 juli 2010
Richtlijn 2009/131/EG	19 juli 2010
Richtlijn 2011/18/EU	31 december 2011

▼B

BIJLAGE VI

Concordantietabel

Richtlijn 2008/57/EG	Deze richtlijn
Artikel 1	Artikel 1
Artikel 2, onder a) tot en met z)	Artikel 2, punten 1 tot en met 5, punten 7 tot en met 17 en punten 19 tot en met 28
—	Artikel 2, punten 6 en 18 en punten 29 tot en met 45
Artikel 3	—
Artikel 4	Artikel 3
Artikel 5, leden 1 tot en met 3, onder g)	Artikel 4, leden 1 tot en met 3, onder g)
—	Artikel 4, lid 3, onder h) en i)
Artikel 5, leden 4 tot en met 8	Artikel 4, leden 4 tot en met 8
Artikel 6	Artikel 5
Artikel 7	Artikel 6
Artikel 8	—
Artikel 9	Artikel 7
Artikel 10	Artikel 8
Artikel 11	Artikel 9
Artikel 12	—
Artikel 13	Artikel 10
Artikel 14	Artikel 11
Artikel 15, lid 1	Artikel 18, lid 2
Artikel 15, leden 2 en 3	—
Artikel 16	Artikel 12
Artikel 17	Artikelen 13 en 14
Artikel 18	Artikel 15
Artikel 19	Artikel 16
—	Artikel 17
—	Artikel 18, behalve lid 3
—	Artikelen 19 tot en met 23
Artikel 20	—
Artikel 21	—
Artikelen 22 tot en met 25	—
Artikel 26	Artikel 24
Artikel 27	Artikel 14, lid 10
—	Artikel 26
Artikel 28 en bijlage VIII	Artikelen 27 tot en met 44

▼B

Richtlijn 2008/57/EG	Deze richtlijn
—	Artikel 45
Artikel 29	Artikel 51
Artikelen 30 en 31	—
Artikel 32	Artikel 46
Artikel 33	Artikel 47, leden 3, 4, 6 en 7
—	Artikel 47, leden 1, 2 en 5
Artikel 34	Artikel 48
Artikel 35	Artikel 49
Artikel 36	—
—	Artikel 50
Artikel 37	Artikel 52
Artikel 38	Artikel 57
Artikel 39	Artikel 53
—	Artikelen 54 en 55
—	Artikel 56
Artikel 40	Artikel 58
Artikel 41	Artikel 59
Artikel 42	Artikel 60
Bijlagen I tot en met III	Bijlagen I tot en met III
Bijlage IV	Artikel 9, lid 2
Bijlage V	Artikel 15, lid 9
Bijlage VI	Bijlage IV
Bijlage VII	Artikel 14, lid 10
Bijlage VIII	Artikelen 30 tot en met 32
Bijlage IX	Artikel 7, lid 5
Bijlage X	Bijlage V
Bijlage XI	Bijlage VI